

A 11 TRANSITIONS

Sujets traités

Types de transitions	2
Principaux éléments d'aménagement d'une transition	3
I. Transitions en section courante	9
I. A. Passage de 50 à 30 km/h	10
I. B. Passage de 50 ou 30 km/h à 20 km/h	13
II. Transitions à un carrefour	15
II. A. Transition vers une route de distribution limitée à 30 km/h	16
II. B. Transition vers une rue de desserte locale limitée à 30 km/h	19
II. C. Transition vers une rue de desserte locale limitée à 20 km/h	24
II. D. Transition vers une zone piétonne	27
Récapitulatif	28

En résumé

Une transition peut matérialiser un changement de la vitesse maximale autorisée ou un changement de la classification fonctionnelle entre deux routes. Ce changement peut intervenir en section courante ou à un carrefour.

Les transitions sont aménagées avec une déviation verticale ou horizontale et avec un revêtement différent de la chaussée.

Quelle est la différence entre une entrée en zone et une transition ?

Par « **transition** », les présentes lignes directrices ministérielles entendent les endroits du réseau viaire à l'intérieur des agglomérations où soit la classification fonctionnelle entre deux rues, soit la vitesse maximale autorisée, soit les deux changent.

L'« **entrée en zone** » est un cas spécifique de transition. Elle marque en effet le début d'un ensemble de rues auxquelles s'appliquent les règles de circulation spécifiques de la signalisation zonale.

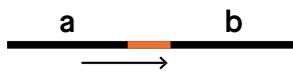
D'autres cas spécifiques de transitions sont une limitation de vitesse qui ne s'applique qu'à un tronçon isolé ou un changement de la classification fonctionnelle entre deux routes avec la même limitation de vitesse.

Types de transitions

L'aménagement d'une transition est nécessaire dans deux cas de figure, qui peuvent coïncider :

- > lors d'un changement de la vitesse maximale autorisée;
- > lors d'un changement de la classification fonctionnelle. [> Voir fiche A 04](#)

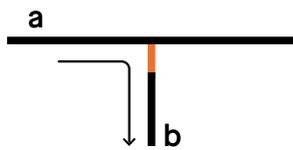
On peut distinguer **deux types de transitions** :



Transition en section courante

I. Transition en section courante [> Voir page 9](#)

La transition en section courante marque le **changement de la vitesse maximale autorisée** entre deux sections qui se suivent **en ligne droite**. La transition indique à l'utilisateur qui continue en ligne droite qu'il entre dans une section soumise à d'autres règles de circulation.



Transition à un carrefour

II. Transition à un carrefour [> Voir page 15](#)

La transition à un carrefour marque le **changement de la classification fonctionnelle** ou la **modification de la vitesse maximale autorisée entre deux routes**. La transition indique à l'utilisateur qui quitte une route pour s'engager sur une autre que la fonction de la route ou la vitesse autorisée change à cet endroit.

Principaux éléments d'aménagement d'une transition

Les transitions se distinguent par la combinaison des trois éléments d'aménagement suivants:

- > un rétrécissement latéral de la chaussée [> Voir page 4](#)
- > une déviation verticale de la chaussée [> Voir page 5](#)
- > un changement du revêtement de la chaussée [> Voir page 6](#)

Le trottoir traversant constitue un cas particulier qui combine un revêtement différent et une déviation verticale. [> Voir page 7](#)

Aménagement des passages pour piétons aux transitions

De manière générale, des passages pour piétons doivent être prévus pour chaque **transition à un carrefour**. Des exceptions sont possibles lorsqu'un passage pour piétons n'apporte pas de plus-value pour le piéton (absence d'une continuité de trottoir d'un côté de la traversée ou de flux piétons) ou lorsque sa mise en place selon les règles de l'art, notamment en termes de visibilité, n'est pas possible ou qu'elle est disproportionnée par rapport aux flux de piétons ou de véhicules motorisés concernés.

Un passage pour piétons doit être conçu 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. Bien qu'il ne réponde pas forcément à la ligne de désir directe des piétons, l'aménagement d'un passage pour piétons en **retrait de 5 mètres du carrefour** avec une route de liaison ou de distribution à trafic élevé permet de garantir les **champs de visibilité ainsi qu'un passage libre pour les piétons**, respectivement pour le trafic motorisé.

Un **passage pour piétons** peut être combiné avec l'aménagement d'une **transition en section courante** si l'on peut s'attendre à ce que des piétons veuillent traverser la chaussée à cet endroit précis.

Un passage pour piétons est certes nécessaire pour sécuriser la traversée piétonne sur certaines routes, mais **il ne s'agit ni d'une mesure d'apaisement, ni d'un élément qui intervient dans chaque transition**.

Par ailleurs, tous les passages pour piétons **doivent avoir le même aspect** (marquage blanc directement sur la chaussée) et ne signifier qu'une chose, à savoir que les piétons qui traversent ou s'approprient à traverser la chaussée à cet endroit ont la priorité.

C'est l'une des raisons pour lesquelles les présentes lignes directrices ministérielles **ne prévoient plus la possibilité de réaliser des passages pour piétons sur un fond de marquage rouge** dans le cadre de nouveaux projets de transition et notamment d'entrées en zone 30 km/h.

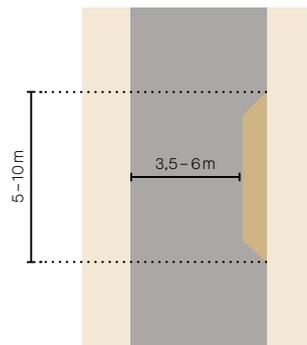


Passage pour piétons sur fond rouge: aménagement à ne plus prévoir pour les nouveaux projets d'entrée en zone 30 km/h

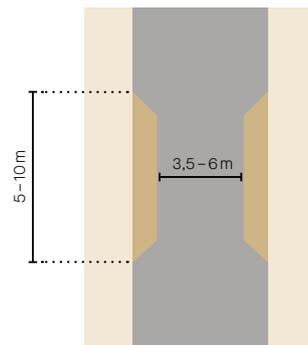
Rétrécissement latéral de la chaussée

Le rétrécissement latéral consiste à réduire ponctuellement (sur une longueur de quelques mètres) la largeur de la chaussée. Pour maximiser l'efficacité du rétrécissement, il est recommandé de le mettre en place **du côté droit dans le sens du trafic qui entre** dans la zone apaisée. Il est également possible d'aménager un rétrécissement latéral sur les deux côtés de la chaussée.

La **largeur** de la chaussée au droit du rétrécissement peut varier entre **3,5 et 6 mètres**. Elle dépend du cas de croisement déterminant (p.ex. poids lourd - poids lourd ou poids lourd - voiture), de la classification fonctionnelle de la rue en question et de la vitesse à laquelle celle-ci est réglementée. La **longueur du rétrécissement varie entre 5 et 10 mètres** (jusqu'à 15 mètres en combinaison avec un ralentisseur de type « plateau ») selon les contraintes locales.



Rétrécissement latéral sur le côté droit dans le sens du trafic entrant



Rétrécissement latéral sur les deux côtés de la chaussée

Aménagement provisoire de transitions

Dans le cas d'un premier apaisement de la circulation et en attendant l'opportunité d'un réaménagement complet, il est possible d'aménager une transition en prévoyant des mesures constructives provisoires, par exemple un **îlot collé**.

Il s'agit de profiter de travaux d'envergure comme la réfection des réseaux souterrains pour remplacer les aménagements provisoires par des **aménagements définitifs** (verdure, mobilier urbain, etc.) visant une meilleure qualité de l'espace public.

[> Voir fiche A03](#)



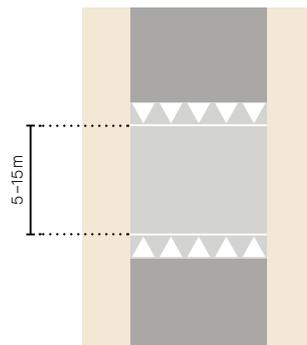
Îlot collé pour matérialiser le rétrécissement latéral

Déviation verticale de la chaussée

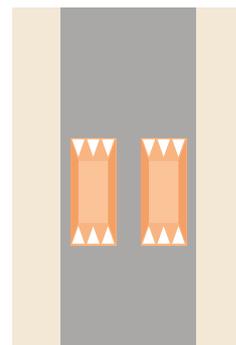
La déviation verticale de la chaussée consiste à **surélever ponctuellement la chaussée**. Elle peut prendre plusieurs formes selon la classification fonctionnelle de la route et les charges de trafic et peut être matérialisée par :

- > un **ralentisseur de type « plateau »** > voir [fiche A13, page 28](#)
- > un **ralentisseur de type « coussin »** > voir [fiche A13, page 26](#)
- > un **ralentisseur de type « sinus »** sur la voirie communale > voir [fiche A13, page 34](#)

En règle générale, la **longueur** du ralentisseur de type « plateau » est comprise entre **5 et 15 mètres** (15 mètres en cas de circulation régulière de bus) selon la part de poids lourds dans les flux de trafic. Si le trafic de bus est trop important, le plateau doit être remplacé par un aménagement adapté au passage des bus, tel qu'un ralentisseur de type « coussin ».



Déviaton verticale à l'aide d'un ralentisseur de type « plateau »



Déviaton verticale à l'aide d'un ralentisseur de type « coussin »

Changement du revêtement de la chaussée

La mise en place d'un revêtement clair au niveau des transitions **met en évidence un changement de la classification fonctionnelle ou un changement de la vitesse maximale autorisée.**

Selon le contexte et la longueur du tronçon concerné, différents types de revêtements clairs peuvent être mis en œuvre :

- > dallage clair (faisabilité à analyser en fonction des charges de poids lourds);
- > couche de roulement en enrobé grenailé;
- > couche de roulement en enrobé SMA (Splittmastix) de type clair;
- > enduit superficiel d'usure à appliquer sur la couche de roulement.

Le recours à un fond de marquage routier n'est pas permis. Le revêtement de la transition doit toujours être plus clair que celui de la chaussée. Il doit être prévu sur une **longueur d'environ 15 mètres**. Cette longueur peut être adaptée en cas de combinaison avec une déviation verticale de la chaussée ou avec un rétrécissement latéral du gabarit carrossable. Dans le cas particulier d'une zone ou d'un tronçon apaisé réalisé entièrement avec un revêtement différent, par exemple pour une zone de rencontre, la transition est réalisée dans le même revêtement que le reste du tronçon ou de la zone.



Transition vers une zone résidentielle

Trottoir traversant

Introduit dans le Code de la route en 2018, le trottoir traversant est un aménagement particulièrement attractif pour le piéton. Il se prête idéalement pour marquer la **transition à un carrefour** entre une rue de desserte locale et une route de liaison ou de distribution.

Principales caractéristiques et aspects réglementaires

Le trottoir traversant permet au piéton de **continuer son itinéraire en ligne droite** sans quitter le trottoir. C'est le véhicule motorisé qui traverse l'espace dédié au piéton. Comme pour tout autre cas où un véhicule motorisé traverse un trottoir (parking, entrée privée, etc.), il a l'**obligation de céder le passage d'abord au piéton** et ensuite aux véhicules qui circulent sur la route sur laquelle il souhaite s'engager. Un signal « céder le passage » (B,1) peut être installé, mais n'est pas obligatoire. Le trottoir traversant peut être aménagé au débouché d'une voirie dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas les 30 km/h.

Il peut également être prévu lorsque le débouché concerne un chemin pour les cyclistes et piétons (mixte ou séparé).



Point de vue depuis le trottoir

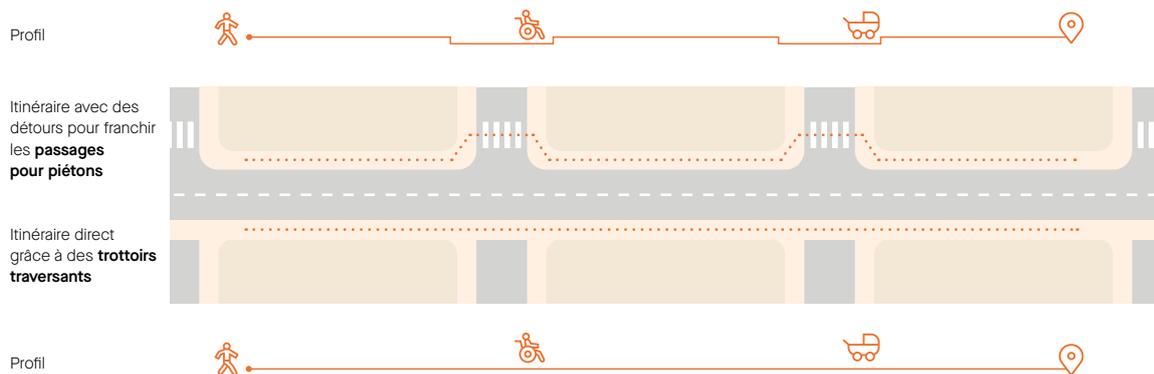


Point de vue depuis la chaussée

Avantages du trottoir traversant

- > **sécurisation des piétons** par une inversion des rôles: ce sont les véhicules qui traversent le trottoir, et non pas les piétons qui traversent la chaussée;
- > **réduction des détours** imposés aux piétons par rapport au chemin le plus direct;
- > **réduction du nombre de bordures à franchir**. Le trottoir traversant ne présente pas de bordure pour les piétons et est donc facilement franchissable par les piétons se déplaçant à l'aide de roues (fauteuils roulants, poussettes, etc.);
- > **obligation des véhicules à ralentir**, puisque ce sont eux qui rencontrent une différence de niveau. Il s'agit donc d'un aménagement particulièrement efficace pour marquer une transition.

Avantages du trottoir traversant (en bas) par rapport à une série de passages pour piétons (en haut) 📍



L'aménagement d'un trottoir traversant n'est pas recommandé lorsque :

- > la rue adjacente accueille un volume important de trafic motorisé;
- > la rue adjacente accueille un trafic de poids lourds (autres que les camions à ordures);
- > la rue adjacente est fréquentée par des lignes de bus régulières (autres que le transport scolaire);
- > le carrefour est réglé par un signal coloré lumineux;
- > la visibilité des piétons, respectivement des cyclistes n'est pas garantie;
- > la vitesse maximale autorisée de la route prioritaire dépasse les 50 km/h;
- > les contraintes techniques ne permettent pas la mise en place d'un trottoir traversant conformément aux principes d'aménagement définis par l'Administration des ponts et chaussées. > Voir <https://gd.lu/c26rWn>

I. Transitions en section courante

Les transitions en section courante marquent un changement de la vitesse maximale autorisée entre deux sections d'une route sans que la classification fonctionnelle change.

Types de transitions en section courante

L'aménagement de la transition **dépend avant tout des régimes de vitesse** concernés, mais aussi de la classification fonctionnelle de la route en question. On distingue **deux types de transitions en section courante** :

I. A. Le passage de 50 à 30 km/h sur une route de liaison ou une route de distribution > [Voir page 10](#)

Sur une **route de liaison**, cette transition marque le début d'un tronçon d'une longueur limitée, souvent entièrement surélevé et recouvert d'un revêtement clair. Ce tronçon peut être intégré dans une zone 30 km/h avec les routes adjacentes. > [Voir fiche A05](#) Sur une **route de distribution**, ce type de transition marque le plus souvent le début d'un tronçon intégré dans une zone 30 km/h. > [Voir fiche A06](#)

I. B. Le passage de 50 ou 30 km/h à 20 km/h sur une route de distribution ou une rue de desserte locale* > [Voir page 13](#)

Sur une route de distribution, cette transition marque le début d'une **zone de rencontre**. > [Voir fiche A08](#) Sur une rue de desserte locale, ce type de transition marque le plus souvent le début d'une **zone résidentielle**. > [Voir fiche A09](#) Des exceptions telles qu'une zone de rencontre sur une rue de desserte locale sont possibles, mais n'ont pas d'impact sur l'aménagement de la transition.

Le passage de 50 à 20 km/h ne doit pas forcément être précédé d'un tronçon limité à 30 km/h.

* Une transition vers une zone de rencontre sur la voirie étatique doit être aménagée au cas par cas en coordination avec l'Administration des ponts et chaussées.

Cas particulier de transition en section courante : la zone piétonne

En section courante, une transition avec une zone piétonne est un cas particulier peu fréquent qui n'est pas détaillé dans ce qui suit. Le trafic motorisé doit disposer d'une possibilité de rebroussement avant le début de la zone piétonne et **l'accès à cette zone doit être empêché physiquement**, par exemple par une borne escamotable. Cette dernière permet la gestion des accès aux ayants droit en fonction des heures et des modalités prévues par le règlement de circulation. La mise en place d'une telle transition dépend essentiellement de l'aménagement souhaité pour la zone piétonne et doit donc être déterminée au cas par cas. > [Voir fiche A10](#)

I. A. Passage de 50 à 30 km/h

Le passage de 50 à 30 km/h sur une **route de liaison** ou une **route de distribution** est matérialisé par un **rétrécissement latéral du gabarit carrossable** et/ou par une **déviation verticale**, idéalement de type « plateau ». La mise en place d'un **revêtement clair** constitue la règle.

Il y a lieu de distinguer **trois cas de figure** :

I. A. 1. Transition vers une limitation à 30 km/h sur une **route de liaison** > Voir page 10

I. A. 2. Transition vers une limitation à 30 km/h sur une **route de distribution à trafic élevé** > Voir page 11

I. A. 3. Transition vers une limitation à 30 km/h sur une **route de distribution à trafic faible** > Voir page 12

I. A. 1. Transition vers une limitation à 30 km/h sur une route de liaison ↓

> Voir fiche A 05

.....

Revêtement clair sur toute la longueur du tronçon limité à 30 km/h.

.....

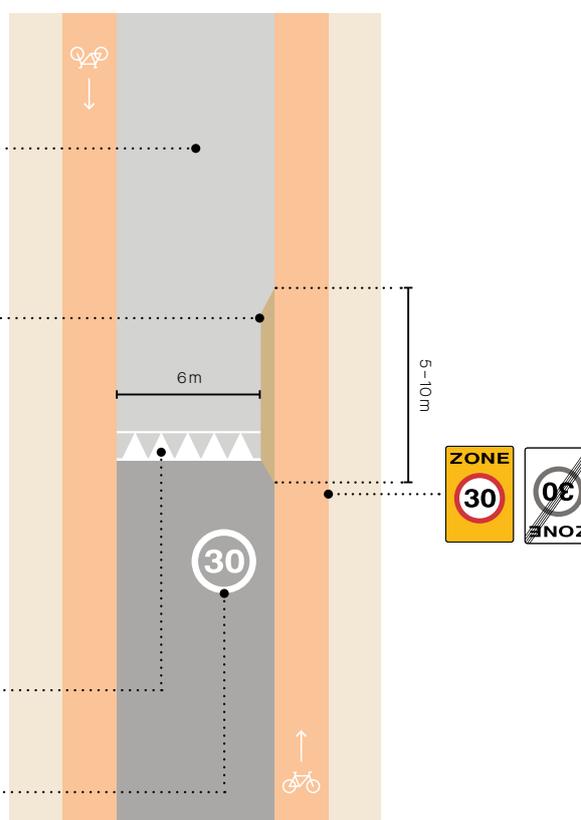
Rétrécissement latéral du gabarit carrossable jusqu'à **6 mètres** (cas de croisement déterminant : poids lourd – poids lourd à 30 km/h). La longueur du rétrécissement est en règle générale comprise entre **5 et 10 mètres***.

et/ou

Déviation verticale : Le tronçon peut être aménagé à l'aide d'une surélévation de la chaussée faisant partie intégrante de la transition. Si une surélévation sur toute la longueur du tronçon limité à 30 km/h n'est pas envisageable, la mise en place d'un ralentisseur de type « plateau » d'une longueur allant de **5 à 15 mètres**** (15 mètres en cas de circulation régulière de bus) ou d'un ralentisseur de type « coussin » est possible.

.....

Le marquage au sol du signal C, 14 « limitation de vitesse » portant l'inscription « 30 » doit être apposé avant le début de la transition.



* Si l'aménagement de la transition prévoit la combinaison d'une déviation verticale de type « plateau » avec un rétrécissement latéral, ce dernier peut être adapté à la longueur du plateau.

** Longueur du plateau hors rampes



Transition de 50 à 30 km/h

I.A.2. Transition vers une limitation à 30 km/h sur une route de distribution à trafic élevé ↓

> Voir fiche A06

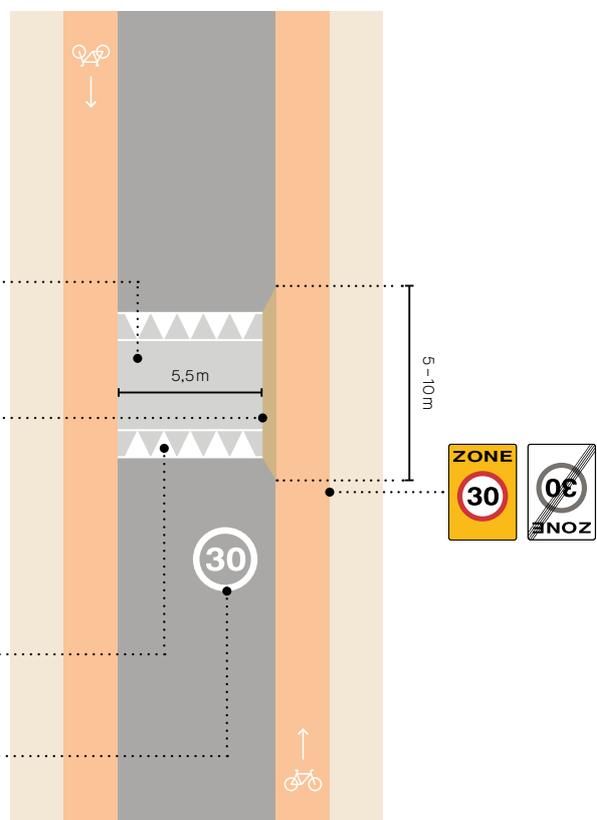
Revêtement clair sur toute la longueur du rétrécissement latéral ou de la déviation verticale sur minimum 5 mètres.

Rétrécissement latéral du gabarit carrossable jusqu'à **5,5 mètres** (cas de croisement déterminant: poids lourd – voiture à 30 km/h). La longueur du rétrécissement est en règle générale comprise entre **5 et 10 mètres***.

et/ou

Déviation verticale par la mise en place d'un ralentisseur de type « plateau » d'une longueur allant de **5 à 15 mètres**** (15 mètres en cas de circulation régulière de bus) ou d'un ralentisseur de type « coussin »

Le marquage au sol du signal C, 14 « limitation de vitesse » portant l'inscription « 30 » doit être apposé avant le début de la transition.



* Si l'aménagement de la transition prévoit la combinaison d'une déviation verticale de type « plateau » avec un rétrécissement latéral, ce dernier peut être adapté à la longueur du plateau.

** Longueur du plateau hors rampes

I.A.3. Transition vers une limitation à 30 km/h sur une route de distribution à trafic faible ↓

> Voir fiche A06

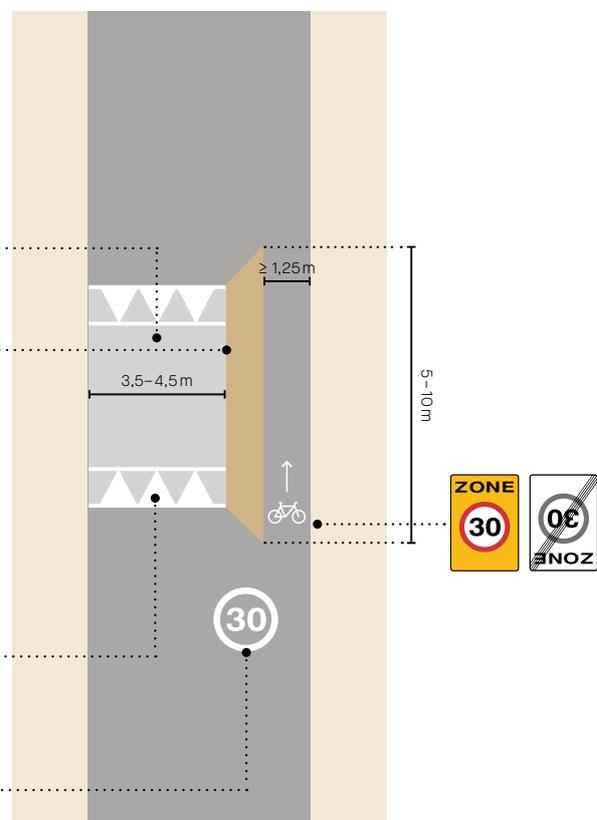
Revêtement clair sur toute la longueur du rétrécissement latéral ou de la déviation verticale sur minimum 5 mètres.

Rétrécissement latéral du gabarit carrossable jusqu'à **4,5 mètres** (cas de croisement déterminant : vélo ou voiture – voiture à 30 km/h **sans** mise en place d'un by-pass pour les cyclistes) ou **3,5 mètres** (cas de circulation alternée de véhicules **avec** mise en place d'un by-pass pour les cyclistes). La longueur du rétrécissement est en règle générale comprise entre **5 et 10 mètres***.

et/ou

Déviation verticale par la mise en place d'un ralentisseur de type « plateau » d'une longueur allant de **5 à 15 mètres**** (15 mètres en cas de circulation régulière de bus) ou d'un ralentisseur de type « coussin »

Le marquage au sol du signal C, 14 « limitation de vitesse » portant l'inscription « 30 » doit être apposé avant le début de la transition.



* Si l'aménagement de la transition prévoit la combinaison d'une déviation verticale de type « plateau » avec un rétrécissement latéral, ce dernier peut être adapté à la longueur du plateau.

** Longueur du plateau hors rampes

I. B. Passage de 50 ou 30 km/h à 20 km/h

Le passage de 50 ou 30 km/h à 20 km/h sur une **route de distribution** ou une **rue de desserte locale** est matérialisé par un **rétrécissement latéral du gabarit carrossable** et optionnellement par une **déviation verticale**, idéalement de type « plateau ». La mise en place d'un **revêtement homogène** sur toute la largeur de l'espace public constitue la règle.

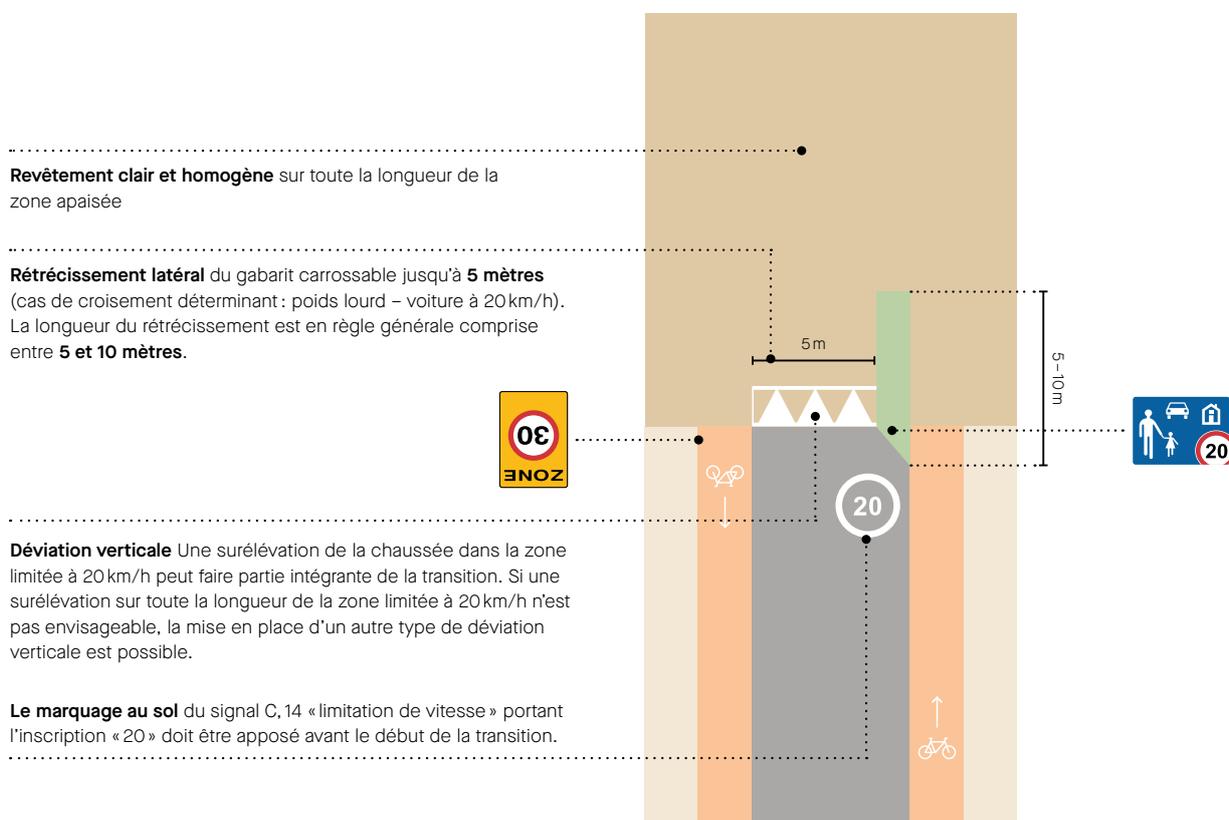
Il y a lieu de distinguer **deux cas de figure** :

I. B. 1. Transition vers une limitation à 20 km/h sur une **route de distribution à trafic élevé** > [Voir page 13](#)

I. B. 2. Transition vers une limitation à 20 km/h sur une **route de distribution à trafic faible** ou sur une **rue de desserte locale** > [Voir page 14](#)

I. B. 1. Transition vers une limitation à 20 km/h sur une route de distribution à trafic élevé ⬇

> [Voir fiche A 08](#)



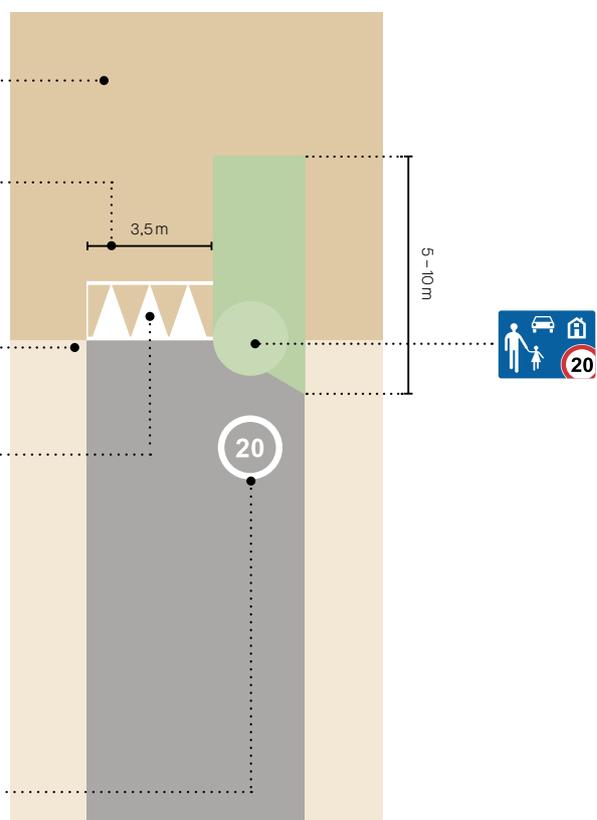
I. B. 2. Transition vers une limitation à 20 km/h sur une route de distribution à trafic faible ou sur une rue de desserte locale 📍

> Voir fiche A 08

> Voir fiche A 09

Revêtement clair et homogène sur toute la longueur de la zone apaisée.

Rétrécissement latéral du gabarit carrossable jusqu'à **3,5 mètres** (circulation alternée de véhicules). La longueur du rétrécissement est en règle générale comprise entre **5 et 10 mètres**.



Déviations verticales Une surélévation de la chaussée dans la zone limitée à 20 km/h peut faire partie intégrante de la transition. Si une surélévation sur toute la longueur de la zone limitée à 20 km/h n'est pas envisageable, la mise en place d'un autre type de déviation verticale est possible.

Le marquage au sol du signal C, 14 « limitation de vitesse » portant l'inscription « 20 » doit être apposé avant le début de la transition.



Transition de 30 km/h à 20 km/h

II. Transitions à un carrefour

Les transitions à un carrefour concernent non seulement des changements du régime de vitesse entre les différentes branches d'un carrefour, mais peuvent également concerner des changements de la classification fonctionnelle avec la même limitation de vitesse. L'aménagement de la transition doit donc tenir compte de ces deux paramètres.

Dans ce qui suit, les transitions sont présentées du point de vue d'un usager de la route qui s'engage vers une route avec une limitation de vitesse inférieure ou une fonction permettant davantage d'apaisement. Le tableau ci-dessous résume les **différentes transitions** abordées.

		VERS			
		Route de distribution – 30 km/h	Rue de desserte locale – 30 km/h	Rue de desserte locale – 20 km/h (zone de rencontre ou résidentielle)	Zone piétonne
DE	Route de liaison – 50 km/h	II. A* Voir page 16	II. B Voir page 19	II. C Voir page 24	II. D Voir page 27
	Route de liaison – 30 km/h				
	Route de distribution – 30 km/h				
	Rue de desserte locale – 30 km/h				
	Rue de desserte locale – 20 km/h (Zone de rencontre ou résidentielle)				

* Le cas particulier d'une transition vers une route de distribution limitée à 30 km/h depuis une route de distribution limitée à 50 km/h est à aménager de la même manière que la transition depuis une route de liaison limitée à 50 km/h. Ce cas de figure n'est donc pas détaillé séparément dans ce qui suit.

Un carrefour où toutes les branches ont **le même régime de vitesse et la même classification fonctionnelle** peut faire l'objet de mesures d'apaisement, mais **ne doit pas être considéré comme une transition**.

> [Voir A13, page 30](#)

II. A. Transition vers une route de distribution limitée à 30 km/h

Sont concernées par ce type de transitions les routes de liaison depuis lesquelles les véhicules peuvent tourner vers une route de distribution limitée à 30 km/h.

Deux cas de figure peuvent se présenter :

II. A. 1. Dans le cas d'une **limitation à 50 km/h** sur la route de liaison, la transition est matérialisée uniquement sur la route de distribution. [> Voir page 17](#)

II. A. 2. Dans le cas d'une **limitation à 30 km/h** sur la route de liaison, l'aménagement de la route de liaison continue sur quelques mètres sur la route de distribution. [> Voir page 18](#)

Dans le cas d'une transition avec la **voirie étatique**, ce qui est généralement le cas pour une route de liaison, les détails d'exécution en vue de l'obtention d'une permission de voirie doivent être **précisés en concertation avec l'Administration des ponts et chaussées**. Les dimensions exigées peuvent varier au cas par cas en fonction des caractéristiques du carrefour et donc différer des valeurs générales indiquées ci-après.

La mise en place d'un trottoir traversant n'est pas indiquée pour ce type de transition.



Aménagement d'une transition depuis une route de liaison limitée à 30 km/h (en avant-plan) vers une route de distribution également limitée à 30 km/h

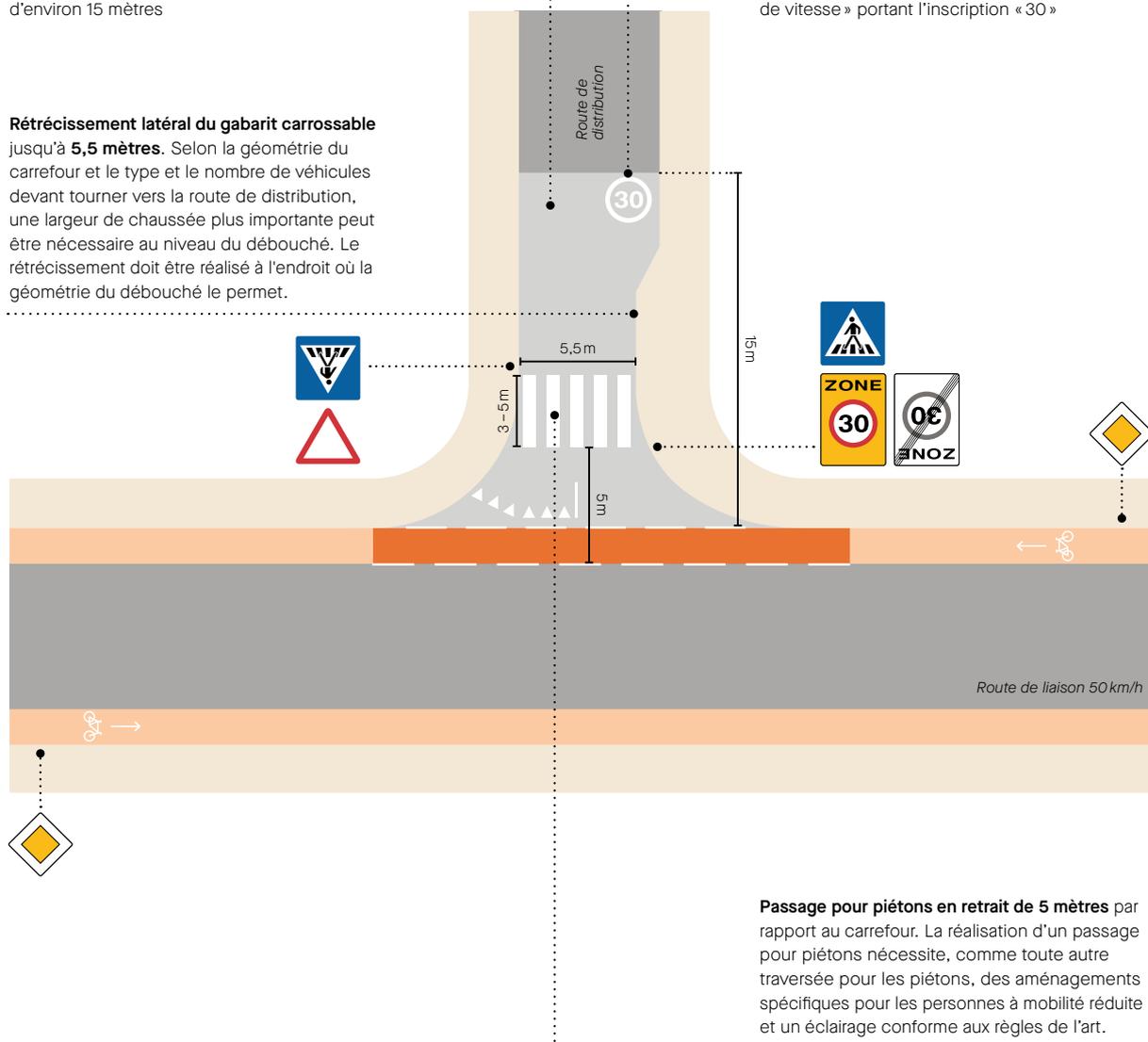
II. A. 1. Transition depuis une route de liaison limitée à 50 km/h ↓

Sur la route de distribution apaisée à 30 km/h, **une déviation verticale à l'aide d'un ralentisseur** de type « plateau » (ou « coussin ») peut être prévue **après la transition** (≥ 10 mètres du bord de la route de liaison) afin d'éviter toute réaccélération du trafic motorisé.

Revêtement clair sur une longueur d'environ 15 mètres

Marquage au sol du signal C, 14 « limitation de vitesse » portant l'inscription « 30 »

Rétrécissement latéral du gabarit carrossable jusqu'à **5,5 mètres**. Selon la géométrie du carrefour et le type et le nombre de véhicules devant tourner vers la route de distribution, une largeur de chaussée plus importante peut être nécessaire au niveau du débouché. Le rétrécissement doit être réalisé à l'endroit où la géométrie du débouché le permet.



Passage pour piétons en retrait de 5 mètres par rapport au carrefour. La réalisation d'un passage pour piétons nécessite, comme toute autre traversée pour les piétons, des aménagements spécifiques pour les personnes à mobilité réduite et un éclairage conforme aux règles de l'art.

II. B. Transition vers une rue de desserte locale limitée à 30 km/h

Les transitions vers les rues de desserte locale limitées à 30 km/h peuvent s'effectuer depuis les routes de liaison et de distribution, limitées à 30 ou 50 km/h.

II. B. 1. Trottoir traversant > [Voir page 20](#)

Par défaut, ces transitions doivent être aménagées avec un trottoir traversant, les rues de desserte locale étant par définition des routes à faible trafic sans passage fréquent de bus ou de poids lourds.

Il existe toutefois **trois situations** où un autre aménagement doit être considéré :

II. B. 2. Transition vers une rue de desserte locale avec une charge de trafic importante ou un trafic de bus ou de poids lourds significatif > [Voir page 21](#)

II. B. 3. Transition d'une route de distribution communale vers une rue de desserte locale avec priorité à droite > [Voir page 22](#)

Ce cas concerne des carrefours avec des **routes de distribution à trafic faible** appartenant à la **voirie communale** où un régime de **priorité à droite et une mise en évidence du changement de la classification fonctionnelle** entre la route de distribution et la rue de desserte locale sont souhaités. Une telle situation n'est recommandée que dans le cas d'une limitation à 30 km/h de la route de distribution.

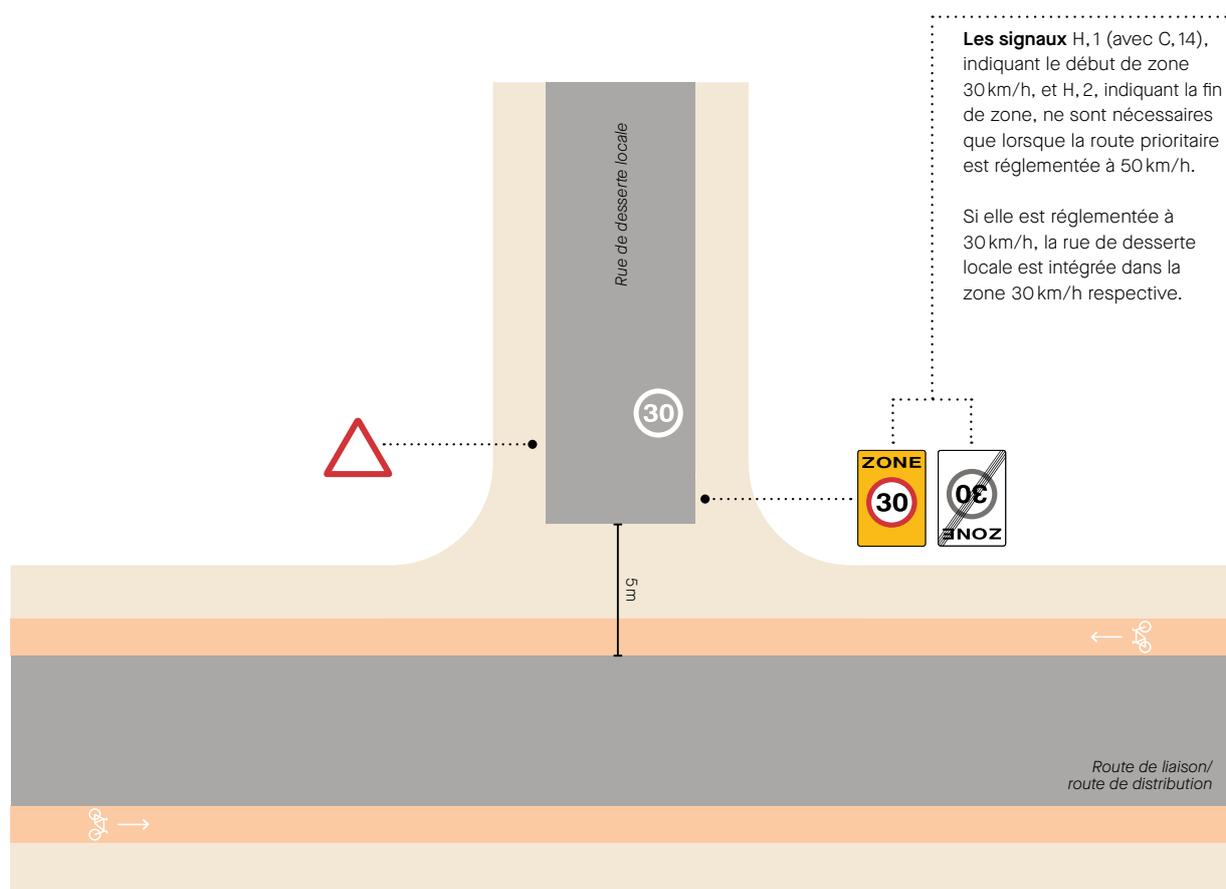
II. B. 4. Transition d'une route de distribution communale vers une rue de desserte locale sur un carrefour surélevé > [Voir page 23](#)

Ce cas concerne des carrefours avec des routes de distribution à trafic faible appartenant à la **voirie communale** où un régime de **priorité à droite** est souhaité et où la mise en évidence du changement de classification fonctionnelle entre la route de distribution et la rue de desserte locale n'est pas importante. Un tel aménagement n'est recommandé que dans le cas d'une limitation à 30 km/h de la route de distribution.



Trottoir traversant au débouché d'une rue de desserte locale

II. B. 1. Trottoir traversant sur une rue de desserte locale limitée à 30 km/h ⬇



Si la transition concerne une voirie étatique, le trottoir traversant doit être aménagé selon les principes d'aménagement définis par l'Administration des ponts et chaussées (« Trottoir traversant, Dossier technique pour déterminer les conditions d'aménagement et les prescriptions techniques; APC; septembre 2020 » > voir <https://gd.lu/c26rWn>). Il est recommandé de suivre ces **mêmes principes** d'aménagement dans le cas d'une transition **entre deux voiries communales**. Un **marquage au sol portant l'inscription «30»** doit être apposé sur la chaussée après le trottoir traversant.

II. B. 2. Transition vers une rue de desserte locale avec une charge de trafic importante ou un trafic de bus ou de poids lourds significatif ⬇

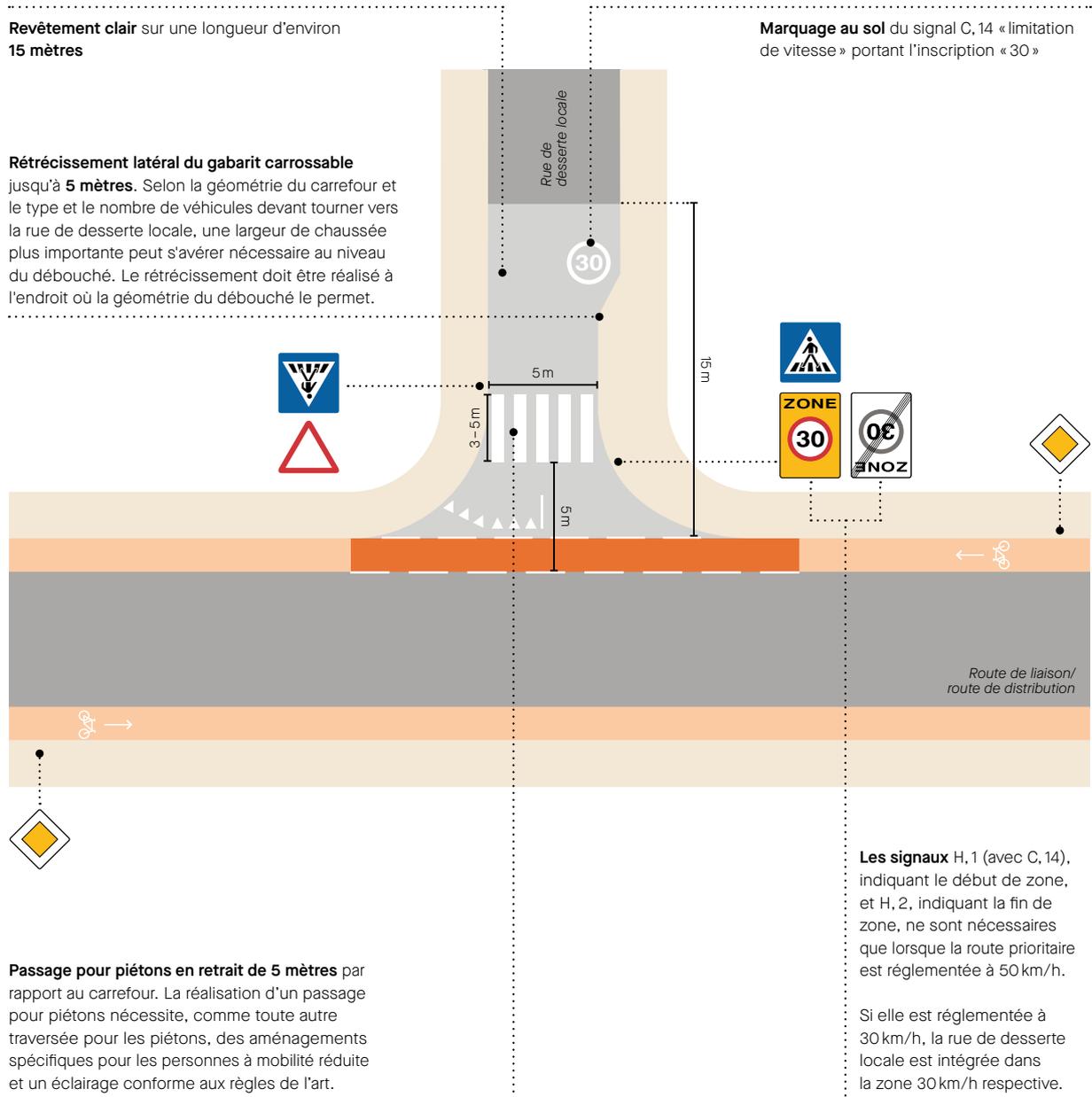
Sur la rue de desserte locale, **une déviation verticale à l'aide d'un ralentisseur** de type « plateau » (ou « coussin ») peut être prévue après la transition (≥ 10 mètres du bord de la route de liaison ou de distribution) afin d'éviter toute réaccélération du trafic motorisé.

Revêtement clair sur une longueur d'environ **15 mètres**

Marquage au sol du signal C, 14 « limitation de vitesse » portant l'inscription « 30 »

Rétrécissement latéral du gabarit carrossable

jusqu'à **5 mètres**. Selon la géométrie du carrefour et le type et le nombre de véhicules devant tourner vers la rue de desserte locale, une largeur de chaussée plus importante peut s'avérer nécessaire au niveau du débouché. Le rétrécissement doit être réalisé à l'endroit où la géométrie du débouché le permet.



Passage pour piétons en retrait de 5 mètres par rapport au carrefour. La réalisation d'un passage pour piétons nécessite, comme toute autre traversée pour les piétons, des aménagements spécifiques pour les personnes à mobilité réduite et un éclairage conforme aux règles de l'art.

Les signaux H, 1 (avec C, 14), indiquant le début de zone, et H, 2, indiquant la fin de zone, ne sont nécessaires que lorsque la route prioritaire est réglementée à 50 km/h.

Si elle est réglementée à 30 km/h, la rue de desserte locale est intégrée dans la zone 30 km/h respective.

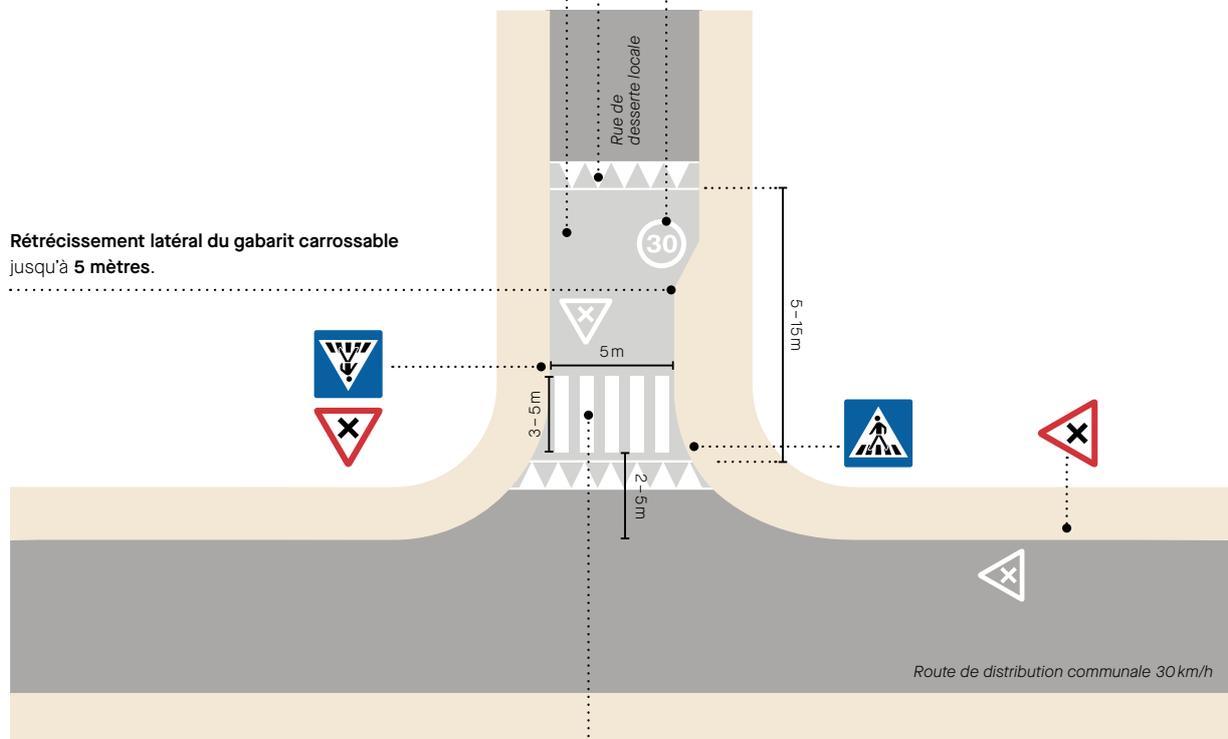
II. B. 3. Transition d'une route de distribution communale vers une rue de desserte locale avec priorité à droite ⤵

Une déviation verticale à l'aide d'un ralentisseur de type « plateau » **sur une longueur de 5 à 15 mètres*** (15 mètres en cas de circulation régulière de bus) doit être prévu. Pour éviter toute confusion avec un trottoir traversant, **une bordure d'une hauteur d'au moins 3 centimètres** doit être prévue entre le trottoir et la chaussée.

Revêtement clair sur toute la longueur de la déviation verticale

Marquage au sol du signal C, 14 « limitation de vitesse » portant l'inscription « 30 »

Rétrécissement latéral du gabarit carrossable jusqu'à **5 mètres**.



* Longueur du plateau hors rampes

Passage pour piétons en retrait de 2 à 5 mètres par rapport au carrefour. La réalisation d'un passage pour piétons nécessite, comme toute autre traversée pour les piétons, des aménagements spécifiques pour les personnes à mobilité réduite et un éclairage conforme aux règles de l'art.

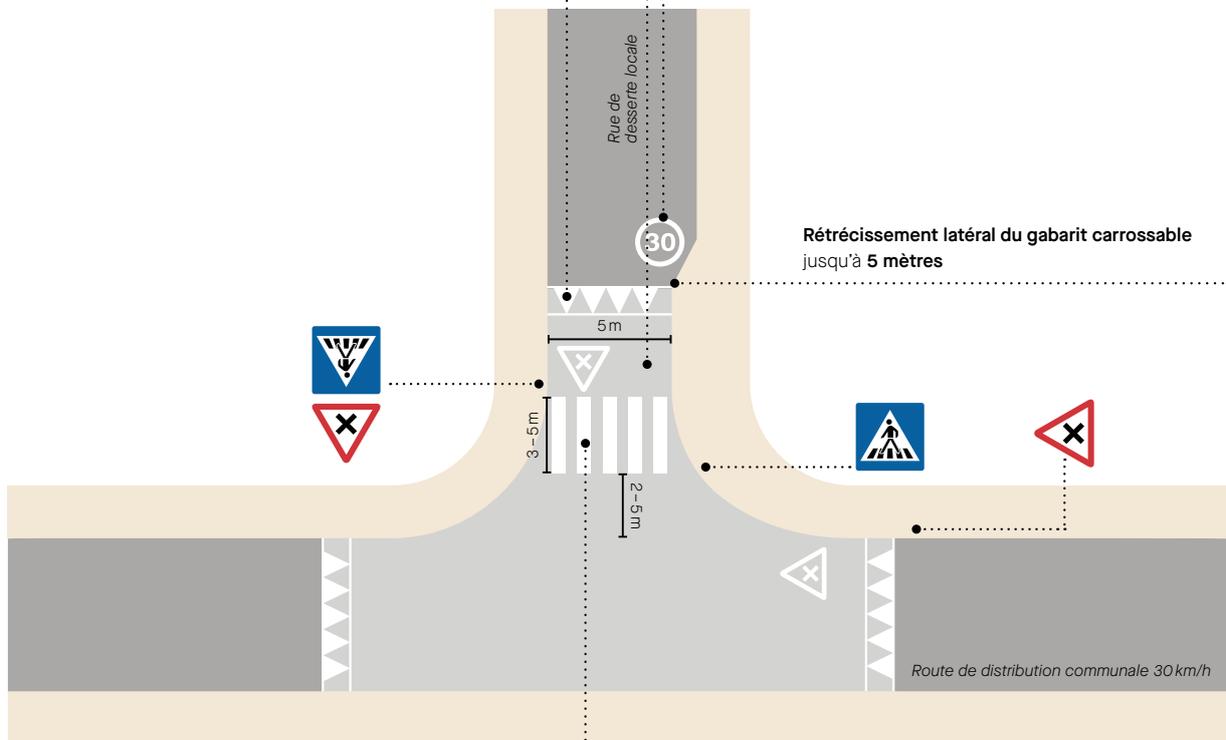
II. B. 4. Transition d'une route de distribution communale vers une rue de desserte locale sur un carrefour surélevé

Une déviation verticale par l'aménagement d'un carrefour surélevé doit être prévu. Le carrefour surélevé fonctionne comme mesure d'apaisement sur la route de distribution.

Revêtement clair sur l'ensemble du carrefour surélevé

Marquage au sol du signal C, 14 « limitation de vitesse » portant l'inscription « 30 »

Rétrécissement latéral du gabarit carrossable jusqu'à 5 mètres



Carrefour surélevé avec revêtement clair

Passage pour piétons en retrait de 2 à 5 mètres par rapport au carrefour. La réalisation d'un passage pour piétons nécessite, comme toute autre traversée pour les piétons, des aménagements spécifiques pour les personnes à mobilité réduite et un éclairage conforme aux règles de l'art.

II. C. Transition vers une rue de desserte locale limitée à 20 km/h

Les transitions vers les rues de desserte locale limitées à 20 km/h (zone de rencontre ou zone résidentielle) peuvent s'effectuer depuis des **routes de liaison ou de distribution**, limitées à 30 ou 50 km/h, mais également depuis des rues de desserte locale limitées à 30 km/h.

Il y a lieu de distinguer les **deux cas de figure** suivants :

II. C. 1. Trottoir traversant sur une rue de desserte locale limitée à 20 km/h > [Voir page 25](#)

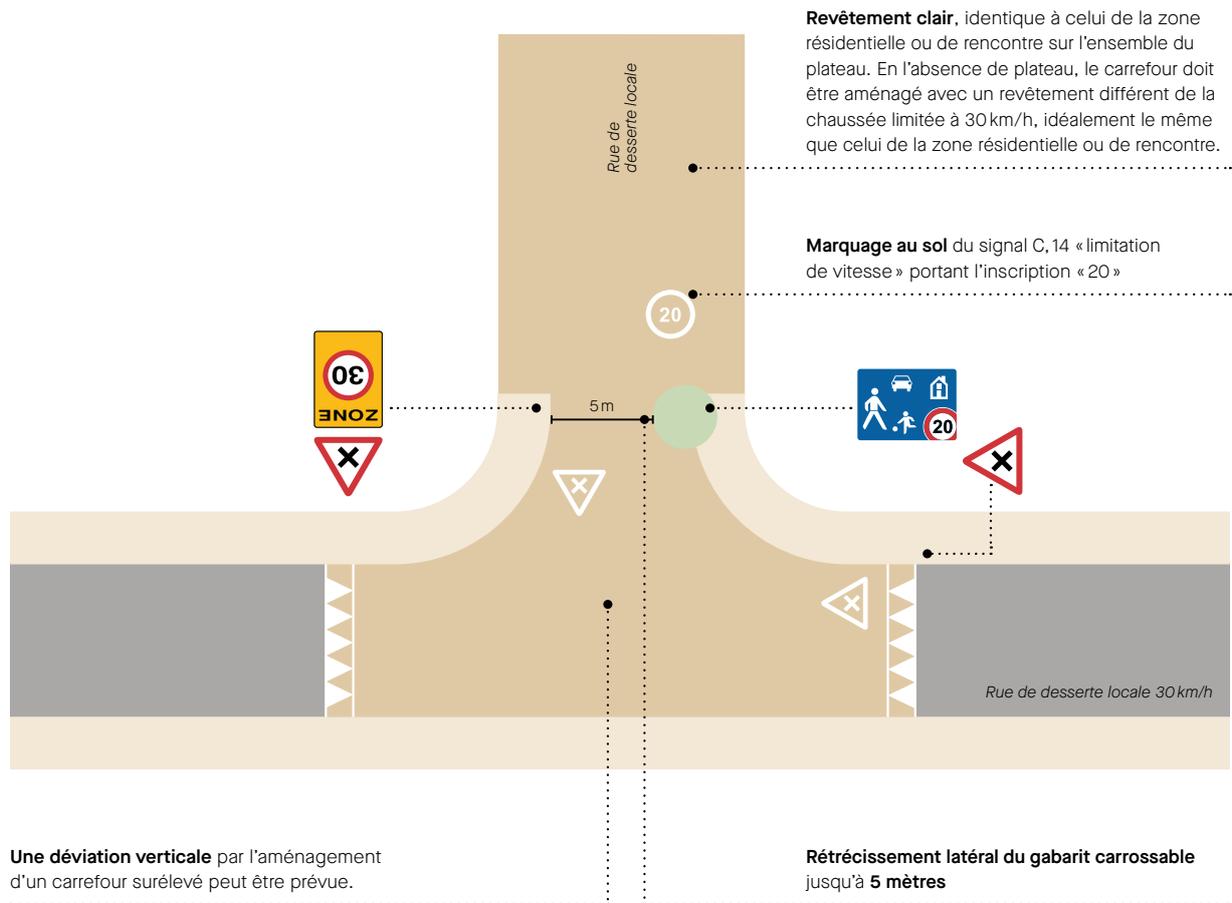
Par défaut, ces transitions doivent être aménagées avec un trottoir traversant. Ce dernier se prolonge ensuite par l'aménagement de la zone résidentielle, respectivement de la zone de rencontre.

II. C. 2. Transition vers une rue de desserte locale limitée à 20 km/h avec une priorité à droite > [Voir page 26](#)

Dans le cas d'un **croisement avec une rue de desserte locale** limitée à 30 km/h, il est également possible d'aménager la transition avec une **priorité à droite**. Cet aménagement est intéressant afin d'éviter que la rue de desserte locale limitée à 30 km/h ne soit prioritaire à un trop grand nombre d'intersections.

II. C. 2. Transition vers une rue de desserte locale limitée à 20 km/h avec une priorité à droite

La mise en place d'un passage pour piétons n'est pas nécessaire. Une exception est possible si un grand nombre d'usagers vulnérables empruntent le trottoir concerné.



II. D. Transition vers une zone piétonne

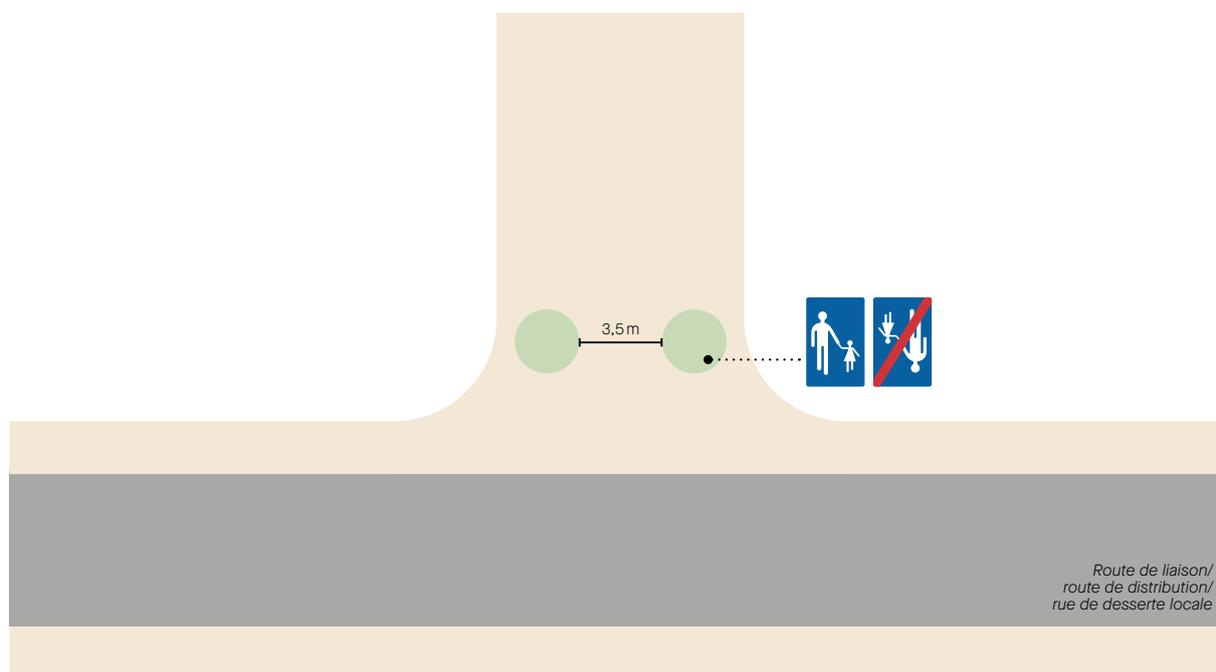
Les transitions vers une zone piétonne, quelle que soit la classification fonctionnelle de la route adjacente, se font dans tous les cas sous la forme de **trottoirs traversants**.

L'entrée de la zone piétonne doit être restreinte à une largeur de **3,5 mètres** avec un **dispositif limitant l'accès pour les véhicules motorisés** aux ayants droit, par exemple par une borne escamotable.

L'aménagement de la transition doit être cohérent avec l'aménagement de la zone piétonne, avec essentiellement **deux variantes** possibles :

- > le **trottoir traversant** est réalisé dans le même revêtement que le reste du trottoir de la rue non piétonne et le revêtement de la zone piétonne ne commence qu'après le trottoir traversant ;
- > le **revêtement** de la zone piétonne continue jusqu'au bord de la chaussée et la transition avec le trottoir se fait de part et d'autre du débouché de la zone piétonne.

II. D. Transition vers une zone piétonne ⬇



Récapitulatif

I. Transitions en section courante

I. A. Le passage de 50 à 30 km/h sur une route de liaison ou une route de distribution ⬇

CODE	NOM DE LA TRANSITION	RÉTRÉCISSEMENT LATÉRAL <i>et/ou</i> DÉVIATION VERTICALE	REVÊTEMENT CLAIR	
I. A. 1 > Voir page 10	Transition vers une limitation à 30 km/h sur une route de liaison	À 6 mètres sur une longueur de 5 à 10 mètres*	Surélévation sur toute la longueur du tronçon limité à 30 km/h. Si une surélévation n'est pas possible, la mise en place d'un ralentisseur de type « plateau » ou « coussin » est recommandée.	Revêtement clair sur toute la longueur du tronçon limité à 30 km/h
I. A. 2 > Voir page 11	Transition vers une limitation à 30 km/h sur une route de distribution à trafic élevé	À 5,5 mètres sur une longueur de 5 à 10 mètres*	Mise en place d'un ralentisseur de type « plateau » sur une longueur de 5 à 15 mètres ou d'un ralentisseur de type « coussin »	Revêtement clair sur toute la longueur du rétrécissement latéral ou de la déviation verticale
I. A. 3 > Voir page 12	Transition vers une limitation à 30 km/h sur une route de distribution à trafic faible	À 3,5 – 4,5 mètres sur une longueur de 5 à 10 mètres*		

I. B. Le passage de 50 ou 30 km/h à 20 km/h sur une route de distribution ou une rue de desserte locale ⬇

CODE	NOM DE LA TRANSITION	RÉTRÉCISSEMENT LATÉRAL	DÉVIATION VERTICALE	REVÊTEMENT CLAIR
I. B. 1 > Voir page 13	Transition vers une limitation à 20 km/h sur une route de distribution à trafic élevé	À 5 mètres sur une longueur de 5 à 10 mètres*	Optionnellement, surélévation de l'ensemble de la zone 20 km/h. Si une surélévation n'est pas envisageable, la mise en place d'un autre type de déviation verticale est possible.	Revêtement clair et homogène sur toute la longueur de la zone apaisée à 20 km/h.
I. B. 2 > Voir page 14	Transition vers une limitation à 20 km/h sur une route de distribution à trafic faible ou sur une rue de desserte locale	À 3,5 mètres sur une longueur de 5 à 10 mètres*		

* Si l'aménagement de la transition prévoit la combinaison d'une déviation verticale de type « plateau » avec un rétrécissement latéral, ce dernier peut être adapté à la longueur du plateau

II. Transitions à un carrefour

II. A. Transition vers une route de distribution limitée à 30 km/h ↓

CODE	NOM DE LA TRANSITION	RÉTRÉCISSEMENT LATÉRAL	DÉVIATION VERTICALE	REVÊTEMENT CLAIR
II. A. 1 > Voir page 17	Transition depuis une route de liaison limitée à 50 km/h	À 5,5 mètres	Possible après la transition (≥ 10 mètres du bord de la route de liaison)	Revêtement clair sur une longueur d'environ 15 mètres
II. A. 2 > Voir page 18	Transition depuis une route de liaison limitée à 30 km/h	À 5,5 mètres	Surélévation de la route de liaison à prolonger jusqu'à la fin de la transition sur la route de distribution	Revêtement clair identique à celui de la route de liaison sur environ 15 mètres

II. B. Transition vers une rue de desserte locale limitée à 30 km/h ↓

CODE	NOM DE LA TRANSITION	RÉTRÉCISSEMENT LATÉRAL	DÉVIATION VERTICALE	REVÊTEMENT CLAIR
II. B. 1 > Voir page 20	Trottoir traversant sur une rue de desserte locale limitée à 30 km/h		Trottoir traversant	
II. B. 2 > Voir page 21	Transition vers une rue de desserte locale avec une charge de trafic importante ou un trafic de bus ou de poids lourds significatif	À 5 mètres	Possible après la transition (≥ 10 mètres du bord de la route de liaison ou de distribution)	Revêtement clair sur une longueur d'environ 15 mètres
II. B. 3 > Voir page 22	Transition d'une route de distribution communale vers une rue de desserte locale avec une priorité à droite	À 5 mètres	Ralentisseur de type « plateau » sur une longueur de 5 à 15 mètres	Revêtement clair sur toute la longueur de la déviation verticale
II. B. 4 > Voir page 23	Transition d'une route de distribution communale vers une rue de desserte locale sur carrefour surélevé	À 5 mètres	Aménagement d'un carrefour surélevé	Revêtement clair sur l'ensemble du carrefour surélevé

II. C. Transition vers une rue de desserte locale limitée à 20 km/h ↓

CODE	NOM DE LA TRANSITION	RÉTRÉCISSEMENT LATÉRAL	DÉVIATION VERTICALE	REVÊTEMENT CLAIR
II. C. 1 > Voir page 25	Trottoir traversant sur une rue de desserte locale limitée à 30 km/h		Trottoir traversant	
II. C. 2 > Voir page 26	Transition vers une rue de desserte locale limitée à 20 km/h avec une priorité à droite	À 5 mètres	Aménagement d'un carrefour surélevé	Revêtement clair sur l'ensemble du carrefour surélevé

II. D. Transition vers une zone piétonne ↓

CODE	NOM DE LA TRANSITION	RÉTRÉCISSEMENT LATÉRAL	DÉVIATION VERTICALE	REVÊTEMENT CLAIR
II. D. > Voir page 27	Transition vers une zone piétonne		Trottoir traversant	