

# A 12 MESURES DE RÉDUCTION DU TRAFIC MOTORISÉ

<b>Sujets traités</b> .....	
Méthode .....	2
Mesures .....	5

## En résumé

La circulation s'apaise non seulement par la réduction de la vitesse, mais aussi par la réduction du volume de trafic motorisé. Certains flux peuvent en effet être écartés, notamment des rues de desserte locale, par une adaptation du schéma de circulation.

Deux types de mesures s'y prêtent :

- > les filtres modaux, qui empêchent physiquement tout trafic individuel motorisé de passer à certains endroits;
- > les sens uniques, qui réorganisent les sens de circulation de manière à rendre le transit motorisé impossible.

Le volume de trafic est réduit davantage si des raccourcis pour les piétons et cyclistes (comme des contresens cyclables) sont mis en place. De tels raccourcis incitent les riverains à effectuer leurs trajets courts à pied ou à vélo plutôt qu'en voiture.

## Glossaire

**Filtre modal** Mesure de réduction du trafic qui permet uniquement à certains usagers de la route, tels que les piétons, les cyclistes, les services de secours et, le cas échéant, les bus, de passer à un endroit précis du réseau routier.

**Contresens cyclable** Rue dont un des sens est réservé aux cyclistes.

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

# Méthode

Le trafic motorisé de transit peut être écarté des rues de desserte locale et, dans certains cas, des routes de distribution par une réorganisation du schéma de circulation. Des raccourcis pour les piétons et cyclistes entre les quartiers d'une localité réduisent le trafic motorisé généré par ces quartiers.

Sur les **rues de desserte locale**, l'objectif est de limiter le trafic motorisé au seul trafic des riverains et visiteurs, tout en garantissant une accessibilité et une perméabilité optimales pour les piétons et les cyclistes. Sur les **routes de distribution**, l'objectif est de limiter les flux motorisés au trafic d'accès à la localité ou au quartier. > [Voir fiche A04](#)

Il est cependant primordial d'éviter qu'une mesure de réduction du trafic **repousse le trafic vers une autre route ayant la même fonction** (p.ex. entre deux rues de desserte locale) ou **une fonction permettant davantage d'apaisement** (p.ex. d'une route de distribution vers une rue de desserte locale).

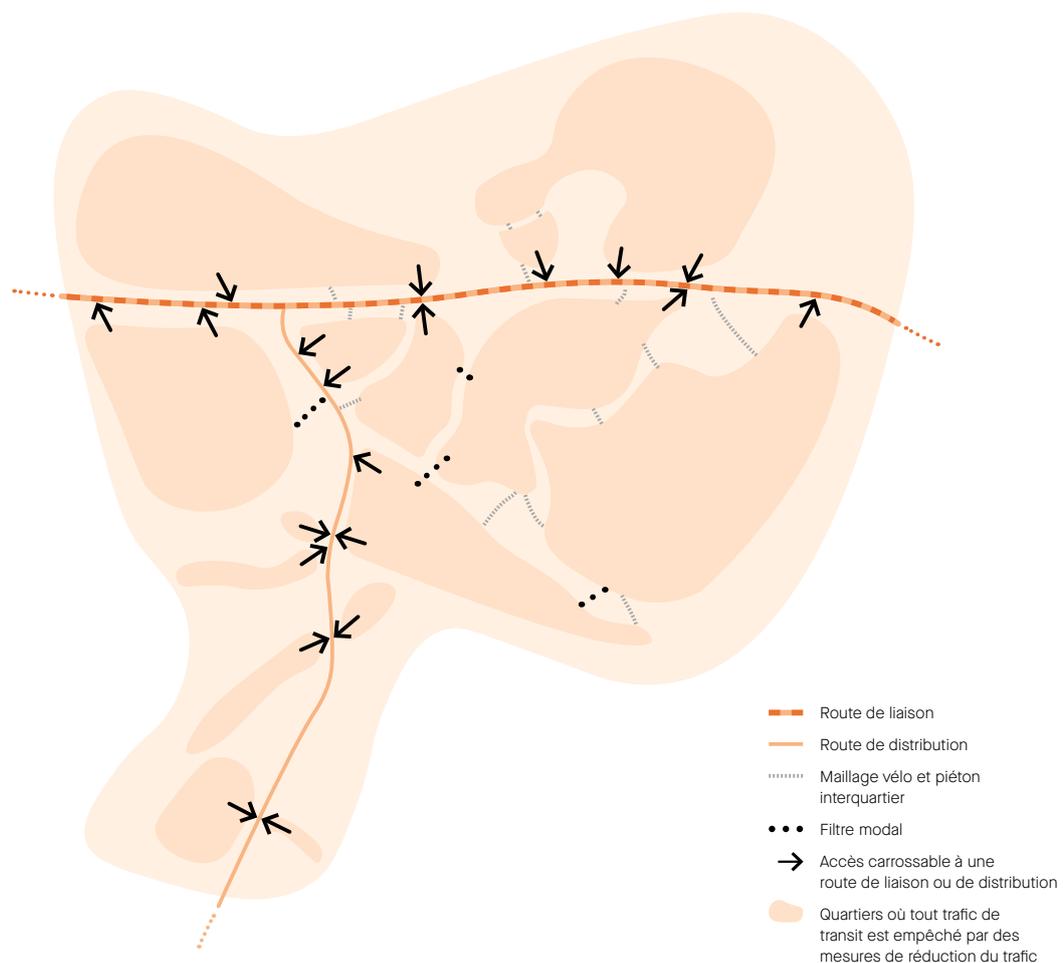
À noter que **la seule réduction de la vitesse** à 20 ou 30 km/h ne peut pas être considérée comme une véritable mesure de réduction du trafic. Cette mesure **peut avoir un effet dissuasif** s'il existe un itinéraire alternatif presque équivalent, mais dans la plupart des cas, elle n'aura que peu d'impact sur les volumes de trafic aux heures de pointe.

## Réduction du trafic motorisé sur les rues de desserte locale

Le trafic de transit doit être guidé vers les routes dont le rôle est d'absorber des flux motorisés plus importants, à savoir une route de distribution ou de liaison. Cela implique **d'organiser les rues de desserte locale en « poches »**. Du moment que chaque « poche » n'a accès qu'à une seule route de distribution ou de liaison, il devient impossible ou peu intéressant pour le trafic motorisé d'utiliser les rues de desserte locale comme raccourci ou by-pass de routes plus importantes.

Si le trafic motorisé individuel doit passer par la route de distribution ou de liaison pour rejoindre une « poche » voisine, des raccourcis réservés aux piétons, aux cyclistes et, le cas échéant, aux transports en commun, rendent ces modes de transport plus attractifs pour les déplacements courts au sein même de la localité. Ainsi, l'organisation en « poches » du schéma de circulation **écarte non seulement le trafic motorisé de transit** des rues de desserte locale, **mais elle réduit également le trafic motorisé généré par le quartier lui-même.**

## Schéma de circulation empêchant tout trafic de transit par les quartiers résidentiels 📌



# Réduction du trafic motorisé sur les routes de liaison et de distribution

Par définition, le rôle d'une **route de liaison** est d'assurer l'écoulement des flux de trafic principaux. Des mesures de réduction du trafic consistant à dévier les flux ne sont donc pas envisageables pour les routes de liaison.

Les **routes de distribution** par contre ne sont pas censées être parcourues par un flux de transit d'une route de liaison à une autre. Il peut donc s'avérer intéressant de prévoir des mesures de réduction du trafic sur une route de distribution. Une telle réduction du trafic sur une route de distribution doit toutefois être évaluée à l'échelle régionale en étroite coordination avec les autorités étatiques compétentes.

Il convient de prévoir une **modification du schéma de circulation** qui ne déplace pas simplement le problème vers une route de distribution équivalente, voire vers des rues de desserte locale. > [Voir fiche A 04](#)

En ce qui concerne les mesures envisageables, elles sont analogues à celles relatives aux rues de desserte locale.

---

## La « circulation interdite » n'est pas une mesure de réduction du trafic



C,2

Le signal C, 2 « circulation interdite dans les deux sens » interdit aux conducteurs de véhicules d'accéder aux tronçons de la voie publique signalés comme tels. Du point de vue du Code de la route, seuls **les riverains et leurs fournisseurs** peuvent accéder à ces tronçons.

En localité, la mise en place du signal C, 2 revient à réserver des parties de la voie publique à des citoyens particuliers. Puisqu'elle engendre des privilèges pour certains au détriment de tous les autres, cette mesure est **contraire au principe d'égalité d'accès à la voie publique**.

La mise en place du signal C, 2 **ne convient donc pas** pour éviter le trafic de transit dans une rue de desserte locale. Étant donné qu'en cas d'interpellation, quiconque peut

prétendre souhaiter livrer une adresse située dans la rue concernée ou s'y rendre, il est d'ailleurs difficile de faire respecter cette mesure.

Il en va de même pour l'utilisation de bornes escamotables. Si ces dernières peuvent être des outils utiles pour la mise en œuvre de **filtres modaux franchissables** par certains types de véhicules tels que les services de secours, les services d'entretien et les transports en commun, elles ne peuvent pas être utilisées pour réserver l'accès à certains citoyens.

Ainsi, la réglementation d'une « circulation interdite » à des fins de réduction de trafic **ne pourra être approuvée que s'il est démontré qu'aucune autre mesure ne peut être prise** dans le contexte de la rue concernée.

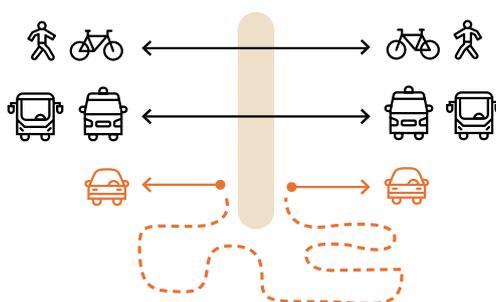
# Mesures

Les filtres modaux ainsi que les sens uniques réglementés comme contresens cyclable écartent le trafic motorisé de transit et créent des raccourcis pour les piétons et cyclistes.

## Filtres modaux

Le filtre modal est un aménagement qui permet uniquement à certains modes de transport de passer à un endroit précis du réseau routier. On peut distinguer deux types de filtres modaux qui empêchent le transit du trafic motorisé: les **impasses franchissables** et la **division d'un carrefour en diagonale**.

### Le principe du filtre modal ↓



Les filtres modaux sont aménagés avec des **bornes, fixes ou escamotables**, ou avec des **rétrécissements bâtis** empêchant le passage du trafic motorisé individuel. La **modification d'un schéma de circulation** prônant toujours à controverse, il est recommandé de commencer par une **phase pilote** au moyen de filtres modaux provisoirement installés et de réaménager ensuite l'endroit en question pour qu'il n'ait plus l'aspect d'une « route bloquée », mais celui d'un espace non carrossable pour les voitures.

Dans certains cas où une modification du schéma de circulation n'est pas possible, il est également envisageable de prévoir un **filtre modal temporaire**. Cette mesure peut être opportune par exemple à hauteur d'une infrastructure scolaire aux heures de début et de fin des cours.

## Impasse franchissable

Les impasses aménagées de manière à être aisément franchissables par les cyclistes et les piétons réservent à ces usagers de la route les chemins les plus courts à l'intérieur de la localité et rendent plus sûrs les déplacements à vélo et à pied.

Le cas échéant, le filtre modal doit être aménagé de sorte à **permettre le passage des transports en commun et des véhicules de secours**.

Le choix de l'emplacement de ces filtres modaux doit se faire :

- > en s'assurant qu'aucun autre itinéraire ne permet de contourner le filtre modal sur les rues de desserte locale. Sinon, le trafic risque simplement de se reporter sur d'autres rues où il n'est pas souhaitable;
- > en considérant les besoins et possibilités de rebroussement dans l'impasse. Il n'est pas pour autant nécessaire de prévoir des aires de rebroussement pour tous les types de véhicules, mais il faut prévoir la possibilité pour les poids lourds (déménagement, chantier, etc.) de franchir le filtre modal de manière exceptionnelle.



E,14

Afin de signaler de manière claire ces **raccourcis pour les piétons et cyclistes**, il est recommandé d'indiquer le début de l'impasse perméable par le signal E,14 complété par les pictogrammes « piéton et vélo », voire, dans le cas d'un débouché sur un chemin non praticable à vélo, uniquement par le pictogramme « piéton ».



Impasse franchissable avec un rétrécissement bâti sous forme d'un îlot de verdure



Impasse franchissable aménagée avec une borne escamotable



Impasse franchissable aménagée avec des bornes fixes

## Division d'un carrefour en diagonale

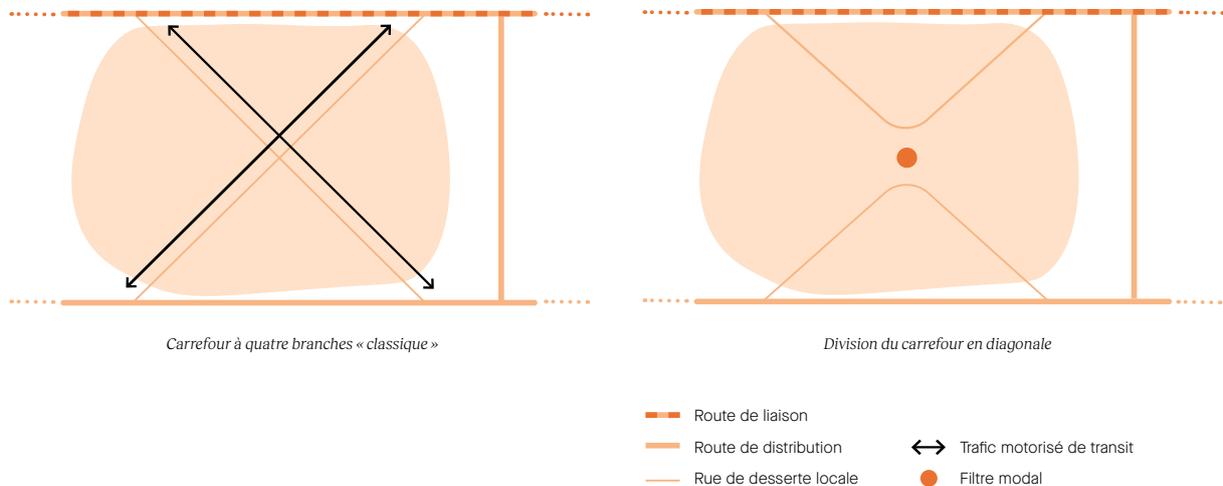
La division d'un carrefour en diagonale consiste à **réaménager un carrefour à quatre branches en deux rues distinctes**.

Cette déviation des flux de trafic motorisé permet **d'empêcher les raccourcis** à travers les rues de desserte locale. Elle contribue à créer des **boucles de circulation** ou «**poches**» qui empêchent le trafic de transit.

Par rapport aux impasses, cette solution présente l'avantage que **chaque rue reste accessible depuis deux extrémités**. Il n'est donc pas nécessaire de prévoir des possibilités de rebroussement.

Ce type d'aménagement **doit être franchissable par les cyclistes** comme le serait un carrefour «classique».

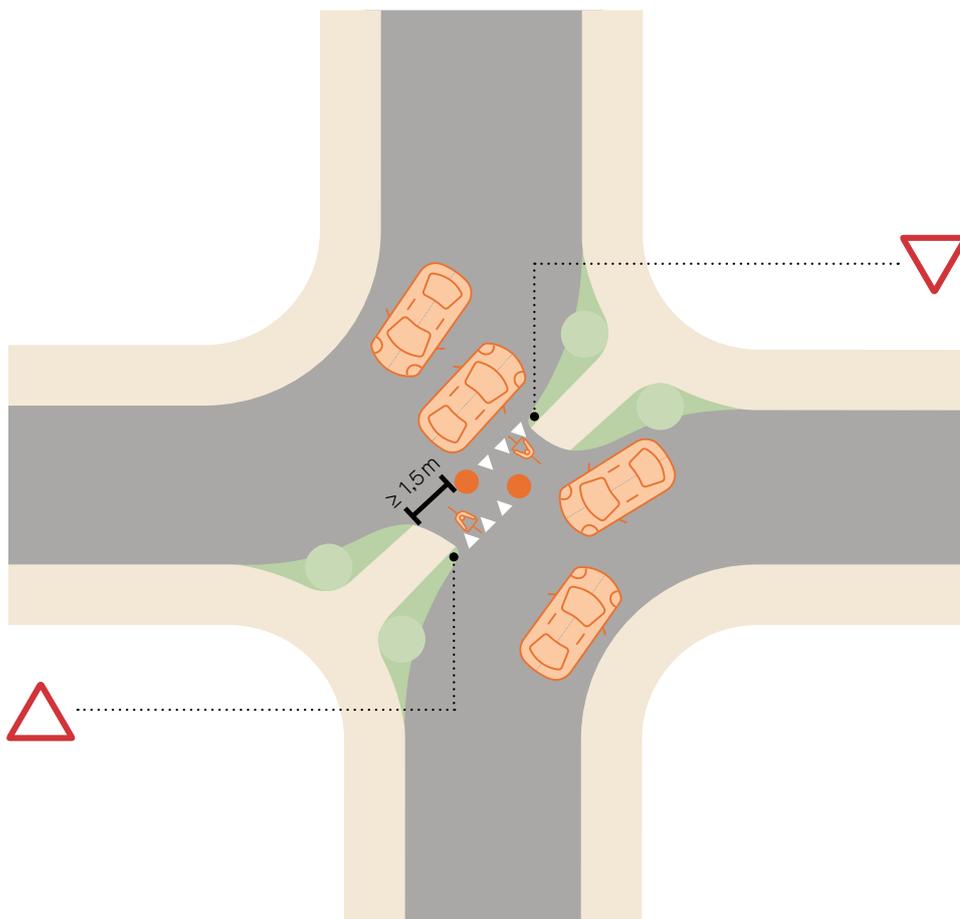
### Principe d'organisation en boucles de rues de desserte locale ⬇



## Un filtre modal pour favoriser certains modes de transport et non pas certains usagers

La voie étant publique, un filtre modal **sert à séparer les modes de transport**, et non pas deux types d'automobilistes. Il ne peut donc pas servir à réserver un raccourci aux déplacements automobiles des riverains. Il est cependant possible de permettre le passage des services de secours, voire des services communaux moyennant une clé physique ou électronique.

Représentation en plan d'un carrefour divisé en diagonale (franchissable par les cyclistes) ↓



Division du carrefour en diagonale (non franchissable par les cyclistes)

# Sens unique et contresens cyclable

## Intégration des sens uniques dans un schéma de circulation

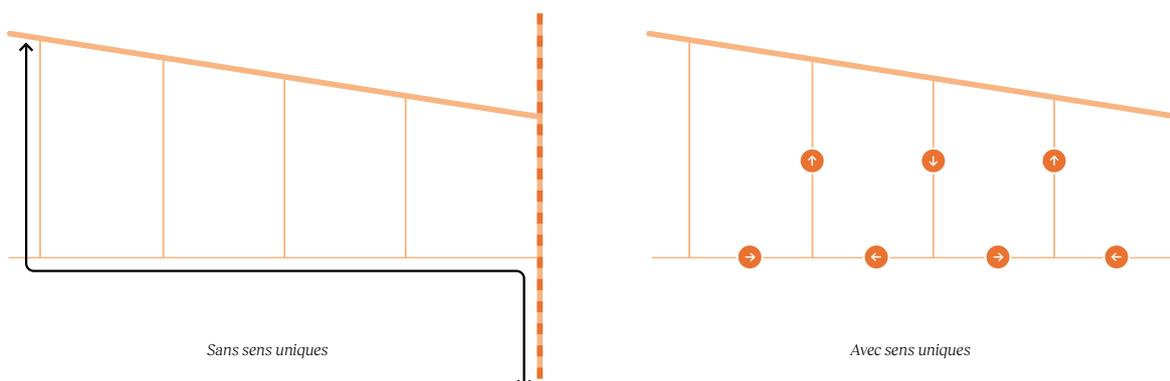
Lorsque le réseau ou le gabarit routier ne se prête pas à l'aménagement d'un filtre modal, la mise en place de sens uniques permet dans certains cas d'atteindre le même objectif. Elle doit se faire dans le cadre d'une **modification du schéma de circulation** pour l'ensemble du quartier concerné. Les principes suivants sont à respecter :

- > organiser le réseau viaire en boucles qui obligent les flux de véhicules motorisés à entrer dans le quartier et à en sortir par la même route de distribution ou de liaison;
- > permettre aux riverains d'accéder rapidement à cette route de distribution ou de liaison.

Même si le chemin pour entrer dans le quartier ou pour en sortir peut s'avérer légèrement plus long pour certains riverains, la mise en place de sens uniques **permet d'atteindre une réduction globale du trafic motorisé au sein du quartier** grâce à l'absence de tout trafic de transit. Ceci est d'autant plus vrai que les raccourcis pour les piétons et cyclistes ainsi créés incitent les riverains à choisir de préférence ces modes pour une partie de leurs déplacements courts à l'intérieur de l'agglomération.

Quant aux vitesses pratiquées, ce n'est pas la mise en sens unique qui les augmenterait par rapport à une route en double sens où la probabilité de croisement de deux véhicules est faible.

### Écartement du trafic de transit par la mise en place de sens uniques ↓



- Route de liaison
- Route de distribution
- Rue de desserte locale
- Trafic motorisé de transit (raccourci par le quartier)
- Sens unique pour le trafic motorisé

## Aménagement d'un sens unique

Au même titre que les routes apaisées, les sens uniques doivent être aménagés de manière à **garantir le respect des limitations de vitesse**. Il est particulièrement important dans une rue à sens unique de prévoir des aménagements qui brisent la linéarité de la route.

Généralement, en instaurant un sens unique dans une rue précédemment à double sens, on obtient une chaussée nettement trop large. Il est important de **réaffecter cette largeur supplémentaire** en sécurisant le contresens cyclable, en élargissant les trottoirs ou encore en aménageant des espaces de verdure.

**Il est déconseillé d'augmenter le nombre de places de stationnement à la suite d'une mise à sens unique.** Les emplacements existants peuvent cependant être aménagés en épis, ce qui permet de prévoir des espaces piétons ou de verdure plus importants à d'autres endroits.

Afin de ne pas coupler la mise en place d'un sens unique à d'importants travaux de réaménagement, le rétrécissement de la chaussée peut être réalisé par des **aménagements provisoires**: bacs à fleurs, rétrécissements ponctuels par des potelets, installation de terrasses provisoires, etc.



Sécurisation d'un contresens cyclable dans une zone apaisée

## Le contresens cyclable

Afin de raccourcir au maximum les itinéraires à travers les quartiers résidentiels **pour les cyclistes, les sens uniques devraient par défaut être ouverts à la circulation en contresens** pour ces usagers de la route. De très rares exceptions peuvent être justifiées dans des ruelles où le gabarit carrossable, voire le nombre de niches disponibles est insuffisant pour permettre le nombre escompté de croisements entre un vélo et un véhicule motorisé.

L'aménagement cyclable à prévoir, le cas échéant, dépend de la **largeur disponible**, du **volume de trafic**, de la présence ou non d'emplacements de **stationnement** et de la présence ou non d'élargissements ponctuels (p. ex. entrées privées devant lesquelles le stationnement est interdit) permettant aux cyclistes de se mettre à l'écart. > Voir [www.veloplengen.lu](http://www.veloplengen.lu)