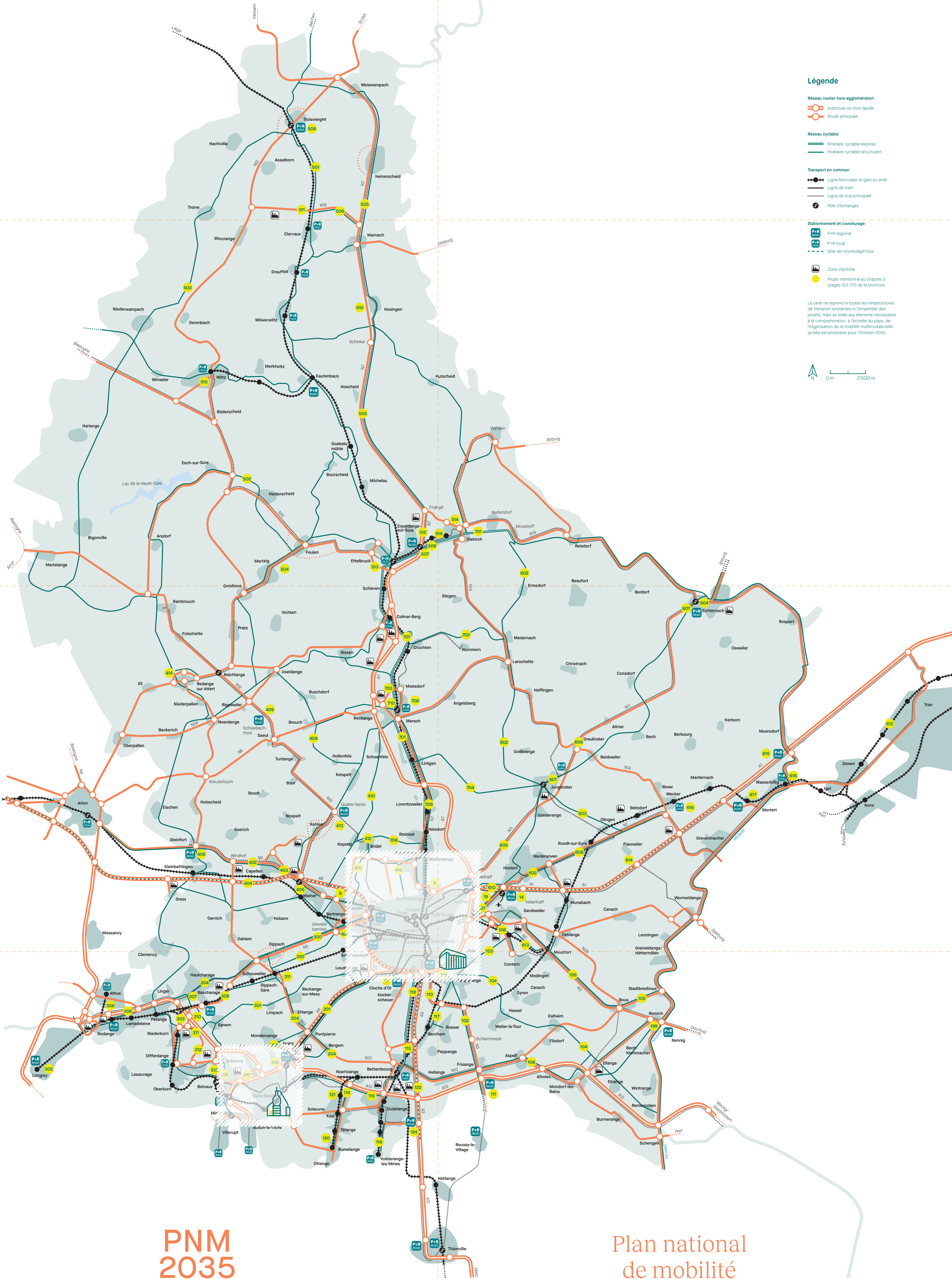


Le réseau multimodal du Grand-Duché





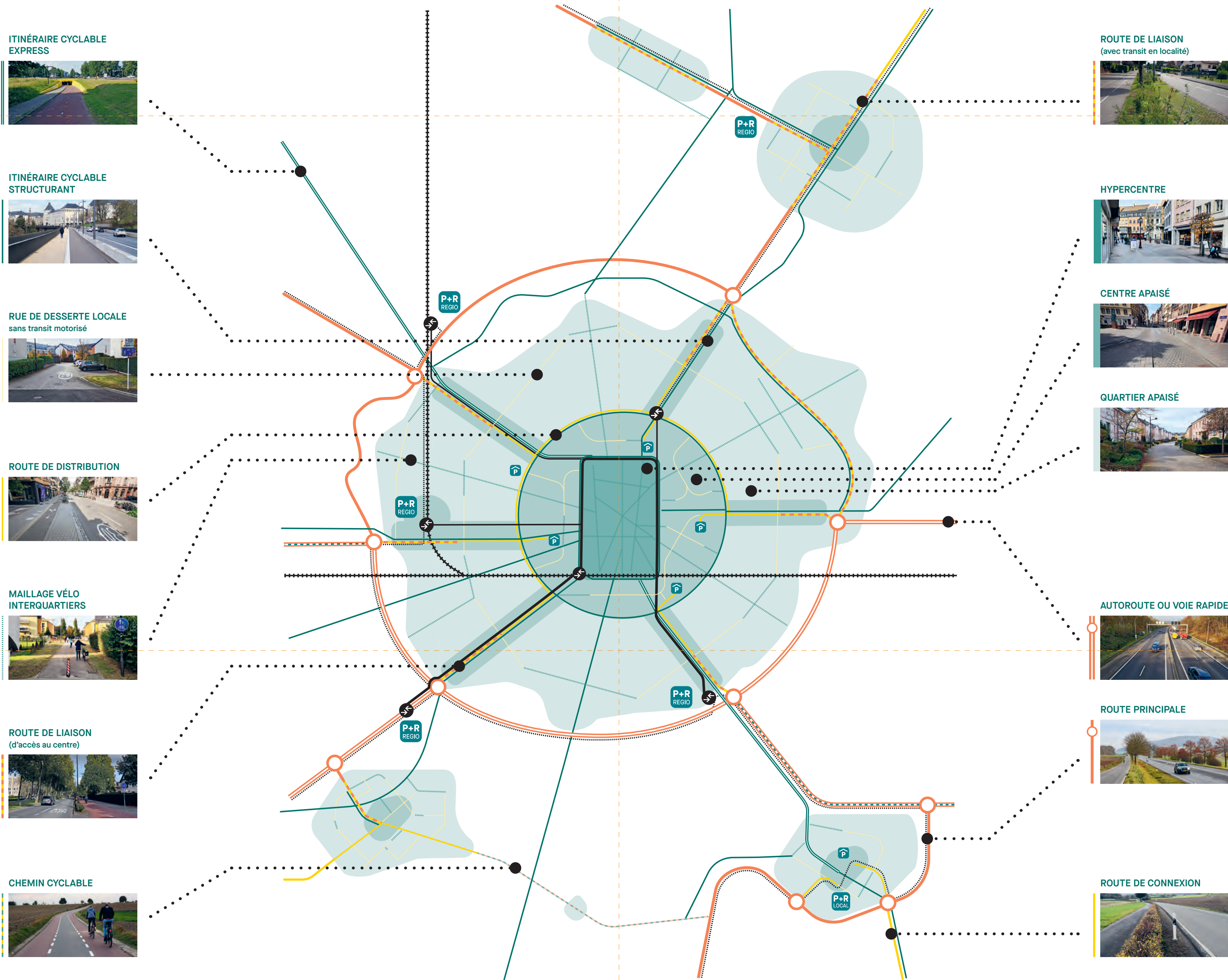
Ville de Luxembourg et Ceinture suburbaine

(voir pages 111 – 115)



Classification fonctionnelle du réseau routier

Le réseau routier,
une infrastructure multimodale
(voir pages 80 – 99)

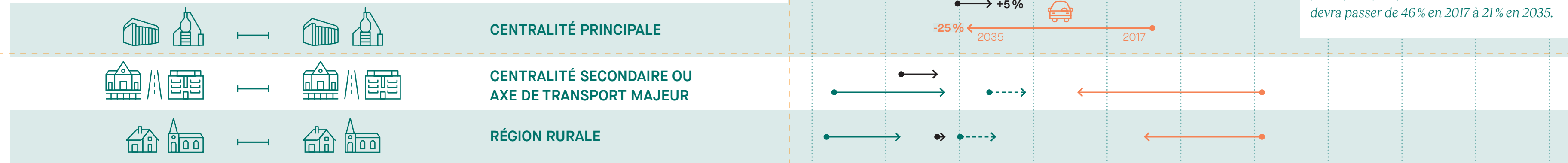


DÉSIGNATION	FONCTION	MODES À PRIORISER DANS L'AMÉNAGEMENT	TRANSPORT EN COMMUN	VÉLO	STATIONNEMENT	VITESSE MAXIMALE	APAISEMENTS PONCTUELS
hors localité							
 Les autoroutes, les voies rapides	Concentrent le trafic motorisé de transit	 	Priorisation au niveau des embouteillages récurrents	Itinéraire équivalent direct et à l'écart du trafic motorisé	—	130, 110, 90 ou 70 km/h	—
 et les routes principales	Accueillent le trafic motorisé local	 	Priorisation au niveau des embouteillages récurrents	Itinéraire équivalent direct et à l'écart du trafic motorisé	—	90 ou 70 km/h	—
 Les chemins cyclables	Constituent un axe essentiel pour le réseau cyclable et très peu important pour le trafic motorisé		—	Circulation mixte sur voirie à très faible trafic et avec voies suggestives	—	50 km/h	—
en localité							
 Les routes de liaison	Accueillent soit le trafic motorisé de transit, soit un important trafic d'accès au centre-ville	  	Priorisation systématique	Itinéraire physiquement séparé du trafic motorisé et des piétons	Stationnement en bande à éviter	50 km/h	30 ou 20 km/h
 Les routes de distribution	Distribuent le trafic motorisé vers les quartiers et n'ont une fonction de transit que pour les transports en commun et le vélo	  	Priorisation au moins aux carrefours	Itinéraire physiquement séparé du trafic motorisé et des piétons	Stationnement résidentiel possible, de préférence en ouvrage	50 ou 30 km/h	20 km/h
 Les rues de desserte locale sans transit motorisé	Assurent l'accès aux différentes adresses et rendent physiquement impossible le trafic motorisé de transit	 	—	Circulation mixte sur voirie à très faible trafic	Stationnement résidentiel possible	30 ou 20 km/h	—

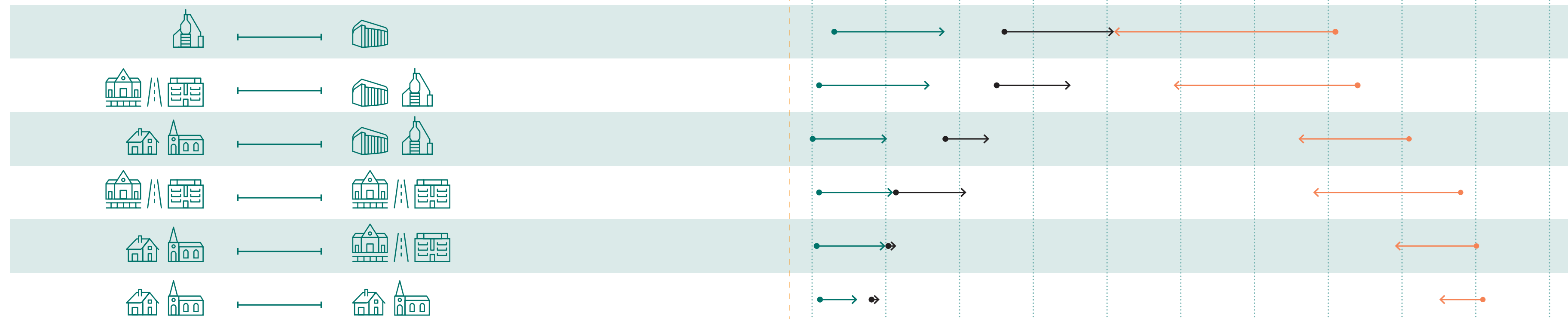
Objectifs minima pour l'évolution des parts modales

en fonction de la distance du déplacement et du contexte de départ et de destination

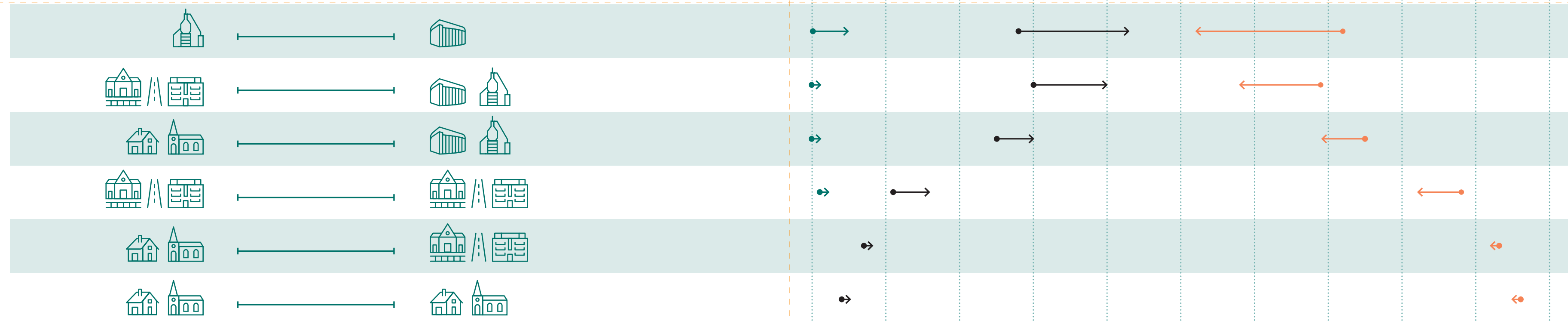
MOINS DE 5 KM (44 % de l'ensemble des déplacements)



ENTRE 5 ET 15 KM (21 % de l'ensemble des déplacements)

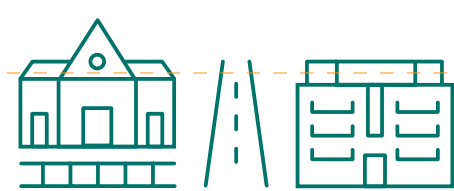


PLUS DE 15 KM (35 % de l'ensemble des déplacements)



CENTRALITÉ PRINCIPALE

- Secteur « Ville de Luxembourg »
- Secteur « Esch & Belval »



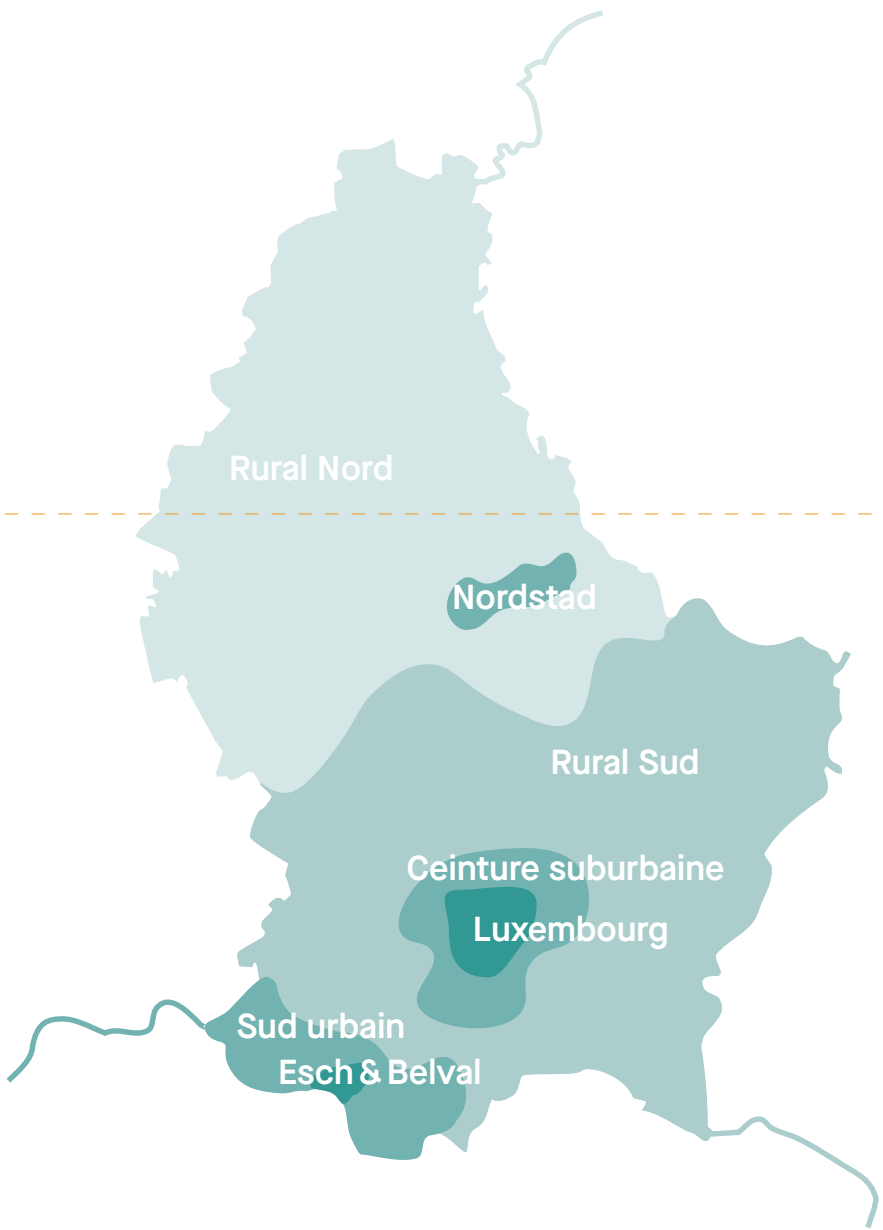
CENTRALITÉ SECONDAIRE OU AXE DE TRANSPORT MAJEUR

- Secteur « Nordstad »
- Secteur « Sud urbain »
- Secteur « Ceinture suburbaine de la ville de Luxembourg »
- Localités des secteurs « Rural Nord », « Rural Sud » ou « Transfrontalier » qui sont situées sur un axe routier majeur ou qui disposent d'un arrêt ferroviaire



RÉGION RURALE

- Localités des secteurs « Rural Nord », « Rural Sud » ou « Transfrontalier » qui sont situées à distance d'un axe routier majeur ou d'un arrêt ferroviaire



Exemple de lecture : pour les déplacements inférieurs à 5 km à l'intérieur de la ville de Luxembourg ou d'Esch & Belval (centralités principales), la part modale de la voiture devra passer de 46 % en 2017 à 21 % en 2035.