

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.veloplange.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 - P03](http://www.parken.lu)

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**

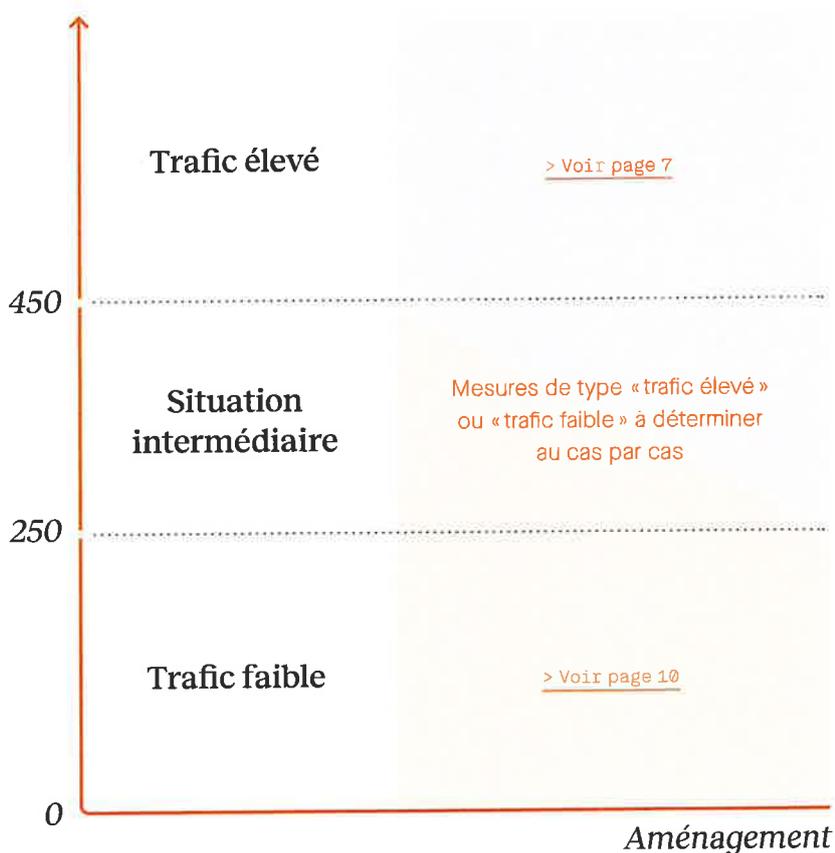
Entre 250 et 450 véhicules en heure de pointe dans les deux sens*

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.

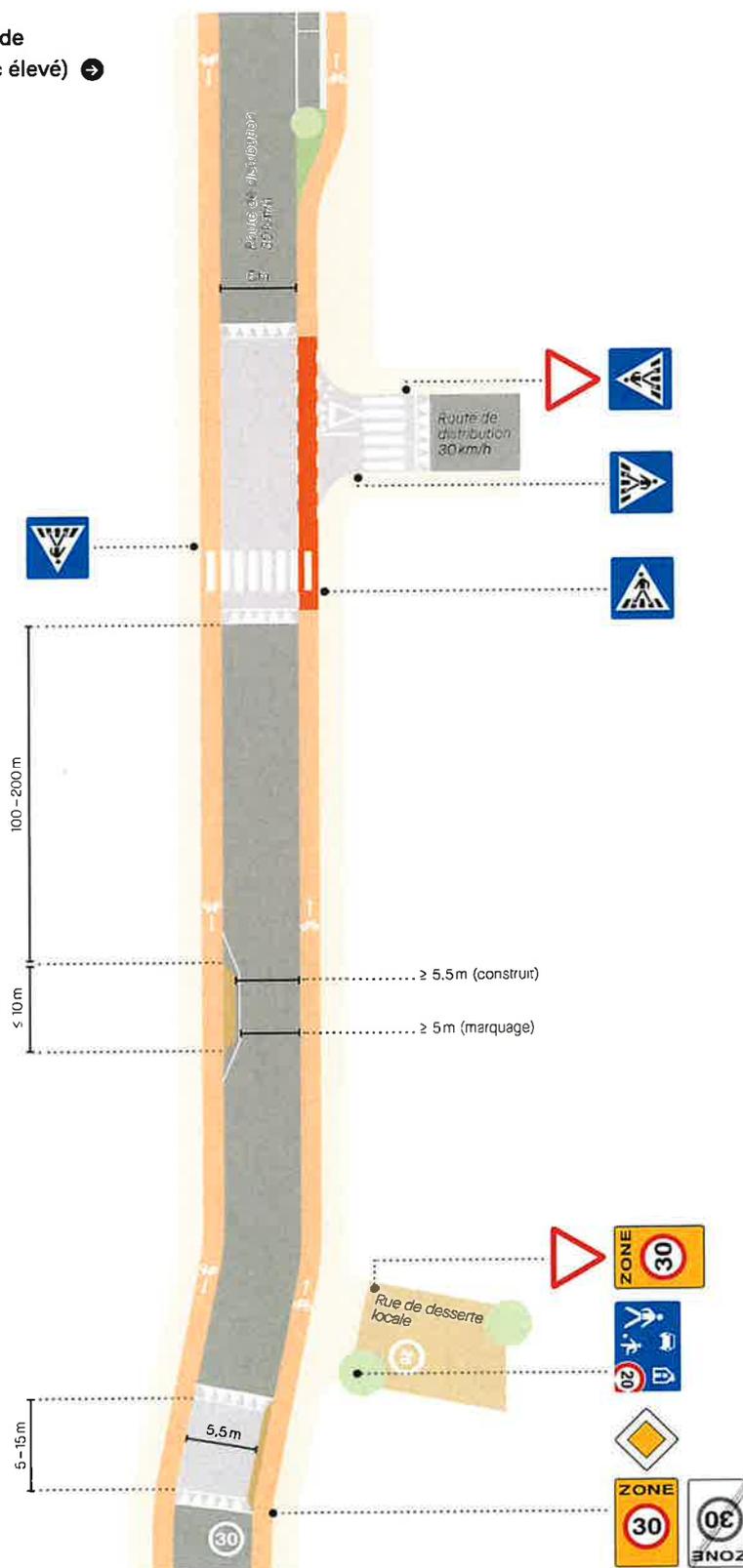
Revêtement

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 en plan d'une route de distribution limitée à 30 km/h (trafic élevé) ➔



La représentation ne tient pas compte d'une planification détaillée de l'aménagement cyclable. Ce sujet est développé en détail dans les lignes directrices ministérielles.

> Voir www.veloplengen.lu

- Trottoir ou trottoir traversant
- Passage pour piétons
- Aménagements cyclables
- Chaussée
- Revêtement clair
- Rampe

**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.



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 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

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](#)



B,3



B,1



B,2a

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

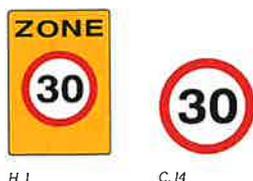


E,11b

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



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.veloplange.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
Signal coloré lumineux	ou projetés l'imposent

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

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.velopiangen.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 30km/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 - 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.

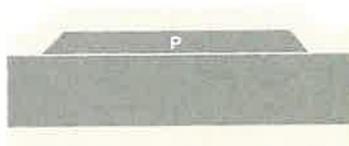
Variantes d'aménagement d'une bande de stationnement dans une rue de desserte limitée à 30 km/h ⚡

Non recommandé



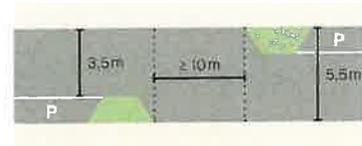
Bande de stationnement avec un simple marquage

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.

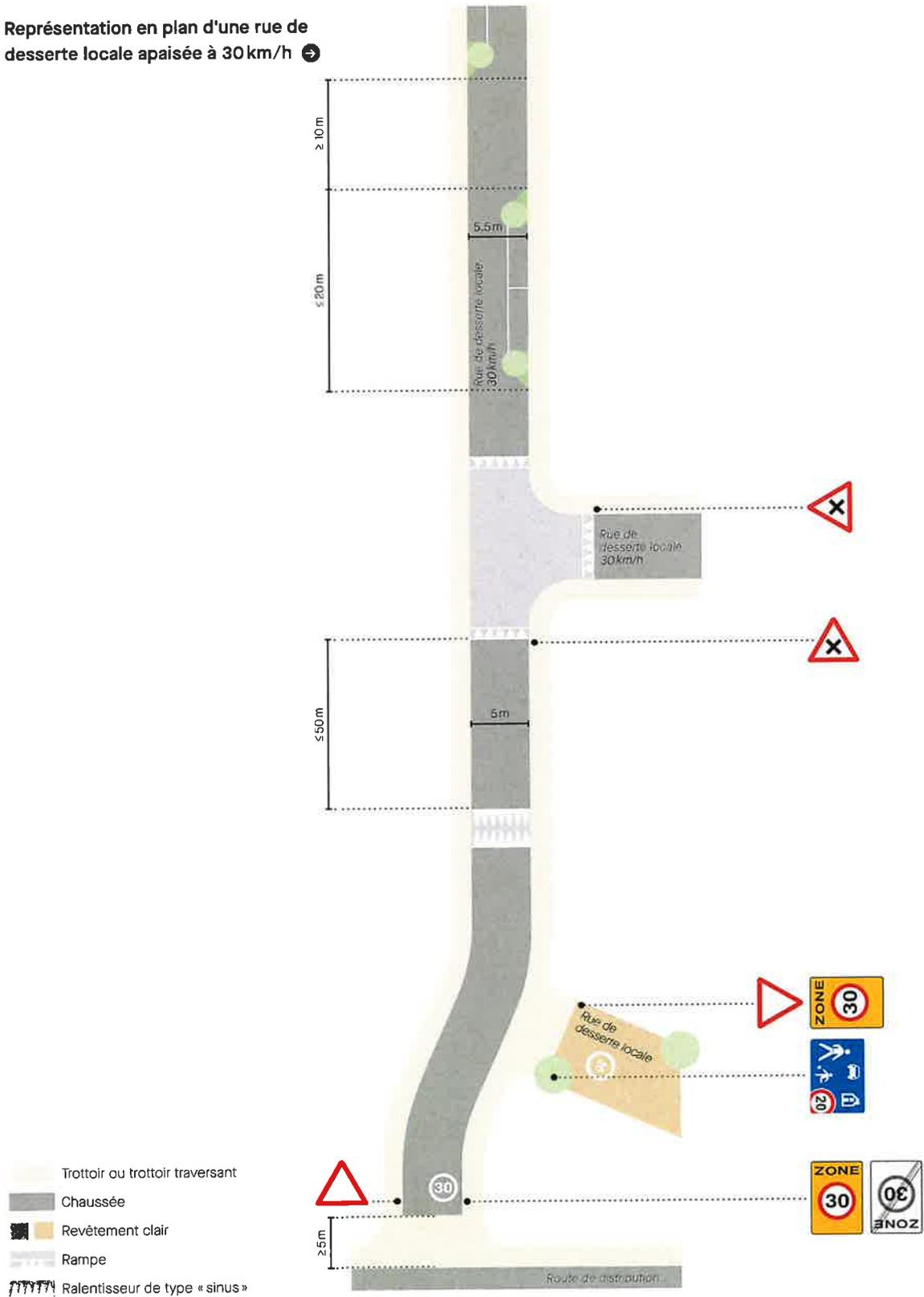
Revêtement

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



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](#)

A 08 ZONE DE RENCONTRE

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	8
Récapitulatif	10

En résumé

Un centre de localité avec des flux piétons particulièrement importants peut être revalorisé par la mise en place d'une zone de rencontre. Celle-ci se caractérise par le traitement homogène de la voie publique. La vitesse maximale autorisée y est de 20 km/h.

La mise en place d'une telle limitation de vitesse est cependant conditionnée à des aménagements substantiels, 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.

Zone de rencontre dans une localité type



Tronçons éligibles sur une route étatique

L'aménagement d'une zone de rencontre peut être opportun aux endroits où la vie communautaire est particulièrement développée.

La mise en place d'une zone de rencontre peut s'avérer intéressante sur une route de distribution :

- a. dans les **centres historiques d'agglomérations** où le trafic motorisé joue seulement un rôle secondaire;
- b. dans le cas d'un **projet urbanistique** visant à revaloriser fondamentalement l'aménagement urbain d'un centre d'agglomération, et ce, afin de favoriser au maximum la vie communautaire et la mobilité des cyclistes et piétons par rapport au trafic motorisé.

Sur une **route de liaison**, une zone de rencontre peut à **titre exceptionnel** être aménagée dans un centre d'agglomération (sauf sur une route identifiée comme grande route de trafic international ou une route menant vers un échangeur autoroutier) si les flux piétons et cyclistes dans les environs sont beaucoup plus importants que le flux de trafic motorisé.

L'aménagement d'une zone de rencontre ne doit pas pour autant repousser le trafic vers une route qui se caractérise par la même fonction (ou une fonction permettant davantage d'apaisement) ou avoir d'impact négatif notable sur les transports en commun. [> Voir fiche A04](#)



Centre historique d'agglomération

Concept d'aménagement par mode de déplacement

L'acceptation d'une limitation de vitesse à 20 km/h dépend surtout de l'aménagement de la zone en question et de l'équilibre entre le nombre de piétons et de cyclistes par rapport au nombre de véhicules motorisés.



Piétons

Dans une zone de rencontre, les piétons **cohabitent avec les autres usagers de la route**. L'assise piétonne n'est pas séparée des autres usagers de la route au moyen de mesures constructives telles qu'un trottoir surélevé.

Les piétons **peuvent emprunter toute la largeur de la voie publique**, mais ne doivent pas entraver la circulation des autres usagers de la route.

L'aménagement de l'espace public 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.



Cyclistes

Sur les rues apaisées à 20 km/h, les cyclistes **partagent le gabarit carrossable avec les automobilistes**. Le principe même de la zone de rencontre ne permet pas des aménagements spécifiques pour les cyclistes. Pour les zones en sens unique, la réglementation d'un contresens cyclable est recommandée. [> Voir fiche A12, page 9](#)



Transports en commun

A priori, **la circulation de bus n'est pas contre-indiquée** dans une zone de rencontre. L'aménagement de l'espace public doit toutefois tenir compte de leur présence. Pour ce qui est des quais, en particulier, une exception au principe d'une surface entièrement à niveau doit être prévue lors de l'aménagement des arrêts de bus.



Trafic individuel motorisé

L'aménagement de l'espace-rue dans une zone de rencontre doit attirer l'attention des automobilistes sur la **cohabitation avec les flux importants de piétons et cyclistes** qui empruntent le tronçon apaisé.

Dans ce contexte, des **mesures constructives** s'avèrent indispensables pour assurer le respect de la limitation de vitesse. [> Voir fiche A13](#)



Stationnement

Le nombre d'emplacements de stationnement pour les voitures **doit être réduit au strict minimum** afin d'accorder un maximum d'espace et de visibilité aux piétons et aux cyclistes. Le **stationnement regroupé** en dehors de la voie publique est à privilégier.

Sur la voie publique, le stationnement est uniquement autorisé aux endroits aménagés ou marqués à cette fin.

Représentation d'une zone de rencontre



Principales caractéristiques d'aménagement

Dans une zone de rencontre, le traitement homogène de la voie publique et l'absence de trottoirs ainsi que l'aménagement de l'espace public soulignent la situation de cohabitation entre les piétons, les cyclistes et les automobilistes.

Largeur du trottoir

En raison de la cohabitation entre le trafic motorisé, les cyclistes et les piétons, la zone de rencontre se caractérise par **l'absence de trottoirs et de bordures** (pas de dénivelé).

Largeur de la voie publique

La largeur de la voie publique en section courante n'est pas fixée de manière stricte. Les séquences de la voie publique **peuvent passer de tronçons de 6,5 mètres à des placettes pouvant excéder 10 mètres**. La cohabitation dont il est question ci-dessus requiert une voie publique suffisamment large pour permettre la circulation des piétons, des cyclistes et des véhicules.

En section courante, **la largeur de la partie carrossable** est en règle générale comprise **entre 4,5 et 6 mètres** (cas de croisement déterminant : voiture - poids lourd ou poids lourd - poids lourd à 20 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 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 de rencontre est **signalée par une ou plusieurs mesures constructives**. [> Voir fiche A11](#)

Selon le cas, le gabarit carrossable de la transition est réduit à **3,5 ou 5 mètres**. Ces largeurs peuvent également varier en fonction du type de véhicules qui circulent dans la zone (autobus, poids lourds, etc.).

À l'intérieur de la zone de rencontre, les **mesures de réduction de la vitesse** doivent être **intégrées dans le concept paysager** et consistent essentiellement en la rupture de la linéarité et la variation de la largeur de l'espace de circulation. [> Voir fiche A13](#)

Revêtement

La couche de roulement de la partie carrossable et celle pour les piétons et cyclistes (même niveau) doivent être réalisées avec un **revêtement clair**. Dans des cas exceptionnels, la couche de roulement et les espaces pour les piétons et cyclistes déjà réalisés par un dallage en pierre naturelle peuvent être conservés.

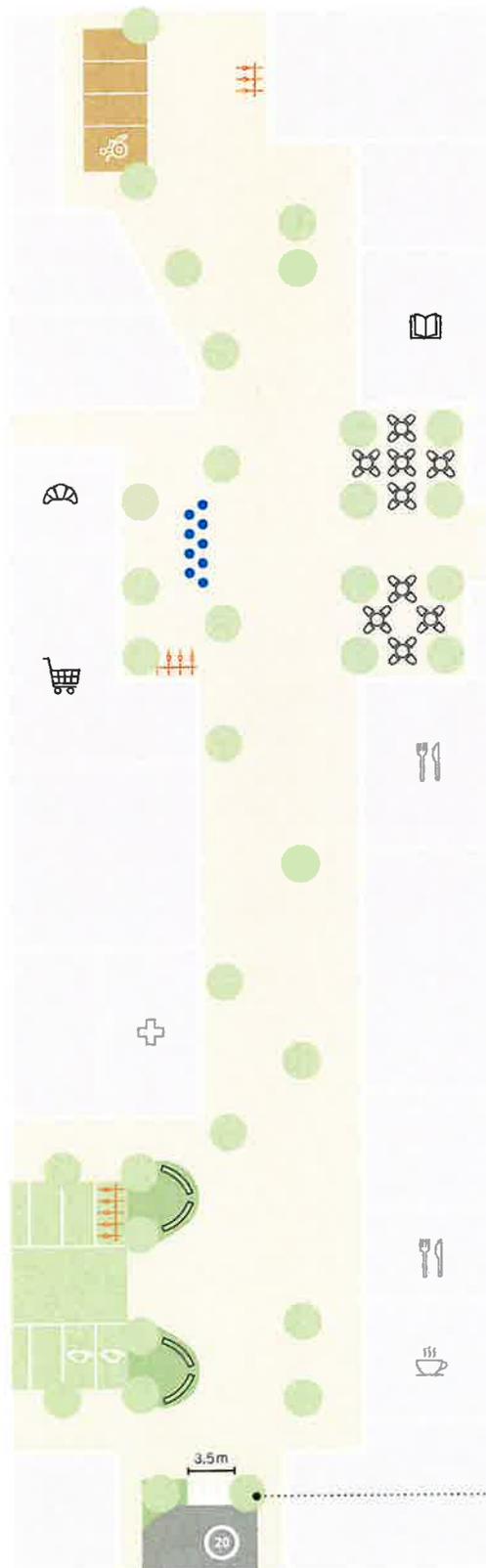
Longueur du tronçon

La longueur du tronçon doit être **limitée au strict nécessaire**. Un tronçon plus long peut être envisagé sous réserve que la configuration des lieux ou des mesures constructives empêchent une réaccélération. Une zone de rencontre **ne doit pas être précédée d'office d'un tronçon limité à 30 km/h**.



Zone de rencontre dans un centre d'agglomération

Représentation en plan d'une zone de rencontre →



-  Chaussée
-  Revêtement clair
-  Stationnement pour vélos (arceaux)
-  Banc
-  Mobilier de terrasse
-  Fontaine
-  Rampe

Signalisation et régimes de priorité

Au sein de la zone de rencontre, les carrefours sont principalement régis par le régime de priorité à droite. Aucun passage pour piétons n'est à prévoir.

Signalisation de l'entrée et de la sortie de la zone apaisée



E, 26a

Signalisation verticale

La zone de rencontre est **indiquée par le signal E, 26a**. Comme pour toute signalisation zonale, le signal de la zone de rencontre (E, 26a) **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 E, 26b (à placer au revers du signal E, 26a) ou par une signalisation marquant le début d'une nouvelle zone (p. ex. zone 30 km/h).



E, 26b

Le signal E, 26a doit 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 la voie publique, 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** du côté extérieur de la voie publique doit être garanti pour ces usagers de la route.



Marquage au sol du signal C, 14

Signalisation horizontale

Un **marquage au sol** du signal C, 14 « limitation de vitesse » **portant l'inscription « 20 »** doit être mis en place au niveau d'une transition et peut être répété à l'intérieur de la zone. [> Voir fiche A11](#) Le marquage doit être peint en **blanc**. L'usage de toute autre couleur est interdit.

Régimes de priorité



A,23

La **priorité à droite** est applicable de façon générale aux intersections à l'intérieur des zones de rencontre. Elle ne requiert aucune réglementation spécifique de la part de l'Administration communale.

Contrairement aux règles de priorité sur les routes étatiques limitées à 30 km/h, dans une zone de rencontre, la **priorité à droite s'applique de manière générale aux intersections entre la voirie communale et la voirie étatique**. Font exception certaines routes étatiques sur lesquelles s'appliquent la priorité de passage pour la traversée des croisements, bifurcations ou jonctions successifs selon l'Article III du Code de la route.

Les **passages pour piétons** ainsi que les signaux colorés lumineux **sont incompatibles** avec la mise en place d'une zone de rencontre.

Récapitulatif

Zone de rencontre



E, 26a

APPLICATION

Route de distribution
Rue de desserte locale
Route de liaison (à titre exceptionnel)

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES D'AMÉNAGEMENT

Infrastructure piétonne	Absence de trottoir
Largeur du trottoir	/
Infrastructure cyclable	Circulation mixte
Largeur de la voie publique	Variable Partie carrossable : 4,5 à 6 mètres selon le type de flux (notamment bus et poids lourds)
Largeur minimale du gabarit carrossable rétréci	3,5 ou 5 mètres selon le type de flux (notamment bus et poids lourds)
Longueur maximale de la zone apaisée	Limitée au strict nécessaire
Espacement recommandé des mesures constructives d'apaisement	À définir selon la classification fonctionnelle
Revêtement routier	Revêtement clair
Stationnement	Regrouper les emplacements en dehors de la voie publique. Stationnement latéral à titre exceptionnel sur les emplacements aménagés ou marqués

SIGNALISATION ET RÉGIMES DE PRIORITÉ

Signalisation verticale	E, 26a/E, 26b
Signalisation horizontale	Marquage au sol « 20 »
Priorité à droite	Oui, de manière systématique
Passage pour piétons	Non
Signal coloré lumineux	Non

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

A 09 ZONE RÉSIDENTIELLE

Sujets traités

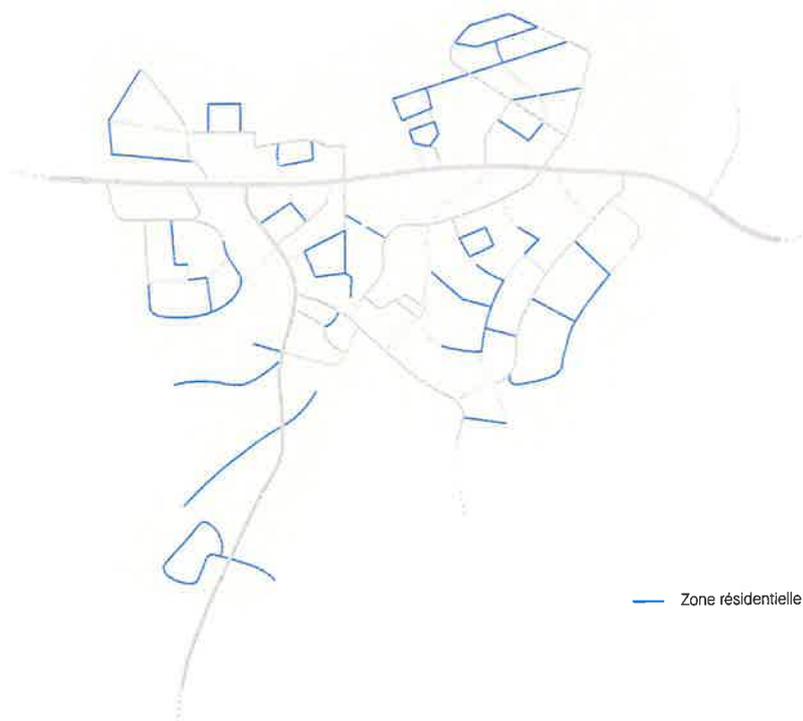
Concept d'aménagement par mode de déplacement	2
Principales caractéristiques d'aménagement	4
Signalisation et régimes de priorité	7
Récapitulatif	9

En résumé

La zone résidentielle peut englober un ensemble de rues à l'intérieur d'un quartier résidentiel ou concerner un tronçon isolé, tel qu'une impasse. Elle a pour vocation de mettre l'espace-rue à la disposition du vivre-ensemble dans le quartier. L'aménagement doit être pensé de sorte que la partie centrale n'est pas principalement dédiée à la circulation de véhicules motorisés.

La zone résidentielle se différencie de la zone de rencontre par le fait que les enfants ont le droit de jouer sur la totalité de la voie publique.

Zones résidentielles dans une localité type ↓



Concept d'aménagement par mode de déplacement

Dans une zone résidentielle, la voie publique revêt non seulement une fonction de desserte, mais elle est aussi un lieu d'échange et de rencontre. En plus de la sécurité routière, la convivialité de l'espace public constitue le principal atout de ce type de zone.



Piétons

Dans une zone résidentielle, les piétons **cohabitent avec les autres usagers de la route**. L'assise piétonne n'est pas séparée des autres usagers de la route au moyen de mesures constructives telles qu'un trottoir surélevé.

Les piétons peuvent **emprunter toute la largeur de la voie publique** sans pour autant entraver la circulation des autres usagers de la route. Du point de vue du Code de la route, les **enfants ont le droit de jouer sur la totalité de la voie publique**. Les conducteurs de véhicules sont tenus d'adopter un comportement particulièrement attentif et prudent.

L'aménagement de l'espace public 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.



Cyclistes

Sur les rues apaisées à 20 km/h, les cyclistes **partagent le gabarit carrossable avec les automobilistes**. Le principe même de la zone résidentielle ne permet pas des aménagements spécifiques pour les cyclistes. Pour les zones en sens unique, la réglementation d'un contresens cyclable est recommandée.

[> Voir fiche A12, page 9](#)



Transports en commun

L'emplacement des zones résidentielles dans le réseau routier fait qu'elles **ne sont en général pas traversées par des lignes de bus régulières**.

Si le passage d'un bus par une zone résidentielle s'avère inévitable, il faut **adapter les rétrécissements du gabarit carrossable en fonction de la fréquence de croisement** de deux bus ou d'un bus et d'un autre véhicule.



Trafic individuel motorisé

La circulation dans les zones résidentielles **doit se limiter au trafic de desserte des maisons** situées dans la zone. Le **schéma de circulation** doit être adapté à cet effet. > [Voir fiche A04](#)

Étant donné que **tous les usagers se partagent la voie publique**, des **mesures constructives** d'apaisement de la circulation s'imposent pour que les automobilistes ne mettent pas en danger les piétons et les cyclistes.

> [Voir fiche A13](#)



Stationnement

Le nombre d'emplacements de stationnement pour les voitures **doit être réduit au strict minimum** afin d'accorder un maximum d'espace et de visibilité aux piétons et cyclistes. Le **stationnement regroupé** doit être aménagé au début des zones résidentielles.

Sur la voie publique, le stationnement est uniquement autorisé aux endroits aménagés ou marqués à cette fin.

Représentation d'une zone résidentielle ⬇



Principales caractéristiques d'aménagement

Dans une zone résidentielle, le traitement homogène de la voie publique et l'absence de trottoirs ainsi que l'aménagement à échelle humaine de l'espace public soulignent la situation de cohabitation entre les différentes catégories d'usagers de la route.

Largeur du trottoir

En raison de la cohabitation entre le trafic motorisé, les cyclistes et les piétons, la zone résidentielle se caractérise par **l'absence de trottoirs et de bordures** (pas de dénivelé).

Largeur de la voie publique

Afin de permettre la mise en place d'un concept paysager attractif, la voie publique devrait respecter une largeur **minimale de 6,5 mètres**. Il est recommandé de prévoir des **séquences de différentes largeurs** au sein d'une zone résidentielle, passant de **tronçons de 6,5 mètres à des placettes pouvant excéder 10 mètres**.

Mesures constructives d'apaisement de la circulation

La **transition** vers une zone résidentielle est **signalée par une ou plusieurs mesures constructives**. [> Voir fiche A11](#)

Le gabarit carrossable peut être réduit ponctuellement à 3,5 mètres (circulation alternée de véhicules). La **longueur d'un tel rétrécissement peut atteindre jusqu'à 20 mètres** (à préciser en fonction du concept d'accessibilité pour les services de secours). Il est recommandé de prévoir une **mesure d'apaisement tous les 20 à 50 mètres**.

Revêtement

La couche de roulement de la partie carrossable et celle pour les piétons et cyclistes (même niveau) doivent être réalisées avec un **revêtement clair pouvant être combiné avec un dallage en pierres** (p.ex. pour mettre en évidence les placettes).

Longueur du tronçon

Il n'y a **aucune restriction** en ce qui concerne la longueur du tronçon.

Représentation en plan d'une zone résidentielle ➔



-  Chaussée
-  Revêtement clair
-  Stationnement pour vélos (arceaux)
-  Banc
-  Rampe



Zone résidentielle



Zone résidentielle avec emplacements de stationnement regroupés à l'entrée du quartier

Signalisation et régimes de priorité

Au sein d'une zone résidentielle, tous les carrefours sont régis par le régime de priorité à droite. Aucun passage pour piétons n'est à prévoir.

Signalisation de l'entrée et de la sortie de la zone apaisée



E, 25a

Signalisation verticale

La zone résidentielle est **indiquée par le signal E, 25a**. Comme pour toute signalisation zonale, le signal de la zone résidentielle (E, 25a) **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 E, 25b (à placer au revers du signal E, 25a) ou par une signalisation marquant le début d'une nouvelle zone (p. ex. zone 30 km/h).



E, 25b

Le signal E, 25a doit 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 la voie publique, 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** du côté extérieur de la voie publique doit être garanti pour ces usagers de la route.



Marquage au sol du signal C, 14

Signalisation horizontale

Un **marquage au sol** du signal C, 14 « limitation de vitesse » **portant l'inscription « 20 »** doit être mis en place au niveau d'une transition et peut être répété à l'intérieur de la zone. > Voir fiche A11 Le marquage doit être peint en **blanc**. L'usage de toute autre couleur est interdit.

Régimes de priorité



A,23

La **priorité à droite est applicable de façon générale** aux intersections à l'intérieur des zones résidentielles. Elle ne requiert aucune réglementation spécifique de la part de l'Administration communale.

Les **passages pour piétons** ainsi que les signaux colorés lumineux **sont incompatibles** avec la mise en place d'une zone résidentielle.

Représentation d'une zone résidentielle ⬇



Récapitulatif

Zone résidentielle



E, 25a

APPLICATION

Rue de desserte locale

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES D'AMÉNAGEMENT

Infrastructure piétonne	Absence de trottoir
Largeur du trottoir	/
Infrastructure cyclable	Circulation mixte
Largeur de la voie publique	≥ 6,5 mètres et ≥ 10 mètres (placettes)
Largeur minimale du gabarit carrossable rétréci	3,5 mètres
Longueur maximale de la zone apaisée	/
Espacement recommandé des mesures constructives d'apaisement	20 à 50 mètres
Revêtement routier	Revêtement clair ou pavés
Stationnement	Regrouper les emplacements en dehors de la voie publique. Stationnement latéral à titre exceptionnel sur les emplacements aménagés ou marqués

SIGNALISATION ET RÉGIMES DE PRIORITÉ

Signalisation verticale	E, 25a/E, 25b
Signalisation horizontale	Marquage au sol « 20 »
Priorité à droite	Oui de manière systématique
Passage pour piétons	Non
Signal coloré lumineux	Non

Procédure: voirie communale > [Voir fiche A15](#)

A 10 ZONE PIÉTONNE

Sujets traités

Concept d'aménagement par mode de déplacement	2
Signalisation et régimes de priorité	4
Récapitulatif	5

En résumé

La centralité d'une localité située sur une rue qu'on peut libérer de tout trafic motorisé (sauf dérogations) peut être aménagée en zone piétonne. Une zone piétonne peut englober plusieurs rues et renforce le caractère commercial et touristique d'un centre-ville.

Zone piétonne dans une localité type ↓



Concept d'aménagement par mode de déplacement

Dans une zone piétonne, il est possible de créer des voies et des places publiques uniquement accessibles aux piétons. Les Administrations communales peuvent déroger à ce principe en autorisant les riverains, leurs fournisseurs et des usagers de la route relevant de certaines autres catégories, comme les cyclistes, à y accéder. Ces exceptions peuvent être limitées dans le temps.



Piétons

La voie publique est **aménagée sur un seul niveau** en tenant compte avant tout des besoins et du confort des piétons, qui peuvent l'utiliser sur toute la largeur.



Cyclistes

Les cyclistes peuvent être autorisés à traverser les zones piétonnes.

> Voir page 4 La zone piétonne constituant le centre de la localité ou du quartier, un itinéraire cyclable doit permettre de la traverser ou de la contourner à proximité.

- > S'il existe un **itinéraire cyclable alternatif sécurisé et direct**, il n'est pas nécessaire de rendre la zone piétonne accessible aux cyclistes. Des stationnements pour vélos doivent alors être prévus aux différentes entrées de la zone piétonne.
- > S'il n'y a **pas d'itinéraire cyclable alternatif** équivalent, il convient de permettre la traversée du centre à vélo. Idéalement, seules certaines rues clairement identifiables à l'intérieur de la zone piétonne sont ouvertes à la circulation cycliste.



Trafic individuel motorisé et stationnement

La circulation des véhicules motorisés est **limitée aux riverains et fournisseurs et doit se faire par le chemin le plus court**. Les conducteurs ne doivent en aucun cas mettre en danger les piétons.

Le Code de la route établit les dispositions suivantes :

- > **les conducteurs** qui doivent traverser la zone piétonne (p. ex. pour accéder aux propriétés riveraines) **sont tenus de céder le passage aux piétons** qui y circulent et de s'arrêter si nécessaire ;
- > les conducteurs qui sortent d'une zone piétonne doivent indiquer leur intention à temps pour **ne pas gêner ou mettre en danger les autres usagers** ;
- > les conducteurs qui sortent d'une zone piétonne doivent **céder le passage aux usagers en mouvement** ;
- > la **vitesse maximale** autorisée est fixée à **20 km/h** ;
- > le **stationnement automobile** est **interdit dans la zone piétonne**.

Il est cependant **possible de prévoir des emplacements de livraison**.



Zone piétonne

Signalisation et régimes de priorité

La zone piétonne ne doit être signalée qu'aux entrées. Les usagers autorisés à y accéder ainsi que, le cas échéant, les autres conditions d'accès doivent également y être indiqués. Tout véhicule qui quitte une zone piétonne doit céder la priorité aux véhicules circulant sur la route sur laquelle il s'engage.

Signalisation de l'entrée et de la sortie de la zone apaisée



E, 27a



E, 27b

Signalisation verticale

La zone piétonne **est indiquée par le signal E, 27a**. Dans le sens de la sortie, le signal E, 27b indique la fin de la zone. Il peut être placé au revers du signal E, 27a. La signalisation zonale est placée en principe du côté droit de la chaussée dans le champ visuel des automobilistes.

En fonction des accès autorisés par l'Administration communale, le signal E, 27a est complété par les **panneaux additionnels** suivants :



modèle 2



modèle 6a

- > modèle 2, lorsque l'accès à la zone piétonne est uniquement **autorisé aux fournisseurs pendant certains jours et certaines heures** ;
- > modèle 6a, lorsque **les cyclistes sont autorisés** à y circuler.

Récapitulatif

Zone piétonne



E, 27a

APPLICATION

Zone piétonne

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES D'AMÉNAGEMENT

Infrastructure piétonne	/
Largeur du trottoir	Absence de trottoir
Infrastructure cyclable	Autorisation de circuler à évaluer au cas par cas
Largeur de la voie publique	Variable
Largeur minimale de la chaussée rétrécie	/
Longueur maximale de la zone apaisée	/
Espacement recommandé des mesures constructives d'apaisement	/
Revêtement routier	/
Stationnement	Interdit Possibilité de prévoir des emplacements de livraison

SIGNALISATION ET RÉGIMES DE PRIORITÉ

Signalisation verticale	E, 27a/E, 27b
Signalisation horizontale	/
Passage pour piétons	Non
Signal coloré lumineux	Non

Procédure: voirie communale > [Voir fiche A15](#)