Plaz fir Vëlosfuerer a Foussgänger

De Code de la Route fir Vëlo a Foussgänger

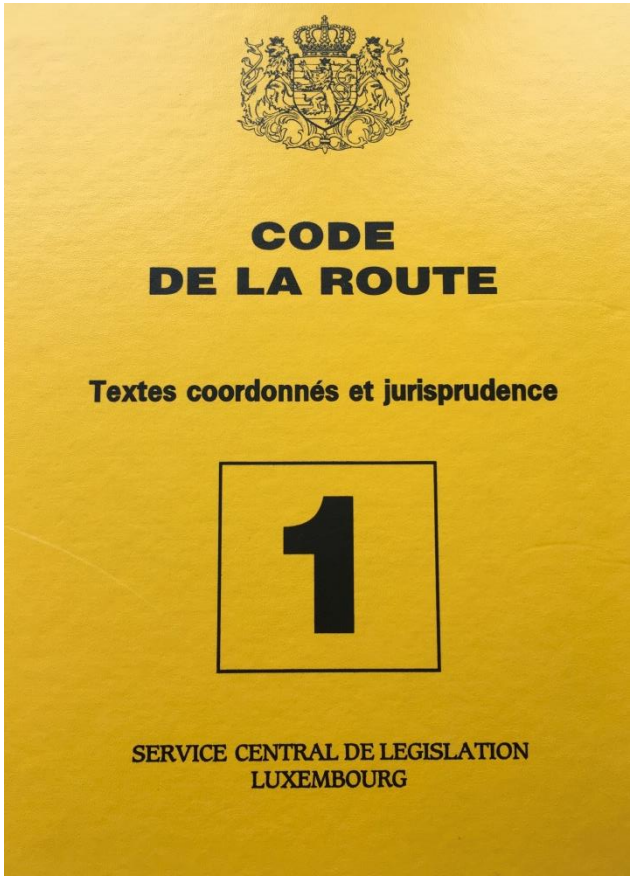
LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures
Commission de circulation de l'État

Plaz fir Vëlosfuerer a Foussgänger

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures
Commission de circulation de l'État

Arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques

- Définitions des véhicules (cycles, piétons,…)
- Aménagement, dimensions et masses autorisés des véhicules et de leurs chargements
- Dispositifs techniques
- Du permis de conduire (conditions, apprentissage subdivisions)
- Certificat d'immatriculation, certificat d'identification, vignette de conformité, vignette fiscale, certificat de contrôle technique, vignette de conformité
- Voies publiques et compétences en matière de circulation sur la voie publique
- Signalisation routière
- Règles de circulation
- Arrêt, stationnement, parcage



Synthèse des définitions, obligations et interdictions

Plaz fir Vëlosfuerer a Foussgänger

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures
Commission de circulation de l'État

Avis de la Commission de circulation de l'Etat sur

LA CIRCULATION CYCLISTE SUR LA VOIE PUBLIQUE

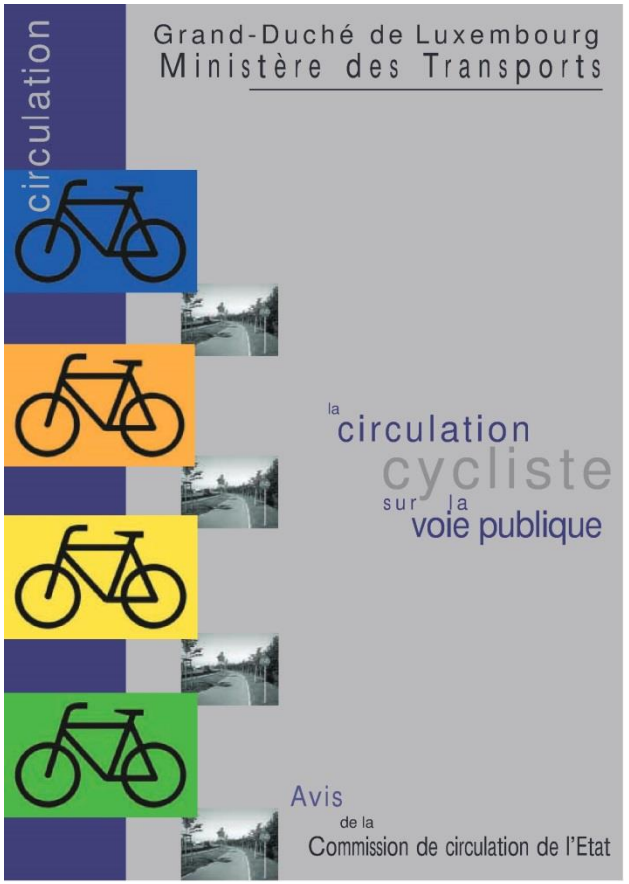
7 février 2001

Élaboré par

- Ministère des Transports,
- Administration des Ponts et Chaussées,
- Société Nationale de Contrôle Technique,
- Service de la circulation de la ville de Luxembourg,
- Parquet de Luxembourg

Suivant conseils de la

- Lëtzebuerger Vëlos-Initiativ



Document thématique qui

- Reprend les dispositions du Code de la route (cycles)
- Illustre des réalisations spécifiques
- Explique les raisons pour les dispositions du Code de la route
- Propose des infrastructures de sécurité en faveur des cyclistes

Plaz fir Vëlosfuerer a Foussgänger

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures
Commission de circulation de l'État

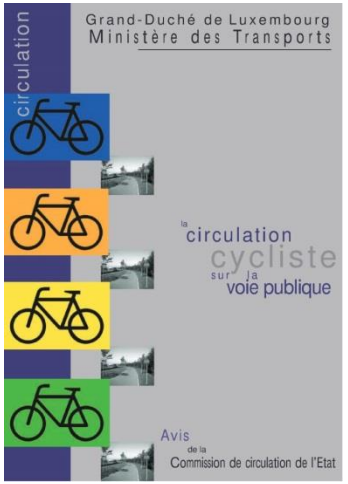
Documents contraignants ou non ?

Code de la route

Obligatoire

- L'arrêté grand-ducal est un texte législatif, les dispositions sont juridiquement applicables en cas d'accidents, de fraude, d'infractions,…

Avis de la CCE



Caractère Indicatif

- Propositions sont en principe les meilleures pratiques, parfois non réalisables

OR: L'avis a été élaboré sur demande du Ministre:

- En cas d'approbations, le Ministre se base sur l'avis de la CCE

Plaz fir Vëlosfuerer a Foussgänger

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures
Commission de circulation de l'État

Art. 5.

(Loi du 18 septembre 2007)

«1. Au sens de la présente loi et des règlements pris en son exécution, les voies publiques comprennent la voirie de l'Etat et la voirie communale.

nt partie de la voirie de l'Etat:

les autoroutes et les voies réservées à la circulation automobile, appelées encore grande voirie;
les routes nationales et les chemins repris, appelés encore voirie normale, ainsi que les pistes cyclables qui font partie du réseau national en vertu de la loi du 6 juillet 1999 portant création d'un réseau national des pistes cyclables.

nt partie de la voirie communale, les voies publiques dépendant des communes, dont notamment les chemins communaux, les chemins ruraux et les chemins vicinaux.»

Chapitre II.- Définitions

Art. 2.

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«Pour l'application du présent arrêté grand-ducal, les termes énumérés ci-dessous ont les significations suivantes:

1. *Voie publique*

1.1. *Voie publique:* toute l'emprise d'une route ou d'un chemin ouverts à la circulation publique comprenant la chaussée, les trottoirs, les accotements et les dépendances, y inclus les talus, les buttes antibruit et les chemins d'exploitation nécessaires à l'entretien de ces dépendances; les places publiques, les pistes cyclables et les chemins pour piétons font également partie de la voie publique.

«1.18.»[1] *Passage pour piétons:* partie de la chaussée qui est réservée aux piétons et aux catégories d'usagers y assimilées en vue de traverser la chaussée et qui est signalée et marquée comme telle.

(Règl. g.-d. du 22 avril 2009)

«1.19. *Passage pour cyclistes*: partie de la chaussée qui est destinée aux cyclistes en vue de traverser la chaussée et qui est marquée comme telle.

1.20. *Passage pour piétons et cyclistes*: partie de la chaussée comportant un passage pour piétons et un passage pour cyclistes juxtaposés et qui est signalée et marquée comme telle.»

«1.21.»[1] *Piste cyclable obligatoire:* voie publique aménagée en site propre ou partie d'une voie publique séparée des autres parties de cette voie publique par des moyens matériels, qui est réservée à la circulation des cycles et qui est signalée comme telle.

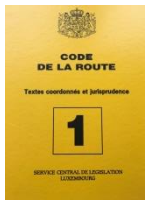
«1.22.»[1] *Voie cyclable obligatoire:* voie de circulation d'une chaussée, qui est réservée à la circulation des cycles et qui est signalée comme telle et séparée du reste de la chaussée par une ligne continue.

«1.23.»[1] *Voie cyclable suggestive:* voie de circulation d'une chaussée, qui est destinée mais non réservée à la circulation des cycles et qui est séparée du reste de la chaussée par une ligne discontinue.

«1.24.»[1] *Chemin obligatoire pour cyclistes et piétons:* voie publique aménagée en site propre ou partie d'une voie publique séparée des autres parties de cette voie publique par des moyens matériels, qui est réservée à la circulation des cyclistes et des piétons et qui est signalée comme telle.

«1.25.»[1] *Trottoir:* partie de la voie publique aménagée en surélévation par rapport à la chaussée et réservée à la circulation des piétons et des catégories d'usagers y assimilées; les quais d'embarquement et de débarquement aménagés dans une gare routière ainsi que la partie réservée aux piétons d'un chemin obligatoire pour cyclistes et piétons sont assimilés aux trottoirs.

«1.26.»[1] *Accotement:* partie de la voie publique adjacente à la chaussée et comprenant la bande dérasée ainsi que, le cas échéant, le fossé et le talus.



Plaz fir Vëlosfuerer a Foussgänger

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures
Commission de circulation de l'État

2.15. a) *Cycle:* véhicule qui a deux roues au moins et qui est propulsé exclusivement par l'énergie musculaire des personnes se trouvant sur ce véhicule, notamment à l'aide de pédales ou de manivelles.

b) *Cycle électrique:* véhicule routier à deux roues au moins, avec ou sans siège:

- qui est propulsé exclusivement par l'énergie fournie par un moteur électrique dont la puissance nominale continue maximale ne dépasse pas 0,5 kW;
- dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 25 km/h.

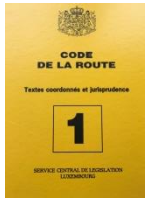
A défaut pour le présent arrêté de disposer autrement de façon explicite, le cycle électrique est assimilé au cycle.

c) *Cycle à pédalage assisté:* véhicule routier à deux roues au moins qui est propulsé conjointement par l'énergie musculaire de la ou des personnes qui se trouvent sur ce véhicule et par l'énergie fournie par un moteur auxiliaire électrique, dont

- la puissance nominale continue maximale ne dépasse pas 0,25 kW;
- l'alimentation est réduite progressivement si la vitesse du véhicule augmente et interrompue dès que le véhicule atteint une vitesse de 25 km/h, ou plus tôt, si la ou les personnes qui se trouvent sur le véhicule arrêtent de pédaler.

A défaut pour le présent arrêté de disposer autrement de façon explicite, le cycle à pédalage assisté est assimilé au cycle.

d) *Cycle traîné:* cycle ou partie de cycle équipé d'un système de propulsion à pédales, dont seule une roue ou les deux roues d'un même essieu sont en contact avec le sol et qui est accouplé à un cycle au moyen de tiges métalliques rigides.



Plaz fir Vëlosfuerer a Foussgänger

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures
Commission de circulation de l'État

«Art. 2bis.

(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)

«Pour l'application du présent arrêté grand-ducal, les catégories et types ainsi que les sous-catégories et les sous-types de véhicules énumérés ci-dessous ont les significations suivantes:»

4° *Véhicule L* véhicule à moteur à deux ou à trois roues, jumelées ou non, à l'exception des véhicules suivants:

- les véhicules dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 6 km/h;
- les véhicules destinés à être conduits par un piéton;
- les véhicules destinés à être utilisés par des personnes avec un handicap physique;
- les véhicules destinés aux compétitions, sur route ou tout terrain;
- les tracteurs et les machines;
- les cycles à pédalage assisté.

Chapitre III.- Aménagement des véhicules et de leurs chargements

Ire section. – Des dimensions des véhicules et de leurs chargements

(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)

«Art. 3.

La largeur d'un véhicule routier en circulation, soit sa largeur déterminée en vertu des dispositions du point b) de la rubrique 3.3. du paragraphe 3. de l'article 2, augmentée de la largeur de son chargement, ne doit pas dépasser:

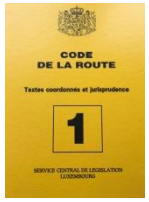
- 1 m pour les cycles à deux roues et les véhicules assimilés à ceux-ci, ainsi que pour les véhicules L1 (cyclomoteurs);
- 2 m pour les cycles à plus de deux roues et les véhicules assimilés à ceux-ci ainsi que pour les véhicules L2 (cyclomoteurs à trois roues), L3 (motocycles), L4 (motocycles avec side-car), L5 (tricycles), L6 (quadricycles légers) et L7 (quadricycles);

Art. 4.

(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)

«La longueur d'un véhicule routier en circulation ne tractant pas une remorque ou un véhicule traîné, soit sa longueur déterminée en vertu des dispositions du point a) de la rubrique 3.3. du paragraphe 3. de l'article 2, augmentée de la longueur de son chargement, ne doit pas dépasser:

a) pour un cycle ou un véhicule assimilé à un cycle ainsi que pour un véhicule L1 (cyclomoteur), L2 (cyclomoteur à trois roues), L3 (motocycle), L4 (motocycle avec side-car), L5 (tricycle), L6 (quadricycle léger) ou L7 (quadricycle) 4,00 m;



Plaz fir Vëlosfuerer a Foussgänger

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures
Commission de circulation de l'État

«Art. 6.

(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)

«La hauteur d'un véhicule routier en circulation, soit sa hauteur déterminée en vertu des dispositions du point c) de la rubrique 3.3. du paragraphe 3. de l'article 2, augmentée de la hauteur de son chargement, ne doit pas dépasser:

– 2,5 m pour un cycle à deux roues et un véhicule y assimilé ainsi que pour un véhicule L1 (cyclomoteur), L2 (cyclomoteur à trois roues), L3 (motocycle), L4 (motocycle avec side-car), L5 (tricycle), L6 (quadricycle léger) et L7 (quadricycles);

«Art. 10.

Il est interdit au conducteur d'un cycle, d' un véhicule assimilé à un cycle ainsi que d'un véhicule L1 (cyclomoteur), L3 (motocycle) ou L4 (motocycle à side-car) de transporter sur son véhicule des objets ou marchandises gênants pour la conduite du véhicule ou dangereux pour les autres usagers de la voie publique.

Sur un cycle, un véhicule assimilé à un cycle ainsi que sur un véhicule L1, L2 (cyclomoteur à trois roues) ou L3, un chargement éventuel ne doit pas dépasser 1 m vers l'arrière, ni en largeur.

Sur un véhicule L4, L5 (tricycle) ou L6 (quadricycle), un chargement éventuel ne doit pas dépasser 1 m vers l'arrière, ni le gabarit du véhicule en largeur.»

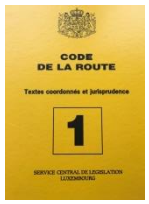
Art. 15.

(Règl. g.-d. du 6 juillet 2001)

«Les cyclomoteurs et les quadricycles légers ne peuvent traîner qu'un seul véhicule qui ne peut cependant servir au transport de personnes.

Les cycles ne peuvent traîner qu'un seul véhicule qui peut servir au transport de choses et au transport de personnes. Si un véhicule traîné, accouplé à un cycle, sert au transport de personnes, le cycle doit:

– présenter une partie suffisamment rigide pour la fixation du dispositif d'accouplement et capable de supporter les forces y exercées; si des points sont spécialement aménagés sur le cycle par le constructeur aux fins de la fixation d'un dispositif d'accouplement, celui-ci doit être fixé en un de ces points;
– être muni d'un dispositif d'accouplement répondant aux exigences du chapitre B de l'article 18 permettant l'accouplement du véhicule traîné sans recours à un outillage spécial;
– être équipé d'un système de freinage permettant d'obtenir une décélération moyenne de freinage de l'ensemble d'au moins 3,0 m/s^2;
– être muni d'un rétroviseur approprié, assurant la vue sur le véhicule traîné.»



Plaz fir Vëlosfuerer a Foussgänger

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures
Commission de circulation de l'État

Art. 32.

(Règl. g.-d. du 10 février 1999)

«Les cyclomoteurs doivent être munis de deux freins indépendants.

L'efficacité des freins doit être telle qu'en palier et par temps sec, les freins étant à froid et le moteur débrayé, la décélération moyenne de freinage en régime obtenue n'est pas inférieure à 4,4 m/sec^2 quelles que soient les conditions de charge et de vitesse du véhicule; cette valeur est de 5 m/sec^2 pour les cycles à moteur auxiliaire. Les véhicules qui répondent aux prescriptions de la directive 93/14/CEE du Conseil du 5 avril 1993 relative au freinage des véhicules à moteur à deux ou trois roues, sont réputés satisfaire aux dispositions du présent alinéa.»

(Règl. g.-d. du 15 février 1990)

«Les cycles doivent être équipés de deux systèmes de freinage indépendants agissant de manière équilibrée sur chaque roue.

(Règl. g.-d. du 28 avril 2014)

«Par dérogation à l'alinéa qui précède, les véhicules autres que les cycles mais assimilés à ceux-ci, et notamment ceux dont les deux roues ne sont pas alignées, sont à équiper d'un seul système de freinage agissant de manière équilibrée sur au moins deux roues.»

Les freins doivent pouvoir être actionnés par le seul conducteur.»

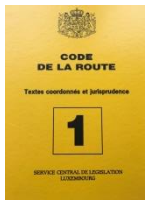
Art. 38.

(Règl. g.-d. du 22 avril 2009)

«Les cycles doivent être munis d'une sonnette. Les quadricycles légers doivent être munis d'un appareil avertisseur conforme à l'article 37. Les cyclomoteurs doivent être munis d'une sonnette ou d'un appareil avertisseur conforme à l'article 37.

Le son de la sonnette doit pouvoir être entendu à une distance d'au moins 50 mètres.»

Art. 43bis.



Plaz fir Vëlosfuerer a Foussgänger

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures
Commission de circulation de l'État

Art. 43bis.

(Règl. g.-d. du 15 février 1990)

«2. Les cycles doivent être munis de respectivement une ou deux installations d'éclairage d'une puissance de 3W chacune, selon qu'ils sont à voie simple ou à deux voies.

Les cycles à voie simple doivent être munis à l'avant d'un feu blanc ou jaune, à l'arrière d'un feu rouge et d'un catadioptre rouge de forme non-triangulaire. Les cycles à deux voies doivent être munis à l'avant de deux feux blancs ou jaunes et à l'arrière de deux feux rouges et de deux catadioptres rouges de forme non-triangulaire; ces feux et catadioptres doivent être fixés de manière à délimiter le gabarit du véhicule. Si le ou les feux avant donnent lieu à éblouissement, ils doivent être munis d'un dispositif permettant la suppression de l'éblouissement. *(Règl. g.-d. du 20 septembre 1994)* «Sur les cycles du genre vélo tout terrain (VTT) le feu blanc ou jaune avant peut être remplacé par un catadioptre blanc et le feu rouge arrière est facultatif; toutefois, dès la tombée de la nuit jusqu'au lever du jour ainsi que de jour, lorsque les circonstances notamment d'ordre atmosphérique l'exigent, la présence des feux avant et arrière prévus au présent paragraphe est obligatoire.»

Les pédales des cycles doivent être munies de catadioptres blancs ou jaunes de forme non-triangulaire, visibles de l'arrière. *(Règl. g.-d. du 20 septembre 1994)* «En cas d'impossibilité technique de les fixer sur les pédales, ces catadoptres doivent se présenter sous forme de bandes réfléchissantes de couleur jaune ou blanche, fixées sur la partie arrière des chaussures du conducteur du cycle.

Les garde-boue arrière des cycles doivent être pourvus d'une bande réfléchissante de couleur jaune ou blanche d'une hauteur de 10 cm et d'une largeur de 3 cm. A défaut de garde-boue arrière cette bande doit être fixée aussi verticalement que possible sur une partie du cadre. La bande doit être visible de l'arrière.»

A partir du 1er juillet 1990, les roues avant et arrière de cycles doivent être signalées des deux côtés soit par deux catadioptres blancs ou jaunes, fixés aux rayons et espacés de 180°, soit par un nombre supérieur répartis de façon régulière et uniforme sur le contour des roues, soit par des pneumatiques dont les flancs sont munis de rubans circulaires continus de couleur blanche ou jaune réfléchissante.

Les dispositions du présent paragraphe ne sont pas applicables aux cycles qui, par construction, sont destinés à des fins de compétition sportive et qui sont utilisés pour des courses cyclistes ou pour l'entraînement y relatif.»

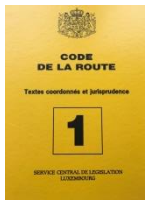
(Règl. g.-d. du 6 juillet 2001)

«3. Les installations d'éclairage et de signalisation d'un cycle traîné doivent répondre aux dispositions du paragraphe 2 du présent article concernant le dispositif d'éclairage arrière et latéral des cycles.

Les installations d'éclairage et de signalisation des autres véhicules traînés par un cycle doivent comporter:

- à l'arrière, un feu rouge, placé du côté gauche du véhicule ou deux feux rouges, placés de chaque côté du véhicule symétriquement par rapport à son axe longitudinal, et un catadioptre, placé du côté gauche du véhicule ou deux catadioptres, placés de chaque côté du véhicule symétriquement par rapport à son axe longitudinal, les catadioptres étant de couleur rouge de forme triangulaire longitudinale dont le sommet est dirigé vers le haut;
- sur chaque côté, au moins deux catadioptres jaunes, placés soit sur la roue du véhicule soit sur le véhicule lui-même; si les catadioptres latéraux sont placés sur la roue du véhicule, leur montage doit être symétrique par rapport au centre de la roue;
- à l'avant, un catadioptre blanc, placé du côté gauche, ou deux catadioptres blancs, placés de chaque côté du véhicule symétriquement par rapport à son axe longitudinal.

Sur un véhicule traîné à deux voies, les feux et catadioptres doivent être fixés de manière à délimiter clairement son gabarit.»



Plaz fir Vëlosfuerer a Foussgänger

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures
Commission de circulation de l'État

Art. 53.

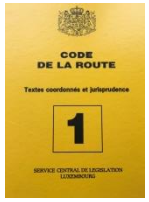
(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«1. Il est interdit de transporter des personnes à l'aide de cycles, de véhicules routiers assimilés aux cycles, de véhicules routiers traînés par des cycles ou par des véhicules routiers assimilés à des cycles, de véhicules routiers des catégories L1, L3 et L4 ainsi que de ceux des catégories L2, L5, L6 et L7 non munis d'une carrosserie, autrement que dans les conditions suivantes:

- le nombre de places est limité:
  - à deux pour les véhicules des catégories L1, L2 et L3 ainsi que pour les véhicules routiers traînés par des cycles ou par des véhicules routiers assimilés à des cycles;
  - à quatre pour les véhicules des catégories L4, L5, L6 et L7, le nombre de places étant limité à deux dans le side-car du véhicule de la catégorie L4;
- la longueur d'un siège unique conçu pour le transport de deux personnes assises l'une derrière l'autre est supérieure à 50 cm;
- les sièges du side-car d'un véhicule de la catégorie L4 mis en circulation pour la première fois à partir du 1er mai 2008 ont une largeur d'au moins 40 cm et sont munis d'un système de retenue adéquat;
- le siège spécial destiné au transport d'un enfant dont la taille n'atteint pas 150 cm est adapté au poids et à la taille de l'enfant transporté et muni d'un système de retenue adéquat;
- à chaque place assise sur un siège ou dans un siège spécial correspondent soit deux repose-pieds, soit une partie de la carrosserie du véhicule, soit une partie du siège spécial, permettant tant au conducteur du véhicule qu'à toute personne transportée d'appuyer ses pieds lorsque le véhicule est en mouvement.

3. Les passagers sur les cycles, les véhicules routiers assimilés aux cycles, les véhicules routiers des catégories L1 et L2 ainsi que ceux de la catégorie L6 non munis d'une carrosserie doivent:

- être âgés de 8 ans au moins;
- avoir une taille suffisante leur permettant un usage adéquat des repose-pieds;
- faire obligatoirement usage des repose-pieds, cette exigence s'appliquant également au conducteur de ces véhicules.



Plaz fir Vëlosfuerer a Foussgänger

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures
Commission de circulation de l'État

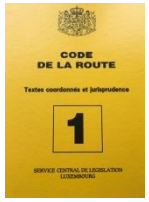
Art. 73.

(Règl. g.-d. du 13 janvier 2005)

«Il est interdit aux enfants âgés de moins de 10 ans de conduire sur la voie publique un cycle, un cycle à pédalage assisté, un cycle électrique, un véhicule équipé d'un moteur destiné à être conduit par un ou plusieurs piétons, un animal de trait, de charge ou de selle, un attelage ou un troupeau. Peuvent cependant conduire un cycle, à l'exception d'un cycle électrique, les enfants âgés de plus de 6 ans, s'ils sont accompagnés d'une personne âgée de 15 ans au moins ou s'ils se rendent à l'école.

Peuvent également conduire un cycle les enfants de moins de 10 ans qui se trouvent dans une des situations énumérées à l'article 162bis.

Il est de même interdit aux propriétaires de cycles, de cycles à pédalage assisté, de cycles électriques, de véhicules équipés d'un moteur destinés à être conduits par un ou plusieurs piétons, d'animaux de trait, de charge ou de selle, d'attelages ou de troupeaux de faire ou de laisser conduire ceux-ci par des enfants.»



Plaz fir Vëlosfuerer a Foussgänger

««IIIe»[1] section. – Des parties réservées de la voie publique et des parties de la voie publique à accès limité»[2]

Art. 103.

(Règl. g.-d. du 22 avril 2009)

«L'accès à la grande voirie, aux gares routières, aux pistes cyclables obligatoires, aux voies cyclables obligatoires, aux chemins obligatoires pour cyclistes et piétons, aux trottoirs et aux chantiers, ainsi que l'utilisation des passages pour piétons et des passages pour piétons et cyclistes sont réservés à des catégories d'usagers déterminées, conformément aux articles 2, 102, 107, 156, 156ter et 162quater.»

(Règl. g.-d. du 26 mai 2009)

«Les trottoirs sont réservés aux piétons, y compris ceux qui conduisent à la main un cycle, une brouette ou une voiture d'enfants.»

Art. 104.

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«1. Lorsque l'accès à certaines parties de la voie publique est réservé à des catégories d'usagers déterminées, ces usagers doivent les emprunter quand elles longent une autre partie de la voie publique et quand elles vont dans le même sens. Toutefois,

a) les usagers autorisés à emprunter une voie cyclable obligatoire ou une voie de circulation munie du signal D,10 peuvent emprunter les autres voies de circulation de la chaussée, notamment lorsque la voie de circulation qui leur est réservée est encombrée ou impraticable, à condition de respecter les règles relatives à la circulation du présent arrêté;

b) les conducteurs de cycles qui empruntent une piste cyclable obligatoire ou un chemin obligatoire pour cyclistes et piétons qui longent une chaussée, peuvent emprunter cette chaussée, lorsque la piste cyclable obligatoire ou le chemin obligatoire sont encombrés ou impraticables.

2. L'accès aux parties de la voie publique réservées à la circulation ou à l'utilisation de certaines catégories d'usagers, est interdit aux autres catégories d'usagers. Toutefois,

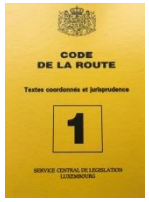
a) les conducteurs des véhicules utilisés en service urgent et énumérés à l'article 39 peuvent emprunter les parties de la voie publique réservées à la circulation de catégories déterminées d'usagers, pour autant que le service l'exige et à condition qu'ils tiennent compte en toute circonstance des exigences de la sécurité de la circulation;

(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)

«b) les conducteurs des véhicules assurant l'entretien, le nettoyage, le déneigement ou le déblaiement de la voie publique, l'entretien de l'équipement routier, le ramassage des déchets ou le dépannage ou la réparation d'un véhicule tombé en panne peuvent emprunter les parties de la voie publique réservées à la circulation ou à l'utilisation de catégories déterminées d'usagers, pour autant que leur service l'exige et à condition qu'ils signalent leur intervention au moyen des feux jaunes clignotants prévus à l'article 44;»

(Règl. g.-d. du 26 mai 2009)

«c) les piétons, y compris ceux qui conduisent à la main un cycle, une brouette ou une voiture d'enfants, peuvent emprunter les pistes cyclables obligatoires, lorsqu'il n'y a ni trottoir, ni accotement, ni chemin pour piétons, à condition de céder le passage aux cyclistes;»



Plaz fir Vëlosfuerer a Foussgänger

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures
Commission de circulation de l'État

IVe section. – De la signalisation routière

Art. 107.

(Règl. g.-d. du 27 novembre 1972)

«La signalisation routière comprend les signaux et panneaux suivants:

(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)

«I. SIGNAUX D'AVERTISSEMENT DE DANGER

11. Approche d'un passage pour piétons et cyclistes

A,11b

Le signal A,11b indique l'approche d'un passage pour piétons et cyclistes.

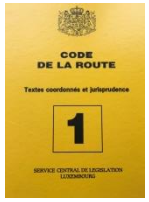
12. Débouché de cyclistes

A,12

III. SIGNAUX D'INTERDICTION ET DE RESTRICTION

C,3c

Le signal C,3c indique que l'accès est interdit aux conducteurs de cycles.



Plaz fir Vëlosfuerer a Foussgänger

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures
Commission de circulation de l'État

IV. SIGNAUX D'OBLIGATION

«4. Piste cyclable obligatoire ou voie cyclable obligatoire

D,4

D,4a

Le signal D,4 indique aux conducteurs de cycles que la piste cyclable ou la voie cyclable à l'entrée de laquelle il est placé leur est réservée, et aux conducteurs d'autres véhicules qu'ils n'ont pas le droit d'emprunter cette voie publique ou cette partie de voie publique. Les conducteurs de cycles doivent emprunter la voie cyclable; ils doivent emprunter la piste cyclable quand celle-ci longe une chaussée, un chemin pour piétons ou un chemin pour cavaliers et va dans la même direction.

Le signal D,4a indique la fin d'une piste cyclable ou d'une voie cyclable obligatoires.»

«5a. Chemin obligatoire pour cyclistes et piétons

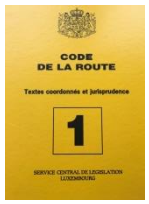
D,5a

D,5b

Le signal D,5a ou D,5b indique que le chemin à l'entrée duquel il est placé est réservé aux conducteurs de cycles et aux piétons et que les autres usagers n'ont pas le droit de l'emprunter. Les conducteurs de cycles et les piétons sont tenus d'utiliser ce chemin, si celui-ci longe une chaussée ou un chemin pour cavaliers et va dans le même sens.

Le signal D,5a indique en plus aux conducteurs de cycles et aux piétons qu'ils doivent emprunter la partie du chemin qui leur est réservée, et qu'ils n'ont pas le droit d'emprunter l'autre partie. Les symboles indiquent la partie du chemin qui doit être empruntée par la catégorie d'usagers représentés; ils peuvent être inversés. La voie cyclable et le chemin pour piétons doivent être séparés soit par l'application d'une ligne blanche continue, soit par des revêtements de couleurs ou de structures visiblement différentes.

Le signal D,5b indique en plus aux conducteurs de cycles et aux piétons qu'ils peuvent emprunter le chemin en commun, et qu'ils ont l'obligation réciproque de ne pas se gêner ni de se mettre en danger.»



Plaz fir Vëlosfuerer a Foussgänger

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures
Commission de circulation de l'État

«10. Voie réservée aux véhicules des services de transports publics»

«

D,10

D,10a »

(Règl. g.-d. du 7 février 2013)

«Le signal D,10 indique aux conducteurs que la voie de circulation qui en est munie est réservée aux conducteurs de véhicules des services de transports publics et de véhicules effectuant le ramassage scolaire et que l'accès en est interdit aux autres catégories d'usagers.

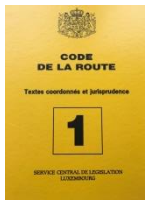
Le panneau additionnel du modèle 6a autorise les conducteurs de cycles à circuler sur la voie réservée.

modèle 6a

V. SIGNAUX D'INDICATION

(Règl. g.-d. du 3 septembre 2016)

«4bis. Présignalisation et signalisation directionnelle en relation avec les itinéraires cyclables



Plaz fir Vëlosfuerer a Foussgänger

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures
Commission de circulation de l'État

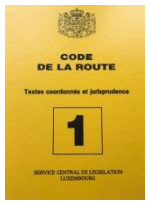
(Règl. g.-d. du 22 avril 2009)

«9. Passage pour piétons et cyclistes

E,11b

Le signal E,11b indique l'aplomb d'un passage pour piétons et cyclistes. Les symboles sont inversés lorsque le signal est répété du côté gauche de la chaussée.

L'aplomb des passages pour piétons et cyclistes doit être indiqué par le signal E,11b, sauf si la circulation est réglée par des signaux colorés lumineux. Lorsqu'une chaussée comporte un passage pour piétons et cyclistes des deux côtés d'une intersection, il suffit d'indiquer l'aplomb du premier passage pour chaque sens de la circulation. Si la configuration des lieux l'exige, l'approche d'un passage pour piétons et cyclistes est annoncée par le signal A,11b.



Plaz fir Vëlosfuerer a Foussgänger

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures
Commission de circulation de l'État

«IX. SYMBOLES ET INSCRIPTIONS ADDITIONNELS

1. Les signaux du présent article peuvent être complétés par les symboles et inscriptions additionnels repris ci-après.

En dehors de ces symboles et inscriptions, les symboles qui figurent sur les signaux du présent article peuvent également compléter un signal, sans modification de leur signification. Les inscriptions peuvent désigner une catégorie d'usagers ou de véhicules.

«2.5. Les sous-catégories du modèle 5 indiquent que le signal d'interdiction ou le signal E,14 qu'elles complètent n'est pas applicable à la ou les catégories d'usagers ou de véhicules dont le symbole ou l'inscription accompagne la mention «excepté» ou «excepté/frei».

Le modèle 5a, dont les illustrations ci-après sont des exemples, indique que le signal n'est pas applicable aux»

(Règl. g.-d. du 22 avril 2009)

				(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)
«– cycles	– cycles, tracteurs et machines automotrices	– riverains et leurs fournisseurs	– riverains et leurs fournisseurs, ainsi que tracteurs et machines automotrices	«– véhicules automoteurs électriques et véhicules automoteurs électriques hybrides raccordés au point de recharge:
				»

modèle 5a

»

«2.6. Les sous-catégories du modèle 6:

Le modèle 6a, qui peut compléter les signaux D,10 et E,27a, indique que les cycles sont autorisés à circuler respectivement sur la voie réservée aux véhicules des services de transports publics et dans la zone piétonne:

modèle 6a

Plaz fir Vëlosfuerer a Foussgänger

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures
Commission de circulation de l'État

Le modèle 6b, qui peut compléter les signaux C,2, D,4, D,5, D,5a, D,5b, E,25a, E,26a ou E,27a, indique que les piétons âgés de 10 ans ou plus sont autorisés à utiliser sur les parties de la voie publique munies d'un de ces signaux des dispositifs à roues fixés aux pieds ou comportant une planche servant de support pour se déplacer, tels que notamment les patins à roulettes, les skateboards et les inline-skates; cette autorisation vise également les enfants de moins de 10 ans dès lors qu'ils sont accompagnés d'une personne âgée de 15 ans au moins:

modèle 6b

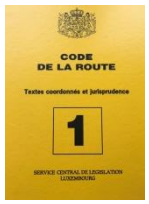
Le modèle 6c, qui peut compléter les signaux C,1a et E,13a, ainsi que le modèle 6d, qui peut compléter le signal E,13b, indiquent que la catégorie de véhicules dont ils portent le symbole ou l'inscription est autorisée à circuler dans le sens opposé au sens unique; les illustrations ci-après sont des exemples des modèles 6c et 6d:

modèle 6c

modèle 6d

Le modèle 6e, qui peut compléter le signal A,12, indique que les cycles sont autorisés à circuler dans les deux sens sur la voie publique dans laquelle débouche la voie publique munie dudit signal:

modèle 6e »



Plaz fir Vëlosfuerer a Foussgänger

Art. 108.

(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)

«1. Les signaux routiers sont placés en dehors de la chaussée, du côté droit de celle-ci dans le sens de la circulation. Ils peuvent être répétés du côté gauche de la chaussée ou au-dessus de celle-ci pour renforcer leur visibilité, sans préjudice de

Sur les voies publiques réservées à la circulation des cyclistes ou à la circulation des cyclistes et des piétons, la distance entre l'extrémité du signal située du côté de la voie et l'aplomb du bord de la voie ne peut être inférieure à 0,50m, à moins que des circonstances particulières ne s'y opposent. Lorsque celle-ci est inférieure à 0,50m, la distance entre le bord inférieur du signal ou du panneau additionnel le plus bas et le niveau le plus haut de l'accotement doit être d'au moins 2m. Par dérogation aux dispositions du premier alinéa sous 1., les signaux du présent alinéa peuvent dans des cas exceptionnels être placés au-dessus de l'assise carrossable; dans ce cas, la distance entre le bord inférieur du signal ou du panneau additionnel le plus bas et le niveau le plus haut du revêtement carrossable doit être d'au moins 2,50m.»

Art. 123.

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«En effectuant un changement de direction, les conducteurs de véhicules doivent se conformer aux dispositions de l'article 121.

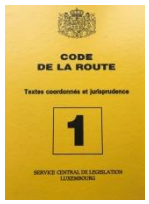
(Règl. g.-d. du 26 mai 2009)

«Aux intersections où la circulation est réglée par des agents chargés du contrôle de la circulation ou par des signaux colorés lumineux, les conducteurs qui effectuent un changement de direction ne doivent pas gêner la circulation venant en sens inverse, ni celle des autres usagers qui continuent en ligne droite sur la chaussée que ces conducteurs s'apprêtent à quitter. De plus, sur la chaussée dans laquelle ils vont s'engager, ils ne doivent ni gêner ou entraver la marche des piétons qui, pendant le temps où la circulation est ouverte dans le sens de leur marche, marquent leur intention de traverser la chaussée ou la traversent pendant ce temps, ou qui achèvent la traversée commencée pendant ce temps, ni gêner ou entraver la circulation des cyclistes qui marquent leur intention de traverser la chaussée ou la traversent sur un passage pour piétons et cyclistes.

Aux intersections où la circulation n'est pas réglée par des agents chargés du contrôle de la circulation ou par des signaux colorés lumineux, les conducteurs qui effectuent un changement de direction ne doivent pas gêner la circulation venant en sens inverse, ni celle des autres usagers qui continuent en ligne droite sur la chaussée que ces conducteurs s'apprêtent à quitter. De plus, sur la chaussée dans laquelle ils vont s'engager, ils ne doivent ni gêner ou entraver la marche des piétons qui marquent leur intention de traverser la chaussée ou la traversent, ni gêner ou entraver la circulation des cyclistes qui marquent leur intention de traverser la chaussée ou la traversent sur un passage pour piétons et cyclistes.»

Les dispositions qui précèdent sont également applicables aux conducteurs qui veulent mettre leur véhicule à l'arrêt ou en stationnement sur le côté gauche de la chaussée ou qui quittent la chaussée pour parquer leur véhicule sur un emplacement de parcage ou pour entrer sur une propriété riveraine de la voie publique.

Tout conducteur engagé dans une intersection où la circulation est réglée par un agent chargé du contrôle de la circulation ou par des signaux colorés lumineux, est autorisé à dégager l'intersection sans avoir à attendre que la circulation soit ouverte dans le sens où il va s'engager, à condition de ne pas gêner les conducteurs et les piétons qui circulent dans le sens où la circulation est ouverte.»



Plaz fir Vëlosfuerer a Foussgänger

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures
Commission de circulation de l'État

Art. 126.

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«1. Il est interdit de dépasser ou de tenter de dépasser:

«m) si l'usager à dépasser ralentit à l'approche d'un passage pour piétons, d'un passage pour piétons et cyclistes ou d'un passage pour cyclistes;»

2. Il est interdit de contourner ou de tenter de contourner si l'usager à contourner est immobilisé devant un passage pour piétons ou devant un passage pour cyclistes.

Toutefois, les conducteurs de cycles, de cycles à pédalage assisté et de cycles électriques ne traînant pas un véhicule traîné ainsi que les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues peuvent contourner du côté droit les véhicules ou animaux qui sont immobilisés devant une intersection, un passage pour piétons, un passage pour cyclistes ou un passage à niveau, à condition qu'ils tiennent compte en toute circonstance des exigences de la sécurité de la circulation.

Art. 138.

(Règl. g.-d. du 17 mai 1977)

«Il est interdit aux usagers de couper:

f) un groupe de concurrents participant à une course cycliste.

A l'approche d'un groupe de concurrents participant à une course cycliste, tout conducteur doit ralentir et, au besoin, s'arrêter.»

«Lors d'un arrêt dans une file de véhicules à la hauteur d'une intersection, il est interdit aux conducteurs d'immobiliser leur véhicule de manière à empêcher le passage des conducteurs qui circulent sur la chaussée transversale. Lors d'un arrêt dans une file de véhicules aux abords d'un passage à niveau, d'un passage pour piétons, d'un passage pour piétons et cyclistes ou d'un passage pour cyclistes, il est interdit aux conducteurs d'immobiliser leur véhicule sur ces passages. Le présent alinéa s'applique même si un signal coloré lumineux indique le passage libre.»

VII^e section. – De la vitesse et de la maîtrise

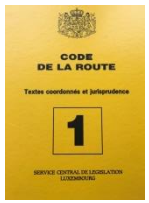
Art. 139.

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«1. Il est interdit de conduire un véhicule ou un animal à une vitesse dangereuse selon les circonstances ou d'y inviter le conducteur d'un véhicule ou d'un animal, de le lui conseiller ou de l'y aider.

(Règl. g.-d. du 22 avril 2009)

«Les conducteurs ne doivent s'approcher qu'à vitesse modérée des passages pour piétons et des passages pour piétons et cyclistes.»



Plaz fir Vëlosfuerer a Foussgänger

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures
Commission de circulation de l'État

Art. 142.

(Règl. g.-d. du 22 avril 2009)

«1. Aux passages pour piétons, aux passages pour piétons et cyclistes et aux passages pour cyclistes où la circulation est réglée par des agents chargés du contrôle de la circulation ou par des signaux colorés lumineux, les conducteurs doivent se conformer aux injonctions des agents chargés du contrôle de la circulation et aux indications des signaux colorés lumineux.

Aux passages pour piétons et aux passages pour piétons et cyclistes où la circulation n'est pas réglée par des agents ou par des signaux colorés lumineux, les conducteurs doivent s'arrêter lorsqu'un piéton ou un cycliste marque son intention de s'engager sur le passage ou qu'il y est engagé.

Aux passages pour cyclistes où la circulation n'est pas réglée par des agents ou par des signaux colorés lumineux, les cyclistes doivent céder le passage aux conducteurs qui circulent dans les deux sens sur la chaussée qu'ils traversent.

2. Tout conducteur doit ralentir, s'écarter ou s'arrêter en cas de besoin à l'approche d'enfants ou de personnes âgées ou handicapées qui circulent sur la voie publique ou à proximité immédiate.»

Art. 160.

(Règl. g.-d. du 22 avril 2009)

«1. Les conducteurs de véhicules autres que ceux sur rails doivent observer les prescriptions suivantes sur la voie publique:

2. Outre les prescriptions du paragraphe 1. sous b), les conducteurs de cycles doivent observer les prescriptions suivantes:

a) Il leur est interdit de lâcher le guidon simultanément des deux mains ou de retirer les pieds des pédales tant que le cycle est en mouvement.

b) Il leur est interdit de toucher un autre usager ou véhicule tant que le cycle est en mouvement.

c) Il leur est interdit de circuler à plus de deux de front; toutefois, les concurrents participant à une course cycliste peuvent circuler à plusieurs de front, à condition d'emprunter la moitié droite de la chaussée; ceux-ci peuvent emprunter toute la largeur de la chaussée lorsqu'elle leur est réservée.

d) Ils doivent se mettre en file:

1° à l'intérieur d'une agglomération;

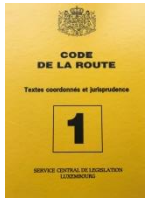
2° entre la tombée de la nuit et le lever du jour;

3° dans les cas visés à l'article 120;

4° dès qu'ils doivent s'attendre au dépassement ou au croisement par un véhicule automoteur.

e) Aux passages pour piétons et cyclistes où la circulation n'est pas réglée par des agents chargés du contrôle de la circulation ou par des signaux colorés lumineux, ils ne doivent s'engager sur le passage qu'avec prudence et en tenant compte de la distance et de la vitesse des véhicules qui s'en approchent; aux passages pour cyclistes où la circulation n'est pas réglée par des agents chargés du contrôle de la circulation ou par des signaux colorés lumineux, ils doivent céder le passage aux conducteurs qui circulent dans les deux sens sur la chaussée qu'ils traversent.

f) Ils doivent mettre pied à terre en cas d'encombrement de la chaussée ou d'impossibilité de se conformer aux prescriptions du présent arrêté; ils doivent dans ce cas conduire le cycle à la main.»



Plaz fir Vëlosfuerer a Foussgänger

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures
Commission de circulation de l'État

Art. 162.

(Règl. g.-d. du 23 juillet 1963)

«Les piétons doivent observer les règles suivantes:

1° Ils doivent circuler sur les trottoirs pour autant qu'ils sont praticables. Si la chaussée n'est bordée que d'un seul trottoir praticable, l'usage de ce trottoir est obligatoire. Les piétons qui poussent un cycle à la main ou transportent des objets encombrants ne doivent pas causer une gêne importante pour les autres piétons. Si cette gêne ne peut être évitée, ils doivent emprunter la chaussée.

2° A défaut de trottoir ou si celui-ci est impraticable, ils doivent emprunter l'accotement.

(Règl. g.-d. du 26 mai 2009)

«3° A défaut de trottoir ou d'accotement ou si ceux-ci sont impraticables, ils sont autorisés à emprunter la piste cyclable ou la chaussée.

Si les piétons circulent sur la chaussée, ils sont obligés d'emprunter le côté gauche de celle-ci par rapport au sens de leur marche, sauf en cas d'inconvénient résultant de la configuration particulière des lieux. Toutefois, un piéton qui pousse un cycle à la main doit toujours emprunter le côté droit de la chaussée dans le sens de sa marche. Il en est de même pour les personnes qui circulent sur la chaussée en fauteuil roulant ou en fauteuil roulant à moteur ainsi que pour les personnes qui conduisent un fauteuil roulant ou un fauteuil roulant à moteur en tant que piéton.»

«**Art. 162quater.**

En zone piétonne les règles suivantes sont d'application:

a) les piétons peuvent utiliser toute la largeur de la voie publique;

b) la circulation des véhicules qui y ont accès peut être limitée dans le temps, et les autorités communales compétentes peuvent obliger les conducteurs des véhicules qui y ont accès, à être munis d'un signe distinctif particulier qu'elles délivrent à ces fins;

c) les déplacements des véhicules doivent se faire par le trajet le plus court;

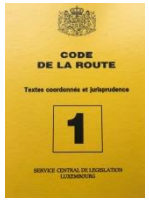
(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«d) sauf signalisation contraire, la circulation des cycles ainsi que des dispositifs à roues fixés aux pieds ou comportant une planche servant de support pour se déplacer, tels que notamment les patins à roulettes, les skateboards et les inline-skates, est interdite;»

e) les conducteurs ne doivent ni mettre en danger les piétons, ni les gêner, et ils doivent s'arrêter en cas de besoin;

f) les piétons ne doivent pas entraver sans nécessité la circulation des autres usagers;

g) le stationnement est interdit.»



Plaz fir Vëlosfuerer a Foussgänger

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures
Commission de circulation de l'État

3. L'aménagement des espaces cyclables

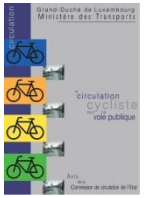
Les modalités d'aménagement des espaces dévolus aux cyclistes constituent un aspect fondamental de la sécurité et du confort de circulation des cyclistes. Il convient donc d'y réserver une attention toute particulière à tous les stades de la réalisation: conception du projet de construction routière, phase de construction et mise en place de la signalisation.

3.1. La piste cyclable

Deux cas de figure peuvent se présenter: la piste cyclable suit un tracé indépendant ou longe une chaussée.

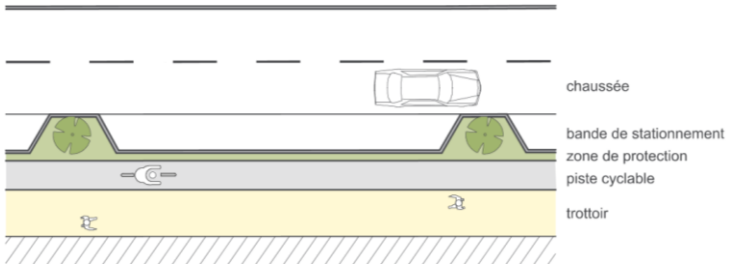
3.1.1. la piste cyclable suit un tracé indépendant

La piste cyclable aménagée en site propre peut être accessible en sens unique ou dans les deux sens, tant à l'extérieur de l'agglomération qu'à l'intérieur.



Plaz fir Vëlosfuerer a Foussgänger

3.1.2. la piste cyclable longe une chaussée



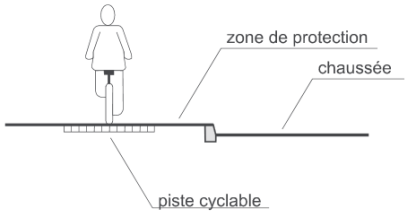


fig. 2a : piste cyclable unidirectionnelle

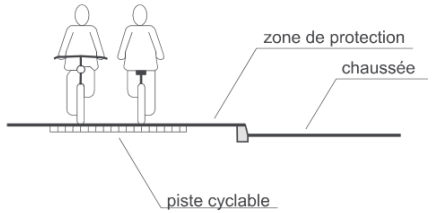


fig. 2b : piste cyclable bidirectionnelle

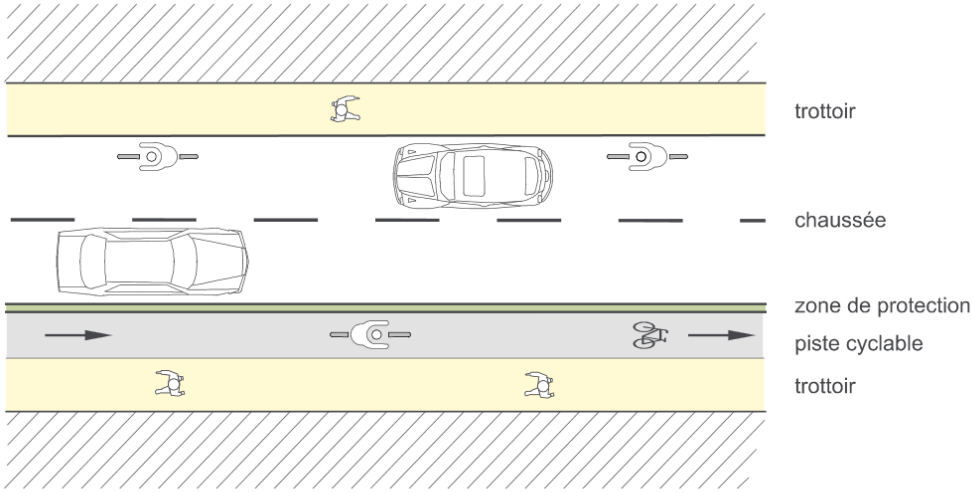
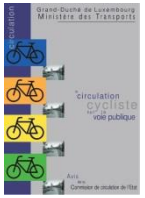


fig. 3 : circulation cycliste sur une piste cyclable unidirectionnelle et sur chaussée en sens opposé



Plaz fir Vëlosfuerer a Foussgänger

3.2. La voie cyclable

S'il n'y a pas de possibilité en agglomération de réaliser une séparation entre la chaussée et l'espace réservé aux cyclistes, il convient de prévoir des voies cyclables.

L'aménagement de voies cyclables présuppose que la chaussée comporte une largeur suffisante qui permet la présence d'une ou de deux voies cyclables répondant aux critères d'aménagement prévu sous 4:

- la vitesse est un facteur essentiel de la sécurité;
- la chaussée doit être suffisamment large;
- la voie cyclable doit avoir une largeur appropriée (cf. sous 4.2.).

Au niveau des intersections les règles générales de la priorité s'appliquent tant aux automobilistes qu'aux cyclistes.

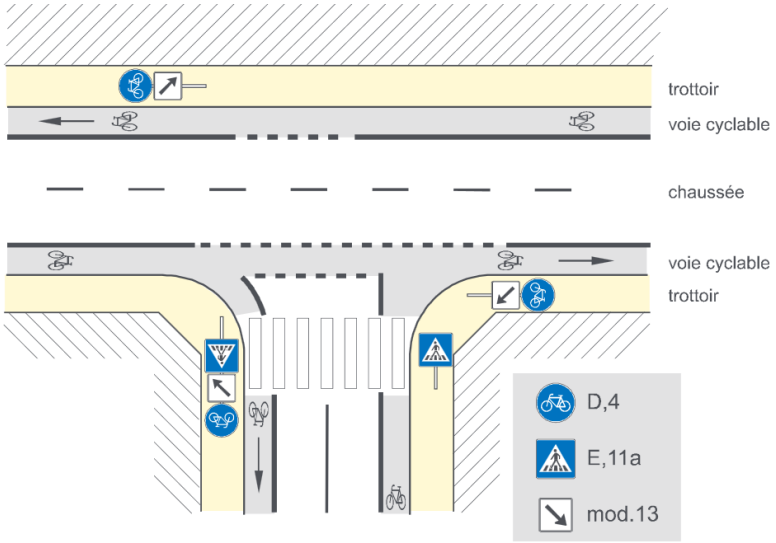
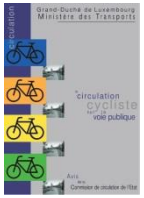


fig. 4a : jonction en T d'une chaussée comportant une voie cyclable avec une autre chaussée (priorité à droite)



Plaz fir Vëlosfuerer a Foussgänger

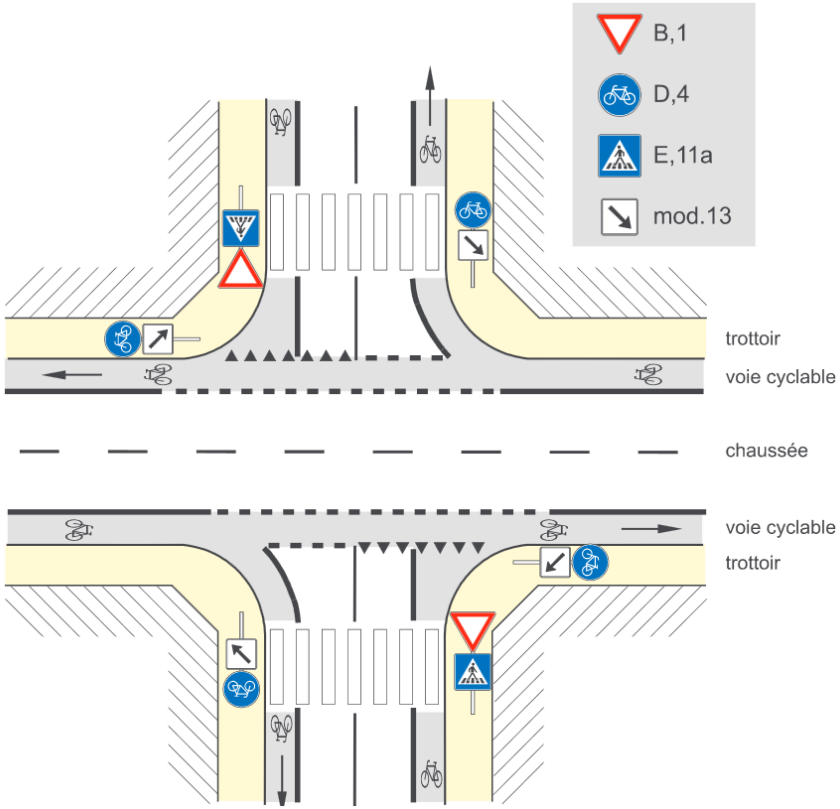
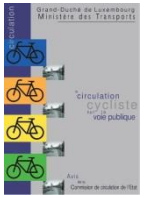


fig.4b : croisement de deux chaussées comportant des voies cyclables (cédez le passage)



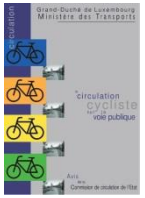
Plaz fir Vëlosfuerer a Foussgänger

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures
Commission de circulation de l'État

Quant à la place de la voie cyclable sur la chaussée les recommandations suivantes s'imposent:

1) La voie cyclable doit se situer du côté droit de la chaussée entre les autres voies de circulation et la bande de stationnement ou, en l'absence de bande de stationnement, entre les autres voies de circulation et le trottoir ou l'accotement.

2) Malgré la barrière de protection évidente que fournissent les véhicules en stationnement par rapport à la circulation en mouvement, la Commission estime que l'on ne peut qu'exceptionnellement envisager l'aménagement de la voie cyclable entre la bande de stationnement et le trottoir ou l'accotement. En effet, hormis les dangers inhérents à l'ouverture impromptue de la portière d'une voiture en stationnement du côté de la voie cyclable, cette hypothèse est difficile à gérer au niveau des intersections.

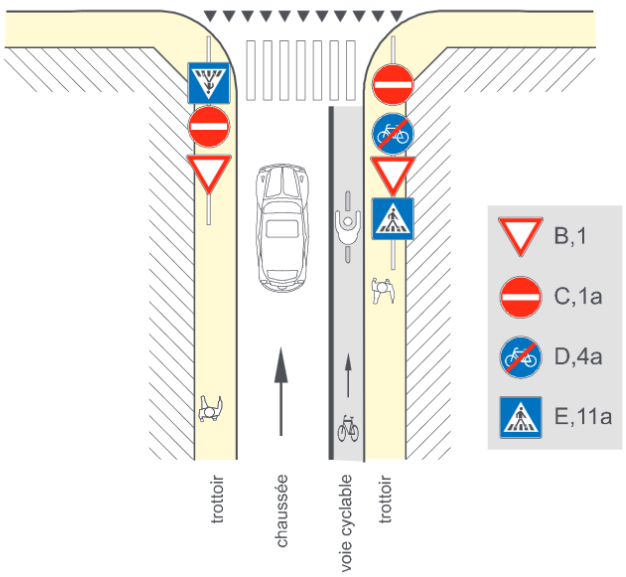


Plaz fir Vëlosfuerer a Foussgänger

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures
Commission de circulation de l'État

Le cas particulier des rues à sens unique

Si la circulation cycliste prend la même direction que la circulation automobile, la voie cyclable est aménagée du côté droit (fig. 5a).



Si la voie cyclable est ouverte à contresens par rapport à la circulation automobile, la voie cyclable est aménagée du côté gauche dans le sens de la circulation automobile (fig. 5b).

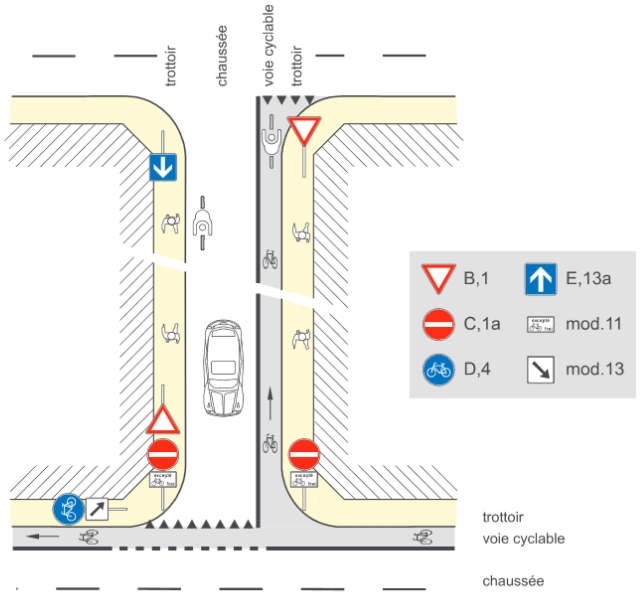
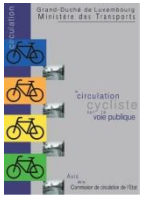


fig. 5b : rue à sens unique – voie cyclable à contresens



Plaz fir Vëlosfuerer a Foussgänger

Très exceptionnellement l'aménagement à contresens d'une voie cyclable dans une rue à sens unique située dans une zone à trafic apaisé peut être prévu du côté droit par rapport au sens de circulation du trafic automobile pour éviter, dans le cas d'une bande de stationnement sur le côté gauche, la situation de conflit décrite sous 2) ci-avant.

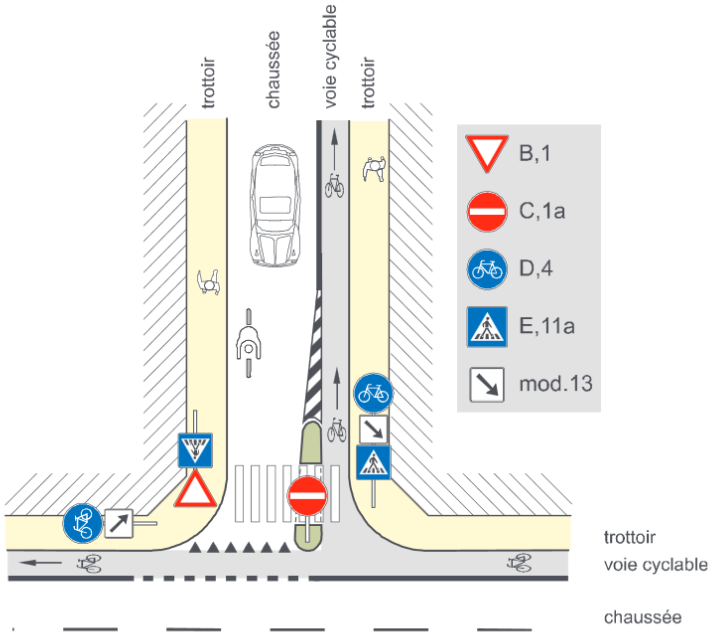
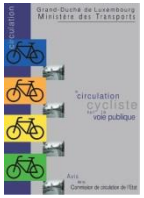


fig. 5c: rue à sens unique – voie cyclable à contresens avec aménagement constructif au débouché



Plaz fir Vëlosfuerer a Foussgänger

3.3. Le chemin pour cyclistes et piétons

C'est pourquoi il est recommandé de concevoir cette situation sous forme de chemin obligatoire pour cyclistes et piétons comportant une circulation séparée des cyclistes et des piétons (signal D,5a).

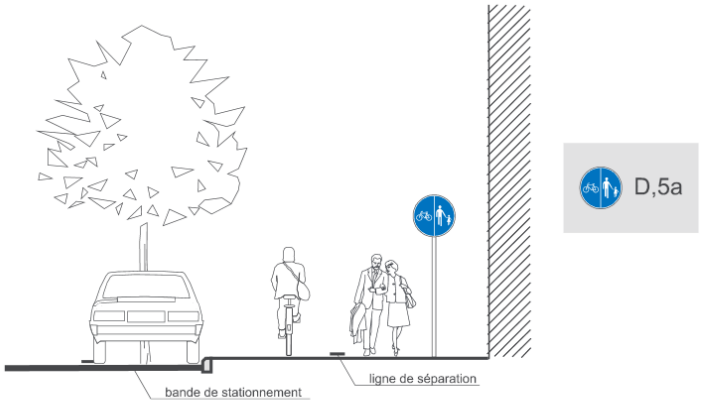
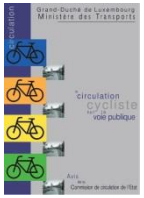


fig. 6 : chemin obligatoire pour cyclistes et piétons



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures
Commission de circulation de l'État

3.4. **La voie suggestive** (‘Angebotsstreifen’)

Il s’agit d’un espace d’une largeur pouvant varier entre 1,25m et 1,50m et séparé du reste de la chaussée par un marquage au sol.

Sur les chaussées bidirectionnelles en agglomération, la présence d’une ou de deux voies suggestives ne peut être envisagée qu’à condition qu’une largeur totale d’au moins 4,50m reste dévolue au trafic automobile. Le cas échéant, il peut donc s’avérer nécessaire de ne pourvoir qu’une seule direction d’une voie suggestive. Dans le cas d’un sens unique cette largeur doit être égale à au moins 3m.

La mise en place d’une voie suggestive implique que le stationnement ne peut être toléré du côté concerné de la chaussée que sur des emplacements aménagés sous forme de bande de stationnement. En l’absence d’une telle bande, il convient d’interdire le stationnement (signal C,18) du côté concerné.

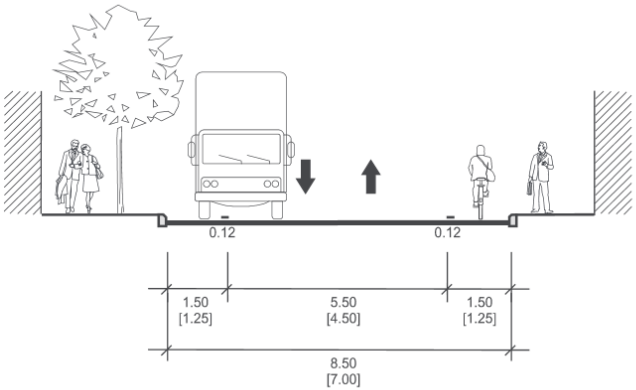
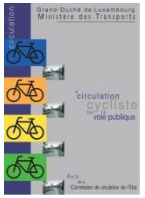


fig. 7: voie suggestive sur la chaussée



Plaz fir Vëlosfuerer a Foussgänger

3.5. **La rue cycliste** (‘Fahrradstrasse’)

Compte tenu des explications sous 1.5. le présent paragraphe ne requiert pas d’autres commentaires.

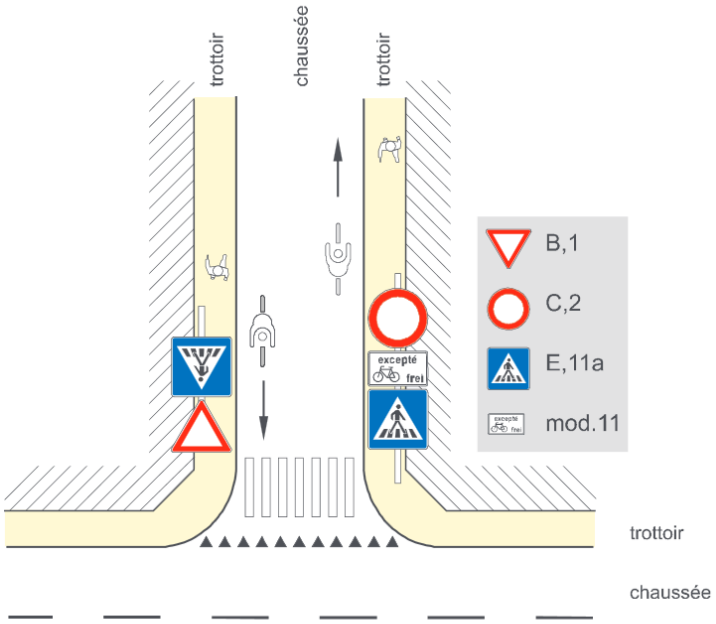
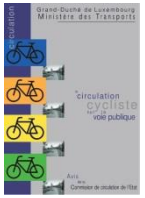


fig. 8 : rue cycliste – circulation pour riverains



Plaz fir Vëlosfuerer a Foussgänger

1) la piste cyclable en site propre:

figure:	largeur de l'assise carrossable:	largeur de l'accotement:
piste cyclable unidirectionnelle (fig. 11a)	≥ 1,5m	2 x 0,5m
piste cyclable bidirectionnelle (fig. 11b)	≥ 2,5m	2 x 0,5m

De cette façon le profil en travers est de 2,5m au moins pour une piste unidirectionnelle et de 3,5m au moins pour une piste bidirectionnelle.

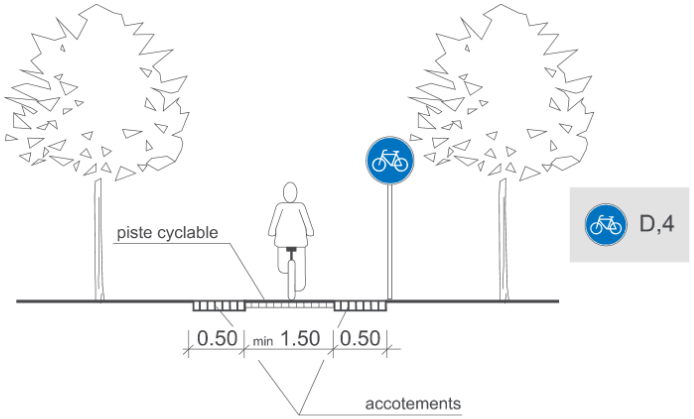


fig. 10a : piste cyclable unidirectionnelle en site propre

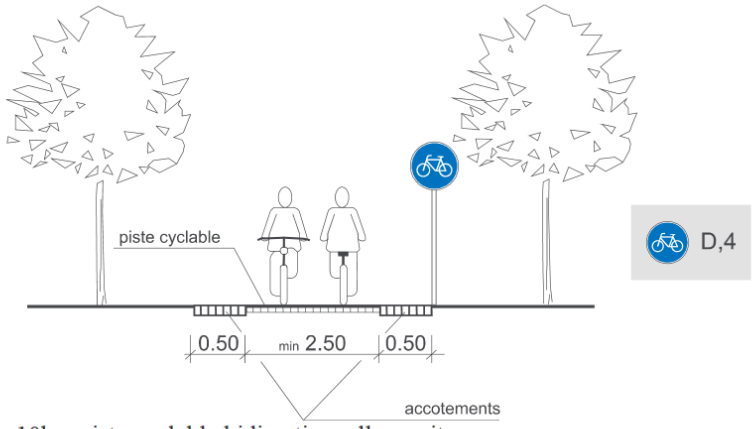
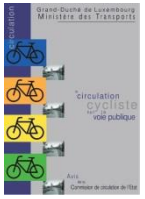


fig. 10b : piste cyclable bidirectionnelle en site propre



Plaz fir Vëlosfuerer a Foussgänger

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures
Commission de circulation de l'État

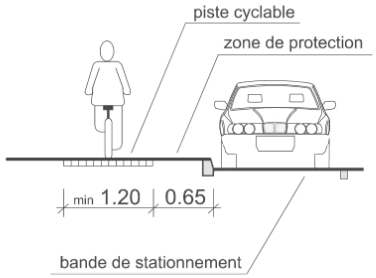


fig. 11a : piste cyclable unidirectionnelle stationnement longitudinal

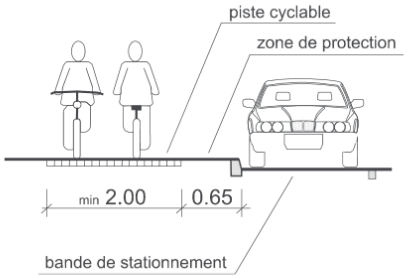


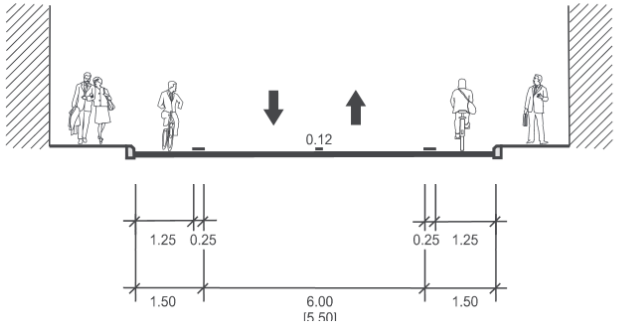
fig. 11b : piste cyclable bidirectionnelle stationnement longitudinal

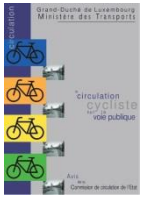
la voie cyclable

Il est rappelé que la voie cyclable est toujours unidirectionnelle.

Au niveau des voies cyclables, il faut distinguer trois cas différents:

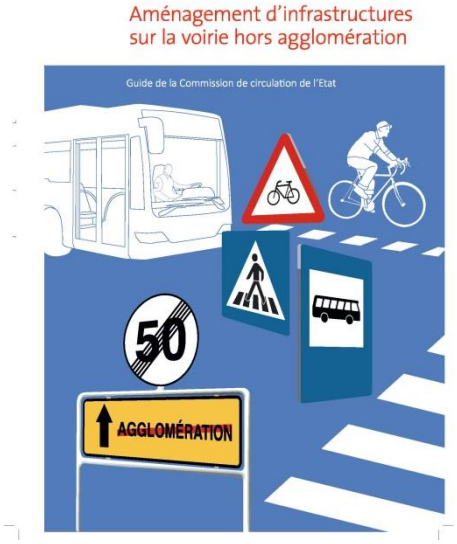
figure:	largeur de l'assise carrossable:	largeur de la zone de protection:
absence de bande de stationnement (fig. 14a)	≥ 1,5m	///
bande de stationnement avec des emplacements perpendiculaires ou en épi (fig. 14b)	≥ 1,5m	1m
bande de stationnement longitudinale (fig. 14c)	≥ 1,5m	0,5m

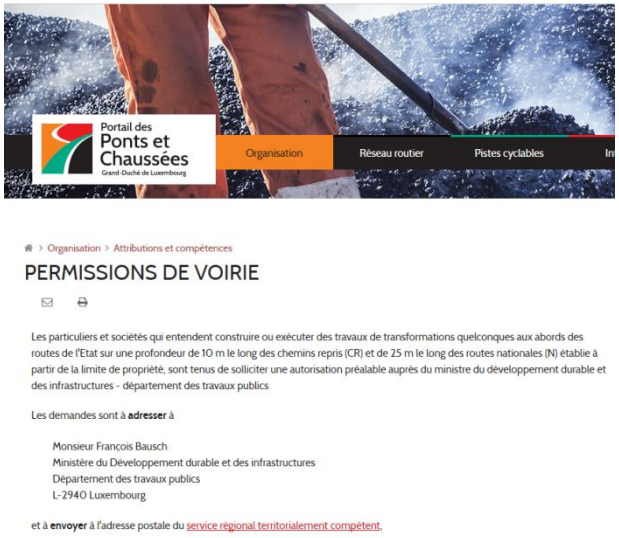




Plaz fir Vëlosfuerer a Foussgänger

Autres lignes directrices :





- Avis de la CCE sur Passages pour piétons
- Avis de la CCE sur infrastructures hors agglomération
- Ponts & Chaussées – permissions de voirie

Consultation préalable

- De la Commission de circulation de l'Etat
- Du délégué à la mobilité douce au MDDI
- De la division de la Mobilité durable de l'Administration des P&Ch

Plaz fir Vëlosfuerer a Foussgänger

Autres lignes directrices: Passage pour piétons en agglomération

Guide de la Commission de circulation de l'État
avril 2014

Liste des paramètres : mise en place d'un passage pour piétons

Les motifs et la finalité de la mise en place d'un passage pour piétons doivent être clairement définis.

Les paramètres suivants doivent être pris en compte lors de l'analyse de la situation existante. Le respect des critères repris dans cette liste permettra en premier lieu d'évaluer l'opportunité d'aménager un passage pour piétons et, le cas échéant, de guider les autorités dans le choix des différents éléments de conception d'un aménagement sécurisé.

Exposé des motifs : .....

.....

Etat des lieux :

a. localisation :
nom de la localité :

nom de la rue et numéro de l'immeuble : .....

.....

centres d'attrait :

- ☐ établissement scolaire
- ☐ hôpital
- ☐ centre culturel
- ☐ centre sportif
- ☐ centre commercial
- ☐ arrêt(s) d'autobus
- ☐ autres :

b. tronçon de route :

voirie étatique :	☐ oui	☐ non
Si oui, route nationale :	☐ oui*	☐ non
chemin repris :	☐ oui	☐ non
voirie communale :	☐ oui	☐ non

c. hiérarchie du réseau routier :

voie de 1er ordre :	☐ oui	☐ non
voie de 2e ordre :	☐ oui	☐ non
voie de 3e ordre :	☐ oui	☐ non

d. configuration des lieux :

- trottoir existant des 2 côtés de la chaussée	☐ oui	☐ non
- autres infrastructures réservées aux piétons des 2 côtés	☐ oui	☐ non
- entrée en zone à trafic apaisé	☐ oui	☐ non
- visibilité à distance suffisante du passage pour piétons	☐ oui	☐ non
- luminosité suffisante	☐ oui	☐ non
- arrêt d'autobus	☐ oui	☐ non
- bande de stationnement	☐ oui	☐ non

* accord préalable requis, conformément à l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques (cce@mt.etat.lu)

- virage	☐ oui	☐ non
- intersection	☐ oui	☐ non
- intersection à sens giratoire	☐ oui	☐ non

vitesse maximale autorisée : ..... km/h
largeur de la chaussée : ..... m

e. flux :
nombre de piétons traversant la chaussée à l'heure de pointe (min.50/heure) :

nombre de véhicules empruntant le tronçon de route à l'heure de pointe (min 450/heure) :

f. aménagements :

- éclairage public à adapter	☐ oui	☐ non
- éclairage spécifique à installer	☐ oui	☐ non
- avancée de trottoirs à aménager	☐ oui	☐ non
- îlot médian à aménager	☐ oui	☐ non
- signaux colorés lumineux à installer	☐ oui	☐ non
- signaux colorés lumineux à adapter	☐ oui	☐ non
- présignalisation à mettre en place	☐ oui	☐ non
- fond rouge à appliquer	☐ oui	☐ non
- arrêt d'autobus à adapter	☐ oui	☐ non
- interdiction de stationnement à matérialiser	☐ oui	☐ non
- adaptation de la distance de recul du passage pour piétons	☐ oui	☐ non

Références / liens utiles

- « Richtlinien für Lichtsignalanlagen » (RILSA) zu beziehen beim FGSV-Verlag
- avis du 10 juin 2006 de la Commission de Circulation de l'Etat concernant le mode de fonctionnement des signaux colorés lumineux aux passages pour piétons http://www.mt.public.lu/ministere/services/direction_circulation_securite_routieres/commission_circulation_etat/doc_luminaire_cloutee.doc
- conseils de l'Adapth pour l'aménagement de passages pour piétons http://www.adapth.lu/index.php/etudes/batiments-et-voirie/85-passages-pour-pietons
- séminaire sur l'éclairage public http://www.mtp.public.lu/actualites/articles/2009/03/strassenbeleuchtung/Heyen1.pdf
- évènement de nuit «La Sécurité du piéton» à Colmar-Berg avec simulations d'accidents impliquant des piétons http://www.mt.public.lu/presse/actualite/2013/05/06cfcpietons/index.html
- brochure : Apaisement du trafic à l'intérieur des agglomérations. Lignes directrices émises par la Commission de Circulation de l'Etat http://www.mt.public.lu/presse/communiques/2013/05/14apais/apais_trafic.pdf

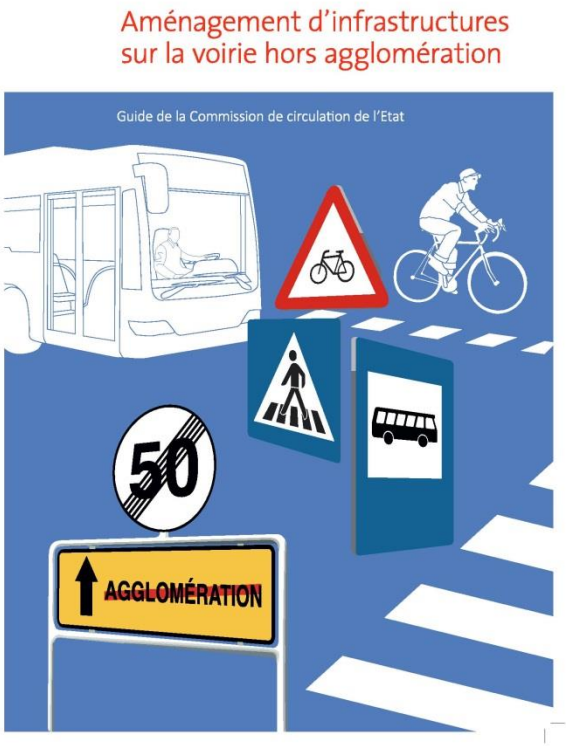
11

Plaz fir Vëlosfuerer a Foussgänger

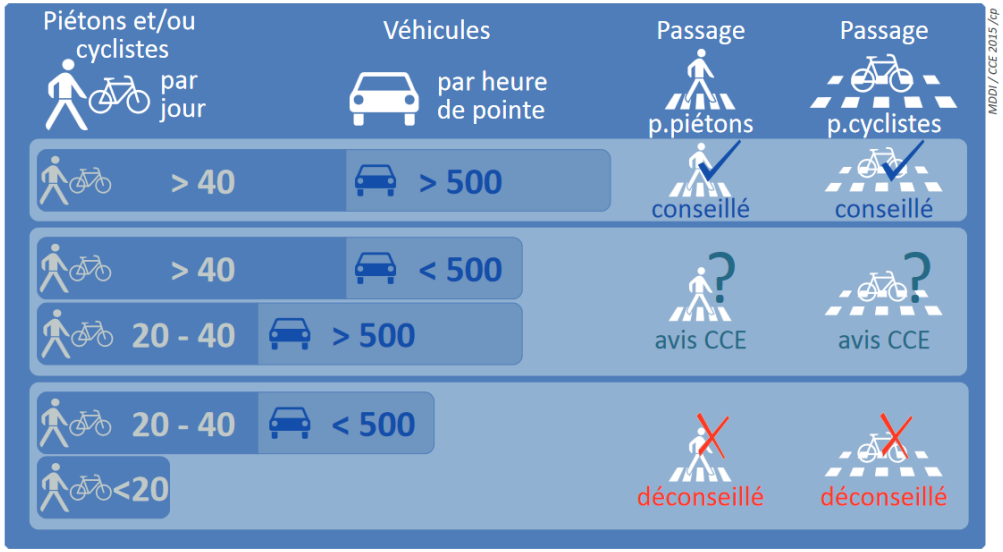
LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures
Commission de circulation de l'État

Autres lignes directrices:

Aménagement d'infrastructures sur la voirie hors agglomération



Opportunité d'un passage en fonction du nombre d'usagers



Graphique 2 Opportunité d'un passage en fonction du nombre d'usagers

Plaz fir Vëlosfuerer a Foussgänger

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures
Commission de circulation de l'État

2.3 Le passage pour cyclistes

2.3.1 Mesures au passage pour cyclistes

a) Le choix de l'**endroit d'implantation** du passage pour cyclistes est fonction :
- Des conditions de visibilité et
- Des itinéraires cyclables. Lors des projets d'aménagement de ces itinéraires, il convient de prendre en compte les conditions dans lesquelles les cyclistes auront à traverser les chaussées.

b) Le passage pour cyclistes est constitué d'un **marquage au sol** conforme à l'article 110, §2 sous k).
Les marques carrées sont de 50 x 50 cm, la largeur de la surface ainsi délimitée de 2,50 mètres au minimum. Cette surface n'est pas peinte.

Marquage au sol d'un passage pour cyclistes

c) A l'intention des cyclistes qui souhaitent traverser, les **signaux B,1 'cédez le passage' ou B,2a 'arrêt'** sont placés à l'intersection avec la chaussée à traverser. Les dimensions des signaux peuvent être inférieures à celles prévues hors agglomération pour ce type de signalisation (art.107, chap. II, dispositions générales). Ils sont placés comme indiqué sous 1.1.2.

B,1

B,2a

Remarque :
Le signal B,1 rappelle aux cyclises l'obligation de céder le passage avant de traverser. En fonction de la configuration des lieux (visibilité réduite, pente, ...), il peut s'avérer nécessaire de remplacer cette obligation par celle de s'arrêter (signal B,2a).

d) Les recommandations émises pour le passage pour piétons, lorsque celui-ci relie **deux chemins qui débouchent ou ne débouchent pas à la même hauteur** sur la chaussée à traverser[11] valent de la même façon pour le passage pour cyclistes.

2.3.2 Mesures optionnelles au passage pour cyclistes

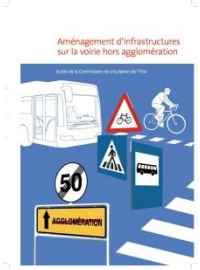
a) En vue d'assurer la visibilité des cyclistes la nuit, le passage pour cyclistes peut être pourvu des 2 côtés de la chaussée d'un **éclairage public spécifique**, conforme à la norme européenne « Eclairage Public EN 13201 ».

b) A l'intention des cyclistes qui souhaitent traverser, un **marquage au sol**, conforme à l'article 110, §2 sous h) et i) peut compléter le signal B,1 'cédez le passage' (« dents de scie ») ou le signal B,2a 'arrêt' (ligne) placés à l'intersection avec la chaussée à traverser.
Une **barrière de sécurité** peut également y être mise en place, notamment lorsque les cyclistes descendent en pente vers la chaussée. Cette barrière doit être bien visible par tout temps.

2.3.3 Mesures à l'approche du passage pour cyclistes

a) Le **signal A,12 'débouché de cyclistes'** est mis en place à une distance appropriée du passage, inférieure à 100 mètres. Hors agglomération, les côtés du signal sont de 90 cm au moins. Il est placé comme indiqué sous 1.1.2.

A,12



Plaz fir Vëlosfuerer a Foussgänger

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures
Commission de circulation de l'État

Annonce du passage pour cyclistes

b) Le **dépassement est interdit** dans les deux sens de la circulation **(signal C,13aa)** à partir d'une distance variant entre 50 et 70 mètres selon la configuration des lieux. Hors agglomération, le diamètre du signal est de 70 cm au moins. Il est placé comme indiqué sous 1.1.2.

C,13aa

Remarque :
L'interdiction de dépasser renforce l'interdiction de dépasser de l'article 126[12] .

2.3.4 Mesures optionnelles à l'approche du passage pour cyclistes

En fonction de la configuration des lieux et des conditions de visibilité, les mesures suivantes peuvent compléter la signalisation ci-dessus. Dans ce cas, il est recommandé de soumettre le dossier à l'avis de la Commission de circulation de l'Etat, afin qu'un traitement harmonisé au niveau national soit assuré.

a) Le signal A,12 'débouché de cyclistes' peut être complété par un ou des **feux orange clignotants**.

A,12+feu

b) La **vitesse maximale autorisée** (v.m.a.) peut être réduite dans les deux sens de la circulation à **70km/h (signal C,14)** à une distance d'au moins 100 mètres du passage. Hors agglomération, le diamètre du signal est de 70 cm au moins. Il est placé comme indiqué sous 1.1.2.

C,14

Une présignalisation peut annoncer la réduction de la v.m.a. à distance adéquate en amont **(signal C,14 + panneau additionnel 3a)** ; les 100 mètres sont donnés à titre d'exemple.

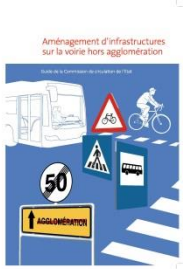
C,14+3a

Remarque :
Dans le cas du passage pour cyclistes, une réduction de la v.m.a. n'est pas obligatoire du fait que, contrairement aux piétons, les cyclistes doivent céder la priorité lorsqu'ils souhaitent traverser. Les automobilistes ne doivent donc pas s'arrêter.

c) Une **présignalisation** peut annoncer l'**interdiction de dépasser** à distance adéquate en amont **(signal C,13aa + panneau additionnel 3a)** ; les 100 mètres sont donnés à titre d'exemple. Hors agglomération, le diamètre du signal est de 70 cm au moins. Il est placé comme indiqué sous 1.1.2.

C,13aa+3a

d) Le **signal A,12 'débouché de cyclistes'** peut être **marqué au sol** pour renforcer la présignalisation.

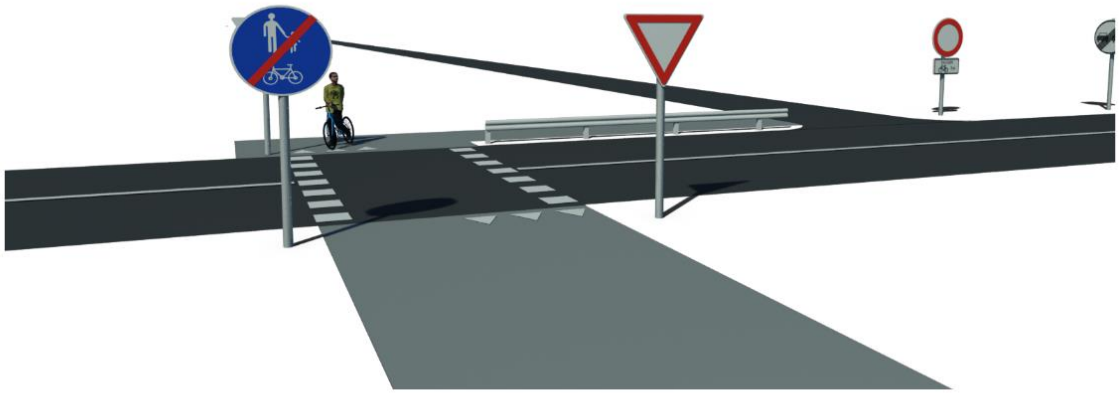


Plaz fir Vëlosfuerer a Foussgänger

e) A l'intention des cyclistes qui souhaitent traverser, une **présignalisation (signal B,1 + panneau additionnel 3a)** peut avertir à temps les cyclistes de l'approche d'une chaussée où ils ne bénéficient pas de la priorité. Les 100 mètres sont donnés à titre d'exemple. Le signal est placé comme indiqué sous 1.1.2.
Remarque :
L'inscription « ... m » annonce le signal B,1, l'inscription « Stop ... m » le signal B,2a.

B,1+3a

B,1+3a

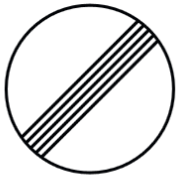


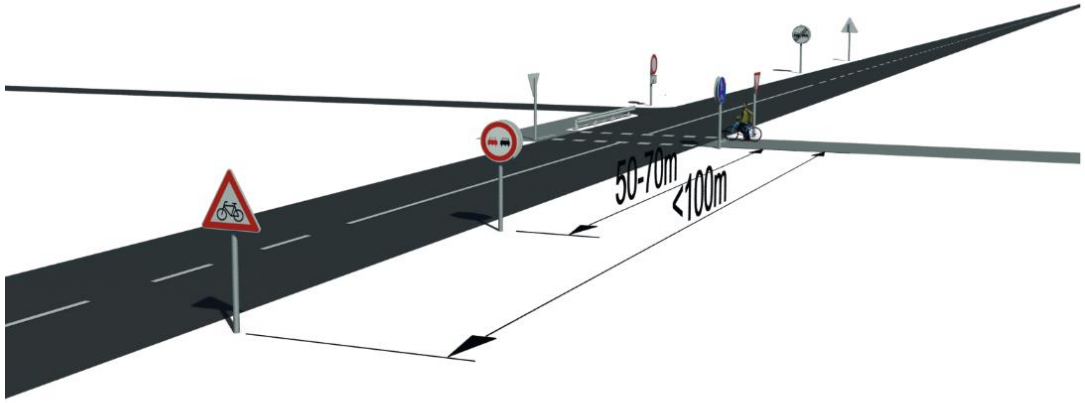
Graphique 8 Signalisation et aménagement d'un passage pour cyclistes, vue rapprochée

2.3.5 Mesure en aval du passage pour cyclistes

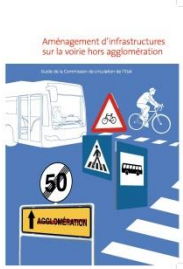
L'interdiction de dépassement est levée à une distance de 50 à 70 mètres en aval du passage pour cyclistes par le signal **C,17c 'fin de l'interdiction de dépasser'**. Le signal peut être placé sur le dos du signal C,13aa à contresens. Hors agglomération, le diamètre du signal est de 70 cm au moins. Il est placé comme indiqué sous 1.1.2.
Le signal C,17c est remplacé par le **signal C,17a 'fin d'interdiction'**, lorsqu'une v.m.a. de 70km/h est également levée.

C,17c


C,17a



Graphique 9 Signalisation et aménagement d'un passage pour cyclistes, vue d'ensemble



Plaz fir Vëlosfuerer a Foussgänger

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures
Commission de circulation de l'État

le passage pour cyclistes

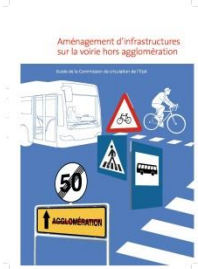
critères de l'endroit d'implantation	• bonne visibilité • présence d'itinéraires cyclables

mesures obligatoires

	au passage	à l'approche	en aval
signalisation (p. 18 et 19)	 B,1 ou B,2a (à l'intention des cyclistes qui traversent)	 A,12 • à max 100m	 C,17c • sur le dos de C,13aa
		 C,13aa • à 50-70m	 C,17a • sur le dos de C,13aa; remplace C,17c lorsqu'une v.m.a est également levée
marquage (p. 18)	 • conforme à l'art. 110, §2 sous k) • largeur min 2,5m	/	/

mesures optionnelles

	au passage	à l'approche	en aval
éclairage public (p. 18)	• conforme à la norme européenne "EN13201"	/	/
fin d'interdiction (p. 19)	• dents de scie (si B,1) (à l'intention des cyclistes qui traversent) • ligne d'arrêt (si B,2a) (à l'intention des cyclistes qui traversent)	 • peut renforcer A,12	
barrière de sécurité (p. 19)	• lorsque les cyclistes descendent en pente vers la chaussée (à l'intention des cyclistes qui traversent)	/	/
feux orange clignotants (p. 19)	/	 • peut compléter A,12	/
signalisation (p. 19)	/	 C,14 • à min 100m	/
présignalisation (p. 19)	/	 C,14 +3a et C,13aa+3a • à une distance appropriée B,1 + 3a • à une distance appropriée (à l'intention des cyclistes qui traversent)	/



Plaz fir Vëlosfuerer a Foussgänger

4.1.1 Avis de la Commission de circulation de l'Etat du 25 avril 2012 concernant les passages pour piétons et cyclistes et les passages pour cyclistes, réf. : cce/cs/avis/12/100 (extrait) :

« [...]

3. La mise en place d'un passage pour piétons et cyclistes n'est autorisée qu'en agglomération :

   - sur les tronçons limités à 50km/h maximum ; cette limitation réduit le risque de collisions graves lorsque des cyclistes traversent la chaussée sans vraiment prendre les précautions nécessaires (en dépit de ce qui est prescrit à l'article 160, sous 2., lettre e) concernant l'obligation de s'engager avec prudence sur le passage) ;
   - lorsque tant le trafic piétonnier et cycliste que le trafic automobile atteignent une certaine importance, de sorte que la traversée ne peut se faire dans des conditions satisfaisantes de commodité et de sécurité ; la mise en place d'un passage n'est pas requise en cas de faible trafic automobile, les piétons et cyclistes n'ayant en principe pas de difficultés à traverser dans ce cas ; il en est de même lorsque le trafic cycliste est faible, un passage pour piétons pouvant alors suffire ;
   - aux endroits où, des deux côtés de la chaussée, les cyclistes sont, sauf dérogation exceptionnelle, les seuls conducteurs à déboucher d'un chemin sur lequel ne circulent pas de véhicules automoteurs [par exemple les chemins obligatoires pour cyclistes et piétons (signal D,5a ou D,5b) ou les chemins dans les parcs ou en d'autres endroits interdits à la circulation des véhicules automoteurs, y compris ceux des riverains (signal C,2 et panneau additionnel autorisant la circulation des cycles)] ; en effet, un passage pour piétons et cyclistes ne peut pas être aménagé à la hauteur d'un débouché sur lequel circulent, en sus des cyclistes, des conducteurs de véhicules automoteurs qui, contrairement aux cyclistes, devraient céder le passage au trafic qui circule sur la chaussée munie du passage (par exemple, les voies publiques interdites à la circulation, excepté cycles, où les véhicules des riverains peuvent circuler).
   [...] »

Plaz fir Vëlosfuerer a Foussgänger

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures
Commission de circulation de l'État

Ënner wat fir Konditioune kënne Vëlosweeër/-pisten/Voies suggestives/chemin pour piétons et cyclistes ausgewise ginn?

- Besoin
- Infrastructures
- Cohabitation véhicules automobiles
- Reglementations communales / étatiques
- Permissions de voirie

Plaz fir Vëlosfuerer a Foussgänger

Wéi sinn d'Kompetenzen do verdeelt?

- Bei Staatsstroossen ginn entweder die Infrastrukturen vun PCH direkt gemeet am Kader vun Réaménagementer vun Stroossen, woubei et do och eng Obdeelung vun Financement gëtt an deemno och Autorisatiounen.

- Oder wann d'Gemengen d'Initiativ huelen dann brauchen se eng Permission de voirie vum MDDI, die vorab vun PCH technesch gepreift an ausgeschafft gëtt. Dës Permission de voirie gëtt och gebraucht an engem Bereich vun 10m (CR) an 25m (N) ronderem d'Staatstroossen.

Plaz fir Vëlosfuerer a Foussgänger

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures
Commission de circulation de l'État

Ënner wat fir Konditioune kann e „sens unique“ fir de Vëlo am Géigeverkéier opgemaach ginn?

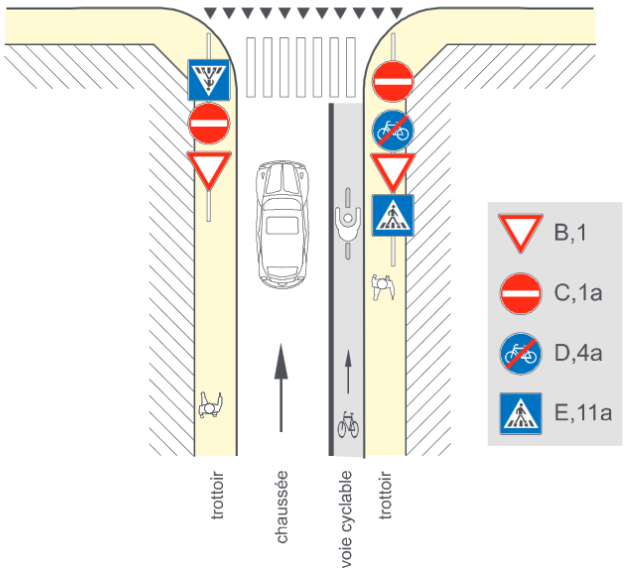


fig. 5a : rue à sens unique – circulation automobiliste et cycliste dans le même sens

Si la voie cyclable est ouverte à contresens par rapport à la circulation automobile, la voie cyclable est aménagée du côté gauche dans le sens de la circulation automobile (fig. 5b).

Ënner wat fir Konditiounen kann eng Busspur fir de Vëlo opgemaach ginn?

3.6. Le couloir d'autobus

En matière d'aménagement, il convient de tenir compte des critères suivants en fonction de la largeur du couloir d'autobus :

- Couloir d'autobus d'une largeur de 3m à 3,5m

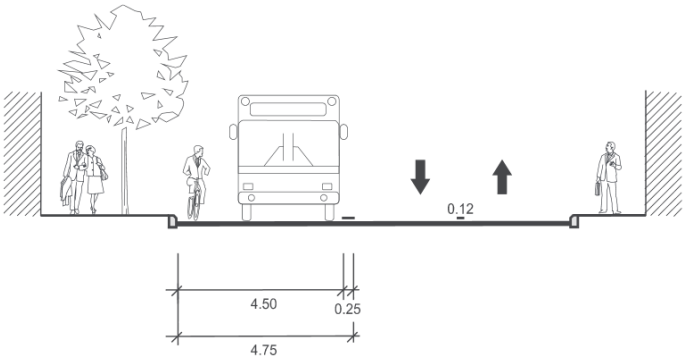
La largeur de ces couloirs ne permet pas aux autobus de dépasser les cycles sans franchir la ligne de séparation avec la voie adjacente.

Ces couloirs doivent répondre aux critères suivants:
- la longueur du tronçon de couloir ne doit pas dépasser 200m,
- la vitesse maximale des autobus est limitée 30km/h; cette limitation de la vitesse réduit la différence entre la vitesse de progression des cyclistes et celle des autres usagers de la voie réservée (tronçons en descente et en palier, tronçons à l'approche des centres d'agglomération, ..),
- la circulation d'autobus est peu importante (moins de 15 autobus par heure).

Ces critères valent également lorsque le couloir d'autobus et l'itinéraire cyclable sont ouverts à contresens du trafic général.

En l'absence d'encoche aux arrêts d'autobus, ce type de couloir doit être élargi d'au moins un mètre à la hauteur de chaque arrêt afin de permettre aux cyclistes de dépasser l'autobus à l'arrêt sans devoir empiéter sur la voie adjacente.

Dans une montée d'une pente supérieure à 4% le couloir d'autobus doit présenter une largeur de 4,8m pour que cycles et autobus puissent y cohabiter. Cette largeur peut toutefois être réduite jusqu'à 4,5m si par ailleurs les critères valant pour les couloirs d'une largeur de 3,5m à 4,2m sont réunis et en particulier si la vitesse des autobus y est limitée (rues commerçantes, ...). En présence d'un arrêt dans ce cas de figure, il y a lieu d'interrompre la voie cyclable ou la voie suggestive sur une longueur s'étendant de 15m en amont de l'arrêt jusqu'à la fin de l'arrêt. Du fait que le cycliste est de la façon amené à quitter l'espace qui lui est réservé, son attention est dirigée sur l'éventualité qu'un autobus peut couper sa trajectoire à la hauteur ou à l'approche de l'arrêt.

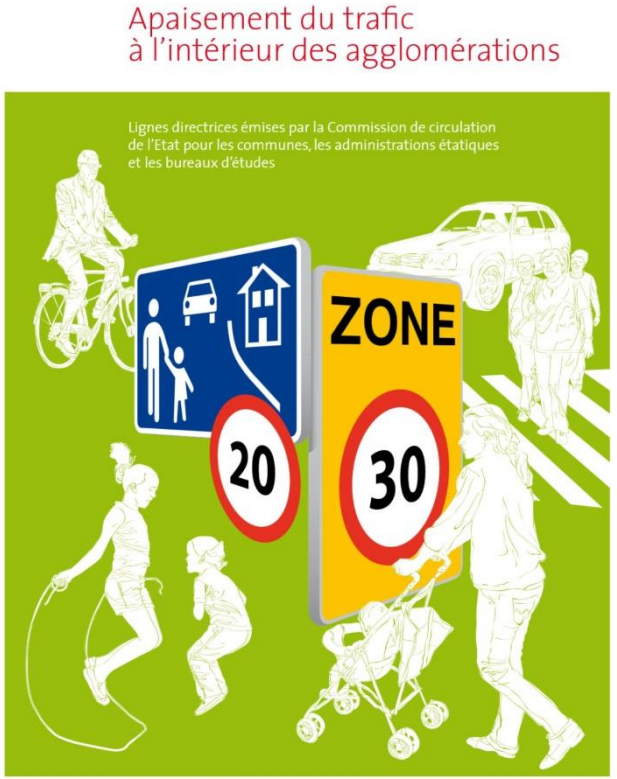


Plaz fir Vëlosfuerer a Foussgänger

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures
Commission de circulation de l'État

Ënner wat fir Konditioune kann eng Gemeng eng Tempo 20/30 Zone oder en „Shared Space“ schafen?

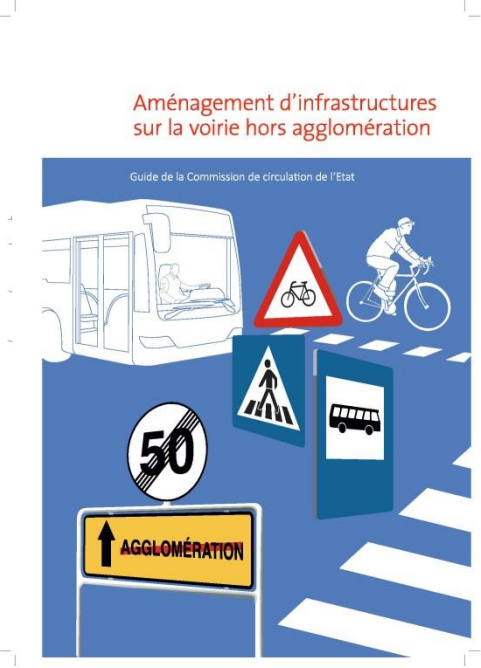
- Lignes directrices CCE Apaisement du trafic
- Consultation préalable CCE
- Infrastructures
- Règlement de circulation communal
- Différence entre Zone 30 et Vitesse 30



Plaz fir Vëlosfuerer a Foussgänger

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures
Commission de circulation de l'État

14. Wéini a wou kann eng Gemeng e passage pour piétons et/ou cyclistes maachen?



Plaz fir Vëlosfuerer a Foussgänger

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures
Commission de circulation de l'État

Wat ass e SAS, wou kann e SAS hikommen a wéi muss een dofir virgoen als Gemeng

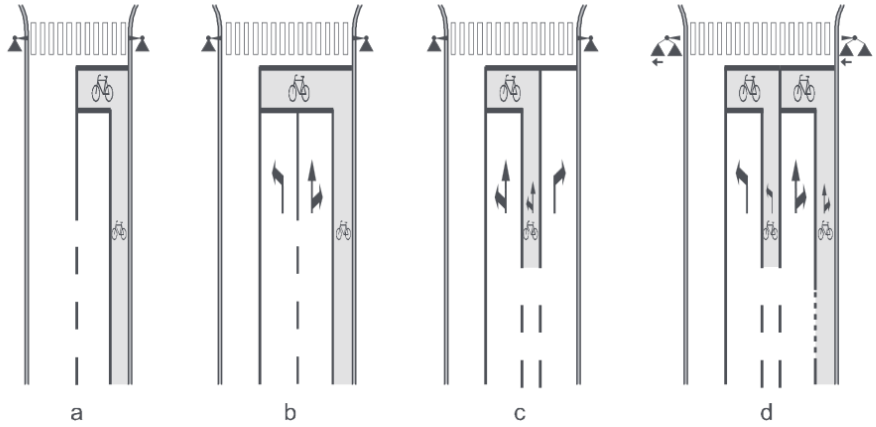
2) mouvements tournants par sas

Cette solution s'applique en cas de voie cyclable au niveau d'une intersection où le trafic est réglé par des signaux colorés lumineux. Elle est recommandée dans le cas de mouvements importants de tourne-à-gauche. Les cyclistes ne peuvent pénétrer dans le sas que pendant la phase rouge, lorsque les véhicules automoteurs sont à l'arrêt.

Les conditions suivantes sont recommandées pour le choix de cette solution:
- la voie ne comporte pas plus de deux files dans le sens concerné par les sas,
- la vitesse pratiquée est de 50 km/h (V_{85} = 50 km/h).

Le sas comporte une surface d'attente pour les cyclistes, agencée devant la ligne d'immobilisation des véhicules en attente devant le feu rouge. Les cyclistes sont guidés vers le sas par le marquage d'une voie cyclable ou d'une voie suggestive.

Une association du sas et du tourne-à-gauche est logique; le sas fonctionne lorsque le feu est rouge tandis que le tourne-à-gauche indirect fonctionne lorsque le feu est vert.



a = sas standard
b = sas avec voie tourne-à-gauche sans feux tourne-à-gauche
c = sas avec voie tout droit et tourne-à-gauche
d = sas avec voie tourne-à-gauche et feux tourne-à-gauche

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures
Commission de circulation de l'État

Merci!