

**X. Avis de la Commission de Circulation de l'Etat.**

***Compétences étatiques et communales en matière de réglementation et de signalisation routières.***

tp/csr/avis/96/279

**CIRCULAIRE**

**Concerne :** **Compétences étatiques et communales en matière de réglementation et de signalisation routières.**

**Objet :** (mise à jour de la circulaire 125/cf/91 du 1er octobre 1991)

Les compétences de l'Etat et des Communes en matière de réglementation et de signalisation routières sont notamment prévues dans les articles 3 et 5 modifiés de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Les responsabilités en matière de pose et d'entretien des signaux routiers sont reprises à l'article 111 du Code de la Route.

Les règles de compétences particulières à la signalisation des chantiers routiers figurent aux articles 102 (règles générales) et 102bis (règles spécifiques aux chantiers mobiles).

**1. Les compétences en matière de réglementation** de la circulation routière peuvent être résumées comme suit:

- a) Le pouvoir de l'Etat en la matière s'exerce de façon générale sous la forme du règlement grand-ducal.
- b) Le pouvoir des autorités communales s'exerce sur tout le territoire de la Commune tant à l'intérieur des agglomérations, qu'à l'extérieur et tant sur la voirie communale que sur la voirie de l'Etat.

L'autorité communale investie du pouvoir de réglementer la circulation est le Conseil communal dont les règlements de

circulation sont soumis à l'approbation des Ministres de l'Intérieur et des Transports. En cas d'urgence ce pouvoir appartient au Collège échevinal qui est obligé de faire confirmer les prescriptions édictées lors de la prochaine séance du Conseil communal.

La Commission de circulation de l'Etat recommande aux Communes de limiter l'exercice de leur pouvoir réglementaire d'une part à la voirie communale en général (= intérieur et extérieur des agglomérations) et, d'autre part, à la voirie étatique pour autant que celle-ci est située en agglomération. Cette approche permet en effet de limiter leur responsabilité et d'avoir, du moins hors localité, la même séparation des responsabilités en matière de réglementation et de signalisation qu'en matière de gestion de l'infrastructure routière.

- c) Le Ministre des Travaux Publics a également le droit de réglementer la circulation sur la voirie de l'Etat sise à l'extérieur des agglomérations. L'effet de ces mesures ne peut pas dépasser le délai de trois mois, à moins qu'elles ne soient reprises dans un règlement communal ou un règlement grand-ducal. Le Ministre des Travaux Publics a le même pouvoir sur la voirie de l'Etat à l'intérieur des localités, s'il y a urgence et si les autorités communales omettent de réglementer.

2. Quant aux **compétences en matière de signalisation routière**, il convient de distinguer suivant le genre et la portée des signaux à poser:

- a) Les signaux à portée obligatoire (signaux d'interdiction, de restriction ou **d'obligation** et signaux indiquant l'application de règles de circulation particulières - p.ex. zone piétonne, arrêt d'autobus, passage pour piétons,...) sont installés et entretenus par la Commune, s'ils sont posés en exécution d'un règlement communal. Ces mêmes signaux sont installés par l'Administration des Ponts et Chaussées s'il s'agit d'exécuter un règlement grand-ducal ou une décision du Ministre des Travaux Publics.
- b) Les signaux d'indication sans portée obligatoire (Hinweiszeichen) (p. ex. poste de dépannage, terrain de camping,...) et les signaux d'avertissement de danger sont posés et entretenus par les Communes à l'intérieur des agglomérations ainsi que sur la voirie communale. Sur les routes de l'Etat sises en-dehors des localités, l'Administration des Ponts et Chaussées est compétente pour ce faire.

- c) Les signaux d'indication de direction (Wegweiser) sont posés et conservés par l'Administration des Ponts et Chaussées sur la voirie de l'Etat (tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des localités) et par les Communes sur leur voirie communale.
  - d) Les signaux de localisation (Ortstafeln) sont installés par l'Administration des Ponts et Chaussées, dans le respect de la définition réglementaire des agglomérations (cf.art.2 sous 1° du Code de la Route), et conservés par ses soins.
  - e) La signalisation des autoroutes appartient exclusivement à l'Administration des Ponts et Chaussées.
  - f) La signalisation des passages à niveau avec le chemin de fer incombe aux CFL et à l'Administration des Ponts et Chaussées.
3. Pour ce qui est de la **signalisation des chantiers routiers**, il convient de distinguer entre les signaux et autres éléments d'indication des chantiers qui n'ont pas d'effet contraignant pour l'usager et les signaux à effet obligatoire tels que signaux d'interdiction, d'obligation et de restriction.
- a) L'article 102 du Code de la Route reprend la signalisation à apposer pour **indiquer** les différents types de chantiers.  
  
Il arrête également le principe que la responsabilité de signaler l'obstacle incombe à celui qui a créé le chantier.
  - b) Pour les chantiers qui durent plus de cinq jours l'entrepreneur est responsable de la mise en place et de l'enlèvement de la signalisation adéquate, hormis d'éventuels signaux à effet obligatoire.
  - c) Si la durée du chantier dépasse cinq jours et que les travaux entravent la circulation, le plan de signalisation et de protection doit préalablement être approuvé selon le cas par l'Administration des Ponts et Chaussées ou le service technique communal, hormis d'éventuels signaux à effet obligatoire.
  - d) Les signaux à effet obligatoire dont est muni un chantier doivent obligatoirement être posés, entretenus et enlevés par l'Administration (étatique ou communale) elle-même. La présence de tels signaux requiert **obligatoirement** un règlement à édicter par l'autorité (Etat ou Commune) qui a la charge du chantier. L'autorité qui édicte le règlement est également responsable pour la signalisation (cf. point 2.a) ci-avant.

- e) La signalisation des chantiers mobiles est prévue à l'article 102bis du Code de la **Route**.

Par chantier mobile on entend par exemple les travaux d'application d'enduit, la réparation de dégâts de dégel ponctuels, la mise en place de la signalisation et du marquage routier, l'élagage d'arbres, le nettoyage ou le fauchage des accotements et bermes,....

L'article 102bis détermine avec précision les signaux à mettre en place dans les différentes situations de circulation.

Pour les chantiers mobiles, l'article 102bis fournit la base réglementaire pour la pose des signaux à effet obligatoire sans nécessité pour l'autorité en charge du chantier d'édicter une réglementation ad hoc.

- f) Afin de garder à la signalisation routière l'effet qui lui est dû dans l'intérêt de la sécurité et de la fluidité du trafic, il convient de limiter la présence des signaux au strict minimum requis et de veiller à leur enlèvement immédiat après l'achèvement des travaux.

Luxembourg, le 1er août 1996

La Ministre des Transports

Le Ministre de l'Intérieur

Mady DELVAUX-STEHRÉS

Michel WOLTER

***Avis concernant l'aménagement des parties de la voie publique réservées aux piétons (trottoirs).***

cce/cs/avis/97/078

**Avis de la Commission de circulation de l'Etat**  
**concernant l'aménagement des parties de la voie publique**  
**réservées aux piétons (trottoirs)**

1. Par apostille référence C171/97 du 24 janvier 1997, Monsieur le Commandant de la gendarmerie a soumis à l'avis de Madame la Ministre des Transports une note n° 74 du 20 janvier 1997 de la brigade de gendarmerie de Bettembourg concernant la mise en évidence visuelle des parties de la voie publique réservées aux piétons, à savoir les trottoirs, et partant leur reconnaissance et leur respect par les automobilistes en stationnement ou en arrêt (copie jointe en annexe).

2. Le Code de la route ne comporte aucune indication quant à la configuration des trottoirs. Il précise à l'article 2 qu'ils font partie de la voie publique. La circulation sur les trottoirs est réglementée par les articles 103, 105, 162 et 162bis. Les articles 107, 164, 165 et 166 traitent de l'arrêt et du stationnement.

Conformément à l'article 105 du Code de la route, les trottoirs sont réservés aux piétons et autres catégories d'usagers que ledit article assimile aux piétons. Un passage d'une largeur d'au moins 1 mètre doit être laissé libre à leur intention.

Les seules exceptions admises à cette règle concernent l'accès des véhicules d'entretien ainsi que la situation particulière où, moyennant la mise en place du signal F,15 de l'article 107 du Code de la Route, le stationnement est autorisé sur le trottoir. Dans ce dernier cas, il y a lieu de délimiter clairement l'espace réservé au stationnement soit par marquage au sol soit par des revêtements de couleurs différentes, et de veiller au maintien d'une largeur d'au moins 1 m pour le passage des piétons.

3. Les cas rapportés par la gendarmerie se situent en des endroits de la voie publique où la circulation des véhicules et des piétons est séparée.

Avant d'analyser la question soulevée, il convient par conséquent de délimiter clairement le problème en excluant d'emblée de son examen les hypothèses qui ne sont pas visées:

La réglementation spécifique de la circulation sur les **chemins réservés aux piétons** (exclusivement ou en usage commun avec les cyclistes), indiqués par les signaux D,5, D,5a ou D,5b, comporte une interdiction d'accès pour les usagers de la route motorisés. Ce cas de figure ne rentre pas dans le champ d'application de la question sous examen alors qu'il répond à une réglementation spécifique.

Il en est de même des **zones résidentielles** où le stationnement est limité aux seuls emplacements marqués à ces fins, et des **zones piétonnes** où le stationnement est interdit de façon générale. Les piétons y ont le droit d'emprunter toute la largeur de la voie publique tout en bénéficiant de la priorité par rapport au trafic motorisé. Néanmoins, lors de l'aménagement de zones résidentielles en particulier, il est recommandé de concevoir des espaces de protection latéraux d'au moins 1 m de largeur pour les piétons, dont l'accès est de préférence condamné, notamment au moyen d'obstacles matériels. Le revêtement de ces espaces peut en plus se distinguer par rapport à celui de la chaussée adjacente par le choix d'un matériau ou d'une couleur différents.

Les **espaces à usage mixte** (que le jargon technique français qualifie également d'"usoirs"), couramment aménagés en milieu rural et en tissu urbain à faible circulation automobile le long des chaussées, ne doivent pas non plus être confondus avec les trottoirs, qu'ils soient dénivelés ou non par rapport à la chaussée. Tant le stationnement de véhicules que la circulation cycliste et piétonne y sont autorisés. Il peut être opportun d'affecter les différentes parties de ces espaces à un usage déterminé et de réserver en particulier un couloir protégé à la circulation piétonne par signalisation et marquage, aménagement routier ou revêtements différents. Ces espaces à usage mixte ne sont pas non plus à considérer comme trottoirs, mais doivent être assimilés aux accotements.

**4.** Dans les endroits où la circulation des véhicules et des piétons est séparée, et nonobstant le cas des chemins piétons, l'identification aisée de la partie de la voie publique réservée aux piétons - conformément à l'article 105 précité du Code de la Route - est par contre essentielle.

La configuration d'un trottoir comporte en principe un aménagement en surélévation par rapport à la chaussée d'une hauteur variant, sauf cas exceptionnels, de 2 à 13 cm. D'une part, les automobilistes sont informés de visu de la délimitation de la chaussée et d'autre part, la différence de

niveau constituant un obstacle matériel est propre à les dissuader de la franchir.

Dans ces endroits le marquage à lui seul, par lignes blanches par exemple, serait, en l'absence de différence de niveau, moins efficace dans la pratique pour contenir les véhicules dans les limites de la chaussée. L'effet dissuasif est encore plus dilué dans le cas de marquages moins "voyants" mais par ailleurs esthétiquement mieux intégrés à leur environnement.

L'espace piéton délimité par un simple marquage doit être considéré comme accotement.

**5.** Au vu de ces considérations, la Commission de circulation de l'Etat estime que les parties de la voie publique ayant la fonction de trottoir conformément à l'article 105 précité, doivent être aménagées en surélévation par rapport à la chaussée. Le marquage au sol par peinture, dallage de couleurs différentes, etc., ne saurait à lui seul suffire pour définir l'espace ainsi réservé aux piétons.

Elle recommande par ailleurs de limiter en principe l'aménagement de trottoirs dans le sens déterminé sous 4. à l'intérieur des agglomérations. Quant à la réservation d'un espace protégé pour la circulation piétonne à l'extérieur des agglomérations il est conseillé de recourir à l'aménagement de chemins pour piétons, séparés des chaussées qu'ils longent par un terre-plein, une bande de verdure, une glissière ou, le cas échéant un autre dispositif de protection et signalés conformément à l'article 107 du Code de la route.

Luxembourg, le 18 décembre 1997

Pour la Commission de circulation de l'Etat

Pierre BASTENDORFF

Secrétaire

***Avis au sujet d'un projet d'aménagement d'un passage pour piétons à Bissen.***

avis96/31

**Avis de la Commission de Circulation de l'Etat  
au sujet d'un projet d'aménagement d'un passage pour piétons à  
Bissen.**

Par lettre du 31 juillet 1995 l'administration communale de Bissen avait sollicité auprès du ministère des Travaux Publics une permission de voirie en vue de l'aménagement d'un passage pour piétons à l'entrée de la localité de Bissen (cf. plan de situation annexé). La Commission de circulation de l'Etat avait été saisie pour avis par apostille du 19 décembre 1995 de la part du ministère des Travaux Publics.

La Commission se doit d'insister sur le fait que les zones d'entrée des agglomérations ne se prêtent en principe pas à l'aménagement de passages pour piétons pour diverses raisons :

En premier lieu, la fréquentation de la voie publique par les piétons est en ces endroits généralement faible. Y aménager un passage pour piétons contraint non seulement les piétons, sur une distance de 50 m en aval et en amont à traverser la chaussée en empruntant ledit passage, mais leur procure par ailleurs un sentiment de sécurité d'autant plus fallacieux qu'en ces endroits la vitesse des automobilistes est nettement plus élevée qu'à l'intérieur même des agglomérations.

Le point deux découle de la constatation précédente : à l'entrée d'une agglomération un passage pour piétons est le moyen le moins approprié pour y freiner la vitesse des automobilistes. A cette fin des moyens nettement plus adaptés peuvent être mis en place avec la collaboration de l'administration des Ponts et Chaussées (rétrécissement optique ou matériel de la chaussée, marquage de la zone de transition entre extérieur et intérieur de l'agglomération, etc.).

La Commission de circulation de l'Etat émet par conséquent un avis négatif quant à la demande introduite par les autorités communales et les enjoint à se concerter avec l'administration des Ponts et Chaussées afin de réserver les meilleures suites à cette affaire.

Luxembourg, le 26 juin 1996

Pour la Commission de circulation de  
l'Etat

Pierre BASTENDORFF

Secrétaire

***Avis concernant le marquage horizontal annonçant un passage pour piétons à Niederfeulen, sur les N15 et N21.***

tp/cir/csr/avis/96/23

**Avis**

**concernant le marquage horizontal annonçant un passage pour piétons à Niederfeulen, sur les N15 et N21.**

1. Par courrier du 25 septembre 1995 les autorités communales de Feulen sont intervenues auprès de l'Administration des Ponts et Chaussées en vue de faire réaliser à l'approche des passages pour piétons aménagés à Niederfeulen respectivement sur la N15 et la N21 des marquages horizontaux reprenant en couleur blanche et rouge la configuration du signal A,11a "approche d'un passage pour piétons".

A l'appui de cette demande les autorités communales font valoir l'argument de la sécurité des piétons menacée par une forte intensité du trafic. La demande a été transmise à la Commission de circulation de l'Etat pour avis le 6 novembre 1995.

2. La Commission juge utile d'attirer l'attention sur le résultat d'enquêtes menées à l'étranger (notamment en Allemagne) dans le domaine des marquages au sol qui soulignent en général le manque d'efficacité de ces aménagements sur le comportement des automobilistes.

Il y a lieu par ailleurs de prendre en considération la modification, sur une surface assez étendue, de la rugosité du revêtement de la voie, nonobstant l'adjonction ou non d'un granulat à la peinture. La conséquence en est l'augmentation des risques de dérapage (en particulier des deux-roues), notamment en cas de freinage au contact du marquage.

Au-delà de ces considérations techniques, la Commission constate que d'un point de vue visuel, les marquages exécutés dans les différentes couleurs s'intègrent difficilement à leur environnement urbain.

3. Dans le cas présent la Commission de circulation de l'Etat recommande de s'en tenir à un marquage au sol du signal A,11a "approche d'un passage pour piétons" de couleur blanche exclusivement (cf. l'article 110 du Code de la Route) et dimensionné conformément aux normes allemandes (cf. Richtlinien für die Markierung von Strassen, Teil 2).

Luxembourg, le 9 janvier 1996

Pour la Commission de circulation de l'Etat

Paul SCHMIT

Président

***Avis concernant la mise en place d'une rangée de balustres sur le trottoir longeant la Grand-rue à l'intérieur de Kayl.***

P.RC/94/154

**Avis**

**Concerne :** mise en place d'une rangée de balustres sur le trottoir longeant la Grand-rue à l'intérieur de Kayl.

Par apostille du 7 février 1994 Monsieur le Ministre des Travaux Publics a sollicité l'avis de la Commission de Circulation de l'Etat au sujet du respect des dispositions réglementaires en relation avec l'installation des balustres sous objet.

D'emblée il y a lieu de constater que le Code de la Route est laconique en matière d'ameublement routier. En fait il ne distingue que les obstacles à la circulation (art. 101 à 102 bis) et les supports propres aux signaux routiers (art. 108). L'apparition des meubles routiers dans le cadre de la politique d'apaisement du trafic est plus récente que les dispositions précitées.

Dans ces conditions il est normal que l'Administration des Ponts et Chaussées procède par référence aux règles sur le pose des signaux routiers pour autoriser l'ameublement routier.

En principe les supports de signaux routiers et par analogie les balustres doivent être distants d'au moins 50 cm du bord de la chaussée. Toutefois, l'article 108 ajoute que "dans des cas exceptionnels une distance plus faible peut être admise".

Il résulte du dossier sous examen que les balustres en place le long de la Grand-rue à Kayl se maintiennent à 35 cm de distance du bord de la chaussée. Les prises de vue jointes au dossier montrent la largeur réduite du trottoir sur une partie du tronçon longé par les balustres. Placées à la distance normale de 50 cm les balustres gêneraient certainement le

passage d'un piéton poussant une voiture d'enfant ou un cycle. L'on peut donc conclure que la situation exceptionnelle prévue par l'article 108 du Code de la Route est donnée.

Si cette distance paraît trop faible et risque de gêner le passage des véhicules sur la chaussée, il y a lieu d'apposer une ligne de rive le long du trottoir sur toute la longueur des balustres.

Luxembourg, le 10 mars 1994

Pour la Commission de Circulation de l'Etat

Paul SCHMIT, président