



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère d'État

Le Ministre aux Relations avec le Parlement

Monsieur le Président  
de la Chambre des Députés  
Luxembourg

Luxembourg, le 08-02-2023

Personne en charge du dossier:  
Jean-Luc Schleich  
☎ 247 - 82954

SCL: PET 1862 – 85 / sp

Objet : Pétition n° 1862 – Limiter la vitesse à 30km/h dans les rues partagées entre véhicules motorisés et autres usagers, plus vulnérables.

Monsieur le Président,

Comme suite à vos demandes des 22 septembre 2021 et 10 janvier 2023, j'ai l'honneur de vous faire parvenir en annexe la prise de position de Monsieur le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics à l'égard de la pétition n° 1862 relative à l'objet sous rubrique.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.

Le Ministre aux Relations  
avec le Parlement



Marc Hansen

**Prise de position de Monsieur François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, à la pétition n° 1862 du 20 avril 2021 de Monsieur Jeannot Mersch, concernant la limitation de la vitesse à 30 km/h dans les rues partagées entre véhicules motorisés et usagers vulnérables**

L'initiateur de la pétition demande de fixer la vitesse maximale autorisée d'office à 30 km/h partout où les véhicules motorisés empruntent les mêmes parties de la voie publique que les usagers plus vulnérables tels que les piétons et les cyclistes, ceci afin d'éviter les accidents graves voir mortels et afin de promouvoir la mobilité active. Il concède que la vitesse puisse rester à 50 km/h, et même 70 km/h, sur certaines routes où des limitations à 30 km/h ne font pas de sens, comme par exemple sur les routes étatiques de transit et de liaison.

Le pétitionnaire argumente que la limite générale de la vitesse à 30 km/h dans les quartiers résidentiels et aux alentours des écoles aiderait à éviter les accidents graves.

La réduction de la vitesse engendrerait en effet de nombreux effets positifs, tel qu'une amélioration de l'accessibilité pour les personnes âgées et à mobilité réduite, des conséquences moins graves pour les piétons et les cyclistes en cas d'accident ainsi qu'une relance de la mobilité active contribuant à son tour à une amélioration de la santé de la population.

La limite générale de 50 km/h à l'intérieur des agglomérations est fixée par l'article 139 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques (Code de la route).

Toutefois, l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques prévoit que les communes puissent édicter des règlements communaux de circulation.

Ainsi, il appartient aux communes de prendre l'initiative d'introduire de nouvelles mesures telles que des zones à 30 km/h ou encore des zones résidentielles ou de rencontre limitées à 20 km/h.

Actuellement, plus de 80% des communes du Luxembourg ont introduit des zones à 30 km/h ce qui démontre une tendance croissante vers des espaces de plus en plus apaisés, notamment aux abords des écoles.

Il convient de signaler que depuis quelques années, les communes peuvent demander de réduire la vitesse à 30 km/h, voire même dans certains cas à 20 km/h sur des tronçons de la voirie étatique. Une analyse préalable détermine au cas par cas le but recherché par l'apaisement routier afin d'identifier au mieux les mesures appropriées pour y parvenir. La réduction de la vitesse est une mesure qui ne peut toutefois être envisagée comme une mesure isolée, mais plutôt comme faisant partie d'un concept global d'apaisement du trafic. Ce concept doit en effet viser à améliorer la sécurité routière, notamment celle des piétons et des cyclistes, et à adapter l'aménagement urbain en donnant une meilleure qualité de vie à tous ceux qui en bénéficient.

Ainsi une réduction de la vitesse peut être envisagée lorsque les tronçons en question sont fortement sollicités par des flux élevés de piétons/cyclistes. C'est pourquoi l'aménagement d'un tronçon limité à 30 km/h est d'office possible à la hauteur des établissements scolaires comme les écoles fondamentales, les lycées, les maison relais par exemple.

Avec la mise en œuvre de la classification fonctionnelle du réseau routier telle que décrite par le Plan National de Mobilité 2035, chaque tronçon de route pourra être aménagé selon sa fonction dans le réseau routier. Ainsi, les règles précitées relatifs aux tronçons de la voirie étatique, qui exigent que la commune justifie l'apaisement de trafic, et cela sur un tronçon d'une longueur limitée à deux cents mètres, ne seront désormais applicables que sur les routes étatiques dites « de liaison ». Pour ce qui est des « routes de distribution », qui constituent la traversée principale surtout dans de nombreuses localités de petite envergure, et qui, du point de vue national, jouent un rôle subordonné dans le réseau routier, les communes auront désormais la possibilité de demander une réduction de la vitesse à 30 km/h sur un tronçon non limité.

Toutefois, le seul remplacement des panneaux de signalisation ne constitue pas une mesure d'apaisement efficace. Pour réduire, le cas échéant, la vitesse effective du trafic motorisé et augmenter ainsi la sécurité des piétons et cyclistes, des mesures constructives d'apaisement sont également à mettre en place à chaque fois.