



Luxembourg, le 24 août 2023

**Monsieur Marc Hansen
Ministre aux Relations avec
le Parlement**

**Service Central de Législation
Luxembourg**

Objet : Pétition n° 2830 – Modification du code de la route afin de fluidifier le trafic dans un rond-point à minimum deux voies de circulation

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous communiquer en annexe la prise de position du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics, concernant la pétition N° 2830 de Monsieur Jean-Claude Patricio Leonardo, tout en vous priant de bien vouloir en assurer la transmission à Monsieur le Président de la Chambre des Députés.

Recevez, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments distingués.

**François Bausch
Ministre de la Mobilité
et des Travaux publics**

Prise de position de Monsieur François BAUSCH, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, à la pétition n° 2830 de Monsieur Jean-Claude Patricio Leonardo intitulée « Modification du code de la route afin de fluidifier le trafic dans un rond-point à minimum deux voies de circulation »

Le pétitionnaire propose de modifier les dispositions de notre Code de la Route de sorte à prescrire exactement le comportement à adopter dans les ronds-points, ceci notamment en vue d'assurer une circulation fluide et d'éviter des infrastructures importantes comme les « turbo-ronds-points ». Les prescriptions s'appliqueraient aux ronds-points de plus d'une voie de circulation à l'instar du modèle que le pétitionnaire a observé au Portugal.

Le Code de la Route luxembourgeois ne prévoit effectivement pas de règles particulières pour l'utilisation d'un rond-point. Celui-ci se compose en fait uniquement des voies de circulation qui forment un cercle. Le signal D,3 (rond, bleu, avec trois flèches) indique aux conducteurs la direction du mouvement qu'ils sont obligés de suivre. Au sens strict, il n'y a ni entrée ni sortie. Par défaut, la voie extérieure, c'est-à-dire la voie de droite, est considérée comme une voie de circulation avec une série d'intersections. La priorité de cette voie par rapport aux routes adjacentes qui y débouchent (équivalent au principe de fonctionnement d'un rond-point) est obtenue en ajoutant sur ces routes le signal B,1 (« Cédez le passage ») afin d'éviter notamment la situation de la « priorité à droite ».

A l'intérieur du rond-point sont juxtaposées plusieurs voies de circulation dans le même sens et le passage d'une voie à l'autre se fait selon les règles habituelles, à savoir :

- Sur une chaussée à plus d'une voie de circulation dans le même sens, le conducteur qui circule sur la voie de droite ne doit pas, en obliquant vers la gauche, couper la marche aux conducteurs qui circulent à sa gauche. Le conducteur qui circule sur la voie la plus rapprochée du milieu de la chaussée ne doit pas, en obliquant vers la droite, couper la marche aux conducteurs qui circulent à sa droite (art. 136.).
- Le conducteur d'un véhicule qui a l'intention d'effectuer un changement de voie de circulation, doit indiquer clairement son intention et suffisamment à temps au moyen de l'indicateur de direction. L'indication doit être donnée pendant toute la durée de la manœuvre et cesser dès que la manœuvre est terminée (art. 134.).

La réglementation précitée traduit les prescriptions prévues par les conventions internationales en la matière.

Alors qu'il n'est pas exprimé dans le Code de la Route, il est cependant recommandé de n'utiliser la voie de droite qu'immédiatement avant de s'engager dans la sortie du rond-point. Ainsi, si l'on veut quitter le rond-point par la première voie de sortie, il faut prendre immédiatement la voie de droite. Si l'on veut quitter le rond-point par l'une des autres voies de sortie, on prend une autre voie et on s'approche de la voie de sortie visée en changeant de voie progressivement.

Au Portugal, comme le signale le pétitionnaire, ces dispositions ont effectivement été intégrées dans la réglementation routière.

De plus, une règle supplémentaire s'y applique pour obliger les conducteurs à respecter ce principe : Si l'on n'a pas quitté le rond-point après s'être engagé sur la voie de droite, on doit céder le passage aux conducteurs venant de gauche à la sortie suivante.

Selon le pétitionnaire, cette approche semble fonctionner et permettrait d'éviter une utilisation excessive de la voie extérieure des ronds-points.

D'une manière générale, la proposition du pétitionnaire présente un certain intérêt, mais la question se pose de savoir si la modification du Code de la Route au Luxembourg est une option dans ce cas, en tenant compte du fait que

- un bon nombre des accidents mortels ou graves sont dus à l'inobservation des priorités, et partant il est déconseillé en général de modifier les règles de la circulation y relatives si cela n'est pas absolument nécessaire.

- les ronds-points habituels avec un faible volume de trafic ne posent actuellement pas de problèmes insurmontables et sont conformes aux conventions internationales (à noter encore qu'au Portugal les véhicules lents peuvent s'engager toujours sur la voie extérieure).

- les grands ronds-points à fort trafic sont et seront équipés de turbo-ronds-points et de feux de signalisation. L'utilisation de feux de signalisation à l'intérieur du rond-point est similaire au principe portugais de la « priorité à gauche » aux sorties, mais permet de diriger le trafic de manière beaucoup plus dynamique en fonction de la situation.

Des ronds-points, obligeant les utilisateurs à s'engager sur la bonne voie dès l'entrée dans les ronds-points au dépit de ne pas pouvoir prendre la sortie souhaitée au cas contraire, peuvent faire partie de l'éventail d'options à considérer lors de la construction respectivement d'un réaménagement d'un croisement. Leur conception devra prendre en compte, le cas échéant, comme pour tout autre croisement les besoins de l'ensemble des usagers de la route notamment ceux des transports publics, poids lourds, piétons et cyclistes.