

CONSTRUCTION DES ROUTES ET VOIRIE

2016

TEXTES COORDONNÉS À JOUR AU 18 SEPTEMBRE 2001

Recueil réalisé par le

MINISTÈRE D'ÉTAT - SERVICE CENTRAL DE LÉGISLATION

www.legilux.lu

Sommaire

CONSTRUCTION DES ROUTES

Loi du 17 décembre 1853 autorisant la vente de parcelles domaniales	3
Loi du 22 juillet 1952 portant approbation des Actes de la Conférence des Nations Unies sur les transports routiers automobiles, signés à Genève, le 19 septembre 1949, des Accords européens sur la signalisation routière et sur les dimensions et poids des véhicules ainsi que de la Déclaration sur la construction de grandes routes de trafic international, signés à Genève, le 16 septembre 1950	3
Règlement grand-ducal du 6 mars 1968 concernant la direction du service administratif du Fonds des routes	9
Règlement grand-ducal du 14 juillet 1971 concernant l'institution et le fonctionnement du comité d'acquisition prévu par l'article 13 de la loi du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes (tel qu'il a été modifié)	9
Règlement grand-ducal du 17 janvier 1977 établissant les critères pour la fixation des points kilométriques délimitant les agglomérations en exécution de la loi du 17 juin 1976 portant limitation des accès à la voirie de l'État	10

VOIRIE

Décret du 7-14 octobre 1790 qui règle différents points de compétence des corps administratifs en matière de grande voirie (Extrait)	12
Ordonnance impériale du 10 mai 1794 sur la police des grandes routes dans le Duché de Luxembourg (Extraits)	12
Décret du 18 août 1810 relatif au mode de constater les contraventions en matière de grande voirie, de poids des voitures et de police sur le roulage (Extrait)	13
Arrêté du Commissaire général du gouvernement dans le département des forêts du 4 novembre 1814 relatif à la conservation des grandes routes (Extraits)	13
Règlement grand-ducal du 11 octobre 1977 portant désignation des agents de l'administration des services techniques de l'agriculture chargés de rechercher et de constater les infractions en matière de police des cours d'eau et de voirie rurale (Extrait: Art. 1 ^{er})	14

Voir également:

[Constitution: Art. 99](#)

CONSTRUCTION DES ROUTES

Loi du 17 décembre 1853 autorisant la vente de parcelles domaniales.

(Mém. 102 du 29 décembre 1853, p. 898)

Article unique.

Le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg est autorisé à vendre, au profit de la caisse de l'Etat, soit par adjudication publique, soit sur des soumissions présentées par des propriétaires riverains, aux clauses et conditions qu'il arrêtera, les propriétés appartenant à l'Etat, et que les constructions de routes ou sections de routes nouvelles ont laissé disponibles.

Le relevé des propriétés à vendre sera publié par le Mémorial législatif et administratif, au moins quinze jours avant la vente.

Loi du 22 juillet 1952 portant approbation des Actes de la Conférence des Nations Unies sur les transports routiers automobiles, signés à Genève, le 19 septembre 1949, des Accords européens sur la signalisation routière et sur les dimensions et poids des véhicules ainsi que de la Déclaration sur la construction de grandes routes de trafic international, signés à Genève, le 16 septembre 1950.

(Mém. 51 du 5 août 1952, p. 921)

Article unique.

Sont approuvés:

(...)

8. la Déclaration sur la construction de grandes routes de trafic international, signée à Genève, le 16 septembre 1950.

Déclaration sur la construction de grandes routes de trafic international

Les soussignés, dûment autorisés,

Réunis sous les auspices de la Commission économique pour l'Europe,

Conscients de la nécessité de développer en Europe le trafic routier international,

Considérant que, pour resserrer les relations entre les pays européens, il importe de prévoir un plan coordonné de construction ou de reconstruction de routes adaptées aux exigences du trafic international,

1. Déclarent qu'ils adoptent le projet de réseau routier tel qu'il est décrit à l'annexe I ci-jointe, à titre de plan concerté de construction ou de reconstruction de routes d'intérêt international qu'ils se proposent d'entreprendre dans le cadre de leur programme national de travaux publics ou suivant les possibilités de financement international.
2. Les soussignés déclarent en outre que la construction ou la reconstruction des routes visées à l'annexe I seront effectuées conformément aux caractéristiques fondamentales prévues au titre A de l'annexe ci-jointe et s'engagent à veiller à ce que ces routes soient pourvues, éventuellement avec le concours d'organismes privés, des services auxiliaires prévus au titre B de ladite annexe.
3. Les routes visées à l'annexe I seront identifiées au moyen d'un signal spécial dont les caractéristiques sont données à l'annexe III.
4. La présente déclaration sera ouverte jusqu'au 30 juin 1951 à la signature et, après cette date, à l'adhésion de tous les pays participant aux travaux de la Commission économique pour l'Europe.
5. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général des Nations Unies qui en donnera notification à tous les pays visés au point 4 ci-dessus.
6. La présente déclaration entrera en vigueur le jour de sa signature.
7. L'original de la présente déclaration sera déposé auprès du Secrétaire général des Nations Unies qui en délivrera une copie certifiée conforme à chacun des pays visés au point 4 ci-dessus.
8. Lorsqu'un des pays signataires ou adhérents désirera apporter une modification à l'une des annexes ci-jointes, il demandera que soit convoquée, sous les auspices de la Commission économique pour l'Europe ou de tout autre organisme qui viendrait à lui être substitué, une réunion de tous les pays signataires ou adhérents.

Fait à Genève, en un seul exemplaire, en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi, le seize septembre mil neuf cent cinquante.

(Suivent les signatures)

ANNEXE I

Liste et Numéros des Routes du Réseau International

A. – GRANDES ROUTES DE TRAFIC INTERNATIONAL

(...)

E9 Amsterdam – La Haye – Bâle – Gênes:

Amsterdam–Utrecht–Eindhoven–Maastricht–Liège–Bastogne–Arlon–Luxembourg–Metz–Sarrebouurg–Strasbourg–Mulhouse–Bâle–Olten–Lucerne–Arth–Andermatt–Lugano–Chiasso–Côme–Milan–Casteggio–Tortona–Serravalle–Gênes.

B. – EMBRANCHEMENTS ET ROCADES

(...)

E42 Sarrebruck–Luxembourg–Echternach–(Cologne).

(...)

ADJONCTIONS ET MODIFICATIONS

proposées par les Gouvernements de l'Autriche, de la France, de l'Italie, de la Turquie et de la Yougoslavie, ainsi que par les autorités d'occupation des zones occidentales d'Allemagne, approuvées le 18 avril 1951 par les cinq Etats signataires de la Déclaration (Belgique, France, Luxembourg, Pays-Bas et Royaume-Uni).

(...)

2. – Modifications

ALLEMAGNE

E 42 Sarrebruck–Luxembourg–Echternach–Bitbourg–Pruem–Euskirchen–Cologne.

(...)

ANNEXE II

Conditions auxquelles doivent répondre les Grandes Routes de Trafic International

A. – CARACTÉRISTIQUES DES GRANDES ROUTES DE TRAFIC INTERNATIONAL

I. – Généralités

1. Les caractéristiques fondamentales des grandes routes de trafic international, désignées ci-après «routes internationales», s'appliquent à ces routes en rase campagne, ainsi que, sauf dispositions contraires, aux parties de ces routes situées dans les agglomérations.

2. Densité de la circulation

Les routes doivent être construites en fonction de la densité de la circulation. En vue de déterminer cette densité, la trentième heure de pointe, c'est-à-dire le débit horaire à atteindre pendant au moins trente heures au cours de l'année, servira de base.

II. – Routes

1. Chaussées et leur largeur

Les routes internationales rentreront dans l'une des catégories suivantes:

a) *Catégorie I:* routes ayant une chaussée de 7 m de large, à deux voies de circulation de 3,5 m, étant entendu que cette dimension pourra être ramenée exceptionnellement à 6 m pour les routes des régions montagneuses.

Sur les routes de cette catégorie où le trafic est mixte, le volume maximum autorisé ne devrait pas dépasser 600 véhicules par heure, étant entendu qu'une augmentation raisonnable de ce chiffre est permise pour les routes exclusivement réservées à la circulation automobile ou pour les routes dont l'aménagement se heurterait à des difficultés spéciales.

Le chiffre de 600 véhicules par heure repose sur l'hypothèse que la vitesse maximum d'écoulement serait de 55 km pendant l'heure de pointe considérée. Il s'applique à un trafic ne comportant pas un trop grand nombre de véhicules lourds ou lents. Si la vitesse du débit des véhicules augmentait pendant les heures de pointe, le chiffre de 600 véhicules devrait être réduit en conséquence.

b) *Catégorie II:* routes à deux chaussées, chacune large de 7 m au moins, séparées par un terre-plein central, chaque chaussée comportant deux voies de circulation, ainsi que des bas côtés stabilisés si nécessaire.

En principe, il y aura lieu de construire des routes de la catégorie II lorsque la densité du trafic excède le chiffre indiqué au paragraphe 1, a).

c) *Catégorie III* (provisoire): en tenant compte de considérations topographiques, économiques et financières, il sera nécessaire d'admettre, à titre provisoire, des routes à trois voies de circulation, d'une largeur de 10,5 m, exceptionnellement de 9 m. Les trois voies devront être clairement indiquées sur ces routes, sauf dans les virages et au sommet des côtes où la circulation doit, si besoin est, être canalisée en deux voies munies de démarcations.

2. Bombements dans les sections rectilignes

Le profil en travers de la chaussée sera constitué par un ou deux plans. Quand ce profil se composera de deux plans, on pourra les raccorder sur l'axe de la route par une courbe sur une distance de 2 m au plus. Dans les sections rectilignes de la route, l'inclinaison des plans devra être aussi faible que le permet l'évacuation rapide des eaux en tenant compte à la fois de la pente longitudinale et de la rugosité de la surface. Cette inclinaison sera au maximum de 3 pour 100, sauf dans les caniveaux où elle pourra être portée à 4 pour 100.

3. Pistes pour cyclistes et piétons

En plus des chaussées, des pistes spéciales pour la circulation des cyclistes et des piétons devront être aménagées lorsque la densité de cette circulation ou de tous autres types de circulation l'exige.

4. Pentes

Il convient de distinguer le cas d'une route internationale en plaine ou en pays peu accidenté de celui d'une route internationale en pays montagneux.

Dans le premier cas, la pente ne devrait pas dépasser en général 5 pour 100, chiffre qui peut exceptionnellement être porté à 6 pour 100 sur de courts tronçons.

Dans le second cas, la pente ne devrait pas dépasser 8 pour 100, chiffre qui peut être exceptionnellement porté à 10 pour 100.

5. Tracé

Une même route devrait être décomposée, quant au tracé, en sections successives, suffisamment longues, individuellement assez homogènes pour que chacune soit caractérisée par des normes essentielles déterminées.

Le tracé d'ensemble doit être établi de manière que le passage des caractéristiques d'une section à celles des sections voisines se fasse, s'il n'a pas lieu en un point géographique bien défini, une ville importante par exemple, sur une zone restreinte et avec une certaine progressivité surtout en matière de rayons de courbure des virages.

On distingue trois classes de sections:

Première classe

Cas d'un tracé en terrain facile ou peu accidenté, avec quelques agglomérations et croisements pouvant nécessiter une certaine attention.

Les caractéristiques à retenir sont les suivantes:

Vitesse de marche: de 100 à 120 km/h.

Rayon de courbure en plan: normal 500 m; minimum 300 m.

Distance de visibilité¹: normale 230 m; minimum 150 m.

Rayon de courbure du profil en long aux sommets: normal 5 000 m; minimum 2 500 m.

Deuxième classe

Cas d'un tracé en pays accidenté, assez vallonné, où le rayon minimum de 300 m n'est pas susceptible d'être admis en raison de l'importance des dépenses qu'entraînerait son adoption.

Les caractéristiques à retenir sont les suivantes:

Vitesse de marche de 80 km/h.

Rayon de courbure en plan: normal 300 m; minimum 200 m.

Distance de visibilité¹: normale 150 m; minimum 110 m.

Rayon de courbure du profil en long aux sommets: normal 2 500 m; minimum 1 200 m.

Troisième classe

Cas d'un tracé dans une région particulièrement difficile, par exemple en pays de montagne.

Les caractéristiques à retenir sont les suivantes:

Vitesse de marche de 60 km/h.

Rayon de courbure en plan: normal 200 m; minimum 100 m.

Distance de visibilité¹: normale 110 m; minimum 60 m.

Rayon de courbure du profil en long aux sommets: normal 1 000 m; minimum 400 m.

Il est entendu que, dans le cas de traversée d'un pays particulièrement difficile, il pourra être admis pour des sections exceptionnelles des rayons et des distances de visibilité inférieurs à ceux qui résultent du tableau précédent. Une condition devra néanmoins être toujours observée; c'est celle de la possibilité pour deux véhicules des plus grandes dimensions admises de se croiser dans les courbes du plus petit rayon.

¹ C'est-à-dire distance de visibilité au voisinage des sommets pour un conducteur dont l'œil est à 1,35 m au-dessus de la chaussée d'un obstacle de 0,1 m d'épaisseur placé sur cette chaussée.