

Projet de règlement grand-ducal modifiant

1) l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques,

2) le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points.

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Vu la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ;

Les avis de la Chambre de commerce et de la Chambre des métiers ayant été demandés ;

Notre Conseil d'Etat entendu ;

Sur le rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, de Notre Ministre de la Sécurité intérieure et de Notre Ministre de la Justice, et après délibération du Gouvernement en conseil ;

Arrêtons:

Chapitre 1^{er} - Modification de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques

Art. 1^{er}. À l'article 2 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, ci-après « l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 », sont apportées les modifications suivantes :

1. La rubrique 1.21. est remplacée par le texte suivant :

« 1.21. a) *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, qui est signalée comme telle et qui doit être empruntée par les conducteurs de cycles.

b) *Piste cyclable conseillée* : 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, qui est signalée comme telle et dont l'utilisation n'est pas obligatoire pour les conducteurs de cycles. » ;

2. La rubrique 1.22. est remplacée par le texte suivant :

« 1.22. *Voie cyclable obligatoire* : voie de circulation d'une chaussée, qui est réservée à la circulation des cycles, qui est signalée comme telle et séparée du reste de la chaussée par une ligne continue et qui doit être empruntée par les conducteurs de cycles. » ;

3. Il est ajouté, après la rubrique 1.23., une nouvelle rubrique 1.24. qui prend la teneur suivante :

« 1.24. *Rue cyclable* : chaussée destinée mais non réservée à la circulation des cycles. » ;

4. Les rubriques actuelles 1.24. à 1.32. sont respectivement renumérotées 1.25. à 1.33. ;

5. La rubrique 1.24. ancienne, devenue la rubrique 1.25., est remplacée par le texte suivant :

« 1.25. a) *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, qui est signalée comme telle et qui doit être empruntée par les conducteurs de cycles et les piétons.

b) *Chemin conseillé 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, qui est signalée comme telle et dont l'utilisation n'est pas obligatoire pour les cycles. » ;

6. La rubrique 1.25. ancienne, devenue la rubrique 1.26., est remplacée par le texte suivant :

« 1.26. *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 ou d'un chemin conseillé pour cyclistes et piétons sont assimilés aux trottoirs. ».

Art. 2. À l'article 43*bis*, au point 2, l'alinéa 4 est supprimé.

Art. 3. À l'article 73, à l'alinéa 1, la dernière phrase est remplacée par le texte suivant :

« Peuvent également conduire un cycle les enfants de moins de 13 ans qui se trouvent dans une des situations énumérées à l'article 162*bis*. ».

Art. 4. À l'article 103, l'alinéa 1 est remplacé par le texte suivant :

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

Art. 5. À l'article 104, au point 2, la lettre d) est remplacée par le texte suivant :

« d) les usagers autres que ceux autorisés à emprunter soit une piste cyclable obligatoire, soit une piste cyclable conseillée, soit une voie cyclable obligatoire, soit un chemin obligatoire pour cyclistes et piétons, soit un chemin conseillé pour cyclistes et piétons, soit un chemin pour cavaliers, soit une chaussée ou une voie de circulation pourvues des signaux D,10 ou D,11, soit un trottoir,

peuvent traverser ceux-ci pour accéder aux propriétés riveraines ou à des emplacements de stationnement non autrement accessibles ou pour quitter ceux-ci, à condition de céder le passage aux usagers qui circulent sur les parties de la voie publique qu'ils traversent, conformément à l'article 136, sous 5.; les piétons peuvent traverser une partie réservée de la voie publique pour rejoindre une autre partie de la voie publique, à condition de céder le passage aux usagers qui circulent sur les parties de la voie publique qu'ils traversent et de respecter par ailleurs les règles relatives à la circulation du présent arrêté, notamment celles de l'article 162 ; les conducteurs peuvent traverser un trottoir lorsqu'à une intersection ce trottoir sépare une voie publique où la vitesse maximale autorisée n'excède pas 30 km/h de la voie publique sur laquelle elle débouche, à condition de s'approcher du trottoir à vitesse modérée conformément à l'article 137, sous 1., et de céder le passage aux usagers qui circulent sur les parties de la voie publique qu'ils traversent, conformément à l'article 136, sous 5. ».

Art. 6. À l'article 107 sont apportées les modifications suivantes :

1. À la rubrique IV, au point 5a, l'alinéa 1 est remplacé par le texte suivant :

« 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 doivent emprunter ce chemin, si celui-ci longe une chaussée ou un chemin pour cavaliers et va dans la même direction. Cette obligation ne s'applique pas aux conducteurs de cycles qui circulent dans un contexte d'entraînement sportif. »

2. À la rubrique V, le point 2 est remplacé par le texte et les illustrations suivants :

« 2. Présignalisation d'une route sans issue



E,2a

E,2b

E,2c

Le présignal E,2a ou E,2b indique une voie publique sans issue. Le symbole figurant sur ce signal peut être modifié pour répondre à la configuration des lieux. La barre rouge peut être remplacée par un signal d'interdiction ou de restriction.

Le présignal E,2c indique une voie publique sans issue, excepté pour les conducteurs de cycles. Le symbole figurant sur ce signal peut être modifié pour répondre à la configuration des lieux.» ;

3. À la même rubrique V, le point 13 est remplacé par le texte et les illustrations suivants :

« 13. Route sans issue



E,14

Le signal E,14 indique une impasse, une voie publique qui est impraticable ou qui se termine en chemin de terre ou en voie sur laquelle la circulation est interdite par un signal d'interdiction ou de restriction.

Si les dispositions ne s'appliquent pas aux piétons et aux conducteurs de cycles ou à une de ces catégories d'usagers seulement, le signal porte le symbole de cette ou de ces catégories d'usagers.» ;

4. À la même rubrique V, après le point 17, sont insérés les nouveaux points 17a. et 17aa. qui prennent les teneurs suivantes :

« 17a. Rue cyclable



E,18a

Le signal E, 18a indique l'endroit à partir duquel s'appliquent les règles spéciales de circulation dans les rues cyclables.

17aa. Fin d'une rue cyclable



E,18aa

Le signal E, 18aa indique l'endroit à partir duquel les règles spéciales de circulation dans les rues cyclables cessent d'être applicables. » ;

5. À la même rubrique V, après le point 47, sont insérés les nouveaux points 48, 49 et 50 qui prennent les teneurs suivantes :

« 48. Piste cyclable conseillée



F,19a

F,19aa

Le signal F,19a indique aux conducteurs de cycles que la piste 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 ne sont pas obligés d'emprunter cette voie publique ou cette partie de voie publique.

Le signal F,19aa indique la fin d'une piste cyclable conseillée.

49. Chemin conseillé pour cyclistes et piétons



F,20a

F,20aa



F,20b

F,20ba

Le signal F,20a ou F,20b 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 d'emprunter.

Les conducteurs de cycles ne sont pas obligés d'emprunter ce chemin.

Le signal F,20a indique en plus aux conducteurs de cycles et aux piétons utilisant ce chemin 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 est à emprunter 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 F,20b 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.

Les signaux F,20ab ou F,20bb indiquent la fin d'un chemin conseillé pour piétons et cyclistes.

50. Zone de protection eau potable



F,21a

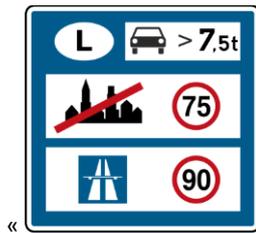
F,21aa

Le signal F,21a indique aux conducteurs transportant des substances dangereuses pour l'eau le début d'une zone de protection des masses d'eau ou parties de masses d'eau servant de ressource à la production d'eau destinée à la consommation humaine et qu'ils sont invités à se comporter de manière particulièrement prudente, afin de prévenir la détérioration de l'état des eaux.

Le signal F,21aa indique aux conducteurs transportant des substances dangereuses pour l'eau la fin d'une zone de protection des masses d'eau ou parties de masses d'eau servant de ressource à la production d'eau destinée à la consommation humaine. » ;

6. À la même rubrique V, l'actuel point 48 et l'actuel signal F,19 sont respectivement renumérotés 51 et F,22 ;

7. À la même rubrique V, le point 48 ancien, devenu le point 51, est complété par l'illustration et le texte suivants :



F,23

Le signal F,23 indique les vitesses maximales autorisées qui sont en général applicables sur la voie publique pour les conducteurs de véhicules automoteurs dont la masse maximale autorisée dépasse 7,5 tonnes, sans préjudice des dispositions de l'article 139. »

8. À la même rubrique V, aux Dispositions générales concernant les signaux d'indication, le chiffre 9) est remplacé par le texte suivant :

« Les côtés horizontaux des signaux E,11a à E,21b et E,27a à F,21aa sont au minimum de 400mm en agglomération, de 600mm hors agglomération et de 800mm sur autoroute.

Ces dimensions peuvent être réduites sur les voies publiques réservées à la circulation des cyclistes ou à la circulation des cyclistes et des piétons ainsi que dans des cas exceptionnels sur les autres voies, en fonction notamment de la situation particulière des lieux et des besoins de la sécurité de la circulation. »

Art. 7. À l'article 109, le point 2 est remplacé par le texte suivant :

« 2. Le feu orange clignotant, qui peut se présenter également sous la forme d'une flèche ou d'un symbole, indique la prudence.

Le feu orange clignotant qui se présente sous la forme du symbole du cycle orange complété par une flèche orange sur fond noir, indique aux conducteurs de cycles, lorsqu'affiché simultanément avec le signal rouge, l'autorisation de franchir le signal rouge selon l'orientation de la flèche, sous réserve de céder le passage aux piétons qui traversent la chaussée et aux conducteurs qui circulent dans les deux sens sur la chaussée dont ils s'approchent.

Aux passages pour piétons et aux passages pour piétons et cyclistes, ainsi qu'aux gués pour piétons et aux gués pour piétons et cyclistes non situés aux intersections, les feux sont éteints pour les piétons et conducteurs de cycles qui traversent la chaussée, lorsque le feu orange clignotant est affiché à l'intention des conducteurs de véhicules et d'animaux qui circulent sur cette chaussée. ».

Art. 8. À l'article 110, au paragraphe 2, la lettre e) est remplacée par le texte suivant :

« e) Les lignes continues, qui délimitent les voies cyclables obligatoires ou qui séparent la voie cyclable et le chemin pour piétons sur un chemin obligatoire pour cyclistes et piétons indiqué par le signal D,5a ou sur un chemin conseillé pour cyclistes et piétons indiqué par le signal F,20a.».

Art. 9. À l'article 125 sont apportées les modifications suivantes :

1. L'alinéa suivant est inséré entre les alinéas 2 et 3 :

« La distance latérale minimale à observer par le conducteur d'un véhicule automoteur lorsqu'il dépasse un cycle est d'au moins 1,5 mètre. » ;

2. L'alinéa 4 ancien, devenu l'alinéa 5, est remplacé par le texte suivant :

« Sur les chaussées ayant au moins deux voies de circulation réservées à la circulation dans le sens qu'il suit, le conducteur qui est amené à effectuer une nouvelle manœuvre de dépassement aussitôt ou peu après avoir regagné la place prescrite à l'alinéa précédent peut, pour exécuter cette manœuvre et à condition de ne pas gêner les conducteurs de véhicules plus rapides qui le suivent, rester sur la voie de circulation qu'il a empruntée pour le premier dépassement. ».

Art. 10. À l'article 126, au point 1, est ajoutée la lettre o) qui prend la teneur suivante :

« o) dans les rues cyclables, en tant que conducteur d'un véhicule automoteur.».

Art. 11. À l'article 136, au point 2, la lettre c) est complétée par un nouveau tiret qui prend la teneur suivante :

« - d'une voie publique ou d'une partie de la voie publique en traversant un trottoir.».

Art. 12. À l'article 137, au point 1, l'alinéa suivant est inséré entre les alinéas 1 et 2 :

« Les conducteurs qui traversent un trottoir conformément à l'article 104, sous d), doivent s'y approcher à vitesse modérée. ».

Art. 13. À l'article 139, au point 2, sont apportées les modifications suivantes :

1. Il est ajouté après la lettre a) une nouvelle lettre b) qui prend la teneur suivante :

« b) dans les rues cyclables

- à 30 km/h pour tous les véhicules ; ».

2. Les lettres b), c) et d) actuelles sont renommées respectivement c), d) et e).

Art. 14. À l'article 160, au point 2, la lettre d) est remplacée par le texte suivant :

« d) Ils doivent se mettre en file:

1. dans les virages, à l'approche du sommet d'une côte ainsi que sur les passages à niveau et à leur approche ;

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

3. à l'intérieur d'une agglomération aux endroits où la vitesse maximale autorisée est supérieure ou égale à 50 km/h, lorsqu'ils sont dépassés ou lorsqu'ils doivent s'attendre à être dépassés par un véhicule automoteur ;

4. lorsqu'ils occasionnent sans nécessité une gêne excessive pour les autres usagers de la route. ».

Art. 15. À l'article 162*bis* sont apportées les modifications suivantes :

1. Au point 1, l'alinéa 2 est remplacé par le texte suivant :

« Toutefois, les enfants âgés de moins de 13 ans peuvent jouer sur les trottoirs, les chemins pour piétons obligatoires, les chemins obligatoires pour cyclistes et piétons, les chemins conseillés pour cyclistes et piétons, les chemins de terre, les chemins des parcs publics ainsi que dans les zones résidentielles et les zones piétonnes, à condition de ne pas gêner ou de ne pas mettre en danger les autres usagers. » ;

2. Le même point 1 est complété par un nouvel alinéa qui prend la teneur suivante :

« Dans le contexte du présent article, un ou plusieurs enfants peuvent se faire accompagner d'une personne plus âgée au maximum. » ;

3. Au point 2, l'alinéa 1 est remplacé par le texte suivant:

« 2. L'utilisation, par des piétons âgés de 13 ans ou plus, de 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 inlineskates, est interdite sur la voie publique. Toutefois, sur les parties de la voie publique munies des signaux C,2, D,4, D,5, D,5a, D,5b, E,25a, E,27a, F,19a, F,20a ou F,20b, l'utilisation de ces dispositifs peut être autorisée par le panneau additionnel du modèle 6b sur la base d'un règlement dûment approuvé. Cette autorisation vise également les enfants de moins de 13 ans, dès lors qu'ils sont accompagnés d'une personne âgée de 15 ans au moins. ».

Art. 16. Il est inséré un nouvel article 162*quinquies* qui prend la teneur suivante:

« **Art. 162*quinquies*.** Dans les rues cyclables les règles suivantes sont d'application:

- a) les conducteurs de cycles peuvent utiliser toute la largeur de la voie de circulation;
- b) l'accès est interdit dans les deux sens aux conducteurs de véhicules automoteurs, à l'exception des riverains et de leurs fournisseurs ;
- c) la circulation des véhicules automoteurs qui y ont accès peut être limitée dans le temps, et les autorités communales compétentes peuvent obliger les conducteurs des véhicules automoteurs qui y ont accès, à être munis d'un signe distinctif particulier qu'elles délivrent à ces fins;
- d) les déplacements des véhicules automoteurs doivent se faire par le trajet le plus court;
- e) les conducteurs de véhicules automoteurs ne doivent pas dépasser un autre véhicule, ni mettre en danger, ni gêner les conducteurs de cycles et ils doivent s'arrêter en cas de besoin;
- f) le stationnement des véhicules est interdit, sauf aux endroits signalés ou marqués comme emplacements de stationnement ou de parage. ».

Chapitre 2 - Modification du règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points

Art. 17. À l'article 1^{er} du règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points, ci-après « le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 », l'alinéa 2 est remplacé par le texte suivant :

« La détermination des parts des communes dans le montant total des avertissements taxés décernés du chef des infractions reprises aux rubriques 107-39 à 107-45 du catalogue annexé se fait annuellement au prorata des avertissements taxés de l'espèce décernés sur le territoire des communes concernées par les membres de la police grand-ducale; la police grand-ducale tient à cet effet la statistique afférente et en adresse à la fin de chaque année une copie comportant des données dépersonnalisées au ministre ayant les Finances dans ses attributions. ».

Art. 18. La partie A. de l'annexe I « Catalogue des avertissements taxés » qui figure en annexe du règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 est modifiée comme suit :

1. À la rubrique 43bis, l'infraction -21 est supprimée ;
2. À la même rubrique 43bis, les infractions actuelles -22 à -33 sont renumérotées respectivement -21 à -32 ;
3. À la rubrique 104 sont insérées les nouvelles infractions -06 et 07 qui prennent les teneurs suivantes :

«

Référ. aux articles	Nature de l'infraction	Montant de la taxe				Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955
		I	II	III	IV	
(104) -06	Défaut pour un conducteur qui traverse un trottoir de s'y approcher à vitesse modérée			74		
-07	Défaut pour un conducteur qui traverse un trottoir de céder le passage aux piétons				145	2

» ;

4. À la rubrique 125 est insérée, après l'infraction -07, une nouvelle infraction -08 qui prend la teneur suivante :

«

Référ. aux articles	Nature de l'infraction	Montant de la taxe				Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955
		I	II	III	IV	
(125) -08	Défaut pour un conducteur d'un véhicule automoteur de maintenir une distance latérale de 1,5 mètre en dépassant un cycle			74		

» ;

5. À la même rubrique 125, les infractions actuelles -08 à -09 sont renumérotées respectivement -09 à -10 ;

6. À la rubrique 126 est insérée la nouvelle infraction -13 qui prend la teneur suivante :

«

Référ. aux articles	Nature de l'infraction	Montant de la taxe				Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955
		I	II	III	IV	
(126) -13	- dans une rue cyclable, en tant que conducteur d'un véhicule automoteur				145	2

» ;

7. À la rubrique 136 est insérée, après l'infraction -05, une nouvelle infraction -06 qui prend la teneur suivante :

«

Référ. aux articles	Nature de l'infraction	Montant de la taxe				Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955
		I	II	III	IV	
(136) -06	- Défaut de céder la priorité en sortant d'une partie de la voie publique en traversant un trottoir			74		

» ;

8. À la même rubrique 136, les infractions actuelles -06 à -12 sont renumérotées respectivement -07 à -13 ;

9. À la rubrique 139 sont insérées, après l'infraction -06, une nouvelle phrase introductive et les nouvelles infractions -07 et -08 avec les teneurs suivantes :

«

Référ. aux articles	Nature de l'infraction	Montant de la taxe				Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955
		I	II	III	IV	
(139)	Inobservation de la limite de vitesse de 30 km/h dans une rue cyclable :					
-07	- le dépassement étant inférieur ou égal à 15 km/h		49			
-08*	- le dépassement étant supérieur à 15 km/h				145	2

» ;

10. À la même rubrique 139, les infractions actuelles -07 à -44 sont renumérotées respectivement -09 à -46 ;

11. À la rubrique 160, les infractions -27 à -30 sont respectivement remplacées par les textes suivants :

«

Référ. aux articles	Nature de l'infraction	Montant de la taxe				Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955
		I	II	III	IV	
(160)						
-27	- dans les virages, à l'approche du sommet d'une côte ainsi que sur les passages à niveau et à leur approche		49			
-28	- entre la tombée de la nuit et le lever du jour		49			
-29	- à l'intérieur d'une agglomération aux endroits où la vitesse maximale autorisée est supérieure ou égale à 50 km/h, lorsqu'il est dépassé ou lorsqu'il doit s'attendre à être dépassé par un véhicule automoteur	24				
-30	- lorsqu'il occasionne sans nécessité une gêne excessive pour les autres usagers de la route	24				

» ;

12. À la rubrique 162bis, les infractions -02 à -04 sont respectivement remplacées par les textes suivants :

«

Référ. aux articles	Nature de l'infraction	Montant de la taxe				Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955
		I	II	III	IV	

(162bis)					
-02	- Fait de laisser jouer un enfant de moins de 13 ans à un endroit de la voie publique où il est autorisé à jouer alors qu'il gêne ou met en danger les autres usagers		49		
-03	- Fait d'utiliser ou de laisser utiliser des piétons âgés de 13 ans au moins des dispositifs à roues fixés aux pieds ou comportant une planche servant de support pour se déplacer à des endroits de la voie publique autres que ceux où leur circulation est autorisée et signalés comme tels		49		
-04	- Fait de laisser utiliser un enfant de moins de 13 ans qui n'est pas accompagné d'une personne de 15 ans au moins des dispositifs à roues fixés aux pieds ou comportant une planche servant de support pour se déplacer aux endroits de la voie publique où leur circulation est autorisée et signalés comme tels		49		

» ;

13. Il est insérée une nouvelle rubrique 162quinquies qui prend la teneur suivante :

«

Référ. aux articles	Nature de l'infraction	Montant de la taxe				Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955
		I	II	III	IV	
162quinquies						
-01	Dans une rue cyclable : - inobservation, en tant que conducteur d'un véhicule automoteur, de l'interdiction de circuler, à l'exception des riverains et des fournisseurs			74		
-02	- circulation d'un véhicule automoteur en dehors de la durée autorisée ou sans être muni du signe distinctif particulier délivré par les autorités communales			74		
-03	- défaut de déplacer un véhicule suivant le trajet le plus court	49				
-04	- gêne d'un conducteur de cycle	49				
-05	- mise en danger d'un conducteur de cycle			74		
-06	- stationnement d'un véhicule en dehors d'un endroit signalé ou marqué comme emplacement de stationnement ou de parcage	49				

».

Art. 19. - Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, Notre Ministre de la Sécurité intérieure et Notre Ministre de la Justice sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,

François Bausch

Le Ministre de la Justice,

Félix Braz

Le Ministre de la Sécurité intérieure,

Etienne Schneider

Exposé des motifs

Concerne :

Projet de règlement grand-ducal modifiant

1) l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques,

2) le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points.

Considérations générales

Le présent projet de règlement grand-ducal a pour objectif de rendre le Code de la Route plus adapté aux caractéristiques et aux besoins des cyclistes et des piétons; ceci afin de rendre de manière générale la pratique des modes actifs plus attractive. Pour ce qui est notamment des cyclistes, le Code de la Route définit à ce jour essentiellement des règles ayant comme but premier de les protéger du trafic motorisé - ce qui en soi est évidemment positif - les cyclistes devant pour le reste se conformer aux mêmes règles que les véhicules motorisés. Il n'y a ainsi actuellement que peu de dispositions facilitant ou favorisant la pratique du vélo en tenant compte de certaines caractéristiques intrinsèques à ce type d'usager de la route et qui le distinguent fortement des véhicules motorisés: diversité des types d'usagers, vitesse, accélération, champ de vision, dimensions etc.

Une étude a été menée afin d'étudier les règles et lois spécifiques aux cyclistes et piétons dans 8 pays européens (Allemagne, France, Belgique, Pays-Bas, Danemark, Autriche, Espagne et Suisse). Sur la base des résultats de cette "best practice", les réglementations pertinentes pour une application dans la législation luxembourgeoise ont été retenues, sur la base de leur diffusion en Europe, des retours d'expérience sur les mesures en question ainsi que, bien sûr, de la compatibilité avec le contexte luxembourgeois. Les thèmes suivants ont été retenus et font l'objet du présent avant-projet de règlement grand-ducal :

- Précision d'une distance latérale de dépassement entre un cycle et un véhicule motorisé
- Création de la possibilité de limiter l'obligation d'emprunter une infrastructure cyclable
- Définition de la possibilité d'autoriser les cycles à poursuivre leur chemin sur une intersection régie par des feux de signalisation, dans des cas où le chemin du cycliste n'entre en aucun conflit avec les flux du trafic motorisé
- Élargissement des possibilités pour les cyclistes à circuler à deux de front
- Définition du principe de "Rue cyclable"
- Adaptation des dispositions pour la circulation des enfants sur le trottoir
- Création d'une signalisation rendant plus facile et intuitive la signalisation des impasses avec exceptions pour piétons ou vélos
- Adaptation de l'équipement obligatoire des cycles
- Création de la possibilité de prévoir des trottoirs continus (ou traversants) aux carrefours

* * *

Précision d'une distance latérale de dépassement entre un cycle et un véhicule motorisé

La définition actuelle d'une « distance latérale suffisante » laisse une marge d'interprétation importante et peut conduire à des situations de dépassement dangereuses pour les cyclistes. La définition d'une distance à respecter lors du dépassement (donc en absence d'infrastructure ou marquage délimitant la place pour le vélo) permet de clarifier ce point. Elle facilite également la communication et l'explication de la règle en vigueur. En effet, le respect d'une distance de 1,5 mètre signifie qu'un conducteur de cycle ne pourra plus être dépassé dans une même voie de circulation. La situation particulièrement dangereuse, qui surgit lorsque le cycliste, le véhicule qui le dépasse et le véhicule qui croise en sens inverse se trouvent l'un à côté de l'autre, serait alors évitée.

La distance de 1,5 mètre a été choisie en tenant compte des pratiques légales ou de la jurisprudence dans de nombreux autres pays européens. Ainsi, la France, l'Allemagne, l'Espagne et la Suisse ont une loi ou une jurisprudence fixant la distance de dépassement à 1,5 mètre (hors localité pour le cas de la France).

Création de la possibilité de limiter l'obligation d'emprunter une infrastructure cyclable

Les cyclistes ne sont pas un groupe d'utilisateurs « homogène ». Du cycliste sportif roulant à vitesse élevée à la famille se promenant à une vitesse à peine supérieure au pas, les différents types de cyclistes présentent des caractéristiques et des « besoins » qui peuvent être très variés. En cas de forte fréquentation et en fonction de la configuration de l'infrastructure cyclable (largeur, sinuosité, etc.) la cohabitation entre différents usagers peut s'avérer non seulement inconfortable mais surtout dangereuse pour les usagers les plus vulnérables. Cela est encore plus vrai dans le cas où l'espace doit être partagé avec les piétons. De plus, certaines infrastructures peuvent être mal adaptées à certains types de cyclistes (p.ex. des pistes cyclables non asphaltées pour les vélos de route, un chemin étroit et présentant des virages étroits pour les vélos-cargo ou vélos sportifs ou un encore chemin présentant des détours pour un cycliste pendulaire et pressé).

Dans la réglementation actuelle, un cycliste n'empruntant pas une piste cyclable ou chemin mixte lorsqu'il en a la possibilité est en infraction alors qu'il permet peut-être d'améliorer ainsi le confort et, surtout, la sécurité des autres cyclistes et piétons. Le fait de donner la possibilité de lever l'obligation d'utilisation d'une infrastructure cyclable permet, lorsque les caractéristiques de la piste cyclable en question le justifient, de tenir compte de ces différences entre cyclistes en donnant le choix à l'utilisateur d'emprunter l'aménagement ou de poursuivre en mixité avec le trafic automobile.

Définition de la possibilité d'autoriser les cycles à poursuivre leur chemin sur une intersection régie par des feux de signalisation, dans des cas où le chemin du cycliste n'entre en aucun conflit avec les flux du trafic motorisé

Aux intersections, les cyclistes présentent des caractéristiques qui peuvent être fondamentalement différentes de celles des automobilistes : Grâce aux aménagements dédiés, les cas de conflits des mouvements tournants peuvent être différents de ceux des voitures (p.ex. accès en tourne-à-droite à une voie ou piste cyclable sans qu'aucun véhicule motorisé ne puisse couper la trajectoire ou encore un carrefour en T avec une continuité possible de la piste cyclable sans aucun conflit avec le trafic motorisé). Le champ de vision, la vitesse et la place nécessaire des vélos dans les carrefours ne sont également pas comparables à ceux des véhicules motorisés. Finalement, certains feux lumineux peuvent avoir également une fonction de régulation des flux de trafic, avec des phases de feux – et donc des temps d'arrêt – dimensionnés en conséquence mais qui ne concernent pas forcément les cyclistes.

De plus, tout arrêt supplémentaire à des endroits où aucune situation dangereuse n'est donnée pénalise les usagers qui ont choisi le cycle comme mode de transport plus écologique et plus rapide. La réduction du nombre d'arrêts pour les cyclistes sur un itinéraire donné contribue donc fortement à la promotion de la mobilité cycliste.

La création d'un feu lumineux coloré dédié aux cyclistes leur permettant de continuer leur déplacement même si le feu voiture est au rouge, tout en cédant la priorité à tous les autres usagers pouvant se trouver sur leur trajectoire, permet de tenir compte de ces caractéristiques spécifiques aux vélos et permet de contribuer à rendre plus attractive la pratique du vélo. De très nombreux pays européens connaissent déjà une telle possibilité (France, Belgique, Suisse, Danemark, Pays-Bas, plus rarement en Allemagne) et aucun problème de sécurité ou augmentation du nombre d'accidents n'a été constaté.

Le fait de régler cette possibilité par des feux lumineux et non par une signalisation verticale permet d'assurer une totale cohérence dans la régulation des feux, mais également, en fonction de la configuration de l'intersection, de donner aux conducteurs de cycle la possibilité de n'avancer que à certains moments du cycle de feux.

Élargissement des possibilités pour les cyclistes à circuler à deux de front

Permettre aux cyclistes de rouler côte à côte dans de plus nombreuses situations qu'actuellement doit contribuer à rendre la pratique du vélo plus attractive. Comme tous les autres usagers de la route, les cyclistes se déplaçant à plusieurs apprécient la possibilité de pouvoir communiquer pendant le trajet alors que la réglementation actuelle les oblige à rouler en file indienne dans quasiment toutes les situations. Au-delà des considérations de confort et d'attractivité pour les cyclistes, il est en particulier à relever qu'en combinaison avec la règle d'un respect de 1,5 mètre pour le dépassement, et donc l'obligation pour la voiture dépassant de s'engager sur la voie du trafic opposé, le fait de dépasser un ou deux vélos ne modifie pas significativement les situations où une voiture peut dépasser. Cela peut au contraire même faciliter et améliorer la sécurité des dépassements de groupes de plusieurs cyclistes. En effet, si les cyclistes roulent côte à côte, la distance – et donc le temps – de dépassement se trouvent divisés par deux et il est plus facile de terminer le dépassement en cas de grand groupe de cyclistes.

Définition du principe de "Rue cyclable"

En milieu urbain, la place pour construire des infrastructures dédiées fait souvent défaut. Même si les zones à trafic apaisé permettent d'améliorer les conditions de circulation des cyclistes cela ne permet pas d'aménager de véritables itinéraires cyclables rapides, directs et clairement identifiables comme tels. Les rues cyclables doivent permettre de créer en milieu urbain des continuités attractives et facilement identifiables comme telles pour les principaux itinéraires cyclables (p.ex. les pistes cyclables nationales). Ces routes ne limitent pas l'accès pour les riverains tout en donnant la priorité aux cyclistes sur le tronçon en question. De manière analogue aux routes principales ou le trafic motorisé et sa fluidité (priorités aux intersections, vitesse maximale autorisée, etc.) sont priorités, les rues cyclables donnent la possibilité de réellement prioriser le conducteur de cycle sur certains tronçons très fréquentés du réseau cyclable. Les routes à trafic apaisé présentent par contre une certaine absence de hiérarchie entre modes et restent la meilleure solution pour la fonction de desserte fine des quartiers.

Les rues cyclables représentent donc un outil supplémentaire pour la hiérarchisation des différents réseaux de transport et une des mesures possibles pour régler la circulation en fonction des besoins urbanistiques.

Adaptation des dispositions pour la circulation des enfants sur le trottoir

La réglementation actuelle n'autorisant une circulation des enfants sur le trottoir que jusqu'à l'âge de 10 ans et sans accompagnement présente deux défauts :

- Les enfants fréquentant l'école fondamentale – majoritairement située à une distance cyclable du domicile – jusqu'à l'âge de 12 ans, se trouvent actuellement dans la situation que pour les deux dernières années ils n'ont plus le droit de se déplacer sur le trottoir alors que le chemin pour se rendre à l'école contient assez souvent des tronçons de routes principales non adaptés à la circulation avec un vélo d'enfant.

- La personne accompagnant un enfant de moins de 10 ans se retrouve obligée à circuler sur la chaussée à très faible vitesse, souvent séparé de l'enfant qu'il accompagne par des voitures stationnées. Cela peut entraîner des situations dangereuses, pour l'accompagnant qui se fait dépasser par d'autres véhicules mais aussi pour l'enfant qui peut se retrouver séparé de son accompagnant.

La modification proposée permet d'éviter les défauts cités ci-dessus. En effet, le relèvement de l'âge maximum où il est permis aux enfants de jouer sur les trottoirs à 12 ans, permet de couvrir l'ensemble de la durée de l'école primaire. L'âge à partir duquel les enfants peuvent circuler sur la route reste inchangé à 10 ans, âge auquel les enfants suivent les cours de sécurité routière. La possibilité d'accompagner un enfant sur le trottoir permet quant à elle d'assurer la sécurité tant de l'enfant que de l'accompagnant.

Création d'une signalisation rendant plus facile et intuitive la signalisation des impasses avec exceptions pour piétons ou vélos

Le maillage des réseaux piétonniers et cyclables est un enjeu majeur pour ces modes très sensibles aux détours. Il est ainsi très important de signaler de manière univoque et intuitive lorsqu'une impasse est en réalité traversante pour les piétons et/ou les cyclistes. Les panneaux proposés avec des pictogrammes additionnels sont une manière simple d'indiquer ces perméabilités avec un visuel aisément compréhensible. De tels panneaux existent déjà dans 4 pays européens, à savoir les 3 pays limitrophes du Luxembourg et la Suisse. Leur implémentation peut d'ailleurs être aisément réalisée avec des autocollants. La mauvaise visibilité des autocollants par les automobilistes la nuit (pas de réflexion de la lumière) n'est dans ce cas particulier pas pénalisant, ces pictogrammes étant avant tout destinés aux piétons et cyclistes.

Adaptation de l'équipement obligatoire des cycles

Aucun des pays limitrophes du Luxembourg (ni aucun autre des pays considérés dans le benchmark lors des travaux préparatoires) n'exige que les vélos soient équipés d'une bande réfléchissante sur le garde boue. Cela a comme conséquence qu'en principe, un vélo conforme au code de la route en France, Belgique et Allemagne peut ne pas l'être au Luxembourg. Afin de s'aligner sur les pratiques des autres pays et assurer une cohérence entre exigences de l'équipement des cycles, il est proposé de supprimer cette exigence. Cela n'empêche bien entendu pas d'apposer cette bande réfléchissante, ni ne doit réduire les efforts et campagnes de sensibilisations pour une meilleure visibilité des cyclistes.

Création de la possibilité de prévoir des trottoirs continus (ou traversants) aux carrefours

Selon le Code de la Route actuel, le principe du trottoir continu ou traversant n'est pas prévu.

En effet, un trottoir ne peut être traversé (hormis les piétons) par un usager qui entre ou sort d'un parking, d'un garage, une station d'essence, etc.).

Le trottoir continu se présente lorsqu'il scinde deux voies de circulation, notamment sur une intersection d'une rue secondaire qui débouche sur une rue hiérarchiquement supérieure (ou l'inverse).

Dans les 8 pays étudiés dans les études préparatoires le parti est pris de permettre dans certaines situations que les trottoirs soient continus et que ce soient les automobilistes qui doivent franchir un espace piétonnier pour continuer leur chemin et non l'inverse. Cela permet de mettre en avant l'importance des déplacements piétonniers et permet aux piétons d'avoir un cheminement continu sur le chemin le plus direct.

Malgré que cela ne soit pas prévu dans le code de la route, au Luxembourg il existe déjà des cas de sortes de trottoirs traversants, qui toutefois ne sont souvent que mal conçus d'un point de vue technique, faute de directives claires pour ce type d'aménagement. Le fait de clarifier le statut légal des trottoirs traversants (ou autrement dit des trottoirs séparant deux voies publiques) permettra en parallèle de définir des règles d'application et de mise en œuvre de cet aménagement et d'éviter ainsi de futures situations incohérentes.

Commentaire des articles

Ad article 1^{er}

L'article 1^{er}, modifiant l'article 2 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, ajoute aux définitions les termes de plusieurs nouveaux éléments de la voirie publique ainsi que leur signification.

Les définitions ajoutées sont notamment :

- la Piste cyclable conseillée équivaut à la Piste cyclable obligatoire, permettant toutefois aux conducteurs de cycles de pouvoir circuler également sur d'autres voies de circulation ;

- la Rue cyclable qui est à considérer comme une chaussée destinée mais non réservée à la circulation des cycles ;

- le Chemin conseillé pour cyclistes et piétons équivaut au Chemin obligatoire pour cyclistes et piétons, permettant toutefois aux conducteurs de cycles de pouvoir circuler également sur d'autres voies de circulation.

Par conséquent, la définition du trottoir est adaptée pour tenir compte des nouvelles infrastructures.

Les définitions de la voie cyclable obligatoire et du chemin obligatoire pour piétons et cyclistes sont légèrement modifiées de sorte à préciser davantage leur caractère obligatoire.

Les définitions sont renumérotées.

Ad article 2

L'article 2, modifiant l'article 43bis de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité, supprime l'obligation d'apposer une bande réfléchissante sur le garde-boue des cycles.

Ad article 3

L'article 3, modifiant l'article 73 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité, porte l'âge maximum des enfants qui peuvent conduire un cycle sur la voie publique pour jouer sur le trottoir, dans les parcs au zones résidentielles de 10 à 12 ans.

Ad article 4

L'article 4, modifiant l'article 103 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité, ajoute la piste cyclable conseillée et le chemin conseillé pour cyclistes et piétons aux parties de la voie publique dont l'accès est réservé à des catégories d'usagers déterminées.

Ad article 5

L'article 5, modifiant l'article 104 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité, ajoute la piste cyclable conseillée et le chemin conseillé pour cyclistes et piétons aux parties de la voie publique qui peuvent être traversés par des catégories d'usagers qui n'y ont pas accès.

L'article 5 clarifie également les conditions, dont particulièrement celle de céder le passage, sous lesquelles les piétons peuvent traverser des parties de la voie publique autres que celles qui leur sont réservées.

L'article 5 introduit également le droit pour les conducteurs de traverser un trottoir lorsqu'ils doivent le faire pour entrer dans ou sortir d'une partie de la voie publique à trafic apaisé. Ce manœuvre est soumis à la condition de ralentir avant la traversée du trottoir.

Ad article 6

L'article 6, modifiant l'article 107 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité, ajoute l'exception pour les conducteurs de cycles qui circulent dans un contexte d'entraînement sportif à leur obligation de devoir utiliser le chemin obligatoire pour cyclistes et piétons.

À la présignalisation de la route sans issue est ajouté un signal indiquant l'exception pour conducteurs de cycles ou pour piétons, notamment par l'apposition par des symboles supplémentaires indiquant les catégories d'usagers pour lesquels la voie publique n'est pas sans issue.

À la signalisation de la route sans issue est ajouté un signal indiquant l'exception pour conducteurs de cycles ou pour piétons, notamment par l'apposition par des symboles supplémentaires indiquant les catégories d'usagers pour lesquels la voie publique n'est pas sans issue.

L'article 6 introduit également les signaux indiquant respectivement la rue cyclable et la fin de la rue cyclable.¹

L'article 6 introduit les signaux indiquant respectivement la piste cyclable conseillée et la fin de la piste cyclable conseillée. Il est précisé que la piste est réservée aux conducteurs de cycles et que les conducteurs d'autres véhicules n'ont pas le droit d'emprunter cette voie publique. Il est en outre indiqué que les conducteurs de cycles ne sont pas obligés d'emprunter cette voie publique.

L'article 6 introduit les signaux indiquant respectivement le chemin conseillé pour cyclistes et piétons et la fin du chemin conseillé pour cyclistes et piétons. Il est précisé que ce chemin est

¹ L'introduction du nouveau signal de la rue cycliste se conforme à l'avis de la Commission de circulation de l'Etat, ci-jointe.

réservé aux conducteurs de cycles et aux piétons et que les conducteurs d'autres véhicules n'ont pas le droit d'emprunter cette voie publique. Il est en outre indiqué que les conducteurs de cycles ne sont pas obligés d'emprunter cette voie publique.

L'article 6 introduit également les signaux indiquant respectivement la zone de protection eau potable et la fin de la zone de protection eau potable qui indique aux conducteurs transportant des substances dangereuses pour l'eau le début d'une zone de protection des masses d'eau ou parties de masses d'eau servant de ressource à la production d'eau destinée à la consommation humaine et qu'ils sont invités à se comporter de manière particulièrement prudente, afin de prévenir la détérioration de l'état des eaux.

L'article 6 introduit finalement un signal qui indique les vitesses maximales autorisées qui sont en général applicables sur la voie publique pour les conducteurs de véhicules automoteurs dont la masse maximale autorisée dépasse 7,5 tonnes.

Les dispositions générales et les numérotations sont adaptées en fonction des nouveaux signaux.

Ad article 7

L'article 7, modifiant l'article 109 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité, introduit un feu clignotant orange réservé aux conducteurs de cycles, se présentant notamment sous la forme du symbole du cycle orange complété par une flèche orange sur fond noir.

Lorsqu'affiché simultanément avec le signal rouge, les conducteurs de cycle sont autorisés à franchir le signal rouge selon l'orientation de la flèche, sous réserve de céder le passage aux piétons qui traversent la chaussée et aux conducteurs qui circulent dans les deux sens sur la chaussée dont ils s'approchent.

L'article 7 clarifie encore le fonctionnement des feux lumineux aux passages pour piétons et aux passages pour piétons, ainsi qu'aux gués pour piétons et aux gués pour piétons et cyclistes non situés aux intersections. Les feux y sont éteints pour les piétons et conducteurs de cycles qui traversent la chaussée, lorsque le feu orange clignotant est affiché à l'intention des conducteurs de véhicules et d'animaux.

Ad article 8

L'article 8, modifiant l'article 110 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité, ajoute le chemin conseillé pour cyclistes et piétons aux marquages sur la voie publique, notamment en ce qui concerne les lignes continues.

Ad article 9

L'article 9, modifiant l'article 125 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité, ajoute aux conditions lors d'un dépassement que la distance latérale minimale à observer par le conducteur d'un véhicule automoteur lorsqu'il dépasse un cycle est d'au moins 1,5 mètre. » ;

En outre est redressée une faute d'orthographe.

Ad article 10

L'article 10, modifiant l'article 126 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité, ajoute à la liste des interdictions de dépasser celle de dépasser un cycle dans une rue cyclable en tant que conducteur d'un véhicule automoteur.

Ad article 11

L'article 11, modifiant l'article 136 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité, introduit l'obligation de céder le passage à tous les autres usagers de la route après avoir traversé un trottoir.

Ad article 12

L'article 12, modifiant l'article 137 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité, introduit l'obligation de ralentir avant de traverser un trottoir pour entrer dans ou sortir d'une partie de la voie publique à trafic apaisé.

Ad article 13

L'article 13, modifiant l'article 139 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité, introduit la rue cyclable dans la liste des endroits et des vitesses maximales autorisées qui y sont en général applicables. Pour la rue cyclable, cette vitesse est fixée à 30km/h.

Renumérotations.

Ad article 14

L'article 14, modifiant l'article 160 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité, remplace les cas dans lesquelles les conducteurs de cycle doivent se mettre en file, notamment dans les virages, à l'approche du sommet d'une côte ainsi que sur les passages à niveau et à leur approche, entre la tombée de la nuit et le lever du jour, à l'intérieur d'une agglomération aux endroits où la vitesse maximale autorisée est supérieure ou égale à 50 km/h (lorsqu'ils sont dépassés ou lorsqu'ils doivent s'attendre à être dépassés par un véhicule automoteur) et lorsqu'ils occasionnent sans nécessité une gêne excessive pour les autres usagers de la route.

Ad article 15

L'article 15, modifiant l'article 162bis de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité, porte de 10 à 12 ans l'âge maximum des enfants qui peuvent utiliser des patins à roulettes ou skateboards et qui peuvent jouer sur les trottoirs, les chemins pour piétons obligatoires, les chemins obligatoires pour cyclistes et piétons, les chemins conseillés pour cyclistes et piétons, les chemins de terre, les chemins des parcs publics ainsi que dans les zones résidentielles et les zones piétonnes.

En outre est introduit l'autorisation pour une personne âgée de plus de 12 ans d'accompagner sur le trottoir un ou plusieurs enfants de moins de 12 ans.

Ad article 16

L'article 16 ajoute un nouvel article à l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité qui énumère les règles à appliquer dans les rues cyclables, notamment a) les conducteurs de cycles peuvent utiliser toute la largeur de la voie de circulation; b) l'accès est interdit dans les deux sens

aux conducteurs de véhicules automoteurs, à l'exception des riverains et de leurs fournisseurs ; c) la circulation des véhicules automoteurs qui y ont accès peut être limitée dans le temps, et les autorités communales compétentes peuvent obliger les conducteurs des véhicules automoteurs qui y ont accès, à être munis d'un signe distinctif particulier qu'elles délivrent à ces fins; d) les déplacements des véhicules automoteurs doivent se faire par le trajet le plus court; e) les conducteurs de véhicules automoteurs ne doivent pas dépasser un autre véhicule, ni mettre en danger, ni gêner les conducteurs de cycles et ils doivent s'arrêter en cas de besoin; f) le stationnement des véhicules est interdit, sauf aux endroits signalés ou marqués comme emplacements de stationnement ou de parcage.

Ad article 17

L'article 17, modifiant l'article premier du règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points, tient compte de la renumérotation des références en matière de stationnement avec tickets.

Ad article 18

L'article 18, modifiant l'annexe I du règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 précité, adapte la partie A. de l'annexe I « Catalogue des avertissements taxés » en fonction des modifications apportées à l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité.

Ad article 19

Formule exécutoire.

Version coordonnée

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

Art.2:

«1 .21.»

~~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.~~

b) Piste cyclable conseillée: 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, qui est signalée comme telle et dont l'utilisation n'est pas obligatoire pour les conducteurs de cycles. »

«1 .22.»

~~Voie cyclable obligatoire: voie de circulation d'une chaussée, qui est réservée à la circulation des cycles, qui est signalée comme telle et séparée du reste de la chaussée par une ligne continue et qui doit être empruntée par les conducteurs de cycles. »~~

«1 .23.»

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.»

Rue cyclable: chaussée destinée mais non réservée à la circulation des cycles. »

«1 .2425.»

~~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.~~

b) Chemin conseillé 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, qui est signalée comme telle et dont l'utilisation n'est pas obligatoire pour les cycles. »

«1 .2526.»

~~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 .2627.»

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.

«1 .2728.»

Zone de rencontre: ensemble de voies et places ouvertes à la circulation publique auquel des règles de circulation particulières sont applicables et dont les entrées et les sorties sont signalées comme telles.»

«1 .2829.»

Zone résidentielle: ensemble de voies et places ouvertes à la circulation publique auquel des règles de circulation particulières sont applicables et dont les entrées et les sorties sont signalées comme telles.

«1 .2930.»

Zone piétonne: ensemble de voies et places ouvertes à la circulation publique dont les entrées et les sorties sont signalées comme telles et dont l'accès est réservé aux piétons; l'accès peut être autorisé aux véhicules des riverains et de leurs fournisseurs ainsi qu'à d'autres catégories d'usagers, dans les limites déterminées par les autorités communales compétentes.

«1 ~~.30~~31.»

Gare routière: Ensemble de voies et de places publiques qui est réservé à la circulation, à l'arrêt et au stationnement des véhicules des services de transports publics, des véhicules effectuant le ramassage scolaire et, pour autant que l'ensemble comporte des emplacements de stationnement réservés à cette fin, des taxis ainsi qu'à la circulation des piétons, et qui est signalé comme tel.»

«1 ~~.31~~32.»

1

Agglomération: espace de fonds bâtis comprenant au moins dix maisons d'habitation rapprochées et disposant chacune d'au moins un accès individuel à la voie publique; les limites de l'agglomération sont constituées par le premier et le dernier groupe de trois maisons qui sont distantes les unes des autres de moins de 100 mètres; ces limites sont indiquées par les signaux E,9a et E,9b placés conformément à l'article 108 à l'entrée de l'agglomération à moins de 100 mètres de la première et de la dernière maison ayant un accès individuel à la voie publique, dans la mesure où la configuration des lieux le permet; les lieux-dits qui répondent aux critères qui précèdent sont assimilés aux agglomérations

«1 ~~.32~~33.»

a) *Chantier*: périmètre de la voie publique qui fait l'objet de travaux, qui est occupé par des obstacles dressés en relation avec des travaux ou à la suite d'un cas de force majeure ou qui est occupé par des véhicules utilisés en relation avec des travaux;

b) *Chantier fixe*: chantier dont les limites extérieures ne sont pas déplacées sur la voie publique endéans une même journée;

c) *Chantier mobile*: chantier dont les limites extérieures sont déplacées sur la voie publique endéans une même journée par bonds successifs ou de façon continue, en relation avec l'avancement des travaux.

Art.43bis:

«1. Sans préjudice des dispositions des articles 41quinquies et 43, les cyclomoteurs doivent être munis à l'avant d'un ou de deux feux blancs répondant aux conditions de visibilité des feux-croisement des motocycles, et à l'arrière d'un feu rouge visible de l'arrière ainsi que d'un catadioptre rouge de forme non-triangulaire, indépendant ou incorporé au feu rouge arrière et satisfaisant à la condition de visibilité de l'article 42.

Si le ou les feux avant donnent lieu à éblouissement, ils doivent être munis d'un dispositif permettant la suppression de l'éblouissement.

Les cyclomoteurs peuvent être munis en outre à l'arrière d'un feu brouillard rouge dont le bord supérieur de la plage éclairante ne doit pas se trouver à plus de 800 mm du sol.

L'usage du feu brouillard rouge doit être indiqué au conducteur par un feu de contrôle spécial installé à l'avant du véhicule.

Les pédales non rétractables des cyclomoteurs à deux roues doivent être munies de catadioptres de couleur orange, de forme non-triangulaire et visibles de l'arrière.

Par dérogation aux dispositions qui précèdent, les quadricycles légers doivent être équipés à l'avant de deux feux blancs ou jaunes, et à l'arrière de deux feux rouges visibles de l'arrière, de deux catadioptrés rouges ainsi que d'un ou de deux feux blancs éclairant le numéro d'identité. Ce dispositif d'éclairage doit satisfaire à la condition de visibilité de l'article 42ter. Les catadioptrés doivent avoir une forme non-triangulaire, être indépendants ou incorporés aux feux rouges arrière et satisfaire à la condition de visibilité de l'article 42.

Les véhicules qui répondent aux prescriptions de la directive 93/92/CEE précitée sont réputés satisfaire aux dispositions du présent paragraphe.»

«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 catadioptré 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 catadioptrés rouges de forme non-triangulaire; ces feux et catadioptrés 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 catadioptré 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 catadioptrés 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 catadioptrés 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 1^{er} juillet 1990, les roues avant et arrière de cycles doivent être signalées des deux côtés soit par deux catadioptrés blancs ou jaunes, fixés aux rayons et espacés de 180°, soit par un nombre supérieur réparti 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.»

«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.»

Art. 73:

«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.~~ «Peuvent également conduire un cycle les enfants de moins de 13 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.»

«Nul ne peut conduire sur la voie publique un véhicule automoteur ou un ensemble de véhicules couplés, s’il ne remplit pas les conditions requises pour la délivrance de la catégorie correspondante du permis de conduire, prévues à l’article 76.

En outre, il est interdit de conduire sur la voie publique:

A) aux personnes qui ne sont pas âgées de 16 ans au moins:

- «1. un tracteur dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h,»
2. une machine automotrice dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 25 km/h et dont la masse à vide ne dépasse pas 600 kg;

B) aux personnes qui ne sont pas âgées de 18 ans au moins:

1. un taxi, sans préjudice des dispositions de l’article 56,
2. un tracteur,
3. une machine automotrice dont la vitesse maximale par construction dépasse 25 km/h ou dont la masse à vide dépasse 600 kg,
4. un véhicule automoteur ou un ensemble de véhicules couplés destiné au transport de choses dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 7 .500 kg;

C) aux personnes qui ne sont pas âgées de 21 ans au moins:

– un véhicule automoteur ou un ensemble de véhicules couplés destiné au transport de choses dont la masse maximale autorisée dépasse 7.500 kg.»

Art. 103:

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

«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:

«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;

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;

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;

~~d) les usagers autres que ceux autorisés à emprunter soit une piste cyclable obligatoire, soit une voie cyclable obligatoire, soit un chemin obligatoire pour cyclistes et piétons, soit un chemin pour cavaliers, soit une chaussée ou une voie de circulation pourvues des signaux D,10 ou D,11, soit un trottoir, peuvent traverser ceux-ci pour accéder aux propriétés riveraines ou à des emplacements de stationnement non autrement accessibles ou pour quitter ceux-ci, à condition de céder le passage aux usagers qui circulent sur les parties de la voie publique qu'ils traversent, conformément à l'article 136, paragraphe 5.; il en est de même des piétons qui traversent une partie réservée de la voie publique pour rejoindre une autre partie de la voie publique, à condition de respecter les règles relatives à la circulation du présent arrêté, et notamment celles de l'article 162;~~ d) les usagers autres que ceux autorisés à emprunter soit une piste cyclable obligatoire, soit une piste cyclable conseillée, soit une voie cyclable obligatoire, soit un chemin obligatoire pour cyclistes et piétons, soit un chemin conseillé pour cyclistes et piétons, soit un chemin pour cavaliers, soit une chaussée ou une voie de circulation pourvues des signaux D,10 ou D,11, soit un trottoir, peuvent traverser ceux-ci pour accéder aux propriétés riveraines ou à des emplacements de stationnement non autrement accessibles ou pour quitter ceux-ci, à condition de céder le passage aux usagers qui circulent sur les parties de la voie publique qu'ils traversent, conformément à l'article 136, sous 5.; les piétons peuvent traverser une partie réservée de la voie publique pour rejoindre une autre partie de la voie publique, à condition de céder le passage aux usagers qui circulent sur les parties de la voie publique qu'ils traversent et de respecter par ailleurs les règles relatives à la circulation du présent arrêté, notamment celles de l'article 162 ; les conducteurs peuvent traverser un trottoir lorsqu'à une intersection ce trottoir sépare une voie publique où la vitesse maximale autorisée n'excède pas 30 km/h de la voie publique sur laquelle elle débouche, à condition de s'approcher du trottoir à vitesse modérée conformément à l'article 137, sous 1., et de céder le passage aux usagers qui circulent sur les parties de la voie publique qu'ils traversent, conformément à l'article 136, sous 5..

e) les usagers autres que ceux autorisés à circuler dans une zone piétonne peuvent traverser celle-ci aux endroits où le signal E,27a est complété par un panneau additionnel portant l'inscription «traversée autorisée», à condition de marquer l'arrêt avant de traverser la zone piétonne et de céder le passage aux piétons qui y circulent, conformément à l'article 136, paragraphe 5.;

f) les usagers autres que ceux autorisés à emprunter un passage pour piétons, un passage pour piétons et cyclistes ou un gué pour piétons pour traverser la chaussée, peuvent traverser le passage ou le gué dans le sens de leur marche, sous réserve de l'article 142.

Art. 107:

IV. SIGNAUX D'OBLIGATION

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 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 doivent emprunter ce chemin, si celui-ci longe une chaussée ou un chemin pour cavaliers et va dans la même direction. Cette obligation ne s'applique pas aux conducteurs de cycles qui circulent dans un contexte d'entraînement sportif.

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.

V. SIGNAUX D'INDICATION

2. Présignalisation d'une route sans issue



E,2a

E,2b



E,2a

E,2b

E,2c

Le présignal E,2a ou E,2b indique une voie publique sans issue. Le symbole figurant sur ce signal peut être modifié pour répondre à la configuration des lieux. La barre rouge peut être remplacée par un signal d'interdiction ou de restriction.

Le présignal E,2c indique une voie publique sans issue, excepté pour les conducteurs de cycles. Le symbole figurant sur ce signal peut être modifié pour répondre à la configuration des lieux.

13. Route sans issue



E,14



E,14

Le signal E,14 indique une impasse, une voie publique qui est impraticable ou qui se termine en chemin de terre ou en voie sur laquelle la circulation est interdite par un signal d'interdiction ou de restriction.

Formatted: Font: (Default) Times New Roman, 12 pt

Si les dispositions ne s'appliquent pas aux piétons et aux conducteurs de cycles ou à une de ces catégories d'utilisateurs seulement, le signal porte le symbole de cette ou de ces catégories d'utilisateurs.

17. Fin d'une route pour véhicules automoteurs



E,18

Le signal E,18 indique l'endroit à partir duquel les règles spéciales de circulation sur les routes pour véhicules automoteurs cessent d'être applicables.

Le signal E,18 peut également être employé et répété pour annoncer l'approche de la fin d'une route pour véhicules automoteurs. Le signal ainsi employé porte dans sa partie inférieure la distance le séparant de la fin de la route pour véhicules automoteurs.

17a. Rue cyclable



E.18a

Le signal E,18a indique l'endroit à partir duquel s'appliquent les règles spéciales de circulation dans les rues cyclables.

Formatted: Font: (Default) Times New Roman, 12 pt

17aa. Fin d'une rue cyclable



E.18aa

Le signal E. 18aa indique l'endroit à partir duquel les règles spéciales de circulation dans les rues cyclables cessent d'être applicables.

Formatted: Font: (Default) Times New Roman, 12 pt

48. Piste cyclable conseillée



F.19a



F.19aa

Le signal F.19a indique aux conducteurs de cycles que la piste 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. Les conducteurs de cycles ne sont pas obligés d'emprunter cette voie publique ou cette partie de voie publique.

Le signal F.19aa indique la fin d'une piste cyclable conseillée.

Formatted: Font: (Default) Times New Roman, 12 pt, Font color: Black

Formatted: Font: (Default) Times New Roman, 12 pt, Font color: Black

49. Chemin conseillé pour cyclistes et piétons



F.20a



F.20aa

Le signal F.20a ou F.20b 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 ne sont pas obligés d'emprunter ce chemin.

Le signal F.20a indique en plus aux conducteurs de cycles et aux piétons utilisant ce chemin 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 est à emprunter par la catégorie d'utilisateurs représentés; ils peuvent être inversés. La voie cyclable et

Formatted: Font: (Default) Times New Roman, 12 pt, Font color: Black

Formatted: Font: (Default) Times New Roman, 12 pt, Font color: Black

Formatted: Font: (Default) Times New Roman, 12 pt, Font color: Black

Formatted: Font: (Default) Times New Roman, 12 pt, Font color: Black



F.20b



F.20ba

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 F.20b 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.

Les signaux F.20ab ou F.20bb indiquent la fin d'un chemin conseillé pour piétons et cyclistes.

50. Zone de protection eau potable



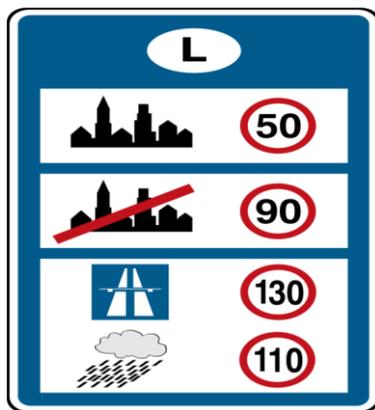
F,21a

F,21aa

Le signal F,21a indique aux conducteurs transportant des substances dangereuses pour l'eau le début d'une zone de protection des masses d'eau ou parties de masses d'eau servant de ressource à la production d'eau destinée à la consommation humaine et qu'ils sont invités à se comporter de manière particulièrement prudente, afin de prévenir la détérioration de l'état des eaux.

Le signal F,21aa indique aux conducteurs transportant des substances dangereuses pour l'eau la fin d'une zone de protection des masses d'eau ou parties de masses d'eau servant de ressource à la production d'eau destinée à la consommation humaine. » :

4851. Rappel des vitesses maximales autorisées



F,4922

Formatted: Font: (Default) Times New Roman, 12 pt, Font color: Black

Formatted: Font: (Default) Times New Roman, 12 pt, Font color: Black



F.23

Le signal F.23 indique les vitesses maximales autorisées qui sont en général applicables sur la voie publique, sans préjudice des dispositions de l'article 139.

Le signal F.23 indique les vitesses maximales autorisées qui sont en général applicables sur la voie publique pour les conducteurs de véhicules automoteurs dont la masse maximale autorisée dépasse 7,5 tonnes, sans préjudice des dispositions de l'article 139. »

Dispositions générales concernant les signaux d'indication

~~9) Les côtés horizontaux des signaux E.11a à E.21b et E.27a à F.18 sont au minimum de 400mm en agglomération, de 600mm hors agglomération et de 800mm sur autoroute.~~

Les côtés horizontaux des signaux E.11a à E.21b et E.27a à F.21aa sont au minimum de 400mm en agglomération, de 600mm hors agglomération et de 800mm sur autoroute.

Ces dimensions peuvent être réduites sur les voies publiques réservées à la circulation des cyclistes ou à la circulation des cyclistes et des piétons ainsi que dans des cas exceptionnels sur les autres voies, en fonction notamment de la situation particulière des lieux et des besoins de la sécurité de la circulation.

Art. 109:

1. Les signaux colorés lumineux dont il est fait usage pour régler la circulation, se présentent sous forme de figures géométriques, de flèches, de symboles ou d'inscriptions. Les signaux colorés lumineux du système tricolore se composent des feux rouge, orange et vert, ceux du système bicolore se composent soit des feux rouge et vert, soit des feux rouge et orange et ceux du système unicolore se composent du feu rouge:

- le feu rouge indique l'arrêt obligatoire; dans le système unicolore rouge, le feu est dédoublé, les deux feux étant employés simultanément;
- le feu vert indique le passage libre;
- le feu orange indique un changement imminent du sens de la circulation et comporte l'interdiction de franchir le signal.

Cette interdiction ne s'applique pas aux conducteurs qui, au moment où ce signal apparaît, s'en trouvent si près qu'ils ne peuvent plus s'arrêter dans des conditions de sécurité suffisantes. Le feu orange oblige en outre les usagers engagés dans une intersection à la dégager. Dans le système bicolore rouge et vert, le feu orange est remplacé par l'emploi simultané des feux rouge et vert.

Lorsque les signaux colorés lumineux se présentent sous forme de flèches, la flèche rouge indique l'interdiction de franchir le signal et la flèche verte l'autorisation de le franchir, selon l'orientation de la flèche ou des flèches affichées. Une flèche rouge horizontale orientée vers la droite, placée à droite du feu rouge, ou une flèche rouge horizontale orientée vers la gauche, placée à gauche du feu rouge, comportent, si elles sont affichées simultanément avec le feu vert, l'interdiction de franchir le signal vert pour tourner à droite ou à gauche selon l'orientation de la flèche. Une flèche verte horizontale orientée vers la droite, placée à droite du feu vert, ou une flèche verte horizontale orientée vers la gauche, placée à gauche du feu vert, comportent, si elles sont affichées simultanément avec le signal rouge, l'autorisation de franchir le signal rouge pour tourner à droite ou à gauche selon l'orientation de la flèche.

Les signaux colorés lumineux sont placés soit verticalement, avec le feu rouge en haut, soit horizontalement, avec le feu rouge à gauche. Dans le système tricolore, le feu orange est placé entre les feux rouge et vert.

Les signaux colorés lumineux sont placés du côté droit de la chaussée dans le sens de la circulation; ils peuvent être répétés du côté gauche. Dans ces cas, le bord inférieur le plus bas du signal doit se trouver à 2 mètres au moins et à 3,50 mètres au plus de la voie publique.

Les signaux colorés lumineux peuvent également être répétés au-dessus de la chaussée, ou, à titre exceptionnel, être placés au-dessus de la chaussée. Dans ces cas, le bord inférieur le plus bas du signal doit se trouver à 4,50 mètres au moins de la chaussée.

Lorsque la chaussée comporte dans le même sens plusieurs voies de circulation, les signaux colorés lumineux peuvent être placés au-dessus de ces voies. Ils s'appliquent aux seules voies au-dessus desquelles ils sont placés. Le feu rouge indique l'arrêt obligatoire ou l'interdiction d'emprunter la voie qui en est pourvue. Le feu vert indique le passage libre ou l'autorisation d'emprunter la voie qui en est pourvue. Ces signaux colorés lumineux peuvent également se présenter soit sous forme de flèches avec la signification que leur confère le deuxième alinéa, soit sous les formes et avec les significations suivantes:

- le rouge, sous la forme de deux barres inclinées croisées, indique l'interdiction d'emprunter la voie qui en est pourvue et l'obligation de la quitter en amont du signal;
- le vert, sous la forme d'une flèche verticale dirigée vers le bas, comporte l'autorisation d'emprunter la voie qui en est pourvue;
- l'orange clignotant, sous la forme d'une flèche oblique dirigée vers le bas, soit vers la gauche, soit vers la droite, soit vers les deux côtés, indique l'approche d'un endroit à partir duquel s'applique l'interdiction d'emprunter la voie qui en est pourvue, et comporte l'obligation de quitter cette voie dans le ou les sens indiqués par la flèche; son emploi est facultatif.

~~2. Le feu orange clignotant, qui peut se présenter également sous la forme d'une flèche, indique la prudence.~~

Le feu orange clignotant, qui peut se présenter également sous la forme d'une flèche ou d'un symbole, indique la prudence.

Le feu orange clignotant qui se présente sous la forme du symbole du cycle orange complété par une flèche orange sur fond noir, indique aux conducteurs de cycles, lorsqu'affiché simultanément avec le signal rouge, l'autorisation de franchir le signal rouge selon l'orientation de la flèche, sous réserve de céder le passage aux piétons qui traversent la chaussée et aux conducteurs qui circulent dans les deux sens sur la chaussée dont ils s'approchent.

Aux passages pour piétons et aux passages pour piétons et cyclistes, ainsi qu'aux gués pour piétons et aux gués pour piétons et cyclistes non situés aux intersections, les feux sont éteints pour les piétons et conducteurs de cycles qui traversent la chaussée, lorsque le feu orange clignotant est affiché à l'intention des conducteurs de véhicules et d'animaux qui circulent sur cette chaussée.

Art. 110:

(2)

Les marques de couleur blanche comprennent:

a) Les lignes de sécurité: lignes longitudinales continues, qui interdisent le dépassement, sans préjudice des dispositions de l'article 126, ou le passage d'une voie de circulation à une autre, ou qui délimitent les deux sens de circulation sur les chaussées ayant deux ou plus de deux voies dans chaque sens. Il est interdit de franchir ou de chevaucher une ligne de sécurité, sauf en cas de contournement conformément aux dispositions de l'article 127.

b) Les lignes guides: lignes longitudinales discontinues, qui guident et facilitent la circulation sur les voies d'une chaussée ou qui annoncent l'approche d'une ligne de sécurité; les lignes constituées par des clous ou des dispositifs réfléchissants sont assimilées aux lignes guides. Ces lignes peuvent être franchies, à condition qu'il soit tenu compte des exigences de la sécurité de la circulation.

Lorsqu'une ligne de sécurité et une ligne guide sont juxtaposées, les conducteurs ne doivent tenir compte que de la ligne qui se trouve de leur côté.

c) Les lignes continues ou discontinues, qui délimitent les bords de la chaussée pour les rendre mieux visibles, appelées encore lignes de rive; elles peuvent être franchies.

d) Les lignes continues, qui délimitent les bandes ou emplacements de stationnement que doivent occuper les véhicules en stationnement; elles peuvent être franchies. La ligne continue peut être remplacée par les amorces de cette ligne, lorsque la bande de stationnement est divisée en emplacements de stationnement.

~~e) Les lignes continues, qui délimitent les voies cyclables obligatoires ou qui séparent la voie cyclable et le chemin pour piétons sur un chemin obligatoire pour cyclistes et piétons indiqué par le signal D,5a.~~ Les lignes continues, qui délimitent les voies cyclables obligatoires ou qui séparent la voie cyclable et le chemin pour piétons sur un chemin obligatoire pour cyclistes et piétons indiqué par le signal D,5a ou sur un chemin conseillé pour cyclistes et piétons indiqué par le signal F,20a.

f) Les lignes discontinues, qui délimitent les voies cyclables suggestives.

g) Les lignes discontinues, qui délimitent les voies réservées aux véhicules des services de transports publics.

h) Les lignes ou marques en dents de scie, transversales ou à angle aigu à l'axe de la chaussée, qui indiquent aux conducteurs la ligne à ne pas franchir lorsqu'ils doivent céder le passage aux véhicules qui circulent dans les deux sens sur la chaussée dont ils s'approchent.

i) Les lignes ou marques transversales ou à angle aigu à l'axe de la chaussée, qui sont employées comme indication d'arrêt.

j) Les passages pour piétons; ils comportent un marquage transversal ou oblique à l'axe de la chaussée, qui est constitué de bandes orientées parallèlement à cet axe. L'aplomb des passages pour piétons doit être indiqué par le signal E,11a, conformément à l'article 107.

k) Les gués pour cyclistes; ils comportent un marquage transversal ou oblique à l'axe de la chaussée, qui est constitué d'une surface délimitée par deux lignes discontinues constituées de marques carrées, ou, dans le cas d'un gué oblique, de parallélogrammes orientés parallèlement à l'axe de la chaussée; la surface délimitée est peinte en rouge ou non peinte en agglomération et non peinte hors agglomération.

l) Les passages pour piétons et cyclistes: ils comportent le marquage d'un passage pour piétons et d'un passage pour cyclistes juxtaposés; l'aplomb des passages pour piétons et cyclistes doit être indiqué par le signal E,11b, conformément à l'article 107 .

m) Les emplacements réservés aux véhicules à l'arrêt, en vue notamment d'effectuer l'approvisionnement des commerces ainsi qu'aux véhicules utilisés en vue d'assurer des soins médicaux dans le cadre du règlement grand-ducal du 16 avril 2003 concernant l'usage du signe distinctif «médecin en service», sont indiqués par des marques transversales à l'axe de la chaussée complétées par des lignes diagonales croisées et sont délimités du côté de la voie de circulation par l'inscription longitudinale «LIVRAISONS»; le signal C,18 complété par un panneau additionnel du modèle 2 peut limiter les dispositions qui précèdent à certains jours et heures.

n) Les lignes en zigzag sur le côté de la chaussée; elles indiquent qu'il est interdit de stationner sur la longueur de ces lignes du côté concerné de la chaussée; à la hauteur des arrêts d'autobus, la ligne en zigzag peut être remplacée par les amorces de cette ligne, à condition que le marquage soit complété par l'inscription longitudinale «BUS».

o) Les surfaces de lignes obliques parallèles délimitées par une ligne continue ou discontinue; elles indiquent qu'il est interdit de circuler sur cette partie de la chaussée, d'y stationner ou de s'y arrêter; une ligne discontinue indique que la surface peut être traversée en cet endroit.

p) Les surfaces délimitées par des lignes continues formant rectangle et munies de lignes diagonales croisées, qui indiquent aux conducteurs qu'il leur est interdit d'entrer sur cette surface, lorsque la fluidité de la circulation en aval de la surface ainsi marquée provoque une file de véhicules et risque d'obliger le conducteur à immobiliser son véhicule sur cette surface; ces surfaces sont encore appelées enveloppes.

q) Les flèches marquées sur les voies de circulation d'une chaussée; elles indiquent que les conducteurs doivent suivre la ou les directions indiquées sur la voie dans laquelle ils circulent. Les flèches marquées sur les voies de circulation des parkings indiquent la ou les directions à suivre obligatoirement.

r) Les autres lignes ou marques, qui indiquent des sens giratoires et des obstacles sur la chaussée ou à proximité de celle-ci, qui répètent les indications données par des signaux routiers ou qui donnent aux usagers des indications qui ne peuvent pas être données de façon appropriée par des signaux routiers ou des signaux colorés lumineux.

s) Les gués pour piétons; ils comportent un marquage transversal ou oblique à l'axe de la chaussée, qui est constitué d'une surface délimitée par deux lignes discontinues constituées de marques rectangulaires, ou, dans le cas d'un passage oblique, de parallélogrammes

orientés parallèlement à l'axe de la chaussée; la surface délimitée est non peinte. Lorsqu'un gué pour piétons jouxte un gué pour cyclistes, la ligne discontinue du gué pour piétons située du côté du gué pour cyclistes est supprimée.

Art. 125:

Le dépassement doit se faire à gauche. Toutefois, il doit se faire à droite, lorsque le conducteur à dépasser a indiqué son intention d'effectuer un changement de direction vers la gauche et s'est porté vers l'axe de la chaussée ou, dans une chaussée à sens unique, à gauche de celle-ci, en vue d'effectuer cette manœuvre.

Le conducteur qui veut effectuer un dépassement par la gauche doit s'assurer au préalable:

- a) s'il dispose de l'espace suffisant pour le faire;
- b) s'il a la possibilité évidente de reprendre sa place dans le courant normal de la circulation sans gêner celle-ci;
- c) si son véhicule peut atteindre une vitesse suffisamment supérieure à celle du véhicule à dépasser de manière que la durée de dépassement soit réduite au strict minimum;
- d) si aucun conducteur qui le suit à faible distance n'a commencé lui-même une manœuvre de dépassement.

La distance latérale minimale à observer par le conducteur d'un véhicule automoteur lorsqu'il dépasse un cycle est d'au moins 1,5 mètre.

Au moment du dépassement par la gauche ou par la droite le conducteur doit tenir son véhicule à une distance latérale suffisante du véhicule, du piéton ou de l'animal qu'il dépasse et ne pas mettre en danger les autres usagers. Après avoir dépassé par la gauche, le conducteur doit reprendre sa place à droite aussitôt qu'il peut le faire sans inconvénient.

~~Sur les chaussées ayant au moins deux voies de circulation réservées à la circulation dans le sens qu'il suit, le conducteur qui est amené à effectuer une nouvelle manœuvre de dépassement aussitôt ou peut après avoir regagné la place prescrite à l'alinéa précédent peut, pour exécuter cette manœuvre et à condition de ne pas gêner les conducteurs de véhicules plus rapides qui le suivent, rester sur la voie de circulation qu'il a empruntée pour le premier dépassement.~~

L'utilisateur averti de quelque façon que ce soit qu'un conducteur de véhicule s'apprête à le dépasser par la gauche, doit faciliter la manœuvre en serrant le plus près possible le bord droit de la chaussée et en s'abstenant de toute accélération.

Dans les cas visés à l'article 118, paragraphe 1 .sous a), le fait que les conducteurs d'une file ou voie de circulation circulent à plus grande vitesse que ceux d'une autre file ou voie de circulation n'est pas considéré comme dépassement.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux conducteurs de tramway.

Art. 126:

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

- a) si cette manœuvre peut être de nature à mettre en danger ou à gêner la circulation des autres usagers et notamment la circulation qui vient en sens inverse;
- b) si la visibilité est insuffisante;
- c) si l'usager à dépasser effectue un croisement, sauf s'il y a plus d'une voie de circulation dans le sens emprunté de la circulation;
- d) si l'usager à dépasser effectue un dépassement ou un contournement, sauf s'il y a plus de deux voies de circulation dans le sens emprunté de la circulation;
- e) aux intersections, sauf
 - en cas de dépassement par la droite, conformément aux dispositions du premier alinéa de l'article 125;
 - s'il y a au moins deux voies de circulation dans le sens emprunté de la circulation; le dépassement à gauche est dans ce cas autorisé;
- f) à l'approche des sommets des côtes;
- g) dans les virages, sauf si la visibilité sur le trafic à contresens est suffisante;
- h) sur les passages à niveau et à leur approche;
- i) sur les ponts, si la chaussée a moins de 6 mètres de largeur;
- j) aux endroits pourvus d'une ligne de sécurité;
- k) dans les tunnels de la voirie normale, lorsque la chaussée comporte une seule voie de circulation dans le sens emprunté de la circulation; lorsque la chaussée comporte plus d'une voie de circulation dans le sens emprunté de la circulation, l'interdiction ne vise que les conducteurs de camions;
- l) dans les tunnels de la grande voirie; cette interdiction ne vise que les conducteurs de camions;
- m) si l'usager à dépasser ralentit à l'approche d'un passage pour piétons, d'un passage pour piétons et cyclistes, d'un gué pour piétons ou d'un gué pour cyclistes;
- n) aux endroits pourvus du signal C,13aa ou C,13ba; cette interdiction ne vise que les conducteurs auxquels s'adressent les signaux respectifs ;
- o) dans les rues cyclables, en tant que conducteur d'un véhicule automoteur.

Art. 136:

Tout conducteur qui aborde une intersection ou qui s'y engage, doit prendre toutes précautions utiles pour ne pas gêner sans nécessité ou ne pas mettre en danger les autres usagers et pour éviter tout accident.

2. Aux intersections, aux intersections à sens giratoire ainsi que sur les places publiques, la priorité de passage appartient aux conducteurs qui viennent de la droite par rapport aux conducteurs qui viennent de la gauche, quelle que soit la direction que les conducteurs venant de la droite vont emprunter.

Cette disposition comporte les exceptions suivantes:

- a) aux endroits où la circulation est réglée par un agent chargé du contrôle de la circulation, les usagers doivent se conformer aux injonctions de l'agent, conformément à l'article 115;
- b) aux endroits où la circulation est réglée par des signaux colorés lumineux ou des signaux lumineux de couleur blanche ou jaune clair, l'usager qui circule dans la direction fermée, doit céder la priorité aux usagers qui circulent dans la direction ouverte;
- c) sans préjudice de la lettre b), la priorité n'appartient pas aux conducteurs qui sortent
 - d'une chaussée pourvue du signal B,1 ou B,2a;

- d'une chaussée pourvue du signal C,2 ou C,2a;
- dans le sens de l'accès interdit d'une chaussée pourvue du signal C,1a, sauf signalisation contraire;
- d'un parking, d'une zone piétonne ou d'un chemin de terre;
- d'une propriété riveraine ou d'un chemin privé non ouvert à la circulation publique.
- d'une voie publique ou d'une partie de la voie publique en traversant un trottoir.

3. Entre conducteurs qui circulent en sens opposé, la priorité appartient à ceux qui continuent en ligne droite ou obliquent vers la droite par rapport à ceux qui obliquent vers la gauche.

Cette disposition comporte les exceptions suivantes:

- a) le cas où la route à priorité s'infléchit et où la priorité est indiquée par le signal B,3 complété par un panneau de configuration;
- b) les cas repris au paragraphe 2., lettre c), troisième à cinquième tirets.

4. Sur une chaussée à sens unique ou à une voie de circulation dans chaque sens, le conducteur qui oblique vers la gauche a la priorité par rapport aux conducteurs qui le suivent. 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.

Dans le cas de la fermeture, de l'encombrement ou de la suppression d'une voie de circulation sur une chaussée à plus d'une voie de circulation dans le même sens, les conducteurs qui circulent sur la voie jouxtant cette voie, doivent, à l'approche immédiate du tronçon fermé, encombré ou supprimé, faciliter le changement de voie aux conducteurs qui circulent sur cette voie de manière à ce qu'ils puissent se rabattre sur la voie ouverte selon le principe de la fermeture éclair, en alternance avec les véhicules qui y circulent.

Les conducteurs qui changent de voie de circulation à l'approche immédiate du tronçon fermé, encombré ou supprimé, doivent se conformer aux dispositions des articles 118, sous 1, lettre a), dernier alinéa et 134, sous 1.

5. Les usagers autorisés à traverser une partie réservée de la voie publique, conformément à l'article 104, paragraphe 2., sous d), doivent céder le passage aux usagers qui circulent sur les parties de la voie publique qu'ils traversent.

Les conducteurs qui s'engagent dans une zone piétonne ou la traversent doivent céder la priorité aux piétons qui y circulent.

6. Tout usager tenu de céder le passage ne doit poursuivre sa marche ou remettre son véhicule en mouvement que s'il peut le faire sans mettre en danger les autres usagers.

7. A l'exception du cas repris au paragraphe 2. sous a), les dispositions des paragraphes 2. à 5. ne s'appliquent pas aux véhicules en service urgent énumérés à l'article 39, pour autant que le service urgent l'exige et à condition que l'approche de ces véhicules soit signalée au moyen de l'avertisseur sonore spécial prévu à l'article 39 et des feux bleus clignotants prévus à l'article 44 et que les conducteurs tiennent compte en toute circonstance des exigences de la sécurité de la circulation.

Art. 137:

1. Les conducteurs qui
 - a) sortent d'un parking, d'une zone piétonne ou d'une propriété riveraine,
 - b) exécutent des manœuvres,
 - c) se remettent en marche après un arrêt, un stationnement ou un parage,
 - d) effectuent une marche arrière,

ne peuvent le faire qu'à condition

- 1° d'indiquer leur intention à temps,
- 2° de ne pas gêner ou de ne pas mettre en danger les autres usagers,
- 3° de céder le passage aux usagers en mouvement.

Sauf signalisation contraire, les conducteurs qui sortent d'une gare routière doivent céder le passage aux véhicules qui circulent dans les deux sens sur la chaussée dans laquelle ils s'engagent.

Les conducteurs qui traversent un trottoir conformément à l'article 104, sous d), doivent s'y approcher à vitesse modérée.

Toutefois, dans les agglomérations les conducteurs de véhicules doivent ralentir, et au besoin s'arrêter, afin que les autobus immobilisés à un arrêt d'autobus signalé comme tel puissent manœuvrer pour se remettre en mouvement. Les conducteurs d'autobus doivent signaler leur manœuvre au moyen de l'indicateur de direction pendant un temps suffisamment long et tenir compte des exigences de la sécurité de la circulation.

Aux endroits pourvus des signaux B,5 et B,6, les conducteurs de véhicules et d'animaux doivent céder la priorité conformément aux dispositions de l'article 107, chapitre II.

Tout conducteur doit se ranger et au besoin s'arrêter dès que l'approche d'un véhicule en service urgent et énuméré à l'article 39 est signalée au moyen de l'avertisseur sonore spécial prévu audit article 39 et des feux bleus clignotants prévus à l'article 44.

Art. 139:

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.

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

Les conducteurs qui s'approchent d'un véhicule qui fait usage du signal de détresse, conformément à l'article 171, doivent adapter leur vitesse de façon à pouvoir tenir compte en toutes circonstances des exigences de la sécurité de la circulation et des autres usagers.

2. Sans préjudice des autres dispositions du présent article et sans préjudice de limitations de vitesse dérogatoires indiquées par le signal C,14, la vitesse maximale autorisée est fixée comme suit, même en l'absence d'une signalisation spécifique:

- a) à l'intérieur des zones piétonnes, des zones résidentielles et des zones de rencontre
– à 20 km/h pour tous les véhicules;
- b) dans les rues cyclables
– à 30 km/h pour tous les véhicules ;
- b)c) à l'intérieur des agglomérations, hors les zones énoncées sous a)
– à 50 km/h pour tous les véhicules;
- ed) en dehors des agglomérations sur les voies publiques autres que les autoroutes
– à 75 km/h pour les autobus et les autocars, les ensembles de véhicules couplés ainsi que pour tous les véhicules routiers dont la masse maximale autorisée dépasse 7 .500 kg;
– à 90 km/h pour les autres véhicules;
- de) sur les autoroutes
– à 90 km/h pour les autobus et les autocars, les ensembles de véhicules couplés ainsi que pour tous les véhicules routiers dont la masse maximale autorisée dépasse 7 .500 kg;
– à 130 km/h pour les autres véhicules et à 110 km/h pour ceux-ci en cas de pluie ou d'autres précipitations;
– à 90 km/h pour tous les véhicules dans les tunnels signalés comme tels

Art. 160:

1. Les conducteurs de véhicules autres que ceux sur rails doivent observer les prescriptions suivantes sur la voie publique:
- a) Il est interdit aux conducteurs de véhicules automoteurs autres qu'un motorcycle ou un cyclomoteur de lâcher le volant simultanément des deux mains, tant que le véhicule est en mouvement.
Il est interdit aux conducteurs de motorcycles et de cyclomoteurs de lâcher le guidon simultanément des deux mains ou de retirer les pieds des repose-pieds ou des pédales, tant que le véhicule est en mouvement.
- b) Il est interdit aux conducteurs de véhicules de traîner ou de pousser des motocyclistes, des cyclomotoristes, des cyclistes ou des cycles non montés; il est interdit aux conducteurs de motorcycles, de cyclomoteurs et de cycles de se faire traîner ou pousser par un véhicule.
Il est interdit aux conducteurs de véhicules automoteurs de traîner une personne montée sur skis ou sur traîneau; il est interdit à toute personne montée sur skis ou sur traîneau de se faire traîner par un véhicule automoteur.
- c) Il est interdit aux conducteurs de véhicules automoteurs de circuler dans une descente en roue libre ou avec le moteur arrêté.
- d) Il est interdit aux conducteurs de véhicules automoteurs de circuler à deux de front, à moins qu'il n'y ait plus d'une voie de circulation dans le même sens.
- e) L'usage de l'échappement libre, la mise en marche bruyante ou l'essai bruyant du moteur sont interdits.
- f) Il est interdit de laisser tourner sans nécessité technique le moteur d'un véhicule immobilisé pendant un temps prolongé, à l'arrêt, en stationnement ou en parcage, même pour le faire chauffer ou faire chauffer l'habitacle du véhicule.
- g) Il est interdit de faire crisser sans nécessité les pneus d'un véhicule lors du démarrage, du freinage ou lors de la négociation d'un virage.
- h) Il est interdit de claquer bruyamment sans nécessité les portes, le capot ou le couvercle de malle d'un véhicule.
- i) Il est interdit de charger ou de décharger bruyamment un véhicule.
- j) Il est interdit de repasser sans nécessité au même endroit dans une agglomération .
- k) Il est interdit d'effectuer ou de faire effectuer des réparations à un véhicule, sauf en cas d'urgence.

l) Il est interdit de laver ou de faire laver un véhicule.

m) Il est interdit de laisser le moteur en marche ou de fumer pendant le ravitaillement en carburant du véhicule.

n) Les conducteurs et les passagers de cyclomoteurs, de quadricycles légers, de tricycles, de quadricycles et de motocycles, avec ou sans side-cars, doivent porter un casque de protection homologué par un Etat membre des Communautés Européennes; ils doivent avoir fermé solidement les jugulaires du casque dès que le véhicule est en mouvement

Ces prescriptions ne sont pas applicables aux:

1. conducteurs et passagers de cyclomoteurs à trois roues, de quadricycles légers, de tricycles et de quadricycles, dès lors que ces véhicules sont munis d'une carrosserie;

2. conducteurs et passagers de cyclomoteurs à deux roues et de motocycles, avec ou sans side-cars, dès lors que ces véhicules sont munis d'une carrosserie et équipés d'ancrages pour ceintures de sécurité et de ceintures de sécurité répondant aux exigences du paragraphe 1^{er} de l'article 24quinquies et à condition pour le conducteur et les passagers d'utiliser ces ceintures conformément à l'article 160bis lorsque le véhicule est en circulation;

3. conducteurs et passagers de cyclomoteurs et de quadricycles légers lorsqu'ils assurent, à l'intérieur d'une agglomération, une distribution de porte-à-porte nécessitant des descentes répétées du véhicule et qu'ils circulent à une vitesse ne dépassant pas 25 km/h.

o) Le conducteur d'une charrette à bras doit tirer celle-ci au lieu de la pousser, lorsque le chargement de la charrette ne lui laisse pas une visibilité suffisante vers l'avant;

p) Il est interdit de traîner un véhicule par un fauteuil roulant ou par un fauteuil roulant à moteur.

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:~~

d) Ils doivent se mettre en file:

1. dans les virages, à l'approche du sommet d'une côte ainsi que sur les passages à niveau et à leur approche;

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

3. à l'intérieur d'une agglomération aux endroits où la vitesse maximale autorisée est supérieure ou égale à 50 km/h, lorsqu'ils sont dépassés ou lorsqu'ils doivent s'attendre à être dépassés par un véhicule automoteur;

4. lorsqu'ils occasionnent sans nécessité une gêne excessive pour les autres usagers de la route.

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 gués 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.

Art. 162bis:

1. Il est interdit de jouer sur la voie publique.

~~Toutefois, les enfants âgés de moins de dix ans peuvent jouer sur les trottoirs, les chemins de terre, les chemins des parcs publics ainsi que dans les zones résidentielles et les zones piétonnes, à condition de ne pas gêner ou de ne pas mettre en danger les autres usagers.~~

Dans le contexte du présent article, sont notamment considérés comme jouets, les moyens suivants de locomotion sur roues dont font usage les enfants: vélos d'enfant, tri- ou quadricycles d'enfant, autos d'enfant, trottinettes et patins à roulettes. Toutefois, ne sont pas considérés comme jouets, les engins munis d'un moteur qui leur permet de circuler par leurs moyens propres, et qui, par construction, dépassent une vitesse de 6 km/h.

Dans le contexte du présent article, un ou plusieurs enfants peuvent se faire accompagner d'une personne plus âgée au maximum.

~~2. L'utilisation, par des piétons âgés de dix ans ou plus, de 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 inlineskates, est interdite sur la voie publique. Toutefois, sur les parties de la voie publique munies des signaux C,2, D,4, D,5, D,5a, D,5b, E,25a ou E,27a, l'utilisation de ces dispositifs peut être autorisée par le panneau additionnel du modèle 6b sur la base d'un règlement dûment approuvé. Cette autorisation vise également les enfants de moins de dix ans, dès lors qu'ils sont accompagnés d'une personne âgée de quinze ans au moins.~~

Il est interdit aux piétons qui utilisent les dispositifs mentionnés ci-avant de gêner ou de mettre en danger les autres usagers.

Art. 162quinquies:

Dans les rues cyclables les règles suivantes sont d'application:

- a) les conducteurs de cycles peuvent utiliser toute la largeur de la voie de circulation;
- b) l'accès est interdit dans les deux sens aux conducteurs de véhicules automoteurs, à l'exception des riverains et de leurs fournisseurs ;
- c) la circulation des véhicules automoteurs qui y ont accès peut être limitée dans le temps, et les autorités communales compétentes peuvent obliger les conducteurs des véhicules automoteurs qui y ont accès, à être munis d'un signe distinctif particulier qu'elles délivrent à ces fins;
- d) les déplacements des véhicules automoteurs doivent se faire par le trajet le plus court;
- e) les conducteurs de véhicules automoteurs ne doivent pas dépasser un autre véhicule, ni mettre en danger, ni gêner les conducteurs de cycles et ils doivent s'arrêter en cas de besoin;
- f) le stationnement des véhicules est interdit, sauf aux endroits signalés ou marqués comme emplacements de stationnement ou de parage.

Modification du règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points

Art. 1:

Les montants de la taxe à percevoir pour l'avertissement taxé prévu par les articles 12 et 15 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ainsi que par l'article 21 de la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis sont fixés à 12, 24, 49, 74, 145, 250 et 500 euros, selon la gravité de l'infraction constatée.

~~La détermination des parts des communes dans le montant total des avertissements taxés décernés du chef des infractions reprises aux rubriques 107-38 à 107-44 du catalogue annexé se fait annuellement au prorata des avertissements taxés de l'espèce décernés sur le territoire des communes concernées par les membres de la police grand-ducale; la police grand-ducale tient à cet effet la statistique afférente et en adresse à la fin de chaque année une copie comportant des données dépersonnalisées au ministre ayant les Finances dans ses attributions~~

La détermination des parts des communes dans le montant total des avertissements taxés décernés du chef des infractions reprises aux rubriques 107-39 à 107-45 du catalogue annexé se fait annuellement au prorata des avertissements taxés de l'espèce décernés sur le territoire des communes concernées par les membres de la police grand-ducale; la police grand-ducale tient à cet effet la statistique afférente et en adresse à la fin de chaque année une copie comportant des données dépersonnalisées au ministre ayant les Finances dans ses attributions.

Référ. aux articles	Nature de l'infraction	Montant de la taxe				Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955
		I	II	III	IV	
43bis						
-01	Usage d'un cyclomoteur qui n'est pas équipé - à l'avant d'un ou de deux feux blancs réglementaire			74		
-02	- à l'arrière d'un feu rouge et d'un catadioptre réglementaires			74		
-03	- à l'arrière d'un feu brouillard réglementaire	49				
-04	- de pédales réglementaires	49				
	Usage d'un quadricycle léger qui n'est pas équipé					
-05	- à l'avant de deux feux blancs ou jaunes réglementaires			74		
-06	- à l'arrière de deux feux rouges réglementaires			74		
-07	- à l'arrière de deux catadioptres réglementaires			74		
-08	- à l'arrière d'un ou de deux feux blancs réglementaires éclairant le numéro d'identité	49				
	Usage d'un cycle à une voie qui n'est pas					

-09	équipé – d’une installation d’éclairage d’une puissance de 3W			74		
-10	– à l’avant d’un feu blanc ou jaune réglementaire			74		
-11	– à l’arrière d’un feu rouge et d’un catadioptré réglementaires Usage d’un cycle du genre v.t.t. qui n’est pas équipé			74		
-12	– à l’avant d’un feu blanc ou jaune ou d’un catadioptré réglementaire			74		
-13	– à l’arrière d’un catadioptré rouge réglementaire Usage de nuit ainsi que de jour en cas de mauvaise visibilité d’un cycle du genre v.t.t. qui n’est pas équipé			74		
-14	– d’une installation d’éclairage d’une puissance de 3W			74		
-15	– à l’avant d’un feu blanc ou jaune réglementaire			74		
-16	– à l’arrière d’un feu rouge et d’un catadioptré réglementaires Usage d’un cycle à deux voies qui n’est pas équipé			74		
-17	– de deux installations d’éclairage de 3W chacune			74		
-18	– à l’avant de deux feux blancs ou jaunes réglementaires			74		
-19	– à l’arrière de deux feux rouges et de deux catadioptrés réglementaires			74		
-20	Usage d’un cycle non équipé de pédales réglementaires ou, à défaut, en l’absence de bandes réfléchissantes sur la partie arrière des chaussures du conducteur		49			
-21	Usage d’un cycle non équipé de bandes réfléchissantes réglementaires visibles de l’arrière		49			
-221	Usage d’un cycle traîné à une voie qui n’est pas équipé – d’une installation d’éclairage d’une puissance de 3 W – à l’arrière d’un feu rouge et d’un catadioptré réglementaires		49			
-232	Usage d’un cycle traîné à deux voies qui n’est pas équipé:					
-243	– de deux installations d’éclairage d’une puissance de 3 W chacune – à l’arrière de deux feux rouges et de deux catadioptrés réglementaires					
-254	Usage d’un cycle traîné non équipé de pédales réglementaires ou, à défaut, en l’absence de bandes réfléchissantes sur la					
-265				74		

-276	partie arrière des chaussures du conducteur Usage d'un cycle traîné non équipé de bandes réfléchissantes réglementaires visibles de l'arrière			74		
-287	Défaut sur une ou plusieurs roues d'un cycle traîné de catadioptres blancs ou jaunes ou de rubans circulaires blancs ou jaunes réfléchissants fixés de manière réglementaire	49				
-298	Usage d'un véhicule traîné par un cycle qui n'est pas équipé - à l'arrière d'un ou de deux feu(x) rouge(s) réglementaire(s) - à l'arrière d'un ou de deux catadioptre(s) rouge(s) réglementaire(s) - sur chaque côté d'au moins deux catadioptres jaunes réglementaires	49				
-310	- à l'avant d'un ou de deux catadioptres blancs réglementaires			74		
-321				74		
-332				74		
	Défaut pour un usager d'utiliser la partie de la voie publique lui réservée			74		
104	Circulation sur une partie de la voie publique réservée à d'autres usagers					
-01	Défaut pour un piéton, un conducteur d'une brouette ou d'une voiture d'enfants,					
-02	lorsqu'il emprunte une piste cyclable obligatoire, de céder le passage aux cyclistes			74		
-03	Traversée d'une zone piétonne en un endroit où la traversée n'est pas autorisée			74		
-04	Défaut pour un conducteur de marquer l'arrêt avant de traverser une zone piétonne <u>Défaut pour un conducteur de ralentir avant de traverser un trottoir</u>			74		
-05	<u>Défaut pour un conducteur qui traverse un trottoir de céder le passage aux piétons</u>	24				
-06				74		
-07				<u>74</u>		
	Dépassement à droite hormis la situation où le véhicule à dépasser s'est porté vers l'axe de la chaussée pour obliquer à gauche				<u>145</u>	<u>2</u>
125	Dépassement à gauche d'un véhicule qui, pour obliquer à gauche, s'est porté vers l'axe de la chaussée ou vers le bord gauche d'une chaussée à sens unique					
-01						
-02	Défaut de s'assurer avant de commencer un dépassement			74		

	– si un espace suffisant est disponible – s’il est possible de reprendre sa place dans le courant normal de la circulation			74		
-03	– si le véhicule peut atteindre une vitesse suffisamment supérieure à celle du véhicule à dépasser			74		
-04		49				
-05	– si aucun conducteur suivant à faible distance n’a commencé une manœuvre de dépassement					
-06	Défaut de maintenir une distance latérale suffisante			74		
	<u>Défaut pour un conducteur d’un véhicule automoteur de maintenir une distance latérale de 1,5 mètre en dépassant un cycle</u>			74		
-07	Défaut de reprendre sa place à droite aussitôt que possible	49				
<u>-08</u>	Défaut pour le conducteur à dépasser de faciliter la manœuvre de dépassement			<u>74</u>		
<u>-089</u>		49				
<u>-0910</u>	Dépassement ou tentative de dépassement: – de nature à mettre en danger ou à gêner la circulation d’un autre usager			74		
126	– par visibilité insuffisante					
	– d’un usager qui effectue un croisement, un dépassement ou un contournement					
-01	– à une intersection					
-02	– à l’approche du sommet d’une côte			145	2	
-03	– dans un virage à visibilité insuffisante sur le trafic à contresens			145	2	
-04	– sur un passage à niveau ou à son approche			145	2	
-05	– sur un pont dont la chaussée a moins de 6 mètres en largeur			145	2	
-06	– dans un tunnel de la voirie normale, lorsque la chaussée comporte une seule voie de circulation dans le sens emprunter			145	2	
-07	– dans un tunnel de la voirie normale, par un conducteur de camion, lorsque la chaussée comporte plus d’une voie de circulation dans le sens emprunté			145	2	
-08	– dans un tunnel de la grande voirie par un conducteur de camion			145	2	
-09	– d’un usager qui ralentit à l’approche d’un passage pour piétons, d’un passage pour piétons et cyclistes, d’un gué pour piétons ou d’un gué pour cyclistes			145	2	
-10	<u>– dans une rue cyclable, en tant que conducteur d’un véhicule automoteur</u>			145	2	
-11				145	2	
<u>-13</u>				145	2	

136	Défaut, en abordant une intersection ou en s'y engageant, de prendre toutes précautions utiles pour ne pas gêner sans nécessité un autre usager			<u>145</u>	<u>2</u>
-01	Défaut, en abordant une intersection ou en s'y engageant, de prendre toutes précautions utiles pour ne pas mettre en danger un autre usager ou pour éviter tout accident	49			
-02	Défaut de céder la priorité à un usager venant de la droite à une intersection, à une intersection à sens giratoire ou sur une place publique	49			
-03	Défaut de céder la priorité en sortant d'une chaussée pourvue du signal C,2 ou C,2a ou en sortant dans le sens interdit d'une chaussée pourvue du signal C,1a, sauf signalisation contraire			145	2
-04	Défaut de céder la priorité en sortant d'un parking, d'une zone piétonne, d'un chemin de terre ou d'un chemin privé non ouvert à la circulation				
-05	<u>-Défaut de céder la priorité en sortant d'une partie de la voie publique en traversant un trottoir</u>		74		
<u>-06</u>	Défaut, en obliquant vers la gauche, de céder la priorité à un usager circulant en sens opposé et continuant en ligne droite ou obliquant vers la droite		74		
<u>-067</u>	Défaut, en circulant sur la voie droite d'une chaussée à plus d'une voie de circulation dans le sens emprunté et en obliquant vers la gauche, de céder la priorité à un usager circulant sur la voie gauche		<u>74</u>		
<u>-078</u>	Défaut, en circulant sur la voie la plus rapprochée du milieu d'une chaussée à plus d'une voie de circulation dans le sens emprunté et en obliquant vers la droite, de céder la priorité à un usager circulant sur la voie droite			145	2
<u>-089</u>	Défaut de faciliter le changement de voie de circulation à un conducteur qui circule sur une voie de circulation fermée, encombrée ou supprimée	49			
<u>-0910</u>	Défaut, en traversant une partie réservée de la voie publique autre qu'une zone piétonne, de céder le passage à un usager qui circule sur cette partie de la voie publique	49			
<u>-101</u>	Défaut de céder la priorité à un piéton en s'engageant dans une zone piétonne ou en la traversant		74		
	Défaut de céder la priorité à un véhicule en	49			

-112	service urgent énuméré à l'article 39 et dont l'approche est signalée par avertisseur sonore spécial et feu bleu clignotant					
-123	7.- De la vitesse et de la maîtrise				145	2
	Circulation à une vitesse dangereuse selon les circonstances			74		
139	Inobservation de l'interdiction d'inviter, de conseiller ou d'aider à conduire à une vitesse dangereuse selon les circonstances					
-01	Défaut de s'approcher à vitesse modérée d'un passage pour piétons ou d'un passage pour piétons et cyclistes	49				
-02	Défaut d'adapter la vitesse en s'approchant d'un véhicule faisant usage du signal de détresse	49				
-03	Inobservation de la limite de vitesse de 20 km/h dans une zone piétonne, une zone résidentielle ou une zone de rencontre				145	
-04	– le dépassement étant inférieur ou égal à 15 km/h	49				
-05	– le dépassement étant supérieur à 15 km/h					
	<u>Inobservation de la limite de vitesse de 30 km/h dans une rue cyclable :</u>					
-06*	<u>-le dépassement étant inférieur ou égal à 15 km/h</u>	49				
	<u>-le dépassement étant supérieur à 15 km/h</u>				145	2
-07	Inobservation de la limite de vitesse de 50 km/h à l'intérieur d'une agglomération:					
	– le dépassement étant inférieur ou égal à 15 km/h	<u>49</u>				
-08*	– le dépassement étant supérieur à 15 km/h				<u>145</u>	<u>2</u>
-079	Inobservation de la limite de vitesse de 75 km/h en dehors d'une agglomération par un autobus, un autocar, un ensemble de véhicules couplés ou un véhicule routier dont la masse maximale autorisée dépasse 7.500 kg:	49				
-08*10*	– le dépassement étant inférieur ou égal à 20 km/h				145	2
	– le dépassement étant supérieur à 20 km/h				145	2
-0911	Inobservation de la limite de vitesse de 90 km/h en dehors d'une agglomération par un autre véhicule:	49				
-10*2*	– le dépassement étant inférieur ou égal à 20 km/h				145	2
	– le dépassement étant supérieur à 20 km/h					
-113	Inobservation sur une autoroute de la limite de vitesse de 90 km/h par un autobus, un autocar, un ensemble de véhicules couplés ou un véhicule routier dont la masse maximale autorisée dépasse 7.500 kg:	49				
-12*4*					145	2

	– le dépassement étant inférieur ou égal à 25 km/h					
	– le dépassement étant supérieur à 25 km/h					
	Inobservation sur une autoroute de la limite de vitesse de 130 km/h par temps normal ou de 110 km/h en cas de pluie ou d'autres précipitations par un autre véhicule:	49				
<u>-135</u>						
<u>-14*6*</u>	– le dépassement étant inférieur ou égal à 25 km/h			145	2	
	– le dépassement étant supérieur à 25 km/h					
	Inobservation sur une autoroute de la limite de vitesse de 90 km/h dans un tunnel:					
<u>-157</u>		49				
<u>-16*8*</u>	– le dépassement étant inférieur ou égal à 25 km/h					
	– le dépassement étant supérieur à 25 km/h					
	Conduite d'un cyclomoteur à une vitesse supérieure à 45 km/h:			145	2	
<u>-179</u>		49				
<u>-18*20*</u>	– le dépassement étant inférieur ou égal à 15 km/h en agglomération					
	– le dépassement étant supérieur à 15 km/h en agglomération					
<u>-1921</u>	– le dépassement étant inférieur ou égal à 20 km/h en dehors d'une agglomération	49		145	2	
<u>-20*2*</u>	– le dépassement étant supérieur à 20 km/h en dehors d'une agglomération					
<u>-213</u>	– le dépassement étant inférieur ou égal à 25 km/h sur une autoroute	49		145	2	
<u>-22*4*</u>	– le dépassement étant supérieur à 25 km/h sur une autoroute					
<u>-235</u>	Conduite d'une machine automotrice d'une masse maximale autorisée inférieure ou égale à 12.000 kg	49		145	2	
<u>-24*6</u>	à une vitesse supérieure à 40 km/h par un conducteur non détenteur d'un permis de conduire valable de la catégorie C:			145	2	
	– le dépassement étant inférieur ou égal à 15 km/h en agglomération					
	– le dépassement étant supérieur à 15 km/h en agglomération					
<u>-257</u>	– le dépassement étant inférieur ou égal à 20 km/h en dehors d'une agglomération	49				
<u>-26*8*</u>	– le dépassement étant supérieur à 20 km/h en dehors d'une agglomération					
<u>-279</u>	– le dépassement étant inférieur ou égal à 25 km/h sur une autoroute	49		145	2	
<u>-28*30*</u>	– le dépassement étant supérieur à 25 km/h sur une autoroute					
<u>-2931</u>	Conduite d'une machine automotrice d'une masse maximale autorisée inférieure ou égale à 12.000 kg à une vitesse supérieure à 75 km/h par un conducteur détenteur d'un permis de conduire valable de la catégorie C:	49		145	2	
<u>-30*2*</u>	– le dépassement étant inférieur ou égal à			145	2	

	20 km/h en dehors d'une agglomération – le dépassement étant supérieur à 20 km/h en dehors d'une agglomération				
-313	– le dépassement étant inférieur ou égal à 25 km/h sur une autoroute	49			
-32*4*	– le dépassement étant supérieur à 25 km/h sur une autoroute				
-335	Conduite d'un véhicule d'une m.m.a. supérieure à 12.000 kg à une vitesse supérieure à 75 km/h, si la m.m.a. sur un ou plusieurs essieux dépasse 11,5 t, dans le cas d'une suspension mécanique ou 12t, dans le cas d'une suspension pneumatique:	49		145	2
-34*6*	– le dépassement étant inférieur ou égal à 20 km/h en dehors d'une agglomération			145	2
	– le dépassement étant supérieur à 20 km/h en dehors d'une agglomération				2
-357	– le dépassement étant inférieur ou égal à 25 km/h sur une autoroute	49		145	
-36*8*	– le dépassement étant supérieur à 25 km/h sur une autoroute				
-379	Conduite d'un véhicule équipé de pneus à crampons à une vitesse supérieure à 70 km/h sur une voie publique autre qu'une autoroute:	49		145	2
-38*40*	– le dépassement étant inférieur ou égal à 20 km/h			145	2
	– le dépassement étant supérieur à 20 km/h				
-3941	Conduite d'un véhicule équipé de pneus à crampons à une vitesse supérieure à 90 km/h sur une autoroute:	49			
-40*2*	– le dépassement étant inférieur ou égal à 25 km/h			145	2
	– le dépassement étant supérieur à 25 km/h				
-413	Défaut de signalisation réglementaire d'un véhicule servant à des essais scientifiques	49			
-42*4*	Usage non autorisé du signe distinctif «Essai scientifique			145	2
-435					
-446			74		
	Inobservation par le conducteur d'un véhicule auto		74		
160	- moteur en mouvement autre qu'un motocycle ou un cyclomoteur de l'interdiction de lâcher le volant simultanément des deux mains				
-01	Inobservation par le conducteur d'un motocycle ou d'un cyclomoteur en mouvement de l'interdiction de lâcher le guidon simultanément des deux mains ou de retirer les pieds des repose-pieds ou des	49			
-02					

	pédales					
	Inobservation par le conducteur d'un véhicule de l'interdiction de traîner ou de pousser un motocycliste, un cyclomotoriste, un cycliste ou un cycle non monté					
-03	Inobservation par le conducteur d'un motorcycle, d'un cyclomoteur ou d'un cycle de l'interdiction de se faire traîner ou pousser par un véhicule	24				49
-04	Inobservation par une personne montée sur skis ou sur traîneaux de l'interdiction de se faire traîner par un véhicule automoteur					49
-05	Inobservation sur la voie publique par le conducteur d'un véhicule automoteur de l'interdiction					49
	– de traîner des personnes montées sur skis ou sur traîneaux					
	– de circuler en roue libre ou avec le moteur arrêté dans une descente					49
-06	– de circuler à deux de front lorsqu'il n'y a qu'une voie de circulation dans le même sens					49
-07	– de faire usage d'un échappement libre ou d'une mise en marche bruyante ou d'un essai bruyant du moteur					49
-08	– de laisser tourner sans nécessité technique le moteur lorsque le véhicule est immobilisé					49
-09	– de faire crisser les pneus sans nécessité					49
-10	– de claquer bruyamment et sans nécessité les portes, le capot ou le couvercle de malle					49
-11	– de charger ou décharger bruyamment le véhicule					49
-12	– de repasser sans nécessité au même endroit dans une agglomération					
-13	– d'effectuer ou de faire effectuer des réparations à un véhicule					
-14	– de laver ou de faire laver un véhicule					
-15	– de laisser le moteur en marche ou de fumer pendant le ravitaillement en carburant du véhicule					
-16	Défaut pour le conducteur d'un cyclomoteur,					
-17	d'un quadricycle léger, d'un tricycle, d'un quadricycle ou d'un motorcycle avec ou sans side-car de porter un casque de protection réglementaire					
-18	Défaut pour le passager adulte d'un cyclomoteur, d'un quadricycle léger, d'un tricycle, d'un quadricycle ou d'un motorcycle avec ou sans side-car de porter un casque de protection réglementaire					
-19	Fait pour le conducteur d'un cyclomoteur,					

-20	d'un quadricycle léger, d'un tricycle, d'un quadricycle ou d'un motocycle avec ou sans side-car de transporter une personne mineure qui ne porte pas de façon réglementaire un casque de protection homologué Port non réglementaire d'un casque de protection					
-21	Inobservation par le conducteur d'une charrette à bras de l'interdiction de pousser celle-ci au lieu de la tirer, lorsque le chargement ne laisse pas une visibilité suffisante	24				
-22	Inobservation de l'interdiction de traîner un véhicule par un fauteuil roulant ou par un fauteuil roulant à moteur	24				
-23	Inobservation par le conducteur d'un cycle de l'interdiction	24				
	- de lâcher le guidon simultanément des deux mains ou de retirer les pieds des pédales tant que le cycle est en mouvement	24				
-24	- de toucher un autre usager ou véhicule tant que le cycle est en mouvement - de circuler à plus de deux de front					
-25	Défaut pour le conducteur d'un cycle de se mettre en file	24				
-26	à l'intérieur d'une agglomération entre la tombée de la nuit et le lever du jour dans les cas visés à l'article 120 modifié de l'arrêté grand ducal du 23 novembre 1955 précité	24 24				
-27	dès qu'ils doivent s'attendre au dépassement ou au croisement par un véhicule automoteur		49			
-28	Défaut pour le conducteur d'un cycle de s'engager sur un passage pour piétons et cyclistes avec prudence et en tenant compte de la vitesse des véhicules qui s'en approchent		49			
-29	Défaut pour le conducteur d'un cycle de céder le passage à un gué pour cyclistes où la circulation n'est pas réglée par des agents ou des signaux colorés lumineux.					
-30	Défaut pour le conducteur d'un cycle de conduire le cycle à la main en cas d'encombrement de la chaussée Conduite, en cas de verglas, de neige tassée, de neige fondante, de plaques de glace ou de givre, d'un véhicule automoteur sur la voie publique sans pneus qui présentent, selon la catégorie	<u>24</u>	49			

-31	de véhicule concernée, soit les caractéristiques décrites respectivement au point 2.2. du Règlement ECE N° 30 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des pneumatiques pour automobiles et leurs remorques	24				
-32	ou au point 2.2.3. du Règlement ECE N° 54 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des pneumatiques pour véhicules utilitaires et leurs remorques	24				
-33	et qui comportent le marquage décrit au point 3.1.5. de ces mêmes Règlements (pneus M + S ou M. S. ou M & S), soit les caractéristiques décrites au point 2.11. du Règlement ECE N° 117 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des pneumatiques en ce qui concerne le bruit de roulement et l'adhérence sur sol mouillé et qui comportent le marquage décrit aux points 4.2.6. (pneus M + S ou M. S. ou M & S) ou 4.2.7.	24		74		
	Inobservation de l'interdiction de jouer sur la voie publique Fait de laisser jouer un enfant de moins de 10 ans à un endroit de la voie publique où il est autorisé à jouer alors qu'il gêne ou met en danger les autres usagers Fait d'utiliser ou de laisser utiliser des piétons âgés de 10 ans au moins des dispositifs à roues fixés aux pieds ou comportant une planche servant de support Fait de laisser utiliser un enfant de moins de 10 ans qui n'est pas accompagné d'une personne de 15 ans au moins des dispositifs à roues fixés aux pieds ou comportant une planche servant de support pour se déplacer aux endroits de la voie publique où leur circulation est autorisée et signalés comme tels				74	
162bis						
-01	Fait pour les piétons utilisant ou qui sont laissés utiliser des dispositifs à roues fixés aux pieds ou comportant une planche servant de support pour se déplacer de gêner ou de mettre en danger les autres usagers	24				
-02						
						<u>49</u>

-03		24			
	<p><u>Dans une rue cyclable :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>inobservation, en tant que conducteur d'un véhicule automoteur, de l'interdiction de circuler, à l'exception des riverains et des fournisseurs</u> - <u>circulation d'un véhicule automoteur en dehors de la durée autorisée ou sans être muni du signe distinctif particulier délivré par les autorités communales</u> - <u>défaut de déplacer un véhicule suivant le trajet le plus court</u> 		49		
-04	<ul style="list-style-type: none"> - <u>gêne d'un conducteur de cycle</u> - <u>mise en danger d'un conducteur de cycle</u> - <u>stationnement d'un véhicule en dehors d'un endroit signalé ou marqué comme emplacement de stationnement ou de parcage</u> 				
			49		
-05					
			49		
<u>162quinquies</u>					
<u>-01</u>					
<u>-02</u>				<u>74</u>	
<u>-03</u>			<u>49</u> <u>49</u>	<u>74</u>	

<u>-04</u> <u>-05</u> <u>-06</u>			<u>49</u>	<u>74</u>		
--	--	--	-----------	-----------	--	--