

# CONSTRUCTION DES ROUTES ET VOIRIE

# 2016

TEXTES COORDONNÉS À JOUR AU 18 SEPTEMBRE 2001

Recueil réalisé par le

MINISTÈRE D'ÉTAT - SERVICE CENTRAL DE LÉGISLATION

[www.legilux.lu](http://www.legilux.lu)

## Sommaire

### CONSTRUCTION DES ROUTES

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

### VOIRIE

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

**Voir également:**

[Constitution: Art. 99](#)

## CONSTRUCTION DES ROUTES

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

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

#### Article unique.

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

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

---

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

(Mém. 51 du 5 août 1952, p. 921)

#### Article unique.

Sont approuvés:

(...)

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

#### Déclaration sur la construction de grandes routes de trafic international

Les soussignés, dûment autorisés,

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

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

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

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

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

(Suivent les signatures)

## ANNEXE I

### Liste et Numéros des Routes du Réseau International

#### A. – GRANDES ROUTES DE TRAFIC INTERNATIONAL

(...)

E9 Amsterdam – La Haye – Bâle – Gênes:

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

#### B. – EMBRANCHEMENTS ET ROCADES

(...)

E42 Sarrebruck–Luxembourg–Echternach–(Cologne).

(...)

### ADJONCTIONS ET MODIFICATIONS

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

(...)

#### 2. – Modifications

##### ALLEMAGNE

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

(...)

## ANNEXE II

### Conditions auxquelles doivent répondre les Grandes Routes de Trafic International

#### A. – CARACTÉRISTIQUES DES GRANDES ROUTES DE TRAFIC INTERNATIONAL

##### I. – Généralités

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

##### 2. Densité de la circulation

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

##### II. – Routes

##### 1. Chaussées et leur largeur

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

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

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

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

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

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

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

#### 2. Bombements dans les sections rectilignes

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

#### 3. Pistes pour cyclistes et piétons

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

#### 4. Pentes

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

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

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

#### 5. Tracé

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

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

On distingue trois classes de sections:

##### *Première classe*

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

Les caractéristiques à retenir sont les suivantes:

Vitesse de marche: de 100 à 120 km/h.

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

Distance de visibilité<sup>1</sup>: normale 230 m; minimum 150 m.

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

##### *Deuxième classe*

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

Les caractéristiques à retenir sont les suivantes:

Vitesse de marche de 80 km/h.

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

Distance de visibilité<sup>1</sup>: normale 150 m; minimum 110 m.

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

##### *Troisième classe*

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

Les caractéristiques à retenir sont les suivantes:

Vitesse de marche de 60 km/h.

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

Distance de visibilité<sup>1</sup>: normale 110 m; minimum 60 m.

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

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

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

Les caractéristiques des trois classes sont résumées dans le tableau suivant:

Désignation de la classe	Vitesse de marche en  km/h	Rayon de courbure en plan		Distance de visibilité au voisinage des sommets		Rayon de courbure du profil en long et aux sommets	
		Normal	Minimum	Normal	Minimum	Normal	Minimum
1 <sup>ère</sup>	100/120	500	300	230	150	5 000	2 500
2 <sup>ème</sup>	80	300	200	150	110	2 500	1 200
3 <sup>ème</sup>	60	200	100	110	60	1 000	400

Il est entendu que l'expression «rayon de courbure normal» s'entend du minimum à adopter normalement pour les rayons de courbure, le chiffre indiqué comme «rayon de courbure minimum» étant celui au-dessous duquel il convient de ne jamais descendre.

Les rayons de courbure du profil en long dans les parties basses ou vals seront pris égaux à la moitié au moins des rayons correspondants des sommets voisins.

#### 6. Dévers

Pour les virages dont le rayon est inférieur à un chiffre à fixer suivant les conditions locales, et qui paraît devoir varier entre 1 500 et 1 000 m, la chaussée doit être relevée. L'importance du dévers à donner dépend à la fois de la vitesse de la circulation, du rayon du virage et de la rugosité de la chaussée.

Pour les routes qui ne risquent pas d'être glacées en hiver, un maximum de dévers de 10 pour 100 dans les virages à petit rayon paraît pouvoir être admis.

#### 7. Surlargeur

Une surlargeur est à prévoir dans les courbes pour assurer le libre passage des véhicules des plus grandes dimensions, en cas de croisement ou de dépassement.

#### 8. Charge portante

Toutes les routes devraient être construites de manière à assurer dans les conditions de sécurité raisonnablement satisfaisantes la circulation de véhicules du poids maximum autorisé.

#### 9. Revêtement des routes

Les routes du réseau devraient être munies d'un revêtement tel qu'elles ne soient pas poussiéreuses et qu'elles soient unies, mais non dérapantes.

#### 10. Stationnement

Des aires de stationnement situées en dehors de la chaussée devraient être prévues pour des autobus et des voitures là où cela est nécessaire. Les arrêts d'autobus devraient être échelonnés.

#### 11. Eclairage du réseau

Les parties du réseau qui constituent des voies d'accès principales aux agglomérations importantes ou qui les traversent et sur lesquelles se fait, pendant les heures d'obscurité, un trafic général important, comprenant des piétons, devraient être éclairées de façon à fournir une ample marge de sécurité à tous les usagers de la route sans obliger les véhicules à moteur à faire usage de leurs phares.

### III. – Facilité d'accès et de croisement

#### 1. Suppression des croisements

Il y a lieu de supprimer les croisements et tous les accès à la route qui ne sont pas strictement nécessaires. Si ceci n'est pas possible pour les routes existantes, on doit tout au moins chercher à le réaliser pour les routes nouvelles en détournant la circulation locale vers des routes voisines. Il est souhaitable que, dans chaque pays, des textes législatifs facilitent cette mesure.

#### 2. Croisements à niveaux différents

Si la suppression des croisements n'est pas possible, la situation des lieux permettra souvent d'éviter sans frais excessifs un croisement à niveau au moyen d'un viaduc ou d'un passage inférieur sans raccordement entre les deux routes.

Pour le cas où le croisement avec une autre voie importante apparaît inévitable, il sera justifié, lors de la construction d'une route nouvelle, d'aménager des passages à ces niveaux différents lorsque le produit des débits journaliers moyens des deux voies dépassera 3 millions.

Dans le cas de routes existantes, si le produit des débits moyens journaliers des deux voies dépasse 3 millions, il y a lieu d'examiner s'il convient d'aménager des croisements à des niveaux différents.

Pour les croisements à des niveaux différents munis de raccordements, il est important pour la circulation sur la route internationale que les véhicules quittent cette route et y accèdent du côté droit<sup>1</sup>; de la sorte, on supprime sur les voies principales l'intersection des trajectoires des véhicules.

#### 3. Croisements à niveau

En cas de croisement à niveau, il faudra éviter que les véhicules venant de la route croisée puissent traverser la chaussée de la route internationale à une vitesse trop grande ou, éventuellement, qu'ils puissent croiser sans avoir manqué l'arrêt. S'il est procédé

<sup>1</sup> Dans les pays où l'on circule à droite.

à une déviation des voies adjacentes, on devra, pour que le trafic adjacent puisse traverser la route internationale sans l'emprunter, éviter que les débouchés de ces voies adjacentes soient disposés en quinconce.

Il y a lieu de noter l'importance qu'il y aurait à dédoubler la chaussée de la route internationale dans les croisements importants de façon à éviter que les conducteurs, quittant la route internationale pour tourner à gauche<sup>1</sup>, soient forcés de faire halte sur la chaussée principale en attendant le passage d'un véhicule venant de la direction opposée.

Les carrefours giratoires et les croisements à signaux lumineux engendrent des pertes de temps; ils sont en outre des sources de fatigue. Il y a donc lieu de les éviter dans toute la mesure du possible sur les itinéraires internationaux.

#### *Bandes de ralentissement et d'accélération*

Aux croisements à niveau en rase campagne et aux traversées de chemins où l'on peut quitter la route internationale, il est désirable, partout où ce sera réalisable, de construire le long de la chaussée des bandes de ralentissement marquées de façon bien distincte, par exemple par une couleur différente de la chaussée, d'une largeur d'environ 3 m et d'une longueur de 50 à 100 m. Ces bandes permettront à un conducteur de quitter la voie principale avant de ralentir, laissant la route ouverte à la circulation rapide et évitant de cette façon le danger d'une collision.

Des bandes analogues sont à recommander pour les véhicules qui entrent sur la route internationale. Elles permettent aux conducteurs d'atteindre une vitesse suffisante avant de se mêler au trafic de l'itinéraire.

#### *Triangles de visibilité*

Pour les croisements à niveau, il y aurait lieu de dégager des triangles de visibilité dont les dimensions dépendent des vitesses à prévoir sur chaque route. S'il n'y a pas de limite de vitesse sur l'itinéraire international, ces triangles pourraient avoir des côtés d'environ 150 m le long de la route internationale et d'environ 50 m le long d'autres routes.

#### *4. Passages à niveau*

La règle est que les passages à niveau de voies ferrées doivent être supprimés sur les routes internationales. En conséquence, les routes internationales nouvelles ne doivent comporter aucun passage à niveau. Sur les routes internationales existantes, les passages à niveau doivent être supprimés aussi rapidement que possible lorsqu'ils constituent une gêne appréciable pour la circulation ou, alors même que cette condition n'est pas remplie, lorsqu'en raison de leur situation, ils constituent un danger particulier pour la circulation.

### *IV. – Evitement des villes et des villages et construction le long des routes*

#### *1. Evitement*

Les routes internationales devront contourner les zones construites sauf lorsqu'il s'agit d'un petit village et d'une circulation relativement peu importante ou lorsque la route existante est d'une largeur et d'un tracé relativement satisfaisants ou peut aisément être aménagée de manière à comporter l'un et l'autre.

Des voies d'accès et de sortie devraient être rétablies pour les principaux centres.

#### *2. Trafic direct par voies express*

Les grandes agglomérations urbaines seront contournées lorsque le trafic direct le justifiera. Si l'on préfère une autre solution, on établira des voies express pour trafic direct qui les traverseront.

#### *3. Construction le long des routes*

La construction le long des voies d'évitement et des voies express avec accès direct de l'immeuble à ces voies ne sera pas autorisée sur ces routes.

#### *4. Accès sur les voies d'évitement et les voies express*

L'accès aux voies d'évitement et aux voies express ne se fera qu'à des points spécialement désignés et spécialement aménagés.

### *V. – Ponts, tunnels, galeries, etc.*

#### *1. Largeur*

Sur les ponts et aux abords des ponts, la largeur de la chaussée ou des chaussées et de la piste distincte ou des pistes distinctes aménagées pour les cyclistes et les piétons devra être la même que sur le reste du parcours de la route, sauf dans des cas exceptionnels. Lorsqu'il n'existera pas de pistes distinctes pour cyclistes et piétons, un espace suffisant devra être aménagé de chaque côté de la chaussée ou des chaussées, de manière à permettre l'utilisation de toute la largeur de la chaussée ou des chaussées.

#### *2. Hauteur libre*

La hauteur libre minimum pour les constructions au-dessus des routes sera de 4,5 m sauf dans le cas de constructions actuelles et de constructions nouvelles pour lesquelles le fait de prévoir une telle hauteur libre entraînerait des difficultés ou charges exceptionnelles, auquel cas la hauteur minimum serait réduite à 4,2 m.

Là où la hauteur libre au-dessus de la route est inférieure à 4,5 m, il sera fait usage du signal approprié.

#### *3. Charge portante*

La charge portante des ponts sur tout le réseau devra être au moins suffisante pour assurer, dans les conditions habituelles de sécurité admises par chaque gouvernement, le passage de véhicules ayant les dimensions et poids maxima autorisés.

## VI. – Architecture paysagiste

1. Il y a lieu d'établir avec tout le soin nécessaire le dessin des routes du réseau, de manière que le tracé assure l'harmonie des courbes verticales et horizontales.

2. Les affichages de publicité en bordure des routes seront interdits.

## B. – SERVICES AUXILIAIRES

### 1. *Franchissement des frontières*

Il devra exister aux frontières des installations routières suffisantes pour recevoir et écouler le trafic normal. Il y aurait lieu de séparer, le cas échéant, les trafics commerciaux et touristiques et d'établir, où cela est nécessaire, des postes-frontière combinés.

### 2. *Garages et autres installations*

Il y aurait lieu de pourvoir à l'installation appropriée de garages et d'ateliers, espacés convenablement le long du réseau, en particulier dans les régions les moins développées, et également de locaux pour le repos et les repas.

Ces installations devraient être d'accès facile pour les usagers de la route, et d'autre part, ne devraient constituer, en aucune façon, une gêne pour le trafic.

### 3. *Services de secours routiers*

Il y aurait lieu de pourvoir à l'installation de postes standardisés de premiers secours, à intervalles rapprochés le long des routes internationales, possédant le personnel et l'équipement nécessaires, d'après les recommandations de la Commission internationale permanente des premiers secours sur route et de la Ligue des sociétés de la Croix-Rouge.

### 4. *Télécommunications*

Les routes internationales devraient être munies à intervalles réguliers de cabines téléphoniques comportant des instructions en plusieurs langues, destinées aux usagers.

---

## ANNEXE III

### Signal indiquant les Grandes Routes de Trafic International

1. Le signal supplémentaire d'identification des itinéraires qui est destiné à indiquer les grandes routes de trafic international (routes qui, d'accord avec les autres Etats contractants intéressés, ont été désignées comme telles par l'Etat sur le territoire duquel elles se trouvent, en vue d'assurer la continuité des itinéraires et l'uniformité des caractéristiques techniques) sera de forme rectangulaire.

2. Ce signal se composera de la lettre «E» suivie du numéro attribué à l'itinéraire en chiffres arabes.

3. Le signal sera composé d'une inscription blanche sur fond vert.

4. Le signal peut être apposé sur d'autres signaux ou combiné avec eux.

5. Ses dimensions seront telles que les conducteurs de véhicules circulant à grande vitesse puissent comprendre facilement les indications qu'il donne.

---



**Règlement grand-ducal du 6 mars 1968 concernant la direction du service administratif du Fonds des routes.<sup>1</sup>**

(Mém. A - 10 du 18 mars 1968, p. 133)

**Art. 1<sup>er</sup>.**

La direction du service administratif du fonds des routes et la coordination des travaux sont assurées par un fonctionnaire supérieur de l'administration gouvernementale attaché au Ministère des Travaux Publics qui portera le titre de «Commissaire au Fonds des Routes».

**Art. 2.**

Ce fonctionnaire est désigné par arrêté grand-ducal.

**Art. 3.**

Notre Ministre d'Etat, Président du Gouvernement, et Notre Ministre des Travaux Publics sont chargés de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

**Règlement grand-ducal du 14 juillet 1971 concernant l'institution et le fonctionnement du comité d'acquisition prévu par l'article 13 de la loi du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes,**

(Mém. A - 48 du 28 juillet 1971, p. 1217)

modifié par:

Règlement grand-ducal du 4 août 1975 (Mém. A - 54 du 25 août 1975, p. 1251)

Règlement grand-ducal du 10 janvier 1989 (Mém. A - 5 du 26 janvier 1989, p. 56)

Règlement grand-ducal du 14 septembre 1992 (Mém. A - 80 du 23 octobre 1992, p. 2352)

Règlement grand-ducal du 24 mai 1996 (Mém. A - 41 du 21 juin 1996, p. 1286).

**Texte coordonné au 21 juin 1996***Version applicable à partir du 25 juin 1996***Art. 1<sup>er</sup>.**

Le règlement grand-ducal du 14 mars 1968 concernant l'institution et le fonctionnement du comité d'acquisition prévu par l'article 6 de la loi du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes est abrogé et remplacé par les dispositions qui suivent.

**Art. 2.**

Il est institué un comité d'acquisition chargé d'acquérir, sous réserve d'approbation conjointe du Ministre des finances et du Ministre des travaux publics, les terrains bâtis et non bâtis nécessaires à la réalisation des plans parcellaires approuvés par règlement grand-ducal conformément à l'article 9 de la loi du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes.

**Art. 3.**

Le comité a compétence pour toutes acquisitions qui dépassent la valeur de «6197,34 euros»<sup>2</sup>.

Les acquisitions dont la valeur est inférieure à ce montant sont faites par les fonctionnaires de l'Administration de l'enregistrement et des domaines en collaboration avec le comité d'acquisition et suivant le programme d'acquisition établi par ledit comité.

**Art. 4.**

Le comité établit sous réserve d'approbation conjointe du Ministre des finances et du Ministre des travaux publics la valeur des terrains bâtis et non bâtis et négocie avec les propriétaires pour trouver un arrangement raisonnable.

<sup>1</sup> Base légale: Art. 19 de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes.

<sup>2</sup> Implicitement modifié par la loi du 1<sup>er</sup> août 2001 relative au basculement en euro (Mém. A - 117 du 18 septembre 2001, p. 2440; doc. parl. 4722).

**Art. 5.**

Les travaux du comité sont dirigés par un président qui a la qualité de fonctionnaire de l'Etat. Le président est nommé par le Ministre des finances; il est choisi soit parmi les membres du comité d'acquisition visé à l'article 6 ci-après, soit en dehors de celui-ci.

En cas d'empêchement du président, il est remplacé par un membre du comité à désigner par lui.

*(Règl. g.-d. du 24 mai 1996)*

**«Art. 6.**

Le comité est composé des représentants suivants choisis selon leur compétence administrative:

- a) de deux fonctionnaires du Ministère des Travaux Publics dont le commissaire au fonds des routes;
- b) de quatre fonctionnaires du Ministère des Finances;
- c) de trois fonctionnaires de l'Administration des Ponts et Chaussées;
- d) d'un fonctionnaire de l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines;
- e) d'un fonctionnaire-géomètre de l'Administration du Cadastre et de la Topographie;
- f) d'un fonctionnaire de l'Administration des Services Techniques de l'Agriculture;
- g) d'un fonctionnaire de l'Administration des Bâtiments Publics;
- h) d'un fonctionnaire de l'Administration des Eaux et Forêts.»

*(Règl. g.-d. du 14 septembre 1992)*

**«Art. 7.**

Les membres désignés à l'article précédent sub a) à e) peuvent, pour accomplir leur mission, être déchargés par le Gouvernement en conseil totalement ou partiellement du travail leur incombant normalement au sein de leurs administrations d'origine. Ces membres touchent une indemnité mensuelle forfaitaire dont le montant est fixé par le Gouvernement en Conseil.

Ce dernier fixe également le montant des indemnités de présence pour les autres membres du comité.»

**Art. 8.<sup>1</sup>**

Notre Ministre des finances et Notre Ministre des travaux publics sont chargés de l'exécution du présent règlement, qui sera publié au Mémorial.

**Règlement grand-ducal du 17 janvier 1977 établissant les critères pour la fixation des points kilométriques délimitant les agglomérations en exécution de la loi du 17 juin 1976 portant limitation des accès à la voirie de l'État,**

(Mém. A - 7 du 16 février 1977, p. 250)

**Art. 1<sup>er</sup>.**

A défaut de plan d'aménagement au sens de l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 17 juin 1976 portant limitation des voies d'accès à la voirie de l'Etat, les limites d'agglomération le long de la voirie nationale et des chemins repris sont constituées par le premier et le dernier groupe de maisons faisant partie d'une agglomération. Les limites ainsi définies s'arrêtent aux angles droits formés par l'extrémité de ces groupes de maisons avec la voie publique.

Au sens du présent règlement on entend:

1. par agglomération un ensemble d'au moins dix maisons distinctes et indépendantes;
2. par groupe de maisons un ensemble d'au moins trois maisons distinctes indépendantes dont aucune n'est distante de l'autre de plus de cent mètres.

**Art. 2.**

Les points kilométriques peuvent être définis d'une façon séparée pour chaque côté de la voie publique.

**Art. 3.**

Les points kilométriques auxquels se situent ces limites d'agglomération sont définis par leur distance soit d'une borne kilométrique, soit de tout autre repère fixe et précis.

<sup>1</sup> La numérotation du présent article porte par erreur le numéro «9» dans la publication au Mémorial.

**Art. 4.**

Le Ministre des Travaux publics arrête pour l'ensemble de la voirie nationale et des chemins repris le relevé des points kilométriques qui sont indiqués sur des plans.

**Art. 5.**

Lesdits arrêtés ministériels ainsi que les relevés et plans sont communiqués aux communes intéressées.

Quinze jours au plus tard après la communication des pièces, le collège des bourgmestre et échevins les tient à la disposition du public. Le public en est informé dans les formes usuelles pour les publications officielles.

Il est justifié de l'accomplissement de ces formalités ainsi que des dates auxquelles il y a été satisfait par un certificat écrit du collège des bourgmestre et échevins.

**Art. 6.**

Notre Ministre des Travaux publics est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

---

## VOIRIE

### Décret du 7-14 octobre 1790 qui règle différents points de compétence des corps administratifs en matière de grande voirie.

(L. 2, 163; Bull. 7, 14 – Pasin. 1790, p. 394)

#### Extrait

##### Art. 1<sup>er</sup>.

L'administration en matière de grande voirie, attribuée aux corps administratifs par l'article 6 du décret des 6 et 7 septembre (1790) sur l'organisation judiciaire, comprend, dans toute l'étendue du royaume, l'alignement des rues, des villes, bourgs et villages qui servent de grandes routes.

### Ordonnance impériale du 10 mai 1794 sur la police des grandes routes dans le Duché de Luxembourg.

(Archives Conseil prov. Rég. RR fol. 18)

#### Extraits

##### Art. 36.

Et comme nous sommes informés que ceux qui ont des terres et héritages contigus aux chemins royaux et grandes routes de la province, en usurpent quelques fois partie, nous leur défendons, pour prévenir cet inconvénient, de fouir, ou labourer, ou ensemer leurs terres et héritages plus près que de deux pieds de distance des bords ou bornes des mêmes chemins royaux et grandes routes, ou des chemins d'été, ou des fossés qui s'y trouvent dans les endroits auxquels il y en a, à peine d'une amende de «183 euros»<sup>1</sup> chaque contravention; nous leur défendons au surplus de construire plus près qu'à la susdite distance, des murs ou autrement élever des bâtiments le long d'icelles grandes routes ou chemins royaux, sous la même peine que dessus, et sous celle que lesdites constructions seront démolies aux frais de ceux qui les auront faites.

##### Art. 37.

Nous défendons encore de déposer sur les grandes routes, sur leurs chemins d'été, ainsi que sur les fossés d'accotement, des fumiers, du bois, du fer et d'autres matières, le tout à peine d'une amende de «92 euros»<sup>1</sup> pour la première fois, du double pour la deuxième, et de confiscation de ces matières déposées pour la troisième fois; enjoignons au surplus à tous les seigneurs, ou leurs officiers, sous la même peine de «92 euros»<sup>1</sup>, de tenir la main à ce que dans l'étendue de leurs juridictions, par où les grandes routes pourraient traverser, il ne reste aucune bête morte sur le lit, ou dans les fossés de ces grandes routes, ou dans la distance de cent pas d'icelles, et à ce qu'elle soit d'abord enterrée à la profondeur de huit pieds aux frais des communautés, au ban desquelles elles se trouveront, sauf leur recours contre les propriétaires desdites bêtes.<sup>2</sup>

##### Art. 38.

Il est de même défendu à toute personne, de quelle qualité qu'elle puisse être, de poser et établir des digues dans les fossés d'accotement, pour en tirer l'eau à travers la route, soit pour l'arrosage des prairies, soit pour d'autres usages, à peine de «107 euros»<sup>1</sup> d'amende pour chaque contravention; les députés des Etats sont néanmoins autorisés à permettre aux particuliers de faire construire sous les grandes routes des gargouilles pour conduire les eaux d'un fossé à l'autre, à condition que ces gargouilles devront se faire sous la direction de l'Inspection des Ponts et Chaussées des Etats.

1 Taux d'amende adaptés.

2 Code Pénal – Art. 551, 4° et 5°: Seront punis d'une amende de «10 euros à 100 euros»<sup>1</sup>:

4° Ceux qui, sans nécessité, ou sans permission de l'autorité compétente, auront embarrassé les rues, les places ou toutes autres parties de la voie publique, soit en y laissant des matériaux, des échafaudages ou d'autres objets quelconques, soit en y creusant des excavations;

5° Ceux qui, en contravention aux lois et règlements, auront négligé d'éclairer les matériaux, les échafaudages ou les autres objets quelconques qu'ils ont déposés ou laissés dans les rues, places ou autres parties de la voirie publique, ou les excavations qu'ils y ont creusées.

**Art. 39.**

La même défense et la même peine auront également lieu contre ceux qui construiront des digues au travers des ponts ou aqueducs desdites grandes routes, ou sur les canaux qui aboutissent à ces ponts ou aqueducs, et qui retiendront par tel autre moyen que ce puisse être les eaux, soit pour servir d'abreuvoirs, soit pour d'autres usages.

**Art. 40.**

Nous ordonnons que dans les lieux où les chemins de traverse aboutissant aux grandes routes enfermeraient les fossés ou en empêcheraient l'écoulement des eaux, les communautés respectives, sur les bans desquelles ces parties de chemins de traverse se trouveraient situées, auront à faire construire des rampes et des ponteraux pour joindre ainsi les chemins de traverse avec les grandes routes, à peine que ces rampes et ponteraux seront construits aux frais desdites communautés.

**Art. 45.**

Nous défendons de prendre et d'enlever les pierres qui sont déposées sur les routes pour être employées à leurs réparations et entretiens, d'arracher celles qui sont mises en oeuvre, de jeter bas les tablettes de ponts, ponteraux et aqueducs, soit des grandes routes de la province ou des chemins de traverse qui s'y trouvent, ou de les endommager en aucune autre manière que ce soit, à peine d'une amende arbitraire, outre la réparation du dommage.

---

**Décret du 18 août 1810 relatif au mode de constater les contraventions en matière de grande voirie,  
de poids des voitures et de police sur le roulage.**

(4, Bull. 308, n° 5873 – Pasin. 1810, p. 142)

**Extrait**

**Art. 1<sup>er</sup>.**

Les préposés aux droits réunis et aux octrois seront à l'avenir appelés, concurremment avec les fonctionnaires publics désignés en l'article 2 de la loi du 29 floréal an X, à constater les contraventions en matière de grande voirie, de poids des voitures et de police sur le roulage.

---

**Arrêté du Commissaire général du gouvernement dans le département des forêts du 4 novembre 1814  
relatif à la conservation des grandes routes.**

(J.O./DF. 1814, n° 34)

**Extraits**

**Art. 1<sup>er</sup>.**

Il est défendu sous les peines portées par les lois et ordonnances:

- 1° d'empiéter sur le sol qui fait partie des routes et chemins, en ouvrant la terre par la charrue, ou d'une autre manière quelconque;
- 2° de construire à neuf, reconstruire ou réparer une maison, muraille ou mur de clôture, ou tout autre édifice quelconque, de faire des plantations, de les renouveler, ou de les parfaire, d'établir des boutiques, des travaux pour les chevaux, ou des fossés pour l'embarquement des roues, ou de construire tout autre ouvrage avançant sur la route, ni dans l'intérieur ni hors des villes et villages, sans y avoir préalablement été autorisé par Nous, et sans avoir obtenu l'alignement;
- 3° d'enlever de la terre ou du sable de la route ou des fossés, d'endommager par la charrue, ou de toute autre manière, les arbres, haies et buissons, qu'ils soient vifs ou morts, ou toute autre espèce d'enclos ou de plantations, de les arracher, écorcer, dépouiller de la terre, ou de les couper, de les ébrancher ou raccourcir, sans avoir obtenu Notre autorisation préalable;
- 4° de retenir le libre cours des eaux par l'élévation du sol qui les entoure, et par lequel elles doivent s'écouler, ou de toute autre manière;

- 5° de déposer ou de placer sur aucune partie de la route des matériaux pour la construction, des décombres, du bois, des fumiers, de la terre, des outils de labourage, des voitures et chariots;
- 6° d'ouvrir des carrières de pierre ou de marbre, ou de pierres à chaux, ou des plâtreries, sans Notre autorisation, à moins d'une distance de 64 mètres des arbres plantés sur la route, ou de la route même.

**Art. 2.**

Seront poursuivis, à l'instar des propriétaires, les architectes, maçons et entrepreneurs d'édifices qui en ont commencé la construction, sans y avoir été préalablement autorisés.

**Art. 3.**

Les bourgmestres, les adjoints ou les commissaires de police, dresseront sur-le-champ procès-verbal de chaque contravention aux articles 1<sup>er</sup> et 2 du présent arrêté. Les ingénieurs et conducteurs des Ponts et Chaussées, et les gendarmes du gouvernement, pourront de même constater ces contraventions.

**Art. 5. (...)**

Dans aucun cas les dispositions prises par les directeurs des cercles, pour faire enlever les objets établis ou déposés en délit, ou réparer les endommagements, ne pourront souffrir les moindres retards dans leur exécution.

**Art. 6.**

Tout propriétaire qui voudra construire, reconstruire, réparer ou seulement exhausser un édifice, de quelque nature qu'il soit, et situé sur la grande route, ou y faire renouveler une plantation, est tenu de Nous soumettre sa demande en double, dont une sur papier timbré; elle sera accompagnée d'un plan ou profil et d'une description détaillée.

---

**Règlement grand-ducal du 11 octobre 1977 portant désignation des agents de l'administration des services techniques de l'agriculture chargés de rechercher et de constater les infractions en matière de police des cours d'eau et de voirie rurale.**

(Mém. A - 63 du 28 octobre 1977, p. 1852)

**Extrait**

**Art. 1<sup>er</sup>.**

Les agents de la carrière du surveillant des travaux de l'administration des services techniques de l'agriculture sont compétents pour rechercher et constater les infractions en matière de police des cours d'eau et de voirie rurale, conformément à l'article 12 de la loi du 30 novembre 1976 portant réorganisation de l'administration des services techniques de l'agriculture.

---