

La présente fiche de travail s'adresse à toutes les personnes qui souhaitent se forger une vue d'ensemble du stationnement au Luxembourg. Elle renvoie en outre aux autres fiches de travail thématiques de la présente stratégie de stationnement.

# P 01

## APERÇU GÉNÉRAL

### Foire aux questions (FAQ)

- > Combien de places de stationnement existe-t-il au Luxembourg ?
- > Quel est le prix du stationnement au Luxembourg ?
- > Comment utilise-t-on le stationnement public au Luxembourg ?
- > Quel impact la réglementation communale en matière de stationnement a-t-elle sur les conditions de circulation au niveau national ?

### Sujets

Inventaire des places de stationnement au Luxembourg (2021) .....	4
Superficie occupée par place de stationnement .....	6
Coûts des places de stationnement .....	7
Utilisation du stationnement public .....	11
Incidence de l'offre de stationnement sur le comportement de mobilité ..	16
Contenu de la stratégie de stationnement .....	18

### Aperçu

En 2021, le Luxembourg comptait quelque 900 000 places de stationnement automobile autorisées. La réalisation de places de stationnement est coûteuse et requiert beaucoup d'espace. La plupart des places de stationnement publiques, de même que les places de stationnement sur le lieu de travail, sont gratuites ou proposées à des prix très abordables. Cette situation augmente d'une part les prix des logements et favorise d'autre part le trafic individuel motorisé, en particulier pour les trajets entre le domicile et le lieu de travail. Le faible taux d'utilisation et le pourcentage élevé de véhicules en stationnement de très longue durée montrent clairement que les places de stationnement au Luxembourg ne sont pas réglementées et utilisées de manière efficace.

### Glossaire

<b>Stationnement de courte durée</b> Stationnement d'une durée inférieure à une heure.	.....
<b>Stationnement de moyenne durée</b> Zwischen 1 und 5 Stunden auf demselben Parkplatz stehen.	.....
<b>Stationnement de longue durée</b> Stationnement d'une durée comprise entre cinq et douze heures.	.....
<b>Stationnement de nuit</b> Stationnement pendant toute la nuit.	.....
<b>Stationnement de très longue durée</b> Stationnement d'une durée supérieure à douze heures.	.....
<b>Rotation</b> Nombre de véhicules occupant une même place de stationnement au cours d'une journée.	.....

## FOIRE AUX QUESTIONS (FAQ)

*Combien de places de stationnement existe-t-il au Luxembourg ?*

On estime qu'il existait en 2021 au Grand-Duché près de **900 000 places de stationnement automobile autorisées**. Quelque 600 000 d'entre elles étaient à l'extérieur, les 300 000 restantes en ouvrage. À cela s'ajoutaient 35 000 à 100 000 places de stationnement informelles sur terrain privé [> voir page 4](#).

*Quel est le prix du stationnement au Luxembourg ?*

Le coût de la construction, de l'achat et de la location des places de stationnement est très élevé. **Dans un immeuble collectif, une place de stationnement coûte à peu près aussi cher qu'une pièce d'habitation** [> voir page 7](#). Toutefois, sur le lieu de travail comme dans l'espace public, l'occupation des places de stationnement est généralement très abordable, voire, dans la plupart des cas, gratuite. Au vu du coût élevé de la construction et de la location, cela signifie que les déplacements liés à l'activité professionnelle sont de facto **subventionnés par** les employeurs et **le transport individuel motorisé** au sens large par les communes [> voir page 9](#).

*Comment utilise-t-on le stationnement public au Luxembourg ?*

L'espace public doit être utilisé dans l'intérêt général. Par conséquent, il conviendrait de réserver prioritairement le stationnement des véhicules privés dans l'espace public au stationnement de courte durée et de le tarifier de telle sorte qu'une place de stationnement sur sept environ soit disponible en permanence et permette aux usagers de trouver à tout moment un emplacement pour faire des courses importantes [> voir page 12](#). Au Luxembourg, toutefois, les places de stationnement publiques sont **essentiellement utilisées pour le stationnement de moyenne, longue ou très longue durée**. Dans la plupart des zones étudiées, il y a globalement une **suroffre**. La **tarification** du stationnement et la **vignette** permettent une utilisation efficace des places de stationnement publiques pour le stationnement de courte durée que dans les zones très centrales [> voir page 14](#). Selon les informations fournies par leurs propriétaires, environ un tiers des voitures stationnées sur voirie dans des zones résidentielles disposeraient également d'une place de stationnement **sur terrain privé** [> voir page 15](#).

## Quel impact la réglementation communale en matière de stationnement a-t-elle sur les conditions de circulation au niveau national ?

Chaque trajet en voiture impliquant un déplacement entre deux places de stationnement, la réglementation communale en matière de stationnement a un impact déterminant sur les conditions de circulation. Les **clés de stationnement** indiquées dans la partie écrite du plan d'aménagement général (PAG) ont donc une incidence non seulement sur **l'offre et les prix des logements**, mais aussi sur les **modes de transport empruntés**, en particulier pour les trajets entre le domicile et le lieu de travail. Si des places de stationnement publiques sont aménagées ponctuellement et qu'elles sont réglementées en privilégiant le stationnement de courte durée, les clients du commerce local trouvent plus facilement une place de stationnement et le paysage urbain incite davantage aux déplacements à pied et à vélo. En revanche, si des places publiques permettant un stationnement de très longue durée gratuit sont disponibles partout, l'espace public incite plutôt les déplacements en voiture, même pour les courtes distances. Le **stationnement en bande** le long des principaux axes routiers entrave non seulement le flux de circulation en raison des manœuvres de stationnement, mais il empêche aussi la création de solutions de mobilité alternatives attrayantes, telles que les **couloirs de bus**, les **pistes cyclables** séparées du trafic motorisé ou encore des **trottoirs** de largeur confortable [> voir page 16](#).

---

## Comment la stratégie nationale de stationnement a-t-elle été élaborée ?

La présente stratégie nationale de stationnement a été conçue en trois temps.

Dans une première étape, en 2018, l'expert canadien du stationnement Todd Litman a dressé pour le ministère un inventaire des **meilleures pratiques** internationales en matière de *recensement et de réglementation du stationnement*.

Fort de ces constatations, le ministère a ensuite organisé en 2020 un appel d'offres européen pour une deuxième étude axée sur le Luxembourg, comportant trois volets : un **inventaire national des places de stationnement**, un **sondage** de grande envergure réalisé auprès de l'ensemble des acteurs concernés par le stationnement au Luxembourg et une **évaluation de la réglementation en matière de stationnement** au Luxembourg. Les bureaux d'experts ayant répondu à l'appel d'offres ont indiqué que jamais un inventaire aussi complet du stationnement n'avait été réalisé pour un territoire de cette envergure.

Le projet a été confié au bureau d'études *komobile* en partenariat avec *Zeyen+Baumann* et l'*Austrian Institute of Technology*. Dans dix sections cadastrales représentatives des zones urbaines et rurales,

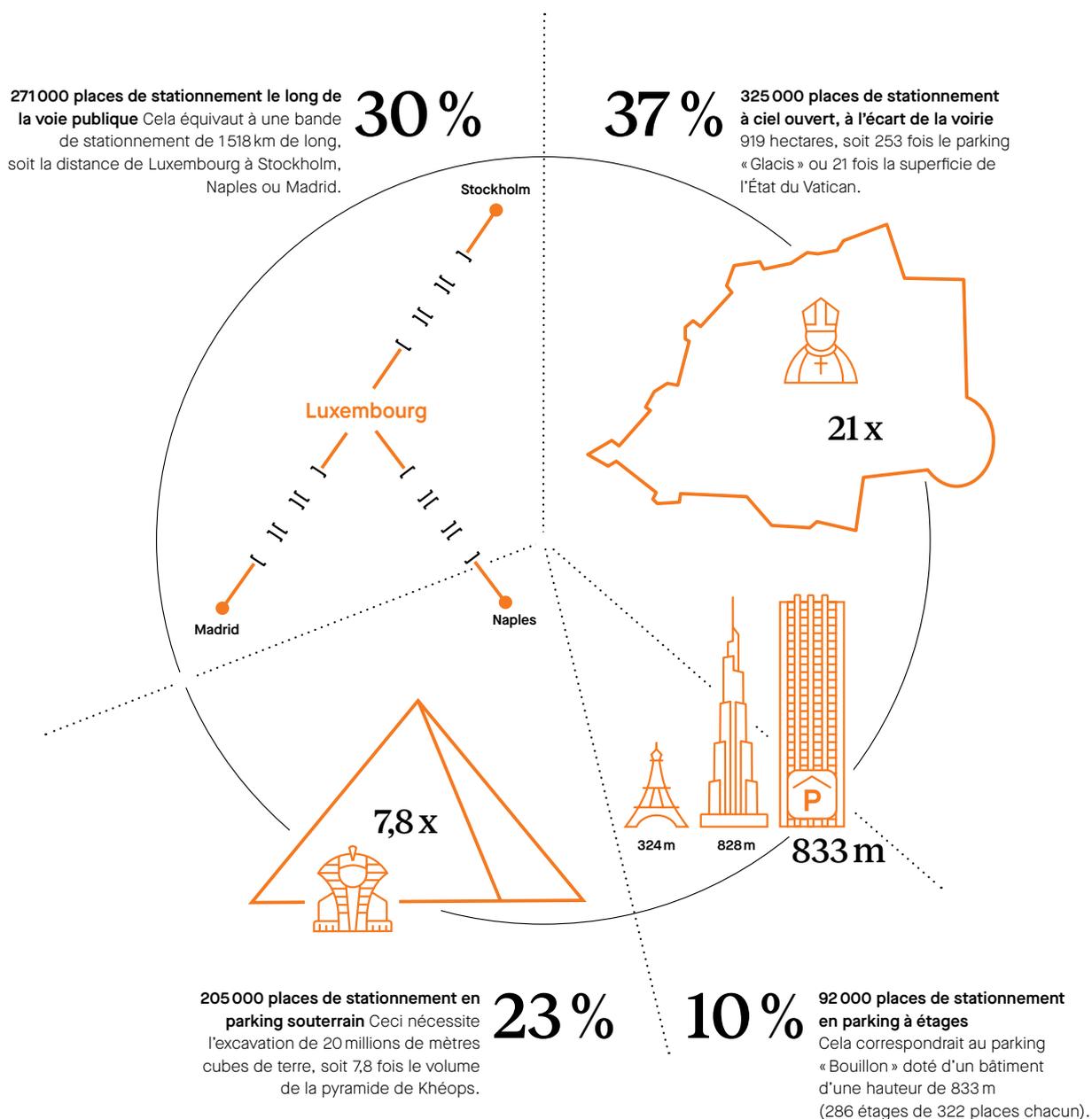
des images satellites ont permis de recenser des dizaines de milliers de places de stationnement privées et publiques, qui ont ensuite été extrapolées à l'ensemble du Grand-Duché.

Dans le cadre du sondage auprès des acteurs concernés, **104 personnes représentant 82 acteurs publics et privés** ont été interrogées : des ministères, des administrations communales, la Police, le Syvicol, des architectes et ingénieurs-conseils, des promoteurs immobiliers et entreprises de construction, des commerçants, des employeurs, les CFL, des entreprises de bus ou de taxis, des prestataires de services à domicile, des entreprises de transport, etc. En 2022, le ministère (Direction de la planification de la mobilité) a corrélé les conclusions des deux études préliminaires et l'étude sur les meilleures pratiques en matière de stationnement pour vélos (2014) ainsi que les objectifs de mobilité du **Plan national de mobilité 2035** (PNM 2035), et formulé la stratégie nationale de stationnement sous la forme de fiches de travail afin d'en faciliter l'utilisation.

Les rapports des différentes études ainsi que la version actuelle des fiches de travail peuvent être consultés à l'adresse  [> www.parken.lu](http://www.parken.lu).

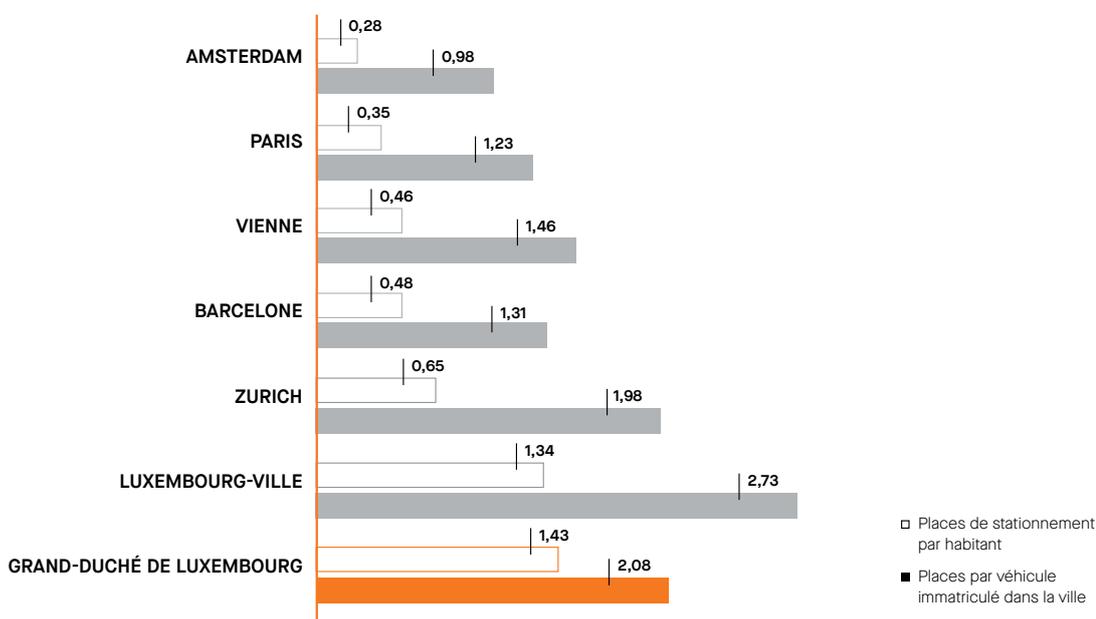
# Inventaire des places de stationnement au Luxembourg (2021)

Le Luxembourg compte 893 000 places de stationnement automobile autorisées sur des terrains publics et privés, dont 53 % sont accessibles au public, les 47 % restant étant réservés à un usage privé. S'ajoutent à cela 35 000 à 100 000 places de stationnement informelles sur terrain privé (devant l'allée de garage ou à côté de la maison), ainsi que des emplacements de stationnement pour vélos, motos, véhicules de livraison, camions et bus.



Aucun autre pays n'ayant jamais réalisé d'inventaire aussi détaillé de ses places de stationnement, nous ne disposons d'aucune valeur de référence directe. Toutefois, la ville de Luxembourg dispose de deux à quatre fois plus de places de stationnement par habitant et d'environ deux fois plus de places de stationnement par véhicule immatriculé dans la ville que les autres bassins d'emploi européens. On peut en déduire qu'il existe proportionnellement un nombre élevé de places de stationnement au Luxembourg.

### Places de stationnement par habitant et par véhicule immatriculé par rapport aux autres villes européennes (chiffres de 2021) ↓



### Moins de la moitié des places de stationnement au Luxembourg sont utilisées dans le cadre de trajets domicile-travail

Avec 2,08 places de stationnement par véhicule immatriculé au Luxembourg et 210 000 navetteurs frontaliers (chiffres de 2021) dont 61% se rendent au travail en voiture, on pourrait penser que les places de stationnement ne servent que dans le cadre des déplacements domicile-travail. Or, ce n'est pas le cas. Premièrement, toutes les voitures ne font pas quotidiennement l'aller-retour entre le domicile et le lieu de travail. Deuxièmement, sur le lieu de travail, très peu de places de stationnement sont réservées pour un véhicule spécifique. Elles sont donc à la disposition de plusieurs véhicules, ces derniers ne les occupant pas simultanément.

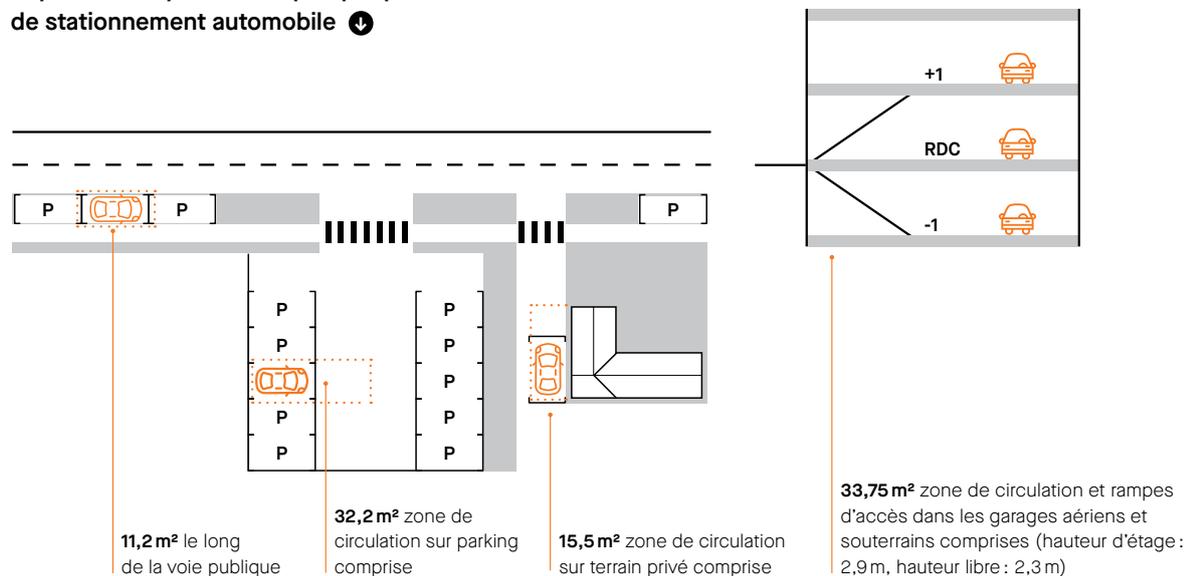
D'après le STATEC, le Luxembourg comptait quelque **485 000 salariés** en mai 2021, pour environ **893 000 places de stationnement** recensées par l'inventaire national. Représentant une part modale de 61% (Luxmobil 2017), un maximum de 296 000 personnes ont utilisé leur voiture pour se rendre au travail au mois de mai. Toutefois, en raison des temps partiels (environ 20% des emplois), des jours de congés, des arrêts de maladie, des autres motifs d'absence ainsi que

du télétravail, qui est de plus en plus répandu, les travailleurs n'effectuent pas tous chaque jour ouvrable le trajet entre leur domicile et leur lieu de travail.

Par conséquent, le nombre de places de stationnement occupées en semaine sur le lieu de travail est nettement inférieur. Selon les estimations, il est compris dans une fourchette allant de 200 000 à 250 000. En mai 2021, étant donné qu'environ 275 000 personnes travaillant au Luxembourg y étaient également domiciliées, que 170 000 (61%) d'entre elles empruntaient leur voiture pour se rendre au travail et que celle-ci était également garée au Luxembourg les jours où leur propriétaire ne travaillait pas ou quand il faisait du télétravail, le nombre de places de stationnement occupées en semaine au Luxembourg par un télétravailleur ou un travailleur en présentiel était compris entre 370 000 et 420 000. Même en semaine, les **quelque 500 000 places de stationnement** restantes étaient donc disponibles à **des fins autres que pour un déplacement domicile-travail**.

# Superficie occupée par place de stationnement

## Superficie moyenne occupée par place de stationnement automobile



## Part (en %) des garages par rapport à la surface utile des maisons unifamiliales (20 m<sup>2</sup> par voiture)



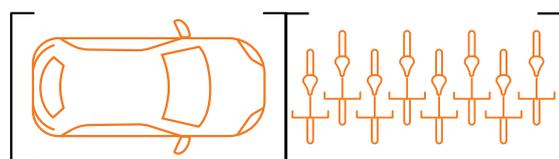
Après 1970 avec garage individuel



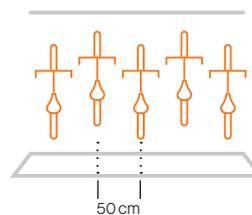
Après 1970 avec garage double



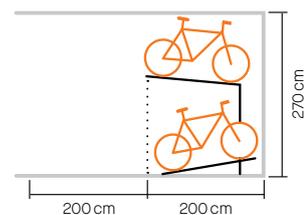
## Dimensionnement des emplacements de stationnement pour vélos



8 à 10 vélos par place de stationnement automobile



Distance entre les axes de deux vélos : 0,5 m



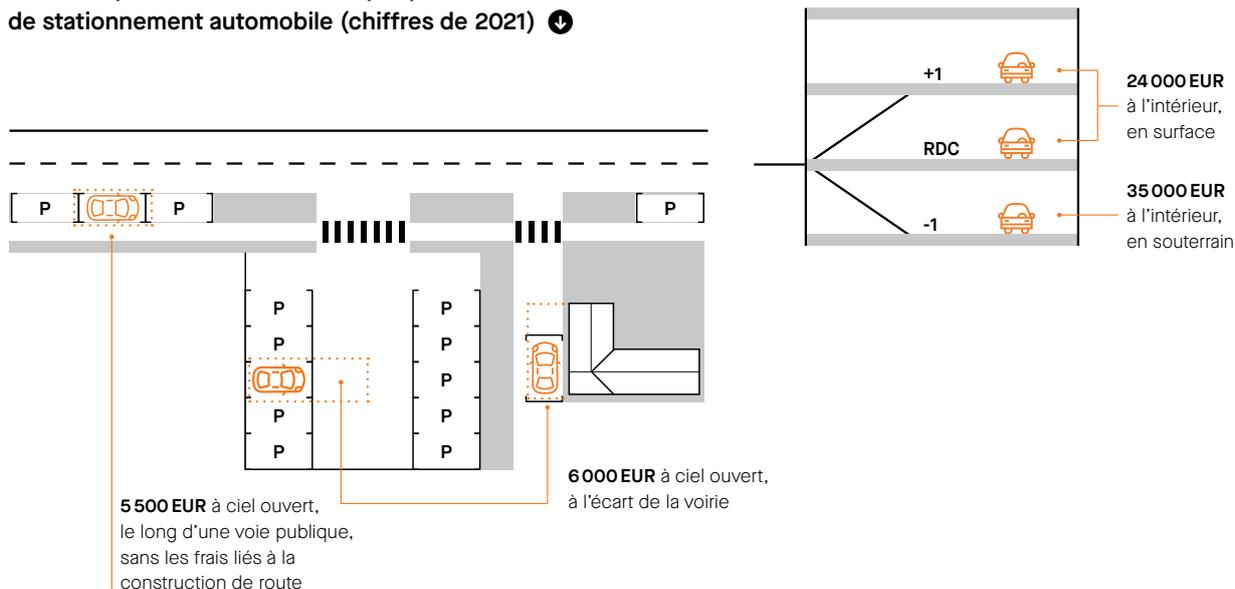
Stationnement sur deux niveaux à partir de 2,7 m de hauteur libre

> Voir P 05

# Coûts des places de stationnement

## Coûts de l'aménagement

Coûts moyens de construction\* par place de stationnement automobile (chiffres de 2021) ↓



\*Hors prix du terrain, études préliminaires et TVA

À titre d'exemple: s'il avait fallu construire en 2021 les 893 000 places de stationnement autorisées du Grand-Duché, cela aurait coûté environ 13 milliards d'euros, achat des terrains, honoraires et TVA non compris, soit plus de la moitié des dépenses publiques annuelles (21 milliards d'euros).

# Prix d'achat et loyer mensuel

## Prix d'achat et loyer mensuel d'une place de stationnement automobile\*

Quartier/commune	Garage fermé (EUR)		Place de stationnement à l'intérieur (EUR)		Place de stationnement à ciel ouvert (EUR)	
	Prix d'achat	Prix de location	Prix d'achat	Prix de location	Prix d'achat	Prix de location
Centre Luxembourg-ville	250 000	400	150 000	250	60 000	175
Kirchberg Luxembourg-ville	90 000	200	75 000	170	50 000	130
Environs Luxembourg-ville	65 000	170	50 000	140	40 000	100
Mamer	60 000	170	50 000	140	30 000	100
Remich	60 000	140	40 000	110	25 000	80
Echternach	45 000	160	38 000	135	27 000	90
Esch-sur-Alzette	40 000	190	34 000	150	25 000	110
Mersch	40 000	140	34 000	100	25 000	65
Diekirch	35 000	150	28 000	100	20 000	75
Redange-sur-Attert	25 000	120	20 000	95	15 000	65
Vianden	25 000	110	20 000	90	15 000	65
Clervaux	20 000	115	15 000	95	10 000	70
Wiltz	18 000	100	12 000	85	9 000	65

\*Étude ponctuelle réalisée au printemps 2021, hors TVA

Malgré une superficie inférieure, le prix d'une place de stationnement dans un bâtiment est à peu près équivalent à celui d'une pièce d'habitation. Le prix d'un logement de deux pièces avec deux places de stationnement est équivalent à celui d'un logement de trois pièces avec une seule place de stationnement. Ainsi, les valeurs minimales pour les clés de stationnement fixées par les communes dans le cas des logements neufs ont des **répercussions importantes sur les prix des logements.** [> Voir P04](#)

## Temps moyen de stationnement et de trajet d'une voiture dans l'UE (CIVITAS, 2020)

En moyenne, en Europe, une voiture ne circule chaque semaine que **4%** du temps, ce qui équivaut à **moins d'une heure par jour**. Elle est garée à proximité du logement 80% du temps, soit environ 19 heures par jour. Le reste du temps, elle est garée ailleurs.

Qualifier les véhicules en stationnement de « trafic stationnaire » (*ruhender Verkehr*) est donc tout aussi trompeur que de parler de « chantier stationnaire » dans le cas d'un logement rénové une fois tous les 25 ans. C'est pourquoi le terme de « trafic stationnaire » n'est pas utilisé dans la présente stratégie de stationnement. Si l'on considère le schéma de déplacement moyen des véhicules, le fait de conduire pourrait aussi être désigné comme « changement de place de stationnement ».

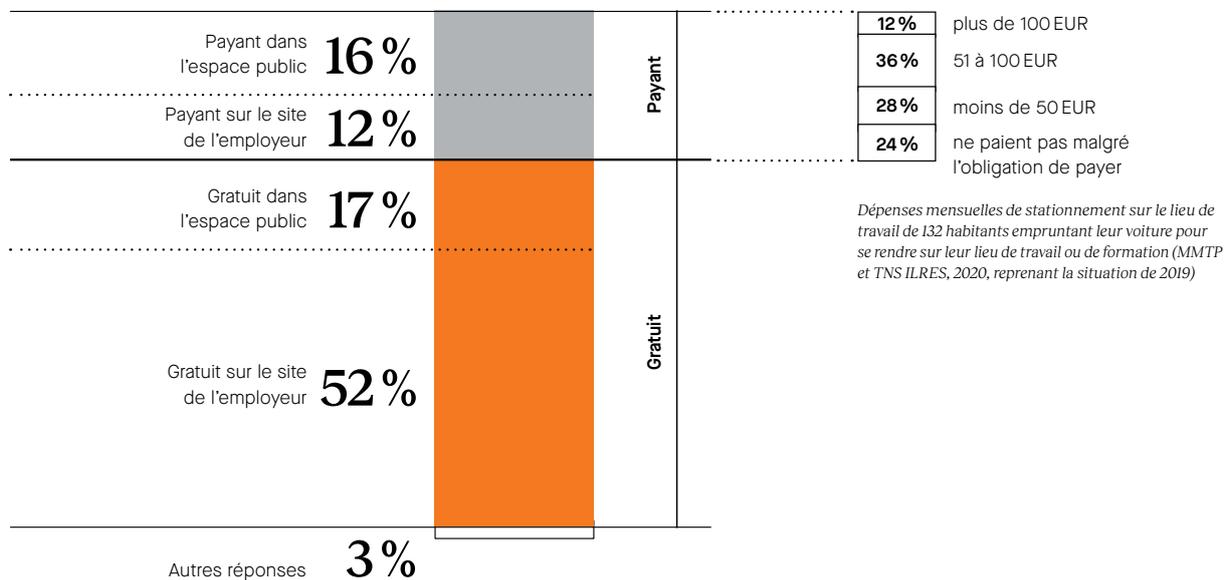
**80%** au domicile

**16%** autre endroit **4%** en route



# Coûts d'utilisation

## Stationnement sur le lieu de travail

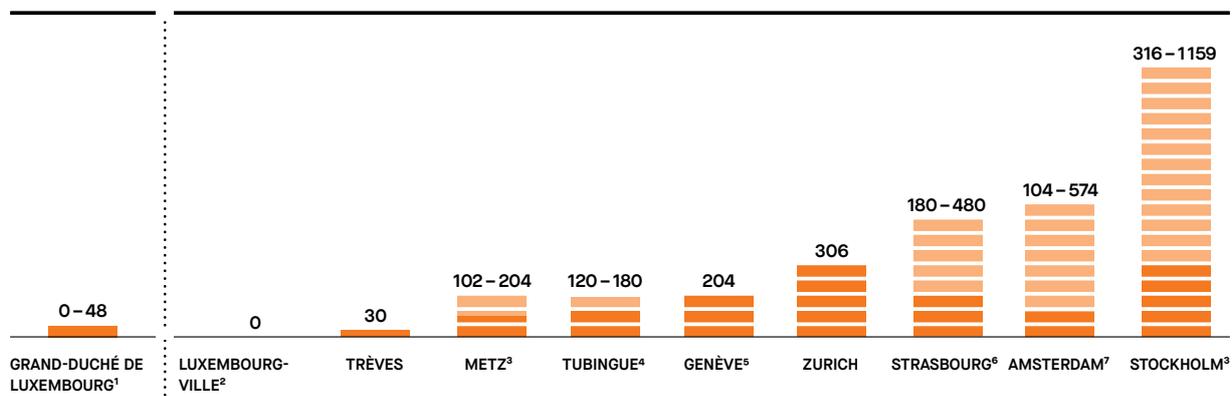


*Frais de stationnement de 483 habitants et 196 navetteurs frontaliers empruntant leur voiture pour se rendre sur leur lieu de travail ou de formation (MMTP et TNS ILRES, 2020, reprenant la situation de 2019)*

Ces chiffres montrent qu'au Luxembourg, les trajets domicile-travail effectués en voiture sont **subventionnés** par les employeurs et les pouvoirs publics. Au Luxembourg, 52% des personnes qui se rendent en voiture sur leur lieu de travail ou de formation stationnent gratuitement sur le site de leur employeur. 17% stationnent gratuitement dans l'espace public. Si l'on considère les prix de location des places de stationnement privées, les personnes qui paient leur stationnement sur leur lieu de travail, elles aussi, loin de payer le prix du marché.

Au Luxembourg, 70% des places de stationnement publiques ne sont pas réglementées et sont donc accessibles gratuitement. Sur les 30% de places qui sont réglementées, beaucoup sont gratuites. C'est notamment le cas lorsque la commune fournit sans contrepartie financière une vignette de stationnement résidentiel. [> Voir P 02](#)

## Prix annuel de la première vignette de stationnement résidentiel par rapport aux autres villes européennes (en EUR, chiffres de 2023)



<sup>1</sup> le prix varie en fonction de la commune

<sup>2</sup> première vignette par personne adulte dans le ménage

<sup>3</sup> le prix varie en fonction de la zone

<sup>4</sup> le prix varie en fonction du poids du véhicule

<sup>5</sup> uniquement en cas d'absence manifeste de place de stationnement privée

<sup>6</sup> le prix varie en fonction du revenu

(à partir du 1er octobre 2023)

<sup>7</sup> selon la zone et uniquement en cas d'absence manifeste de place de stationnement privée

Au Luxembourg, les vignettes de stationnement résidentiel sont très **abordables** par rapport aux prix en vigueur dans les autres pays européens. Tandis que la première vignette est gratuite dans la plupart des communes luxembourgeoises, la vignette la plus chère coûte 48 EUR par an, soit **13 centimes d'euros** par jour.

## Subvention de facto du stationnement résidentiel, par voiture et par an (sélection, chiffres de 2021)

Commune	Stationnement résidentiel (EUR)		Coût de location** (EUR)	Différence de coût (EUR)	
	1 <sup>re</sup> voiture*	2 <sup>e</sup> voiture*		1 <sup>re</sup> voiture***	2 <sup>e</sup> voiture***
Ville de Luxembourg (Centre)	0	60	2 100	-2 100	-2 040
Esch-sur-Alzette	0	60	1 320	-1 320	-1 260
Mamer	0	0	1 200	-1 200	-1 200
Echternach	48	48	1 080	-1 032	-1 032
Remich	0	30	960	-960	-930

\* Coût annuel pour une vignette permanente

\*\* Loyer annuel moyen pour une place de stationnement à ciel ouvert

\*\*\* Différence de coût par rapport à la location annuelle d'une place de stationnement à ciel ouvert

Même si, contrairement au locataire d'une place de stationnement à ciel ouvert, le détenteur d'une vignette de stationnement résidentiel n'a pas de droit d'accès permanent à une place de stationnement déterminée dans l'espace public, les vignettes de stationnement résidentiel et les places de stationnement publiques non réglementées dans les quartiers résidentiels au Luxembourg bénéficient d'une **subvention** qui va de 780 EUR (Wiltz) à 2100 EUR (centre-ville de Luxembourg) par voiture.

# Utilisation du stationnement public

## Objectif d'utilisation

L'espace public doit servir l'intérêt général. L'occupation d'une douzaine de mètres carrés d'espace public par un véhicule privé devrait être réservée à des usages dynamisant le quartier. Livrer des marchandises, déposer ou venir chercher quelqu'un, faire une course rapide ou faciliter l'accès à une personne à mobilité réduite sont autant de situations de stationnement qui contribuent à la vie en société. Une voiture d'autopartage accessible au public peut réduire jusqu'à un douzième le nombre de véhicules en stationnement de longue et de très longue durée. [> Voir P07](#)

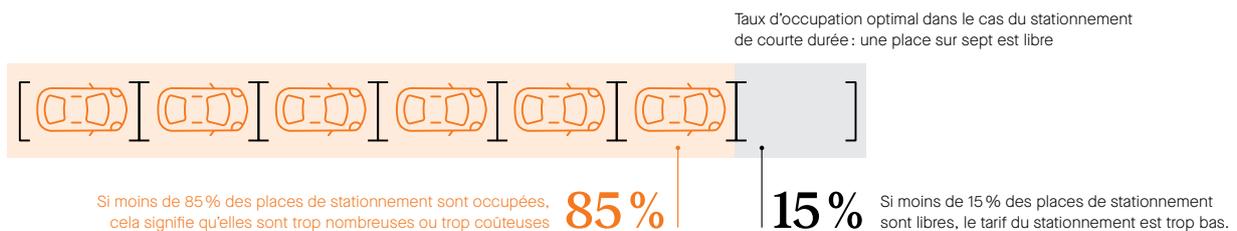
### Objectifs d'utilisation des places de stationnement dans l'espace public et privé

ESPACE PUBLIC	<	>	TERRAIN PRIVÉ
Places de stationnement pour personnes à mobilité réduite			
Stationnement de courte durée (jusqu'à 1 heure)			Stationnement de moyenne durée (1 à 5 heures)
			Stationnement de longue durée (5 à 12 heures)
Livraisons			Stationnement de très longue durée (> 12 heures)
			Stationnement de nuit (du soir au lendemain)
Autopartage			

En général, la compatibilité du stationnement avec l'intérêt public est inversement proportionnelle à sa durée. Le stationnement de longue et de très longue durée, autrement dit le stationnement d'une voiture pendant plus de cinq heures, généralement à proximité du domicile ou sur le lieu de travail, a une finalité purement privée et ne devrait pas intervenir dans l'espace public. Si le stationnement de moyenne ou de longue durée est néanmoins autorisé dans l'espace public, il convient d'en faire bénéficier la collectivité en fixant au moins des **tarifs de stationnement appropriés**.

En ce qui concerne les places de stationnement publiques dont la rotation doit être élevée dès lors que la durée du stationnement est courte, le taux d'occupation projeté est de 85%. Dans ce cas, il y a en moyenne une place libre sur sept, si bien que l'on peut toujours trouver une place de stationnement. Un taux d'occupation inférieur signifie que les places de stationnement sont trop nombreuses ou trop coûteuses. Si le taux d'occupation est supérieur à 85%, les tarifs devraient être augmentés jusqu'à ce que cette valeur de référence soit à nouveau atteinte.

#### Taux d'occupation optimal dans le cas du stationnement de courte durée ⬇



Pour les places utilisées pendant des durées prolongées, telles que les places de stationnement pour navetteurs, P+R et résidentiel, le taux d'occupation optimal est de 95%. Dans ce cas, il est suffisant de disposer en moyenne d'une place libre sur vingt (Todd Litman, 2019).

---

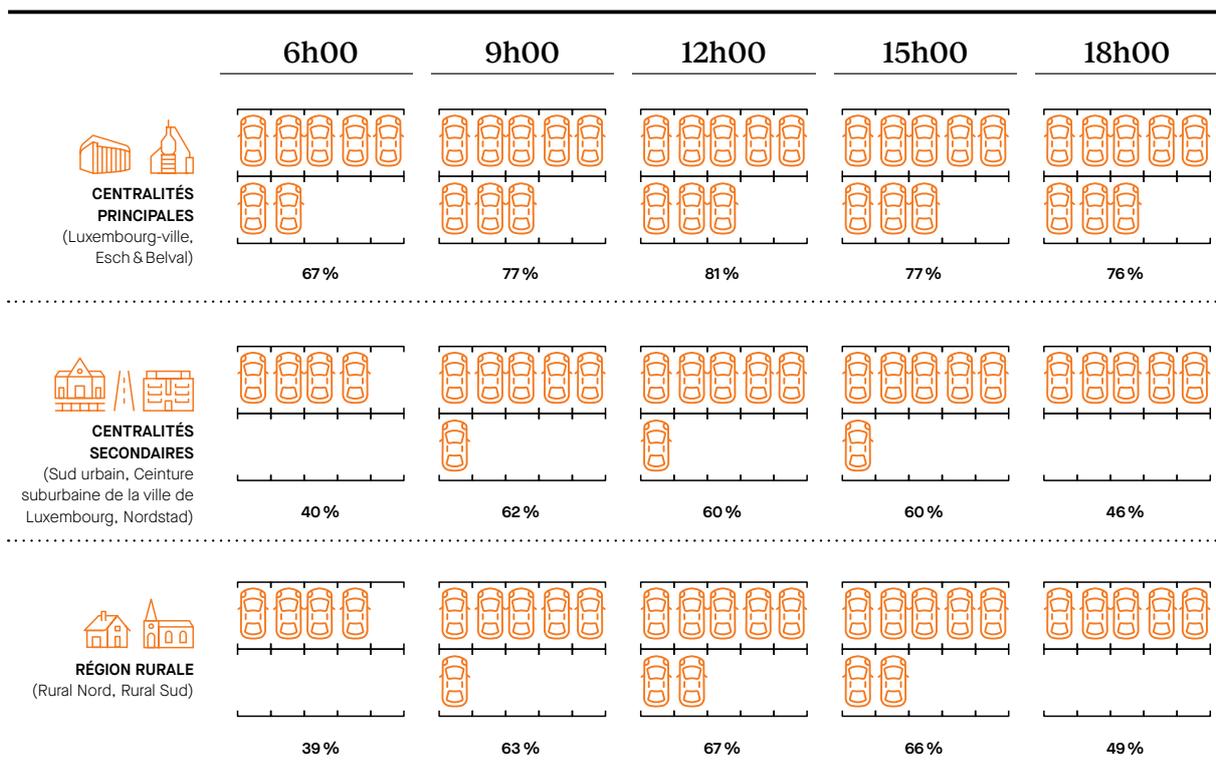
## « Performance pricing » à San Francisco

Un **processus itératif** permet à SFpark d'adapter à intervalles réguliers le prix de ses horodateurs au **taux d'occupation**, en fonction de la rue et de l'heure. Si le taux d'occupation tombe en dessous de 85%, le tarif est revu à la baisse. S'il dépasse 85%, le tarif est revu à la hausse. Tenant compte de la demande, le tarif est le plus bas le matin, le plus élevé entre 12 et 15 h, et entre les deux dans l'après-midi.

La **tarification dynamique**, qui tient compte de l'heure de la journée, peut s'avérer utile dans les centres-villes très fréquentés. Dans les quartiers résidentiels, il est plus judicieux d'adapter chaque année le prix de la vignette annuelle, d'installer une station d'autopartage ou de changer l'affectation des places de stationnement surnuméraires afin d'améliorer leur utilité sociale (SFpark: Pricing Parking by Demand, Gregory Pierce and Donald Shoup, 2015). [> Voir P02](#)

# Utilisation observée d'emplacements de stationnement publics

## Taux d'occupation moyen des places de stationnement publiques

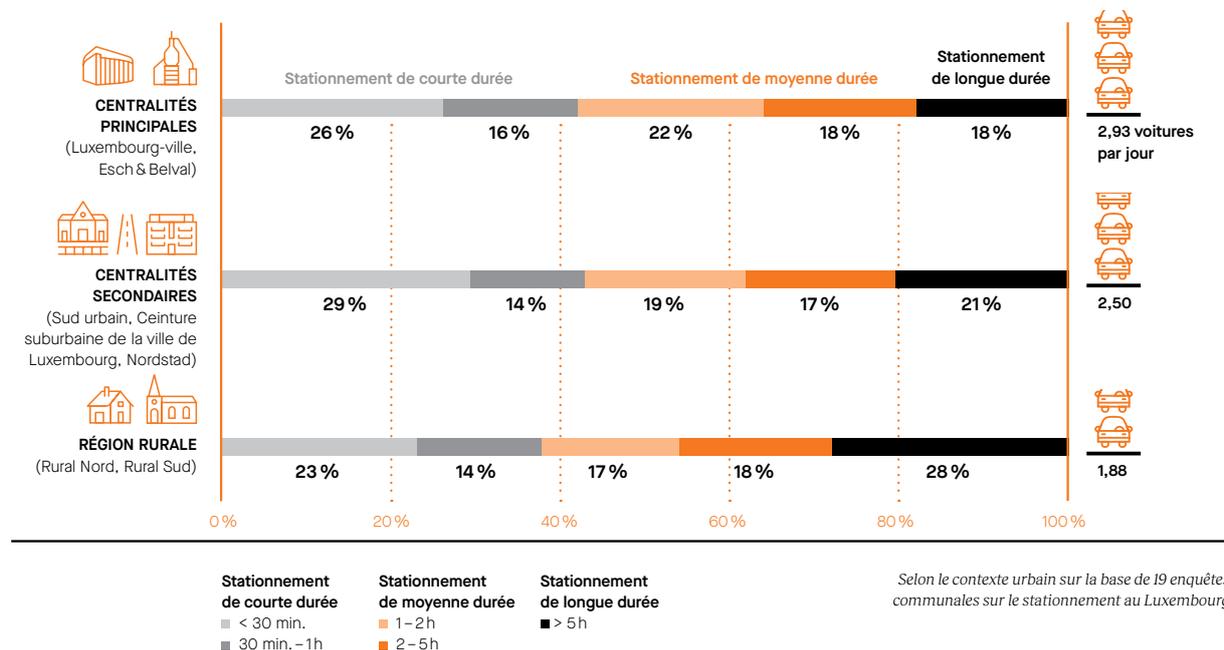


> Voir le site [www.pnm2035.lu](http://www.pnm2035.lu) | page 10

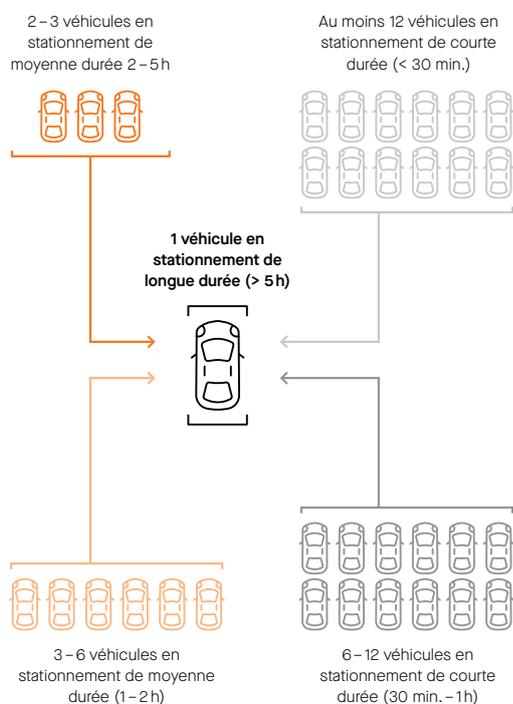
Situation journalière selon le contexte urbain sur la base de 19 enquêtes communales sur le stationnement au Luxembourg

- > Dans les centralités principales, on constate un taux d'occupation constant compris entre 70 et 80% tout au long de la journée. Cela signifie que, dans les zones faisant l'objet de l'étude, au moins un cinquième des places de stationnement publiques est disponible.
- > En revanche, les autres zones étudiées présentent une nette suroffre de places de stationnement dans l'espace public. En fonction de l'heure de la journée, le taux d'occupation moyen des places de stationnement varie entre environ 40 et 70%.
- > Localement, le taux d'occupation varie fortement en fonction de l'emplacement dans la commune, ainsi que de la réglementation ou non des places de stationnement et, le cas échéant, de la méthode de réglementation. Dans les zones centrales, le taux d'occupation est compris entre environ 70 et 90%, contre environ 55 et 75% dans les zones résidentielles.

## Durée du stationnement et rotation moyenne par jour sur les places de stationnement publiques



## Nombre de stationnements qu'un véhicule en stationnement de longue durée empêche en 6 heures

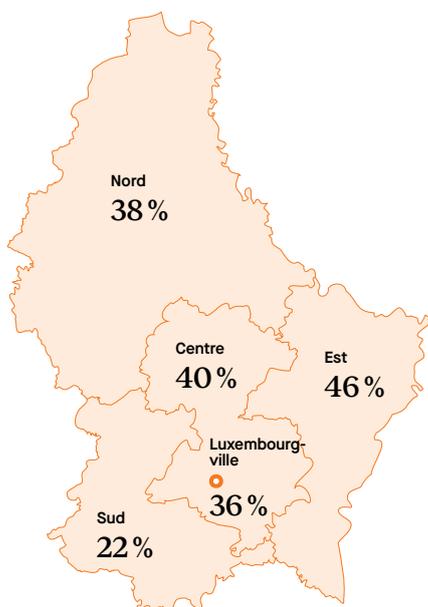


- > Représentant 37 à 42%, le **stationnement de courte durée**, c'est-à-dire le comportement de stationnement qui pourrait le plus justifier une occupation de l'espace public, **joue un rôle accessoire**.
- > La part de places occupées par des véhicules en stationnement de courte durée est encore bien plus faible, car au cours de la journée, de très nombreux véhicules en stationnement de courte durée utilisent **la même place**, qu'un véhicule en stationnement de très longue durée occuperait à lui seul (voir ci-contre à gauche).
- > Alors que les **véhicules en stationnement de longue et de très longue durée** représentent 18 à 28% des véhicules stationnés, ils accaparent **une grande partie des places de stationnement**. C'est ce qu'indique le faible **taux moyen de rotation** de 2,5, ce qui signifie que 2,5 véhicules occupent la place de stationnement par jour (donc un taux d'occupation moyen d'environ 9,5 heures).
- > La **rotation augmente avec la densité urbaine**. Elle est le plus élevée (dans certains cas, supérieure à 6) là où le stationnement est payant ou se fait avec disque, et le plus basse (dans certains cas, inférieure à 1, ce qui correspond à un stationnement de très longue durée ou à un trop grand nombre de places de stationnement) dans les quartiers résidentiels sans réglementation du stationnement. [> Voir P 02](#)

L'évaluation des **enquêtes sur le stationnement** réalisées ces dernières années par **19 villes et communes luxembourgeoises** a permis de tirer les conclusions de l'utilisation réelle du stationnement public figurant aux pages 13 et 14. Cette évaluation ne comprend pas les P+R (dans lesquels le stationnement de longue durée – jusqu'à douze heures –, exceptionnel dans l'espace public, est aussi d'utilité publique).

Dans la mesure où une enquête sur le stationnement fait généralement suite à une problématique en rapport avec le stationnement jugée particulièrement grave par une commune donnée, on peut partir du principe que la majorité des quelque **22 000** places de stationnement analysées ici ont connu un taux d'occupation supérieur à la moyenne nationale et régionale. En d'autres termes : en moyenne nationale, les places de stationnement publiques sont moins utilisées que ce qui est indiqué ici.

### Part des voitures stationnées dans l'espace public au domicile qui disposent également d'une place de stationnement sur terrain privé ⬇



Source : MMTP et TNS Ilres, 2020

**Un tiers** des automobilistes du Luxembourg dont le véhicule est régulièrement garé dans l'espace public devant leur domicile déclarent disposer **aussi d'une place de stationnement sur un terrain privé** pour le véhicule en question. Ils stationnent dans la rue uniquement par commodité ou parce que leur place de stationnement privée n'est pas disponible pour différentes raisons. Ils sont le moins nombreux dans le sud et le plus nombreux dans le centre et l'est du pays.

## Effets des vignettes payantes et gratuites

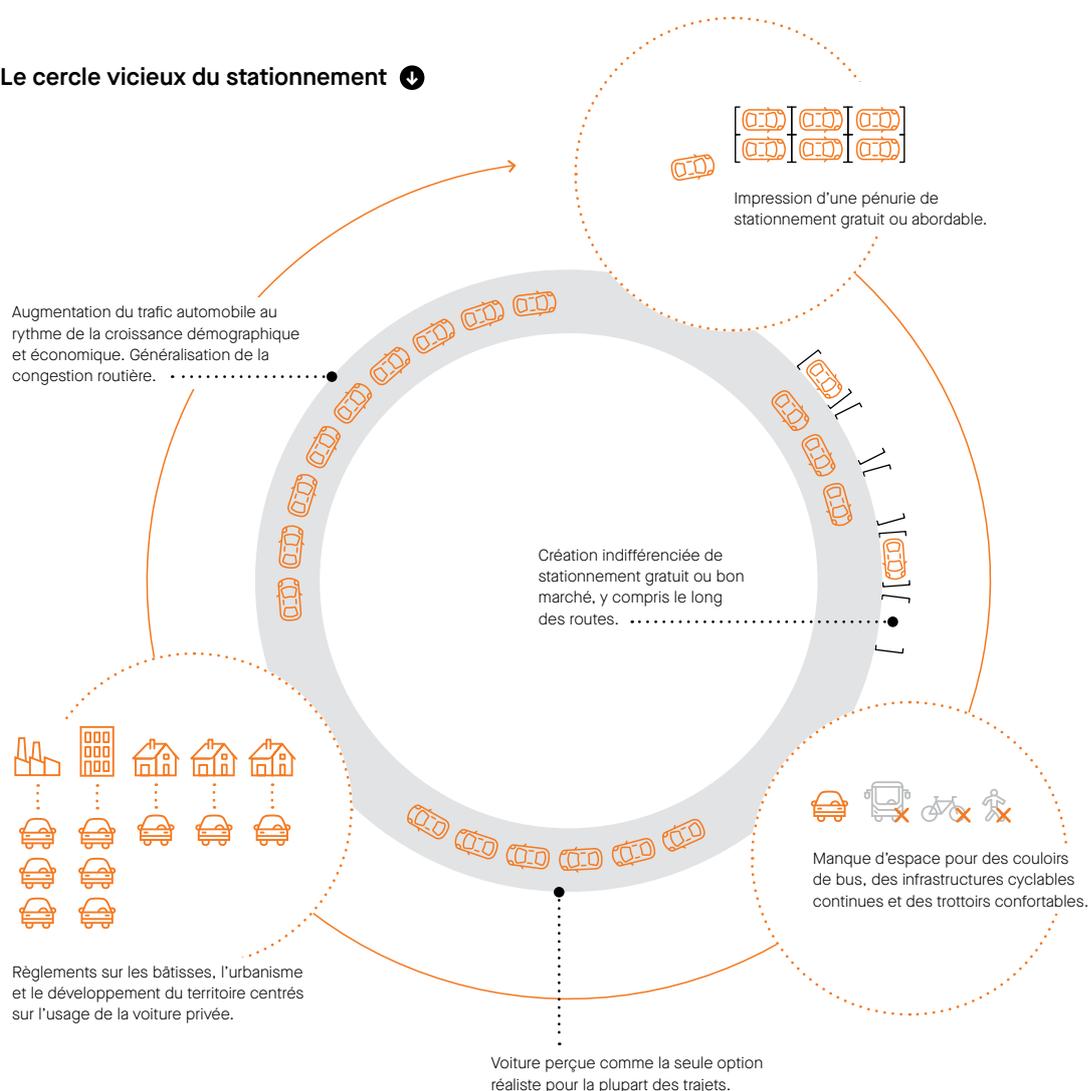
Depuis que la **vignette de stationnement résidentiel** est devenue payante dans la **commune de Mertert** en 2019, cette dernière a constaté une augmentation du nombre de demandes d'autorisation de construction d'un carport ou d'un garage ou pour réaliser une **extension d'allée de garage privée**. La vignette remplit donc son objectif de libérer l'espace public dans les quartiers résidentiels, non seulement des navetteurs qui viennent y travailler (par exemple les employés d'une zone d'activité voisine), mais aussi des résidents qui laissent leur véhicule au stationnement pendant de très longues durées.

En revanche, pour l'anecdote, lorsque la vignette de stationnement résidentiel est **gratuite**, on observe **l'effet inverse**, en particulier dans les communes très pourvoyeuses d'emplois : les résidents garent dans l'espace public leur véhicule privé muni de la vignette et louent de façon informelle leur allée de garage aux navetteurs.

# Incidence de l'offre de stationnement sur le comportement de mobilité

La création indifférenciée de places de stationnement et la congestion du réseau routier sont étroitement corrélées et forment un cercle vicieux dont le point de départ est le manque ressenti de places de stationnement.

## Le cercle vicieux du stationnement



> Voir le site [www.pnm2035.lu](http://www.pnm2035.lu) | page 174

Vidéo « Le cercle vicieux du stationnement »

La réglementation du stationnement > voir P 02, le stationnement regroupé > voir P 03, l'adaptation des clés de stationnement > voir P 04, l'aménagement d'emplacements de stationnement pour vélos > voir P 05, la gestion du stationnement en entreprise

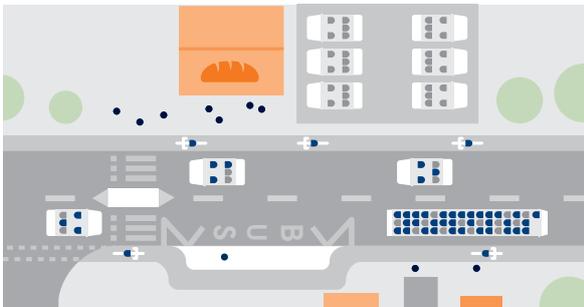
> voir P 06, l'autopartage > voir P 07 ainsi que les petits P+R et les aires de covoiturage > voir P 09 sont autant d'outils permettant aux communes et aux employeurs de briser ce cercle vicieux.

L'offre de stationnement, à la fois à la destination, en cours de route et au point de départ, est déterminante dans le choix du mode de transport. L'accessibilité automobile d'une destination n'est pas déterminée par le nombre de places de stationnement construites, mais par le nombre de places de stationnement disponibles.

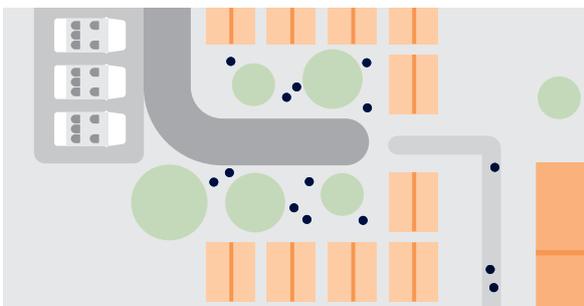
### Stationnement et choix de mobilité 📍



La **disponibilité et le coût du stationnement à la destination** ont un impact considérable sur la décision de s'y rendre en voiture ou à l'aide d'un autre mode de transport.



Dans un environnement bâti existant, la **place disponible** est en général **limitée**. La présence ou non d'une bande de stationnement longeant la route impacte fortement la possibilité d'aménager des infrastructures cyclables sécurisées ou des couloirs pour bus et donc de rendre attractif le déplacement avec d'autres modes de transport que la voiture individuelle.



Des quartiers et immeubles résidentiels dont l'aménagement est centré sur l'utilisation de la voiture produisent surtout du trafic automobile. Non seulement une **planification plus différenciée** équilibre l'attractivité des différents modes de transport, mais elle facilite aussi la création de logements moins chers.

> Voir le site [www.pnm2035.lu](http://www.pnm2035.lu) | page 175

# Contenu de la stratégie de stationnement

Afin d'en faciliter l'utilisation et la mise à jour, la stratégie de stationnement est divisée en fiches de travail thématiques qui répondent notamment aux questions suivantes.



## P 01 APERÇU GÉNÉRAL

- > [Combien de places de stationnement existe-t-il au Luxembourg ?](#)
- > [Quel est le prix du stationnement au Luxembourg ?](#)
- > [Comment utilise-t-on le stationnement public au Luxembourg ?](#)
- > [Quel impact la réglementation communale en matière de stationnement a-t-elle sur les conditions de circulation au niveau national ?](#)



## P 02 GESTION DU STATIONNEMENT DANS L'ESPACE PUBLIC

- > [Comment éviter l'encombrement des quartiers résidentiels par des voitures en stationnement ?](#)
- > [Comment réglementer le stationnement public dans l'intérêt du commerce local ?](#)
- > [Comment éviter le stationnement de camionnettes et de motor-homes ?](#)
- > [Comment garantir une bonne accessibilité aux services de livraison, de soin et d'assistance, ainsi qu'aux entreprises de montage et de réparation ?](#)
- > [Comment réduire le trafic lié à la recherche d'une place de stationnement ?](#)



## P 03 STATIONNEMENT EN BANDE ET STATIONNEMENT REGROUPE

- > [Quel est l'impact du stationnement en bande sur l'espace public ?](#)
- > [Comment le stationnement en bande influence-t-il le comportement de mobilité au sein d'une localité ?](#)
- > [Comment remplacer le stationnement en bande par du stationnement regroupé ?](#)



## P 04 CLÉS DE STATIONNEMENT

- > [Quel est l'impact des clés de stationnement sur la mobilité et les prix des logements ?](#)
- > [Comment la commune définit-elle les clés de stationnement ?](#)
- > [Quelles clés de stationnement existe-t-il et quels critères faut-il prendre en considération ?](#)
- > [Quelles clés de stationnement sont proposées aux communes ?](#)
- > [Pourquoi l'État n'impose-t-il pas de clés de stationnement ?](#)



## P 05 STATIONNEMENT POUR VÉLOS

- > [Où devrait-on prévoir des emplacements de stationnement pour vélos ?](#)
- > [Comment faut-il concevoir les emplacements de stationnement pour vélos ?](#)
- > [Combien d'emplacements de stationnement pour vélos faut-il prévoir ?](#)



## P 06 GESTION DU STATIONNEMENT PAR LES EMPLOYEURS

- > [Qu'est-ce que la gestion du stationnement en entreprise et pourquoi est-elle nécessaire ?](#)
- > [Comment les employeurs peuvent-ils utiliser le plus efficacement possible les places de stationnement disponibles en quantité limitée ?](#)
- > [Comment les employeurs peuvent-ils favoriser la mobilité – pour leurs employés et de manière générale ?](#)



## P 07 AUTOPARTAGE

- > [Quels sont les liens entre l'autopartage et le stationnement ?](#)
- > [Quelles sont les différentes formes d'autopartage et laquelle est judicieuse au Luxembourg ?](#)
- > [Où faut-il prévoir des stations d'autopartage ?](#)



## P 08 STATIONNEMENT POUR BUS

- > [Pourquoi a-t-on besoin de places d'attente pour les autocars ?](#)
- > [Où peut-on aménager des places d'attente ?](#)
- > [Existe-t-il des synergies avec les parkings pour cars de tourisme et autocars ?](#)



## P 09 P+R ET AIRES DE COVOITURAGE

- > [Où est-il judicieux d'aménager un P+R communal ?](#)
- > [Comment aménager un P+R ?](#)
- > [Où est-il judicieux d'aménager une aire de covoiturage ?](#)
- > [Dans quels cas les P+R sont-ils également adaptés au covoiturage ?](#)



## P 10 STATIONNEMENT AVEC BORNES DE RECHARGE

- > [Quels types de bornes de recharge existe-t-il ?](#)
- > [Où les bornes de recharge lente et normale sont-elles appropriées ?](#)
- > [Où les bornes de recharge rapide sont-elles appropriées ?](#)
- > [À quelle fréquence les véhicules électriques doivent-ils être rechargés ?](#)
- > [Quelle infrastructure de recharge doit être prévue dans les quartiers résidentiels ?](#)