

La présente fiche s'adresse aux communes. Elle indique comment utiliser les places de stationnement disponibles dans l'intérêt public.

P 02

GESTION DU STATIONNEMENT DANS L'ESPACE PUBLIC

Foire aux questions (FAQ)

- > 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 ?

Sujets

La gestion du stationnement comme processus itératif	4
Inventaire (état actuel)	5
Définition des objectifs (état visé)	7
Choix du type de réglementation	8
Stationnement résidentiel	11
Parking payant	14
Stationnement avec disque	15
Places de stationnement et règlements supplémentaires	16
Stationnement réservé à certaines catégories d'usagers	16
Stationnement interdit pour certaines catégories d'usagers	18
Mesures d'accompagnement	19
Participation citoyenne et communication	19
Contrôles	20
Système de guidage	21
Proposition de services sur les parkings	22
Recommandations et mesures contre-productives	23

Aperçu

Grâce aux instruments de la gestion du stationnement, une commune peut organiser le stationnement dans l'espace public de façon à ce qu'une catégorie spécifique d'usagers (par exemple les clients du commerce local, les résidents sans place de stationnement privée, les livreurs) dont elle estime qu'ils font un usage optimal des places de stationnement ait le plus de chances d'en obtenir une. La gestion du stationnement contribue à optimiser l'utilisation des places de stationnement et à répondre aux besoins en termes de places supplémentaires.

Glossaire

Gestion du stationnement Terme générique désignant l'influence exercée sur l'usage des places de stationnement dans l'espace et le temps. Elle consiste en des mesures réglementaires, organisationnelles ou d'aménagement. L'objectif est de privilégier les usages avec une haute utilité, avec pour conséquence possible la réduction du nombre de places de stationnement nécessaires.

Réglementation du stationnement Instrument de la gestion du stationnement englobant des mesures réglementaires, telles que le stationnement résidentiel, le parking payant ou le stationnement avec disque.

Signalisation relative à un stationnement, un parking ou une zone

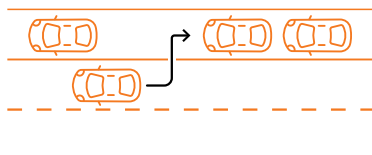


jours ouvrables
lundi - samedi
08,00 - 18,00h
excepté 2h

C, 18

Stationnement

Pour réglementer une **bande de stationnement**, le panneau de signalisation C, 18 (« stationnement interdit ») doit être utilisé. **Les exceptions** (par exemple parking payant, stationnement réservé à certaines catégories d'usagers) sont indiquées par l'**expression** « excepté... ».



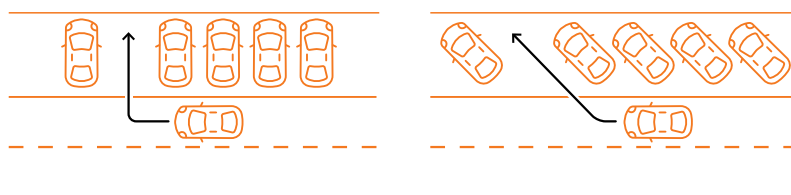
jours ouvrables
lundi - samedi
08,00 - 18,00h
max. 2h

E, 23

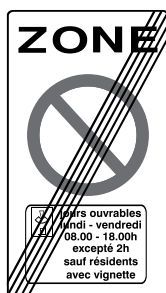
Parking

Si les places de stationnement à réglementer sont **en épi ou en bataille**, le panneau E, 23 (« parking »), également appelé le « P bleu », doit être utilisé. Des **indications supplémentaires** précisent la **durée maximale de stationnement** (par exemple « max. 2 h ») ou réservent le stationnement à **certaines catégories d'usagers** (par exemple pour l'autopartage)

> voir page 16.



H, 1



H, 2

Zone

Le début d'une **zone réglementée** est signalé par le panneau H, 1 (début de zone), associé au panneau C, 18 (stationnement interdit), ainsi que par la réglementation en vigueur. La fin d'une zone est indiquée par le panneau H, 2 (fin de zone). Attention : ces panneaux concernent **uniquement les bandes de stationnement** au sein de la zone. Les autres places de stationnement en épi ou en bataille doivent être réglementées séparément et signalées par le panneau E, 23 (voir ci-dessus).

Commission de circulation de l'État

Pour s'assurer que les mesures réglementaires sont conformes au **Code de la Route**, la commune peut demander conseil à la **Commission de circulation de l'État**. Les **indications supplémentaires** ne peuvent donc pas être formulées de manière arbitraire. Le Code de la Route définit plusieurs scénarios interdisant le stationnement. Il convient d'en tenir compte lors de la planification.

FOIRE AUX QUESTIONS (FAQ)

Comment éviter l'encombrement des quartiers résidentiels par des voitures en stationnement ?

La commune peut éviter le stationnement de longue durée et de très longue durée dans les quartiers résidentiels grâce à la **gestion du stationnement** > voir page 4. Un **inventaire** devrait être effectué et des **objectifs** devraient être clairement définis avant de procéder au choix du **type de réglementation**. L'aménagement de **places de stationnement réservées**, l'introduction de **règlements supplémentaires** et d'**interdictions de stationner pour certaines catégories d'usagers** constituent également des mesures de gestion du stationnement. Une **participation citoyenne** et une **communication** de qualité doivent faire partie intégrante de ce processus. Cela étant, des **contrôles** rigoureux restent indispensables pour garantir l'efficacité de la gestion du stationnement.

Comment réglementer le stationnement public dans l'intérêt du commerce local ?

En premier chef, le commerce local bénéficie d'une rotation (ou turnover) élevée > voir page 6. En général, il est plus avantageux d'avoir quatre clients qui stationnent une demi-heure qu'un seul client dont la voiture reste garée pendant deux heures devant le magasin. Une commune peut favoriser un tel scénario en mettant en place le **parking payant** > voir page 14 ou en imposant le **stationnement avec disque** > voir page 15. Autre option : aménager des places de stationnement réservées, par exemple des **zones de livraison et de chargement** > voir page 16. Ces types de mesures devraient être discutées **en amont** avec les entreprises concernées > voir page 19.

Comment éviter le stationnement de camionnettes et de motor-homes ?

Deux mesures permettent d'empêcher le stationnement des camionnettes et des motor-homes : d'une part, l'**interdiction de stationner** > voir page 18 accompagnée de l'instauration de **contrôles** adéquats > voir page 20 et d'autre part, l'aménagement de parkings alternatifs spécifiques. Il peut s'agir d'aires de stationnement permanentes, comme le rez-de-chaussée surélevé d'un parking en ouvrage implanté dans un quartier résidentiel ou de parkings inutilisés de nuit, par exemple aux abords d'un cimetière.

Comment garantir une bonne accessibilité aux services de livraison, de soin et d'assistance, ainsi qu'aux entreprises de montage et de réparation ?

La **mise en place de zones de livraison et de chargement** > voir page 16 ou l'**introduction de vignettes professionnelles** > voir page 11 garantissent une bonne accessibilité aux services en question. L'installation d'une consigne à colis permet en outre de diminuer le nombre de trajets en milieu urbain > voir page 22.

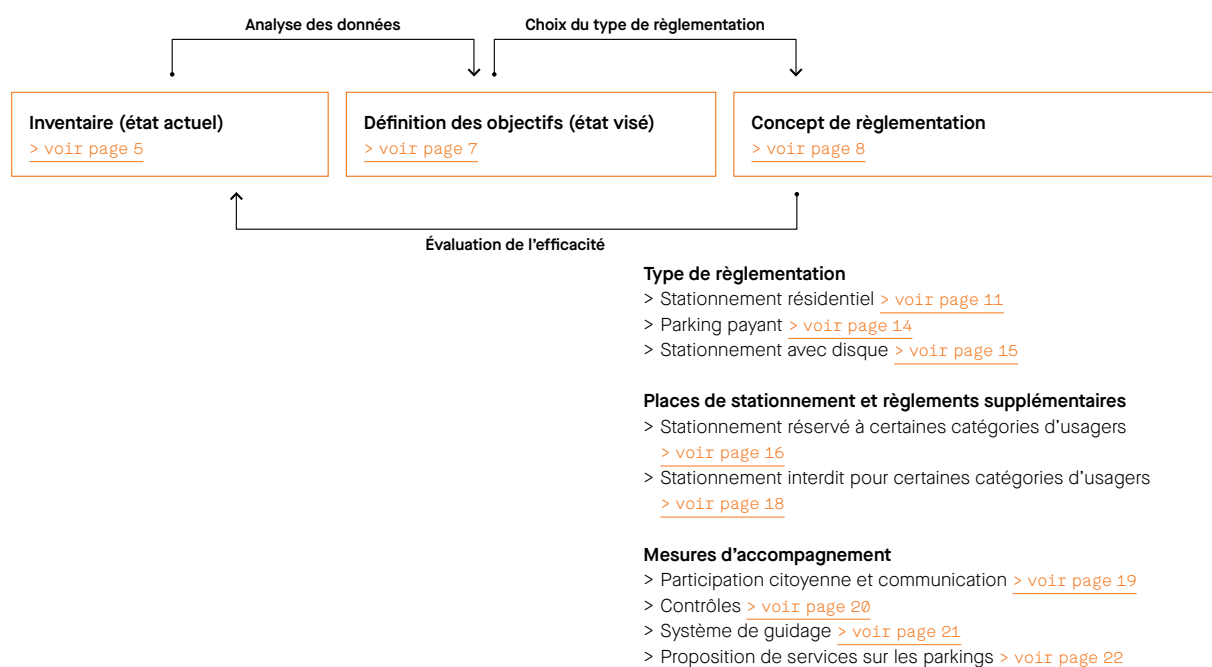
Comment réduire le trafic lié à la recherche d'une place de stationnement ?

Le trafic lié à la recherche d'une place de stationnement peut être réduit d'une part par un **système de guidage** > voir page 21 et d'autre part en renonçant à proposer, à proximité du centre d'une localité, des places de stationnement publiques non indiquées par un système de guidage. De très nombreux automobilistes s'y rendent en effet, généralement en vain, avant de se tourner vers les parkings en ouvrage plus spacieux.

La gestion du stationnement comme processus itératif

Une gestion du stationnement efficace repose sur un inventaire objectif, définit des objectifs de façon participative, élabore un concept de réglementation pour réaliser ces objectifs et teste son efficacité à intervalles réguliers moyennant un nouvel inventaire.

Le processus itératif de la gestion du stationnement ↓



Un **inventaire** et son **analyse** servent en première instance à répondre à la question suivante: « *De quelles places de stationnement dispose-t-on et comment sont-elles actuellement utilisées?* » La commune fixe ensuite des objectifs généraux et des objectifs qui se rapportent à des tronçons de route spécifiques pour déterminer le comportement de stationnement souhaité. Les **objectifs définis** servent de base à l'élaboration du **concept de réglementation**.

Dans ce contexte, divers **types de réglementation** sont combinés, des **places de stationnement et des règlements supplémentaires** sont définis et des mesures d'accompagnement sont prises. Même s'il est impossible de satisfaire tout le monde, il reste souhaitable d'inclure toutes les parties intéressées, comme les résidents et les commerçants. La commune devrait **évaluer** à intervalles de quelques années l'efficacité des **mesures prises**. Pour ce faire, elle peut procéder à une enquête sur le stationnement reposant sur une méthodologie exhaustive ou sur une approche sélective. Elle peut ensuite adapter le **concept de réglementation en fonction des résultats du suivi**.

Inventaire (état actuel)

Plus l'inventaire est exhaustif et détaillé, plus les mesures de réglementation peuvent être ciblées.

Un **inventaire** d'envergure offre un aperçu objectif du comportement de stationnement actuel. Il permet à la commune d'élaborer un concept de réglementation global et sur mesure pour le stationnement public. Même pour des difficultés ponctuelles (par exemple pression de stationnement dans le centre d'une localité), il est judicieux d'examiner également les zones adjacentes et de les inclure, le cas échéant, dans le concept afin d'éviter de déplacer le phénomène.

L'inventaire consiste à **recenser** le nombre de places de stationnement et éventuellement le stationnement réservé à certaines catégories d'usagers, ainsi qu'à mener une **enquête sur le stationnement**.

Enquête sur le stationnement

Pour qu'une enquête sur le stationnement soit pertinente, elle doit porter sur la totalité de la période pendant laquelle des problèmes de stationnement ont été constatés. **Un jour ouvrable avec une densité de trafic habituelle**, en dehors des vacances scolaires, convient en règle générale à cet effet. Lors de l'inventaire, il est important de relever aussi les cas de « stationnement illicite » (stationnement informel sur des places non désignées dans l'espace public) afin d'intégrer ces données dans le concept de réglementation. Dans les zones où un nombre élevé de résidents pratiquent le stationnement de longue ou de très longue durée, il est également possible d'estimer, en évaluant les alternatives possibles, le taux d'occupation des places de stationnement privées visibles depuis la rue.

Une enquête de qualité répertorie les comportements de stationnement pour chaque place de stationnement publique **en relevant la plaque d'immatriculation toutes les demi-heures** en règle générale. Cette méthode ne vise aucunement à identifier les propriétaires des voitures stationnées, mais uniquement à déterminer la **durée du stationnement** de chaque véhicule. Mener une enquête sur le stationnement n'est pas compliqué (voir l'exemple ci-dessous), mais il s'agit d'une tâche exigeante en termes de ressources humaines. Elle peut être réalisée par le personnel de la commune ou par le bureau d'études chargé du concept de stationnement.

Évaluation d'une enquête sur le stationnement avec relevé des plaques d'immatriculation (extrait) ↓

	7h00 – 7h30	7h30 – 8h00	8h00 – 8h30	8h30 – 9h00	9h00 – 9h30	9h30 – 10h00
Place de stationnement 1	AA 1111			LIBRE	GG 3333	
Place de stationnement 2	LIBRE	BB 2222				
Place de stationnement 3	CC 1111					LIBRE
Place de stationnement 4	DD 2222	TT 8888			EE 4444	
Place de stationnement 5		LIBRE	FF 7777			
Place de stationnement 6	II 9999				LIBRE	

Trois indicateurs sont mesurés lors d'une enquête sur le stationnement. Ils servent de base au concept de réglementation :



Taux d'occupation = quelle est la part de places de stationnement utilisées ?

- > Exemple : si 60 places de stationnement sur un total de 100 sont occupées à 9 heures, le taux d'occupation est de 60 % à ce moment-là.
- > Plus le taux d'occupation est élevé, plus la mise en place de mesures de réglementation du stationnement est judicieuse. Si le taux d'occupation est faible, une transformation des places de stationnement inutilisées peut être envisagée.
- > En général, il convient de viser un taux d'occupation de 85 % pour les places de stationnement dans l'espace public qui requièrent une rotation élevée (par exemple les commerces locaux, les places de livraison). Une place sur sept reste ainsi libre. Pour les places à usage plus long (par exemple dans les quartiers résidentiels), l'objectif est plutôt d'atteindre 95 %. > [Voir P 01, page 12](#)



Rotation = combien de voitures occupent une même place en une journée ?

- > Exemple : si 200 places de stationnement sont occupées par 700 véhicules au total au cours de la période d'enquête (par exemple de 6 à 19 h), la rotation moyenne est de 3,5 (= 700 : 200).
- > Plus cette rotation est élevée, plus l'utilisation des places de stationnement est efficace.
- > Le commerce local profite davantage d'une place de stationnement à rotation élevée que de cinq places de stationnement occupées toute la journée par les mêmes véhicules.



Durée du stationnement = durée d'occupation d'une place de stationnement par un même véhicule

- > Un stationnement qui dure moins d'une heure est dit « de courte durée ».
- > Un usage efficace des places de stationnement se caractérise par la durée généralement plus courte du stationnement aux abords des établissements très visités (par exemple les commerces locaux, les institutions publiques), et plus longue dans les quartiers résidentiels.

Définition des objectifs (état visé)

En se basant sur l'inventaire, la commune peut fixer des objectifs à court et à long terme en se posant les questions suivantes:

- > Dans quelles rues principales le stationnement en bande doit-il être interdit? > [Voir P 03, page 7](#)
- > Qui (commerçants, résidents, services de livraison, etc.) se plaint de quels comportements de stationnement (employés, caravanes, véhicules en stationnement de très longue durée, véhicules de chantier, véhicules utilitaires, etc.) dans quelles rues?
- > Quelles catégories d'utilisateurs doivent être privilégiées sur quelles places de stationnement (par exemple résidents, livreurs)? Faut-il proposer une alternative aux autres catégories d'utilisateurs, ailleurs? Si oui, où?
- > Comment la commune souhaite-t-elle utiliser l'espace public? Entend-elle réaménager certaines rues ou places pour en améliorer la qualité de séjour ou pour y mettre en place des itinéraires cyclables et piétons plus sûrs?
- > Où le stationnement en bande pourrait-il être remplacé par un parking regroupé à l'écart de la voirie? > [Voir P 03](#)
- > Dans quelle mesure et à quel prix la commune souhaite-t-elle proposer des places publiques pour un stationnement de longue durée, de très longue durée et de nuit, ce qui revient de facto à une privatisation de l'espace public?
- > Dans quelles rues les résidents pourraient-ils au moins garer leur véhicule principal sur leur terrain privé? Le besoin de garer un deuxième voire un troisième véhicule dans l'espace public doit-il être restreint par la mise en place d'une station d'autopartage?
- > Convient-il d'empêcher les employés de garer leur véhicule dans l'espace public pendant leurs heures de travail?
- > La commune désire-t-elle encourager ses habitants à parcourir à pied ou à vélo les trajets courts à l'intérieur de la localité ou souhaite-t-elle faciliter les déplacements en voiture entre leur domicile et le centre de la localité en question?
- > Où des places de stationnement et des règlements supplémentaires sont-ils nécessaires (par exemple places de livraison ou places de stationnement réservées à l'autopartage, bornes de recharge)?
- > Certains parkings attirent-ils un nombre élevé ou une catégorie spécifique d'utilisateurs qui justifieraient d'y proposer d'autres offres de mobilité (par exemple station d'autopartage) ou un service particulier (par exemple consigne à colis) > [voir page 22](#)?

Choix du type de réglementation

Plutôt que de créer toujours plus de places de stationnement publiques, la commune peut atteindre ses objectifs à moindre coût grâce à la réglementation du stationnement. Elle a le choix entre trois mesures de réglementation différentes :



Stationnement résidentiel
> voir page 11



Parking payant
> voir page 14



Stationnement avec disque
> voir page 15

Les **mesures de réglementation** sont surtout indiquées quand la **pression de stationnement est forte** et que plusieurs **catégories d'usagers (résidents, clients, travailleurs)** se **disputent** les places disponibles. Même si des espaces doivent être aménagés dans l'espace public pour d'autres usages (par exemple piste cyclable prévue, espaces verts, etc.), une réglementation du stationnement est utile, voire indispensable.

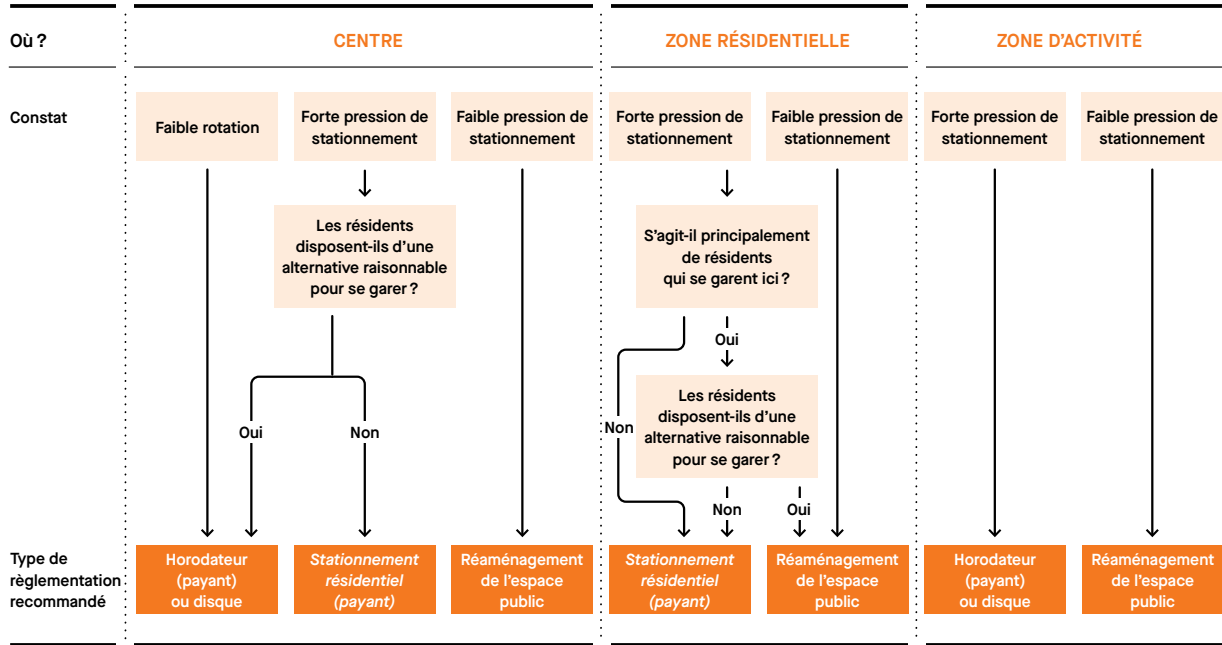
Dans les zones centrales (par exemple à proximité des commerces locaux ou des institutions publiques), une **rotation élevée** est cruciale pour que les places de stationnement disponibles puissent être utilisées par le plus grand nombre. **Plus il est important de disposer de places de stationnement libres, plus la réglementation doit être restrictive** (tarifs plus élevés, durée maximale de stationnement plus courte).

Il faut en outre vérifier si une partie au moins des places de stationnement peut être déplacée **dans des parkings en ouvrage ou dans d'autres espaces privés**. Si la pression de stationnement est faible dans le centre d'une localité, une suppression (ou un déplacement) des places de stationnement devrait être envisagée. > Voir P03

Dans les zones résidentielles en revanche, les places de stationnement publiques devraient être réservées exclusivement, ou du moins proposées en priorité, **aux résidents** qui ne peuvent pas garer leur véhicule principal sur une place de stationnement privée ainsi qu'aux **livreurs** > voir page 10. Une rotation élevée est moins cruciale dans un quartier résidentiel que dans le centre d'une localité, mais la qualité de séjour dans l'espace public est tout aussi importante, notamment pour les enfants.

Pour s'assurer que les mesures réglementaires sont conformes au **Code de la Route**, la commune peut demander conseil à la **Commission de circulation de l'État**.

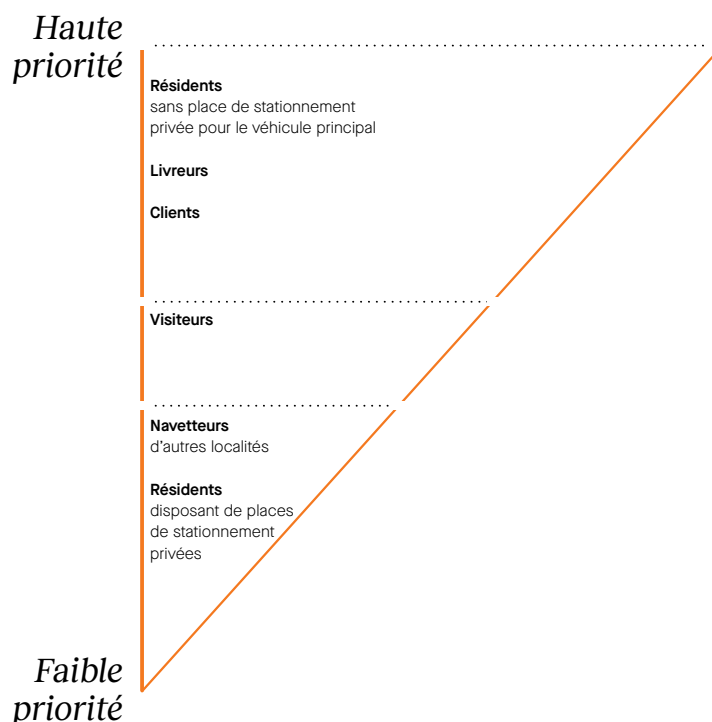
Arbre de décision pour choisir le type de réglementation



Une **solution qui combine** les trois mesures et fait appel au **stationnement résidentiel**, au **parking payant** et au **stationnement avec disque** a généralement le plus d'intérêt. Chaque concept de stationnement doit être développé **de façon intelligible et compréhensible**.

La disponibilité de places de stationnement privées inutilisées plaide en faveur d'une réglementation ou d'un réaménagement du stationnement public.

Priorisation des catégories d'utilisateurs en situation de pénurie de places de stationnement publiques 📍



Dans ce contexte, une **priorisation** (voir illustration) est indispensable. Un résident d'un immeuble ancien sans place de stationnement privée est davantage en droit d'obtenir une place de stationnement dans l'espace public qu'un habitant d'un immeuble moderne avec parking souterrain.

Les besoins des commerçants locaux (clients et livreurs) figurent en deuxième position. Les autres catégories d'utilisateurs, notamment les résidents qui possèdent une place de stationnement privée et les navetteurs non résidents, viennent en dernier dans l'ordre des priorités. En principe, ce sont surtout ces derniers qui devraient être incités à changer de mode de transport ou se voir fournir par leur employeur un nombre suffisant de places de stationnement sur leur lieu de travail.

Stationnement résidentiel

Pour ce qui est du stationnement résidentiel, la commune propose à ses résidents une vignette leur permettant de garer leur véhicule sans restriction dans la zone concernée de l'espace public. Selon la réglementation en vigueur, les automobilistes sans vignette doivent soit payer (parking payant), soit utiliser leur disque. Les critères de délivrance, ainsi que les types, les prix et le nombre maximal de vignettes sont fixés par la commune.

Types de vignettes

Au Luxembourg, les communes peuvent délivrer les vignettes suivantes :

- | | |
|--|---|
| <i>Vignette permanente</i> | <ul style="list-style-type: none">> Vignette « classique » que seuls les résidents de la commune émettrice peuvent demander (ne sont considérés comme résidents que les habitants de la zone concernée)> Devrait être payante> Est valide jusqu'à la fin de l'année calendaire et doit être renouvelée tous les ans |
| <i>Vignette provisoire</i> | <ul style="list-style-type: none">> Délivrée pour un usage temporaire (par exemple pour un véhicule de remplacement) aux résidents déjà détenteurs d'une vignette permanente ou bien pour un véhicule immatriculé à l'étranger en cas d'emménagement dans la commune> Validité limitée dans le temps (par exemple 20 jours maximum)> Peut être délivrée gratuitement |
| <i>Vignette visiteur:</i> | <ul style="list-style-type: none">> Pour les visiteurs de longue durée> Validité limitée dans le temps (par exemple entre une semaine et trois mois)> Devrait être payante |
| <i>Vignette professionnelle</i> | <ul style="list-style-type: none">> Peut être délivrée pour certaines activités professionnelles (comme les services de soin ou d'assistance) ou aux entreprises effectuant des travaux de montage ou de réparation chez un client> Valable pour la période de la prestation ou du travail> Peut être payante |
| <i>Vignette de stationnement pour camionnettes</i> | <ul style="list-style-type: none">> Permet de garer les véhicules de livraison à usage commercial ou les camionnettes sur les emplacements prévus à cet effet> Devrait être payante |



Nombre de vignettes

Lors de la **délivrance des vignettes**, la commune devrait aussi tenir compte des **places de stationnement privées**. Il n'est pas nécessaire de garer son véhicule dans l'espace public si un emplacement privé est disponible.

Afin de désencombrer l'espace public, **le nombre de vignettes** devrait être **limité à une ou deux maximum par ménage**. L'inscription de deux numéros d'immatriculation sur une même vignette peut être autorisée.



Coûts

Le prix d'une vignette devrait se baser dans la mesure du possible sur le **prix du marché** pour une place de stationnement équivalente. [> Voir P 01](#)
Les vignettes de stationnement résidentiel proposées à un prix inférieur au prix du marché **subventionnent le stationnement de longue ou de très longue durée** dans l'espace public au détriment de la qualité de vie des ménages qui n'y garent pas leur véhicule privé. En outre, un prix trop bas incite les résidents à garer leur voiture au bord de la route et à utiliser le garage privé à d'autres fins, voire à le louer, soit l'exact opposé de l'objectif du stationnement résidentiel. [> Voir P 01, page 10](#)

Dans des **cas exceptionnels** et justifiés, la vignette de stationnement résidentiel peut être moins coûteuse, par exemple pour des catégories d'utilisateurs prioritaires [> voir page 10](#).

Si un ménage est autorisé à demander plusieurs vignettes, le prix devrait être **échelonné**. La deuxième vignette devrait être sensiblement plus chère que la première.

Division de la localité en zones de stationnement

Un **zonage** doit aider les résidents à trouver une place de stationnement aussi proche que possible de leur logement. Plus la zone de stationnement est étendue, plus un résident risque d'être contraint de se garer plus loin, puisque des voitures provenant d'autres rues sont susceptibles d'être stationnées devant sa porte. En outre, les **limites de la zone** doivent être **claires** pour les résidents. Elles peuvent circonscrire un quartier donné ou jouer de la séparation que constitue un cours d'eau, une voie ferrée ou encore une route principale.

Les vignettes qui facilitent le stationnement au-delà de la zone d'habitation d'un résident sont en contradiction non seulement avec la finalité du zonage, mais aussi avec les objectifs du Plan national de mobilité 2035. En effet, en facilitant le stationnement non seulement pour les résidents d'une zone, mais pour tous les habitants de la localité dans l'ensemble de la zone urbaine, une commune encourage l'utilisation de la voiture privée pour les trajets courts de proximité. C'est ce comportement de mobilité qui rend les centres de localités, les commerces locaux, le vélo et la marche à pied si peu attrayants, et expose les résidents à un trafic inutilement dense. Le **stationnement résident dans l'ensemble de la localité** (par opposition à un stationnement résidentiel dans une zone d'habitation délimitée) est à **proscrire**. Étant donné que le stationnement dans une zone ne peut de toute façon pas être réservé exclusivement aux résidents, les véhicules dépourvus de vignette peuvent également s'y garer, mais ils sont soumis à un autre type de réglementation.

La **signalisation** correspondante (voir exemple ci-dessous) indique le début de chaque zone > [voir page 2](#).



H,1

Période de stationnement réglementée

La période de stationnement réglementée, c'est-à-dire les heures durant lesquelles les véhicules sans vignette sont soumis à des restrictions de stationnement, devrait être **la même** dans toutes les zones de stationnement d'une commune. Elle peut être limitée à la période durant laquelle une **pression de stationnement** a été constatée et où les résidents se disputent les places avec d'autres usagers.

Le panneau ci-contre indique que la durée de stationnement des véhicules sans vignette est limitée à deux heures, du lundi au vendredi, entre 8 heures et 18 heures, et que l'utilisation du disque est requise > [voir page 15](#). Les résidents qui possèdent une vignette valide peuvent utiliser ces places de stationnement sans restriction. Dans cet exemple, les voitures sans vignette ne peuvent stationner sans disque que de nuit entre 18 heures et 8 heures et le samedi et le dimanche toute la journée.

Stationnement résidentiel à Paris

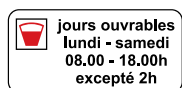
Depuis 2021, les propriétaires de véhicules ayant leur résidence principale à Paris peuvent demander une **vignette de stationnement résidentiel**. Elle leur confère un droit de stationnement **à tarif préférentiel** dans les quatre zones qui jouxtent leur domicile. La vignette coûte 45 EUR par an. Pour 1,50 EUR supplémentaire par jour, soit 9 EUR par semaine, le résident peut garer son véhicule dans l'espace public. Pour les mêmes places de stationnement, un visiteur doit déboursier 6 EUR (zone 1) ou 4 EUR (zone 2) par heure. Autrement dit, pour les visiteurs, le stationnement dans un parking en ouvrage est plus avantageux que le stationnement sur la voirie publique dès la deuxième heure de stationnement.

Parking payant

Si les places de stationnement sont trop abordables, voire gratuites, elles risquent d'être accaparées par des véhicules en stationnement de longue ou de très longue durée. Celles pour lesquelles la commune souhaite par exemple une rotation élevée dans l'intérêt du commerce local doivent être réglementées de façon à ce que le plus grand nombre possible d'automobilistes puissent utiliser un nombre restreint de places bien situées en un jour donné.

Il est judicieux d'échelonner les tarifs du stationnement. Le cas échéant, l'**échelonnement** devrait tenir compte de la **pression de stationnement**. Le stationnement dans le centre d'une localité à forte densité de trafic et bien desservi par les transports en commun devrait être plus cher **que dans la périphérie** ou les quartiers résidentiels. De plus, le **stationnement devrait toujours être plus cher sur la voirie publique que dans les parkings en ouvrage environnants**. Le *SFPark* de San Francisco met en œuvre un modèle particulièrement dynamique et réussi de tarification échelonnée. > [Voir P 01, page 12](#)

La **durée de stationnement maximale** se situe idéalement **entre 30 minutes et 3 heures**. Elle devrait être plus courte dans les zones dotées de nombreux commerces locaux afin d'**augmenter la rotation** et d'**optimiser l'utilisation** des places de stationnement. Elle peut toutefois dépasser 30 minutes à proximité des restaurants afin de répondre aux besoins des clients.



C. 18

Le panneau ci-contre indique une place payante et limite la durée de stationnement à 2 heures maximum (du lundi au samedi entre 8 et 18 heures). Dans cet exemple, même les détenteurs d'une vignette de stationnement résidentiel doivent payer.



De **longues distances** à parcourir jusqu'aux horodateurs ou les **queues** devant les horodateurs incitent certains automobilistes à se passer de tickets. La distance qui sépare les véhicules stationnés des horodateurs ne devrait pas excéder **60 mètres**. Alternativement ou en complément, on peut envisager d'offrir aux automobilistes la possibilité de payer leur place de stationnement à l'aide de leur téléphone portable.

Le terme « **Brötchentaste** » (touche « pain ») désigne une touche permettant de **demandeur un ticket de stationnement gratuit valable pour une courte durée** (15 à 30 minutes) **dans une zone réglementée**. L'automobiliste doit néanmoins retirer un ticket en blanc à l'horodateur et le placer sous son pare-brise. Une fois le délai écoulé, le stationnement devient payant.

Stationnement avec disque

La durée maximale de stationnement dans l'espace public peut aussi être limitée au moyen d'un disque. Compte tenu des besoins locaux, elle devrait être comprise entre 30 minutes et 3 heures.



Du fait de sa gratuité, le disque est un type de réglementation **moins restrictif** pour les usagers que le parking payant. Il revient néanmoins plus cher à la commune, puisque les contrôles [> voir page 20](#) sont tout aussi exigeants que pour le stationnement payant, mais ne lui rapportent pas de recettes.



Le panneau ci-contre indique une place exigeant l'utilisation du **disque bleu** (art. 167bis du Code de la Route) et pour laquelle la durée de stationnement ne peut excéder 2 heures (du lundi au samedi entre 8 et 18 heures). Dans cet exemple, les détenteurs d'une vignette de stationnement résidentiel eux aussi doivent placer leur disque sous le pare-brise.

E, 23

Places de stationnement et règlements supplémentaires

Stationnement réservé à certaines catégories d'utilisateurs

Au moment d'élaborer le concept de stationnement, il est important de tenir compte de la nécessité de disposer de places réservées à des usages spécifiques. Voici les principaux types de stationnements réservés à certaines catégories d'utilisateurs :



Zones de livraison

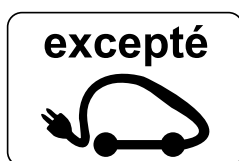
- > Places de stationnement temporaire pour le chargement et le déchargement (à des fins commerciales ou privées)
- > Ne doivent pas être réservées à une entreprise ou à un magasin particulier
- > La popularité croissante des livraisons privées (achats en ligne, etc.) exige une réponse qui ne peut se limiter à des mesures réglementaires. Dans ce contexte, les consignes à colis représentent une alternative

[> voir page 22](#)



Places de stationnement pour personnes à mobilité réduite

- > Le chemin qui mène de la place de stationnement aux destinations prévues doit être facilement accessible
- > Doivent être réglementées de la même façon que les places de stationnement environnantes (payantes, avec disque)



Places de stationnement pour la recharge de véhicules électriques

- > Places de stationnement réservées exclusivement à la recharge de véhicules électriques à la borne installée à cet effet [> voir P10](#)
- > Doivent être réglementées de la même façon que les places de stationnement environnantes (payantes, avec disque)



Places de stationnement pour taxis

- > N'ont un intérêt que dans les quelques endroits où la demande est forte tout au long de la journée, comme à l'aéroport ou aux abords de la gare centrale
- > Ne peuvent pas être réservées à une entreprise de taxi particulière



Places de stationnement réservées à l'autopartage

- > Places de stationnement publiques exclusivement réservées aux véhicules de l'opérateur d'autopartage à qui elles ont été assignées par la commune (sous réserve de la loi relative à l'autopartage) [> Voir P 07](#)

Zones « Kiss & Go »

La notion de « Kiss & Go » n'étant pas réglementée, une zone « Kiss & Go » met à mal certains concepts de stationnement par ailleurs cohérents.

Ce type de zone n'est pas une place de stationnement, mais une aire désignée qui facilite la **montée et la descente des passagers**. **Le conducteur reste dans son véhicule** (le « *kiss* » ayant lieu dans le véhicule).

Pour que les zones « Kiss & Go » ne soient pas utilisées à d'autres fins de stationnement, elles doivent consister en une voie de circulation unique, délimitée des deux côtés par de hautes bordures ou des bollards, de façon à empêcher toute autre voiture de passer. Chaque conducteur doit tenir compte de l'impatience de celui qui le suit, si bien que le trafic se régule de lui-même, grâce à la pression sociale, comme aux abords des aéroports.

Dans les cas où le conducteur souhaite quitter son véhicule, par exemple pour accompagner son enfant à la crèche ou à l'école fondamentale, il n'est plus question de « Kiss & Go », mais de stationnement de courte durée. Aux abords des écoles, en particulier, ces places de stationnement devraient être aménagées de manière que l'arrivée et le départ des véhicules n'entravent pas le trajet des autres enfants arrivant à pied, à vélo ou en bus. Si le conducteur qui fait office de « taxi scolaire » sort de toute façon de son véhicule, il peut faire un bon bout du trajet jusqu'à l'école en tenant la main de son enfant. Le même principe s'applique aux abords des gares.

Stationnement interdit pour certaines catégories d'usagers

Le stationnement indésirable de camionnettes ou de motor-homes dans des quartiers résidentiels peut être empêché grâce à une signalisation de zone adéquate.



H.1

Un **panneau** doit être prévu à l'**entrée de la zone correspondante** [> voir page 2.](#)

Si cette demande de places de stationnement est légitime, par exemple parce que beaucoup d'employés d'entreprises de construction habitent dans cette zone, des **parkings alternatifs** devraient être proposés. Dans ce cas précis, les parkings peu utilisés la nuit, comme ceux aux abords des cimetières, sont particulièrement adaptés.

Remorques non accouplées



Selon le Code de la Route, les remorques non accouplées sont **formellement interdites** sur la voirie publique.

Mesures complémentaires

Participation citoyenne et communication

Les résidents perçoivent souvent à tort les interventions réglementaires ou les aménagements du stationnement public comme une atteinte à leur liberté individuelle. Étant donné que ces mesures visent à changer les habitudes locales, l'introduction de la gestion du stationnement ou les modifications qui y sont apportées demandent du temps, de la transparence et une adhésion des résidents. Une bonne communication est indispensable.

Les trois étapes de la participation

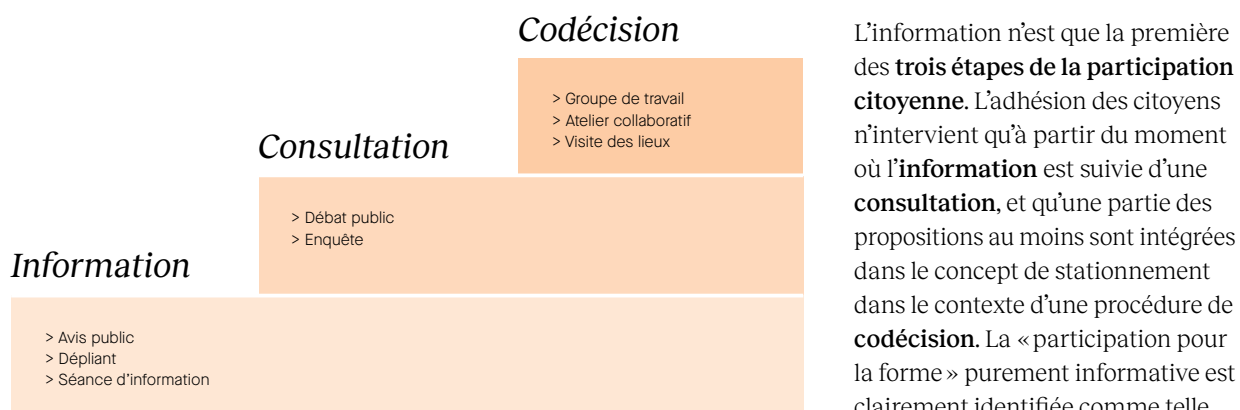


Illustration modifiée d'après : Die Zukunft gemeinsam gestalten - Handbuch Öffentlichkeitsbeteiligung, Arbter et al., 2005

Toutes les parties intéressées (résidents, organisation commerciale, employeurs, etc.) doivent être **informées du projet dès la phase de conception**. Pour obtenir l'adhésion des résidents, il est important d'expliquer pourquoi la commune souhaite prendre des mesures de réglementation ou en modifier.

Les parties concernées peuvent exprimer leurs attentes à l'égard du projet lors de **débats publics ou d'enquêtes** (consultation). Les parties intéressées doivent en outre avoir la possibilité de s'investir **activement** dans la planification (procédure de codécision), par exemple moyennant des **groupes de travail, des ateliers collaboratifs** ou encore des **visites des lieux**.

Enfin, le concept global ainsi obtenu doit faire l'objet d'une **campagne d'information**. Afin de garantir que les vignettes seront délivrées à temps, cette campagne d'information doit se dérouler plusieurs semaines avant l'entrée en vigueur du nouveau concept de stationnement.

Une fois la ou les nouvelles mesures de réglementation en vigueur, il peut s'avérer judicieux de patienter quelque temps (par exemple un mois) avant de distribuer des avertissements taxés et de se contenter d'informer les automobilistes en stationnement irrégulier sur la nouvelle législation moyennant des **dépliants explicatifs**.

Contrôles

Étant donné que le stationnement illicite est encore largement perçu comme une infraction mineure, seule une réglementation du stationnement accompagnée de contrôles réguliers effectués par des agents municipaux peut amener les changements de comportements escomptés.



Source: Commune de Hesperange / Blum L.

Pour éviter les effets de déplacement du problème, des **contrôles à large échelle devraient être effectués plusieurs fois par semaine.**

Des **marquages au sol clairs et une signalisation aisément reconnaissable** contribuent à prévenir le stationnement illicite involontaire. La mise en place d'obstacles physiques permet d'éviter le stationnement sur les trottoirs ou les infrastructures cyclables.

Si les agents municipaux constatent des formes peu souhaitables de stationnement, ils doivent le faire savoir à l'administration communale en vue d'une **éventuelle modification du concept de stationnement.**

Le **coût des contrôles** doit être pris en compte dès la phase d'élaboration du concept. Les petites communes peuvent se partager **un ou plusieurs agents municipaux.**

Durée maximale du stationnement dans l'espace public

Le Code de la Route ne prévoit pas de limite temporelle au stationnement dans l'espace public qui soit valable en toute situation. Si une commune souhaite contrecarrer le stationnement de très longue durée dans l'espace public, elle peut prévoir une **durée de stationnement maximale de 24, 48 ou 72 heures** dans son règlement de circulation. Toutefois, seuls des contrôles, y compris le week-end, particulièrement exigeants en termes de ressources humaines peuvent garantir le respect d'une telle réglementation – qui s'applique également aux résidents. Les véhicules garés depuis plus de **30 jours** à la même place sont considérés comme abandonnés et peuvent être mis à la fourrière.

Système de guidage

Les systèmes de guidage dirigent les automobilistes vers un parking libre au moyen de panneaux d'affichage dynamiques ou statiques. Le trafic lié à la recherche d'une place de stationnement s'en voit considérablement réduit, ce qui bénéficie aussi aux résidents.



Système de guidage statique

Si les **systèmes de guidage statiques** indiquent exclusivement l'emplacement et éventuellement le **nombre maximal de places de stationnement** disponibles, les **systèmes de guidage dynamiques** affichent le **nombre de places libres en temps réel**. Les systèmes qui permettent à l'automobiliste ou à son véhicule de consulter en ligne, et donc à l'avance, la disponibilité des places sont particulièrement utiles. Il peut s'avérer judicieux de n'indiquer, sur un axe routier donné, que les places de stationnement qui sont accessibles depuis cet axe.



Système de guidage dynamique

Faut-il des barrières pour un système de guidage dynamique ?

L'utilisation d'un système de guidage dynamique ne se limite pas aux parkings dont les entrées et les sorties sont pourvues de barrières. Les parkings peuvent aussi être équipés de **capteurs**, de **barrières photoélectriques** ou de **caméras** permettant de connaître le taux d'occupation 24 heures sur 24. Ces informations peuvent ensuite être affichées sur des panneaux dynamiques.

Proposition de services sur les parkings

Plus le parking est grand, plus il peut s'avérer judicieux d'y proposer des services ou d'autres offres de mobilité qui, de préférence, répondent aux besoins de la zone d'activité ou du quartier avoisinant.



Un « mobil.punkt » à Brême
Source : Ville hanséatique de Brême

Le terme « hub de mobilité » désigne des stations qui **regroupent** diverses **offres de mobilité** (par exemple vélos de location, autopartage, emplacements de stationnement pour vélos). La taille de ces stations varie en fonction de la zone de chalandise et de la demande (voir ci-dessous). Les grandes stations peuvent par ailleurs diversifier leur offre et proposer, par exemple, des casiers, des installations sanitaires ou encore des commerces de détail (boulangerie, kiosque, etc.).

Les hubs de mobilité : où proposer quoi ?

Les hubs de mobilité sont sur toutes les lèvres, mais l'offre proposée doit être déterminée au cas par cas.

- > L'**autopartage** n'est adapté que dans des cas spécifiques. > [Voir P07](#)
- > L'aménagement d'**emplacements de stationnement pour les vélos privés** et éventuellement les trottinettes est indiqué aux arrêts des transports en commun ou dans les grands parkings regroupés. Ces véhicules permettent de parcourir le « first mile » (dans un quartier résidentiel) ou le « last mile » (dans un quartier de bureaux ou une zone d'activité) plus rapidement qu'à pied. > [Voir P05](#)
- > La mise en place de **cages à vélos publiques** dans un quartier résidentiel en revanche n'a d'intérêt que si les résidents ne peuvent pas garer leur vélo sur leur terrain privé.
- > Prévoir une **station de location de vélos** au sein d'un hub de mobilité d'une grande ville n'a d'intérêt que si cette dernière

est déjà équipée d'un tel système. En revanche, il n'y a pas lieu de prévoir des solutions isolées, par exemple pour les mouvements pendulaires au sein d'une zone d'activité, car les vélos ne sont utilisés qu'une seule fois, le matin, pour le trajet entre le hub et le travail, et une fois le soir, en sens inverse. Dans les scénarios où un même vélo est utilisé une seule fois par jour par une même personne, l'aménagement de cages à vélos publiques est davantage recommandé pour les vélos privés.

- > La mise en place d'une **consigne à colis** est utile dans les zones avec beaucoup de passage et d'arrêts, par exemple dans un quartier résidentiel densément peuplé, sur de grands parkings ou aux arrêts importants des transports en commun.
- > Si un tel lieu est très visité, il peut même être intéressant d'y **vendre des produits de consommation courante** dans un automate ou un magasin.

Recommandations et mesures contre-productives

RECOMMANDATIONS DE LA STRATÉGIE NATIONALE DE STATIONNEMENT

- > Dans les zones où la pression de stationnement est forte, il est recommandé de réglementer les places de stationnement publiques et d'attribuer aux agents municipaux la mission de contrôler le respect des dispositions en vigueur.
- > Un ménage ne doit pas pouvoir détenir plus de deux vignettes de stationnement résidentiel. Leur prix doit se baser dans la mesure du possible sur le prix du marché d'une place de stationnement privée équivalente.
- > En cas de pénurie de places de stationnement, les résidents dont le terrain privé n'est pas assez grand pour garer leur véhicule principal sont prioritaires pour l'obtention de ces vignettes.
- > Dans les grandes communes notamment, plusieurs zones de stationnement devraient être mises en place.
- > Dans les zones centrales où il convient de garantir une rotation élevée, des places de stationnement de courte durée devraient être aménagées pour que les places de stationnement disponibles en quantité limitée profitent à un maximum d'automobilistes.
- > Le stationnement dans le centre d'une localité doit en principe être plus cher que dans la périphérie et les quartiers résidentiels. Le stationnement doit toujours être plus cher sur la voirie publique que dans les parkings en ouvrage environnants.
- > Il est judicieux de réaliser des enquêtes sur le stationnement à intervalles de quelques années afin d'identifier les changements des comportements de stationnement et d'adapter les mesures de réglementation le cas échéant.
- > Le trafic lié à la recherche d'une place de stationnement peut notamment être réduit par des systèmes de guidage dynamiques.

MESURES CONTRE-PRODUCTIVES

- > L'absence de mesures de réglementation donne lieu à des stationnements de longue et de très longue durée dans l'espace public et à des réclamations liées à la pénurie de places.
- > Sans des contrôles rigoureux réalisés par les agents municipaux, les mesures de réglementation resteront sans effet.
- > La délivrance de plus de deux vignettes de stationnement résidentiel par ménage ou la mise à disposition de vignettes de stationnement résidentiel gratuites ou très abordables ne contribuent pas à libérer des places dans l'espace public.
- > Étendre la validité d'une vignette de stationnement résidentiel à plusieurs zones réglementées, voire à l'ensemble de la zone urbaine, encourage le trafic individuel motorisé sur des trajets courts à l'intérieur même d'une localité.
- > Le trafic lié à la recherche d'une place de stationnement est surtout généré par les places de stationnement proches des destinations (centre d'une localité, gare, etc.), dont la disponibilité n'est pas signalée par un système de guidage dynamique.

