

La présente fiche s'adresse aux communes, aux bureaux d'études et aux urbanistes. Elle explique l'impact particulier du stationnement en bande sur le comportement de mobilité et propose des alternatives.

P 03 STATIONNEMENT EN BANDE ET STATIONNEMENT REGROUPÉ

Foire aux questions (FAQ)

- > 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 ?

Sujets

Exigences relatives à l'espace-rue	3
Impact du stationnement en bande sur le comportement de mobilité...	6
Stationnement regroupé	8
Recommandations et mesures contre-productives	14

Aperçu

Le stationnement en bande contribue dans une large mesure au « cercle vicieux du stationnement » et, par conséquent, à l'augmentation du trafic motorisé. D'une part, ces places accaparent pour un usage privé la partie de l'espace public où des alternatives attrayantes à la voiture (infrastructures cyclables sécurisées, cheminements piétons de largeur confortable ou couloirs de bus prioritaires) pourraient être mises en place. D'autre part, la possibilité de garer sa voiture privée directement devant sa porte dans la rue en fait toujours le moyen de transport le plus confortable. L'autopartage dans les quartiers résidentiels ainsi qu'un regroupement des places de stationnement, qui se sont effectivement avérées nécessaires à la suite d'une analyse des besoins, peuvent remplacer le stationnement en bande.

Glossaire

Espace-rue Espace visible entre les façades des deux côtés d'une rue, sans distinction que cette rue soit observée depuis l'espace privé ou depuis l'espace public.

Dooring Accident dans lequel un cycliste circulant conformément à la réglementation sur le bord droit de la chaussée, le long de places de stationnement en bande, percute une portière de voiture qu'un passager ouvre de façon intempestive. Le cycliste peut subir de graves blessures.

Équidistance Principe de planification selon lequel le trajet qui sépare le domicile de la place de stationnement doit être au moins identique à la distance entre le domicile et l'arrêt le plus proche des transports en commun. L'équidistance accroît l'attrait de l'offre de transports en commun de qualité.

FOIRE AUX QUESTIONS (FAQ)

Quel est l'impact du stationnement en bande sur l'espace public ?

Les bandes de stationnement utilisées par des véhicules privés comme stationnement de longue ou de très longue durée accaparent une partie considérable de l'espace public à des **fins privées**. Souvent, il empêche de satisfaire pleinement aux **exigences d'ordre public en ce qui concerne l'espace-rue**. Soit ces attentes sont tout simplement abandonnées (par exemple pistes cyclables séparées), soit leur réalisation empiète sur les trottoirs, qui sont ainsi réduits à une surface résiduelle où il faut installer des poubelles, des armoires électriques et des panneaux de signalisation [> voir page 3](#).

Comment le stationnement en bande influence-t-il le comportement de mobilité au sein d'une localité ?

Le stationnement en bande **augmente le trafic** à de multiples égards. Le long des axes routiers principaux, il empêche la mise en place de solutions de mobilité alternatives attrayantes en occupant l'espace qui serait nécessaire à l'aménagement d'infrastructures cyclables sécurisées ou de couloirs de bus. De surcroît, il entrave le flux de circulation en raison des manœuvres de stationnement, et génère un trafic lié à la recherche d'une place de stationnement. Dans les quartiers résidentiels, le stationnement en bande à faible coût devant le lieu d'habitation a pour effet que la voiture privée reste le moyen de transport le plus confortable, même pour de trajets courts. De plus, le stationnement en bande **réduit le gabarit utilisable** des trottoirs et augmente le danger tant pour les cyclistes (en raison du risque de « dooring ») que pour les piétons (en raison de l'obstruction de la vue, notamment lorsque des enfants traversent la rue) [> voir page 6](#).

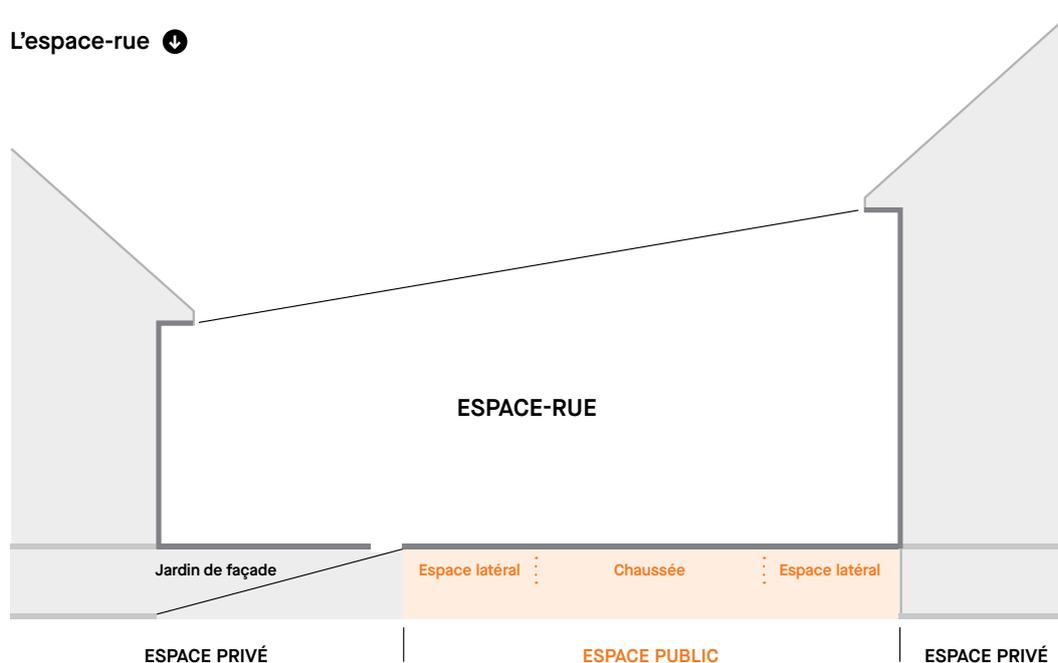
Comment remplacer le stationnement en bande par du stationnement regroupé ?

Dans les nouveaux quartiers, il est recommandé de renoncer d'emblée au **stationnement en bande dans l'espace public** et de regrouper les places nécessaires dans un parking ou un garage collectif à proximité de l'entrée du quartier. Cette pratique est déjà utilisée au Luxembourg, en particulier par les promoteurs publics [>voir page 12](#). En principe, il suffit de déterminer, au moyen d'une analyse, le nombre de places nécessaires à remplacer par du stationnement regroupé. Cette analyse doit aussi tenir compte des **synergies et des mesures d'économie de places de stationnement** potentielles, comme les stations d'autopartage. En règle générale, le nombre de places de stationnement peut ainsi être réduit au profit d'un usage efficace de l'espace [> voir page 10](#). La commune doit néanmoins l'imposer, ou au moins l'autoriser, dans son **plan d'aménagement général (PAG)**. [> Voir P04](#)

Exigences relatives à l'espace-rue

L'espace-rue désigne ce qu'un observateur perçoit entre les façades des deux côtés d'une rue soit depuis l'espace privé, soit depuis l'espace public. Cet espace fait l'objet d'exigences tant d'ordre public que d'ordre privé. Un usage privé, comme le stationnement de longue durée, ne devrait être envisagé dans l'espace public qu'une fois que toutes les exigences d'ordre public sont satisfaites.

L'espace-rue ↓

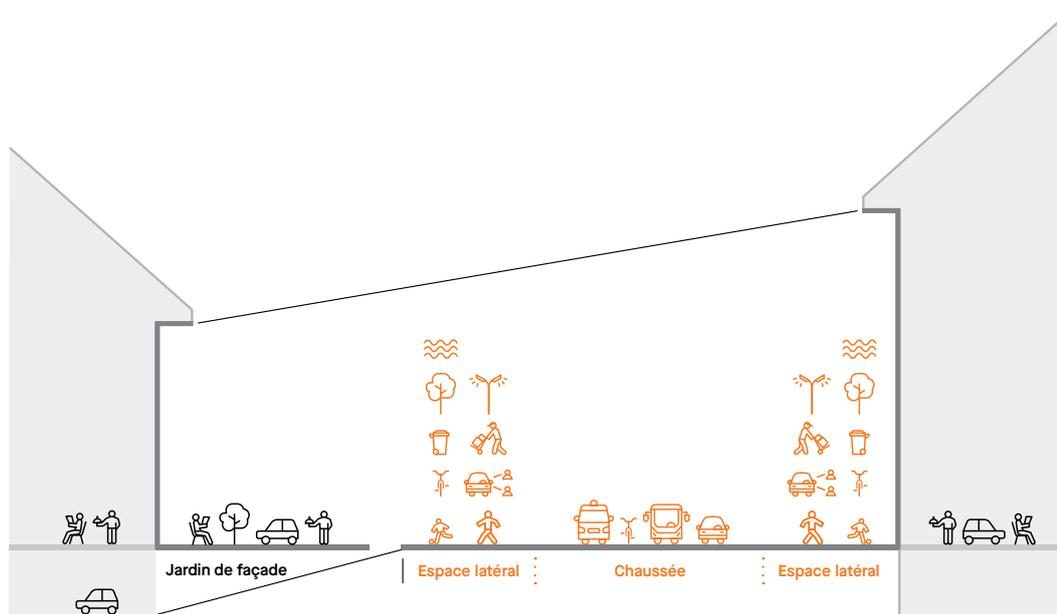


Outre les **façades privées**, les **surfaces privées**, comme les jardins de façade, façonnent aussi l'**espace-rue**. L'espace public comprend à la fois la chaussée et ses **espaces latéraux**.

Impact des jardins de façade sur l'espace-rue ↓



Espace-rue : exigences d'ordre privé et public ↓



EXIGENCES D'ORDRE PRIVÉ

-  Activités en retrait
-  Accueil de clients
-  Aménagement d'espaces verts et ombragés¹
-  Stationnement de véhicules privés²

EXIGENCES D'ORDRE PUBLIC

-  Circulation piétonne
-  Rencontres et opportunités de jeu³
-  Circulation cycliste⁴
-  Transports en commun
-  Arrêts et autopartage (carsharing)
-  Trafic individuel motorisé
-  Collecte des déchets
-  Livraisons
-  Éclairage et signalisation
-  Accessibilité pour les services de secours
-  Aménagement d'espaces verts et ombragés¹
-  Évacuation des eaux

¹ Peut être prévu dans l'espace privé ou public > voir photo page 3

² Peut également être autorisé dans l'espace public, à condition que toutes les autres exigences d'ordre public y soient satisfaites.

³ Peuvent également avoir lieu sur les surfaces de circulation dans les zones limitées à 20 km/h (zones de rencontre, respectivement zones résidentielles).

⁴ Peut avoir lieu dans le cadre d'une circulation mixte dans des rues à faible trafic.

Parterre pluvial pour la rétention des fortes pluies (Amsterdam) ↓



Avec le changement climatique, les **épisodes de précipitations intenses** se multiplient également au Luxembourg. Une mesure déjà pratiquée en Amérique du Nord, et qui se répand aujourd'hui en Europe, consiste non seulement à **desceller** des places de stationnement individuelles, mais aussi à les transformer en **parterres pluviaux**. Les fortes pluies pénètrent dans le parterre à travers une ouverture prévue à cette fin dans la bordure et s'y infiltrent lentement. Les canalisations sont ainsi moins sollicitées, ce qui contribue à réduire les dégâts dus aux inondations. Pour la végétalisation, des variétés de plantes résistant à des inondations périodiques sont sélectionnées.

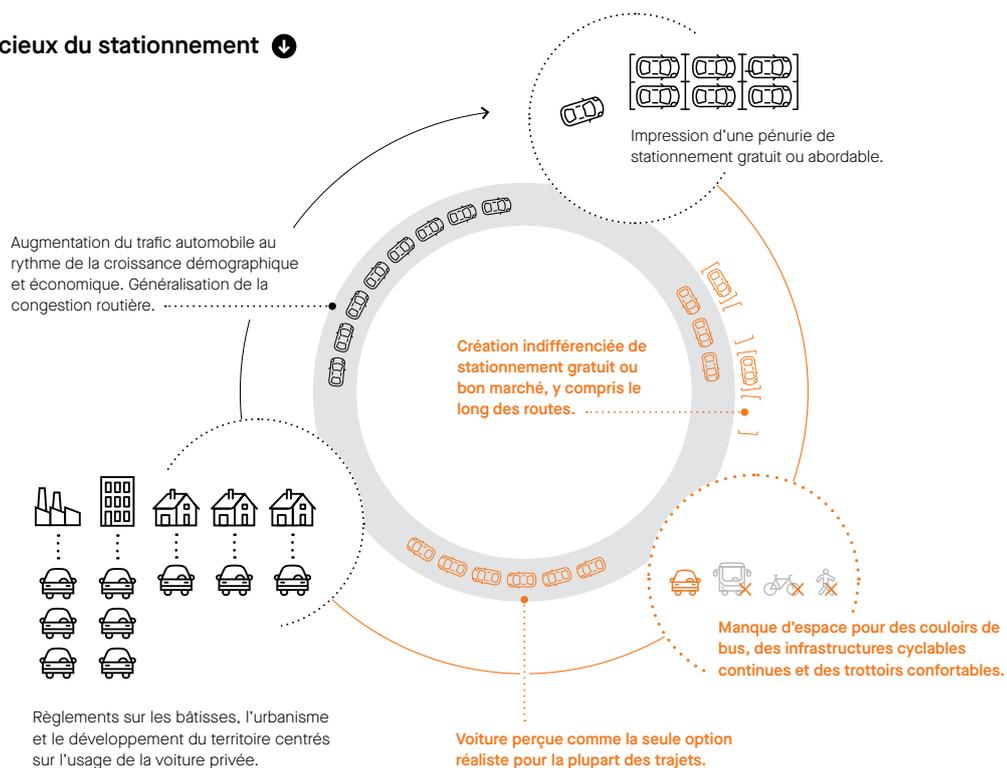
Partage de l'espace public non exemplaire dans une zone 30 où les maisons disposent de garages ↓



Impact du stationnement en bande sur le comportement de mobilité

Le long des axes routiers principaux, les bandes de stationnement empêchent la mise en place de solutions de mobilité attrayantes, comme des infrastructures cyclables sécurisées, des trottoirs confortables ou des couloirs de bus. Les manœuvres de stationnement perturbent en outre le flux de circulation. Dans les quartiers résidentiels, le stationnement en bande fait de la voiture le moyen de transport de premier choix, car l'espace public est aménagé comme un espace de stationnement pour véhicules privés, et non pas comme un lieu de rencontre.

Le cercle vicieux du stationnement



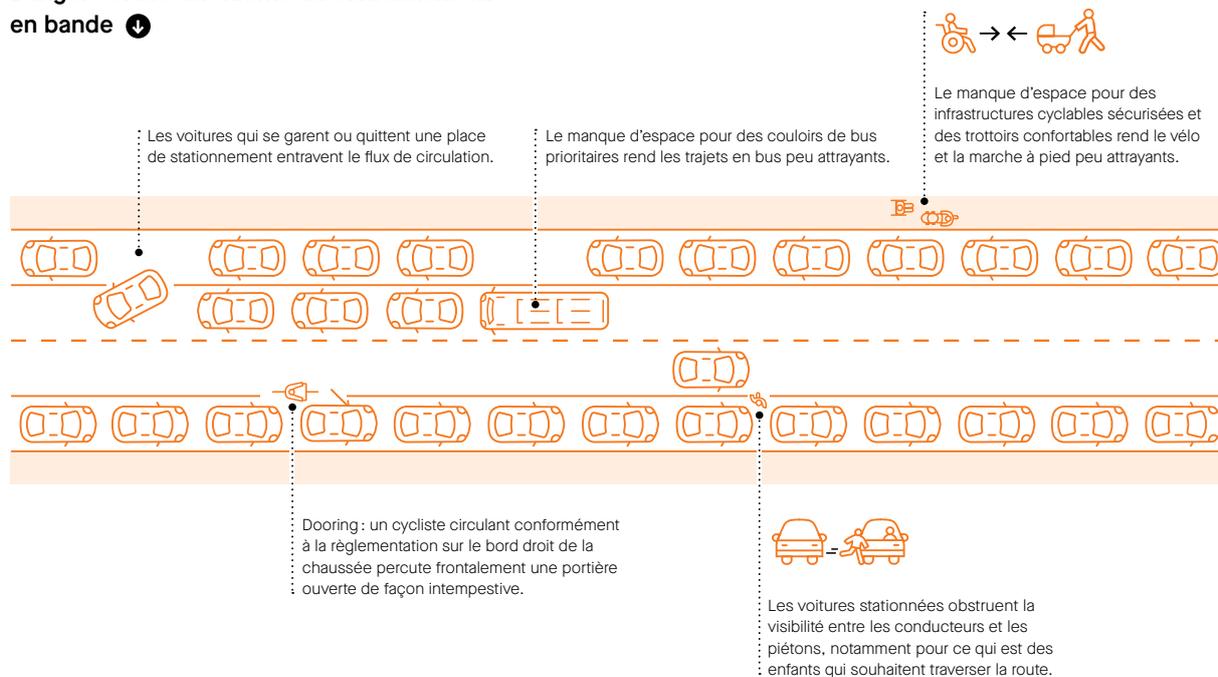
> Voir le site www.pnm2035.lu | page 174



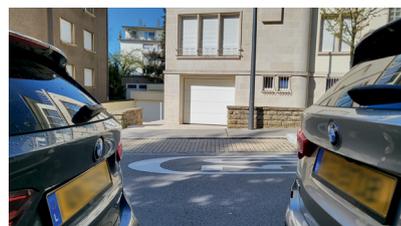
Vidéo « Cercle vicieux du stationnement »

Dangers et inconvénients du stationnement en bande

en bande



En Allemagne, 25 % des accidents impliquant des piétons et 15 % des accidents impliquant des cyclistes à l'intérieur des localités se produisent dans le cadre du stationnement (Agora Verkehrswende, 2022).



Vue d'un enfant sur la route entre deux voitures stationnées en bande

Stationnement en bande selon la fonction routière dans le Plan national de mobilité 2035

La **classification fonctionnelle du réseau routier** établit les principes suivants pour le stationnement en bande :

- > Les bandes de stationnement doivent être évitées le long des **routes de liaison**, c'est-à-dire les **routes principales** remplissant une **fonction de transit** ou donnant accès aux centres-villes.
- > Le long des **routes de distribution**, c'est-à-dire des **routes sans fonction de transit régional**, qui distribuent le trafic vers les quartiers, le stationnement résidentiel est possible, mais il doit de préférence se faire dans un parking regroupé.

- > Dans les **rues de desserte locale**, qui donnent uniquement **accès aux différents immeubles de la rue**, le stationnement résidentiel est possible dans la mesure où l'aménagement garantit une bonne sécurité routière aux cyclistes en trafic mixte et l'espace-rue favorise la vie de voisinage.

> Voir le site www.pnm2035.lu | pages 83 à 89

Stationnement regroupé

Non seulement le regroupement des places de stationnement en bande désencombre l'espace public et accroît l'attrait des modes de déplacement autres que la voiture privée, il donne aussi naissance à des synergies. Les nouveaux quartiers construits par un seul maître d'ouvrage peuvent notamment être conçus de manière à réduire la circulation grâce à des parkings regroupés. Si des places de stationnement en bande sont malgré tout prévues, elles doivent être intégrées dans une bande multifonctionnelle avec le plus possible d'autres usages [> voir page 13](#).

Arguments en faveur du stationnement regroupé

Lorsque l'espace latéral, voire la chaussée tout entière, est réaménagé pour en augmenter la **qualité de séjour** après la suppression du stationnement en bande, les résidents acceptent de parcourir un plus long trajet à pied jusqu'aux places de stationnement publiques. Il en résulte une **équidistance**, ou en d'autres termes, les résidents doivent effectuer un **trajet de longueur comparable pour se rendre de chez eux à l'arrêt de bus ou à leur voiture**. Dans les débats sur les bandes de stationnement dans les quartiers résidentiels, on fait souvent abstraction du fait que la plupart des automobilistes acceptent au préalable de **parcourir une certaine distance à pied à leur destination**.

« Parmi les deux propositions suivantes de logements identiques disposant chacun d'emplacements de stationnement privé à l'intérieur du bâtiment, lequel choisiriez-vous ? » (MMTP, Ilres, 2020)



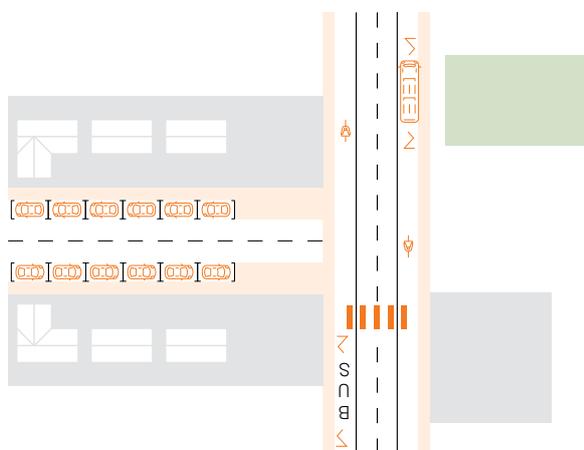
Un quartier où l'espace-rue devant la porte d'entrée est adapté aux jeux d'enfants et des places de stationnement publiques à 100 mètres.



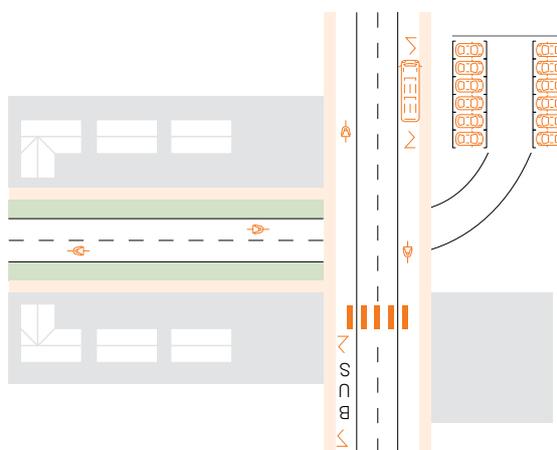
Un quartier avec une bande de stationnement devant la porte d'entrée et un espace public où les enfants peuvent jouer à 100 mètres.

L'option de gauche était privilégiée à un total de 57%, quels que soient la tranche d'âge, le sexe, le niveau socio-économique, la nationalité et la circonscription électorale. 35% des personnes interrogées ont choisi l'option représentée à droite (8% des personnes étaient indécises).

La voiture devant la porte d'entrée,
le bus plus loin ⬇



Équidistance : l'arrêt de bus et la place de
stationnement à une distance comparable ⬇



Dans la planification de la mobilité, il est considéré qu'un arrêt de bus est aisément accessible si le trajet à pied pour s'y rendre est inférieur à 300 mètres. Les bandes de stationnement dans l'espace public sur le pas de la porte font toujours de la voiture le moyen de transport le plus confortable. Si on regroupe les places de stationnement publiques à un endroit et que le trajet à pied pour s'y rendre est pratiquement le même que le trajet jusqu'à l'arrêt de bus, l'**équidistance** ainsi créée assure l'**égalité des chances** entre les transports en commun et le trafic individuel motorisé. Dans ce cas, l'**espace-rue est en outre mieux adapté aux piétons et cyclistes**. L'équidistance dynamise l'espace public et réduit le trafic routier à l'intérieur d'une localité.



Distances parcourues dans les centres commerciaux



Cabas à roulettes

L'argument selon lequel les places de stationnement devraient se situer à proximité immédiate des habitations parce qu'à défaut, les résidents, et notamment les personnes âgées, ne pourraient pas décharger leurs courses, n'est pas probant. Dans les **grands centres commerciaux** luxembourgeois, les **distances parcourues par les visiteurs peuvent atteindre 300 mètres**. Ces mêmes personnes ont donc déjà transporté une fois leurs courses sur au moins 100 mètres pour rejoindre leur voiture. Elles peuvent utiliser des cabas et des chariots pliables pour les transporter de la place de stationnement à leur domicile. Une simple **zone d'arrêt** suffit pour un déchargement ou une livraison de courte durée. Cet usage n'exige donc pas de stationnement en bande.

Utilisation efficace du stationnement regroupé

Les **enquêtes sur le stationnement** réalisées dans 19 communes luxembourgeoises qui souhaitent surmonter une pression de stationnement particulièrement forte montrent qu'en moyenne, **20 à 30%** des places de stationnement publiques ne sont pas occupées dans les **centralités principales** (ville de Luxembourg et Esch & Belval) et que **30 à 60%** des places **sont libres dans les autres régions du pays**. Selon la région, entre 22% (sud) et 46% (est) des automobilistes qui garent leur voiture sur la voirie devant leur habitation déclarent en outre disposer aussi d'une place sur leur terrain privé pour ce véhicule. [> Voir P 01, pages 14 et 15](#)

Lors de certains travaux de voirie, on constate que la suppression de quelques places de stationnement en bande n'occasionne pas de problèmes.

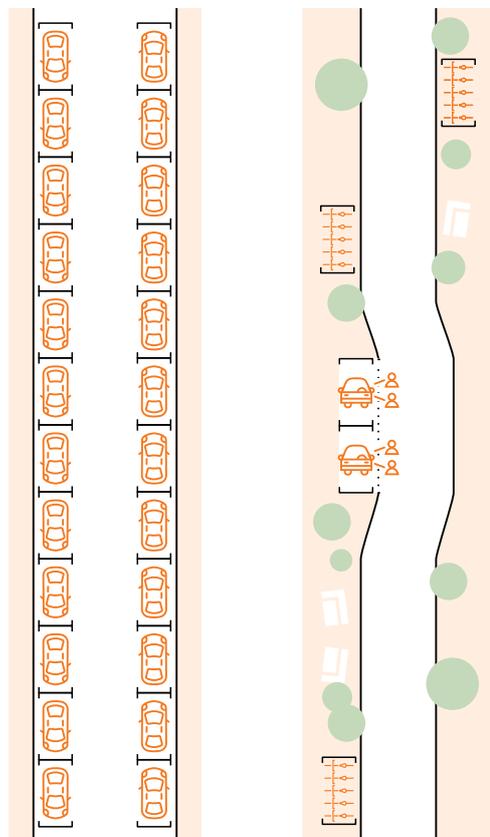
Nombre de places publiques de stationnement en bande existantes ne doivent donc même pas être « compensées » par du stationnement regroupé. Les solutions suivantes permettent aussi des **gains d'espace additionnels**:

- > **autopartage** [> Voir P 07](#)
- > **clés de stationnement** permettant d'aménager aussi des places de stationnement à l'écart des terrains et de profiter de **synergies** entre des usages compatibles d'un point de vue temporel [> Voir P 04](#)
- > **gestion du stationnement** et notamment réglementation du stationnement [> Voir P 02](#)
- > **partage de l'espace de stationnement**, un type particulier de gestion du stationnement (voir ci-après).

24 véhicules privés en stationnement de très longue durée ou 2 véhicules d'autopartage : la même disponibilité pour les déplacements routiers, un espace public bien différent 🚗

Partage de l'espace de stationnement par mutualisation ou foisonnement

Le principe de **partage de l'espace de stationnement** consiste à ne pas simplement additionner les clés de stationnement théoriques, mais à étudier la proportion de places de stationnement qui sont effectivement nécessaires (foisonnement) et l'existence d'utilisations complémentaires pour les mêmes places dans le courant de la journée (mutualisation). Citons comme exemple de **mutualisation** les places de stationnement qui servent à un supermarché pendant ses heures d'ouverture et à un cinéma le soir. Dans le cadre du **foisonnement**, on garde à l'esprit, dès la phase de planification, que d'un point de vue statistique, tous les usagers ou abonnés d'un parking en ouvrage ne se gareront jamais en même temps. On peut par exemple partir du principe que sur 100 places de stationnement réservées exclusivement au personnel d'un bureau, seules 65 sont occupées simultanément (entre autres en raison des absences pour maladie, des congés, du télétravail, etc.). Mais, en raison de **chevauchements** temporels ou d'imprévus, **une partie du stationnement regroupé peut être partagée**.



Parkings regroupés et nouveaux quartiers

Dans les nouveaux quartiers, il est possible d'atteindre une qualité de séjour élevée si les places de stationnement - notamment les places publiques - sont aménagées dans des **parkings regroupés**. Le plan d'aménagement général (PAG) doit toutefois l'autoriser, voire l'imposer. > Voir P04 Afin de réduire le trafic motorisé au sein d'un quartier, les parkings regroupés doivent idéalement être situés **au plus près de l'accès carrossable au quartier**.

Parking regroupé près de l'entrée d'un nouveau quartier ↓



Avantages des parkings regroupés par rapport aux places de stationnement individuelles :

- > possibilité d'acquérir un logement sans place de stationnement ;
- > réduction du trafic lié à la recherche de places de stationnement ;
- > amélioration de la qualité de vie et de séjour dans le quartier ;
- > amélioration de la sécurité routière grâce à la réduction du trafic automobile ;
- > réduction des excavations ;
- > augmentation de la surface habitable nette, permettant de construire davantage d'unités de logement ;
- > possibilité de partage de l'espace de stationnement > Voir page 10
- > possibilité de combiner le stationnement avec d'autres solutions de mobilité (par exemple l'autopartage) et d'autres services (par exemple les consignes à colis) > Voir P02, page 22
- > regroupement des infrastructures de recharge et déploiement d'une gestion intelligente de la recharge > Voir P10
- > possibilité de démantèlement (total ou partiel) ultérieur du parking en vue d'une autre utilisation.

Un parking regroupé ne peut être réalisé que si un **acteur** accompagne toutes les phases de déploiement du projet et si le parking en ouvrage continue d'être **géré durablement** à la fin des travaux. Faute de prestataire spécialisé, ce concept ne fonctionne jusqu'à présent au Luxembourg que dans les cas où **un seul et même maître d'ouvrage planifie et construit l'ensemble du quartier** > voir page 12.

Parking regroupé intégré dans un quartier à circulation réduite, avec points de recharge, point de rencontre et local de services (quartier Elmen à Capellen) ↓



Projets actuels de parkings regroupés dans des nouveaux quartiers au Luxembourg

Quartier « Elmen » à Capellen (SNHBM)

> Toutes les places de stationnement sont regroupées dans trois parkings collectifs gérés par un exploitant externe. L'achat d'un logement confère le droit de louer une place de stationnement.

Quartiers « Wunne mat der Wooltz » à Wiltz et « Neischmelz » à Dudelange (Fonds du Logement)

> Les places de stationnement sont mises à disposition dans des parkings regroupés et louées séparément. Le Fonds du Logement reste propriétaire des emplacements. L'achat d'un logement n'implique pas d'obligation de louer une place de stationnement.

Quartier « Metzschmelz » à Esch-Schiffange (Agora)

> Dans ce quartier également, des places de stationnement ne seront mises à disposition que dans des parkings regroupés.

Quartier « Kuebebiërg » à Luxembourg (FUAk)

> L'ensemble des places de stationnement sont regroupées dans six parkings collectifs. En raison de la localisation centrale au Kirchberg, de l'excellente desserte par les transports en commun et des très bonnes connexions au réseau cyclable, une place de stationnement n'est prévue que pour un logement sur deux.

Rout Lëns, Esch-sur-Alzette (promoteur privé)

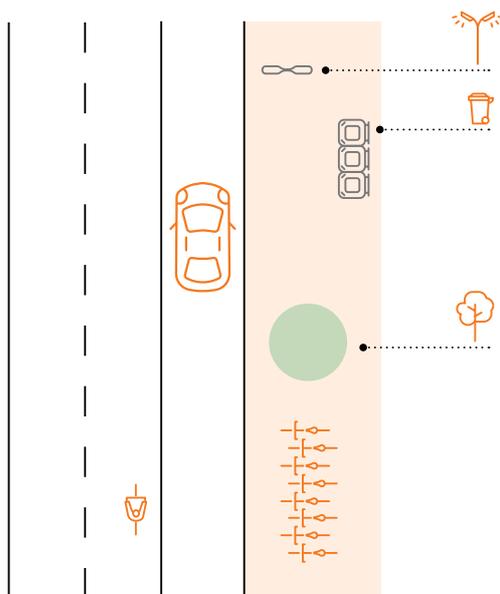
> Les places de stationnement sont regroupées dans des parkings regroupés « réversibles » à l'entrée du site.

Aménagement des bandes de stationnement restantes

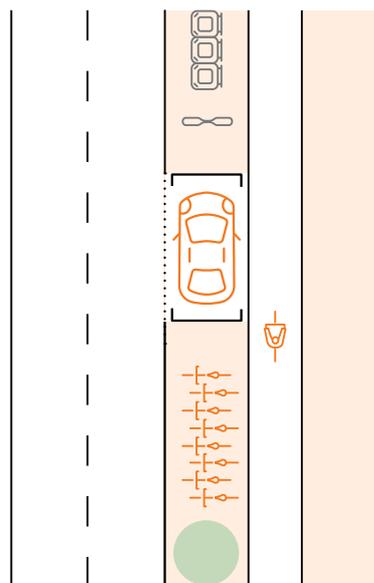
Si des bandes de stationnement sont malgré tout mises en place, celles-ci doivent être:

- > conçues de telle sorte que **le plus possible d'exigences d'ordre public** relatives à l'espace latéral puissent être intégrées, dans l'esprit d'une **bande multifonctionnelle**, et non pas repoussées sur les infrastructures cyclables et les cheminements piétons: aménagement d'espaces verts et ombragés, évacuation des eaux, collecte des déchets, éclairage et signalisation, stations d'autopartage, arrêt des transports en commun, emplacements de stationnement pour vélos, etc.;
- > exploitées de telle sorte que leurs **tarifs soient toujours supérieurs à ceux des parkings en ouvrage**; > Voir P02
- > **réaffectées** dans un premier temps à un usage «éphémère» à titre d'essai si elles sont peu utilisées, puis supprimées en conséquence.

Le trottoir comme surface résiduelle pour les usages publics ↓



Trottoir et infrastructure cyclable libres d'obstacles le long d'une bande multifonctionnelle ↓



Parklet: bande de stationnement reconverte en terrasse de restaurant

Recommandations et mesures contre-productives

RECOMMANDATIONS DE LA STRATÉGIE NATIONALE DE STATIONNEMENT

- > Lors du réaménagement ou de la transformation d'une rue, toutes les exigences d'ordre public relatives à l'espace public doivent toujours être préalablement satisfaites avant que l'aménagement de bandes de stationnement destinées à des véhicules privés en stationnement de longue ou de très longue durée puisse être envisagé.
- > Le long d'axes routiers principaux (routes de liaison), il convient en principe d'éviter d'aménager des places publiques de stationnement en bande, surtout si elles pourraient être utilisées pour un stationnement de longue ou de très longue durée.
- > Dans les nouveaux quartiers, les places de stationnement doivent être regroupées près de l'entrée du quartier - idéalement, de façon à ce que le trajet d'un logement jusqu'à l'arrêt des transports en commun ne soit pas plus long que celui qui sépare le logement de la place de stationnement (équidistance).
- > Lorsque du stationnement regroupé est aménagé, il convient de chercher des synergies entre les différents utilisateurs. Cela permet d'assurer que le nombre de places créées est inférieur au nombre de places remplacées.
- > Si en raison de travaux de voirie de longue durée des bandes de stationnement sont supprimées, sans que cette situation s'accompagne d'une pression de stationnement persistante à un endroit inopportun, il convient de ne pas restaurer ces places de stationnement en bande, mais de reconverter cette partie de l'espace public dans l'intérêt de la qualité du séjour.
- > Les « parklets » permettent de remettre en question les bandes de stationnement dans l'espace public de manière participative. Dans ce contexte, lesdites emplacements en bande sont réaffectées provisoirement pour aménager une terrasse de restaurant, des espaces verts, du mobilier urbain, etc.
- > Si des places de stationnement en bande sont malgré tout créées, elles doivent être intégrées dans une bande multifonctionnelle avec le plus possible d'autres usages publics (collecte des déchets, signalisation, espaces verts, armoires électriques, etc.) afin que les cheminements piétons et, le cas échéant, les infrastructures cyclables, soient débarrassés de ces obstacles.

MESURES CONTRE-PRODUCTIVES

- > Les bandes de stationnement le long d'axes routiers principaux empêchent l'aménagement d'infrastructures cyclables séparées, de trottoirs confortables et priorisations pour bus. Elles rendent toutes les alternatives aux déplacements en voiture moins attractive et entraînent plus de trafic au niveau local et national.
- > Dans les quartiers résidentiels, le stationnement en bande affecte la qualité de séjour dans l'espace public et fait systématiquement de la voiture le moyen de transport le plus confortable, même pour les courts trajets à l'intérieur de la localité.
- > Si le stationnement en bande est moins coûteux que le stationnement dans des parkings publics en ouvrage, l'espace public est inutilement encombré par des voitures stationnées.