

La présente fiche s'adresse aux communes qui, dans les années à venir, souhaitent contribuer de façon notable à aborder les défis de la mobilité en adaptant leurs clés de stationnement.

P 04 CLÉS DE STATIONNEMENT

Foire aux questions (FAQ)

- > 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 ?

Sujets

Incidences des clés de stationnement	3
Définition des clés de stationnement dans le PAG	7
Clés de stationnement actuelles au Luxembourg	8
Recommandations pour les clés de stationnement communales	10
Clés de stationnement pour vélos	14
Recommandations et mesures contre-productives	16

Aperçu

Les communes luxembourgeoises définissent leurs clés de stationnement dans le plan d'aménagement général (PAG). Les clés de stationnement peuvent contribuer à l'amélioration générale des conditions de circulation et à la création de logements abordables, sous réserve que le stationnement dans l'espace public soit réglementé et contrôlé. Au sein d'un secteur de la mobilité défini dans le PNM 2035, les clés de stationnement affectées aux emplois dans les communes voisines devraient être coordonnées et adaptées au contexte des secteurs de la mobilité. Dans le cas contraire, une offre d'emplacements de stationnement trop généreuse génère du trafic supplémentaire sur des routes qui, aux heures de pointe, ne sont pas adaptées pour l'accueillir. Des clés de stationnement sont proposées pour chaque secteur de la mobilité du PNM 2035. Des clés de stationnement devraient aussi être définies pour les vélos, du moins pour ce qui est des projets de logement.

Glossaire

Clé de stationnement Règlement du PAG (plan d'aménagement général) communal définissant le nombre maximal autorisé ou/et le nombre minimal exigé de places de stationnement pour les voitures et les vélos lors de la construction d'un nouveau bâtiment ou de la transformation substantielle d'un immeuble.

Catégorie d'usage Classement des bâtiments selon leur usage, par exemple logement ou commerce. Des clés de stationnement spécifiques devraient être définies pour les différentes catégories d'usage.

Secteur de la mobilité Région identifiée dans le PNM 2035 présentant des enjeux spécifiques en matière de mobilité. > [Voir le site www.pnm2035.lu](http://www.pnm2035.lu) | page 10

FOIRE AUX QUESTIONS (FAQ)

Quel est l'impact des clés de stationnement sur la mobilité et les prix des logements ?

La disponibilité et l'accessibilité des places de stationnement au point de départ et à la destination sont des **facteurs déterminants dans le choix du mode de transport**. Plus le lieu de travail ou d'études propose de places de stationnement, plus le réseau routier sera chargé aux heures de pointe. Couplée à la **règlementation du stationnement public** et à des solutions de mobilité attrayantes (par exemple transports en commun, pistes cyclables), une **clé de stationnement restrictive** peut contribuer à améliorer sensiblement les conditions de circulation. Les places de stationnement automobile augmentent les **coûts des logements** > voir page 4. Les communes peuvent promouvoir des logements abordables en **révisant à la baisse la clé de stationnement** pour les projets de construction qui génèrent une demande de mobilité moindre ou qui proposent des **solutions de mobilité particulièrement attrayantes** > voir page 10.

Comment la commune définit-elle les clés de stationnement ?

La commune définit les clés de stationnement dans son **PAG** (plan d'aménagement général) > voir page 7. Elle y détermine le nombre minimal ou maximal de places de stationnement pour les voitures et les vélos à construire ou à aménager sur le terrain (ou à proximité) dans le cadre de nouveaux projets de construction. Le nombre de places de stationnement exigées dépend de l'**usage du bâtiment** et de la demande prévue. Afin de tenir compte d'un large éventail de situations, le PAG devrait définir plusieurs **types de clés de stationnement** > voir page 10.

Quelles clés de stationnement existe-t-il et quels critères faut-il prendre en considération ?

En ce qui concerne la définition des clés de stationnement, le PAG distingue les différentes **catégories d'usage**, telles que le logement, le commerce, les services ou administrations ainsi que l'artisanat et l'industrie > voir page 7. En plus des **valeurs minimales** pour des catégories d'usage spécifiques, certains PAG définissent aussi des **valeurs maximales** (notamment pour les surfaces de bureau) > voir page 8. Le PAG devrait en outre comprendre des directives quant au nombre d'**emplacements de stationnement pour vélos** > voir page 14.

Quelles clés de stationnement sont proposées aux communes ?

Les besoins et les demandes de mobilité d'une commune sont étroitement liés au **secteur de la mobilité** dans lequel elle est située. La présente fiche propose pour chaque secteur du Plan national de mobilité 2035 des **clés de stationnement spécifiques** > voir page 10.

Pourquoi l'État n'impose-t-il pas de clés de stationnement ?

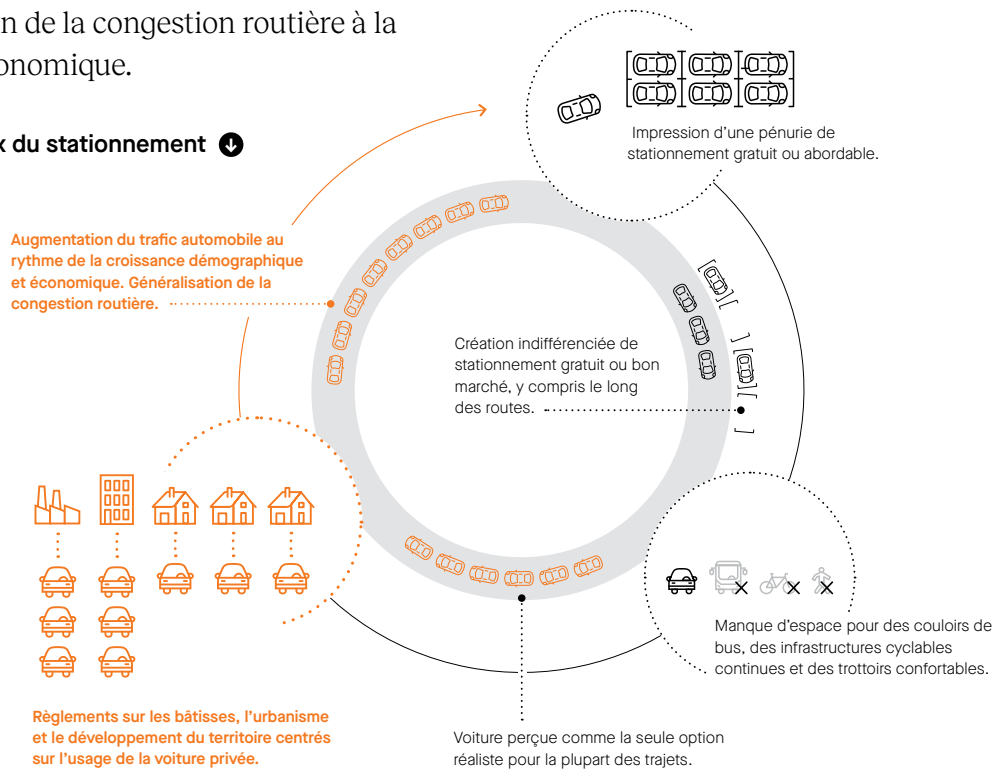
Les clés de stationnement ont une grande influence sur le trafic dans la Grande Région. En 2013, l'avant-projet du **plan directeur sectoriel « Transport » (PST)** a proposé des valeurs minimales et maximales pour les clés de stationnement. Le Conseil d'État a toutefois soulevé la question de l'insécurité juridique lorsque des PAG ou PAP communaux déjà en vigueur définissent d'autres valeurs de référence. C'est pourquoi les recommandations pour les clés de stationnement ont été supprimées du projet de PST.

Incidences des clés de stationnement

Impact sur le comportement de mobilité

Des valeurs minimales pour les clés de stationnement sur le lieu de travail associent l'augmentation de la congestion routière à la croissance économique.

Le cercle vicieux du stationnement ↓



La détérioration des conditions de circulation est souvent considérée comme l'un des effets secondaires les plus préoccupants de la croissance économique. Cette inquiétude est justifiée quand les employés trouvent des places de stationnement abordables sur leur lieu de travail. Définir un **nombre minimal élevé d'emplacements de stationnement** affectés aux emplois entraîne une augmentation de la congestion routière. Il est toutefois possible de dissocier la

croissance économique et l'augmentation du trafic routier, si les employeurs mettent en place une politique de stationnement qui encourage le covoiturage et, si possible, le transbordement vers les transports en commun. Cela signifie aussi que les emplois devraient être implantés en grand nombre là où il existe des **solutions de mobilité attrayantes** qui desservent l'ensemble de la zone d'attraction > voir page 5.

L'histoire des clés de stationnement

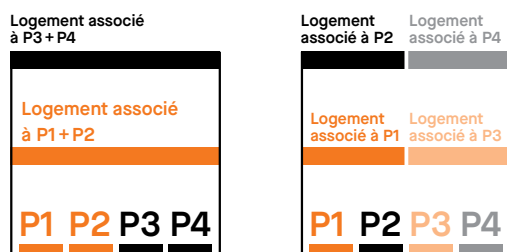
Les premières **valeurs minimales pour les clés de stationnement** ont été introduites dans la première moitié du XXe siècle pour inciter les ménages de s'acheter une voiture. Le nombre croissant de véhicules stationnés ne devait pas gêner la circulation en localité (par exemple, « Reichsgaragenordnung » de 1939). Un trajet en voiture étant d'autant plus attrayant que l'on peut accéder à son véhicule près du point de départ et le garer à proximité de la destination, les valeurs minimales pour les clés de stationnement se sont avérées être un **moyen efficace pour favoriser le transport individuel motorisé** jusqu'à aujourd'hui.

Cependant, cela aggrave les problèmes de mobilité, du logement, ainsi que de l'aménagement du territoire. C'est pourquoi de plus en plus de villes **préfèrent renoncer aux valeurs minimales pour les clés de stationnement** et adaptent leur réglementation aux objectifs d'une offre de mobilité et de logement équilibrée. C'est le cas pour les villes reconnues pour leur **qualité de vie très élevée** (par exemple Vienne, Zurich, Copenhague, Vancouver et Paris). Ces villes coordonnent leurs offres de mobilité alternatives, la gestion du stationnement > voir P 02 et leur réglementation d'emplacements de stationnement.

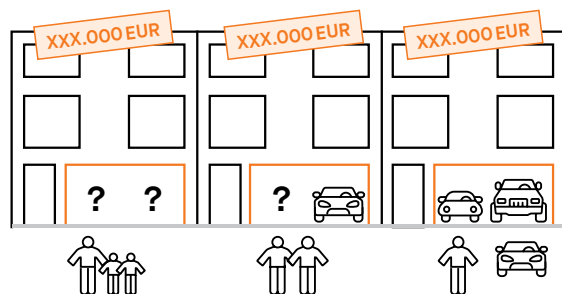
Impact des clés de stationnement sur le logement

La définition d'une clé de stationnement minimale pour les logements entrave la construction de logements et les rend plus chers, notamment pour les ménages qui souhaitent limiter l'usage de la voiture, voire y renoncer complètement. Cependant, les règlements sur les bâtisses visant à réduire l'utilisation de la voiture doivent être accompagnés d'une réglementation du stationnement public, sinon les résidents garent leurs véhicules dans l'espace public.

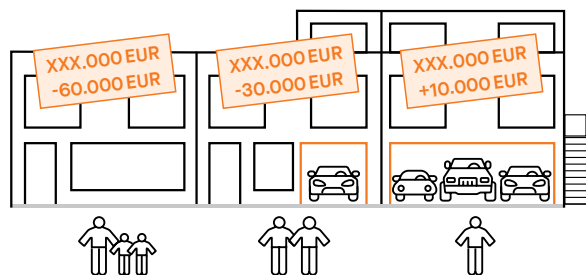
Des logements moins nombreux et plus coûteux en raison d'un nombre minimal élevé d'emplacements de stationnement obligatoires ↓



Avec la définition d'une clé de stationnement minimale de deux emplacements par logement, ce terrain ne peut accueillir que deux grands logements (gauche) au lieu de quatre petits (droite).



Des clés de stationnement différenciées entraînent une hausse des prix des logements.



Des clés de stationnement différenciées encouragent des habitudes de mobilité différenciées.

Dans le cadre de la densification urbaine courante au Luxembourg, comme la construction d'un immeuble résidentiel sur le terrain d'une ancienne maison unifamiliale, le **nombre de nouveaux logements** est souvent limité non pas **par la densité autorisée dans le PAG, mais par le nombre minimal de places de stationnement par logement y exigé.**

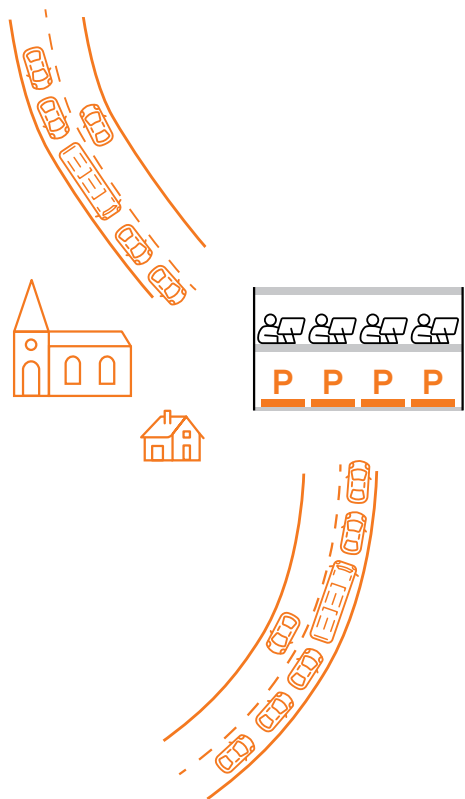
Selon l'emplacement et les équipements, la construction d'un emplacement dans un parking souterrain coûte entre 30 000 et 50 000 euros, tandis que le prix d'un emplacement sur un parking en ouvrage se situe entre 23 000 et 33 000 euros. Si les logements ne peuvent être construits, vendus ou loués qu'avec une place de stationnement, ou si le coût des places de stationnement est réparti de manière globale entre tous les logements d'un immeuble résidentiel, le **prix augmente aussi pour les ménages qui souhaitent limiter l'usage de la voiture, voire y renoncer complètement.**

Si, dans un nouveau quartier, des **clés de stationnement fixes** sont appliquées **de manière globale à l'ensemble du quartier**, et non pas à chaque bâtiment comme c'est le cas actuellement, il est possible de proposer à la fois des bâtiments avec moins de places de stationnement et d'autres avec davantage de places. Si un surplus de places de stationnement privées est autorisé pour certains logements et que cela n'affecte pas la densité du logement, cela n'entraîne pas nécessairement de problèmes en matière de circulation. En effet, les voitures de collection, les cabriolets, les caravanes, etc. sont souvent utilisés à la place d'autres voitures plutôt que de s'y ajouter.

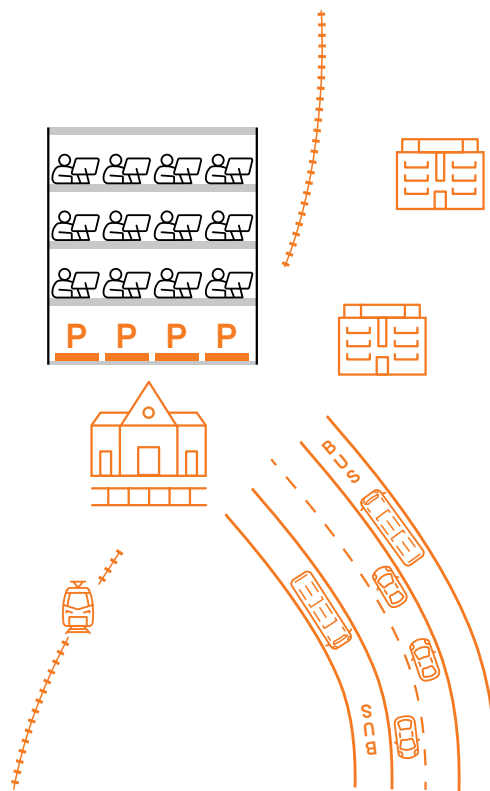
Impact des clés de stationnement sur l'aménagement du territoire

Attirer, par des clés de stationnement généreuses, des emplois vers des endroits dépourvus d'une offre de transports en commun performante conduit durablement à un trafic parasite et à des embouteillages dans les localités environnantes. En revanche, les emplois dotés d'une clé de stationnement restrictive sont aussi attractifs lorsqu'ils sont situés à proximité des pôles des transports en commun.

Besoin en places de stationnement et impacts sur la circulation en fonction de l'emplacement



Les clés de stationnement généreuses affectées aux zones d'activité en zone rurale entraînent une congestion des chemins vicinaux dans les régions dépourvues d'offres de transports en commun attractives.



Aux pôles des transports en commun, des clés de stationnement plus restrictives sont possibles pour les emplois dans le domaine des services.

Exemples internationaux

Règlementation flexible en Rhénanie-Palatinat et en Rhénanie du Nord-Westphalie

Depuis 2015, la ville de Mayence exploite le pouvoir d'action accordé aux communes par le gouvernement du Land de Rhénanie-Palatinat pour définir la clé de stationnement. Sa réglementation en matière d'emplacements de stationnement prévoit un **bonus pour les transports en commun** (10 à 30%), qui reflète la qualité de la desserte. Dans les zones bien desservies par les transports en commun, le nombre d'emplacements de stationnement requis et donc les coûts des projets de construction se voient ainsi réduits. De même, les promoteurs de Rhénanie du Nord-Westphalie ont la possibilité de renoncer à une partie des places de stationnement sous réserve que différents **critères de mobilité** soient remplis. Une station d'autopartage permet par exemple de réduire jusqu'à 10% le nombre de places de stationnement exigées. > Voir P07

Le nombre d'emplacements de stationnement automobile peut être réduit de 5% si des stations de location de vélos ou de vélos spéciaux sont disponibles. D'autres critères incluent la promotion du covoiturage, la réduction des coûts des transports en commun et la réglementation du stationnement.

Gestion régionale du stationnement dans le Vorarlberg

Dans le cadre du programme « Plan-b », les communes de Brégençe, Hard, Schwarzach, Wolfurt et Lustenau, dans le Vorarlberg, misent sur une **gestion du stationnement coordonnée au niveau régional**. L'objectif est d'utiliser plus efficacement les places de stationnement disponibles en quantité limitée à l'intérieur des localités tout en encourageant le transbordement vers d'autres moyens de transport. Outre une zone gratuite pour le stationnement de courte durée et des places de stationnement payantes, des **« écopoints »** sont utilisés comme incitation pour les employés des communes concernées. Toute personne qui n'utilise pas de place de stationnement automobile se voit récompensée par des points bonus qui peuvent être échangés à la fin de l'année contre des bons (par exemple des bons pour un service de location de vélos ou des billets de transports en commun). Ce bonus de mobilité est financé par les recettes de la gestion du stationnement. Cette mesure a permis de réduire, entre 2016 et 2019, la part de trajets automobiles domicile-travail des fonctionnaires communaux de 41 à 24%, tandis que la part des trajets à vélo est passée de 38 à 56%.

Contrat de mobilité entre la ville de Graz et des promoteurs privés

En 2011, la ville de Graz a, pour la première fois, signé avec un promoteur privé un **contrat de mobilité** concernant un projet de logement. Dans le but de réduire le trafic individuel motorisé, ce contrat prévoit les « mesures incitatives » suivantes en contrepartie d'une **valeur maximale pour le nombre de places de stationnement automobile** :

- > espace optimal et adéquat pour le stationnement de vélos
- > Mise à disposition de véhicules électriques en autopartage
- > Dans le cas d'une première occupation : mise à disposition d'abonnements annuels pour les transports en commun
- > Construction de traversées piétonnes et cyclables sur le site
- > Mise à disposition de bornes de recharge pour les véhicules électriques
- > Mise en place de consignes à colis
- > Conseil en mobilité et marketing
- > Panneau d'information électronique à l'arrêt des transports publics le plus proche
- > Tous les deux ans, évaluation de l'efficacité des mesures

Ce type de contrat exige que le **promoteur** continue à jouer un rôle actif dans l'exploitation du complexe immobilier **après la fin des travaux**, par exemple en tant que bailleur. Étant donné qu'il est dans son intérêt que les différentes mesures soient efficaces, il ne se désengage pas de ses responsabilités à la fin de la construction comme c'est généralement le cas. Entre 2011 et 2020, la ville de Graz a conclu 33 contrats de ce type.

Londres : remplacement des valeurs minimales par des valeurs maximales

Initialement limité au centre de Londres, le **passage des valeurs minimales aux valeurs maximales** a été étendu à l'ensemble de la ville en 2004. Des études ont ensuite révélé qu'après la suppression des valeurs minimales, le nombre minimal de places de stationnement précédemment requis a été réalisé dans moins de 67% des projets de construction. En conclusion, il a été constaté qu'entre 2004 et 2010, l'abolition des exigences minimales en matière d'emplacements de stationnement a entraîné une baisse de **40% du nombre de places de stationnement** créées dans le cadre de nouveaux projets de construction par rapport à la période antérieure au changement de la réglementation.

Définition des clés de stationnement dans le PAG

Les principaux outils de planification communale sont le **plan d'aménagement général (PAG)**, le **plan d'aménagement particulier « nouveau quartier » (PAP NQ)** et le **plan d'aménagement particulier « quartier existant » (PAP QE)**, ainsi que le **règlement sur les bâtisses, les voies publiques et les sites (RBVS)**. Chaque PAP NQ est orienté par un **schéma directeur** qui décrit des concepts en matière de développement urbain, de mobilité ainsi que de revalorisation du paysage et des espaces verts.

- > Le **PAG** définit la clé de stationnement. Autrement dit, il détermine le **nombre** minimal ou/et maximal **de places de stationnement** à créer pour les divers usages. En général, on se base sur des valeurs de référence telles que l'unité de logement ou la superficie (par exemple 1 emplacement de stationnement par unité de logement ou maximum 1 emplacement de stationnement par 200 m² de surface construite brute de bureaux).
- > Le **PAP** précise **où et comment** les places de stationnement peuvent être aménagées.
- > Le **RBVS** détermine la **qualité minimale** d'un emplacement de stationnement, par exemple les exigences relatives à l'accès (pente de maximum 15 %, etc.).
- > Les **schémas directeurs** permettent le **développement conceptuel** de nouveaux quartiers. Ils peuvent compléter les dispositions réglementaires du PAG avec des spécifications ou des recommandations plus flexibles. Dans un guide relatif au schéma directeur, le ministère de l'Intérieur propose les éléments suivants au sujet du concept de stationnement :
 - indication du nombre de places de stationnement (pour voitures et vélos) par unité de logement, surface de bureaux ou autres catégories d'usage ;
 - description du concept de stationnement (par exemple parking en ouvrage, parking souterrain ou carports individuels ou regroupés) ;
 - estimation du nombre de places de stationnement publics requis.

Le règlement grand-ducal du 8 mars 2017 concernant le contenu du plan d'aménagement général d'une commune constitue la base des dispositions réglementaires.

L'article 25 prévoit à cet égard que le nombre minimal et maximal de places de stationnement est défini en fonction de l'utilisation et, le cas échéant, en fonction de la qualité des transports en commun. Au niveau communal, ce règlement est essentiel pour définir les clés de stationnement pour les voitures et les vélos.

Plus le PAG comprend de catégories d'usage assorties d'une clé de stationnement spécifique, **plus les dispositions sont claires pour les promoteurs** et moins la création de places de stationnement relève de la discrétion des décideurs communaux.

À l'aide de **dérogations**, la commune peut définir des cas particuliers dans le PAG permettant d'adapter la clé de stationnement en fonction du projet > [voir page 9](#). Il est ainsi possible de déterminer si les places de stationnement doivent en principe être créées sur la même parcelle ou si elles peuvent aussi être situées sur une autre parcelle, par exemple dans un rayon de 300 mètres. De plus, il est possible de déterminer si des **synergies** (par exemple des mutualisations avec les entreprises environnantes) peuvent ou doivent être recherchées. Ces dispositions sont indispensables dans le PAG afin de permettre des **solutions de stationnement regroupées**, comme des parkings collectifs, ou encore pour autoriser le partage de places de stationnement avec les entreprises ou les immeubles résidentiels voisins. > [Voir P03](#)

Lors du développement de nouveaux quartiers qui ne seront bien desservis par les transports en commun qu'à une date ultérieure, des **places de stationnement provisoires** peuvent être autorisées dans un premier temps. On recourt surtout à cette solution dans le cadre de grands projets (publics) de construction de logements. Le projet « Dudelange Neischmelz » en est un exemple. Le PAG de la ville de Dudelange autorise l'augmentation de maximum 5% du nombre maximal de places de stationnement automobile pour une période maximale de cinq ans. Les places de stationnement provisoires doivent être regroupées en zone de bâtiments et d'équipements publics. La durée maximale prend effet à partir de la date de l'autorisation de construire. Si les circonstances le justifient, le bourgmestre peut renouveler l'autorisation provisoire.

Clés de stationnement actuelles au Luxembourg

À l'heure actuelle (en 2023), les communes luxembourgeoises exigent un nombre minimal de places de stationnement pour pratiquement toutes les catégories d'usage. Très peu de PAG prévoient la possibilité d'autoriser, dans des cas exceptionnels, aussi un nombre moindre de places de stationnement dans les quartiers existants.

Dans certains PAG luxembourgeois, on trouve déjà les réglementations suivantes en matière de stationnement en complément de la clé de stationnement habituelle:

- > une clé de stationnement minimale pour **vélos** (par exemple pour les immeubles résidentiels, les institutions publiques et les commerces);
- > une différenciation du nombre d'emplacements de stationnement **en fonction du type ou de la nature du logement** (par exemple une clé de stationnement plus basse pour les logements plus petits);
- > une prise en compte de l'offre de mobilité, par exemple une clé de stationnement peu élevée pour les unités de logement à **proximité immédiate d'un arrêt des transports en commun**;
- > des **valeurs maximales** pour certaines catégories d'usage, par exemple pour les bureaux;
- > des clés de stationnement pour d'**autres usages**, par exemple pour les écoles ou les structures d'accueil d'enfants;
- > des dispositions relatives au stationnement des **utilitaires** destinés à un usage commercial, par exemple une valeur minimale pour les camionnettes;
- > des **dérogations** supplémentaires, par exemple pour des **quartiers sans voiture ou à faible circulation** (projets pilotes, quartiers pionniers), des **bâtiments classés et des logements sociaux**;
- > une **contribution compensatoire** pour les emplacements de stationnement non réalisés.

Dans de nombreux cas, des **clés de stationnement spécifiques** font encore défaut, même pour des catégories d'usage importantes. Il arrive ainsi que, lors de la construction d'une école fondamentale, on exige le même nombre minimal d'emplacements de stationnement que pour les bureaux. Ou encore, il est laissé à l'entière discrétion du bourgmestre de décider si un employeur comptant 900 employés peut ou doit construire 900, 600 ou 300 places de stationnement.

Exemples de clés de stationnement au Luxembourg (chiffres de 2023)

Dans le cas des **maisons unifamiliales et des immeubles résidentiels**, les communes imposent de différentes manières des clés de stationnement minimales, et dans certains cas, même pour les vélos. Les PAG prévoient très rarement des quartiers à faible circulation.

- > Au moins une place de stationnement par unité de logement d'une surface habitable de 55 m² ou moins, au moins deux places de stationnement par unité de logement de plus de 55 m² (Clervaux)
- > Au moins deux places de stationnement par maison unifamiliale ; soit deux à l'intérieur du bâtiment, soit l'une à l'intérieur et l'autre à l'extérieur (Dippach)
- > Au moins une place de stationnement et au moins 1,2 emplacement de stationnement pour vélos par unité de logement dans un immeuble résidentiel (Hesperange)
- > Au moins un emplacement de stationnement pour vélos par unité de logement de moins de 60 m² et au moins deux par unité de logement plus grande dans un immeuble résidentiel (Echternach)

C'est dans les **nouveaux quartiers** construits par des **promoteurs publics** que l'on trouve les clés de stationnement les plus restrictives.

- > « Wunne mat der Woolz » (*Fonds du Logement*) : Une place de stationnement par unité de logement, parkings regroupés, le Fonds reste propriétaire des places de stationnement (Wiltz)
- > Quartier Neischmelz (*Fonds du Logement*) : 0,8 place de stationnement maximum par unité de logement dans les parkings regroupés (Dudelange)
- > Quartier Kuebebiérg (*Fonds d'Urbanisation et d'Aménagement du Plateau de Kirchberg*) : 0,5 place de stationnement par unité de logement dans des parkings regroupés (Luxembourg)
- > Elmen (*Société Nationale des Habitations à Bon Marché*) : au moins une et au maximum deux places de stationnement par unité de logement, les places de stationnement ne devant pas nécessairement être aménagées sur la parcelle de l'unité de logement, mais simplement à l'intérieur du PAP (Kehlen)

Certaines communes adaptent la clé de stationnement à l'**offre des transports en commun**.

- > Révision à la baisse de la clé de stationnement à une place de stationnement par unité de logement dans un rayon de 650 m autour de la gare (Mersch)
- > Révision à la baisse de la clé de stationnement à une place de stationnement par unité de logement dans un rayon de 600 m autour de la gare (Ettelbruck)

Pour les **surfaces de bureaux**, les clés de stationnement varient encore considérablement d'une commune à l'autre. Cela peut avoir des répercussions significatives sur les conditions de circulation locales.

- > Une place de stationnement maximum pour 175 m² de surface brute de bureaux et au moins une place de stationnement pour 300 m² de surface brute de bureaux, soit par exemple 4 à 5 places de stationnement pour 1000 m² (Luxembourg)
- > Une place de stationnement maximum pour 55 m² de surface brute de bureaux et au moins une place de stationnement pour 75 m² de surface brute de bureaux, soit par exemple 14 à 18 places de stationnement pour 1000 m² (Leudelange)
- > Au moins une place de stationnement pour 45 m² de surface brute de bureaux, soit par exemple au moins 23 places de stationnement pour 1000 m² (Niederanven)

Bien que les **zones d'activité** génèrent une forte demande de mobilité aux heures de pointe ou lors du changement d'équipes, aucune clé de stationnement ni aucun plan de mobilité n'est imposé à la plupart d'entre elles.

- > Au moins une place de stationnement pour 45 m² de surface brute de bureaux (*Innovation Campus*, Bissen)

Le nombre d'emplacements de stationnement pour les **utilitaires** est généralement adapté aux besoins spécifiques de l'entreprise.

- > Les commerces, les entreprises prestataires de services, les bureaux et les entreprises du secteur de l'artisanat doivent, en fonction de la nature de leur activité, mettre en place un nombre suffisant de places de stationnement pour les véhicules utilitaires sur leur terrain. Le nombre de places de stationnement automobile est déterminé en tenant compte de l'activité exercée, de l'emplacement du projet et du voisinage (Esch-sur-Alzette).

La plupart des communes partent du principe que le personnel enseignant des **écoles fondamentales** se rend au travail en voiture.

- > Au moins une place de stationnement par salle de classe (Esch-sur-Alzette)
- > Au moins une place de stationnement par salle de classe (Bech)
- > Selon la zone : au moins une place de stationnement et un emplacement de stationnement pour vélos par tranche de dix élèves ou au moins une place de stationnement par tranche de 100 m² de surface brute (Hesperange)

Les clés de stationnement pour les **autres usages** varient considérablement d'une commune à l'autre.

- > Au moins une place de stationnement pour quatre places assises pour les restaurants (Mondercange)
- > Au moins une place de stationnement pour cinq lits pour les hôtels (Hobscheid)
- > Au moins une place de stationnement pour dix places assises pour les salles de conférences, les cinémas et les églises (Waldbillig)
- > Au moins une place de stationnement pour cinq places assises pour les cinémas et les églises (Dudelange)
- > Au moins une place de stationnement par chambre pour les hôpitaux (Ettelbruck)
- > Au moins une place de stationnement pour dix enfants (mais au moins deux places de stationnement) pour les structures d'accueil d'enfants (Grevenmacher)

Dans certaines communes, le bourgmestre ou le conseil communal peut accorder des **dérogations**.

- > Le conseil communal peut exiger, pour des raisons urbanistiques ou esthétiques, ainsi que pour des raisons de sécurité ou de mobilité, de créer des places de stationnement supplémentaires ou de réduire le nombre de places de stationnement requises (Schengen).
- > Le bourgmestre peut exiger une adaptation de la clé de stationnement pour des raisons urbanistiques et sociales, ainsi que pour des raisons de mobilité (Bettembourg).
- > Le bourgmestre peut déroger au nombre de places de stationnement requis pour les logements de type collectif sous tutelle publique tels que les logements encadrés, les hospices, les hôpitaux, les établissements de soins et les résidences d'étudiants (Dippach).
- > Une clé de stationnement est définie pour chaque usage ne figurant pas dans le PAG et des études plus approfondies peuvent être exigées (Parc Hosingen).

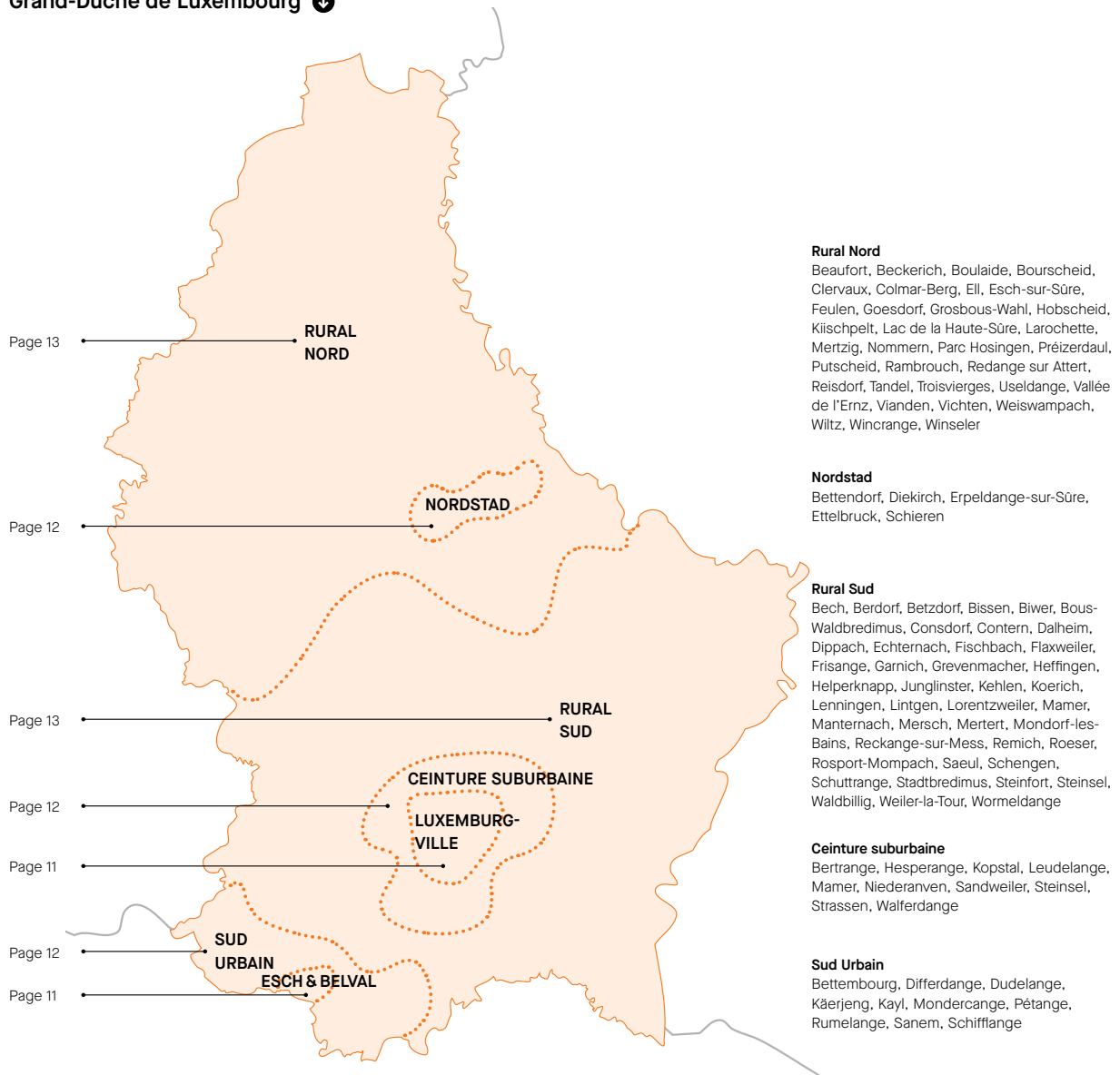
S'il n'est pas possible d'aménager les places de stationnement exigées dans le cadre d'un projet de construction, certaines communes prévoient une **contribution compensatoire** plus ou moins élevée. D'autres excluent formellement cette possibilité.

- > 35 000 euros par place de stationnement (Junglinster)
- > 25 000 euros par place de stationnement en garage, 15 000 euros pour toutes les autres places de stationnement (Troisvierges)
- > 20 000 euros par place de stationnement si aucune place de stationnement ne peut être aménagée dans un rayon de 300 m (Luxembourg)
- > 18 000 euros par place de stationnement (Kayl)

Recommandations pour les clés de stationnement communales

Les communes urbaines devraient exiger ou autoriser moins de places de stationnement que les communes rurales. Au sein de chaque commune, il devrait être possible, dans des cas particuliers, de construire moins de places de stationnement (voire aucune). Les communes voisines devraient éviter d'entrer en concurrence pour les places de stationnement, notamment celles affectées aux emplois, au risque d'entraîner une congestion durable des chemins vicinaux. Les clés de stationnement devraient être adaptées aux offres de mobilité de leur secteur.

Les 7 secteurs de la mobilité du Grand-Duché de Luxembourg



> Voir le site www.pnm2035.lu | page 10

Ville de Luxembourg et « Esch & Belval »

La ville de Luxembourg et « Esch & Belval » sont les centres urbains **les plus densément peuplés** du Luxembourg. Les alternatives de mobilité y sont tellement variées et les trajets des habitants tellement courts que les logements sans place de stationnement devraient aussi être autorisés. Des clés de stationnement restrictives sont possibles pour les emplois, car les capacités élevées et les nombreuses connexions des transports en commun offrent des alternatives intéressantes aux navetteurs.

Catégorie d'usage ¹	Sous-catégorie	Valeur de référence standard recommandée (P = place de stationnement/ SCB = surface construite brute)	Cas particulier recommandé par dérogation	
			Moins de places de stationnement possibles ²	Plus de places de stationnement possibles ³
Logement	Maison unifamiliale	Exactement 1 p par unité de logement	0 p	Non
	Immeuble résidentiel	Min. 0,5 et max. 1 p par unité de logement	0 p	Non
Bureau/services		Max. 1 p pour 200 m ² de SCB ⁴	Oui	Max. 1 p pour 100 m ² de SCB ⁴
Commerce	> 10 000 m ² de SCB	Définition du nombre de places de stationnement dans le cadre d'un concept de mobilité		
	< 10 000 m ² de SCB	Max. 1 p pour 100 m ² de SCB ⁴	Oui	Oui
Artisanat/ industrie légère		Max. 1 p pour 150 m ² de SCB ⁴	Oui	Oui ⁵
Industrie lourde/ zone d'activité		Définition du nombre de places de stationnement dans le cadre d'un concept de mobilité		
Écoles fondamentales et lycées		Max. 0,5 p par classe ⁶	Définition du nombre de places de stationnement dans le cadre d'un concept de mobilité	
Structures d'accueil d'enfants/horeca		Max. 1 p par 100 m ² de SCB	Oui	Non

¹ Outre les catégories d'usage énumérées dans les tableaux, des valeurs de référence standard devraient être intégrées dans le PAG pour d'autres catégories d'usage (maisons de retraite, complexes sportifs, salles de réunion, résidences d'étudiants, centres de fitness, restaurants, auberges de jeunesse, hôpitaux, établissements d'enseignement supérieur, garagistes, etc.) > voir page 9.

² Les cas spéciaux associés à l'aménagement d'un nombre moins élevé de places de stationnement incluent des projets pour lesquels les alternatives à la voiture privée sont particulièrement attrayantes (excellentes correspondances avec les transports en commun, infrastructures cyclables, stations d'autopartage, etc.) ou des projets qui visent clairement à réduire le recours à la voiture privée (projets menés par des promoteurs publics, quartiers à faible circulation ou sans voiture, etc.).

³ Dans des cas particuliers où il s'avère judicieux de disposer d'un nombre plus élevé de places de stationnement, par exemple quand le projet n'est pas suffisamment desservi par les transports en commun ou quand il concerne un site avec une affluence de clients exceptionnelle, la clé de stationnement peut aussi être révisée à la hausse.

⁴ Valeur de référence incluant les places de stationnement pour les visiteurs et les clients

⁵ Il devrait être possible d'autoriser des places de stationnement supplémentaires pour les véhicules utilitaires d'une entreprise en se basant sur la documentation des processus opérationnels caractéristiques de l'entreprise en question.

⁶ Comprend les places de stationnement pour les enseignants, les visiteurs (par exemple les parents et les professeurs invités) et les prestataires de services (par exemple les livreurs)

Ceinture suburbaine de la ville de Luxembourg, Sud urbain et Nordstad

La Ceinture suburbaine de la ville de Luxembourg, le Sud urbain et la Nordstad **font partie des agglomérations** que les résidents ne quittent que pour réaliser 10 à 20% de leurs déplacements. C'est pourquoi des logements dépourvus de place de stationnement devraient aussi y être autorisés. En raison d'une offre de transports en commun moins performante, les clés de stationnement pour les autres catégories d'usage peuvent être un peu moins restrictives que dans les centralités principales que sont la ville de Luxembourg et Esch & Belval.

Catégorie d'usage ¹	Sous-catégorie	Valeur de référence standard recommandée (P = place de stationnement/ SCB = surface construite brute)	Cas particulier recommandé par dérogation	
			Moins de places de stationnement possibles ²	Plus de places de stationnement possibles ³
Logement	Maison unifamiliale	Min. 1 et max. 2 p par unité de logement	0 p	Non
	Immeuble résidentiel	Min. 1 et max. 1,5 p par unité de logement	0 p	Non
Bureau/services		Max. 1 p pour 100 m ² de SCB ⁴	Oui	Max. 1 p pour 50 m ² de SCB ⁴
Commerce	> 10 000 m ² de SCB	Définition du nombre de places de stationnement dans le cadre d'un concept de mobilité		
	< 10 000 m ² de SCB	Max. 1 p pour 75 m ² de SCB ⁴	Oui	Oui
Artisanat/ industrie légère		Max. 1 p pour 100 m ² de SCB ⁴	Oui	Oui ⁵
Industrie lourde/ zone d'activité		Définition du nombre de places de stationnement dans le cadre d'un concept de mobilité		
Écoles fondamentales et lycées		Max. 1 p par classe ⁶	Définition du nombre de places de stationnement dans le cadre d'un concept de mobilité	
Structures d'accueil d'enfants/horeca		Max. 1 p par 75 m ² de SCB	Oui	Non

¹ Outre les catégories d'usage énumérées dans les tableaux, des valeurs de référence standard devraient être intégrées dans le PAG pour d'autres catégories d'usage (maisons de retraite, complexes sportifs, salles de réunion, résidences d'étudiants, centres de fitness, restaurants, auberges de jeunesse, hôpitaux, établissements d'enseignement supérieur, garagistes, etc.) > voir page 9.

² Les cas spéciaux associés à l'aménagement d'un nombre moins élevé de places de stationnement incluent des projets pour lesquels les alternatives à la voiture privée sont particulièrement attrayantes (excellentes correspondances avec les transports en commun, infrastructures cyclables, stations d'autopartage, etc.) ou des projets qui visent clairement à réduire le recours à la voiture privée (projets menés par des promoteurs publics, quartiers à faible circulation ou sans voiture, etc.).

³ Dans des cas particuliers où il s'avère judicieux de disposer d'un nombre plus élevé de places de stationnement, par exemple quand le projet n'est pas suffisamment desservi par les transports en commun ou quand il concerne un site avec une affluente de clients exceptionnelle, la clé de stationnement peut aussi être révisée à la hausse.

⁴ Valeur de référence incluant les places de stationnement pour les visiteurs et les clients

⁵ Il devrait être possible d'autoriser des places de stationnement supplémentaires pour les véhicules utilitaires d'une entreprise en se basant sur la documentation des processus opérationnels caractéristiques de l'entreprise en question.

⁶ Comprend les places de stationnement pour les enseignants, les visiteurs (par exemple les parents et les professeurs invités) et les prestataires de services (par exemple les livreurs)

Rural Nord et Rural Sud

Certaines localités et certains quartiers dans les **secteurs ruraux** sont très bien desservis par les transports en commun, ce qui permet d'y vivre sans véhicule privé. Dans d'autres localités rurales, où il est plus difficile de vivre sans voiture privée, il peut s'avérer opportun d'aménager plusieurs emplacements de stationnement par logement. Étant donné que la voiture joue globalement un rôle plus important dans les zones rurales, il faut en principe y prévoir des clés de stationnement plus généreuses qu'en milieu urbain.

Catégorie d'usage ¹	Sous-catégorie	Valeur de référence standard recommandée (P = place de stationnement/ SCB = surface construite brute)	Cas particulier recommandé par dérogation	
			Moins de places de stationnement possibles ²	Plus de places de stationnement possibles ³
Logement	Maison unifamiliale	Min. 1 et max. 2 p par unité de logement	0 p	Oui
	Immeuble résidentiel	Min. 1 et max. 2 p par unité de logement	0 p	Non
Bureau/services		Max. 1 p pour 75 m ² de SCB ⁴	Oui	Max. 1 p pour 50 m ² de SCB ⁴
Commerce	> 10 000 m ² de SCB	Définition du nombre de places de stationnement dans le cadre d'un concept de mobilité		
	< 10 000 m ² de SCB	Max. 1 p pour 50 m ² de SCB ⁴	Oui	Oui
Artisanat/ industrie légère		Max. 1 p pour 75 m ² de SCB ⁴	Oui	Oui ⁵
Industrie lourde/ zone d'activité		Définition du nombre de places de stationnement dans le cadre d'un concept de mobilité		
Écoles fondamentales et lycées		Max. 1 p par classe ⁶	Définition du nombre de places de stationnement dans le cadre d'un concept de mobilité	
Structures d'accueil d'enfants/horeca		Max. 1 p par 50 m ² de SCB	Oui	Non

¹ Outre les catégories d'usage énumérées dans les tableaux, des valeurs de référence standard devraient être intégrées dans le PAG pour d'autres catégories d'usage (maisons de retraite, complexes sportifs, salles de réunion, résidences d'étudiants, centres de fitness, restaurants, auberges de jeunesse, hôpitaux, établissements d'enseignement supérieur, garagistes, etc.) > voir page 9.

² Les cas spéciaux associés à l'aménagement d'un nombre moins élevé de places de stationnement incluent des projets pour lesquels les alternatives à la voiture privée sont particulièrement attrayantes (excellentes correspondances avec les transports en commun, infrastructures cyclables, stations d'autopartage, etc.) ou des projets qui visent clairement à réduire le recours à la voiture privée (projets menés par des promoteurs publics, quartiers à faible circulation ou sans voiture, etc.).

³ Dans des cas particuliers où il s'avère judicieux de disposer d'un nombre plus élevé de places de stationnement, par exemple quand le projet n'est pas suffisamment desservi par les transports en commun ou quand il concerne un site avec une affluence de clients exceptionnelle, la clé de stationnement peut aussi être révisée à la hausse.

⁴ Valeur de référence incluant les places de stationnement pour les visiteurs et les clients

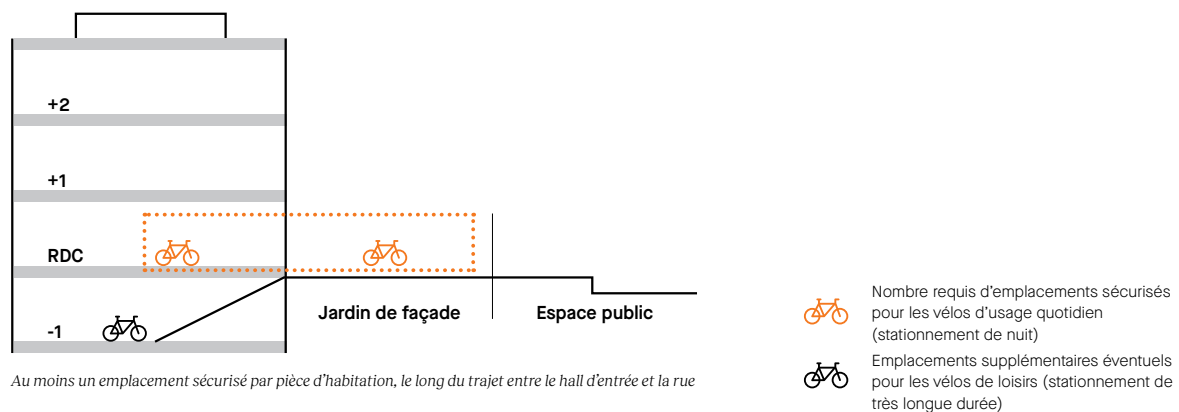
⁵ Il devrait être possible d'autoriser des places de stationnement supplémentaires pour les véhicules utilitaires d'une entreprise en se basant sur la documentation des processus opérationnels caractéristiques de l'entreprise en question.

⁶ Comprend les places de stationnement pour les enseignants, les visiteurs (par exemple les parents et les professeurs invités) et les prestataires de services (par exemple les livreurs)

Clés de stationnement pour vélos

Pour éviter une détérioration significative de la mobilité individuelle dans les années à venir, les cyclistes ont besoin d'infrastructures pour les trajets de proximité au moins aussi attractives que celles dont jouissent les automobilistes.

Stationnement de vélos d'usage quotidien et de loisirs aux abords du logement



Pour les logements, **au moins un emplacement pour vélos par pièce d'habitation (et pas moins de deux par logement)** le long du trajet direct entre le hall d'entrée et la rue devrait être prévu. Pour tous les autres usages des bâtiments, des emplacements pour vélos, ou au minimum des espaces réservés appropriés, devraient aussi être prévus. La commune peut soit les imposer de manière globale à l'aide de clés de stationnement, comme c'est le cas pour les véhicules motorisés, soit les déterminer au cas par cas. [> Voir P 05](#)

Emplacements sécurisés au rez-de-chaussée pour les vélos d'usage quotidien : à l'intérieur ou à l'extérieur ?

Idéalement, les emplacements pour les vélos d'usage quotidien exigés par la commune se trouvent dans le bâtiment, **juste à côté de la porte d'entrée**. Si ce n'est pas possible, ou si la porte d'entrée n'est accessible que par des escaliers, ces emplacements sécurisés peuvent aussi être aménagés dans le jardin de façade, le long du trajet entre la porte d'entrée et la rue.

En pratique, au Luxembourg, beaucoup de promoteurs n'aménagent pas d'emplacements pour vélos à l'intérieur de la partie isolée thermiquement du rez-de-chaussée, car ils sont alors comptabilisés dans la **surface construite brute** (SCB), et donc retranchés de la surface habitable maximale autorisée. On peut l'éviter en grillageant les emplacements de stationnement au rez-de-chaussée, qui seront alors considérés comme **surface non close**, et en les aménageant à l'extérieur de la partie isolée du bâtiment. Selon la forme du bâtiment, une telle niche dans la façade peut toutefois être malvenue. L'aménagement d'emplacements sécurisés pour vélos dans le jardin

de façade constitue une solution tout aussi conviviale, plus simple du point de vue de la législation applicable, et plus attrayante sur le plan architectural. Elles peuvent aussi être végétalisées, tout comme les carports. Étant donné qu'en vertu de l'annexe II du règlement grand-ducal du 8 mars 2017 concernant le contenu du plan d'aménagement général d'une commune, les emplacements pour vélos en sous-sol, à l'instar des garages et des caves, ne sont pas comptabilisés dans la SCB maximale autorisée, de nombreux promoteurs ne les aménagent que dans le parking souterrain. Ces emplacements sont très utiles pour le stationnement de très longue durée. Cependant, dans le cadre d'un usage quotidien du vélo, qui implique généralement plusieurs trajets par jour, les parkings souterrains sont trop difficiles d'accès. Si les emplacements pour vélos ne sont situés que dans le parking souterrain, il faut s'attendre à ce que les vélos utilisés au quotidien soient également déposés dans le hall de l'immeuble ou attachés à un endroit non prévu à cet effet à l'entrée du bâtiment.

Emplacements sécurisés pour vélos à l'intérieur du bâtiment ou dans le jardin de façade 📌



Photo: Andres Lejona et MMTP



Dans le cas où les emplacements sécurisés pour les vélos d'usage quotidien ne pourraient pas être installés au rez-de-chaussée ni dans le jardin de façade, un local sécurisé ou une cage dans le parking souterrain reste la meilleure option. Cette pièce ou cette cage devraient tout de même être situées sur le chemin direct entre la sortie du parking et l'escalier ou l'ascenseur, de préférence à proximité de ce dernier.

Recommandations et mesures contre-productives

RECOMMANDATIONS DE LA STRATÉGIE NATIONALE DE STATIONNEMENT

- > Les clés de stationnement dans les PAG devraient se baser sur les valeurs de référence proposées aux pages 11 à 13.
- > Dans le cadre de projets pilotes ou dans des cas particuliers (aménagement d'une station d'autopartage, présence d'une gare à proximité immédiate ou usage spécifique à faible circulation), le PAG devrait prévoir des dérogations permettant d'aménager un nombre réduit de places de stationnement, voire aucune. De même, dans des cas particuliers, par exemple quand le projet n'est pas bien desservi par les transports en commun ou quand le site attend une affluence de clients exceptionnelle, la clé de stationnement devrait aussi pouvoir être révisée à la hausse.
- > Dans les nouveaux quartiers, des places de stationnement ne devraient pas être exigées dans chaque bâtiment, mais l'aménagement de parkings collectifs ou partagés devrait être possible. > [Voir P 03](#)
- > Une clé de stationnement prévoyant au moins un emplacement de stationnement pour vélos par pièce d'habitation et pas moins de deux par logement devrait être imposée, du moins pour les immeubles résidentiels. Ces emplacements de stationnement doivent être aménagés au rez-de-chaussée ou dans le jardin de façade.

MESURES CONTRE-PRODUCTIVES

- > Si, pour les logements, aucune dérogation n'est prévue et que seul un nombre minimal élevé d'emplacements de stationnement sont définis de manière globale, on empêche la création de logements abordables pour les ménages qui souhaitent limiter l'usage de véhicules privés.
- > En autorisant chaque employeur d'une zone d'activité à disposer d'un grand nombre de places de stationnement sans analyser le potentiel d'éventuelles synergies ou de solutions de mobilité alternatives de la zone dans son ensemble, on crée un surplus de places de stationnement, ce qui entraîne une importante occupation de l'espace et contribue à la congestion du réseau routier environnant.
- > Si, dans les immeubles résidentiels ou de bureaux, des emplacements de stationnement pour vélos ne sont proposés que dans un parking souterrain difficile d'accès, les vélos d'usage quotidien seront déposés dans des endroits non conçus à cet effet à l'entrée du bâtiment.