

La présente fiche s'adresse aux communes dans lesquelles une ou plusieurs lignes de bus ont leur terminus, ou qui sont desservies par des cars de tourisme et des autocars.

# P 08 STATIONNEMENT POUR BUS

## Foire aux questions (FAQ)

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

## Sujets

Le temps de battement, une contribution à la ponctualité .....	3
Places d'attente ou trajets à vide ? .....	4
Équipement des places d'attente .....	6
Parkings pour cars de tourisme et autocars .....	7
Recommandations et mesures contre-productives .....	8

## Aperçu

Au terminus d'une ligne de bus, un temps de battement de minimum 5 minutes est prévu entre la descente des passagers et le début du trajet suivant. Si la gare routière au terminus est trop peu spacieuse pour accueillir les autobus qui attendent le départ, il appartient à la commune de décider si ces bus vides peuvent stationner sur une place d'attente prévue à cet effet à proximité du terminus pendant leur temps de battement ou bien s'ils doivent circuler dans la localité en attendant leur départ suivant, voire se garer dans un lieu inapproprié (par exemple dans un quartier résidentiel). Dans les lieux touristiques, il est nécessaire de prévoir un endroit où les cars de tourisme peuvent attendre lors du séjour de leur groupe de voyageurs. Il en va de même pour les autocars.

## Glossaire

<b>Autobus</b> Bus assurant le transport public de passagers selon un itinéraire prédéfini entre les différents arrêts d'une ligne de bus.	.....
<b>Car de tourisme</b> Bus effectuant des trajets plus longs, essentiellement touristiques, dans lequel les voyageurs sont obligatoirement assis.	.....
<b>Autocar</b> Bus assurant généralement des liaisons interurbaines sur des centaines de kilomètres, dans lequel les voyageurs sont obligatoirement assis.	.....
<b>Quai</b> Aménagement facilitant l'accès aux bus ou la descente. Également appelé « plateforme ».	.....
<b>Arrêt de bus</b> Lieu d'une ligne de transport en commun desservi par des bus selon un itinéraire prédéfini.	.....
<b>Gare routière</b> Infrastructure comprenant plusieurs quais pour les bus et permettant la correspondance entre plusieurs lignes.	.....
<b>Trajet utile</b> Trajet visant le transport des passagers entre les différents arrêts d'une ligne de bus.	.....
<b>Trajet à vide</b> Trajet sans transport de passagers, par exemple entre le dépôt de bus et le premier arrêt ou pendant le temps de battement au terminus (par opposition au trajet utile).	.....
<b>Temps de battement</b> Temps entre la descente des passagers d'un bus de ligne au terminus et le début du trajet suivant.	.....
<b>Place d'attente des autobus</b> Parking prévu pour le stationnement des autobus pendant leur temps de battement.	.....

## FOIRE AUX QUESTIONS (FAQ)

*Pourquoi a-t-on besoin de places d'attente pour les autobus ?*

Un **temps de battement de 5 à 15 minutes** est prévu au terminus afin de **compenser les retards** > voir page 3 et de permettre aux conducteurs de faire une courte pause entre deux trajets. Pendant ce temps, sans passager à bord, le bus doit stationner quelque part. En l'absence de places d'attente, le conducteur n'a pas d'autre solution que de **circuler à vide** dans la localité afin de chercher une place de stationnement > voir page 4. Dans les quartiers résidentiels, les trajets à vide de même que le stationnement des bus sont souvent perçus comme une nuisance par les résidents.

*Où peut-on aménager des places d'attente ?*

Idéalement, les places d'attente sont situées **à proximité de la gare routière** > voir page 4, ce qui permet d'éviter les trajets à vide dans la localité. Si cela n'est pas possible par manque de place, chaque ligne de bus devrait, dans la mesure du possible, disposer d'une place d'attente aussi près que possible du terminus afin de **réduire les trajets à vide au strict minimum**. Les places d'attente n'ont pas besoin de quai, et peuvent être aménagées comme un parking normal. Dans la mesure du possible, la commune devrait prévoir des **installations sanitaires** pour les chauffeurs de bus. Ces installations sont **subventionnées par l'État jusqu'à concurrence de 50%** > voir page 6.

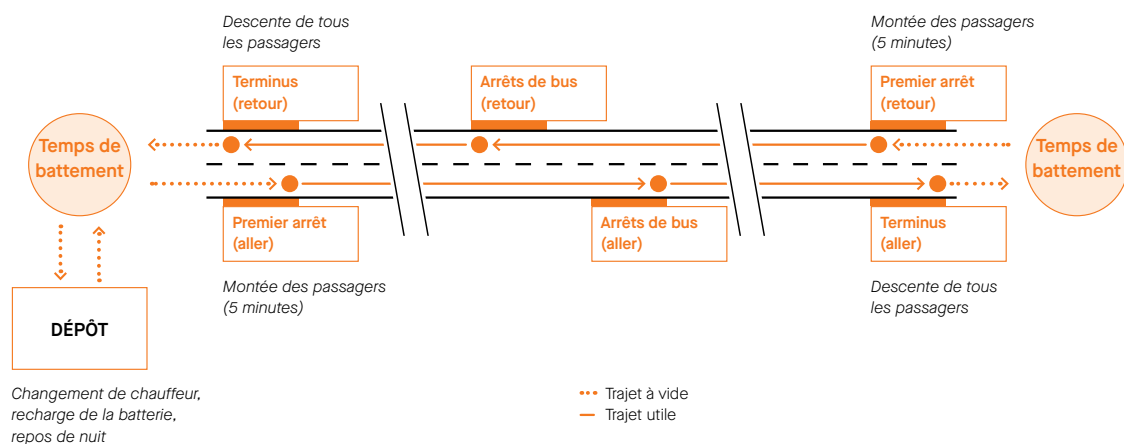
*Existe-t-il des synergies avec les parkings pour cars de tourisme et autocars ?*

Le temps de battement étant nettement plus long (de quelques heures à plusieurs jours) dans le cas des **cars de tourisme et des autocars**, ceux-ci peuvent stationner plus loin de l'endroit où ils ont déposé leurs passagers. Si des places d'attente normalement réservées aux autobus sont disponibles (par exemple le week-end), ils peuvent également y stationner. Dans le cas contraire, il convient de trouver des **synergies avec des parkings existants** (telles que les P+R) à la périphérie de la ville > voir page 7.

# Le temps de battement, une contribution à la ponctualité

Entre la descente des passagers au terminus et les cinq minutes nécessaires à la montée à bord du bus des passagers avant le trajet suivant, l'autobus dispose d'un temps de battement. Ce temps sert d'une part de marge pour compenser tout retard éventuel lors du trajet aller et commencer le retour selon l'horaire prévu. D'autre part, il permet au chauffeur de faire une pause.

## Les arrêts d'un autobus



En général, pendant la nuit, les bus stationnent au **dépôt de l'opérateur de bus**, où la batterie est rechargée, la maintenance effectuée et le véhicule lavé. Le contrat RGTR prévoit qu'au **premier arrêt**, le chauffeur de bus affiche le numéro de ligne, ouvre la porte et laisse les passagers monter à bord au moins cinq minutes avant le départ prévu (sauf si ce n'est pas possible en raison d'un retard lors du trajet précédent). Sur son trajet, il dessert les arrêts prévus selon l'horaire. Aux heures

de pointe, les conditions de circulation peuvent occasionner des retards. Pendant les heures creuses, en revanche, il peut arriver que le chauffeur ralentisse ou qu'il attende à un arrêt afin d'éviter d'arriver trop tôt à l'arrêt suivant. Au **terminus**, tous les passagers doivent descendre du bus. Le numéro de la ligne est alors masqué. Un bus dispose de plusieurs possibilités et lieux de stationnement pour attendre son départ suivant (temps de battement) > [voir page 4](#).

## Arrêts de bus attrayants

L'aménagement des arrêts de bus et leur équipement **incombent aux communes**. Les équipements minimaux recommandés sont présentés dans la brochure « Recommandations pour l'aménagement d'arrêts de bus » disponible sur > [www.mobiliteit.lu](http://www.mobiliteit.lu) En mettant à disposition des arrêts de bus conviviaux, spacieux et esthétiquement attrayants, où les passagers peuvent consulter les plans du réseau ainsi que des informations en temps réel, et garer leur vélo en toute sécurité, les communes montrent clairement l'importance qu'elles accordent aux transports en commun.

# Places d'attente ou trajets à vide ?

Le bus passe son temps de battement soit à la gare routière soit, en l'absence de places d'attente prévues à cet effet, en effectuant un trajet à vide. Pendant ce temps, les chauffeurs de bus cherchent un endroit pour garer le bus avant de se reposer, se restaurer et utiliser des installations sanitaires.



## Attente à la gare routière

C'est la **situation idéale**. À la gare routière, les chauffeurs peuvent faire une pause, ce qui évite les **trajets à vide et le stationnement illicite** dans les quartiers résidentiels environnants.



## Attente sur des emplacements dédiés

Ces places d'attente sont situées de préférence à **proximité du terminus** afin que les trajets à vide soient aussi courts que possible.



## Trajets à vide pendant le temps de battement

S'il n'y a pas de places d'attente à la gare routière ou à proximité directe, le chauffeur n'a **pas d'autre solution** que d'effectuer un **trajet à vide** pendant son temps de battement. Cette situation perçue comme inutile, voire comme une nuisance, par les résidents ainsi que par les autres usagers de la route.



## Stationnement illicite pendant le temps de battement

Entre deux trajets pouvant durer jusqu'à 90 minutes, le chauffeur a besoin de **se reposer**, et éventuellement de se restaurer ou d'utiliser des **installations sanitaires**. En l'absence de places d'attente dédiées au terminus, les chauffeurs sont contraints de garer le bus ailleurs.

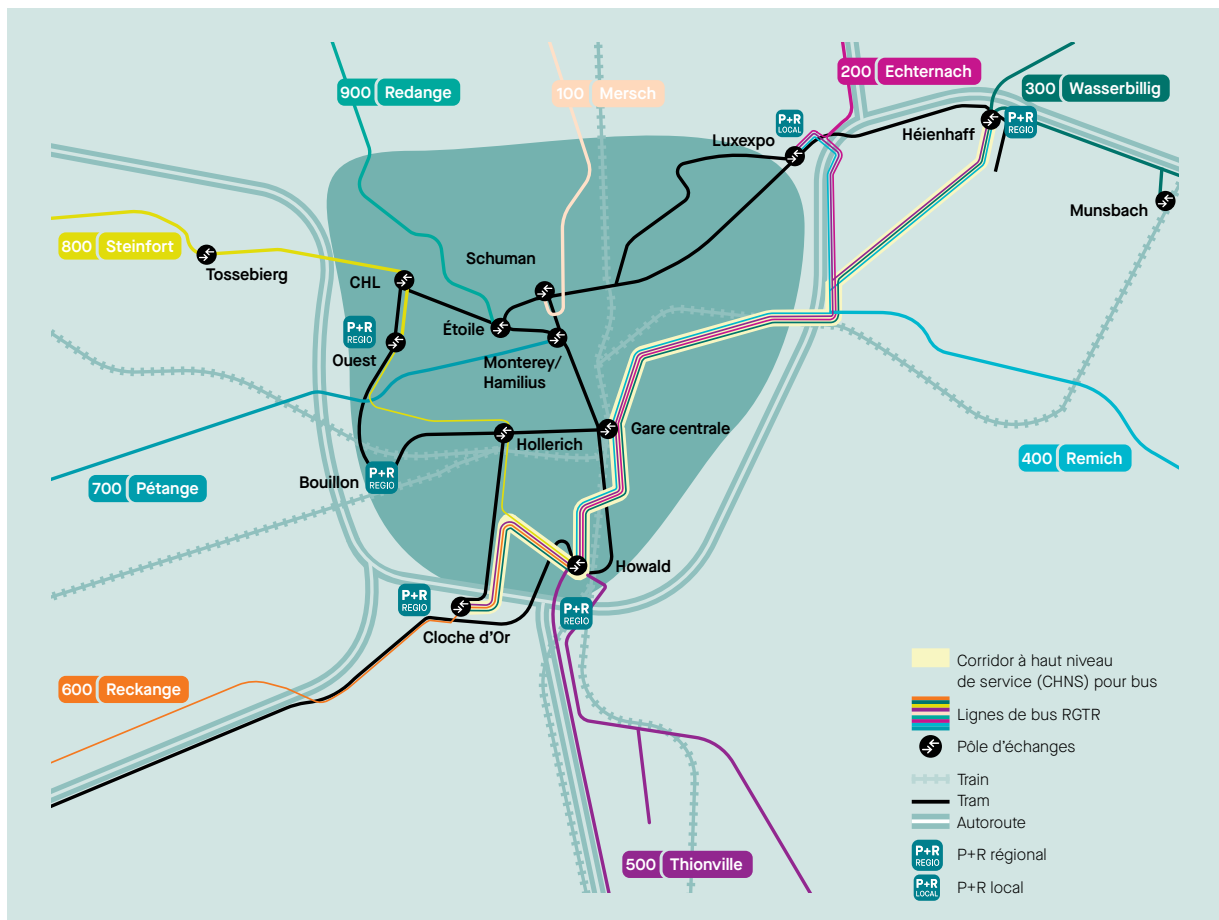
## Des terminus uniquement en périphérie urbaine ?

Deux points de vue légitimes coexistent pour ce qui est des terminus des lignes de bus régionales.

La ville et ses habitants considèrent que les bus régionaux ne sont pas « leurs » bus et préféreraient les repousser à la périphérie de la ville, où les passagers d'autres communes pourraient emprunter les lignes de bus urbaines voire, le cas échéant, le tramway. La ville n'aurait plus à supporter les trajets utiles comme les trajets à vide, les gares routières seraient uniquement disponibles pour les bus urbains, et le phénomène de parking illicite des bus régionaux disparaîtrait dans les quartiers de la ville. Toutefois, du point de vue de l'attractivité nationale des transports en commun, les lignes de bus reliant les zones rurales aux agglomérations perdent, à chaque transbordement, environ un tiers de leurs passagers potentiels au profit du transport individuel motorisé. Avec un taux d'occupation moyen de 1,2 personne par voiture (Luxmobilit 2017), un bus de 54 places remplace 45 voitures privées, autrement dit, il évite deux fois par jour, une file de véhicules de 500 à 1000 m de long et 45 places de stationnement occupées en ville. D'où l'intérêt, pour la ville comme pour les zones rurales, de disposer de lignes de bus régionales attractives.

Le Plan national de mobilité 2035 apporte une solution à ce problème pour les trois agglomérations (Ville de Luxembourg et Ceinture suburbaine, Esch & Belval et Sud urbain, Nordstad). Dans le cas de la ville de Luxembourg, les principales lignes de bus urbaines doivent desservir également la Ceinture suburbaine, autrement dit les communes voisines, ce qui renforce l'attractivité du bus pour les habitants de ces communes. Les lignes de bus régionales, dont les passagers ont souvent déjà pris une correspondance dans la zone rurale, traversent plus rapidement la Ceinture suburbaine et desservent soit plusieurs pôles d'échanges desservis par le tramway à la périphérie de la ville, soit un seul à proximité du centre-ville. Quelle que soit la région, il y aura donc moins de transbordements dans les transports en commun, car seules les lignes de bus régionales qui n'ont pas d'alternative attrayante en raison de la configuration du réseau routier devront passer leur temps de battement à proximité du centre-ville. > Voir la site [www.pnm2035.lu](http://www.pnm2035.lu) | pages 63-69

## Corridors RGTR et pôles d'échanges avec le tramway en 2035



> Voir le site [www.pnm2035.lu](http://www.pnm2035.lu) | page 67

# Équipement des places d'attente

Au terminus, il convient de prévoir en moyenne (en fonction de la fréquence) une place d'attente par ligne de bus.



Places d'attente pour bus (Ville de Luxembourg, Glacis)

## Exigences relatives aux places d'attente

- > Conception empêchant un bus en attente de gêner le **départ** d'un autre bus
- > Étant donné qu'il n'y a pas de montée ou descente de passagers ici, il n'est pas nécessaire de prévoir des **quais**. Cela permet aux chauffeurs de garer les bus comme sur un parking classique
- > Dans l'idéal: aménagement d'**installations sanitaires** pour les chauffeurs. Elles sont **subventionnées** par l'Administration des transports publics (ATP)

---

## Subventions pour les installations sanitaires dans les terminus des bus régionaux

Les communes souhaitant mettre en place des installations sanitaires librement accessibles aux chauffeurs de bus au niveau du terminus d'une ou de plusieurs lignes de bus régionales (RGTR) peuvent adresser à l'ATP une demande de subvention plafonnée à **25 000 euros l'unité** et couvrant au **maximum 50 % des coûts de construction**.

> [atp@atp.etat.lu](mailto:atp@atp.etat.lu)

---

## Points de recharge pour bus électriques ?

Dans le cas des bus régionaux (RGTR), il incombe aux opérateurs de bus de **prévoir la recharge des véhicules**. Les pouvoirs publics ne sont pas tenus de prévoir des points de recharge. Il est laissé à la discrétion des **opérateurs de bus** de louer, en plus de leur(s) dépôt(s), d'autres emplacements pour recharger leurs bus.

# Parkings pour cars de tourisme et autocars

Les cars de tourisme doivent également être stationnés entre le moment où le groupe de voyageurs descend du car et le moment où il remonte à bord. Étant donné que le temps d'attente peut être de plusieurs heures et que les rares espaces disponibles en centre-ville devraient être prioritairement réservés aux autobus, il est acceptable de garer ces cars en périphérie de la ville. Les autocars internationaux ayant les mêmes exigences, il convient en premier lieu de trouver des synergies avec les P+R à la périphérie de la ville.

## Exigences relatives aux parkings pour cars de tourisme et autocars :



Place d'attente pour cars de tourisme  
(ville de Luxembourg, Glacis)

- > Mise en place d'une **signalisation** adéquate (voir exemple ci-contre à gauche)
- > **Installations sanitaires** (le cas échéant avec des cabines de douche pour les chauffeurs)
- > Possibilité pour les chauffeurs d'emprunter les **transports en commun** pour rejoindre le groupe de voyageurs, par exemple afin de passer la nuit dans le même hôtel
- > **Poubelles** pour le nettoyage des bus
- > Dans l'idéal, une **station d'évacuation des eaux usées** avec de l'eau fraîche pour les toilettes à bord
- > **Prises de courant** (par exemple pour les aspirateurs)
- > **Éclairage** (et vidéosurveillance le cas échéant), car les bus sont généralement sans surveillance pendant la nuit
- > Conception permettant aux **cars à deux étages** à y accéder également
- > Mise à disposition de **bornes de recharge** pour les (futurs) cars de tourisme électriques
- > Si ces parkings sont payants, les places de stationnement environnantes doivent également être **réglementées** afin d'éviter que les bus ne stationnent dans un endroit non prévu à cet effet. > [Voir P02](#)

## Emplacements possibles

- > Recherche de **synergies avec les places d'attente existantes** pour les autobus ou avec les P+R
- > **Espaces libres à la périphérie de la ville** bien raccordés aux transports en commun

# Recommandations et mesures contre-productives

---

## RECOMMANDATIONS DE LA STRATÉGIE NATIONALE DE STATIONNEMENT

---

- > Une place d'attente doit être prévue pour chaque ligne de bus à son terminus.
- > Il est judicieux de regrouper ces places d'attente. Si la gare routière ne dispose pas d'espace suffisant pour accueillir ces places de stationnement, celles-ci devraient être situées aussi près que possible afin de réduire au minimum les trajets à vide dans les quartiers environnants.
- > Il est important d'équiper les places d'attente d'installations sanitaires.
- > Des places d'attente devraient également être prévues pour les cars de tourisme et les autocars dans la ville ou à sa périphérie, d'où les chauffeurs peuvent rejoindre le centre en empruntant les transports en commun.

---

## MESURES CONTRE-PRODUCTIVES

---

- > Ne pas prévoir suffisamment de places d'attente pour les autocars (dans la gare routière même ou à proximité directe) entraîne inévitablement des trajets à vide dans les quartiers environnants ainsi que le stationnement de bus dans des lieux qui ne sont pas prévus à cet effet.
- > Les cars de tourisme et les autocars qui passent leur temps de battement dans les gares routières des lignes de bus régionales ou urbaines perturbent, dans certaines circonstances, le bon fonctionnement des autocars qu'ils contraignent à effectuer des trajets à vide.
- > Si les places d'attente des cars de tourisme et des autocars deviennent payantes, les places de stationnement dans les environs doivent également être réglementées. Dans le cas contraire, les compagnies gareront gratuitement leurs bus dans des endroits non prévus à cet effet.

> [Voir P02](#)