

La présente fiche s'adresse aux communes rurales qui en plus des P+R nationaux souhaitent se doter d'un P+R communal ou qui ont identifié un besoin local d'aires de covoiturage.

P 09

P&R ET AIRES DE COVOITURAGE

Foire aux questions (FAQ)

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

Sujets

Stratégie nationale en matière de P+R	3
Les P+R communaux	4
Les aires de covoiturage	6
Recommandations et mesures contre-productives	8

Aperçu

Si une commune constate que des voitures sont systématiquement garées à proximité d'arrêts de bus et non dans les P+R nationaux, elle peut aménager un petit P+R communal aux abords d'un arrêt des lignes de bus en question et le signaler comme tel. L'aménagement d'un P+R communal peut également être judicieux aux abords d'un arrêt desservi par des lignes de bus express particulièrement attrayantes pour les habitants de cette localité.

Les aires de covoiturage où plusieurs automobilistes se retrouvent quotidiennement afin d'effectuer le reste du trajet ensemble peuvent être utiles aux pôles importants du réseau routier régional, par exemple à proximité des entrées d'autoroute ou des carrefours.

Glossaire

P+R Parking collectif aménagé près d'un arrêt des transports en commun qui facilite l'intermodalité entre le transport individuel motorisé et les bus, les trains ou encore le tramway. Si le P+R est facile d'accès à vélo et qu'il offre la possibilité d'y garer les vélos en toute sécurité, il fait également fonction de Bike and Ride. > Voir P05

Aire de covoiturage Place de stationnement où l'on gare sa voiture pendant la journée pour poursuivre son trajet avec un autre automobiliste, dans la voiture privée de ce dernier, jusqu'à une destination commune (« covoiturage » ou « carpooling »). Ce transbordement de voiture à voiture a généralement lieu plus près du lieu d'habitation que de la destination, et le plus souvent là où les trajets des covoitureurs se rejoignent, par exemple aux entrées d'autoroute ou aux carrefours revêtant une importance régionale.

Place de stationnement réservée au covoiturage Place de stationnement à la destination (généralement sur le lieu de travail) réservée aux véhicules transportant un nombre minimum de passagers en plus du conducteur. > Voir P06

FOIRE AUX QUESTIONS (FAQ)

Où est-il judicieux d'aménager un P+R communal ?

Quand des automobilistes garent régulièrement leur véhicule à **proximité d'un arrêt de bus** pendant toute la journée avant d'emprunter les transports en commun pour se rendre au travail, il existe **manifestement une demande** de places de stationnement P+R à cet endroit. Si la commune souhaite éviter ce type de stationnement de longue durée à cet endroit et qu'elle dispose de l'espace suffisant à un autre arrêt de la même ligne de bus, elle peut y aménager un **petit P+R** et le signaler comme tel. Un P+R communal est également approprié quand l'**arrêt le plus proche** desservi par des lignes de bus attrayantes se trouve **en dehors de la localité** et qu'il n'est accessible qu'en voiture [> voir page 4](#).

Comment aménager un P+R ?

Les P+R doivent être **conviviaux** et équipés de façon à rendre les transports en commun attrayants [> voir page 5](#). Hormis au terminus, un bus ne devrait pas être contraint de **dévier de son trajet**, et donc de **perdre du temps**, pour desservir un arrêt. [> Voir P08](#) L'arrêt de bus lui-même et les traversées de la route doivent être aménagés conformément à la réglementation. Outre une **protection contre les intempéries** et un aménagement garantissant au mieux la **sécurité** des usagers (éclairage, etc.), il convient aussi de fournir aux voyageurs des **informations sur les horaires des lignes**. Le **chemin** entre le parking et l'arrêt de bus devrait au moins être **asphalté**. Les P+R sont d'autant plus attrayants lorsqu'ils sont **accessibles à vélo en toute sécurité** par tous les temps et aux heures de pointe. Dans ce cas, l'installation d'une cage à vélos est une option à considérer. [> Voir P05](#)

Où est-il judicieux d'aménager une aire de covoiturage ?

Si une commune constate que des **voitures** sont **garées toute la journée** dans l'espace public ou au niveau d'un carrefour parce que leurs occupants poursuivent leur trajet en **covoiturage**, elle peut encourager ce comportement de mobilité en aménageant des aires de covoiturage et en les signalant comme telles [> voir page 6](#).

Dans quels cas les P+R sont-ils également adaptés au covoiturage ?

Si le **P+R est situé près d'un carrefour** où des navetteurs sont susceptibles de se retrouver pour poursuivre leur trajet en covoiturage, il peut aussi être utilisé comme aire de **covoiturage** [> voir page 6](#). Aucun réaménagement n'est nécessaire à cette fin.

Stratégie nationale en matière de P+R

En tant que pôles intermodaux, les P+R font partie intégrante de la stratégie nationale pour une mobilité durable. [> Voir Modu 2.0 | pages 72 et 73](#)

Le Plan national de mobilité 2035 (PNM 2035) a identifié un besoin de P+R supplémentaires à l'horizon 2035. L'objectif est d'offrir une solution aux personnes qui ne peuvent pas accéder aux transports en commun à pied ou à vélo en leur permettant de garer leur voiture près de leur domicile, ou tout au plus à la périphérie des agglomérations, pour transborder vers les transports en commun.

Offre nationale de P+R (chiffres d'avril 2023) ↓

14 700 places en construction

4 600 places en construction

6 300 places en phase de planification détaillée



P+R Mersch



P+R Rodange

Le **Plan national de mobilité 2035** [> voir le site www.pnm2035.lu](http://www.pnm2035.lu) | [page 42](#) prévoit que chaque corridor de transport soit doté d'une offre P+R. Les grands P+R sont concentrés aux principaux pôles des transports en commun, aussi bien dans la région transfrontalière qu'à l'intérieur du pays. Ils constituent **l'épine dorsale de l'offre P+R au Luxembourg**. Le P+R Ouest (A6/tram/bus), le P+R Howald (A3/tram/bus), le P+R Dudelange (A3/bus) et le P+R Erpeldange-sur-Sûre (B7/CFL/bus), entre autres, sont prévus, mais ils n'en sont pas encore au stade de la planification détaillée. Ce réseau de grands P+R construits par les CFL ou l'Administration des ponts et chaussées peut être étendu, si nécessaire, au moyen de **petits P+R communaux** [> voir page 4](#).

Contrôle numérique du stationnement

Les systèmes de reconnaissance des **plaques d'immatriculation** sont de plus en plus utilisés dans les P+R nationaux. Ces systèmes « intelligents » peuvent suivre numériquement l'intégralité du processus de stationnement et permettent un contrôle permanent de l'espace prévu à cet effet. Lorsqu'un véhicule accède au parking ou en sort, sa plaque d'immatriculation est relevée conforme à la réglementation sur la protection des données, puis un logiciel lui attribue les différents stationnements et le paiement éventuel. On n'a donc plus besoin de ticket papier ni de personnel pour effectuer les contrôles. Les données recueillies fournissent en outre des **informations importantes sur le taux d'occupation** du parking. [> Voir P02](#)

Les P+R communaux

Les P+R communaux sont utiles à proximité des arrêts de lignes de bus express auxquels certains usagers ne peuvent accéder qu'avec leur voiture.

Emplacements judicieux pour les P+R communaux

La commune constate que

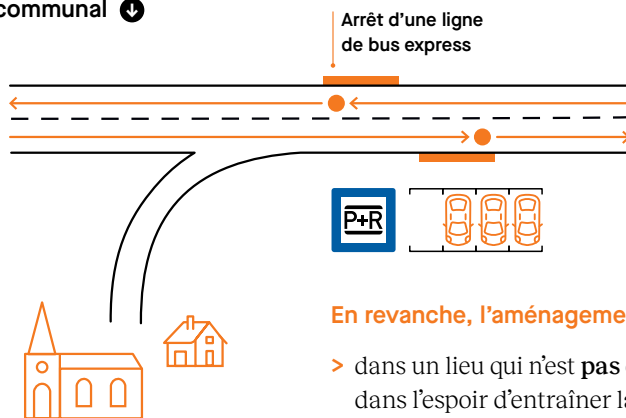
- > les navetteurs garent leur voiture **toute la journée à proximité d'un arrêt de bus** pour poursuivre leur trajet en bus.
- > des lignes de bus encore plus attrayantes (par exemple des lignes de bus express) que celles qui s'arrêtent à l'intérieur d'une localité passent **non loin de celle-ci**.

Que peut faire la commune ?

- > elle peut proposer une offre P+R à **proximité immédiate d'un arrêt de bus attrayant existant**, là où une demande a été identifiée et où le stationnement de longue durée dans l'espace public n'est pas gênant.

[> Voir P 02](#)

Emplacement judicieux pour un P+R communal



En revanche, l'aménagement d'un P+R n'est pas judicieux

- > dans un lieu qui n'est **pas desservi par des lignes de bus attrayantes** dans l'espoir d'entraîner la création de lignes de bus express supplémentaires. Chaque ligne de bus express a besoin de place dans une gare routière attrayante en tant que destination, et cet espace est limité.
- > à un endroit où l'**accès à pied** à l'arrêt est **difficile, voire dangereux**, dans l'espoir que des lignes de bus express soient redirigées vers le P+R. Ces lignes de bus express perdraient en attractivité pour tous les passagers habitant dans la région environnante.
- > à un endroit qui est **plus éloigné de l'arrêt de bus que d'autres parkings** où le stationnement de longue durée est également autorisé, ou du moins toléré. Sinon, ces derniers seront utilisés comme P+R. [> Voir P 02](#)
- > à **proximité immédiate de lieux de travail**, à moins que le tarif ne soit sensiblement plus élevé que celui de P+R plus éloignés.

Aménagement d'un P+R

En tant qu'interface entre le transport individuel motorisé et les transports en commun, les P+R constituent un maillon essentiel des déplacements multimodaux de nombreux usagers. En plus d'une bonne desserte par les lignes de bus, il est essentiel de garantir que les P+R soient à la fois facilement accessibles et conviviales pour les utilisateurs.



E, 23b

Les critères suivants doivent être remplis lors de l'aménagement d'un P+R :

- > raccordement au **réseau de lignes de bus existant** ;
- > **arrêt de bus conforme aux réglementations** situé au bord de la route (pas de détour du bus par le P+R) ;
- > **chemin asphalté et direct** entre les places de stationnement et l'arrêt de bus avec, le cas échéant, une traversée piétonne sécurisée ;
- > mise en place d'un **éclairage** et de quelques **bornes de recharge** si une alimentation électrique est disponible > [Voir P10](#)
- > si l'accès à vélo est sûr, aussi aux heures de pointe, aménagement d'**emplacements sécurisés pour vélos** > [Voir P05](#)
- > s'il est situé à un terminus, aménagement d'**installations sanitaires** pour les chauffeurs de bus > [Voir P08](#)
- > si aucune synergie n'est souhaitée, par exemple, avec le stationnement de camionnettes, de bus ou de poids lourds, il convient de doter l'entrée d'une **barre de hauteur** ;
- > intégration dans un **système de guidage** > [Voir P02, page 21](#)
- > **signalisation et réglementation** adéquates du P+R (voir signalisation ci-contre à gauche).

Toute intervention de construction le long d'une route nationale ou d'un chemin repris requiert une permission de voirie de l'Administration des ponts et chaussées.



P+R Schwebach

Aires de covoiturage

La mise en place d'aires de covoiturage est judicieuse aux carrefours revêtant une importance régionale, là où on constate que des conducteurs garent leurs véhicules pour poursuivre leur trajet en covoiturage.

Emplacements judicieux pour les aires de covoiturage

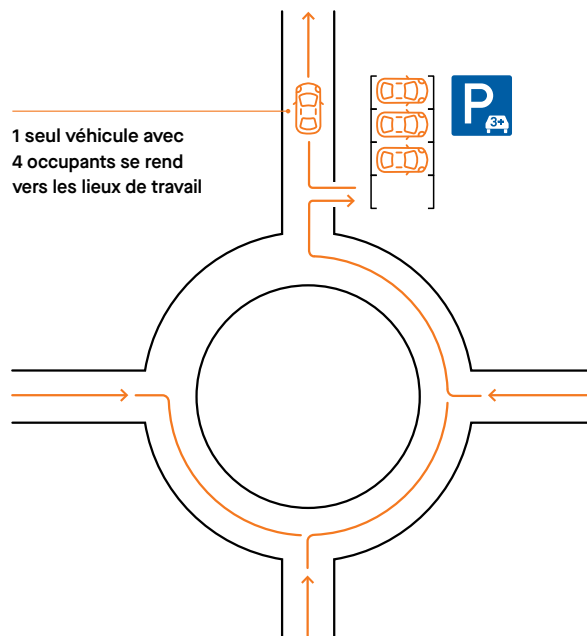
La commune constate

- > un **stationnement dans l'espace public** ou un **stationnement illicite le long des axes routiers principaux** de véhicules dont les conducteurs poursuivent leur trajet en covoiturage.

Que peut faire la commune ?

- > signaler les aires de covoiturage (environ 10 à 30 places de stationnement) en périphérie urbaine ou **en dehors de la localité** au niveau des **carrefours revêtant une importance régionale** ou des **entrées d'autoroute**.

Emplacement judicieux pour une aire de covoiturage ↓



En revanche, il n'est pas judicieux d'installer une **aire de covoiturage** dans le centre d'une localité **à l'écart des axes routiers principaux**, où l'espace peut être utilisé à des fins de stationnement plus appropriées et où il n'est pas opportun d'y diriger du trafic supplémentaire.

Aménagement d'une aire de covoiturage



Signalisation purement informative (ne figurant pas dans le Code de la Route)

Les critères suivants devraient être respectés lors de l'aménagement d'une aire de covoiturage :

- > si aucune synergie n'est souhaitée, par exemple, avec le stationnement de camionnettes, de bus ou de poids lourds, il convient de doter l'entrée d'une **barre de hauteur** ;
- > mise en place d'un **éclairage** et de quelques **bornes de recharge** si une alimentation électrique est disponible > [Voir P10](#)
- > si l'aire de covoiturage est accessible à vélo en toute sécurité aussi aux heures de pointe, il est judicieux de prévoir l'aménagement d'**emplacements sécurisés pour vélos** > [Voir P05](#)
- > **signalisation**, à titre d'information, de l'aire de covoiturage (voir signalisation facultative ci-dessous) ;
- > intégration dans un **système de guidage** > [Voir P02, page 21](#)

Toute intervention de construction le long d'une route nationale ou d'un chemin repris requiert une permission de voirie délivrée par l'Administration des points et chaussées.

Aires de covoiturage dans la Grande Région

Belgique

La Wallonie compte **112 aires de covoiturage** pour un total de 3 700 véhicules (chiffres d'avril 2023), dont 16 sont mises à la disposition par des entreprises privées (supermarchés, magasins de bricolage, cinémas, etc.). À proximité de la frontière, le parking d'un supermarché à Messancy, celui d'un magasin de meubles à proximité de l'A6 ainsi que des places de stationnement à Martelange, Bastogne et Saint-Vith peuvent être utilisés comme aire de covoiturage. Six autres aires de covoiturage pouvant accueillir au total 750 véhicules sont prévues d'ici 2025 (*Stratégie Régionale de Mobilité, Service Public de Wallonie*).

Allemagne

Le Land de Rhénanie-Palatinat compte plus de **140 aires de covoiturage** signalées par le symbole « P+M » (*Parken und Mitfahren* [stationnement et covoiturage]). On trouve notamment des aires de covoiturage à l'entrée de l'A64 à Sirzenich, près de Trèves (178 véhicules), à Sarrebourg (45 véhicules) et à Wellen (15 véhicules).

France

Le Plan national de covoiturage du quotidien (2022) cible **3 millions de trajets quotidiens** effectués en covoiturage à l'horizon 2027. Outre les infrastructures nécessaires (places de stationnement, voies de covoiturage), les trajets en covoiturage seront subventionnés. L'Observatoire national du covoiturage au quotidien analyse les effets de chaque mesure. On trouve par exemple des aires de covoiturage à proximité immédiate de la frontière, par exemple à Thionville, à Kanfen ou encore à Ottange.

Recommandations et mesures contre-productives

RECOMMANDATIONS DE LA STRATÉGIE NATIONALE DE STATIONNEMENT

- > Si une commune constate que des navetteurs garent leur véhicule privé à proximité d'un arrêt de bus pour transborder vers les transports en commun, il est judicieux d'y aménager un petit P+R signalé et règlementé comme tel. Si ce n'est pas possible à cet endroit, la commune peut choisir un endroit à proximité immédiate d'un autre arrêt desservi par les mêmes lignes de bus. [> Voir P 02](#)
- > Si, en milieu rural, une commune constate qu'à un endroit spécifique tel qu'un carrefour revêtant une importance régionale, des véhicules appartenant à des automobilistes qui poursuivent leur trajet en covoiturage sont stationnés toute la journée, elle peut encourager ce comportement de mobilité en signalant un espace de stationnement dédié au covoiturage, le cas échéant en l'asphaltant, voire en l'agrandissant.
- > Dans la mesure du possible, les P+R doivent être accessibles à vélo en toute sécurité, et être dotés d'emplacements de stationnement pour vélos à accès contrôlé. [> Voir P 05](#)

MESURES CONTRE-PRODUCTIVES

- > Aménager un P+R à un endroit qui, faute de demande, n'est pas desservi par des lignes de bus express dans l'espoir qu'une telle ligne sera redirigée vers le P+R en question n'est pas dans l'intérêt d'un réseau de bus attractif.
- > Aménager un P+R de façon à ne pas pouvoir garantir la sécurité des usagers traversant la rue pour s'y rendre ou à contraindre les lignes de bus express à faire un détour et, partant, à perdre du temps, pour rejoindre le P+R rend les transbordements beaucoup plus dangereux et diminue l'attrait global du réseau de bus.
- > Aménager des aires de covoiturage à l'écart des carrefours du réseau routier revêtant une importance régionale, alors qu'aucune demande n'a été identifiée, accroît le risque d'un mauvais usage de l'espace en question (stationnement de longue durée de véhicules privés, stationnement de nuit de poids lourds, etc.).
- > Proposer un P+R en milieu urbain à un tarif inférieur à celui de P+R plus éloignés est contre-productif, car cette mesure va à l'encontre de l'objectif visant à encourager les navetteurs à transborder vers les transports en commun le plus près possible de leur domicile et non pas à proximité de leur lieu de travail.