mobility

Carsharing pour le Luxembourg: Stratégie Nationale d'Autopartage

Expériences et Bonnes Pratiques dans les Marchés Internationaux et Recommandations pour le Luxembourg

V1.5 / 14.03.2022

mobility

MOBI
PUNT
LANGESTEENWEG

Introduction

Le Ministère de la Mobilité et des Travaux Publics du Grand-Duché de Luxembourg a commandé une étude sur le potentiel de l'autopartage au Luxembourg. Avec cette brochure, nous voulons rendre les résultats essentiels accessibles à un large public.

Qu'est-ce que l'autopartage?

L'autopartage désigne l'utilisation partagée de véhicules. Avec cette forme spéciale de location de voiture, les voitures d'autopartage peuvent être réservées spontanément ou à l'avance à l'heure ou pour des trajets plus longs (par exemple en vacances). L'autopartage est disponible pour tous les membres Carsharing **24 heures sur 24, 7 jours sur 7**. En principe, n'importe qui peut s'inscrire à l'autopartage; la condition la plus importante pour l'inscription est un permis de conduire valide.

Les deux offres d'autopartage au Luxembourg (Flex et Carloh) montrent comment l'autopartage peut fonctionner.

Lors de l'inscription, un permis de conduire en cours de validité doit être présenté une seule fois et un mode de paiement enregistré. Vous recevrez alors une carte à puce et un code PIN pour réserver et déverrouiller les véhicules. À l'avenir, l'accès aux véhicules sera également possible directement via des applis mobiles.

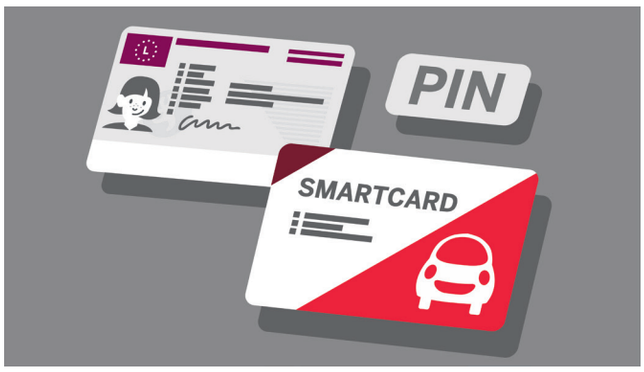


Illustration 1: Inscription au covoiturage

Si vous souhaitez utiliser une voiture, vous pouvez réserver en ligne. Cela peut se faire **spontanément ou à l'avance, pour une période dans le futur.** La réservation donne à l'utilisateur la confiance que la voiture réservée sera à la station à l'heure souhaitée.

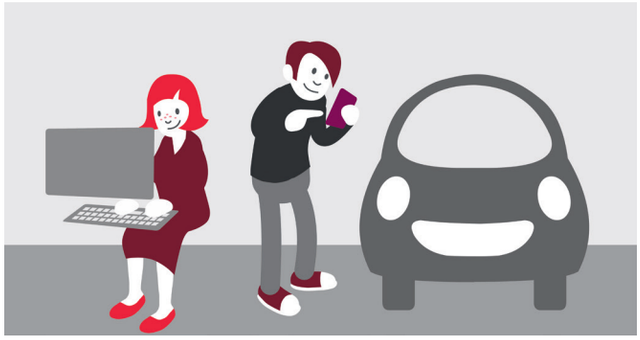


Illustration 2: La réservation en ligne est effectuée via Internet ou une application

Le réseau de stations doit être étendu en permanence. Flex propose, en 2022, des voitures dans plus de 50 stations dans le pays entier, Carloh est présent avec une vingtaine de stations à Luxembourg-Ville.

Illustration 3: Les stations d'autopartage sont réparties sur tout le territoire luxembourgeois

Les réseaux d'autopartage mettent à disposition des utilisateurs différents types de véhicules - des citadines aux voitures électriques aux berlines routières et aux camionnettes. Cela implique que les utilisateurs peuvent, à chaque utilisation, choisir la voiture qui leur convient le mieux.

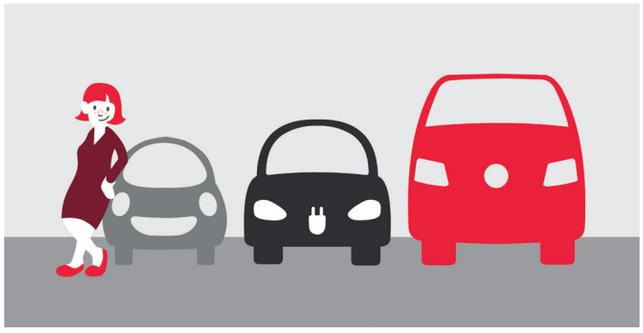


Illustration 4: L'autopartage offre une variété de véhicules

L'accès aux véhicules se fait de manière électronique. Les utilisateurs ont **accès aux voitures à toute heure du jour ou de la nuit**, sept jours sur sept. La restitution avec enregistrement et transmission du kilométrage pour facturation est également directe et électronique.

Illustration 5: La carte à puce permet l'accès au véhicule

Le paiement est basé sur le **temps d'utilisation et les kilomètres parcourus.** Selon le modèle tarifaire, il peut également y avoir une redevance de base mensuelle, impliquant des coûts kilométriques inférieurs. En fonction de la fréquence des trajets, les utilisateurs peuvent sélectionner le modèle tarifaire approprié. Contrairement à un véhicule qu'ils possèderaient eux-mêmes, les utilisateurs de l'autopartage **n'ont pas ou très peu de frais fixes mensuels**. Ils n'ont pas non plus besoin de louer leur propre place de parking.

Illustration 6: Comparaison des coûts de l'autopartage et des voitures particulières

Les frais de carburant ou dl'énergie électrique pour la recharge sont inclus dans les tarifs - tout comme l'assurance, les taxes sur les véhicules etc. Les voitures ne doivent être ravitaillées par les utilisateurs que lorsque le réservoir est tombé en dessous d'un certain niveau – donc pas après chaque voyage. Les frais de ravitaillement seront réglés directement par la station-service auprès des prestataires d'autopartage.

– donc pas après chaque voyage. Les frais de ravitaillement sont réglés directement par la station service auprès des prestataires d'autopartage.

Illustration 7: Le ravitaillement et la recharge sont inclus dans les coûts

Pourquoi l'autopartage est si important pour le Luxembourg

Au Luxembourg, le trafic montre les limites de la croissance et menace de sérieusement entraver la compétitivité du pays à l'échelle globale. Non seulement les embouteillages, mais aussi les espaces nécessaires au stationnement des véhicules, les surcoûts engendrés ainsi que l'atteinte à la qualité de vie générale nécessitent une réorientation. Avec le développement du tramway, des transports locaux gratuits et des offres d'autopartage, le Luxembourg mise désormais sur les nouveaux schémas de mobilité tournés vers l'avenir. Comme dans de nombreuses autres villes européennes, la mobilité privilégiée ne sera plus basée sur la possession d'une ou plusieurs voitures, mais plutôt sur les transports publics, le vélo et la marche à pied.

Transports publics modernes au Luxembourg

L'espace de la rue comme espace de circulation

La perspective d'un développement futur de l'autopartage au Luxembourg s'appuie largement sur les expériences d'autres villes et prestataires d'autopartage en Europe, notamment en Suisse et dans la Ville de Brême en Allemagne, reconnues comme pionnières au niveau international.

Les expériences avec les différents types d'autopartage

La plupart des prestations d'autopartage dans les villes et communes européennes se font avec des véhicules en **station**. La voiture est réservée à l'avance pour une période souhaitée et ramené à la station de départ après utilisation (A-to-A). Ces principes sont associés à **une efficacité opérationnelle élevée ainsi qu'à une grande fiabilité** qu'une voiture sera disponible quand elle est requise. Ce point est très apprécié par les clients, comme l'ont montré des études internationales.

Station d'autopartage avec différents modèles de véhicules (Mobility Coopérative, Suisse)

Des études montrent également que la proximité de la station est un autre facteur particulièrement important pour les usagers de l'autopartage. Pour cette raison, **les stations d'autopartage doivent être installées au plus près de la demande dans les zones résidentielles et pavillonnaires, mixtes et, si nécessaire, commerciales.**

Cette forme d'autopartage est davantage utilisée pour les trajets planifiés et les trajets de moyenne durée. Vu le confort et la fiabilité qu'elle offre, elle a un grand effet sur la diminution du parc des véhicules privés de ses utilisateurs.

La forme d'autopartage indépendante de stations est appelée «autopartage en libre-service». Ici, il n'y a pas de stations fixes. Les véhicules d'autopartage sont récupérés à n'importe quel endroit des stationnement légal à proximité et restitués dans une zone prédéfinie (A-to-B). Cette formule est plutôt utilisée pour les trajets spontanés et les courtes distances (3-5 km), et dans bien des cas remplacent des trajets qui autrement se seraient faits en transports en commun. Cependant, la flexibilité de l'aller simple est réduite par le fait que l'utilisateur ne pourra effectuer des réservations qu'à très court terme - il y a donc une plus grande incertitude quant à savoir si une voiture sera disponible à proximité en cas de besoin.

De plus, ces offres sont limitées aux grands centres d'agglomération avec une certaine densité - par exemple, l'opérateur allemand Share-Now, est présent seulement dans sept grandes régions urbaines en Allemagne, chacune comptant bien plus de 750 000 habitants. Une des raisons est que les coûts d'exploitation pour les fournisseurs de ce type sont très élevés.

Ces dernières années, les offres combinées se sont également multipliées. Ici, l'autopartage en gare et en free-floating proviennent du même fournisseur (A-to- A et A-to-B possibles). Cette combinaison s'appuie sur la fiabilité de l'autopartage en station, mais l'option «open end» qui lui est associée est un élément de flexibilité important pour de nombreux clients. En Suisse, Mobility propose désormais le "One-Way" entre certaines stations, ce qui rallie les advantages des deux systèmes.

Offre Free-Floating compatible à celle en boucle avec stations fixes (Ville de Brême, Allemagne)

L'autopartage peer-to-peer est défini comme le partage de véhicules entre particuliers (en direct ou sur plateforme) et est plus susceptible d'être utilisé pour des trajets programmés et des distances plus longues. Cependant, nous n'allons pas approfondir cette forme de covoiturage dans ce contexte.

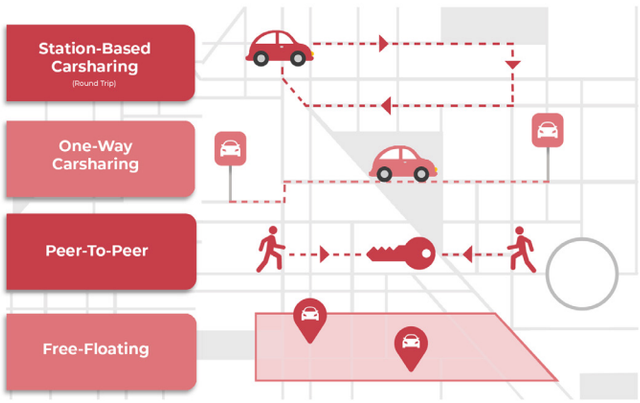


Illustration 8: Comparaison synoptique illustrative des différentes offres et fonctionnalités de l'autopartage (source : movmi).

...et les effets?

Des études sont disponibles sur les différentes formes d'autopartage et leur l'impact sur la possession d'une voiture privée ainsi que le comportement de mobilité des utilisateurs.

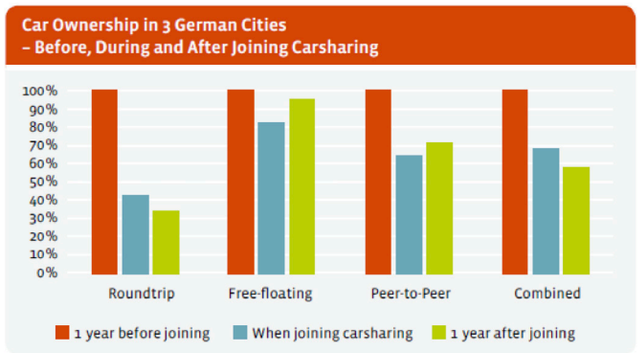
L' autopartage en station ("en boucle") est la forme d'autopartage avec l'effet de substitution le plus important. Les usagers possèdent moins de voitures que la moyenne et privilégient beaucoup plus souvent les transports en commun, le vélo et la marche. La première voiture peut être remplacée lorsque un utilisateur n'est pas dépendant d'une voiture pour ses déplacements quotidiens (travail, formation, soins) mais n'aura pas besoin d'une voiture tous les jours. L'autopartage est particulièrement utile s'il existe une bonne gamme d'infrastructures à proximité, telles que des magasins, des écoles, des jardins d'enfants, etc., ainsi qu'un large éventail d'options de transport (y compris la marche et le vélo).

Des études de Brême, la ville avec le premier plan d'action d'autopartage au monde (2009), confirment un **taux de remplacement total de 1:16 - c'est-à-dire que chaque véhicule d'autopartage permet d'économiser 16 voitures particulières qui ont été supprimées ou non achetées**.

Mobility Coopérative, opérateur couvrant la Suisse urbaine et rurale, mesure une moyenne de 1:12, des études américaines trouvent des taux de substitution pour la possession d'un véhicule privé allant jusqu'à 1:18. Au Luxembourg, la stratégie vise à substituer tout d'abord les 2èmes et 3èmes véhicules d'un foyer.

Illustration 9: Exemple de Brême: un véhicule d'autopartage remplace 16 voitures privées

À l'instar des offres d'autopartage en gare, les systèmes d'autopartage combinés peuvent contribuer de manière significative à la réduction du trafic. L'affirmation «L'auto-partage est un remplacement à part entière de ma propre voiture» a reçu, dans le cadre d'une étude du Bundesverband CarSharing (Allemagne), l'accord d'une majorité des clients pour les offres en station et combinées (respectivement 63% et 65%). L'autopartage purement en free-floating, en revanche, n'a guère d'effet de soulagement sur la possession de voitures et le trafic dans le contexte européen.



Impact des différentes variantes d'autopartage (autopartage en station, flottant, peer-to-peer et combiné) sur la possession d'un véhicule privé (Etude du Bundesverband CarSharing, Allemagne)

La Voirie est Précieuse

L'espace de la voie publique a de nombreuses fonctions. En m me temps, il dessert la circulation - qu'elle soit à pied, à vélo ou en véhicule à moteur - est un lieu de rencontre sociale et a également des fonctions écologiques.

D'autres fonctions sont en cours d'ajout. Avec la croissance de **l'électromobilité**, les infrastructures de recharge doivent également être aménagées dans l'espace de la rue. Les bornes de recharge, les postes de transformation et autres installations ont besoin d'un espace qui leur est accordé.

L'infrastructure de recharge éectrique a besoin d'espace

Avec la croissance du commerce en ligne, le nombre de livraisons dans les quartiers augmente également. **Les zones de livraison**, mais aussi les concepts innovants tels que les micro-hubs et les micro-dépôts ont besoin d'espace.

Zone de livraison Luxembourg

Le vélopartage est déjà bien implanté à la Ville de Luxembourg. Les stations de partage, les "mobility hubs" ont besoin d'espace pour être clairement visibles et accessibles.

Partage de véos et partage de vélos cargo

Les **mesures d'adaptation** au climat nécessitent également de l'espace: qu'il s'agisse de sièges, de restauration en plein air ou de zones ludiques ou de loisirs.

Comment Insérer l'Autopartage dans les Plans de Mobilité?

L'autopartage peut certainement remplacer la première voiture du ménage dans les zones bien desservies par les transports et les infrastructures d'approvisionnement. Par exemple, à Brême, 80% des ménages en autopartage ne possèdent pas de voiture. L'autopartage a une base particulièrement bonne dans les zones mixtes résidentielles et commerciales. La demande dans le secteur commercial se fait généralement en semaine et pendant la journée, tandis que la demande privée d'autopartage est la plus forte le soir et le week-end. Mais **surtout, l'autopartage peut également remplacer la deuxième voir troisième voiture - surtout dans de nombreuses communautés rurales ou plus petites** où la dépendance de la voiture est plus élevée.

De cette façon, l'autopartage fait partie d'un concept de transport plus large.

Le carsharing permet de réduire la demande et l'offre de places de stationnement. Des études récentes de la région métropolitaine de Vancouver montrent que l'offre de places de stationnement résidentielles dépasse la demande de 18% à 35% en moyenne. Si un emplacement de stationnement réservé à l'autopartage peut remplacer cinq emplacements de stationnement avec un coût de construction moyen de 45 000 $, des promoteurs immobiliers peuvent économiser plus de 180'000 $ par véhicule d'autopartage "installé". De plus, une réduction des places de stationnement peut créer davantage de potentiel pour d'autres usages. De cette façon, les zones pour la circulation des vélos et des piétons, pour la ville verte et l'adaptation au climat sur la voirie urbaine en profitent de même.

L'installation de **stations d'autopartage clairement visibles** est un élément important pour exploiter le potentiel de substitution de l'autopartage dans les quartiers à forte densité de population. C'est en particulier dans les quartiers à forte croissance de population qu'il est souvent difficile d'implanter des stations sur des terrains privés. En conséquence, **les stations d'autopartage sur la voie publique ont un rôle particulièrement important à jouer.**

Exemples de stations d'autopartage (<< mobil.punkt >>) sur la voie publique à Brême et le concept mobipunt de Belgique (source: mobipunt vzw)

Des stations d'autopartage très visibles et d'accès intuitif, aisé et facile sont un élément crucial pour rendre l'autopartage attractif. Ainsi, dès 2003, Brême a mis en place les premières stations d'autopartage sur la voie publique afin de mieux desservir en autopartage les quartiers denses du centre-ville. Ici, des véhicules d'auto-partage sont disponibles sur des places de stationnement réservées sur la voie publique des quartiers. Après utilisation, les véhicules peuvent y être restituées très facilement. L'expérience acquise à Brême montre que ces «points mobilités» et «mini-points mobilités» implantés dans les quartiers sont extrêmement bien accueillis. La satisfaction des utilisateurs en termes de distance de leur domicile, critère essentiel, est supérieure aux 80 %.

Dans cette logique, les stations d'autopartage doivent être clairement signalées et ceci de manière uniforme – comme cela a été mis en œuvre en Suisse par l'entreprise Mobility et à Brême par la ville, avec la stèle «mobil.punkt» comme élément de rappel et d'identification. Des parkings à vélos sont également disponibles dans toutes ces stations de Brême. À l'avenir, ces aires de stationnement accueilleront pour d'autres modes de transport partagés, comme les vélos-cargo et même les trottinettes électriques.

Exemples de signalétique dans les stations d'autopartage de Brême et Leipzig.

Des adaptations appropriées du cadre légal luxembourgeois sont nécessaires pour permettre l'emplacement des stations d'autopartage sur la voie publique.

Du point de vue de l'aménagement urbain, il est intéressant que, **par rapport au consommateur moyen, les utilisateurs de l'autopartage font nettement plus d'achats dans les centre-villes, en zone locale dans leur quartier et sur les marchés locaux** et achètent beaucoup moins dans en grande surface ou sur Internet. Cela a été confirmé par des études un peu partout dans le monde. La proposition souvent entendue que les places de stationnement pour véhicules privés en centre ville seraient essentielles pour les petits commerces est ainsi, dans une grande majorité des cas, écartée.

Illustration 9: Comportement de consommation des clients de l'autopartage

Potentiel d'Autopartage: Promotion active au Luxembourg

Avec la forte promotion des transports publics à travers l'extension des services et l'introduction de la gratuité au niveau national, le Luxembourg a donné l'exemple d'une politique des transports respectueuse du citoyen et de l'environnement qui est reconnue dans le monde entier. **L'autopartage vient compléter les transports en commun, et dans la perspective Suisse en devient même partie intégrale.** L'autopartage se veut donc une vraie alternative à la possession d'une voiture, confortable et démunie d'idéologie. Cela vaut **tant pour les ménages privés qui** ne dépendent pas d'une voiture pour leurs déplacements quotidiens **que pour les entreprises et les services de l'administration publique qui** souhaitent optimiser la gestion de leurs flottes de véhicules.

Le potentiel est naturellement plus grand dans les zones urbaines denses avec une qualité poussée du développement urbain. En même temps, l'espace urbain dédié au stationnement est particulièrement précieux et, en conséquence, onéreux.

Le tram comme alternative à la voiture

Le nombre de véhicules a augmenté au cours des dernières décennies, tout comme la taille des voitures. Les besoins d'espace engendrés, souvent, ne peuvent plus être satisfaits dans l'espace public.

Compte tenu des bonnes liaisons de transports publics et du niveau de service élevé qui est offert au Luxembourg, la nécessité d'utiliser une voiture pour les déplacements quotidiens est limitée. **L'autopartage peut servir ici à réduire le nombre de véhicules motorisés - et donc l'encombrement - sans en restreindre les besoins de mobilité des citoyens qui en sont utilisateurs.**

Les voitures en stationnement caractérisent l'espace de la rue

Foncier et Projets Immobiliers

Il existe un grand potentiel dans le bâtiment et l'immobilier dans le **lien entre les développements neufs et les concepts de mobilité qui y sont attachés**, surtout en vue des coûts d'investissement importants pour l'infrastructure de stationnement des véhicules particuliers. **Ces coûts peuvent, par l'intermédiaire de l'autopartage, être réduits de manière considérable.**

Les places de stationnement pour véhicules à moteur sont un facteur important d'espace disponible et de coût total dans la construction résidentielle. Des places de parking en sous-sol reviennent, en règle générale, à 40 000 à 60 000 € par unité. Par conséquent, des concepts de mobilité innovants rattachés aux nouveaux projets de construction - avec intégration de l'autopartage - offrent **une option intéressante pour la construction de logements moins chers** sans altération du potentiel de mobilité des habitants.

Illustration 10 : Les places de parking coûtent très cher

Si, en plus, un projet de construction, une fois abouti, génère moins de circulation automobile et soit conçu pour être plus économe en espace et en ressources, l'espace ainsi gagné sera bénéfique aux espaces de vie ou aux espaces verts et aires de jeux; aussi le cadre de vie pourra en être rendu plus familial.

Exemple d'autopartage (associé à des vélos en libre-service) en tant que module de gestion de la mobilité dans la construction résidentielle à Brême - Station de mobilité de Gewoba

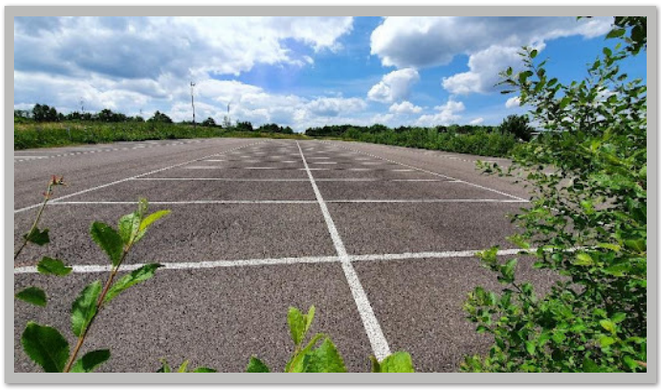
Il est recommandé d'intégrer des concepts d'autopartage dans les nouveaux projets de construction ainsi que lors de majeurs travaux de réfection et de rénovation afin

- d'augmenter la flexibilité pour les usagers (taille de la flotte) ,
- d'assurer un service à la clientèle de qualité (centre d'appel 24h/ 24 et 7j/7, par exemple en cas d'accident ou de problème technique)
- proposer une mise en réseau, nationale et internationale, pour permettre aux clients de pouvoir accéder à des véhicules d'auto-partage dans une mesure aussi large que possible et ainsi leur offrir une vraie alternative à la voiture privée.

Attention: Les solutions d'autopartage isolées ou en îlot, par exemple les véhicules qui ne seraient accessibles qu'aux utilisateurs d'une seule résidence et non aux autres utilisateurs externes, ne sont pas à promouvoir vu qu'il leur manque tout effet de réseau qui joue un rôle important dans l'acceptation et l'utilisabilité de l'autopartage (effets d'échelle).

Utilisation temporaire des Réserves Foncières et Densification par l'intermédiaire des Nouvelles Mobilités

En terme d'urbanisme, l'intégration stratégique de l'autopartage ouvre la possibilité d'une densification résidentielle dans l'environnement bâti existant si des emplacements de stationnement actuels peuvent être convertis en terrains constructibles.



Terrain non construit permettant une utilisation temporaire comme emplacement pour station d'autopartage

Parcs d'Activités et Zones Commerciales

Pour une utilisation commerciale, l'autopartage peut, dans le cadre d'une gestion de flotte flexible, aider à réduire de manière significative les coûts d'investissement et d'opération. Des études sur la gestion des flottes d'entreprise montrent que les tailles des flottes peuvent être optimisées, c'est-à-dire que le nombre de véhicules peut être réduit - et que les services de mobilité externes (autopartage, taxis, chaînes intermodales) peuvent être utilisés pour les pics de demande.

Là où des voitures sont utilisées pour des déplacements professionnels, l'autopartage peut être utilisé pour couvrir de manière flexible les pics de demande.

Il est recommandé de prévoir des offres d'autopartage dans les parcs d'activités et les parcs industriels à la fois **entre les entreprises et dans un réseau national d'autopartage**. Cela ouvre de nouvelles possibilités, par exemple d'effectuer des voyages d'affaires en utilisant une combinaison de transports en commun et de covoiturage, réduisant les coûts et le stress tout en permettant des gains de temps de travail. Aussi, l'empreinte écologique de la flotte de véhicules s'en trouvera réduite.

Exemple : covoiturage dans les parcs d'activités (Mobility, Suisse)

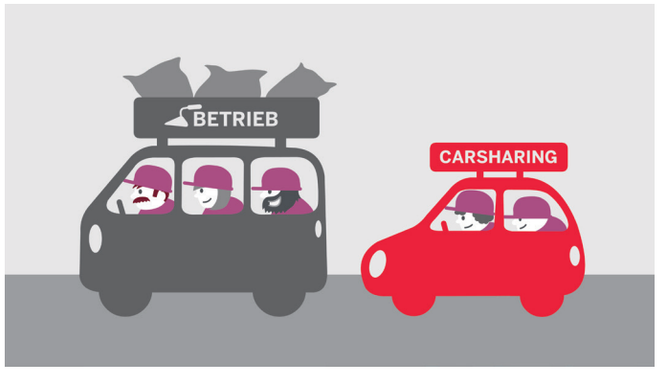


Illustration 11: Utilisation commerciale de l'autopartage

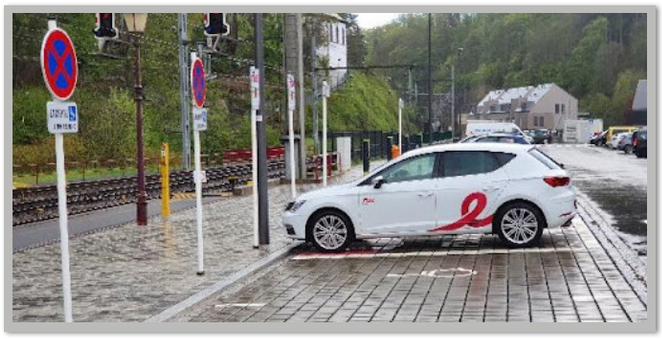
Zones rurales et Périphéries à Densité Réduite

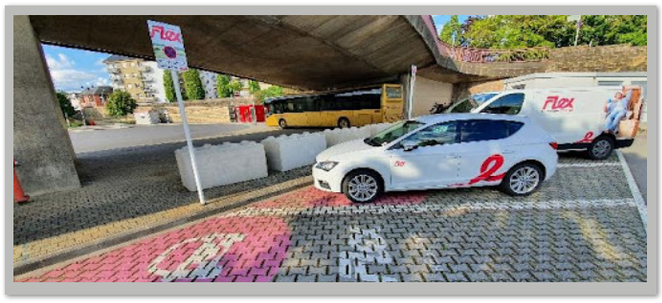
Autopartage électrique en zone rurale (Mobility, Suisse)

Une offre d'auto-partage peut se substituer à la première voiture, **mais surtout à la deuxième ou à la troisième voiture des particuliers**. Cela nécessite des stations d'autopartage à des emplacements stratégiques, dans des lieux centraux et faciles d'accès, qui pourraient également être situés sur la voie publique. En Suisse, toutes les communes de plus de 10'000 habitants mettent une offre d'autopartage à disposition de leurs habitants, et aussi de nombreuses communes qui sont plus petites.

Le principal groupe ciblé est la population résidente (avec une demande importante le week-end ou le soir en semaine). Avec une plus forte adaptation du travail à domicile-travail, il peut également y avoir un potentiel croissant pour des utilisations à caractère commercial des véhicules implantés en zones résidentielles et pavillonnaires.

Les coopérations avec les administrations municipales locales et les commerces peuvent soutenir la rentabilité de l'offre d'autopartage. Ainsi, l'utilisation municipale des véhicules pendant les heures de bureau peut être combinée avec une utilisation par les usagers privés le soir et le week-end. Des modèles sont le réseau de Mobility en Suisse (3'000 véhicules, dont certains réservés pour des administrations publiques ou des entreprises aux heures de bureau), la Ville de Flensburg (Allemagne) ou des coopérations dans des petites communes belges comme p.ex. Deinze et Schoten.





Stations d'autopartage en dehors des emplacements de la ville

Gestion d'une Offre

Il existe un bon point de départ au Luxembourg avec les deux offres d'autopartage existantes. La demande pourra être élargie si l'intégration dans le développement urbain, dans la construction de logements et dans la gestion des parcs d'activités et des parcs industriels ainsi que la gestion de flotte d'équipements publics sont étendues. Pour ce faire, il peut être nécessaire d'adapter le cadre juridique applicable, le soutien fiscal et les aspects de planification.

Exemples au niveau municipal (par ex. Ville de Brême) et au niveau national (Suisse, Allemagne, etc.) montrent le potentiel que peut avoir l'autopartage pour le Luxembourg. À cette fin, des villes telles que Ghent (Belgique) ont développé et mis en œuvre leurs propres plans d'action d'autopartage. L'Allemagne a créé, au niveau fédéral, un cadre juridique clair avec une loi sur l'autopartage afin de pouvoir mettre en place des stations d'autopartage dans l'espace public sur fond d'une base juridique. En remplacement des anciennes lois sur les places de stationnement, de plus en plus de bases juridiques pour les concepts de mobilité sont désormais établies dont bénéficient aussi les nouvelles constructions résidentielles et commerciales.

Ainis, c'est aussi la promotion des voitures particulières par des biais fiscaux qui est remise en question dans de nombreux pays.

Aussi, des **campagnes d'information et d'éducation indépendantes des prestataires** attirent l'attention d'usagers potentiels sur le principe de l'autopartage et citent les principaux avantages pour les utilisateurs.

Publicité indépendante du fournisseur pour le principe de l'autopartage à Brême (2021 et 2008)

Exigences de Qualité dans l'Autopartage

Il est important de définir dès le départ des critères de qualité pertinents dans les approches stratégiques. D'un point de vue municipal, l'objectif le plus important est généralement de présenter une vraie alternative attractive à la possession d'une voiture individuelle. L'accessibilité et la fiabilité sont également d'importantes critères de convivialité familiale (types de véhicules à 4 et 5 portes, mise à disposition de sièges pour enfants etc.). Un passage aux véhicules électriques est très encouragé à moyen terme, mais il est important de ne pas l'exiger dans l'Immédiat afin d'éviter de surmener les usagers.

En Allemagne, le label environnemental «Ange Bleu», largement reconnu, définit également un catalogue d'exigences de qualité en matière d'exploitation, de service et de véhicules en autopartage. Le recours à ces offres, notamment dans les villes et les agglomérations, allège la charge des espaces publics et réduit la pollution de l'air liée au trafic. Les critères sont décrits dans le label environnemental DE-UZ 100.

Ces critères peuvent être certifiés par le prestataire d'autopartage soit via l'écolabel, soit individuellement.

Aspects d'Echange des Données

Les services de mobilité partagée sont de plus en plus présents, notamment dans les villes, et sont généralement accessibles par les clients via les téléphones mobiles. **Les données générées peuvent être intéressantes pour les autorités régulatrices et locaux** pour:

- mieux comprendre l'évolution de utilisation de la voirie,
- améliorer la réglementation des nouvelles options de mobilité,
- contrôler les opérateurs et leurs offres dans le meilleur intérêt du public.

Les avantages sont clairs: Ainsi, la ville de Portland (état d'Oregon /États-Unis) a utilisée des données de mobilité partagées pour identifier les rues prioritaires et y construire de meilleures infrastructures cyclables. Une autre application possible d'un échange de données standardisé est la meilleure intégration des différents fournisseurs/modes, et avec les transports en communs à ligne fixe. L'autopartage est ainsi un élément-clé du MaaS.

Les marchés d'autoparge Suisses et Allemandes peuvent servir de modèle. En Allemagne, les trois plates-formes de systèmes d'autopartage existantes (Cambio, cantamen et Flinkster) offriront sous peu chacune un "interface d'autopartage uniforme" (ECSS) dans leurs systèmes informatiques: Les clients de l'autopartage peuvent alors également utiliser des véhicules d'autres fournisseurs d'autopartage associés en cas de coopération, ce qui d'une part améliore la densité de l'offre pour les clients et d'autre part se traduit également par une meilleure connexion avec l'offre de transports publics.

Remarques

Editeur responsable:

mobility

Mobility Genossenschaft
Suurstoffi 16
CH-6343 Rotkreuz

Equipe:
Arnd Bätzner, MSc ETH, VR Mobility Genossenschaft
Marcel Amstutz, CIO Mobility Genossenschaft
Michael Glotz-Richter, Dipl.-Ing, SRL (Bremen)
Rebecca Karbaumer, BSc; MA (Bremen)
Sandra Phillipps, MA, MBA, CEO movmi (Vancouver)

Photos, sauf mention contraire:
Team LUX, Michael Glotz-Richter, Arnd Bätzner
Illustrations: **Atelier Krake, Bremen**