

La présente fiche s'adresse aux communes, aux promoteurs publics et privés de nouveaux quartiers ainsi qu'aux employeurs. Elle explique comment une offre d'autopartage peut réduire la pression de stationnement et le nombre de places de stationnement nécessaires.

P 07

AUTOPARTAGE

Foire aux questions (FAQ)

- > Quels sont les liens entre l'autopartage et le stationnement ?
- > Quelles sont les différentes formes d'autopartage et laquelle est judicieuse au Luxembourg ?
- > Où faut-il prévoir des stations d'autopartage ?

Sujets

| | |
|---|----|
| Avantages de l'autopartage | 3 |
| Formes d'autopartage | 5 |
| Coûts de l'autopartage | 7 |
| Implantation des stations d'autopartage | 8 |
| Recommandations et mesures contre-productives | 13 |

Aperçu

Il a été prouvé qu'un véhicule d'autopartage peut remplacer une douzaine de voitures privées ou de véhicules de société peu utilisés, c'est-à-dire qui ne servent pas pour les trajets quotidiens entre le domicile et le lieu de travail. Avec une ou plusieurs stations d'autopartage implantées aux endroits adéquats pour répondre aux besoins, les communes peuvent contrecarrer le stationnement de très longue durée dans l'espace public et, le cas échéant, réaménager les places de stationnement ainsi libérées.

Glossaire

Autopartage (ou carsharing) Modalité de location de voiture où un client peut, au moyen d'une application sur smartphone, réserver un véhicule (voitures, véhicules de livraison, etc.) d'un opérateur d'autopartage, qui est généralement garé dans l'espace public, et le louer pour quelques heures. Un service d'autopartage efficace réduit le nombre de véhicules en stationnement de très longue durée, car il remplace une multitude de voitures privées qui sont peu utilisées (d'après les expériences observées dans d'autres pays, jusqu'à 20 voitures).

Covoiturage (ou carpooling) Groupe de personnes qui effectuent un déplacement – typiquement, le trajet domicile-travail – ensemble avec le véhicule privé de l'une d'entre elles. Alors que l'autopartage réduit le nombre de véhicules en stationnement de très longue durée, le covoiturage diminue le nombre de véhicules qui circulent en même temps. > Voir P09

FOIRE AUX QUESTIONS (FAQ)

Quels sont les liens entre l'autopartage et le stationnement ?

Un **avantage de l'autopartage** > voir page 3 est que chaque véhicule d'une station d'autopartage implantée à un endroit adéquat pour répondre aux besoins **remplace une douzaine de voitures privées ou de véhicules de société qui sont rarement utilisés** et restent donc stationnés pendant de très longues durées. Si l'on souhaite **réduire la pression de stationnement** dans un quartier résidentiel ou **attribuer une fonction différente à une bande de stationnement** occupée en permanence par des voitures privées, l'aménagement d'une station d'autopartage permet à tous les résidents de profiter occasionnellement d'une voiture sans devoir en être propriétaires. Eu égard à sa structure tarifaire, l'autopartage ne saurait bien entendu remplacer les véhicules utilisés quotidiennement par une même personne, notamment pour les trajets entre le domicile et le lieu de travail. Il ne remplace donc pas non plus les places de stationnement de ces véhicules.

Quelles sont les différentes formes d'autopartage et laquelle est judicieuse au Luxembourg ?

Il existe **trois formes** d'autopartage public > voir page 5. Dans le modèle en **libre-service** (« free floating »), les véhicules d'autopartage sont déposés à n'importe quel endroit d'une zone urbaine délimitée et localisés par l'utilisateur suivant au moyen d'une application sur smartphone. Ce système ne fonctionne que dans l'hypercentre d'une grande agglomération, dont le Luxembourg est dépourvu. L'**autopartage en trace directe (de type « A-to-B »)**, où le client peut récupérer le véhicule dans une station (A) et le restituer dans une autre station (B), ne peut atteindre son seuil de rentabilité que si la demande est équilibrée dans les deux sens entre deux stations. Ces paires de stations où les déplacements des clients redistribuent en permanence les véhicules de manière uniforme sont exceptionnelles. La formule d'autopartage la plus judicieuse au Luxembourg, qui existe d'ailleurs déjà, est l'**autopartage en boucle de type « A-to-A »**. Après avoir effectué son trajet, le client restitue le véhicule à l'endroit où il l'a récupéré, comme il le ferait avec une voiture privée ou un véhicule de société. Les **solutions isolées**, qui ne permettent aux clients d'utiliser une offre d'autopartage que dans une zone très limitée, sont peu attrayantes. Leur viabilité commerciale est limitée en raison des coûts fixes élevés et, par conséquent, elles ne résistent généralement pas à l'épreuve du temps.

Où faut-il prévoir des stations d'autopartage ?

Il est particulièrement judicieux d'implanter une station d'autopartage là où le plus grand nombre possible de résidents et d'employeurs qui possèdent des voitures privées ou des véhicules de société rarement utilisés aimeraient se garer le plus. **Différents critères** conditionnent les **chances de succès** d'une station d'autopartage > voir page 8. Selon qu'elle se trouve dans un **milieu urbain** > voir page 10, une **commune rurale** > voir page 11 ou une **zone d'activité** > voir page 12 une station d'autopartage ne peut atteindre un taux d'utilisation suffisant que si elle remplit plusieurs de ces critères à la fois. Dans les **nouveaux quartiers**, les communes devraient prévoir la possibilité de réviser à la baisse la clé de stationnement si le promoteur garantit l'aménagement et l'exploitation durable d'une station d'autopartage. > Voir P 04

Avantages de l'autopartage

D'une part, les ménages et les employeurs économisent de l'argent en ne possédant pas de véhicules peu utilisés, mais en les louant spontanément auprès d'une entreprise d'autopartage quand ils en ont besoin. D'autre part, les communes et les promoteurs économisent des places de stationnement si un véhicule d'autopartage utilisé régulièrement remplace une multitude de voitures privées en stationnement de très longue durée.

De nombreux **ménages** achètent un véhicule pour l'usage quotidien alors qu'ils n'ont besoin de la puissance, de la capacité de chargement maximale ou du nombre de places que dans des cas exceptionnels. D'autres possèdent une première, une deuxième, voire une troisième voiture qu'ils n'utilisent pas quotidiennement, mais seulement occasionnellement. Dans ces situations, une station d'autopartage (qui propose une gamme de voitures de différentes catégories) offre des avantages considérables :

- > Économie des coûts mensuels fixes (environ 500 euros) associés à un véhicule privé peu utilisé
- > Possibilité de limiter le modèle et l'équipement du véhicule principal aux besoins quotidiens, par exemple pour les trajets domicile-travail
- > Suppression des frais courants, comme le carburant ou la recharge électrique, le contrôle technique, le changement de pneus, l'entretien, l'assurance, etc.
- > Libre choix du type de véhicule en fonction des besoins du trajet en question : transport de meubles, déplacement en groupe, excursion à deux, gros achats mensuels, etc.
- > Pas de place de stationnement à chercher dans le quartier résidentiel (pour ce qui est de l'autopartage en boucle de type « A-to-A ») > [voir page 6](#)

Les **employeurs** peuvent eux aussi faire des économies et gagner en flexibilité en remplaçant des véhicules de société peu utilisés (par exemple moins de 10 000 km/an) par l'autopartage, d'autant plus s'ils peuvent profiter de synergies avec des tiers à proximité, par exemple d'autres entreprises ou des quartiers résidentiels voisins. > [Voir P 06](#)

Inconvénients de la possession d'une voiture privée par rapport à l'autopartage ⬇

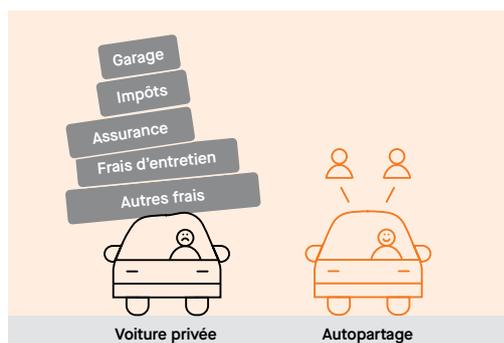


Illustration propre d'après Mobility Société coopérative Suisse

Campagne d'affiches pour l'autopartage à Brême ⬇



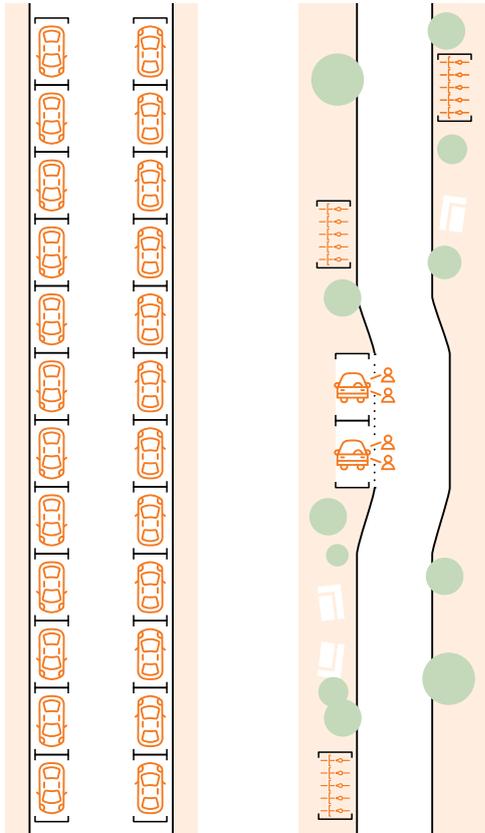
Source : Ville hanséatique de Brême

D'expérience, chaque véhicule d'une station d'autopartage implantée à un endroit adéquat pour répondre aux besoins remplace au moins une douzaine de voitures privées en stationnement de très longue durée, c'est-à-dire des voitures qui ne sont pas utilisées quotidiennement, par exemple pour les trajets entre le domicile et le lieu de travail > voir page 12. L'aménagement d'une station d'autopartage constitue donc un moyen efficace pour la **commune** de réduire la pression de stationnement et le nombre de places de stationnement nécessaires dans l'espace public sans entraver la mobilité motorisée individuelle des résidents. Il lui offre en outre de multiples possibilités pour réaménager l'espace public :

- > Amélioration de la qualité de séjour dans les espaces latéraux, y compris pour les enfants
- > Pistes cyclables séparées des véhicules motorisés
- > Aménagement d'espaces verts dans l'intérêt de la biodiversité et de la résilience face aux changements climatiques > Voir P 03

La commune peut prévoir dans son **plan d'aménagement général (PAG)** une révision à la baisse de la clé de stationnement en contrepartie de l'aménagement d'une station d'autopartage. > Voir P 04 S'il garantit l'exploitation durable d'une station d'autopartage, le **promoteur d'un nouveau quartier** peut affecter à un autre usage les espaces qui doivent normalement être réservés au stationnement.

**24 voitures privées en stationnement de très longue durée
ou 2 véhicules d'autopartage : la même disponibilité de
voitures, un espace public bien différent** ↓

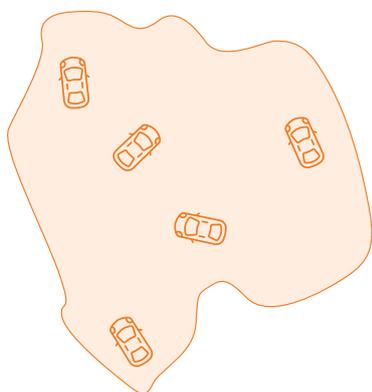


Comment fonctionne l'autopartage ?

1. Le site Internet de l'opérateur en question est la source d'**information** idéale sur une offre d'autopartage.
2. L'utilisation d'un service d'autopartage requiert une inscription unique. Chez certains prestataires, l'inscription peut se faire entièrement via l'**application sur smartphone**, tandis que d'autres exigent des démarches supplémentaires.
3. Une fois inscrit, l'utilisateur peut réserver un véhicule disponible à partir de l'**heure souhaitée** dans l'application.
4. Sur place, l'utilisateur ouvre le véhicule soit avec son smartphone, soit avec une carte client qu'il présente à un **lecteur** prévu à cet effet sur le pare-brise. Avant de démarrer, il inspecte le véhicule et documente les dégâts éventuels.
5. Si le niveau de carburant ou le niveau de charge de la batterie descend sous un niveau prédéfini en cours de route, l'utilisateur doit se rendre à une station-service ou une borne de recharge. Le **carburant** est inclus dans le prix de l'autopartage. Le paiement s'effectue au moyen d'une carte, qui est généralement rangée dans la boîte à gants.
6. Après le trajet, l'utilisateur doit restituer le véhicule sur la **place de stationnement initiale** – dans les systèmes de type « A-to-A » courants – et le verrouiller au moyen de son smartphone ou de sa carte client. S'il s'agit d'un véhicule électrique, il doit le brancher à la borne de recharge afin que l'utilisateur suivant dispose, dans la mesure du possible, d'une batterie chargée et ne doive pas la recharger en cours de route.
7. Les **structures tarifaires** varient comme chez les opérateurs de téléphonie mobile. Moins les redevances mensuelles sont chères (elles sont parfois même nulles), plus les frais au kilomètre ou à l'heure sont élevés.

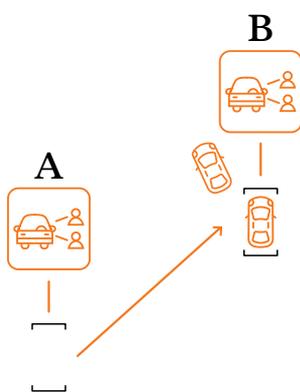
Formes d'autopartage

L'autopartage en boucle, où l'utilisateur restitue le véhicule à la place de stationnement où il en a pris possession (« A-to-A »), recèle un potentiel dans toutes les communes luxembourgeoises grâce à sa grande fiabilité et à ses coûts d'exploitation relativement faibles. Pour les déplacements d'un point A à un point B avec un véhicule tiers, le taxi convient mieux que l'autopartage. Les systèmes en libre-service (« free floating »), où le véhicule d'autopartage peut être déposé à n'importe quel endroit, ne fonctionnent que dans de grandes agglomérations.



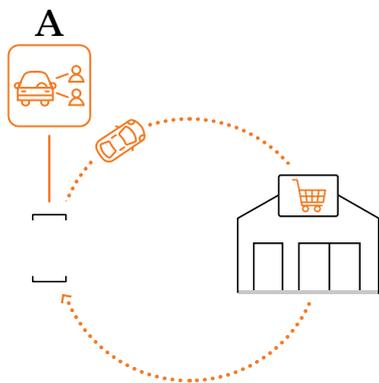
Autopartage sans stations fixes (en « free floating »)

Au premier abord, l'**autopartage sans stations fixes**, c'est-à-dire en « **free floating** », semble séduisant : l'utilisateur consulte son smartphone pour identifier une voiture disponible dans les environs, il la réserve, il se rend sur place, il démarre et il laisse la voiture à sa destination. Les inconvénients majeurs de ce système apparaissent lorsqu'on envisage le point de vue des clients suivants, qui ne peuvent réserver une voiture que très peu de temps à l'avance, car personne – pas même l'application de l'opérateur d'autopartage – ne peut anticiper où et à quelle heure une voiture sera disponible. Il est en outre plus difficile de recourir à l'électromobilité, car dans cette formule, les véhicules d'autopartage ne peuvent pas disposer de leurs propres bornes de recharge. Ce système convient tout au plus dans une zone limitée à l'hypercentre d'une grande ville. C'est la seule configuration où un utilisateur peut partir du principe qu'une voiture sera restituée à une distance raisonnable dans un bref délai. En Allemagne, l'autopartage en libre-service (« free floating ») n'existe que dans quelques régions métropolitaines dont la population dépasse largement 750 000 habitants. Il n'existe pas de zone urbaine de cette taille au Luxembourg.



Autopartage en trace directe (de type « A-to-B »)

Intuitivement, l'**autopartage en trace directe de type « A-to-B »**, où l'utilisateur peut récupérer le véhicule dans une station (A) et le restituer ensuite dans une autre station (B), semble également attrayant, mais lorsqu'on prend en considération les charges et les coûts, il est plutôt comparable en pratique à un service de taxi. L'opérateur doit constamment conduire ses chauffeurs aux stations surchargées pour qu'ils redistribuent les véhicules excédentaires dans les stations vides. Une telle formule n'est donc intéressante qu'entre deux sites (A et B) entre lesquels il existe une demande soutenue et équilibrée dans les deux sens de la part des utilisateurs, de sorte que les deux stations disposent toujours de véhicules même sans l'intervention de chauffeurs de l'opérateur d'autopartage.



Autopartage en boucle (de type « A-to-A »)

L'autopartage en boucle de type « A-to-A », où l'utilisateur doit restituer le véhicule à la station fixe à laquelle il est rattaché, est le système qui recèle le plus grand potentiel au Luxembourg. Les opérateurs nationaux offrent d'ores et déjà cette formule, qui n'exige pas qu'ils redistribuent constamment les véhicules, si bien que leurs frais d'exploitation sont moindres. Étant donné que la place de stationnement reste la même, il est certain qu'elle sera libre au retour. De plus, elle peut être équipée d'une borne de recharge et, par conséquent, occupée par une voiture électrique. Les utilisateurs peuvent ainsi faire l'expérience de la mobilité électrique au quotidien. Si les stations sont implantées aux endroits où les propriétaires de voitures privées ou de véhicules de société peu utilisés préféreraient se garer, une offre d'autopartage en boucle de type « A-to-A » est à même de remplacer un grand nombre de ces voitures. En moyenne, le taux de remplacement atteint 1:12 en Suisse et 1:16 à Brême, et une seule voiture d'autopartage remplace même 18 voitures privées, voire davantage, aux États-Unis. Si l'opérateur constate une plus forte demande pour un certain type de véhicule dans une station, comme les citadines ou les véhicules de livraison, par exemple, il adapte son offre.



Station d'autopartage de type A-to-A à Howald



Station d'autopartage de type A-to-A à Luxembourg

Stratégie nationale d'autopartage pour le Luxembourg en 2022

En 2021, le ministère de la Mobilité et des Travaux publics a chargé un groupe d'experts (composé de représentants de Mobility Société coopérative Suisse, de la Ville hanséatique de Brême et d'un opérateur d'autopartage prospère de la côte ouest d'Amérique du Nord) d'étudier **le potentiel de l'autopartage au Luxembourg**. Ses conclusions, axées, d'une part, sur une analyse approfondie des **spécificités locales** et, d'autre part, sur les **bonnes pratiques** internationales, constituent la base de la présente fiche. > <https://gd.lu/3dxzg6>



Coûts de l'autopartage

Les coûts sont pour la plus grande partie pris en charge par les utilisateurs. Si la demande escomptée n'est pas suffisante pour couvrir les frais d'exploitation d'une station d'autopartage, il est courant que le mandataire – le plus souvent, une commune ou un employeur – paie une redevance mensuelle à l'opérateur pour chaque véhicule. Si le mandataire souhaite qu'une station d'autopartage donnée propose des véhicules électriques, il doit équiper les places de stationnement correspondantes de bornes de recharge à ses frais.

Avec une offre d'autopartage, une commune peut réaliser différents **objectifs sociaux, urbanistiques et de planification de la circulation**. L'autopartage permet aux ménages qui ne peuvent pas ou ne souhaitent pas assumer les frais fixes d'une voiture de se servir malgré tout occasionnellement d'un véhicule. Moins de voitures privées entraînent un comportement de mobilité plus durable dans la commune. Les espaces publics qui seraient autrement occupés par des voitures privées en stationnement de très longue durée peuvent être réaménagés de façon à accroître la qualité de séjour ou être transformés en pistes cyclables sécurisées. Si la commune souhaite en plus envoyer un **signal en termes de politique climatique**, elle peut équiper les stations d'autopartage de bornes de recharge.

En Europe, les opérateurs d'autopartage les plus prospères ne visent pas une maximisation de leurs bénéfices, mais seulement une **maximisation de leur offre pour couvrir leurs coûts**.

Les **solutions isolées**, à savoir les offres d'autopartage limitées à une commune, une zone d'activité ou un quartier, ne sont pas conseillées. Premièrement, ce système complique l'adoption de l'autopartage dans les habitudes générales de déplacement, donc aussi au-delà de cette zone, et deuxièmement, les petits opérateurs sont exposés à un risque accru de ne pas être rentables et d'être contraints d'arrêter leurs activités.

L'offre d'autopartage au Luxembourg (situation en avril 2023)

CFL Mobility (« Flex ») et Carsharing Luxembourg (« Carloh ») sont les deux principaux opérateurs d'autopartage au Grand-Duché (situation en 2023). Avec quelque 110 véhicules Flex, CFL Mobility propose l'offre la plus étendue sur le territoire national. Ses 60 stations sont réparties près de gares et sur des sites mis à sa disposition par des communes ou d'autres propriétaires fonciers publics. Carsharing Luxembourg, qui appartient à la Ville de Luxembourg, compte 41 véhicules Carloh disponibles dans 22 stations sur son territoire. Dans l'attente de la loi relative à l'autopartage, ces deux opérateurs ne peuvent installer leurs stations que sur des terrains privés, y compris dans le domaine privé de l'État et le domaine privé communal.

D'après des experts étrangers, l'autopartage recèle un potentiel d'utilisation maximal quand l'offre est uniforme aux yeux des clients. C'est le cas soit s'il n'existe qu'un seul opérateur dont l'offre est facile à utiliser, soit si les opérateurs concurrents s'entendent pour se facturer réciproquement leurs services, comme pour le « roaming » dans le secteur de la téléphonie mobile, de façon à ce que les clients puissent utiliser indifféremment les réseaux respectifs. Une **interconnexion de l'offre** d'autopartage en ville, à la campagne et dans les gares **n'a pas encore été mise en réseau au Luxembourg**.

Implantation des stations d'autopartage

Idéalement, les stations d'autopartage doivent être installées aux endroits où le plus grand nombre possible de clients potentiels aimeraient se garer s'il n'y avait pas d'autopartage. Les emplacements où les véhicules peuvent servir tant au personnel des sociétés qu'aux résidents sont particulièrement appropriés.

Les critères ci-après conditionnent les **chances de succès d'une station d'autopartage**. Plus faible est le nombre de résidents susceptibles de renoncer complètement à un véhicule privé, et qui seraient donc tributaires de l'autopartage pour tous leurs déplacements motorisés, plus il est important que la station et sa zone d'attraction **cumulent plusieurs des critères** suivants :

- > Résidents titulaires d'un permis de conduire, mais qui n'ont pas besoin d'une voiture tous les jours (par exemple, pour se rendre au travail)
- > Pénurie aiguë de places de stationnement dans un quartier résidentiel
- > Souhait de la commune de réduire considérablement le nombre de places de stationnement publiques accueillant des véhicules en stationnement de très longue durée dans un quartier résidentiel
- > Employeurs n'ayant besoin de certains véhicules de service qu'occasionnellement (moins de 10 000 km par an) et souhaitant réduire leur parc de véhicules dans le cadre de la gestion de leur flotte
- > Résidents à faibles revenus, par exemple étudiants
- > Résidents possédant une voiture, mais dont un nombre suffisant loueraient un véhicule spécial, par exemple, un véhicule de livraison
- > Visibilité de l'offre d'autopartage assurée par une signalisation correspondante
- > Publicité systématique auprès de tous les groupes d'utilisateurs potentiels
- > Excellente accessibilité en transports en commun et à vélo (ce qui agrandit ainsi la zone de chalandise)

En principe, il est judicieux de **demander conseil** à un opérateur d'autopartage expérimenté pour choisir une implantation. Il a un intérêt commercial à ce que toutes les stations soient utilisées le plus possible.

Les stations d'autopartage sur la voie publique (projet de loi de 2023)



L'une des recommandations de la stratégie d'autopartage de 2022 consistait à permettre aussi l'installation de **stations d'autopartage sur la voie publique**. Étant donné que les opérateurs d'autopartage sont des entreprises de droit privé, une loi relative à l'autopartage doit être adoptée. Au printemps 2023, le gouvernement luxembourgeois a donc introduit un projet de loi à ce sujet, qui prévoit ce qui suit :

- > Si une commune souhaite installer une ou plusieurs stations d'autopartage sur la voie publique, elle lance un appel d'offres pour le service de covoiturage pour les places de stationnement concernées. Un cahier des charges-type facilite cette procédure.
- > Pour participer à un tel appel d'offres, l'opérateur d'autopartage doit être titulaire d'un agrément officiel valable, qui lui est délivré par le ministre qui a les transports dans ses attributions s'il satisfait à certaines exigences minimales. Les communes peuvent imposer des critères de qualité supplémentaires dans leur appel d'offres.
- > Lorsque la commune a désigné un opérateur d'autopartage, elle réserve et marque les places de stationnement destinées à ces véhicules en vertu d'un règlement de circulation communal.
- > Pendant la durée de validité de la concession que la commune accorde à un opérateur d'autopartage à la suite d'un appel d'offres, les places de stationnement sont réservées aux véhicules de cette entreprise pour autant qu'ils soient munis d'une vignette « Autopartage » délivrée par la SNCA. Si une autre voiture se gare sur l'une de ces places de stationnement réservées, un avertissement taxé lui est adressé.

Cette procédure ne s'applique pas aux stations d'autopartage installées sur des terrains privés, y compris dans le domaine privé communal et le domaine privé de l'État, ce qui explique qu'il existe déjà des stations d'autopartage au Luxembourg en l'absence de cette loi.

L'autopartage et les transports en commun

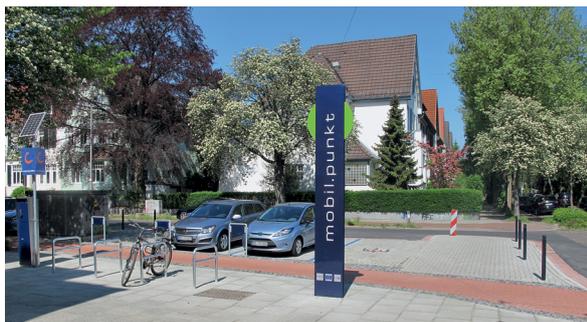
En combinaison avec les transports en commun, l'autopartage convient également pour parcourir le « last mile » lors de **déplacements occasionnels dans des régions reculées du pays**. Les clients peuvent par exemple être les employés d'une entreprise qui a son siège près d'une gare et recourt déjà à l'autopartage. Pour effectuer un déplacement professionnel de Howald à Lentzweiler, près de Clervaux, un employé peut prendre le train en direction du nord et réserver un véhicule d'autopartage dans une gare locale pour se rendre chez son client, puis effectuer le trajet en sens inverse. De même, un ménage ou un touriste qui ne dispose pas d'une voiture privée, mais qui est affilié à un service d'autopartage, peut emprunter les transports en commun jusqu'à un arrêt de train ou une gare d'autobus régionale importante, puis terminer son trajet avec un véhicule d'autopartage. Le potentiel d'utilisation de l'autopartage pour le « last mile » est toutefois plus faible au Luxembourg que dans des pays comme la Suisse. En effet, d'une part, le réseau luxembourgeois de transports en commun est plus dense jusqu'aux endroits les plus reculés et, de surcroît, gratuit. D'autre part, les distances sont le plus souvent si courtes que les clients sont tentés d'effectuer le trajet complet avec un véhicule d'autopartage. Il est donc d'autant plus important que les clients habituels d'un opérateur d'autopartage urbain puissent aussi utiliser facilement le service d'autopartage disponible aux arrêts des transports en commun. Il convient en outre de faire de la **promotion pour ces stations** et d'informer les résidents que **cette offre fait partie intégrante de l'offre de mobilité**.

Les stations d'autopartage en milieu urbain

L'autopartage présente son **plus grand potentiel** dans les milieux urbains, et spécialement là où les fonctions « logement » et « travail » coexistent. Plus les personnes qui habitent dans la ville où elles travaillent sont nombreuses, plus les ménages sont nombreux à pouvoir **se passer complètement d'une voiture privée** s'ils peuvent louer spontanément un véhicule d'autopartage dans les environs. Le même raisonnement s'applique aux employeurs : plus le nombre de déplacements nécessitant une voiture de société est faible, plus il est rentable pour eux de recourir à l'autopartage. Il est démontré que les ménages qui ne possèdent pas de voiture privée achètent davantage dans des commerces locaux et n'utilisent l'autopartage qu'occasionnellement pour les gros achats. Adopter **l'autopartage comme forme de mobilité habituelle**, et dans ce sillage, renoncer à une voiture privée, est particulièrement attrayant pour les clients s'ils peuvent également profiter des stations d'autopartage dans les gares d'autres régions du pays, voire à l'étranger, et plus encore si leur affiliation leur confère un accès direct à un service classique de location de voiture pour les excursions de plusieurs jours.

Dans les villes, la demande d'autopartage s'intensifie avec la **pression de stationnement** et les coûts associés au stationnement de très longue durée d'un véhicule privé. Les stations d'autopartage constituent l'outil le plus efficace pour libérer l'espace public, rare et précieux dans les centres urbains, des véhicules en stationnement de très longue durée. Dans les **nouveaux quartiers**, la commune peut d'emblée exiger moins de places de stationnement si une ou plusieurs stations d'autopartage sont prévues.

Un « mobil.punkt » à Brême



Source: Ville hanséatique de Brême

En milieu urbain, les stations d'autopartage doivent être dotées d'une **signalisation uniforme et bien visible**. Si une ville propose plusieurs formes de mobilité partagée (vélopartage, vélos cargo, etc.), il est opportun de regrouper ces services. [> Voir P 02, page 22](#) Exemple à cet égard, la Ville hanséatique de Brême a créé à cet effet des « mobil.punkten » et « mobil.punktchen ».

Réduction des places de stationnement nécessaires grâce à l'autopartage à Brême

La Ville hanséatique de Brême autorise les promoteurs à aménager jusqu'à **80 % de places de stationnement de moins** si des mesures spécifiques de gestion de la mobilité, comme un service d'autopartage, réduisent les besoins. Les coûts d'aménagement d'une station d'autopartage, les frais d'exploitation courants, les redevances mensuelles et les frais d'inscription peuvent être déduits du montant

de la contribution compensatoire ordinaire. Plusieurs communes luxembourgeoises ont également instauré une telle redevance unique, dont le paiement dispense un promoteur de l'aménagement d'une place de stationnement exigée, dans leurs **PAG**. [> Voir P 04](#) Dès que la contribution compensatoire est complètement épuisée, l'obligation d'aménagement est réputée satisfaite.

Les stations d'autopartage dans les communes rurales

Eu égard à la densité de population plus faible et à la part encore plus faible de ménages qui n'ont pas besoin d'une voiture tous les jours, l'autopartage présente un **potentiel de clientèle moindre** dans les zones rurales que dans les villes. Malgré tout, L'autopartage fait également partie intégrante d'une offre de mobilité complète, même en milieu rural. Si, dans les centres urbains, l'autopartage peut aller jusqu'à remplacer la voiture principale d'un ménage, il a surtout vocation dans les localités rurales à remplacer une **deuxième ou une troisième voiture**. En général, une station d'autopartage ne peut être rentable dans une commune rurale que si un « **client clé** » garantit un nombre minimal de trajets par véhicule d'autopartage. N'importe quel employeur - y compris l'administration communale elle-même - qui ne fait qu'un faible usage de son parc de voitures ou de camionnettes peut jouer ce rôle (voir exemple ci-dessous). Dans le choix de l'implantation d'une station d'autopartage, cumuler le plus possible de critères de réussite revêt une importance particulière [> voir page 8](#). Il peut par exemple exister une clientèle potentielle pour une camionnette d'autopartage même dans un village où tous les habitants ou presque possèdent une voiture de taille moyenne. Si ce service est implanté à l'arrêt principal des transports en commun, il est également à la portée des personnes qui ne possèdent pas de véhicule privé.



Source: CFL Mobility

Autopartage à Schoten

En 2013, une enquête de l'association faitière belge de l'autopartage a révélé que les communes utilisaient peu leur parc de véhicules : **3 voitures sur 4** parcouraient **moins de 10 000 km** par an, et 4 sur 5 n'étaient jamais utilisées en dehors des heures de bureau. La ville de Schoten a donc décidé de partager ses véhicules avec les résidents des quartiers environnants le week-end et en dehors des heures de bureau. Elle a ainsi pu réduire le coût de sa flotte communale.

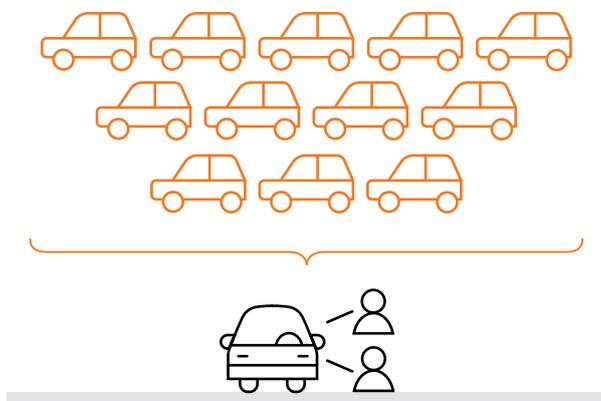
Les stations d'autopartage dans les zones d'activité

Dans les zones d'activité, l'autopartage recèle un potentiel bien réel :

- > Il arrive que des employeurs voisins n'utilisent pas en permanence une partie de leurs véhicules de société, ou qu'ils ne les utilisent que sporadiquement, de sorte qu'il serait plus économique pour eux de **recourir à l'autopartage pour remplacer ces véhicules.**
- > Pour les travailleurs, un obstacle aux trajets domicile-travail en transports en commun ou en covoiturage disparaît s'ils savent qu'un véhicule d'autopartage est à leur disposition sur leur lieu de travail pour les **imprévus ou les besoins personnels.**

Une **analyse détaillée des besoins** doit être menée pour déterminer quelles fonctions peuvent être remplies le mieux par une station publique d'autopartage ou par la gestion de la flotte d'une ou plusieurs entreprises. Une station publique d'autopartage est subordonnée à la condition que l'opérateur dispose d'un **interlocuteur** pour l'ensemble de la zone d'activité et ne doive pas prendre lui-même en charge la coordination entre les différentes entreprises. > Voir P 06 Même s'il existe des synergies théoriques entre un grand nombre d'employeurs pour ce qui est de l'autopartage, une station installée à un emplacement central n'est pas attrayante en pratique si les trajets pour s'y rendre à pied sont trop longs ou peu attractifs. La difficulté pour assurer la rentabilité d'une station d'autopartage dans une zone d'activité tient à ce que la clientèle fait défaut en dehors des heures de travail. Si la zone d'activité jouxte un quartier résidentiel avec une population favorable à l'autopartage, une **synergie** est possible. À nouveau, il faut toutefois tenir compte de l'**accessibilité** dans le choix de l'implantation de la station d'autopartage.

**1 véhicule d'autopartage remplace
une multitude de véhicules privés** ↓



Recommandations et mesures contre-productives

RECOMMANDATIONS DE LA STRATÉGIE NATIONALE DE STATIONNEMENT

- > Une offre uniforme aux yeux des utilisateurs à l'échelle nationale est indispensable pour que l'autopartage puisse s'installer dans les habitudes de mobilité au Luxembourg. Cette uniformité peut être assurée soit par un opérateur d'autopartage unique, soit par un accord de type « roaming » entre les opérateurs concurrents.
- > C'est le système d'autopartage en boucle de type « A-to-A » qui recèle de loin le plus grand potentiel d'utilisation au Luxembourg.
- > Idéalement, les stations d'autopartage doivent être implantées aux endroits où le plus grand nombre possible de clients potentiels aimeraient se garer. Les véhicules d'autopartage qui servent de véhicules de société pendant les heures de travail et de véhicules privés le week-end atteignent un bon taux d'utilisation. > [Voir P06](#)
- > Dans un milieu urbain où il existe d'autres services de mobilité partagée, il est opportun de les regrouper de façon bien visible à proximité d'arrêts très fréquentés des transports en commun ou d'autres pôles d'attraction importants. > [Voir P02, page 22](#)
- > Dans les communes rurales et les autres régions à faible densité de population, l'autopartage doit pouvoir compter sur un « client clé » – par exemple l'administration communale – pour garantir une utilisation minimale.
- > Les communes devraient prévoir la possibilité de revoir à la baisse la clé de stationnement dans les nouveaux quartiers en contrepartie de l'aménagement et de l'exploitation durable d'une ou plusieurs stations d'autopartage. > [Voir P04](#)
- > Dans les quartiers résidentiels existants, l'installation d'une station d'autopartage doit s'accompagner d'une réaffectation des places de stationnement dans l'intérêt de la qualité du séjour. > [Voir P03](#)
- > Les communes qui instaurent un service d'autopartage doivent faire de la publicité systématique et continue auprès de tous les groupes d'utilisateurs potentiels, par exemple dans leur bulletin communal ou lors de l'inscription de nouveaux résidents, mais aussi en utilisant elles-mêmes l'autopartage pour leurs déplacements de service.

MESURES CONTRE-PRODUCTIVES

- > En général, les solutions isolées, c'est-à-dire les offres où les clients ne peuvent utiliser l'autopartage que dans une zone très limitée ou dont les frais de fonctionnement sont particulièrement élevés, comme l'autopartage en libre-service (« free floating ») ou l'autopartage en trace directe de type « A-to-B », ne sont pas viables commercialement et risquent de disparaître après quelques années seulement.
- > Si l'implantation des stations d'autopartage n'est pas choisie suite à une analyse détaillée des besoins, mais selon le principe des surfaces résiduelles, les véhicules sont peu utilisés, ce qui mène à des conclusions erronées sur le potentiel de l'autopartage dans la région concernée.

