CHAMBER OF COMMERCE LUXEMBOURG
POWERING BUSINESS

Luxembourg, le 30 octobre 2023

Objet : Projet de loi n°8232[1] relative à l'autopartage sur la voie publique et portant modification de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la règlementation de la circulation sur toutes les voies publiques. (6379LNI)

Saisine : Ministre de la Mobilité et des Travaux publics
(22 mai 2023)

Avis de la Chambre de Commerce

Le projet de loi sous avis (ci-après le « Projet ») a pour objet de créer une base légale pour qu'une commune puisse réserver des places de stationnement ou de parcage sur la voie publique aux véhicules en autopartage.

En bref

- La Chambre de Commerce estime que la réservation de places de stationnement sur la voie publique aux véhicules en autopartage devrait inciter davantage le recours à une mobilité durable.
- Elle est en mesure d'approuver le projet de loi sous avis, sous réserve de la prise en compte de son observation relative à la sécurité juridique concernant les conditions d'octroi de l'agrément ministériel qui lui paraissent trop imprécises.

Considérations générales

Le Projet s'inscrit dans le cadre général de la stratégie nationale d'autopartage présentée par le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics en mars 2022[2]. Celle-ci vise à réduire l'impact environnemental de la mobilité, notamment dans les espaces urbains densément peuplés. Elle a pour but de réduire la densité automobile et les effets nocifs induits sur l'environnement et le climat. L'autopartage, ou « voitures en libre-service »[3] (en anglais : *carsharing)*, se veut être un substitut

[1] Lien vers le projet de loi sur le site de la Chambre des Députés
[2] Lien vers la stratégie nationale d'autopartage
[3] Comme l'indique l'exposé des motifs du Projet : « *L'autopartage n'est pas à confondre avec le covoiturage (en anglais : « car pooling »). Ce-dernier désigne une pratique entre personnes privées qui consiste à emmener des passagers lors d'un trajet privé du*

de la voiture privée individuelle. Ce mode de transport peut notamment remplacer assez facilement des trajets du quotidien, notamment pour des distances courtes et ponctuelles.

D'après l'exposé des motifs, l'autopartage se définit comme *« un service qui permet à ses abonnés de louer, suite à une réservation pouvant être spontanée, des véhicules motorisés pour une durée limitée (…) accessibles 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7* ».

D'après certaines études[4], un véhicule de carsharing peut remplacer jusqu'à 16 voitures privées individuelles selon les données de la ville de Brême en Allemagne, ou 12 pour les recherches effectuées en Suisse. L'Ademe, agence de la transition écologique en France, se veut plus mesurée dans une récente étude avec un rapport de l'ordre de 1 voiture en autopartage pour le remplacement de 5 à 8 voitures personnelles[5]. Le principal atout de l'autopartage est donc de réduire le nombre de véhicules individuels stationnés, notamment dans les quartiers résidentiels. D'après l'exposé des motifs, les véhicules privés au Luxembourg sont en moyenne à l'arrêt 95% du temps et se déplacent donc uniquement 5% du temps.

Le Projet prévoit le droit pour les autorités compétentes, à savoir les communes, de réserver et de signaler des parties de la voie publique au stationnement des véhicules partagés mis à disposition par un opérateur. Les communes peuvent, si elles le souhaitent, réserver cet usage de la voie publique à un opérateur d'autopartage particulier à condition que ce dernier dispose d'une concession d'autopartage[6] pour les parties de la voirie concernées. Le Projet prévoit par ailleurs qu'en cas de contrepartie de l'usage exclusif de la voie publique dédiée, les communes peuvent demander à l'opérateur une taxe communale.

Les places de stationnement réservées aux véhicules en autopartage seront signalées par des marquages spécifiques arrêtés par règlement grand-ducal.

Afin de pouvoir exercer une activité d'opérateur d'autopartage dans le contexte de la future loi, un agrément spécifique doit être délivré par le Ministre ayant la circulation routière dans ses attributions. Afin de se voir délivrer cet agrément, l'opérateur doit remplir plusieurs conditions (article 5, paragraphe 2 du Projet) :

- disposer d'une personnalité juridique propre,
- être autorisé à prester un service de location de véhicules automobiles légers sans chauffeur,
- offrir un service non discriminatoire, avec des conditions commerciales publiées de façon claire et transparente, et
- répondre aux conditions d'exploitation et critères de qualité déterminés par voie de règlement grand-ducal.

La Chambre de Commerce s'interroge quant à cette dernière condition (notamment les critères de qualité), qui ne lui semble pas bénéficier d'une précision suffisante et par conséquent est source d'insécurité juridique.

---

conducteur. Alors qu'en termes de politique de mobilité, l'intérêt du covoiturage est de réduire le nombre de véhicules en mouvement et donc la congestion routière et la pollution atmosphérique (plusieurs personnes effectuent le même trajet dans un seul véhicule plutôt qu'avec plusieurs véhicules), l'intérêt de l'autopartage est de réduire le nombre de voitures stationnées, en particulier dans les quartiers résidentiels. »

[4] Lien vers les études citées par le Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

[5] Lien vers l'étude de l'Ademe

[6] Étant donné le caractère public des places réservées, leur attribution à une société privée doit être faite de façon transparente et non discriminatoire, c'est pourquoi la définition de la « concession d'autopartage » fait référence aux lois en matière de concessions respectivement de marchés publics actuellement en vigueur.

La Chambre de Commerce approuve le Projet quant à son principe visant à encourager le système de *carsharing*. Elle y voit en effet plusieurs avantages : à moyen ou long terme, ce système pourrait permettre de réduire la surface réservée aux places de parking privées, notamment dans les centres urbains. Alors que le foncier disponible au Luxembourg est limité, ce gain serait non négligeable et pourrait servir à l'aménagement d'autres installations favorisant la mobilité douce, notamment des pistes cyclables. Ce système pourra aussi encourager un maximum de personnes à utiliser des transports multimodaux, notamment les transports en commun ou le vélo, et donc concourir à la réduction des gaz à effet de serre par le renoncement à la voiture privée individuelle.

* * *

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de loi sous avis, sous réserve de la prise en compte de son observation relative à la sécurité juridique concernant les conditions d'octroi de l'agrément ministériel qui lui paraissent trop imprécises.

LNI/DJI