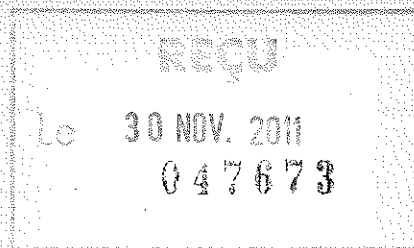


Recu le 30/11/2011  
047672

# Étude de faisabilité sur le carsharing



Luxembourg - Étude sur cinq communes : Aubange,  
Batogne, Libramont-Chevigny, Marche-en-Famenne,  
Virton.



Optimobil Wallonie

du Douaire, 6  
Stignies

## Table des matières

Contents .....	Error! Bookmark not defined.
I. Introduction au carsharing.....	3
Qu'est-ce que le carsharing?.....	3
Cambio :.....	3
1. Origine .....	3
2. Utilisation .....	3
3. Avantages.....	4
Carsharing privé (Autopia) : .....	4
1. Qu'est-ce que le carsharing privé ?.....	4
2. Autopia : qu'est-ce que c'est ?.....	4
3. Avantages.....	5
II. Rapport par commune .....	6
Aubange .....	6
a. Géographique.....	6
b. Sociodémographique .....	6
c. Economique.....	6
d. Mobilité .....	7
Conclusion .....	8
Libramont-Chevigny .....	10
a. Géographique.....	10
b. Sociodémographique .....	10
c. Economique.....	10
d. Mobilité .....	11
Conclusion .....	12
Bastogne.....	14
a. Géographique.....	14
b. Sociodémographique .....	14
c. Economique.....	14
d. Mobilité .....	14
Conclusion .....	16
Marche-en-Famenne.....	17
a. Géographique.....	17
b. Sociodémographique .....	17

c. Economique.....	17
d. Mobilité .....	17
Conclusion .....	19
Virton.....	21
a. Géographique.....	21
b. Sociodémographique .....	21
c. Economique.....	21
d. Mobilité .....	21
Conclusion .....	23

## I. Introduction au carsharing

### Qu'est-ce que le carsharing?

Le carsharing est un système de partage permettant l'utilisation d'une voiture de manière commune. Quelle que soit son approche, le carsharing permet à plusieurs personnes de partager un ou plusieurs véhicules tout en évitant la possession même de ces véhicules. Les utilisateurs peuvent donc bénéficier d'une voiture lorsqu'ils en ont besoin tout en évitant ou en partageant les frais liés à sa possession (achat, entretien, nettoyage, assurances,...).

Il existe plusieurs systèmes de carsharing répondant à des besoins différents : cambio, carsharing privé (Autopia, ...)

### Cambio :

Cambio carsharing est un système de location qui permet aux utilisateurs de disposer de voitures à différents endroits du centre-ville lorsqu'ils en ont besoin, pour se rendre à des endroits moins accessibles par les transports publics, pour faire leurs courses hebdomadaires, ou autres petites tâches qu'il est plus facile de réaliser avec un véhicule. Le carsharing offre ainsi une complémentarité aux transports en commun.

Les membres du carsharing paient un abonnement mensuel qui leur permet de réserver une voiture. Les réservations peuvent se faire par Internet ou par téléphone (service accessible 24h/24), à l'avance ou en dernière minute. Les affiliés décident du temps de location et paient ensuite un tarif selon la durée de réservation et le nombre de kilomètres parcourus.

#### 1. Origine

Le système est originaire d'Allemagne et de Suisse, où il est né de l'initiative de quelques voisins qui souhaitent partager leurs voitures de manière informelle. Depuis, le système a évolué pour répondre de manière efficace aux demandes des clients. Le carsharing est arrivé en Belgique en 2002, avec l'ouverture de la première station *cambio* à Namur. Depuis, le carsharing ne cesse de croître et a atteint cette année 12.500 utilisateurs. Aujourd'hui, les voitures partagées *cambio* sont présentes dans de nombreuses villes wallonnes : Namur, Liège, Charleroi, Mons, Ottignies, Louvain-le-Neuve, Arlon et Ciney.

#### 2. Utilisation

Concrètement, les voitures partagées sont localisées en ville, à une distance accessible à pieds pour les utilisateurs (soit près d'une gare, soit aux centres villes). Les membres réservent une voiture en précisant la station à laquelle ils souhaitent l'emprunter. L'ordinateur central transmet alors les coordonnées de la réservation à l'ordinateur de bord de la voiture choisie, le client se rend à la station et ouvre la voiture grâce à une carte magnétique. Il introduit ensuite son code pin pour avoir accès aux clefs. La location peut commencer, l'ordinateur enregistre les données d'utilisation qui serviront à la facturation. Chaque voiture est munie d'une carte carburant avec un code spécifique correspondant, le client peut donc faire le plein aux frais de l'opérateur. Lorsque la réservation est terminée, le client rapporte la voiture à son emplacement.

### 3. Avantages

Ce système offre différents avantages : Il favorise une utilisation plus rationnelle de la voiture, on constate en effet que les utilisateurs du carsharing renoncent à utiliser la voiture pour des trajets réalisables à pieds ou accessibles par d'autres transports en commun. D'autre part, les voitures partagées libèrent de l'espace de stationnement, une voiture est partagée entre +/- 30 utilisateurs, si ceux-ci renoncent à leur voiture personnelle, de nombreuses places de parking sont ainsi libérées.

Le carsharing présente également de nombreux avantages aux utilisateurs, il leur garanti d'avoir, comme on vient de le voir, toujours un emplacement réservé. Grâce à ce système, l'utilisateur peut calculer exactement le montant qu'il paie pour l'utilisation d'une voiture, il ne doit plus se soucier de calculer les différents frais d'amortissement et d'entretien d'une voiture privée. Si l'utilisateur réalise de courts trajets, cela lui coûtera moins cher que d'avoir son propre véhicule. L'entretien de la voiture est réalisé par l'opérateur, les véhicules sont toujours en bon état, les véhicules *cambio* sont récents et muni d'un filtre à particules.

Les voitures partagées constituent une solution de déplacement alternative, respectueuse de l'environnement.

### Carsharing privé (Autopia) :

#### 1. Qu'est-ce que le carsharing privé ?

Le carsharing privé est un système de partage de voitures entre particuliers. Dans ce système, il s'agit par exemple d'une personne privée souhaitant amortir et rentabiliser son véhicule en le mettant à disposition de personnes de son entourage plus ou moins proche (famille, voisins,...). Au contraire de *cambio*, le partage de véhicule s'organise entre les différents utilisateurs et ce sans ordinateur de bord ou toute autre technologie disponible chez *cambio*.

Deux solutions sont possibles afin de rentabiliser un véhicule.

- Soit une personne en possession de son propre véhicule décide de le mettre à disposition d'autres utilisateurs.
- Soit un groupe préalablement établi peut décider de se partager l'achat d'un véhicule (diminution des frais d'achat) et d'ensuite le mettre à disposition de ce même groupe.

Ces deux solutions offrent un partage des coûts d'un véhicule et une meilleure rentabilité de ce même véhicule.

Comparé au système proposé par *cambio*, le carsharing privé résulte principalement d'une organisation informelle qui induit un contact entre les divers participants et le transfert des clefs de main à main ou par un système mis en place entre les utilisateurs. Evidemment, l'opérateur Autopia offre tout le support ainsi que l'assistance nécessaire au bon déroulement du partage du véhicule.

#### 2. Autopia : qu'est-ce que c'est ?

Proposé à partir de 2012 par l'ASBL Taxistop, Autopia est un système d'appui au carsharing privé dans un objectif de développement durable et dans le respect de l'environnement.

L'opérateur soutien et aide les membres et personnes intéressées par le carsharing privé. Elle facilite les négociations et rapports entre les partenaires de carsharing, rend le système le plus efficace

possible en aidant les volontaires à le développer dans leur quartier ou encore en soutenant la gestion quotidienne du carsharing local, comme la répartition des réservations et le maintien du système dans les quartiers.

### 3. Avantages

Comme énoncé dans les deux points précédents, l'avantage principal réside dans le partage et la diminution des coûts d'achat et d'utilisation de véhicule.

Le carsharing privé offre une possibilité de carsharing aux personnes ne bénéficiant pas du service offert par cambio dans les centres villes. Il offre également une solution de mobilité à certaines personnes nécessitant de temps à autre d'une voiture et ne pouvant se permettre l'achat d'un véhicule personnel.

Pour terminer, le système proposé par Autopia permet aux différents utilisateurs de bien connaître l'identité de leurs partenaires de carsharing, facilitant dès lors son organisation.

## II. Rapport par commune

À la demande de la Province du Luxembourg, une étude de faisabilité a été commandée pour analyser les possibilités de carsharing dans cinq communes dont Aubange, Bastogne, Libramont-Chevigny, Marche-en-Famenne et Virton.

L'étude a été réalisée dans chacune des cinq communes afin d'évaluer la situation et les possibles problèmes de mobilité rencontrés et de déterminer si l'installation d'un système de carsharing est pertinente.

### Aubange

#### a. Géographique

La commune d'Aubange est étalée sur le village d'Aubange et d'Athus. Le centre administratif et communal se trouve sur l'entité d'Athus.

Comme pas mal de communes de la Province du Luxembourg, Aubange est une commune très étendue, composée de plusieurs petits villages, sans grand centre-ville et rues urbaines et commerciales.

Aubange se situe à la frontière franco-luxembourgeoise, ce qui fait d'elle un lieu de transit pour les déplacements vers le Grand-Duché du Luxembourg.

La commune est traversée par la nationale 88 permettant l'accès direct au Grand-Duché du Luxembourg.

La commune ne possède pas vraiment de centre-ville ou zone commerciale importante, seuls quelques commerces sont disposés le long de la N88.

#### b. Sociodémographique

Au 03/08/2011, la commune possède un total de 15.930 habitants répartis en différents petits villages. Le centre compte +/- 3.050 habitants. La densité de population du centre est de +/- 336,3 hab/km<sup>2</sup>.

La croissance démographique, qui correspond à la croissance moyenne nationale et régionale, reste largement en-dessous de la croissance moyenne de la Province du Luxembourg.

#### c. Economique

À l'heure actuelle, le nombre d'emplois salariés se situe en-dessous des moyennes nationale et régionale, depuis 2005 elle tend progressivement à rattraper cet écart. Cependant, le niveau d'emplois salariés reste nettement en deçà de la moyenne de la Province du Luxembourg. Entre 1990 et 2007, Aubange enregistre une progression de 12,1% du nombre de salariés alors que le nombre d'indépendants diminue de 11,4%

Selon une étude réalisée sur base des revenus de 2006, la commune d'Aubange reste dans la bonne moyenne luxembourgeoise.

La commune d'Aubange compte plusieurs zonings industriels éparpillés un peu partout.

#### d. Mobilité

- **SNCB :**

La gare SNCB située à Athus ne possède que la ligne 165 (Libramont - Rodange – Arlon), avec une moyenne de 22 passages par jour aller-retour. Le village d'Aubange comprend également sa gare, mais seule celle d'Athus peut être considérée comme gare principale de la commune.

- **TEC :**

*En nombre d'abonnés payants qui ont la localité comme destination et origine :*

Athus : 646 (372 vers et 274 de Athus) :

12-18 ans : 457 (71%)

18-24 ans : 133 (20%)

24-44 ans : 25 (4%)

44-65 ans : 31 (5%)

Lignes TEC :

72	St-Léger-Baranzy-Athus-Turpange-Arlon
73	St-Léger-Differt-Athus
75	Athus-Longwy
76/1	Rachecourt-Athus-Messancy-Differt
76/4	Athus-Guerlange-Athus
83	St-Mard-Virton-Aubange-Luxembourg
85	Differt-Athus-Dippach-Luxembourg
86	Arlon-Rodange
167a	Arlon-Athus-Virton
1011	Liège-Athus

De manière générale, la fréquence des différentes lignes est adaptée en fonction des heures de pointe. Le réseau TEC est donc adapté à une utilisation restreinte, pratique et de subsistance qui ne permet pas une circulation libre et permanente au sein de la commune et en direction des localités voisines.

⇒ Suite à l'analyse des transports en commun disponibles à Athus et Aubange, nous comprenons qu'il est très difficile de s'y déplacer librement sans voiture privée. Surtout dans le cas des habitants des villages avoisinants qui ne peuvent facilement se rendre au centre sans leur propre véhicule.

- **Embouteillages, encombrements :**

La commune n'étant principalement traversée que par la N88, axe important en direction du Grand-Duché du Luxembourg, seule cette voie semble sujette aux encombrements routiers.

La N88 rencontre des problèmes de circulation durant les heures de pointe :

⇒ Le matin dans les environs de 08h00, durant +/- 1 à 2 heures.

⇒ Le soir entre 17 et 18h.

Le reste du temps la commune ne connaît pas de perturbations avec une circulation fluide sans grande densité.

- **Parkings :**

Le contrôle des zones bleues est passé de la police à l'administration communale. Ne pouvant assurer ce contrôle, les zones bleues seront prochainement retirées.

Cette volonté est également dûe au fait qu'il n'y a pas vraiment de problème de saturation de parking. Seule la N88 peut en être sujette, mais de manière relativement ponctuelle et ne posant pas de gros problèmes à la commune elle-même.

- **Taux d'immatriculation, possession de véhicules :**

Chiffres selon la DIV :

- Tout type de véhicules (voitures, remorques,...) = 9.246 immatriculations
- Uniquement véhicules privés = 7.927 véhicules privés

Soit près de 50% de la population globale possède un véhicule privé (comparaison population globale et immatriculation véhicules privés).

Maintenant, si on compare le taux d'immatriculation à la population en âge de conduire, soit 12.392 habitants et 7.927 véhicules, on s'aperçoit que +/- 60% de la population en âge de conduire possède un véhicule privé. Ce qui confirme un haut taux de possession de la voiture.

Par ces chiffres, nous constatons que la grosse majorité de la population possède un véhicule. En effet, il est presque impossible de s'y déplacer sans voiture étant donné la géographie locale et le manque de transports en commun.

## Conclusion

Suite au recueil et à l'analyse des différentes informations, nous pouvons maintenant tirer quelques conclusions.

### *Cambio :*

Nous pouvons affirmer que la commune d'Aubange ne soit pas propice à l'installation d'un système tel que cambio. En effet, plusieurs critères indispensables au système ne sont pas réunis :

- Peu de population au centre-ville
- Faible densité d'habitation
- Centre composé principalement que d'un seul grand axe (N88)
- Peu d'encombres routiers
- Pas de saturation de parking
- Faible desserte en transport en commun (TEC et SNCB)
- Possession de véhicules privés élevée et indispensable

Ces différents éléments nous amène à affirmer que l'instauration de cambio à Aubange ne serait ni intéressant pour la population, la commune et pour l'opérateur lui-même.

*Pistes de travail :*

Cependant, si le système proposé par cambio ne semble pas adéquat à la commune, cela ne signifie pas non plus que le carsharing ne puisse pas être envisagé. En effet, la solution du carsharing privé pourrait être envisagée en collaboration avec Taxisstop et le service Autopia. Ce type de carsharing privé et de proximité pourrait en effet apporter des solutions plus adaptées aux problèmes rencontrés par la commune d'Aubange.

## Libramont-Chevigny

### a. Géographique

La commune de Libramont-Chevigny est le résultat d'une fusion entre plusieurs anciennes communes. Ce point nous indique que Libramont est relativement étendue. Elle possède néanmoins un centre situé à Libramont où l'on peut retrouver pas mal d'activités économiques, notamment avec plusieurs bureaux à proximité de la gare, les bureaux de L'Oréal ou encore une grande zone commerciale.

Libramont se situe au centre de la Province du Luxembourg, le long de l'E411, sur le trajet Bruxelles-Namur-Luxembourg.

### b. Sociodémographique

La commune compte un total de 10.540 habitants répartis en différents petits villages. Le centre compte +/- 3.741 habitants. La densité de population au centre est de +/- 383 hab/km<sup>2</sup>.

La croissance démographique de Libramont est nettement plus élevée que les moyennes régionale et nationale, mais également que la moyenne Provinciale. La croissance de la population est le résultat de grand développement économique de la commune.

### c. Economique

Comme au niveau démographique, la commune est aussi économiquement au-dessus des différentes moyennes. En effet, la croissance du nombre d'emplois salariés est en constante augmentation et supérieure aux moyennes nationale, régionale et provinciale. Il est en est de même pour le travail indépendant, qui ici suit la même progression que la moyenne nationale. Ces résultats nous montrent bien que la commune est en constante évolution économique.

À l'heure actuelle, la commune de Libramont continue de développer son centre avec divers projets immobiliers et professionnels. Si la commune possède déjà le WalExpo qui accueille la grande foire agricole, la construction d'un WalExpo 2 est en cours. Ce nouveau centre devrait accueillir bon nombre d'évènements avec pour objectif d'attirer 1 million de visiteurs par an. La commune lance également plusieurs projets immobiliers, notamment un avec la Wallonie ou encore avec différents investisseurs privés. Dans les années et les mois à venir, plusieurs lotissements et bureaux verront le jour et ce principalement à proximité de la gare.

Le centre de Libramont est également un centre attractif pour les villages voisins grâce à son cinéma, sa bibliothèque et surtout sa zone commerciale située à la périphérie du centre et possédant de nombreux magasins. Cette activité économique est principalement située le long de la R826, grand axe traversant le centre-ville. Une étude a d'ailleurs été réalisée afin de déterminer d'où provient le public du cinéma et de la bibliothèque.

De plus, la commune possède un grand hôpital en extension, les plus grand bureaux L'Oréal du continent, plusieurs zonings industriels et différentes écoles, allant des primaires aux études supérieures. La ville accueille un grand nombre d'étudiants.

#### d. Mobilité

- **SNCB :**

La gare SNCB se situe au centre de Libramont, à proximité des bureaux, lotissement et magasins. Trois lignes de trains passent par cette gare, dont la ligne 162 : Bruxelles – Luxembourg. Cette ligne est un axe important dans le trafic ferroviaire.

La gare accueille près de 3.000 voyageurs par jour. La ligne 162 a une fréquence d'un train par heure dans une direction.

- **TEC :**

*En nombre d'abonnés payants qui ont la localité comme destination et origine :*

Libramont : 888 (600 vers et 288 de Libramont)

12-18 ans : 555 (63%)

18-24 ans : 256 (29%)

24-44 ans : 48 (5%)

44-65 ans : 29 (3%)

Lignes TEC :

8	Bouillon-Libramont
27	Libramont-Marbehan
27/2	Neufchâteau-Respelt-Tronquoy-Libramont
40	Bouillon-Bertrix
51	Amberloup-Ste-Ode-St-Hubert-Libramont
56	Libramont-Habay-Arlon
61	Redu-Libramont
77/1	Circuit du Wisbeley
77/2	Circuit du Serpont
77/3	Circuit du Blancheau
77/4	Circuit de Neuvillers
162b	Libramont-Jemelle
163b	Libramont-Bastogne

Les lignes les plus actives effectuent entre 11 et 19 départs par jour. Cependant, la plupart des bus sont adaptés en fonction des heures de pointe et de la sortie des classes.

⇒ Suite à l'analyse des transports en commun disponibles à Libramont, nous constatons que plusieurs grandes lignes permettant de rejoindre Bertrix ou Bastogne sont disponibles avec une certaine fréquence. Il est également important de noter que Libramont accueille le bureau central du TEC pour la Province du Luxembourg, Libramont est donc le centre TEC de la Province. Cependant, la fréquence des différentes lignes reste encore relativement faible et ne constitue pas un grand réseau comme nous pourrions le retrouver dans les centres villes tels que Namur ou Liège.

- **Embouteillages, encombrements :**

La commune de Libramont se trouve à proximité du croisement entre la RN826 (Bertrix-Libramont-Bastogne) et la N40 (Arlon-Dinant). Ces deux grands axes sont principalement encombrés durant les heures de pointe et sorties de classe. Ces embouteillages ont un impact direct sur la circulation au centre de Libramont et principalement sur la RN826 traversant le village.

Problèmes de circulation durant les heures de pointe :

- ⇒ Le matin dans les environs de 08h00, durant +/- 1 heure.
- ⇒ Le soir entre 16h30 et 18h30.

Le reste du temps la commune ne connaît pas de perturbations avec une circulation fluide.

- **Parkings :**

Libramont connaît plusieurs zones de parkings encombrées. La saturation de parking se situe le long de la RN826 au centre-ville, autour des écoles et principalement au parking de la gare. Dans ces zones-ci, les conducteurs se doivent d'exploiter tous les espaces disponibles, ce qui entraîne du parking « sauvage » (long de la route, dans l'herbe,...)

- **Taux d'immatriculation, possession de véhicules :**

Chiffres selon la DIV :

- Tout type de véhicules (voitures, remorques,...) = 8.042 immatriculations
- Uniquement véhicules privés = 5.934 véhicules privés

Soit près de 50% de la population globale possède un véhicule privé (comparaison population globale et immatriculation véhicules privés).

Maintenant, si on compare le taux d'immatriculation à la population en âge de conduire, soit 8.105 habitants et 5.934 véhicules, on s'aperçoit que +/- 65% de la population en âge de conduire possède un véhicule privé.

Par ces chiffres, nous constatons que la grosse majorité de la population possède un véhicule. En effet, malgré la desserte des transports en commun, Libramont n'échappe pas au fait qu'il est compliqué de se déplacer sans véhicule privé en Province du Luxembourg.

## Conclusion

Suite au recueil et à l'analyse des différentes informations, nous pouvons maintenant tirer quelques conclusions.

### *Cambio :*

Nous pouvons affirmer que la commune de Libramont pourrait, selon certaines conditions accueillir le système cambio. Suite aux exemples de villes telles que Ciney ou Arlon, nous pouvons conclure qu'un certain nombre de critères indispensables sont réunis :

- Relative bonne desserte de bus TEC
- Passage de la ligne de train Bruxelles-Luxembourg
- Grande zone commerciale, pôle culturel et évènementiel (WalExpo,...)

- Ville étudiante, bon développement économique (sociétés,...)
- Saturation de parking et encombrements routiers
- Evolution constant de la population et également de la commune grâce à divers projets économiques et sociaux.

Ces quelques points, et grâce aux exemples de Ciney et Arlon, nous pouvons affirmer que cambio pourrait être implanté à Libramont. Cependant, cette installation doit faire l'objet d'une grande volonté des autorités locales en concertation avec l'opérateur de carsharing et selon plusieurs conditions qu'il y aura lieu d'établir dans le cadre d'une convention entre les deux parties.

*Autres possibilités :*

Par ailleurs, les autorités communales pourraient également s'intéresser au carsharing privé comme proposé par Taxistop avec le service Autopia. Ces solutions pourraient, en effet, être plus appropriées dans certaines situations. Selon la volonté des autorités communales, un contact peut être établi avec l'opérateur.

## Bastogne

### a. Géographique

A l'instar des communes voisines, Bastogne est composé d'un regroupement d'anciennes communes comme Savy ou Longvilly et s'étend donc sur un assez grand territoire. La commune se situe également à la frontière Luxembourgeoise.

Reconnue pour son histoire, la commune de Bastogne peut être considérée comme un pôle touristique de la Province du Luxembourg. Cet aspect est également renforcé grâce à sa proximité avec la nationale 4 et l'autoroute E25 reliant les Pays-Bas et le Grand-Duché du Luxembourg en passant par Liège.

Bastogne possède un centre-ville relativement développé et dynamique avec un carrefour central donnant sur diverses rues commerciales ou encore lieux culturels et historiques.

### b. Sociodémographique

Au 1<sup>er</sup> janvier 2011, Bastogne recense 15.055 habitants dont 8.687 proviennent du centre-ville. La densité de population au sein de la commune est de +/- 83 hab/km<sup>2</sup>.

La croissance démographique de Bastogne est nettement plus élevée que les moyennes régionale et nationale, mais également que la moyenne Provinciale.

### c. Economique

Le niveau du taux d'emploi de Bastogne se situe au-dessus des moyennes provinciales, régionales et nationales. Cette évolution semble constante depuis les années 90 et continuer de creuser son écart. Seul le travail indépendant semble correspondre et suivre les autres moyennes.

A l'instar de Libramont, Bastogne accueille également divers projets immobiliers et commerciaux comprenant plusieurs grandes enseignes.

### d. Mobilité

- **SNCB :**

La gare SNCB constitue l'un des gros problèmes de mobilité à Bastogne. En effet, il n'y a pour l'instant aucun train s'arrêtant à Bastogne. Selon la SNCB, une réouverture serait prévue, mais aucune date ni certitude ne peut être donnée. Les navetteurs actuels peuvent dès lors prendre un bus spécialement prévu pour l'absence de trains, permettant alors aux désireux de rejoindre d'autres gares voisines actives.

- **TEC :**

Le TEC constitue également un problème pour Bastogne. Malgré la densité de population et l'activité du centre, seul l'office du tourisme fait office de relais pour le TEC. S'il est possible pour ce bureau d'effectuer quelques tâches (abonnement basique, cartes TEC,...), il ne peut cependant pas permettre un service complet tel que les « Maison du TEC » peuvent le faire. Cette situation pose pas mal de problèmes notamment pour des abonnements spécifiques

ou services complémentaires proposés par le TEC. Les habitants sont alors obligés d'aller au centre TEC le plus proche, ce qui leur impose une route de près de 30 minutes en voiture.

*En nombre d'abonnés payants qui ont la localité comme destination et origine :*

Bastogne : 1.688 (743 vers et 945 de Bastogne)  
 12-18 ans : 1.296 (77%)  
 18-24 ans : 317 (19%)  
 24-44 ans: 31 (2%)  
 44-65 ans: 44 (2%)

Lignes TEC :

1	Marche-Bastogne
1/2	Salle-Flamierge-Bastogne
2	Bastogne-Martelange-Fauvillers
2/2	Bastogne-Villers-la-Bonne-Eau
17	Houffalize-Bertogne-Bastogne
17/2	Bastogne-Marvie
18	Bastogne-Houffalize-Montleban
80	Bastogne-Arlon-Luxembourg
88	Bastogne-Namur
89	Bastogne-Houffalize-Gouvy-Vielsalm
163b	Libramont-Bastogne
163b/1	Bras-Wardin-Bastogne
163b/4	Bastogne-Wardin-Mageret-Bastogne
163b/5	Bastogne-Mageret-Wardin
163c	Bastogne-Houffalize-Gouvy
163d	Gouvy-Tavigny-Bastogne
413	Bastogne-Neufchâteau
413/2	Juseret-Traimont-Sibret-Bastogne
1011	Liège-Athus

Si Bastogne comprend plusieurs lignes de bus, la plupart d'entre elles sont prévues et organisées en fonction des heures de pointe. En dehors de ces horaires et surtout les week-ends, il est impossible de se déplacer en bus au sein de la commune.

⇒ Suite à l'analyse des transports en commun disponibles à Bastogne, nous comprenons qu'il est très difficile de s'y déplacer librement sans voiture privée. Surtout dans le cas des habitants des villages avoisinants qui ne peuvent facilement se rendre au centre sans leur propre véhicule.

- **Embouteillages, encombrements :**

Très dynamique, le centre-ville de Bastogne est quotidiennement sujet aux embouteillages lors des heures de pointe.

- ⇒ Le matin entre 8h et 9h
- ⇒ Le soir entre 15h30 et 17h

Le reste du temps, la commune a une circulation fluide et sans encombre, à l'exception du centre-ville et du carrefour central qui possède une circulation relativement dense mais sans réels encombrements.

- **Parkings :**

Seul le centre-ville possède une certaine densité de parking. Dans les zones et rues commerciales, il est assez difficile de trouver une place libre. La rotation de parkings est assurée grâce aux zones bleues et aux horodateurs, massivement présents dans la zone centrale de la ville. Cependant, plusieurs parkings libres et gratuits sont ouverts aux alentours du centre névralgique de Bastogne.

- **Taux d'immatriculation, possession de véhicules :**

Chiffres selon la DIV :

- Tout type de véhicules (voitures, remorques,...) = 10.544 immatriculations
- Uniquement véhicules privés = 8.179 véhicules privés

Plus de 50% de la population globale possède un véhicule privé (comparaison population globale et immatriculation véhicules privés).

Par ces chiffres, nous constatons que la grosse majorité de la population possède un véhicule. En effet, il est presque impossible de s'y déplacer sans voiture étant donné la géographie locale et les problèmes rencontrés au niveau de la gare SNCB et du TEC.

## Conclusion

Suite à l'analyse de la situation, il s'avère que la ville de Bastogne n'est pas adéquate à l'instauration du système cambio, à savoir les éléments suivants:

- un problème majeur avec le manque de desserte de transport public
- absence d'un bureau TEC officiel
- inactivité de la gare SNCB

Comme expliqué précédemment, la complémentarité avec les transports en commun est indispensable pour le bon fonctionnement du système cambio au centre-ville. De par ce point nous pouvons donc affirmer qu'il pour l'instant impossible pour cambio de venir s'installer à Bastogne.

## Pistes de travail :

Cependant, comme expliqué pour d'autre commune de la Province du Luxembourg, d'autres possibilités de carsharing pourraient apporter certaines solutions à la ville de Bastogne. Si la commune le souhaite, elle pourrait entrer en contact avec un opérateur de carsharing privé tel que Taxistop qui propose le service Autopia. Ce système pourrait apporter une solution plus ciblée à une partie de la population locale et recherche de solution pour leur mobilité.

## Marche-en-Famenne

### a. Géographique

La commune de Marche-en-Famenne est également le résultat d'une fusion entre différentes communes et donc très étendue avec différents villages aux alentours du centre de Marche. A l'instar de Libramont, la commune possède un centre névralgique relativement développé à Marche-en-Famenne avec divers pôles d'activités et commerciaux.

Marche se situe à proximité de la E411 et à l'intersection de la N4, N86 et E46. Ces connexions lui permettent d'être un centre de passage autoroutier important.

### b. Sociodémographique

La commune compte un total de 17.353 habitants répartis en différents petits villages. Le centre compte +/- 6.400 habitants.

La croissance démographique de Marche est identique à l'évolution globale de la Province et reste donc largement supérieure à la croissance régionale et nationale.

### c. Economique

La croissance économique de la commune est également en constante évolution avec une croissance supérieure à la moyenne provinciale, régionale et nationale. C'est en effet le cas avec le nombre d'employés salariés au-dessus des autres moyennes et à moindre échelle le nombre de travailleurs indépendants qui restent dans la moyenne supérieure. Ces résultats montrent bien l'évolution économique et générale de la commune tirée par divers projets et aménagements du territoire.

Tout comme Libramont, la ville de Marche-en-Famenne peut être considérée comme un centre attractif par ses diverses activités locales (cinéma, bibliothèque, restauration,...) et son centre économique (centre piétonnier et zoning commerciaux à proximité). Marche-en-Famenne est également un pôle d'activités économiques avec différentes entreprises et génératrices d'emplois.

Par contre, contrairement à Libramont, la commune ne peut être considérée comme étudiante. En effet, Marche ne comprend que quelques écoles secondaires mais aucune de type supérieur et universitaire.

### d. Mobilité

- **SNCB :**

La situation de la gare reste un point faible. En effet, la gare du centre de Marche ne draine que peu de voyageurs avec une ligne de trains considérée comme mineure. Cependant, Marche repose essentiellement sur la gare de Marloie, gare traversée par l'importante ligne 162 (Bruxelles – Luxembourg). Celle-ci se situe à 5 minutes en voiture du centre de Marche-en-Famenne.

- **TEC :**

*En nombre d'abonnés payants qui ont la localité comme destination et origine :*

Marche : 1247 (808 vers et 439 de Marche)

12-18 ans : 987 (79%)

18-24 ans : 209 (17%)

24-44 ans : 22 (2%)

44-65 ans : 29 (2%)

Lignes TEC :

1	Marche-Bastogne
11/2	Marloie-Melreux
11/4	Marloie-Waha-Marche-Marloie
11/6	Samrée-Beffe-Marloie
11/7	Circuit des Ecoles de Bourdon et Hotton
11/9	Circuit des Rocailles et IMP de Marloie
15	La Roche-Lignièrès-Marche-Marloie
15/4	Marche-Les Fourches- Marloie
88	Bastogne-Namur
98	Havelange-Marche
162a	Marloie-Aye
162a/2	Marloie-Heure-Noiseux
162a/3	Marloie-Noiseux-Melreux
162a/4	Sinsin-Marche
420	Aye-Jemelle-Nassogne
424	Rochefort-Marche-Aye
11B	Proxibus La Roche
11D	Proxibus Nassogne
11F	Proxibus Marche

La plupart des bus sont adaptés en fonction des heures de pointe et de la sortie des classes.

⇒ Suite à l'analyse des transports en commun, nous remarquons que Marche-en-Famenne dispose d'un bon nombre de lignes TEC, mais pour la plupart prévues et organisées en fonction des heures de pointe et du rythme scolaire. De plus, si la gare de Marloie draine un bon nombre de voyageurs ferroviaires, la gare n'est restée pas moins assez éloignée du centre-ville et du pôle économique. Donc de par sa gare de Marloie et son nombre de lignes, on peut considérer que Marche reste bien desservie pour la Province du Luxembourg, mais rencontre un problème de proximité avec la gare de Marloie et de fréquence avec les bus TEC.

• **Embouteillages, encombrements :**

En matière d'embouteillages, la ville de Marche n'échappe pas à la règle des heures de pointe. En effet, l'axe central se voit ralenti chaque matin et soir aux heures d'arrivée et de départ. L'axe central de Marche est actuellement en travaux afin de rénover et améliorer les installations routières et par ailleurs fluidifier le trafic courant.

Le reste du temps, la commune ne connaît pas de perturbations avec une circulation fluide.

- **Parkings :**

La commune ne connaît de véritables problèmes de parking qu'au niveau de la gare (Marloie). Pour le reste, une bonne rotation des parkings est assurée et aucun encombrement majeur n'est à signaler.

- **Taux d'immatriculation, possession de véhicules :**

Chiffres selon la DIV :

- Tout type de véhicules (voitures, remorques,...) = 11.611 immatriculations
- Uniquement véhicules privés = 7.673 véhicules privés

Soit un peu moins de 50% de la population globale possède un véhicule privé (comparaison population globale et immatriculation véhicules privés).

Par ces chiffres, nous constatons que la grosse majorité de la population possède un véhicule. Comme Libramont, malgré la desserte des transports en commun, marche n'échappe pas au fait qu'il est compliqué de se déplacer sans véhicule privé en Province du Luxembourg.

## Conclusion

Suite au recueil et à l'analyse des différentes informations, nous pouvons maintenant tirer quelques conclusions.

### *Cambio :*

Suite à l'analyse et aux exemples de villes telles que Ciney ou Arlon, nous constatons que Marche-en-Famenne regroupe plusieurs critères nécessaires à l'installation de cambio, mais comporte également l'un ou l'autre désavantages important pouvant poser problème à ce type de système.

### Avantages :

- Nombre de lignes TEC
- Passage de la ligne de train Bruxelles-Luxembourg (proximité de la gare à analyser)
- Zone commerciale, pôle attractif, culturel et événementiel
- Ville étudiante, bon développement économique (sociétés,...)
- Evolution constant de la population et également de la commune grâce à divers projets économiques et sociaux.

### Désavantage :

- Eloignement de la gare SNCB du centre de Marche-en Famenne
- Fréquence des bus TEC

Si Marche rassemble plusieurs critères favorables à l'installation du système cambio, sa distance avec la gare de Marloie (gare principale) représente un désavantage notable dans le bon fonctionnement du système de carsharing proposé par cambio. Il y aurait donc peut être la possibilité d'y installer le

système cambio, mais de manière réfléchie, selon des critères strictes à établir en collaboration étroite avec l'opérateur cambio et après une enquête réalisée auprès de la population locale.

*Autres possibilités :*

Comme pour les autres villes, l'opportunité du carsharing privé proposé par Taxistop avec le système Autopia reste de mise. Cette solution serait probablement un bon compromis, voir une meilleure solution dans certains cas.

## Virton

### a. Géographique

À l'instar des autres communes de la Province du Luxembourg, la commune de Virton est relativement étendue et composé de plusieurs petits villages, mais possède néanmoins un petit centre-ville où sont regroupées toutes les instances administratives.

Non loin d'Aubange, la ville de Virton se situe à la frontière française. Il s'agit de la ville belge la plus au Sud du pays.

Cependant, elle ne génère pas trop de trafic transfrontalier étant donné que celle-ci ne soit pas à proximité d'autoroutes, mais est plutôt entourée de plusieurs nationales. Seule la N88 partant de France en passant par Virton et Aubange permet un trafic de la France vers le Grand-Duché du Luxembourg.

Comme dit ci-dessus, la ville possède un petit centre-ville avec quelques commerces de proximité.

### b. Sociodémographique

Actuellement, la commune comprend un total de +/- 11.450 habitants répartis en différents petits villages. Virton ville comprend 3.776 habitants. La densité de population est de +/- 120 hab/km<sup>2</sup>.

La croissance démographique de la commune est supérieure aux moyennes régionale et nationale mais reste largement en dessous de la courbe provinciale qui est en constante évolution.

### c. Economique

Très fluctuant ces dernières années, le taux d'emplois salariés est redescendu en-dessous de la moyenne provinciale depuis 2004 pour s'aligner sur celle de la Wallonie et de la Belgique. Le taux d'emplois indépendants est quant à lui bien en-dessous des autres moyennes et connaît une diminution constante depuis la moitié des années 1990.

Selon l'étude réalisée sur base des revenus 2006, la commune de Virton se situe dans la moyenne luxembourgeoise. Le revenu par habitant se situe dans la tranche 14.000 – 15.000.

Le centre-ville possède plusieurs commerces de proximité. Si les habitants souhaitent faire du shopping, les grandes enseignes sont majoritairement regroupées dans un zoning commercial en périphérie de Virton.

### d. Mobilité

- **SNCB :**

La gare SNCB de Virton ne dispose que de peu de passages avec une ligne (165 Athus – Libramont) et donc avec une faible fréquence de passage. De plus, la gare se situe à la périphérie de Virton et donc moins facile d'accès.

- **TEC :**

*En nombre d'abonnés payants qui ont la localité comme destination et origine :*

Virton : 1681 (917 vers et 764 de Virton) :

12-18 ans : 1.225 (73%)

18-24 ans : 347 (21%)

24-44 ans : 43 (2%)

44-65 ans : 66 (4%)

Lignes TEC :

19	Arlon-Ethe-Virton
19/2	Meix-dvt-Virton-Virton-Arlon
24	Florenville-Gérouville-Virton
54/1	Habay-la-Neuve-Virton
54/2	Virton-Buzenol-Etalle-Virton
74/1	Mussy-le-Ville-Chenois-St-Mard
74/2	St-Mard-Ruette-Virton
83	St-Mard-Virton-Aubange-Luxembourg
155a	Virton-St-Mard-Lamorteau-Montmédy
155a/2	Torgny-Dampicourt-St-Mard
155b	St-Mard-Virton-Marbehan
165ab	Florenville-Virton-St-Mard
167a	Arlon-Athus-Virton

De manière générale, et comme pour les autres communes de la Province, la fréquence des différentes lignes est adaptée en fonction des heures de pointe et scolaire. Le réseau TEC est donc adapté à une utilisation restreinte, pratique et de subsistance qui ne permet pas une circulation libre et permanente au sein de la commune et en direction des localités voisines.

⇒ Le constat en matière de mobilité est le même que pour les communes d'Aubange ou encore Bastogne. Suite à l'analyse des transports en commun disponibles à Virton, nous comprenons qu'il est très difficile de s'y déplacer librement sans voiture privée. Surtout dans le cas des habitants des villages avoisinants qui ne peuvent facilement se rendre au centre sans leur propre véhicule.

- **Embouteillages, encombrements :**

N'étant pas une ville qualifiée de transit, la commune connaît peu d'embouteillages. Bien sûr, il est toujours possible de rencontrer quelques ralentissements aux heures de pointe et de sortie de classe, mais sans vraiment paralyser toute la commune. Il reste toujours la N88 qui rencontre une situation similaire à celle d'Aubange, traversée par la même nationale. La N88 rencontre des problèmes de circulation durant les heures de pointe :

Le reste du temps, la commune ne connaît pas de perturbations avec une circulation de village, fluide et sans grande densité.

- **Parkings :**

Suite aux projets développés, la commune ne rencontre aucun problème de parking notable. En effet, les zones centrales sont régulées par un système de zones bleues et d'horodateurs.

Cependant, les habitants et visiteurs bénéficient de tout un parking gratuit et protégé dans le centre même, ce qui diminue complètement les possibilités d'encombrements.

- **Taux d'immatriculation, possession de véhicules :**

Chiffres selon la DIV :

- Tout type de véhicules (voitures, remorques,...) = 7.161 immatriculations
- Uniquement véhicules privés = 6.004 véhicules privés

Soit plus de 50% de la population globale possède un véhicule privé (comparaison population globale et immatriculation véhicules privés).

Comme pour la plupart des communes de la Province du Luxembourg, nous constatons que la grosse majorité de la population possède un véhicule. En effet, il est presque impossible de s'y déplacer sans voiture étant donné la géographie locale et le manque de transports en commun.

### **Conclusion**

Suite au recueil et à l'analyse des différentes informations, nous pouvons maintenant tirer quelques conclusions.

#### **Cambio :**

Nous pouvons affirmer que la commune d'Aubange ne soit pas propice à l'installation d'un système tel que cambio. En effet, plusieurs critères indispensables au système ne sont pas réunis :

- Peu de population au centre-ville
- Faible densité d'habitation
- Commune traversée par un seul grand axe (N88)
- Peu d'encombrements routiers
- Pas de saturation de parking
- Faible desserte en transport en commun (TEC et SNCB)
- Gare en périphérie de ville
- Possession de véhicules privés élevée et indispensable

Ces différents éléments nous amène à affirmer que l'instauration de cambio à Aubange ne serait ni intéressant pour la population, la commune et pour l'opérateur lui-même.

#### **Pistes de travail :**

Cependant, comme proposé pour certaines communes, si le système cambio n'apparaît pas adéquat, la solution de carsharing privé reste envisageable. Le système d'Autopia proposé par Taxistop semble propice à la situation locale et pourrait, dans certaines conditions, apporter quelques solutions à des problèmes de mobilité locale.