



LA LETTRE DE LA VOITURE EN TEMPS PARTAGÉ

Auto-Partage	Autos-Partage	Voiture partagée
Autopartage		Voiture en commun
Voiture en temps partagé		Multivoiturage
Voiture en libre-service		Cars Clubs
Transport public individuel		Car Sharing Car-sharing Carsharing
Voiture-Express		Voiture-Minute

Septembre 2005 Numéro 4

SOMMAIRE

EDITORIAL p 2

DOSSIER LE PROJET EUROPÉEN « MOSES » : DES APPORTS ESSENTIELS p 3

Le projet
La conférence finale, quelques présentations
Réflexions et impressions complémentaires
Les collectivités bruxelloises s'impliquent
Les conclusions finales
Quelques impressions
Une boîte à outils : l'essentiel sur l'auto-partage

ACTUALITES p 11

Quoi de neuf en France ?...
Nantes, un appel à projet
Marseille, des initiatives originales
Grenoble, l'auto-partage s'installe
Lille, diversifier encore plus l'offre de transport

Ailleurs dans le monde
Etats-Unis, émergence d'une approche « industrielle »
L'auto-partage dans la semaine de la mobilité (Exemples de Zurich et du Québec)

INTERNET p 15

Un Forum francophone pour PARTAGER / ECHANGER / DEBATTRE
Des ressources pour les lecteurs anglophones

CONTACTS p 17

EVENEMENTS PROGRAMMÉS p 17

GLOSSAIRE p 18

LA « LETTRE », NOUVELLES PERSPECTIVES

L'intérêt de cette lettre ne se dément pas puisque nous approchons maintenant 400 abonnés enregistrés. Autant de personnes francophones, en France et dans le monde qui s'intéressent à divers titres à cette action en faveur de l'auto-partage. Le lectorat est certainement plus important puisque quelques sites Internet plus ou moins lointains proposent aussi de télécharger directement cette lettre.

Soucieux de diffuser ces informations aussi largement que possible nous ne pouvons que nous réjouir de cet intérêt croissant.

Si vous souhaitez être informés dès la parution des prochains numéros, nous vous engageons, si ce n'est déjà fait, à nous envoyer vos coordonnées à l'adresse indiquée en fin de cette lettre.

En retour, nous restons à l'écoute de votre actualité pour toute nouvelle d'intérêt général qu'il vous paraîtrait utile de faire connaître.

Quelques nouvelles brèves concernant l'évolution prévue de notre activité sur ce sujet

- Le CERTU, responsable de cette lettre, propose désormais le téléchargement des numéros parus à partir de son site. Au-delà de ce numéro, nous devrions nous limiter à informer de chaque parution les « abonnés » enregistrés en leur communiquant simplement le « résumé » du numéro. A chacun de télécharger librement le document ou les numéros qui manqueraient.
- A partir du prochain exemplaire, nous envisageons d'augmenter la fréquence des parutions pour rester plus proches de l'actualité. Il devrait en résulter des numéros plus légers et plus fréquents. En espérant que, comme nous vous y invitons, vous nous informerez pour en faire profiter notre communauté. Ceci ne pourra qu'enrichir les nouvelles recueillies par nos canaux habituels.
- L'auto-partage est un domaine en pleine évolution dont la construction se poursuit de jour en jour. Des approches différentes se développent continuellement dans différents pays et donnent lieu à de multiples débats et expériences.
La participation française sur ces sujets est encore très limitée. Le nombre des personnes intéressées par notre Lettre laisse penser qu'un lieu d'échanges pourrait maintenant s'avérer utile sous réserve de pouvoir communiquer EN FRANÇAIS.
Pour participer à ces échanges voir les références du Forum xCarFrance.

A PROPOS DES CHOIX ÉDITORIAUX DE CE NUMÉRO

Notre objectif n'est pas de traiter exhaustivement l'actualité de l'auto-partage mais, plus modestement, d'apporter aux lecteurs francophones un éclairage nouveau tiré de cette actualité et centré sur des informations dont nous avons connaissance. Savoir ce qui se passe ailleurs est toujours utile et peut être source de réflexion, sinon de modèle.

A titre d'illustration, ce numéro accorde une large place aux enseignements issus du **projet de recherche européen MOSES** déjà évoqué dans notre N°2. En effet, la conférence finale organisée à Bruxelles en janvier 2005 a donné lieu à de riches et intéressants échanges. Elle s'est également accompagnée de la mise à disposition de ressources dont la consultation est vivement conseillée pour en savoir plus sur ce sujet. (Rapports finaux, DVD, site Internet..).

D'autre part, **l'actualité récente aux États-Unis** nous a également conduits à présenter les profondes mutations qui viennent d'intervenir. Les mutations et les perspectives annoncées par quelques opérateurs majeurs marquent une volonté de créer dans ce pays une véritable « industrie du carsharing ». Une affaire à suivre...

DOSSIER

Le projet européen MOSES : des apports essentiels

LE PROJET MOSES

MOSES est un projet de recherche dédié à l'auto-partage et retenu par la Communauté Européenne dans le 5ème Programme Cadre, Action « Ville de demain et patrimoine culturel ». Son action s'est déroulée entre 2001 et 2004.



Les objectifs de MOSES :

- développer le **Car-Sharing**¹ ou auto-partage en tant que service efficace et confortable et offre nouvelle de mobilité utilisant des technologies de pointe.
- favoriser le développement du **Car-Sharing** dans de nouvelles villes européennes.
- utiliser le **Car-Sharing** comme un instrument du développement durable dans les villes.

Villes participantes

L'auto-partage s'inscrit dans les perspectives poursuivies par l'Union Européenne notamment en matière de politique urbaine, d'énergie et de transport.

Fondamentalement, l'auto-partage peut contribuer à réduire la dépendance excessive à l'automobile et à prendre place parmi les alternatives à la voiture individuelle. Il peut aussi aider à concrétiser les objectifs de développement urbain sans limiter la mobilité individuelle.

D'une manière générale, ce nouveau service peut jouer un rôle dans un objectif de développement durable.

Le projet comportait diverses actions de dissémination. La conférence finale organisée à Bruxelles a constitué un point fort en termes de sensibilisation et d'échanges.



¹ La terminologie « car-sharing » reconnue au niveau international est utilisée dans la quasi-totalité des versions du rapport final (cf. Rapports en italien, espagnol, roumain, allemand et britannique).

LA CONFÉRENCE FINALE : QUELQUES PRÉSENTATIONS

Une présentation en séance plénière des opérations réalisées par les différents partenaires du projet pendant sa période d'activité a donné la mesure de toute leur diversité.

Des ateliers en parallèle très riches ont permis d'approfondir quelques aspects spécifiques et parfois originaux de l'auto-partage.

En Suisse, Mobility CarSharing propose aujourd'hui 1750 véhicules sur 1000 stations disséminées dans 400 villes pour ses 60000 utilisateurs (dont 40% environ sont actionnaires). Issue des premières expériences commerciales de 1996 et appuyée au départ sur d'importantes aides de l'Etat, la société s'est professionnalisée et clairement orientée vers le marché. Ses principales tendances consistent à développer l'auto-partage pour les entreprises y compris les institutions publiques, à commercialiser son savoir-faire et plus généralement à se positionner comme la référence intégrale sur ce marché.

A Turin, la Société CarCityClub disposait, fin 2004 de 50 véhicules (dont 12 à bi-carburant) pour 760 abonnés actifs. Son actionnaire majoritaire est la société locale de Transport Public. La Municipalité appuie cette initiative en accordant diverses facilités aux usagers de l'auto-partage : autorisation de circuler dans les voies réservées aux bus et dans les Zones à Trafic Limité, gratuité du stationnement. Les projets actuels concernent l'interopérabilité avec les autres villes, la réservation par Internet, les déplacements des touristes et la possibilité d'effectuer des trajets sans revenir nécessairement à la station de départ.

Les Voitures Partagées en Belgique (Voir aussi le N°3 de la Lettre)

La création de 3 entreprises Cambio belges à partir de la société allemande Cambio GmbH a abouti au lancement de la première station d'auto-partage à Namur en mai 2002 dotée de 3 véhicules. Fin janvier 2005, l'ensemble des opérations belges comprend 68 véhicules répartis sur 26 stations, 8 villes et dessert 1200 clients.

De solides partenariats sont à la base de son développement et impliquent l'Etat Fédéral (modification du code de la route), les gouvernements Régionaux (promotion), les Villes (aménagement des stations), les Transports Publics (comme actionnaire minoritaire et pour des actions de communication et d'information) et Cambio-Allemagne (actionnaire et transfert de logiciels et de savoir-faire).

Sur Bruxelles, les perspectives comprennent un renforcement des synergies entre les activités du transporteur local (STIB) et l'opérateur Cambio (Communication, publicité, affichage, offres combinées...).



*A Bruxelles,
la complémentarité des modes
apparaît clairement dans
l'affichage publicitaire et sur les
sites Internet de la STIB et de Cambio*

L'auto-partage à Stockholm propose 25 véhicules « propres » sur 6 stations à ses 500 utilisateurs. L'opération vise particulièrement une clientèle professionnelle et le service des administrations publiques. La même carte d'accès est utilisée pour les taxis et l'auto-partage en attendant une intégration élargie avec les autres modes.

En Allemagne, de grandes sociétés s'intéressent à l'autopartage :

Deux présentations ont exposé le rôle et les intentions de grandes sociétés allemandes dans le domaine de l'auto-partage au niveau national voire international.

DB - l'opérateur allemand des chemins de fer étend ses services

Par le biais de filiales, **DB** exerce diverses activités de gestion de parcs de véhicules d'entreprises (Lufthansa, Valeo) et de location aux particuliers avec DB Rent. Son activité d'auto-partage a débuté fin 2001. Elle concerne aujourd'hui 1600 véhicules répartis dans 750 stations sur 70 villes. Sa clientèle dépasse 11 000 personnes en janvier 2005. Un accord de partenariat a été conclu avec ses équivalents en Suisse. Consulter : www.dbrent.de et www.dbcarsharing.de

Shell Drive, un nouvel entrant sur le marché allemand

Après une étude de marché, cette nouvelle société a lancé en septembre 2003 une première opération d'auto-partage à Düsseldorf en coopération avec stadtmobil Car-Sharing GmbH, l'opérateur de Dortmund. Après achat de cet opérateur et de ses filiales, Shell Drive, convaincue de l'intérêt du marché s'est également implantée à Hambourg en 2004 où cohabitent désormais 3 opérateurs concurrents.

Shell Drive considère que « l'auto-partage est un service innovant et source de profit qui crée des emplois et des revenus et doit, de ce fait, bénéficier d'améliorations réglementaires ».

Ses stations sont réparties sur des parcs de stationnement de zones résidentielles, au voisinage de nœuds de transport public ou sur des stations-service Shell.

Consulter : <http://www.shelldrive.de/> (en allemand)

Au-delà de ces intentions et de ces affichages spectaculaires, il conviendrait d'examiner plus en détail dans quelle mesure les services proposés par ces grands opérateurs se situent entre l'auto-partage au sens où nous l'entendons d'une part et d'autres activités complémentaires plus classiques comme la location traditionnelle ou la gestion de parcs privés de véhicules d'autre part.

L'auto-partage, un outil du développement urbain :

Quelques exemples novateurs illustrent différentes modalités d'intégration d'un système d'auto-partage dans une opération de développement ou de rénovation urbaine. Il existe une clientèle potentielle intéressée par une implantation plus faiblement pourvue en places de stationnement qui lui permet de bénéficier, en contrepartie d'une meilleure qualité de vie (espaces verts plus étendus, services de mobilité alternatifs, moindres coûts d'accès au logement etc). Ces situations s'avèrent bénéfiques pour les habitants qui décident de les adopter mais aussi pour les promoteurs et collectivités publiques concernées.

Une présentation de ces approches intégrées a porté sur des exemples variés

Camden (Royaume Uni) développe et coordonne l'implantation de l'auto-partage en relation avec le règlement local d'urbanisme, avec la politique de contrôle du stationnement sur voirie et le régime des résidents, la gestion des immeubles collectifs. 3000 logements sont actuellement concernés.

Vienne (Autriche) établit de nouveaux projets en lien avec les transports publics en créant des zones sans voiture avec des parcs de stationnement regroupés en périphérie du quartier.

Fribourg (Quartier Vauban) a choisi de ne pas faire d' « enclave sans voiture » mais plutôt d'alléger la présence de la voiture sur l'ensemble du quartier (parcs de stationnement collectifs compensent l'interdiction de réaliser des places sur certaines parcelles) vitesse limitée à 5km/h, dispense d'une place de stationnement pour les ménages non-motorisés (50% environ). La mobilité des habitants est assurée par une bonne desserte en transports publics associé à un service d'auto-partage (33% des ménages adhèrent à ce service).e Un suivi de l'opération permet de comprendre comment des habitants de ce quartier peuvent vivre (presque) sans voiture.

Ce rapide tour d'horizon ne couvre pas toute la richesse des exposés présentés. Il cherche surtout à donner un bref aperçu de quelques aspects particuliers des réalités de l'auto-partage. D'autres présentations et tables-rondes également très intéressantes ont traité de sujets complémentaires² : toutes sont téléchargeables sur le site MOSES, à partir du programme de la conférence finale.

LES COLLECTIVITÉS PUBLIQUES BRUXELLOISES S'IMPLIQUENT

L'inauguration de la 12^{ème} station d'auto-partage de Bruxelles

La conférence a offert une nouvelle opportunité pour communiquer autour de l'auto-partage.

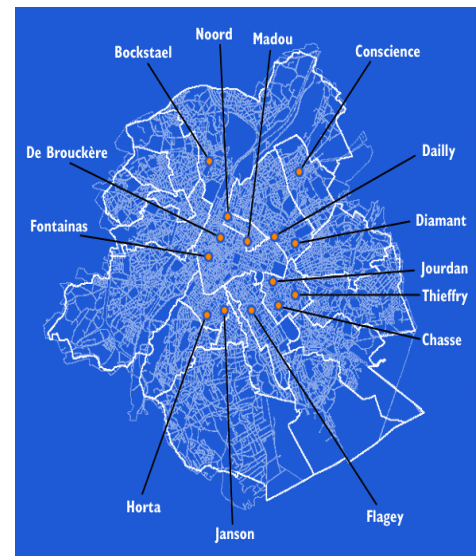
Bruxelles –
Place Fontainas
26-01-2005



Inauguration d'une nouvelle station d'auto-partage par les autorités régionales et locales de la capitale belge

22 mois après le démarrage du service, la 12^{ème} station d'auto-partage a été inaugurée dans le cadre de la conférence. La couverture géographique de Bruxelles devient significative

Les autorités publiques concernées ont ainsi à nouveau marqué leur engagement et leur appui en faveur de ces nouveaux services.



Une manifestation relayée par les médias (TV et Presse)

Une bonne occasion pour faire connaître ce nouveau service aux habitants

<https://www.cambiocar.com/cambio/carsharing/fr/2/index.html> et <http://www.stib.irisnet.be/FR/01000F.htm>



MOSES – Document de sensibilisation

² La complémentarité avec les transports publics, une expérimentation en Roumanie, d'autres opérations locales et politiques nationales, les conditions de réussite et les perspectives européennes de l'auto-partage, quels marchés pour l'auto-partage, comment les développer ?

RÉFLEXIONS ET RECOMMANDATIONS COMPLÉMENTAIRES

A l'issue de la conférence Éric Britton, fondateur et animateur du principal forum international consacré au car sharing, a été invité à communiquer ses réflexions et recommandations³ en direction des principaux acteurs de l'auto-partage.

Une partie de ces recommandations recoupe les conclusions finales de la conférence (voir page 7). Il a néanmoins semblé utile de les présenter plus largement.

Le résumé ci-dessous est rédigé à partir des notes personnelles du rédacteur de cette lettre.

- L'auto-partage est aujourd'hui arrivé à maturité

Ces services existants dans plus de 600 villes dans le monde ont maintenant démontré qu'ils constituent un outil pratique mobilisable en faveur du transport durable.

Le concept a maintenant dépassé le cadre des expériences limitées pour devenir une réalité. C'est l'un des éléments stratégiques d'une réelle alternative à la voiture privée pour participer à la mobilité dans les villes.

L'auto-partage joue un rôle de catalyseur et dégage des opportunités de coopération et de synergie non seulement dans les transports mais aussi dans d'autres domaines (santé, nouveaux développements urbains...).

Les services éprouvés et reconnus sont de plus en plus nombreux.

Il existe un fort potentiel d'expérience et de savoir-faire dans les domaines de la politique et de la gestion de l'auto-partage. Les nouvelles opérations aussi bien que les recherches complémentaires devraient utilement s'appuyer sur ces bases.

- L'auto-partage doit s'inscrire dans un cadre et dans un contexte cohérent

Pour exprimer tout son potentiel, l'auto-partage doit se développer dans le cadre d'une stratégie et d'un programme de mobilité durable.

Les projets doivent être activement soutenus par les autorités locales et travailler en étroite relation avec les autres acteurs du transport (chemins de fer, taxis, entreprises de location de voitures, compagnies aériennes etc)

Les opérations d'auto-partage doivent fonctionner comme des activités professionnelles et être capables de satisfaire des standards en termes de performances et de rigueur financière.

- Une nouvelle initiative européenne en faveur des transports urbains devrait être engagée en faveur de l'auto-partage

Pour s'engager dans la voie des « engagements de Kyoto », les institutions européennes devraient jouer un rôle moteur et définir une stratégie pour atteindre ces objectifs en intégrant notamment le domaine de la mobilité urbaine.

Elles devraient adopter des engagements ambitieux, fixés dans le temps et principalement axés sur la période 2005-2008.

Une telle orientation passe par une politique centrée sur des projets. Pour cela, il faut mettre en oeuvre des mécanismes et un support stratégique pour faire émerger de nouveaux projets, développer les réalisations existantes, tirer les enseignements de ces opérations.

Il faudrait créer un fond de subvention qui correspondrait à un programme pour la mise en place de politiques de transports urbains pour répondre au protocole de Kyoto. Ce fond serait utilisé pour disséminer les opérations sur une grande échelle, en s'appuyant sur des guides et recommandations et la contribution d'experts qualifiés.

- Des partenariats internationaux et de nouvelles formes de coopération public/privé

Regrouper les initiatives de l'Union Européenne (MOSES et autres actions), de l'UITP/ECS (plate-forme de l'auto-partage) et autres acteurs et projets connexes.

Renforcer les interactions avec les groupes internationaux et nationaux déjà actifs dans le domaine.

- Développer des services publics mais avec l'énergie et la rigueur d'une entreprise

Assurer une bonne combinaison entre une politique publique et des pratiques du privé.

Réduire les obstacles qui constituent un frein à l'initiative mais aussi assurer une coordination et une coopération avec tous les services concernés.

Le soutien public doit prendre en compte les effets environnementaux et les externalités de l'auto-partage.

³ Le texte complet est accessible sur le site worldcarshare cité dans les références Internet.

LES CONCLUSIONS FINALES DE MOSES⁴

Le contexte est favorable pour introduire et développer l'auto-partage

Les problèmes rencontrés par les villes européennes constituent un contexte favorable au développement de l'auto-partage. Les aspirations des citoyens à une meilleure qualité de vie, la reconquête des espaces publics, les questions liées à l'environnement, à la santé, à l'énergie constituent autant d'argument en faveur d'une action volontariste.

Une nouvelle culture de la mobilité

Dans ce contexte, les services modernes d'auto-partage ont démontré et validé de nouvelles possibilités plus supportables d'utiliser la voiture individuelle. Distinguer l'utilisation d'un véhicule de son usage influence le comportement et les modèles de mobilité. Le fait de « payer suivant la consommation » responsabilise et induit une plus grande utilisation de tous les modes alternatifs à la voiture (marche, vélo, transports publics etc..).

Les bénéfices individuels et collectifs sont importants : en reproduisant simplement les chiffres de la situation actuelle en Suisse, c'est 500 000 véhicules en Europe qui pourraient être remplacés par l'auto-partage, sans restreindre la mobilité individuelle. Le gain en places de stationnement serait considérable. Il en résulterait des possibilités de récupération d'espaces publics et la réduction des dépenses de construction de places de stationnement publiques et privées hors voirie.

Aperçu des enseignements de MOSES

L'auto-partage prend tout son intérêt dès lors qu'il s'intègre, par l'ensemble des modes, dans une politique de développement urbain et de mobilité. Le concept souffre actuellement d'une notoriété insuffisante : même dans les pays comme la Suisse ou l'Allemagne où il est plus développé, moins d'un habitant sur cinq est capable d'en expliquer les bases. De gros efforts de communication et de sensibilisation sont indispensables à tous niveaux pour faire évoluer cette situation.

L'auto-partage est essentiellement un moyen complémentaire des transports publics. Toutes les actions communes engagées par leurs responsables profitent à chaque partenaire (tickets communs, abonnements croisés, publicité commune etc). Naturellement, il est encore plus efficace d'élargir cette approche à l'ensemble des moyens de transport pour offrir un véritable service de mobilité.

L'introduction de l'auto-partage dans les nouvelles opérations de logements offre d'intéressantes perspectives en matière de coûts dans la mesure où le service permet de réduire significativement le nombre de places de stationnement à réaliser. Cette option est d'autant plus facile que les réglementations locales l'autorisent.

La possibilité de disposer de places de stationnement sur voirie réservées à l'auto-partage constitue un atout important à divers titres (coûts généralement réduits, meilleure visibilité du service..). De tels moyens seraient souhaitables dans les pays qui n'en disposent pas et qui veulent développer l'auto-partage (modification des réglementations en vigueur).

L'auto-partage doit être prioritairement tourné vers ses consommateurs : la technologie ne constitue pas une fin mais seulement un élément pour fournir un service performant en termes de coût-efficacité et facile d'utilisation.

Plutôt que de « redécouvrir la roue », il est préférable de s'appuyer sur l'expérience acquise et de recourir au transfert de savoir-faire.

Un important support est indispensable si on veut dépasser le positionnement actuel de « niche ».

Les effets environnementaux résultent en premier lieu du service d'auto-partage lui-même. L'utilisation de « véhicules propres » peut aussi s'envisager comme complément éventuel.

Les niveaux de décision

Au niveau local, l'auto-partage est un élément favorable à la mobilité « durable ». Son intégration dans la politique de déplacements et de développement urbain ressort de ce niveau de décision.

Au plan national, diverses interventions peuvent aider au développement de l'auto-partage :

Proposer un programme d'incitation (Italie), définir un standard de qualité (Italie, Allemagne, Suède, Pays-Bas) adapter les réglementations nationales pour lever les obstacles (modification du code de la route par exemple comme en Belgique etc).

Au niveau européen un gros effort devrait être engagé pour sensibiliser tous les publics et encourager les transferts et la multiplication des opérations. L'auto-partage devrait rester en bonne place dans les programmes liés aux fonds structurels, à l'efficacité énergétique dans les transports et au développement urbain durable. Il existe également un besoin d'évolution dans le sens de l'interopérabilité des services.

⁴ Ce paragraphe a été rédigé à partir des conclusions finales publiées sur le site Internet de MOSES. Le lecteur qui en souhaite une lecture complète et fidèle est invité à s'y référer.

- Juste après la Belgique où avait lieu la conférence, la France était le pays le plus représenté⁶ parmi les **170 participants** alors que nous n'avions aucune représentation dans le consortium formé pour mener ce projet de recherche. Cette participation remarquée semble marquer un intérêt récent mais réel d'un nombre croissant de compatriotes pour ce sujet que nous nous efforçons de mieux faire connaître. Cette manifestation a constitué incontestablement un temps fort dans le développement des connaissances et du milieu professionnel européen de l'auto-partage. Les informations recueillies et les contacts noués à cette occasion commencent semble-t-il à porter leurs fruits.
- En simplifiant, on peut dire qu'un consensus se dégage en faveur d'une **professionnalisation de l'activité** d'auto-partage dans le monde : hormis quelques opérations purement locales ou « informelles » (membres d'une même famille, amis ...), le recours à un minimum d'organisation, de matériel et de personnel dédié devient vite incontournable. Les solutions de « bricolage » et l'amateurisme ne résistent pas durablement à la croissance ni même à la bonne gestion.
- Désormais, les **moyens techniques** nécessaires sont assez facilement accessibles matériellement comme financièrement. La professionnalisation n'implique plus obligatoirement l'innovation ni la mise en oeuvre de moyens énormes comme dans les débuts.
- La **question sous-jacente de la rentabilité** d'un service d'auto-partage n'apparaît pas clairement résolue. La réponse semble devenir positive chez des opérateurs historiques qui ont pour la plupart bénéficié d'importants soutiens à leurs débuts. Les souhaits souvent entendus de besoin d'une aide publique pour lancer ou développer de nouveaux systèmes semblent montrer que l'équilibre financier n'est pas aussi facile ni rapide à atteindre. La création d'un système d'auto-partage présente toujours des **débuts difficiles** pouvant durer quelques années : il faut en effet investir significativement (véhicules, gestion, publicité...) dès le départ pour dépasser un seuil critique. On peut ici penser à la question d'une mise sur orbite : une énergie importante et bien concentrée est indispensable pour décoller⁷. Par la suite, on peut concevoir que ce type de système parvienne à s'auto équilibrer. Ultérieurement, si la pérennité est acquise, les difficultés rencontrées concernent alors la gestion de la croissance. Sur ces questions, des précisions concrètes sur les enseignements des expériences passées seraient vivement appréciées.
- On observe que le marché de l'auto-partage intéresse de plus en plus de **grands opérateurs de transport**⁸. A titre d'exemple, les chemins de fer allemands (DB) annoncent s'engager dans cette voie pour compléter leur offre de transport. La RATP était par ailleurs fortement représentée parmi les participants. Les exemples américains évoqués ci-après vont encore beaucoup plus loin dans ce sens. Ces systèmes restent-ils comparables avec les premières opérations européennes ? Pourra-t-on toujours continuer à valider les effets bénéfiques mesurés sur quelques expériences parfois anciennes si ces nouvelles organisations sont mises en oeuvre dans un contexte et avec des modalités profondément différentes?

⁵ Les réflexions exprimées dans ce paragraphe résultent autant des exposés présentés que de discussions informelles au cours de ces journées.

⁶ La liste des participants indique 30 inscrits, dont 7 pour la seule RATP.

⁷ Dans tous les cas où l'impulsion initiale est trop faible, un régime d'équilibre devient inaccessible. De telles opérations peinent alors à se développer et semblent condamnées à végéter : leur faible ampleur les fragilise (importance des coûts fixes, faible visibilité ...). Une telle situation peut conduire jusqu'à décrédibiliser à tort le concept.

⁸ Dans le même sens, voir également les exemples américains cités sous la rubrique « actualités ». Cet engagement va bien au-delà des seuls professionnels du transport ainsi qu'en atteste, dans ce pays, l'implication croissante d'investisseurs disposant de moyens financiers et humains considérables. Divers articles parus dans la presse économique spécialisée anglo-saxonne semblent également confirmer cette nouvelle tendance.

Un site Internet

Le site Internet⁹ <http://www.moses-europe.org> reprend notamment l'ensemble des présentations, l'évaluation et les conclusions de la conférence ainsi que les *délivrables* du projet :

- State of the Art Report / Déc 2001 38p
- Legal, political and fiscal incentives and barriers for car-sharing / Oct 2004 – 38p
- Implementation report / Déc 2004 – 50p
- Integration of Car-Sharing into urban Planning and Management / Nov 2004 – 46p +15p
- Environmental Assesment / Janv 2005 – 43p
- Design and building of demonstrators / 81p
- User needs report / 2004 – 54p
- Supporting city car-sharing, worldwide review / Nov 2004 – 43p

Ces textes sont uniquement disponibles en anglais.

• Un DVD



Outre les nombreux rapports intermédiaires et l'ensemble des délivrables, le DVD distribué lors de la conférence comprend de nombreux outils de communication réalisés pendant la durée du projet (animations, films vidéo, interviews, présentations PowerPoint et autres plaquettes d'information).

• Un rapport complet sur l'auto-partage en 14 questions : « Keys to Carsharing »

Pour faire largement connaître ce sujet les acteurs du projet MOSES se sont également attachés à regrouper dans un document unique les questions essentielles pour aborder ce domaine. Ce document d'une centaine de pages intitulé « Keys to carsharing » est disponible en 7 langues dont le français (traduction pilotée par l'UITP).

Le texte est accessible dans ses différentes versions et au format pdf à l'adresse suivante : <http://213.170.188.3/moses/index.asp?page=79>

Il propose des éléments de réponse aux questions couramment posées.

Mêlant des résultats et recommandations synthétiques, il est surtout largement illustré à partir par d'exemples concrets.

Les titres des chapitres donnent un aperçu de son contenu qui couvre de nombreuses questions aussi classiques que fondamentales :

- Quel intérêt pour les usagers ?
- Quel intérêt pour la société ?
- Comment démarrer un service d'auto-partage ?
- Quel est le marché de l'auto-partage ?
- Quel soutien peuvent apporter les pouvoirs publics ?
- Comment régler les questions juridiques ?
- Choisir la technologie appropriée
- Proposer un service axé sur le client
- Comment créer une station d'auto-partage ?
- Et l'argent ? Aspects financiers d'un service
- Comment faire connaître l'auto-partage ?
- Pourquoi l'auto-partage est-il avantageux pour les transports publics ?
- Auto-partage et projets immobiliers à trafic réduit : planification urbaine à faible motorisation
- L'auto-partage en Europe de l'Est, le cas de Bucarest

⁹ Le site est actuellement actif et devrait rester accessible au-delà de l'achèvement du projet en attendant son inscription dans un éventuel nouveau projet

Quoi de neuf en France¹⁰ ? ...

NANTES, UN APPEL À PROJET

L'événement en France depuis le début de cette année est le lancement d'un appel à projet international par la collectivité de Nantes-Métropole pour **lancer un service d'auto-partage** au plus tard en septembre 2006.

Cet appel est lancé par un groupe de travail associant Nantes Métropole, la ville de Nantes, la SEMITAN (opérateur des transports collectifs de l'agglomération nantaise), la Délégation Régionale des Pays de la Loire de l'ADEME et NGE (gestionnaire de stationnement à Nantes).

« Il s'agit d'un appel à coopération partenariale visant à créer une structure ad-hoc pour le lancement et la gestion d'un service d'auto-partage à Nantes. Ce n'est en aucun cas un marché ou une délégation de service public. »

Cet appel s'est largement appuyé sur les travaux d'un groupe national¹¹ qui a engagé une réflexion sur l'auto-partage d'intérêt général, celui que peuvent appuyer les collectivités publiques (projet de charte ou de recommandations en cours de réalisation). Cf. N°2 de la Lettre (p8)

Cet appel est clos depuis le 16 septembre. Nous aurons naturellement l'occasion de revenir sur ce projet dans nos prochains numéros.

MARSEILLE, DES INITIATIVES ORIGINALES QUI ENCOURAGENT LA DÉ-MOTORISATION

Une démarche innovante engagée localement illustre la complémentarité entre les transports publics et l'auto-partage assorti d'une incitation à se débarrasser de sa voiture personnelle.



**« En ville, place aux nouvelles habitudes
Dites adieu à votre voiture
et gagnez 400 euros avec la RTM et AutoPartage-Provence »**

« Les transports en commun pour les déplacements au quotidien et occasionnellement une voiture utilisable en libre service et facturée à l'heure et au kilomètre ». C'est la proposition lancée en mai 2005 par la Ville de Marseille, la RTM - Régie des Transports de Marseille et AutoPartage-Provence ».

Pour convaincre les Marseillais, cette proposition s'accompagnait d'une réduction de plus de 400 euros sur les tarifs annuels d'abonnement aux transports en commun marseillais et au service de voitures partagées.

Cette opération exemplaire a été retenue par le Ministère de l'Écologie et du Développement Durable dans le cadre de la « Semaine du Développement Durable 2005 ».

Voir : http://www.rtm.fr/ftp/html/page_autopartagemai05.html

Pour assurer le financement et la pérennité du service, AutoPartage-Provence a lancé un appel à l'épargne de proximité, pour un investissement dans l'économie sociale et solidaire en Provence.

Citation du site Internet :

Comme l'ont déjà fait avant vous les 37 sociétaires actuels d'AutoPartage-Provence,

¹⁰ Remerciements particuliers pour ce chapitre à Yvon ROCHE - AutoPartage-Provence / Olivier SORIN Nantes Métropole - Communauté Urbaine

¹¹ Cf. N°2 de la « Lettre de la voiture en temps partagé » (p8)

nous vous proposons de placer une partie de votre épargne dans l'économie sociale et le développement durable.

AutoPartage-Provence est une coopérative de consommation qui fournit à ses sociétaires et à ses autres clients des voitures en libre service. Cette opération pilote soutenue par les collectivités locales, la Régie des Transports Marseillais (RTM) et l'Etat a déjà permis de remplacer 67 voitures personnelles par 11 voitures partagées.

A l'occasion de la semaine du développement durable, une campagne de la RTM soutenue par la Ville de Marseille va inciter les Marseillais à vendre leur voiture en échange d'une remise de 400 euros sur les abonnements à AutoPartage-Provence et à la RTM pendant un an.

Pour en savoir plus sur AutoPartage-Provence

<http://www.autopartage-provence.com/>

Pour en savoir plus sur le nouveau partenariat avec la Régie des Transports Marseillais

http://www.rtm.fr/ftp/html/page_Autopartagemai05.html/

Conscient du fait que l'investissement au niveau régional de citoyens dans AutoPartage-Provence est un élément essentiel de sa réussite, AutoPartage-Provence et Garrigue (Société de Capital Risque Solidaire) se sont associées pour la mobilisation de l'épargne locale. L'intérêt d'investir dans AutoPartage via Garrigue, outre le prix moins élevé de la part sociale, est de proposer un investissement géré collectivement (l'épargnant reste partie prenante des décisions d'orientation) et mutualisé (volonté de limiter les risques financiers).

Pour en savoir plus sur Garrigue <http://www.garrigue.net/autopartage>

L'AUTO-PARTAGE EST DÉSORMAIS DISPONIBLE À **GRENOBLE**

L'association Alpes-AutoPartage régie par la loi du 1^{er} juillet 1901 a pour objet « *la création et le développement d'un service d'auto-partage dans l'agglomération grenobloise et le département de l'Isère* ».

Elle a débuté avec 6 véhicules disponibles sur 4 stations réparties dans le centre de Grenoble. Son objectif actuel est fixé à 50 véhicules. Les utilisateurs peuvent choisir entre deux statuts et devenir des associés qui déposent un apport remboursable de 750 euros au fond associatif ou des abonnés qui versent 50 euros de frais de dossier, une avance sur consommation de 150 euros et une caution (non encaissée) de 500 euros. Tous les usagers versent un abonnement mensuel de 15 euros et paient suivant leur utilisation en fonction de la durée et de la distance.

Le service est à caractère commercial, au sens où les recettes doivent équilibrer les dépenses sans besoin de subventions au-delà de la période de lancement. Ce n'est pas pour autant une activité à but lucratif. Elle s'inscrit au contraire dans le champ de l'économie sociale et solidaire; son but est de fournir à prix coûtant un service qui diminue globalement l'usage de la voiture et contribue à la protection de l'environnement ainsi qu'à l'amélioration de la qualité de la ville ».

L'opération a bénéficié des aides financières de l'Ademe, du Conseil Général de l'Isère, de La Métro¹², de la fondation MACIF et de la Fondation Rhône Alpes de Protection de la Nature (FRAPNA). Alpes AutoPartage est membre du réseau France Autopartage présenté dans un précédent numéro.

Sources :

http://www.la-metro.org/fr/actualite/act_autopartage.htm

<http://alpesautopartage.eileo.org/ZenonV2/org/saPage.do>

Le 1^{er} carrefour national du management des déplacements organisé à Grenoble les 16 et 17 novembre 2005 offrira notamment une occasion d'échanger sur le thème de l'auto-partage aussi bien sur le terrain que dans l'atelier qui lui est consacré. Voir page 17 la rubrique « Événements à venir »

¹² La Métro : Communauté d'agglomération Grenoble Alpes Métropole (26 communes, 400 000 habitants)

Lille rêve de nouveaux modes de transports

L'auto-partage commence à faire son apparition dans la panoplie des moyens de transport envisagés par les collectivités locales ainsi qu'en atteste l'article publié suite aux rencontres de l'innovation organisées à Lille par la société Keolis.

La multiplication de telles actions contribue à faire connaître ces nouveaux services. C'est une condition indispensable pour contribuer à donner une visibilité satisfaisante à l'auto-partage.

Diversifier l'offre de transports.
Les rencontres de l'innovation, organisées hier à Lille par Keolis, la société mère de Transpole, ont donné quelques pistes sur cette voie chère à la communauté urbaine (LCU). Trotinettes électriques Segway, vélos électriques, vélopôles, parkings-relais : « Presque toutes les innovations présentées ici sont déjà lancées par Transpole », se réjouissait hier Olivier Broche, directeur marketing de la société de transports de Lille. Seul manquait à l'appel l'auto-partage. Déjà mis en œuvre dans certaines métropoles (Strasbourg, Marseille, Paris), le concept consiste à mettre en commun un parc de véhicules que l'on loue ensuite au kilomètre... après s'être acquitté d'une cotisation de départ (à partir de 100 € à Paris). « Une solution bien moins coûteuse que la location classique et qui conviendrait aux 38 % de ménages lillois qui n'ont pas de voiture », estime Eric Quiquet, vice-président de la LMCU en charge des Transports. Objectif, d'ici au début 2006 : « Implanter une station de



partage dans chaque quartier de Lille. » « Reste à savoir si cela sera soutenable financièrement », tempère Olivier Broche. « Le système atteint l'équilibre financier au bout de trois à cinq ans », estime de son côté Dominique Plancke, adjoint au maire de Lille. A suivre. **0.A**

Source : « 20minutes – Édition de Lille »

Ailleurs dans le monde¹³

AUX ÉTATS-UNIS, UNE NOUVELLE APPROCHE « INDUSTRIELLE » EST ANNONCÉE

L'actualité récente impose ce rapide coup de projecteur sur cette partie du monde que nous n'avons pas encore sérieusement évoquée jusqu'à présent.

Les premières opérations d'auto-partage aux États-Unis ont débuté vers la fin des années 90, en reprenant comme exemple les opérations européennes les plus avancées. Désormais, les services d'auto-partage se diffusent dans un nombre croissant de villes réparties dans de nombreux États du pays. Ils se développent sous diverses formes¹⁴ : de la coopérative à vocation sociale et environnementale jusque des organisations commerciales classiques en passant par des modalités intermédiaires en liaison avec des autorités publiques.

Le système évoqué ci-dessous ne doit pas laisser penser qu'il représente aujourd'hui la forme exclusive de la situation nord-américaine : d'importantes organisations commerciales coexistent avec des opérations à but non lucratif. Nous proposons d'y revenir dans un prochain numéro pour proposer un panorama plus complet de la situation présente en Amérique du nord (USA et Canada).

Un changement d'échelle de grande ampleur est engagé.

Le 31 août 2005 la presse et les forums de discussion spécialisés annonçaient l'acquisition de Flexcar, l'un des principaux opérateurs d'auto-partage américain, par « Revolution LLC », une firme d'investissement basée à Washington et dont le propriétaire est Steve Case, co-fondateur d'AOL. Ce changement est accompagné par la nomination de Lee Iacocca, l'ancien patron de la société Chrysler, comme nouveau directeur et conseiller de Flexcar.

¹³ Sources : Presse, Forum Worldcarshare, site Flexcar, JB Schmitter « Auto'trement » et le *blogue* de Dave Brook

¹⁴ Voir les exemples de Citycarshare, Zipcar, Autoshare etc... sur lesquels nous reviendront prochainement

Sur ces bases, la nouvelle société Flexcar envisage maintenant une forte expansion géographique et une progression spectaculaire de ses activités vers un objectif fixé à un million de membres et 20 000 véhicules d'ici 5 ans sur l'ensemble des États-Unis.

Pour mémoire et afin de donner une idée de l'importance de cette mutation phénoménale, rappelons quelques chiffres récents que cette information rend maintenant largement dépassés :

En février 2004, Flexcar venait d'obtenir¹⁵ une augmentation de capital de 4 millions de dollars pour répondre à ses objectifs de croissance et restait à la recherche de 2 millions de dollars supplémentaires pour couvrir les besoins de la compagnie. L'objectif : passer de 315¹⁶ à 500 véhicules en un an pour développer les opérations existantes (Seattle, Portland, San Francisco, San Diego et Washington D.C.) et viser le seuil de rentabilité l'année suivante.

En résumé, une nouvelle orientation qui peut soulever aujourd'hui des interrogations : Comment évoluera le service ? quel(s) marché(s) seront visés ? Quelle sera la politique poursuivie par l'opérateur, par la collectivité publique, quelles conséquences ? quel impact sur les autres opérateurs ? ...A Suivre avec intérêt.



« Flexcar One »

Le véhicule proposé pour les besoins de la Maison-Blanche à Washington

Communiquer

Communiquer

Communiquer

Source : Flexcar

L'AUTO-PARTAGE PARTICIPE À LA SEMAINE DE LA MOBILITÉ (DEUX EXEMPLES PARMIS D'AUTRES)

A ZURICH (SUISSE) ...

A l'occasion des actions de sensibilisation à la mobilité qui se sont tenues lors du congrès WALK21, la société d'auto-partage « Mobility » était présente pour élargir la notoriété de ce service. La communication reste un point essentiel, y compris chez les opérateurs les plus développés.



Photos : Catia Rennesson – Certu

¹⁵ Cette augmentation du capital provient, à part égale, de deux financeurs : un constructeur automobile, « Honda Motors Co. Inc. » et « Bristol Bay Native Corp », une société d'investissement dont les actionnaires sont les descendants des premiers peuples de l'Alaska.

¹⁶ Flexcar annonçait 18 000 membres fin 2003. Rapporté aux 300 véhicules disponibles, ce chiffre montre naturellement que le mode de fonctionnement est bien différent des situations observées en Europe (les « membres » sont indubitablement des personnes ou des organisations enregistrées ou adhérentes plutôt que des utilisateurs habituels).

MAIS AUSSI AU QUÉBEC

Pour la 3e année consécutive, Communauto a également participé à cette action en animant, cette fois-ci, trois kiosques : un à Montréal, un à Québec et un autre à Gatineau.

Ces manifestations ont également connu un point fort avec l'annonce de nouveaux partenariats locaux avec les transports publics. D'importantes décisions encourageantes sur lesquelles nous reviendrons en détail dans un prochain numéro.



Source : <http://www.communauto.com/babillard.html#evsv05>

UN FORUM FRANCOPHONE SUR INTERNET

Depuis l'origine, nous avons signalé en référence l'existence de divers sites, forums et autres lieux de débat, d'information, d'échange, de PARTAGE.

Ces sites sont très riches, souvent animés et généralement très intéressants. Ils offrent une base appréciable pour tout échange de niveau international. Par contre, ils ont l'inconvénient, parfois majeur, d'être rédigés en anglais même si cette difficulté peut se résoudre en partie au moyen des outils de traduction automatique en ligne.

Il reste néanmoins qu'un lieu d'échange, EN FRANÇAIS, pourrait mieux répondre aux besoins de tous ceux qui ne sont pas familiers d'une langue étrangère.

Cette possibilité est accessible dans le cadre d'un groupe de la communauté « Yahoo »).

Les utilisateurs qui s'inscrivent à ce groupe ont accès aux divers moyens proposés : accès et mise en commun de divers documents, forums de discussion, échanges d'informations, débats, bibliographie, liens Internet, possibilité d'organiser des sondages...

Ce groupe largement ouvert est modéré pour assurer qu'il est bien centré sur l'auto-partage (avec proposition de renvoi éventuel sur d'autres sites complémentaires pour traiter de sujets connexes par exemple).

Pour y accéder et participer, se reporter via le site du Consortium international de l'auto-partage <http://www.worldcarshare.com/>, rubrique « xCarFrance »

ou rejoindre la communauté francophone sur <http://fr.groups.yahoo.com/group/xCarFrance/>

Naturellement, un tel lieu d'échange fonctionne sur le principe d'une « auberge espagnole » : sa pertinence et son efficacité reposent en tout premier lieu sur les attentes, l'intérêt, et surtout sur la participation de ses membres.

Cette perspective encore peu utilisée actuellement offre déjà une base d'information commune complémentaire de cette Lettre. Des effets de synergie peuvent en résulter au profit de chacun.

Sites en anglais

IMPORTANT : ces sources sont également accessibles aux lecteurs francophones grâce aux moyens d'aide à la « traduction » automatique en ligne (8 langues proposées).

Dès le premier numéro nous avons signalé diverses sources incontournables en anglais. Dans cet esprit, il semble utile d'ajouter ici quelques précisions concernant la principale adresse signalée sur ce sujet et d'évoquer également une nouvelle source originale (un *blogue*) particulièrement centrée sur la situation américaine :

1- Le principal portail international consacré (notamment) à l'auto-partage

Comme nous l'avons évoqué depuis l'origine, le site worldcarshare créé et animé par E. Britton constitue une référence majeure sur le thème du carsharing. Largement basé sur le partage et la mise en commun des idées et des connaissances, il permet ainsi tout échange et approfondissement dynamique... pour les lecteurs anglophones.

Parmi les outils proposés, un forum modéré constitue le pôle le plus actif et le plus animé sur cette question.

2- Un *blogue* dédié à l'auto-partage aux États-Unis <http://carsharingus.blogspot.com>

Créé en avril 2005, ce « journal » électronique propose de courtes notes d'information de réflexion ou d'analyse sur la situation américaine et évoque quelques comparaisons avec les systèmes mis en œuvre dans les autres parties du monde comme le Canada, l'Asie et l'Europe notamment.

Il est rédigé par l'un des pionniers américains, Dave Brook de Portland (Oregon) présent et actif sur ce domaine depuis 1998. Les commentaires que suscitent parfois ses articles amorcent également quelques discussions intéressantes. Un regroupement de ses contributions de ces 4 mois a enrichi notre documentation d'une quarantaine de notes de 2 à 3 pages.

Pour illustrer l'intérêt de ces informations et les points de débat ouverts, nous pouvons citer quelques exemples notables sur lesquels nous pourrions revenir dans une prochaine Lettre :

- L'auto-partage à Montréal a rattrapé et dépasse maintenant certains de ses précurseurs européens
- Les incitations à l'auto-partage et les programmes immobiliers (rôle du stationnement, insertion dans les actions de « constructions vertes »...)
- Un profil de poste de responsable opérationnel
- Les structures tarifaires
- L'auto-partage et les populations à bas-revenus
- Le paiement par cartes pré-payées
- Les coûts d'utilisation moyens en Europe, en Asie, au Canada, aux États-Unis...
- Quels véhicules pour l'auto-partage (dont Smart, Prius...)?
- Les possibilités de financement des véhicules
- Des nouvelles de l'auto-partage à Arlington, Minneapolis, Santa Barbara (université), Toronto, Vancouver (Colombie Britannique/Canada)
- Le Marketing : comment développer et « vendre » le concept d'auto-partage
- Les aspects psychologiques de la dépendance automobile
- L'auto-partage pour une flotte municipale (Berkeley, Portland..)
- L'auto-partage « informel » (en famille ou entre amis, collègues..)

En résumé, une adresse conseillée pour connaître la situation et l'évolution outre-atlantique.

CONTACTS

CERTU Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques	9 rue Juliette Récamier 69456 Lyon Cedex 06 – France www.certu.fr	Jacques BIZE +33 (0) 4 72 74 58 62 Robert CLAVEL +33 (0) 4 72 74 59 48 Maxime JEAN +33 (0) 4 72 74 58 36
CETE Nord-Picardie Centre d'Études Techniques de l'Équipement	2, rue de Bruxelles 59019 Lille Cedex - France	Bernard PATRICE +33 (0)3 20 49 60 97

Cette lettre gratuite est accessible uniquement par voie électronique

**Pour être informé de la parution des prochains numéros,
pour toute réaction ou contact,**

Il suffit d'adresser **vos coordonnées** à :

carsharing@equipement.gouv.fr

Si vous ne souhaitez plus recevoir nos informations, écrivez-nous à la même adresse.
Vos coordonnées seront alors supprimées de notre liste

Vous souhaitez **télécharger les précédents numéros** ?

Si vous disposez de la version électronique de ce numéro,
L'**accès est direct** à partir du site du CERTU en [cliquant ici](#).

Il est également possible de **les télécharger** à partir du site <http://www.certu.fr>
en faisant une **recherche interne** sur le terme « **autopartage** »

ÉVÉNEMENTS A VENIR

PARME du 27 au 28 Octobre 2005

Séminaire ECOMM sur le thème de "New urban lifestyles: actions for mobility management"
précédé le 26 octobre par un atelier du réseau EPOMM.

<http://www.ecomm2005.it/web/index.html>

<http://www.epommweb.org/>

GRENOBLE du 16 au 17 novembre 2005

Le 1er Carrefour national du management des déplacements – « *Après les pionniers,
l'ère du développement ?* » Conférence organisée par l'Ademe, la C.C.I. de Grenoble et le Certu
en partenariat avec La Métro (Communauté d'agglomération Grenoble Alpes Métropole), le SMTC
et le Conseil Général et avec le soutien du GART. L'inscription est gratuite.

Une visite de la centrale de réservation Alpes Auto-Partage figure au programme et un atelier
particulier dédié aux « nouveaux services » abordera notamment le sujet de l'auto-partage.

Renseignements, programme et inscriptions sur <http://www.carrefour-deplacements.com>

GLOSSAIRE

ADEME	<i>Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie</i>
CCI	<i>Chambre de Commerce et d'Industrie</i>
CERTU	<i>Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques</i>
CETE NP	<i>Centre d'Études Techniques de l'Équipement Nord-Picardie</i>
CGPC	<i>Conseil Général des Ponts et Chaussées</i>
CIVITAS	<i>City VITALity Sustainabilty</i>
DAEI	<i>Direction des Affaires Économiques et Internationales</i>
DG Tren	<i>Direction Générale Transports Énergie – Commission Européenne</i>
DPPR	<i>Direction de la Prévention des Pollutions et des Risques</i>
DRAST	<i>Direction de la Recherche et des Activités Scientifiques et Techniques</i>
DTT	<i>Direction des Transports Terrestres</i>
ECOMM	<i>European Conference on Mobility Management</i>
EPOMM	<i>European Platform on Mobility Management</i>
GART	<i>Groupement des Autorités Responsables des Transports</i>
FRAPNA	<i>Fondation Rhône Alpes de Protection de la Nature</i>
ICS	<i>Iniziativa Car Sharing – Italie</i>
INRETS	<i>Institut National pour la Recherche dans les Transports et leur Sécurité</i>
INRIA	<i>Institut National de Recherche en Informatique et en Automatique</i>
IST	<i>Information Society Technologies</i>
MACIF	<i>Mutuelle Assurance pour le Commerce et l'Industrie</i>
MOSES	<i>Mobility services for urban sustainability</i>
PDU	<i>Plan de Déplacements Urbains</i>
PREDIT	<i>Programme National de Recherche et d'Innovation dans les Transports Terrestres</i>
STIB	<i>Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles</i>
TARGET	<i>Travel Awareness Regional Group for Environmental Transport</i>
TEC	<i>Transports En Commun (Wallonie)</i>
TOSCA	<i>Technological and Operational Support for Car-sharing</i>
UITP	<i>Union Internationale des Transports Publics</i>
UTP	<i>Union des Transports Publics</i>
VTPI	<i>Victoria Transport Policy Institute - Canada</i>



Zipcar (Etats-Unis) une communication-choc en faveur du car sharing