

Auto-Partage
Autopartage
Voiture en temps partagé
Voiture en libre-service
Transport public individuel

Voiture partagée
Voiture en commun
Multivoiturage
Cars Clubs
Car Sharing ...

Décembre 2003 Numéro 1

Le partage dans le temps d'une voiture banalisée est un concept qui se répand largement dans le monde depuis une quinzaine d'années. A défaut d'une dénomination officielle dans la langue française, nous avons retenu, au moins provisoirement, l'expression «voiture en temps partagé» ainsi que le terme « Car Sharing », le plus courant aujourd'hui dans le monde anglophone et francophone.

SOMMAIRE

EDITORIAL p 2

Pourquoi cette lettre ?
Méthode de travail

DOSSIER p 3

Définitions
Le concept des voitures en temps partagé
Comment se positionnent les systèmes de véhicules partagés ?

OPÉRATIONS p 5

État des lieux en France :

- Caisse-Commune – Paris
- Liselec – La Rochelle
- Auto'trement – Strasbourg
- Eileo – Cachan
- Autopartage-Provence – Marseille
- La Voiture Autrement - Lyon
- Projet EasyCar-Vinci
- Étude d'une desserte spéciale – Mont St Michel

REFERENCES p 9

CONTACTS p 10

Pourquoi cette lettre ?

Dans les années 1998-1999, à la demande du Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, des réflexions prospectives ont été engagées à propos de l'évolution de l'automobile en ville. Ces investigations ont notamment fait connaître les différents services et systèmes d'utilisation partagée de la voiture en ville existant dans le monde. (C. Lamure – Presses de l'ENPC)

Ces travaux ont aussi donné lieu à un rapport publié en avril 1999 par le Certu portant sur les « Nouvelles gestions de l'automobile urbaine - Partenariats avec le transport public » (cf. Bibliographie).

Pour faire suite à ce rapport, il est récemment apparu souhaitable de mettre à jour nos connaissances en intégrant les diverses réflexions et initiatives qui, depuis cette époque ne cessent de se développer dans le monde.

Quoique naturellement limitées, ces mesures relèvent des pratiques du **management de la mobilité**, et par-là, contribuent à répondre aux exigences objectives fixés en France par les **Plans de Déplacements Urbains (P.D.U.)**.

Ces innovations figurent désormais en bonne place parmi les moyens soutenus par la **Commission Européenne**.

Le principe d'une lettre périodique a été retenu pour faire connaître les multiples développements de ce concept en constante évolution. Une autre justification de ce choix résulte des demandes fréquentes de collectivités ou d'organismes qui s'intéressent à cette voie encore peu et souvent mal connue.

C'est donc une lettre d'information à périodicité variable diffusée exclusivement par voie électronique et sur simple demande, que vient de lancer le **CERTU** avec le concours du **CETE Nord-Picardie**.

Méthode de travail

Avec cette lettre, nous proposons de diffuser des informations concernant des **OPÉRATIONS** en cours ou prévues à brève échéance en décrivant brièvement chaque cas et en citant les sources de nos informations ainsi que toute **RÉFÉRENCE** permettant au lecteur intéressé d'en savoir plus.

Cette approche exclut tout caractère publicitaire. Par ailleurs, les informations signalées n'engagent aucun jugement de valeur de notre part concernant les opérations citées.

Dans les prochains numéros nous prévoyons en outre de présenter des **DOSSIERS** thématiques transversales correspondant à des questions importantes posées sur ce thème.

Une rubrique **ACTUALITÉS** sera également développée en fonction des informations recueillies.

Les informations publiées proviennent de sources les plus diverses : publications, sites Internet, colloques, visites et contacts personnels ... Nous souhaitons aussi que cette lettre s'enrichisse à partir des informations communiquées par ses lecteurs.

AVERTISSEMENT

Nous n'avons pas ici l'ambition de présenter un panorama exhaustif des opérations qui se développent à travers le monde. Nous cherchons plutôt à illustrer la diversité et l'adaptation de ces concepts aux différents contextes locaux.

Ils sont ici présentés sans engagement de l'auteur. Par ailleurs, ces systèmes ressortent de concepts innovants, évolutifs et parfois expérimentaux. Les informations présentées sont donc éventuellement sujettes à une rapide et profonde évolution. Ces présentations n'impliquent aucun jugement de valeur sur les systèmes évoqués. L'intérêt de ces systèmes les place aujourd'hui dans l'air du temps. Il n'est pas exclu que certaines des informations relevées se limitent à une annonce à visées purement médiatiques

Définitions

Avant d'aborder ce sujet complexe et multiforme, il est apparu indispensable de préciser, dans ce premier numéro le champ sur lequel porteront nos présentations.

Nous proposons conserver ici les mêmes classifications et définitions que dans nos publications précédentes auxquelles nous renvoyons pour plus de précisions.

Il existe deux façons de partager un véhicule :

1° En se regroupant à plusieurs pour effectuer un parcours commun, c'est le **COVOITURAGE**

2° En utilisant, l'un après l'autre un même véhicule pour réaliser des trajets distincts et c'est le « **CAR SHARING** », qui constitue **l'objet principal de cette publication**.

Ce concept ne connaissant toujours pas d'équivalent français officiel, il en résulte un foisonnement d'expressions non contrôlées, plus ou moins pertinentes, avec lesquelles chacun tente de s'accommoder. Au terme générique « Car Sharing »¹ largement utilisé par la communauté internationale correspondent, dans la littérature francophone, les appellations « auto-partage » ou « autopartage », « multivoiturage », « véhicule partagé », « voiture en commun », « véhicule en libre-service » etc....

Les démarches et propositions successivement avancées n'ont pas encore permis de dégager en France un terme unique et acceptable à la fois par les utilisateurs et par les institutions en charge de la terminologie et de l'introduction des néologismes

D'une manière générale, l'introduction officielle d'un néologisme dans la langue française est rigoureusement encadrée. Les demandes sont successivement examinées par diverses instances. Le processus implique notamment des commissions de terminologie spécialisées au niveau des ministères concernés, une commission interministérielle puis l'Académie Française. Le dispositif intègre également un rapprochement avec les autres pays francophones concernés.

Cette situation ne favorise pas l'émergence de ces nouveaux services dont l'existence est encore ténue, en France notamment. La question se complique du fait que le concept de *voiture partagée dans le temps* est encore en pleine évolution, qu'il présente des formes diversifiées et que chacun tend à lui donner un contenu personnel.

A cela s'ajoute l'appellation propre que prennent les expériences, les opérations se définissant elles-mêmes en termes de « marque ». Cette situation confuse finit par devenir un écran d'opacité supplémentaire à la bonne perception du concept.

Ces incertitudes terminologiques peuvent également susciter des tentations de récupération conduisant à réduire le concept multiforme de la «voiture en temps partagé» aux caractéristiques particulières de telle ou telle opération.

Le concept des « voitures en temps partagé »

Pour préciser les intentions poursuivies dans cette lettre, il importe en préalable de bien préciser l'objet auquel nous nous attachons ici.

D'une manière générale, et en fonction de notre connaissance du sujet, nous convenons de regrouper sous le concept de «voiture en temps partagé» tout système de voitures **brièvement et successivement** empruntées, 24h/24 et 7j/7, avec ou sans réservation par **divers utilisateurs autorisés**.

Outre un éventuel droit d'accès et/ou abonnement, le coût d'usage de ces systèmes dépend notamment de leur utilisation (en temps et en kilomètres) avec l'objectif de favoriser les déplacements de proximité les plus courts (quelques heures voire éventuellement inférieurs à l'heure).

¹ A noter toutefois que les Britanniques, et eux seuls, utilisent parfois le terme de Car Sharing pour signifier « covoiturage ».

Ces systèmes se caractérisent aussi par des formalités d'accès aux véhicules très simplifiées car ils s'adressent à un public de voisinage constitué d'habitueés clairement identifiés.

L'ensemble de ces conditions représente les caractères communs de tous les systèmes de voitures en temps partagé. Dans le cadre ainsi défini, cette définition englobe des formes différentes qui se distinguent suivant le mode d'accès (libre-service par exemple), le type de trajet permis (en boucle ou de station à station), l'organisation du contrôle de l'usage et de la facturation, le mode d'exploitation (forme coopérative, associative, commerciale ou autre) etc. La multiplicité des combinaisons possibles est à l'origine de la diversité des nombreux membres de cette famille.

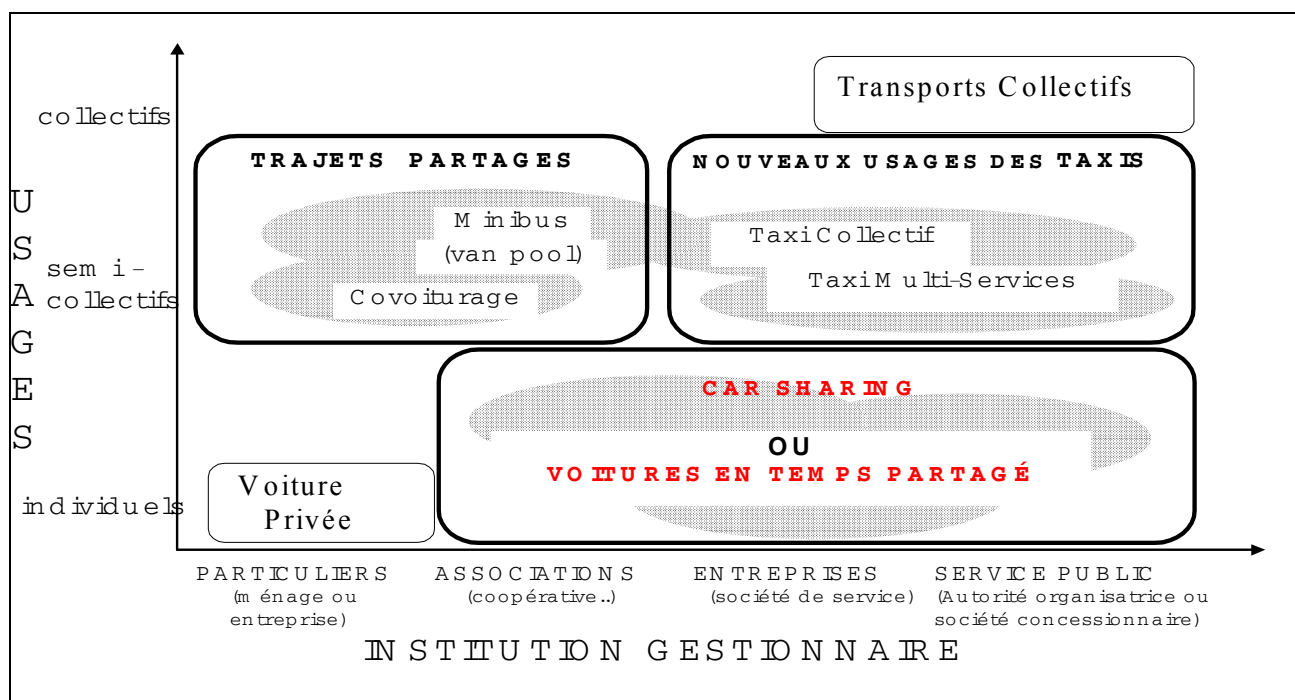
La mise à disposition de véhicules en temps partagé peut s'effectuer en tant qu'activité marginale d'un organisme ou d'une entreprise. Le système est aussi parfois pratiqué comme activité principale voire unique. Les présentations retenues dans cette publication seront principalement concentrées sur cette dernière catégorie qui identifie et propose clairement ce type de service innovant.

Par ailleurs, les systèmes de «voitures en temps partagé» ne sont pas obligatoirement liés à un mode de propulsion même si les opérations utilisent parfois des véhicules moins ou non polluants (motorisation électrique, GPL, GNV...).

Comment se positionnent les systèmes de véhicules partagés ?

Ces nouvelles organisations de l'utilisation de la voiture dite « individuelle » correspondent à de nouveaux produits qui viennent diversifier l'offre de transports en élargissant l'univers de choix pour les déplacements des personnes.

Tous ces nouveaux systèmes ont été largement présentés et détaillés dans le cadre du groupe de réflexion sur l'automobile à l'horizon 2010 (Voir les références bibliographiques et le site du CERTU). Ils ont été positionnés par rapport au caractère individuel ou collectif de leur usage et de leur gestion suivant le schéma ci-dessous.

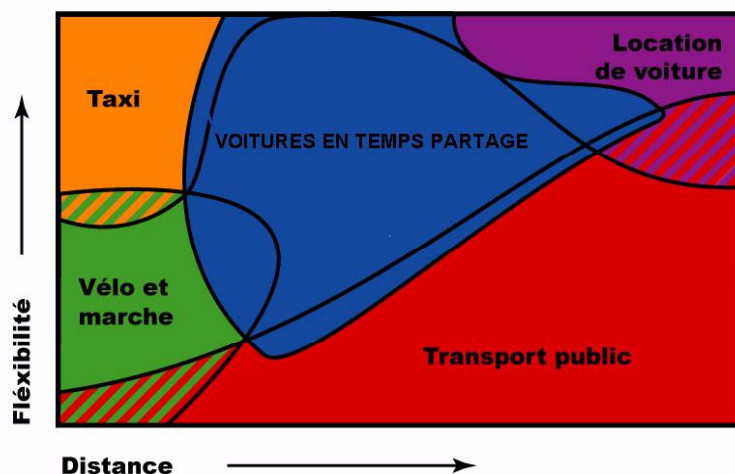


Les expériences réalisées dans le monde indiquent des évolutions des comportements dans un sens très favorable par rapport à des objectifs d'encombrement de l'espace (moins de congestion de la circulation et de stationnement) de pollution de l'air et d'émissions de gaz à effet de serre tout en disposant d'un système de mobilité proche des nouvelles aspirations des usagers.

Les principales conséquences de leur introduction concernent un report vers des modes plus « durables » comme les transports collectifs, le vélo et la marche à pieds.

Les préoccupations et engagements nationaux, européens et internationaux dans le sens du développement durable sont donc certainement une des raisons majeures en faveur de tels systèmes.

De fait, par rapport à ses conditions d'emploi privilégiées, le concept de voitures en temps partagé est parfois considéré comme un « chaînon manquant » dans le système des transports, en complément des systèmes traditionnels.



Graphique communiqué par S. Noguès (Voir Références)

Déploiement

Des pays européens comme l'**Autriche**, l'**Allemagne**, les **Pays-Bas**, la **Suisse** restent **largement en pointe** dans ce domaine qu'ils ont initié et dans lequel ils conservent une très grande avance.

Leur expérience reste irremplaçable et ils représentent toujours l'essentiel des réalisations existantes.

Quelques pays, comme la France, ont commencé à développer ces systèmes plus tardivement (**Belgique, Grande-Bretagne et Italie**).

De nombreuses expériences se développent aussi sur d'autres continents (**Australie, Asie, Amérique du Nord** notamment) avec des dispositifs .

Nous reviendrons ultérieurement sur tous ces cas dans les prochains numéros pour faire un point actualisé de tous ces développements.

OPÉRATIONS

État des lieux en France

Globalement, trois opérations représentent actuellement près de 90% des 150 véhicules partagés implantés en France (Caisse-Commune à Paris, Auto'trement à Strasbourg et le système Liselec de La Rochelle).

Caisse-Commune à Paris

Cette opération a été la première initiative de grande envergure implantée en France et fonctionne depuis 1999. Elle se compose actuellement de 65 véhicules et plus de 1000 abonnements. Les véhicules sont systématiquement accessibles dans l'un des 7 parcs de stationnement dans lesquels ils sont rangés (Anvers, Bastille, Etoile, Hôtel de Ville, Opéra, Motte-Picquet et Place d'Italie). Le parc est constitué de Clio, Twingo, Kangoo et Scenic. L'intention d'utiliser exclusivement des motorisations au GPL est en partie remise en cause en raison des difficultés d'acquisition de ces véhicules.

La tarification dépend de la formule choisie par l'utilisateur (droit d'entrée respectivement de 100 et 300 euros). Elle comporte des frais fixes (abonnement mensuel, prise en charge) et des frais variables liés à l'utilisation (au temps et aux distances parcourues).

L'opération a bénéficié au départ du support de l'ADEME et d'un suivi financé dans le cadre des programmes de recherche du PREDIT. Elle a par ailleurs été primée en raison de ses résultats et de son caractère innovant.

Pour soutenir la «voiture en temps partagé», la ville de Paris impose la mise à disposition de places de stationnement à prix préférentiel lors du renouvellement de concession de ses parcs de stationnement. Sur cette base, Caisse-Commune a passé des accords avec les principaux gestionnaires de stationnement hors voirie de Paris (Vinci et la SAEMES).

La certification Qualité ISO 9001 version 2000 obtenue par la société Caisse-Commune atteste d'une volonté affirmée de professionnalisation de ses services.

Son engagement avec ses clients porte notamment sur un service 24h/24, 7j/7 et assure, avec un préavis minimum de une minute, une accessibilité garantie à 90%.

Site Internet :

<http://www.caisse-commune.com/>

Liselec à La Rochelle

Ouvert depuis 1999, le système Liselec reste le pionnier de la voiture électrique en libre-service. Il fonctionne 24h/24 et permet l'accès à 50 véhicules électriques (Peugeot 106 et Citroën Saxo) répartis sur 7 stations.

Actuellement, l'opération regroupe 500 abonnés. Les utilisations sont possibles de station à station.

Le service exploitant dépend de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle. Il dispose de moyens techniques lui permettant de suivre les véhicules. Ses employés assurent également l'entretien et la recharge électrique ainsi que les redistributions de véhicules entre stations en cas de déséquilibre constaté.

L'opération de «voitures en temps partagé» automatique mise en œuvre à La Rochelle constitue l'un des éléments du système des transports qui propose l'une des plus grandes variétés de modes de transports avec des approches souvent originales (prêts de vélos, bus de mer, services à la demande, passeur électrique, taxis transports classiques etc. jouent des rôles complémentaires dans l'organisation des déplacements de l'agglomération).

La Communauté d'Agglomération a engagé cette action sur la base d'un partenariat avec le groupe PSA-Peugeot Citroën et le groupe de transports Keolis dans le cadre de son implication dans les actions en faveur de l'intermodalité. Il existe par ailleurs un accord avec l'agence locale d'un loueur de véhicules (National Citer) qui propose aux abonnés des tarifs privilégiés pour les usages de plus longue durée.

Site Internet :

http://www.agglo-larochelle.fr/services/depl_electrique.php

Auto'trement à Strasbourg

Lancé en janvier 2001 par l'association « Auto'trement », le système de «voitures en temps partagé» de Strasbourg a bénéficié du soutien de la Communauté Urbaine, du Conseil Général du Bas-Rhin et de l'Ademe. En 2002, ce système est passé d'une exploitation artisanale (5 voitures) largement basée sur le volontariat vers un service de plus grande ampleur. Après deux ans d'existence, le système concerne : 200 adhérents, 18 véhicules et 7 stations. La professionnalisation de l'organisation a naturellement accompagné cette progression.

Quelques particularités remarquables :

Le système fonctionne sous la forme d'une association de droit local. Le contact avec les usa-

gers constitue un axe important du développement du système. Il se concrétise par un site Internet (comprenant un système de réservation en ligne, un Forum ...), un journal, des réunions-débats ...

Les véhicules utilisés tendent à se diversifier par introduction de monospaces mais aussi par le choix d'énergies moins polluantes comme le GNV. La complémentarité avec les transports publics s'affiche clairement avec la possibilité de disposer de formules d'abonnement jumelé avec la C.T.S.

Localement, le système connaît une première extension locale avec la mise en place d'une station et 3 véhicules à Illkirch visant la clientèle des particuliers mais aussi d'utilisateurs professionnels comme des services municipaux.

D'autres perspectives régionales sont également envisagées.

Au niveau national, les adhérents Auto'trement peuvent bénéficier des mêmes services à Lyon et à Marseille qui font également partie du réseau « France Autopartage » (voir ces villes).

Site Internet :

<http://www.autotrement.com>

Eileo à Cachan

Un service de voitures en temps partagé pour des étudiants

Le service est proposé sur le Campus de Cachan avec réservation Internet et accès 24h/24 à un parc de **véhicules électriques**.

Le système est porté par l'entreprise EILEO (fondée en mars 2002) et fonctionne depuis novembre de cette même année. Il est ouvert aux étudiants et au personnel du CROUS.

Cette opération ouvre une perspective originale dans l'organisation des déplacements des étudiants. Cette population qui accède progressivement à la motorisation se voit ainsi proposer un service qui peut lui donner ponctuellement accès à la voiture sans en subir les conséquences en termes de coûts par exemple.

Une opération à suivre ...

Site Internet :

<http://www.eileo.com>

« Autopartage-Provence » à Marseille

Le système fonctionne ici sous forme de coopérative de consommation. « Ceci veut dire que les propriétaires de l'entreprise sont les utilisateurs du service (les sociétaires). Ils apportent la majorité du capital social et participent aux prises de décision. Statutairement, nos sociétaires bénéficient du service de voitures partagées à prix coûtant ».

Deux catégories d'utilisateurs complémentaires sont visées : les particuliers et les entreprises. Chacune de ces catégories peut accéder au système avec un statut de sociétaire (part sociale de 914 euros) ou avec un droit d'entrée (respectivement 50 et 41 euros). Outre ces frais fixes, l'usager verse un abonnement mensuel ainsi qu'un coût variable fonction de son utilisation (temps d'utilisation et distance parcourue).

Le système a démarré avec des petits véhicules à essence (Renault Clio, Twingo et Kangoo - Peugeot 206 et Partner). Ces véhicules sont accessibles à partir de 3 stations situées dans des parcs de stationnement de centre-ville (Monthyon, Centre Bourse et Cours Julien), proches d'importantes stations de transports publics (métro et autobus). Les adhérents ont accès aux réservations 24h/24 par Internet et par téléphone.

Le démarrage de cette opération a bénéficié de soutiens publics (Région PACA, ADEME, Marseille Services Développement).

Un fonctionnement en réseau – « France Autopartage » - avec les systèmes développés à Strasbourg et à Lyon (voir ces villes) permet de gérer en commun quelques tâches délocalisées (système de réservation, contrôle d'accès, facturation...). *Cette organisation offre également la possibilité aux adhérents d'une ville de bénéficier des mêmes possibilités dans les autres villes de ce réseau.*

Des accords avec des acteurs privés (taxis, loueurs de véhicules...) et publics (transporteur local) sont également évoqués sur le *site Internet* :

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

La Voiture Autrement à Lyon

Ouvert depuis mars 2003, le système de «voitures en temps partagé» fonctionne actuellement avec un statut d'association qui regroupe aujourd'hui une vingtaine d'abonnés.

L'opération a bénéficié de subventions de l'ADEME et de la Mairie de Lyon dans le cadre de sa politique en matière d'Économie Sociale et Solidaire (volet souvent négligé d'une politique de développement durable).

L'utilisateur peut accéder au système moyennant diverses possibilités qui diffèrent suivant la durée de son engagement (1 mois, 3 mois ou 1 an et plus) et déterminent la tarification unitaire qui lui est appliquée en fonction du temps d'utilisation et des kilomètres parcourus. A ces frais variables liés à l'utilisation, s'ajoutent des coûts fixes peu élevés (frais de dossier, adhésion, abonnement mensuel, dépôt de garantie, caution, prise en charge...) suivant une grille également basée sur la durée des contrats.

Les véhicules sont accessibles à partir de deux parcs de stationnement du centre-ville (République et Terreaux) qui regroupent chacun 3 véhicules.

Comme les systèmes de Marseille et de Strasbourg, l'opération engagée à Lyon fait partie du réseau « France Autopartage » (coopérative d'entreprises) et utilise les mêmes moyens pour les réservations/facturations (voir ces villes).

Site Internet : <http://lavoitureautrement.free.fr/>

Les accords et le projet EasyCar-Vinci

Des loueurs de voitures et des exploitants de parcs de stationnement s'intéressent aussi au développement à grande échelle de la «voiture en temps partagé».

La société EasyCar a annoncé le lancement d'une agence de location sur les Champs Élysées à Paris avec 250 véhicules (Smart et Classe-A) localisés dans des parcs de stationnement du groupe Vinci.

Cette société s'est spécialisée dans la location « traditionnelle » de voitures uniquement par internet. Cette démarche s'inscrit dans le cadre de la politique générale du groupe « easy » qui vise à offrir des produits bruts (transports aériens, accès Internet ...) à bas prix (tarifs modulés en fonction de la demande) et facilement accessibles. En avril 2002, elle revendiquait un parc de plus de 5000 Mercedes en Europe.

Depuis mars 2003, cette entreprise a lancé à Londres sa première exploitation de type Car Club fonctionnant suivant les principes de la «voiture en temps partagé» en libre-service. Cette innovation par rapport à ses activités de loueur « classique » comprend l'accès automatique au véhicule réservé par Internet, pour une durée éventuellement très courte (1 heure) et avec un préavis réduit (1 heure). L'automatisation des procédures permet à coût réduit de proposer cet accès sans personnel et 24h/24.

La société vise l'expansion de ce service en Europe avec un objectif de généralisation à 50% de son parc d'ici la fin 2004.

Il est par ailleurs signalé un accord avec VINCI Park pour développer en commun de nouveaux services diversifiés. Ce partenariat coïncide avec la stratégie du leader mondial² du stationnement concédé. Par cette nouvelle approche de la mobilité urbaine, il s'agit de proposer aux citadins une alternative à l'utilisation intensive de l'automobile personnelle et d'inciter à de nouveaux modes de déplacements respectueux de l'environnement tout en étant adaptés à la vie moderne. Avec cette association, easyCar et VINCI Park souhaitent simplifier la voiture : louer un véhicule en fonction de ses besoins... que ce soit à l'heure pour un court trajet, à la journée pour des distances plus longues ou bien pour aller travailler ou partir en vacances.

² 800 000 places exploitées, 1200 parcs de stationnement dans 12 pays et 240 villes dans le monde

Site Internet : <http://www.easygroup.co.uk/easyCar/news/main.html>

Comme dans d'autres pays européens, quelques loueurs traditionnels proposent également des services de location à l'heure accessibles dans certaines agences, avec ou sans abonnement. Voir par exemple http://www.eurocar.fr/pourlesparticuliers/formule_heure.htm

Desserte spéciale pour le Mont-Saint-Michel : Un projet à l'étude pour les déplacements des Montois

Le système «voitures en temps partagé» est parfois présenté comme purement limité à satisfaire des « besoins de déplacements urbains dans des zones bien desservies par les transports publics ». Nous pensons qu'il s'agit d'une conception abusivement restrictive. En fait, comme certaines démarches récemment engagées dans des pays voisins, le recours potentiel à la «voiture en temps partagé» a également retenu l'attention dans une situation particulière très différente d'un contexte urbain traditionnel.

Le projet de « rétablissement du caractère maritime du Mont-Saint-Michel » impliquera une réorganisation complète des liaisons avec le continent du fait de la suppression totale des parcs de stationnement qui le desservent aujourd'hui.

Pour les visiteurs, des navettes régulières circuleront sur la route d'accès. Un système spécial est également prévu au bénéfice des montois et des clients des hôtels du Mont. Dans le projet initial, une navette particulière fonctionnant 24h/24 a été retenue. Pour faire suite aux demandes exprimées lors de l'enquête publique, le Syndicat Mixte Maître d'Ouvrage de ce projet a fait étudier la faisabilité de remplacer cette navette par un système de véhicules électriques fonctionnant selon les principes de la «voiture en temps partagé».

NB Cette information a pour seul objectif de montrer que la «voiture en temps partagé» peut présenter un intérêt certain dans des cas très variés. Elle ne préjuge en rien de la solution qui sera finalement retenue pour assurer cette desserte.

Site Internet :

http://www.projetmontsaintmichel.fr/mission_msm/fr/index.html

A titre indicatif, les thèmes suivants sont envisagés pour les prochains numéros

Europe : où en sont les pionniers ? (Suisse, Pays-Bas, Allemagne, Autriche ...)

Europe : les nouveaux arrivants (Belgique, Italie, Grande-Bretagne ...)

Et le reste du monde ? (Etats-Unis, Asie, Canada, ...)

REFERENCES

Sélection de références en français et facilement accessibles

- « Automobiles pour la ville à l'horizon 2010 » Groupe de réflexion sur l'automobile urbaine piloté par C. Lamure pour le Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement. Publié par les Presses de l'ENPC - décembre 1998
- « Nouvelles gestions de l'automobile urbaine - Partenariats avec le transport public » Dossier du Certu - avril 1999 Voir les publications citées sur le site Internet : <http://www.certu.fr>
- Travaux de recherche engagés par M. Sébastien Noguès qui prépare une thèse intitulée « L'auto-partage en France. Approche sociologique des services éco-efficaces et des changements de comportement pour un développement soutenable » au sein du laboratoire du

CERTOP-CNRS (Université de Toulouse-Le Mirail). Ces travaux dont les résultats partiels sont régulièrement publiés sur le site de l'auteur bénéficiant d'une bourse de l'ADEME.

Site Internet : <http://auto.partage.free.fr/index.html>

- Il existe de plus, pour le lecteur anglophone, une abondante littérature essentiellement produite en Europe et , plus récemment en Amérique du Nord. Un accès important vers ces sources est possible à partir du *site Internet* : <http://worldcarshare.com>
- Transport Public International Journal de l'UITP - Vol 51 novembre 2002 – Plusieurs articles sur le thème de « L'auto-partage et le TP : ensemble pour une mobilité durable »

CONTACTS

Nous vous invitons à nous contacter si vous souhaitez ...

Recevoir les prochaines lettres

Donner votre avis, réagir

Proposer une contribution

Apporter un témoignage, un commentaire, une information

Poser une question, soulever un problème

Suggérer des thèmes à approfondir ultérieurement

Nous aider à hiérarchiser les sujets à traiter, définir des priorités

Annoncer une manifestation, un lancement, une étape dans un projet

Suggérer une rencontre, une proposition d'action

Comité de rédaction

| | | |
|---|---|---|
| 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 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 |

Pour recevoir les prochains numéros ou pour tout contact,
Veuillez adresser **vos coordonnées complètes** à

carsharing@equipement.gouv.fr