Zeitschrift: Revue suisse : la revue des Suisses de l'étranger
Herausgeber: Organisation des Suisses de l'étranger
Band: 47 (2020)
Heft: 6

Artikel: Le succès de l'autopartage
Autor: Steiner, Jürg
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1032990

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Siehe Rechtliche Hinweise.

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. Voir Informations légales.

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. See Legal notice.

Download PDF: 22.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Le succès de l'autopartage

Dans les villes suisses, de plus en plus de ménages renoncent à posséder leur propre voiture. La société coopérative d'autopartage Mobility n'y est pas pour rien. À présent, elle mise sur l'électricité.

JÜRG STEINER

Dans les villes suisses, les clients de la société coopérative d'autopartage Mobility ne se trouvent toujours qu'à quelques clics d'une voiture. L'application Mobility leur indique le véhicule libre le plus proche, qu'ils peuvent réserver en quelques secondes, ouvrir avec leur badge de membre, emprunter puis ramener au lieu de départ à l'échéance de la réservation. La facturation s'établit en fonction des kilomètres parcourus et de la durée d'utilisation.

Ce modèle commercial a fait de Mobility le n° 1 du marché du car-sharing en Suisse. Le nombre de ses clients et la taille de sa flotte augmentent depuis des années. «Nous ne voyons pas de limites à la croissance de Mobility», relève Patrick Eigenmann, porte-parole de la coopérative. Si l'idée de l'autopartage paraît évidente à l'ère des smartphones, il a pourtant fallu plusieurs dizaines d'années pour qu'elle s'impose.

La graine a été plantée au XX^{e} siècle, quand nul ne parlait encore d'Internet ni de smartphones. Mais il était déjà question d'écologie: en 1987, le Nidwaldien Conrad Wagner, qui s'engagera plus tard en politique avec les Verts et deviendra conseiller en mobilité, fonde avec des amis l'«Auto Teilet Genossenschaft» (ATG) à Stans. La flotte se résume alors à une Opel Kadett rouge (avec catalyseur) et une moto 125 cm^{3} de la marque Honda. Ces jeunes pionniers de l'autopartage ne sont pas pris au sérieux et ont bien du mal à trouver un assureur prêt à établir une police au nom de plusieurs propriétaires pour la même voiture, comme l'a récemment rappelé Conrad Wagner dans une interview pour la radio.

Mais la coopérative ATG tient bon. En 1997, elle fusionne avec sa concurrente zurichoise ShareCom et devient Mobility. Forte de 760 véhicules et de 17 000 membres, la nouvelle coopérative commence à s'étendre sur le marché suisse. Aujourd'hui, Mobility possède plus de 220 000 clients et plus de 3000 véhicules, pour la plupart rouge vif, sur plus de 1500 sites.

On ne peut comprendre le succès de Mobility qu'à l'aune des facteurs centraux du développement en Suisse: la croissance des agglomérations urbaines du Plateau, et l'extension des transports publics (TP) fortement encouragée par le secteur public. «70 % de nos sites se trouvent dans des villes ou des agglomérations urbaines, et la moitié de nos clients vivent dans l'une des huit grandes villes du pays», note Patrick Eigenmann. L'autopartage fonctionne particulièrement bien en interaction avec les TP, qui sont dotés d'excellentes cadences en ville pour décharger le réseau routier (cf. texte sur la situation du trafic à Berne et à Genève, p. 15).

Au fil de son succès commercial, la coopérative de partage s'est éloignée de l'image «écolo-alternative» qu'elle avait au début. Elle en a même parfois été bien loin: en 2019, elle lance une gamme premium, avec des limousines tout-terrains gourmandes en carburant, qui suscite la critique jusqu'au sein de sa propre clientèle. La demande restant limitée, Mobility laisse rapidement tomber sa tentative. Aujourd'hui, elle mise sur l'écologie: d'ici à 2030, Mobility entend n'avoir plus dans sa flotte, actuellement essentiellement composée de voitures à essence et de diesels, que des véhicules électriques.

Il y a quelques mois, la coopérative a fait calculer son propre impact dans le domaine de la durabilité. Si Mobility n'existait pas, conclut l'étude, 35 500 voitures de plus circuleraient sur les routes suisses. Aussi impressionnant que ce résultat puisse paraître, il demeure pour l'instant semblable à une goutte d'eau dans l'océan au regard des 4,6 millions de véhicules particuliers que compte la Suisse.

Une image aujourd'hui familière dans les villes suisses: les voitures rouges de la société coopérative d'autopartage Mobility. Photo DR

JÜRG STEINER EST JOURNALISTE ET CONSEILLER DE RÉDACTION À LA «BERNER ZEITUNG».