

**Zeitschrift:** Domaine public  
**Herausgeber:** Domaine public  
**Band:** - (2007)  
**Heft:** 1752

**Artikel:** Élections fédérales à Fribourg : un Sonderfall face au reste du pays? : Il vaut la peine d'examiner le détail des résultats  
**Autor:** Schnyder, Erika  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1024461>

### **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:** 31.01.2025

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

## Fin de soirée électorale

### *A Lausanne comme probablement un peu partout en Suisse*

Jacques Guyaz (22 octobre 2007)

Ancienne école de chimie du canton de Vaud, 23h15, les derniers résultats se font attendre, deux bureaux encore à valider. Poubelles pleines, regards fatigués, la salle est à moitié vide, les journalistes finissent leurs papiers. Une jeune candidate verte élue – Adèle Thorens – un petit bouquet de fleurs blanches à la main marche deci delà en répétant, «*je n'arrive pas à y croire*», Une candidate de l'UDC en passe d'être élue –

Alice Glauser – explique qu'elle n'y croit pas encore. Un syndic de Lausanne – Daniel Brélaz – assis devant un écran et entouré d'un auditoire respectueux a l'air de faire un cours de statistiques appliqués.

Les résultats finaux vont tomber d'une minute à l'autre nous ressasse-t-on depuis 10 minutes. Deux journalistes de SF1 sont tout frétilants à l'idée d'interviewer le dit syndic et demandent ce que c'est que le

bâtiment là-dehors juste à côté et si quelqu'un y habite. On leur explique que, non, personne n'habite dans le château cantonal qui est le siège du gouvernement. Les coca-cola sont aussi froids que le temps. Tout le monde a l'air content d'être là, dommage que les élections ne se déroulent que tous les 4 ans. C'était la fin d'une soirée d'élections fédérale à Lausanne.

## Elections fédérales à Fribourg: un Sonderfall face au reste du pays?

### *Il vaut la peine d'examiner le détail des résultats*

Erika Schnyder (22 octobre 2007)

Le canton de Fribourg peut se targuer d'avoir sauvé l'honneur de la gauche d'abord, mais de la Suisse surtout. Même si, inexorablement, l'UDC progresse, ce parti n'a pas réussi à percer comme il l'espérait et à décrocher un deuxième siège au National. L'analyse détaillée des résultats relève des aspects d'ailleurs fort intéressants.

D'abord, il y a le clivage villes-campagne. Si l'on prend les villes et les chefs-lieux, on découvre que les districts du Sud, soutiennent plus facilement l'UDC: en Broye, l'UDC devance le PS; en Glâne, il est légèrement en-dessous du PS et nettement en-dessous du PDC; en Veveyse, fief de Joe

Genoud, il devance largement le PS et le PDC; en Gruyère, UDC et PDC sont au coude-à-coude, tandis que le PS les dépasse largement. Dans les autres districts, l'UDC fait fort en Singine par rapport au PS, mais reste en-dessous du PDC, tandis que dans le Lac il devance largement le PDC et le PS, quoique moins nettement.

Le district de la Sarine mérite que l'on s'y arrête. Les villes et grandes communes votent largement à gauche: Fribourg et Villars-sur-Glâne; Marly reste plus fidèle au PDC, mais dans ces trois villes, l'UDC recueille entre 14 et 18% des voix (18% à Marly), le PS 29% à Fribourg et 34% à Villars-sur-Glâne (ces deux villes ont un

conseil communal majoritairement à gauche) et 25% à Marly; le PDC pour sa part obtient 24% à Fribourg, 23,5% à Villars et 27% à Marly. Les communes de la ceinture, soit Givisiez, Granges-Paccot et Corminboeuf ne soutiennent pas fortement l'UDC (entre 14 et 18,5%) tandis que le PS tourne autour de 30% dans ces communes, le PDC, pour sa part oscillant entre 23 et 26%. Le constat est grosso modo identique pour les communes de l'agglomération, l'UDC réalisant son meilleur score dans la commune germanophone de Guin et s'y rapproche à Tavel.

Mais le constat le plus intéressant, dans les villes et

les communes de l'agglomération est que plus on se trouve dans une commune confrontée à des problèmes sociaux, environnementaux, de sécurité et qui doit satisfaire à l'intégration des étrangers, plus on s'éloigne du vote UDC, alors que les communes de l'agglomération les plus proches de la campagne offrent

à l'UDC ses meilleurs résultats. Ce clivage villes-campagne montre bien que ce n'est pas la réalité du terrain qui attire le vote xénophobe et réactionnaire de l'UDC, mais bien l'exploitation de la peur ancrée dans l'inconscient collectif des habitants de la campagne.

A cet égard, le vote de Courtepin est significatif. Dans cette commune du Lac, où se trouve la plus forte proportion d'étrangers, le PS et l'UDC sont dos-à-dos avec 24% des voix, un léger plus allant au PS. Il faut donc mieux toucher la campagne, encore trop sensible au voix de l'extrémisme de droite.

## Les trois voies de l'autopartage

*La Grande-Bretagne et la France se lancent aussi, mais elles n'ont pas Mobility*

François Brutsch (17 octobre 2007)

L'autopartage, c'est le fait pour un véhicule d'être rattaché à une organisation et mis à disposition de ses membres en fonction de leurs besoins, plutôt que de servir au seul usage d'une personne ou d'un ménage: il s'agit de promouvoir à la fois l'utilisation plus intensive d'une automobile qui, sinon, reste simplement parkée et son usage subsidiaire seulement là où elle est vraiment appropriée, après le déplacement à pied et en transports publics, en se déchargeant des soucis de propriété et d'entretien. Si la voiture est encore un symbole de la société moderne, ses modes d'utilisation sont également représentatifs de profondes différences dans les approches économiques et politiques. La manière dont l'autopartage se met en place dans différents pays en témoigne.

### Le modèle communautaire

Avec *Mobility*, la Suisse a l'organisation d'autopartage la plus importante d'Europe: plus de 2'500 véhicules sont à

disposition sur plus de 1'000 emplacements (en particulier dans toutes les localités de plus de 10'000 habitants). Pour présenter tous les attributs de l'entreprise de service professionnelle et branchée (elle exporte et vend son savoir-faire), ce n'en est pas moins une société coopérative, même si ses véhicules sont aujourd'hui également à la disposition de clients non sociétaires. C'est au fond un service public, jouissant d'un monopole de fait, dont l'origine et le financement est entièrement privé et qui représente une économie de ressources (un véhicule pour 30 clients), un prolongement des transports publics et même un accès à la voiture pour des personnes qui en étaient privées. *Mobility* trouve son origine dans la fusion de deux coopératives historiques qui, elles, étaient franchement alternatives et anti-consommation: elles ont démarré il y a 20 ans avec chacune un véhicule et, respectivement, 8 et 17 membres! C'est la preuve par l'acte, qui nécessite un

consensus social fort et prend du temps pour faire évoluer en douceur les conceptions initiales et croître de manière organique.

### Le modèle commercial

En Grande-Bretagne, l'apparition des *Car Clubs* est beaucoup plus récente: en 2000 à Bristol. Le vrai moteur de la création d'organisations d'autopartage réside ici dans l'esprit d'entreprise au sens commercial du terme: on y arrive après ses études de MBA par recherche inspirée du prochain créneau porteur, et l'on vise l'entrée en bourse qui matérialisera le succès pour les fondateurs. C'est la preuve par le profit, qui peut permettre un déploiement rapide et simultané, mais aussi potentiellement disparate, au gré des implantations locales, avec ses réussites, ses échecs et ses fusions ou acquisitions. Au total, l'autopartage existe déjà dans plus de 25 villes, au travers de quatre entreprises principalement (dont deux se font concurrence à Londres). Un modèle par nature