

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

Artikel: Les trois voies de l'autopartage : la Grande-Bretagne [i.e. Grande-Bretagne] et la France se lancent aussi, mais elles n'ont pas Mobility
Autor: Brutsch, François
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1024462>

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: 11.05.2025

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

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 parquée 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

économique et souple, présentant tout de même des coûts de transaction non négligeables et les limites inhérentes à l'éclatement du marché.

Le modèle étatique

En France, il y a aussi eu de militants décidés à monter une coopérative, ou quelque entrepreneur désireux de se lancer sur la seule foi en son *business plan*. Mais c'est la démarche cartésienne qui est privilégiée: l'autopartage est une idée qui fait surtout son chemin dans des études techniques pour aboutir à des démarches politiques (dont le pivot est le sénateur Roland Ries, ancien maire de Strasbourg), avant son déploiement sous le parapluie des autorités nationales et locales. C'est la preuve par le décret. Le Vélib, à Paris après Lyon, démontre avec force la puissance de cette méthode, et réussit, du moins pour le vélo où le modèle communautaire, qui a aussi été tenté en Suisse ou ailleurs, a échoué alors que le modèle commercial n'entre

simplement pas en ligne de compte. De manière plus discrète, la municipalité parisienne vient aussi de se lancer dans l'autopartage. C'est probablement la méthode la plus coûteuse, la moins sensible aux besoins réels et à leur évolution, mais potentiellement elle est à même de garantir rapidité et uniformité de la mise en place, si les moyens sont là.

* * *

Ce n'est qu'une typologie, bien sûr, avec ce que cela suppose de simplifications. Elle ne doit pas masquer les convergences. Dans les trois cas, la visée idéaliste est présente, qu'elle soit utopiste, d'un altruisme pas nécessairement désintéressé ou technocratique. Les pouvoirs publics aussi, ravis d'apporter leur appui, sollicités ou organisateurs. Chaque modèle a ses avantages et ses inconvénients. Mais surtout il s'inscrit dans une représentation sociale des rôles respectifs de l'Etat, du secteur privé à but lucratif et du tiers-secteur qui est profondément

enracinée: même si l'on pouvait soutenir que l'un d'eux est globalement plus efficace, sa transposition forcée aurait peu de chances d'aboutir. La réalité pourra aussi s'éloigner des modèles théoriques: l'étatisme à la française s'accommode volontiers de délégations au secteur privé (à but lucratif ou non), avec les risques et tentations que cela comporte; l'approche commerciale ou communautaire pourrait gagner, et non perdre, à une régulation étatique minimale, légère, qui en faciliterait le développement en favorisant par exemple l'interconnexion entre organisations distinctes.

Ce qui est plus déprimant, c'est de constater que même après 20 ans et dans un contexte quasiment idéal de petit pays urbain doté d'un réseau de transports publics parfaitement intégré, l'autopartage concerne non pas 20%, non pas 10% mais seulement 3 à 4% de la population dotée d'un permis de conduire.

La taxe écologique réconciliée avec le social

Du sac poubelle à l'énergie, c'est la seule consommation excédentaire qu'il faut faire payer au prix fort

Pierre Imhof (19 octobre 2007)

La taxe oppose traditionnellement les verts et les socialistes. Instrument permettant d'influencer les comportements – notamment en faveur de l'environnement – pour les premiers, système antisocial pour les seconds.

La taxe a effectivement la vertu

de donner un prix à un service ou à un comportement généralement financé par l'impôt. Prenons l'exemple de l'élimination des ordures, dont le coût économique et écologique est invisible lorsque ce service est financé par l'impôt. En introduisant une taxe au sac, ce coût devient

transparent et une modification de comportement favorable à l'environnement est financièrement récompensée. On peut par ce système influencer les comportements de toute la chaîne économique: en taxant les carburants, les combustibles, l'intérêt pour des véhicules peu gourmands ou