Le succès de l'autopartage

Autor(en): **Steiner, Jürg**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue suisse : la revue des Suisses de l'étranger**

Band (Jahr): **47 (2020)**

Heft 6

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1032990

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://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 XXe 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 cm³ 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».