Conseil d'État : Zurich et les socialistes

Autor(en): **Gavillet, André**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **32 (1995)**

Heft 1236

PDF erstellt am: **09.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1015706

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

AUTO-PARTAGE

Du bon usage

(*vb*) Peut-on se partager une voiture à 18 personnes? Oui, à condition d'être discipliné, écologiste, organisé.

L'informatique et l'électronique, qui améliorent le système de réservation et l'accès au véhicule, donneront sans doute un nouvel essor à l'auto-partage, mais on peut prédire qu'il restera marginal, tant il est contraire à l'esprit individualiste et productiviste qui mène le bal en cette fin de siècle. Pour les loisirs, par contre, il semble bien adapté.

Venu du nord de l'Europe, l'auto-partage (en anglais *car sharing*), soutenu par le programme fédéral Energie 2000, vise hardiment un potentiel de 600 000 adhérents en Suisse.

Depuis 3 ans, les trois coopératives suisses d'auto-partage ont passé de 1000 à plus de 6000 adhérents. De 67 véhicules au départ, ce système collectif en a 334 aujourd'hui. 25% des coopérateurs possédaient une voiture; en cours de route, la plupart d'entre eux s'en sont séparés. Ces chiffres montrent que c'est vers les non possesseurs de véhicules que l'auto-partage peut espérer s'étendre. L'argument selon lequel ceux qui font moins de 10 000 km par an ont tout intérêt à être membres d'un tel réseau apparaît douteux. Économiquement correct, il omet d'ajouter: et qui n'utilisent pas de manière régulière leur véhicule.

Le prix du kilomètre, pour une voiture individuelle de classe moyenne, se situe entre 80 et 95 centimes; il est de 72 centimes tout compris pour les *auto-partageurs*. Le *car sharing* devrait permettre de réduire à long terme la consommation d'énergie pour le transport des personnes d'environ 2%.

Un des avantages de ce système est la possibilité de réserver à choix une petite voiture ou une camionnette, selon les besoins du moment. Pour l'Association Transports et Environnement (ATE), qui assume la conduite du projet financé par Energie 2000, le *car sharing* vise bien sûr à réduire l'utilisation de la voiture (en Suisse une voiture est occupée en moyenne par 2 personnes), le plus souvent en combinant l'auto-partage avec ... le vélo ou les transports publics.

Pour être membre d'une coopérative, il faut acheter une part sociale d'au moins mille francs, s'acquitter d'une taxe annuelle et des frais d'utilisation du véhicule (tarif horaire dans lequel tout est compris, essence, entretien du véhicule, frais de parcage etc.)

Les trois coopératives suisses, qui comptent actuellement plus de 200 dépôts de véhicules, assurent que la distance séparant le véhicule du domicile est inférieure à 6 minutes à pied. Le principal inconvénient de l'auto-partage? Il faut réserver la voiture, aller la chercher et la rapporter.

Outre deux coopératives alémaniques, la Suisse romande dispose depuis peu de son réseau d'autopartage, *Copauto,* basé à Genève. Les véhicules sont accessibles à Genève, Vevey, Montreux, Lausanne, Neuchâtel et La-Chaux-de-Fonds.

Peu en mesure de remplacer la voiture individuelle, chargée aussi de symboles affectifs, l'auto-partage apparaît comme une solution de remplacement à la deuxième voiture, pour la femme au foyer, le jeune qui sort en fin de semaine, les retraités. L'usage combiné transports publics/voiture, prôné par les *auto-partageurs*, apparaît quelque peu utopique. «Supposez que vous souhaitiez vous rendre en Alsace. Réservez depuis Nyon, par exemple, une voiture à Bâle. Quoi de plus simple alors que de prendre le train jusqu'à Bâle et de faire le reste du chemin avec le véhicule qui vous y attend», propose *Share Com*. Alors, convaincu? ■

REPÈRES

Copauto, 10, Rue de Montbrillant, 1201 Genève.
Tél. 022/740 00 50.
Fax 022/ 734 95 41.
Copauto s'est associé avec Nissan et avec les TPG, ainsi que les transports publics Vevey/Montreux (VMCV) pour proposer un Abomobil ou abonnement transports publics/ autopartage, annuel.

Mode d'emploi

Appel téléphonique pour réserver. Un serveur vocal accessible 24 h sur 24 est au bout du fil. Ce serveur transmet à la clef électronique (que chaque coopérateur possède) un code. Il suffit de placer la clef sur l'écouteur du combiné.
Dans la voiture, l'ordinateur de bord vérifie le code de la clef, la réservation, et libère le verrouillage central du véhicule. Chaque coopérateur dispose en outre d'une clef de contact.
Pendant la course, l'ordinateur enregistre les kilomètres. Une équipe de maintenance et de contrôle entretient les véhicules deux fois par semaine et relève les données de l'ordinateur. Le client reçoit un décompte individuel mensuel.

CONSEIL D'ETAT

Zurich et les socialistes

(*ag*) La volonté bourgeoise d'éliminer les socialistes du Conseil d'Etat zurichois retient l'attention. L'UDC deviendrait à Zurich le parti charnière (3 conseillers sur 7). Ce défi à la proportionnelle ne peut être ressenti que comme un durcissement de la droite. Les radicaux zurichois, après avoir rompu avec Blocher pour une affiche indécente, se comportent en suivistes sans pudeur. On peut déplorer leur manque de tenue, mais on s'inquiète de leur absence de vista politique, car si Blocher a su présenter un candidat light, il maintient pleinement son cap.

Cette manœuvre s'est faite sous le couvert du choix de la candidate socialiste. On n'a jamais vu des attaques aussi personnelles, quasi insultantes, dans la presse. On laisse après cela au parti socialiste la possibilité soit de changer de candidat, soit de s'humilier. Il a choisi de présenter quelqu'un d'autre en janvier. Et s'il s'était obstiné, il aurait été facile de prétendre qu'on l'avait averti et d'occuper le siège avec bonne conscience. ■