

Auto-partage : voici le BusinessCarSharing

Autor(en): **Nordmann, Roger**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **40 (2003)**

Heft 1574

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1021531>

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.

La voiture contre la mobilité

La voiture devient un obstacle à la circulation urbaine. Seules des mesures contraignantes semblent pouvoir en limiter les nuisances.

A lors que l'on connaîtra bientôt la date de votation de l'initiative «Avanti» et de son contre-projet parlementaire, l'hystérie semble gagner une partie de la Suisse romande confrontée à la réparation du tunnel autoroutier de Glion. La construction d'un troisième tube permettant de maintenir le flux des véhicules lors de travaux de réfection est évoquée par certains. Toutes sortes d'idées sont proposées aux automobilistes pour ne pas prendre trop de retard et la presse s'empare du sujet comme si la survie du pays en dépendait.

Il semble aujourd'hui nécessaire non seulement de proposer des alternatives à l'élargissement des autoroutes et tunnels routiers (augmentation des cadences des trains par la construction de voies supplémentaires, par exemple) mais également de redéfinir les problèmes à résoudre en priorité dans le domaine des transports. Les trois quarts des

habitants de notre pays vivent dans des agglomérations qui connaissent des problèmes de circulation et des nuisances majeurs. C'est à Zurich, Lausanne ou Genève qu'il faut trouver des solutions et non pas au Gothard ou sur l'A9.

Même si ce n'est pas encore suffisant, on peut promouvoir la mobilité dite «douce». Les Suisses alémaniques ont opté pour «Langsamverkehr», encore que, aujourd'hui, aller à pied ou en vélo dans les villes est souvent plus rapide que de se déplacer en voiture. Peut-être faut-il admettre que les structures institutionnelles actuelles sont inadéquates et qu'il faut absolument faire exister, au niveau politique et décisionnel, les agglomérations. On ne résoudra aucun problème de manière cohérente commune par commune.

Mais il faut surtout imaginer les moyens à mettre en œuvre pour réduire la circulation ou, au moins, en stopper la croissance. Offrir

des améliorations conséquentes des transports publics et des facilités de déplacements pour les vélos et piétons est évidemment une étape nécessaire. Toutefois, contre l'augmentation des déplacements en voiture, on ne pourra se passer de mesures plus contraignantes. On pense, par exemple, à des suppressions de places de stationnement, des créations de zones à 30km/h ou réservées aux piétons, voire à l'introduction de nouvelles taxes.

Ces idées, évoquées lors d'un colloque du Parti Socialiste Suisse consacré aux transports en agglomération, au mois de septembre à Berne, risquent malheureusement de ne pas être très populaires. La gauche neuchâteloise en a certainement pris conscience, il y a quelques semaines, lorsque le projet de réaménagement des rives du lac à Neuchâtel a largement échoué devant le peuple, notamment parce qu'il était prévu de réduire le nombre de places de parc. os

Auto-partage

Voici le BusinessCarSharing

A ce jour, les 53000 usagers de *Mobility* utilisent les véhicules essentiellement le soir et le week-end. Pour ceux qui n'utilisent pas quotidiennement la voiture, la solution est avantageuse, car il n'y a pas besoin d'investir dans un véhicule - à l'arrêt le 98% du temps - ni de payer une place de parc. Sur le plan écologique, les incitations sont optimales. En effet, à part la finance d'inscription, il n'y a pas de frais fixes et l'utilisateur paye l'entier du coût sous forme de tarif kilométrique et horaire. Ainsi, avant chaque trajet, l'utilisateur évalue la possibilité de recourir aux transports publics, auxquels il est, dans l'idéal, abonné.

Avec une clientèle composée essentiellement de particuliers,

les véhicules *Mobility* restent cependant largement immobiles durant les jours ouvrables, au dépens du capital investi. Fort de ce constat, *Mobility* propose désormais ses services aux entreprises.

Ainsi, une entreprise peut acquérir des abonnements transmissibles, ou même réserver des véhicules en bloc pendant les heures de bureau. Si elle le souhaite, des véhicules peuvent stationner sur son propre parking. L'avantage est double: d'une part, l'entreprise n'a plus à entretenir et gérer un parc automobile, ce qui, dans la plupart des situations lui permet des économies substantielles. D'autre part, il n'est plus nécessaire d'offrir des places de parc pour véhicules privés aux collaborateurs qui se

déplacent occasionnellement au cours de la journée. Cette formule est en pleine expansion auprès des administrations publiques et privées, des bureaux d'ingénieurs et d'autres PME, spécialement dans les centres villes. En plus des avantages écologiques classiques de *Mobility*, la solution *BusinessCarSharing* permet aux collaborateurs de l'entreprise de se rendre au travail en transports publics même lorsqu'ils ont parfois besoin d'une voiture pendant la journée.

A noter que *Mobility* est organisée en coopérative à but non lucratif et dispose d'un site internet www.mobility.ch. rn

Roger Nordmann est responsable de la section Mobility de la région lausannoise

Le fonctionnement de Mobility

Par Internet et ou par téléphone 24h/24h, l'utilisateur réserve le véhicule de son choix, n'importe où en Suisse (980 emplacements). Sa carte électronique lui permet d'accéder au véhicule. Au terme de l'utilisation, l'ordinateur de bord envoie les données à la centrale pour la facturation. La tarification dépend du temps de réservation et des kilomètres parcourus. Dès le 101 km, ce tarif diminue de moitié. Les titulaires d'une part sociale de la coopérative bénéficient de 20% de rabais sur les 100 premiers kilomètres.