

LRD

Mutualiser pour promouvoir une mobilité et des énergies plus douces

Le principe de mutualisation s'applique à de nombreuses activités. Ce moteur de l'économie solidaire consiste à partager des objets au départ destinés à un usage privatif. Les coopératives d'autopartage sont l'exemple le plus abouti de cette idée très attirante.

L'automobile est souvent bien mal nommée : si elle appartient à un propriétaire unique, elle reste immobile le plus clair – 80 à 95 % – du temps. Dans les années 1980, ce constat conduit quelques Suisses à penser, au-delà du covoiturage, à l'autopartage. But : mutualiser l'usage de la voiture. C'est ainsi que deux initiatives voient simultanément le jour en 1987, l'une à Stans, dans le canton de Nidwald, l'autre à Zurich, chacune au départ avec un véhicule partagé entre quelques dizaines de personnes.

Plutôt que de rivaliser sur le même créneau, les deux coopératives unissent leurs forces en 1997 et fondent Mobility, coopérative d'autopartage à la progression stupéfiante. Après onze ans, 85 500 personnes partagent plus de 2200 véhicules distribués sur 1100 emplacements dans le pays. Quelles soient breaks ou coupés, petites ou grandes, les voitures rouges rangées sur leurs places réservées, souvent près des gares, font désormais partie du paysage.

La force de l'autopartage à la mode helvétique est de se combiner aux autres moyens de transport : bus, train, tram et vélo sans rupture entre eux. Cela se traduit par des abonnements qui donnent accès ensemble aux transports publics et à Mobility.

Résultat, Mobility est aujourd'hui la deuxième plus grande coopérative d'Europe et la troisième au monde. Nulle part ailleurs l'idée de mutualisation n'aura été poussée aussi loin puisque la collaboration avec des entreprises telles que la Poste, La Migros ou les chemins de fer permet d'optimiser l'exploitation du parc : la demande professionnelle, dominante durant les heures de travail, et la demande privée, plus forte le soir et le week-end, se complètent à merveille.

Les gains attachés à l'autopartage sont gigantesques pour la collectivité : ce sont moins de voitures sur la chaussée, moins de frais d'infrastructures, moins de carburant consommé, moins de bruits et de nuisances. Et, bien sûr, du lien social par l'apprentissage de biens partagés pour le bénéfice de tous.

Les gains sont gigantesques

A ce rythme, la Suisse est de loin le pays qui compte le plus d'utilisateurs d'autopartage par habitant : neuf fois plus qu'en Allemagne, 130 fois plus qu'en France ! Au point que la question se pose : ce modèle de mobilité, qui sied si bien aux Suisses « propres en ordre » est-il adoptable par des Français à l'individualisme – hérité des villages gaulois – légendaire ?

Dans l'Hexagone, une première tentative d'autopartage a vu le jour à Montpellier dès 1971 (Procotep). Puis une autre à Saint-Quentin-en-Yvelines en 1997 (Praxitèle). Toutes deux ont échoué. D'autres initiatives, pérennes celles-là, apparaissent à la fin des années

1990. Elles sont éparpillées sur le territoire, notamment en Alsace et à Paris. Au début des années 2000, un réseau parvient à les fédérer sous le nom de France-Autopartage.

Mais le mouvement français a beau s'étendre et s'organiser, par rapport aux voisins helvètes ou autrichiens, il frise l'anecdote. Exemple saisissant : Marseille, deuxième plus grande ville en France en nombre d'habitants, dispose d'un système d'autopartage depuis 2002, qui totalise aujourd'hui... 572 utilisateurs, 35 voitures et quinze points de stationnement.

La coopérative, une garantie de succès

Responsable d'Autopartage Provence, Yvon Roche souligne que, bien sûr, de tels résultats mettent à mal la rentabilité du système qui, selon lui, nécessite une intervention publique. Ainsi souhaite-t-il passer du statut de Scop à celui de Scic pour faire entrer les collectivités dans la structure.

A Lille, Lilas a fait ce choix d'emblée. Créée en février 2007, cette Scic d'autopartage compte parmi ses investisseurs la Ville de Lille, les sociétés de capital-risque solidaires Garrigue et Autonomie et solidarité, la société d'autopartage parisienne Caisse-commune, le groupe européen de transports collectifs leader en France Keolis et la Cigales Atout plus. Lilas gère une flotte de vingt voitures (dont une pour les personnes à mobilité réduite) pour 774 uti-



Une priorité pour Mobility : les transports combinés

lisateurs et 900 adhérents. « C'est le meilleur ratio de France », s'enorgueillit Françoise de la Charlerie, sa directrice.

« Pour rentabiliser un emplacement, il faut un minimum de 35 clients qui utilisent régulièrement une voiture, informe Janine Margiotta, responsable de la communication chez Mobility. Mais d'autres facteurs pèsent beaucoup : la présence de transports publics ou de grandes entreprises dans la région. Notre but à moyen terme est une présence dans toute ville de 5000 habitants en Suisse.

» La collaboration avec les pouvoirs publics est cruciale, continue Janine Margiotta. La coopérative exploite 191 emplacements qui coûtent plus qu'ils ne rapportent. Nous les maintenons en tant que service au public. » En 2008, le déficit de ces emplacements s'est réduit grâce à la couverture d'une partie des frais par les communes et au travail de promotion des responsables de sections auprès de la population.

Car les 37 500 sociétaires de Mobility ne se limitent pas à apporter des sous : « ils parti-

cipent activement à l'essor de l'entreprise », reprend Janine Margiotta. Dans les régions rurales, 300 bénévoles se chargent de l'entretien des voitures. Dans les zones denses, 45 salariés remplissent cette fonction.

Les sociétaires sont répartis en sections qui se réunissent pour se tenir au courant de la stratégie de l'entreprise et formuler leurs demandes à l'administration centrale. « Nous pratiquons une démocratie de base », résume Janine Margiotta. Ce fonctionnement nourrit le bouillonnement permanent d'idées pour améliorer le service et multiplier partenariats et collaborations.

Dans un même état d'esprit, Françoise de la Charlerie met en avant le rôle de la Cigales Atout plus. « Clubs d'investisseurs très locaux, les Cigales agissent en tant qu'ambassadeurs auprès de la population. » Elles ont vocation à s'impliquer de près dans la gestion des projets financés. Un cigalien préside le club des utilisateurs de Lilas, au rôle important : « C'est avec ces utilisateurs que nous décidons des emplacements et des types de véhicules à acheter », relève la directrice.

Pour elle, ce fonctionnement garantit l'adaptation entre l'offre et la demande et le changement de comportements, clef du succès de l'autopartage. Françoise de la Charlerie quitte d'ailleurs bientôt ses fonctions pour prendre la responsabilité du développement de l'autopartage chez Keolis et reproduire ailleurs le modèle lillois.

Vélo pour tous

Les Français peinent à partager leurs voitures. Ils n'éprouvent en revanche aucune difficulté à partager des vélos, comme l'atteste le succès du vélo en libre service qui se popularise un peu partout dans l'Hexagone. Des expériences qui relèvent certes de la mutualisation, mais pas de l'économie solidaire. Les salariés de Cyclocity Paris, société dont les 300 employés sont chargés de réparer les vélos de Vélib et de les déplacer d'une borne à l'autre, se sont mis en grève à plusieurs reprises pour protester contre leurs mauvaises conditions de travail.

On est loin des conditions qui règnent dans les ateliers participatifs de l'économie solidaire. A Genève, en 1990, squattant des arcades



SOS : du social à l'écologie

options à la voiture individuelle, apprennent la conduite et louent des vélos et des scooters électriques.

Depuis son intégration au Groupe SOS,

C'était à Nanterre, à l'occasion d'une grève des transports. Deux étudiants improvisent un système de covoiturage. De fil en aiguille, l'association Voiture&co naît pour poursuivre l'aventure. Des plateformes de covoiturage émergent sur la faculté de Nanterre (Hauts-de-Seine), le campus de Luminy (Bouches du Rhône) et dans le XIII^e arrondissement de Paris. Appelées maisons des transports, ces lieux informent sur toutes les

Voiture&co agit également sur le développement social. En lien avec les services sociaux, elle accompagne les bénéficiaires de l'aide sociale vers la mobilité douce. Elle prête des vélos, organise du covoiturage et apprend à conduire. Plus de 1000 personnes ont été aidées depuis le début de cette action, en 2007.

Né en 1984, le groupe SOS rassemble 160 associations. Ses activités

couvrent, entre autres, la santé, le logement, la toxicomanie, la protection des plus jeunes et des aînés et, depuis peu, l'écologie. Ses membres bénéficient d'une gestion mutualisée : un Groupe d'intérêt économique (Gie) gère les ressources humaines, les questions financières ou juridiques pour que chaque membre puisse se focaliser sur son activité.

Didier Bergeret, directeur du développement durable et des achats du Gie témoigne du virage écologique de SOS : « En luttant contre les exclusions en France, nous ne pouvions pas accepter que notre travail puisse générer des exclusions ailleurs dues, par exemple, au réchauffement planétaire ou

à l'inégalité dans les échanges. » Avant d'être là, il travaillait pour l'association Auxilia, intégrée en 2005 au groupe. Cette association a notamment réalisé l'analyse du métabolisme territorial de Lille (voir page 37).

Avec 2600 employés, la politique d'achats, confiée au Gie, est un levier de changement. Les 330 véhicules du groupe sont en location longue durée et émettent moins de 130g/km de CO₂. Résultat : 16 % de carburant économisé en 2008. Un travail de formation et de sensibilisation destiné aux travailleurs sociaux, notamment sur le logement, est en cours.



« A Paris, en vélo, on dépasse les autos »

dans le quartier de l'Îlot 13, les animateurs de Péclo13 mettent matériel et savoir-faire à disposition de tous. Quatre ans plus tard, des Lyonnais lancent Le Recycleur sur le même principe de mutualisation, puis l'atelier Pignon sur Rue.

L'idée de mettre en place des ateliers participatifs pour partager outils et connaissances techniques fait depuis son chemin en Europe. En région Rhône-Alpes, par exemple. En place depuis 1994, l'association Un p'tit vélo dans la tête à Grenoble met deux ateliers à la disposition de ses adhérents.

Les Suisses ont, en revanche, abandonné l'autoréparation. L'un des responsables de Péclo13, Giuliano Broggin, explique : « En France, les ateliers participatifs jouent un rôle d'insertion et les emplois créés sont le plus souvent aidés. Nous avons au contraire décidé de parier sur une activité rentable non subventionnée. » Péclo13 emploie aujourd'hui une vingtaine de personnes, la plupart à temps partiel, réparties sur trois ateliers.



L'un des ateliers de Péclo13, à Genève

« Nous considérons toujours qu'il est très important de recycler les vieux péclots, mais sans que cela soit forcément une activité bénévole ou dépendante de l'Etat. » Une mutualisation pourrait, selon Giuliano Broggin, se mettre en place pour les pièces détachées entre les structures pro-vélo. « La difficulté de trouver les pièces d'origine pousse d'excellents vélos au rebut au profit de vélos chinois jetables. » Mutualiser pour faire durer les biclous, reste à bâtir le réseau.

Le solaire aussi se mutualise

Dans un tout autre domaine, l'association Sun-Power s'est constituée pour mutualiser les moyens nécessaires pour construire des installations photovoltaïques. Fondée en 2007 par Antoine Mayerat, à Bernex, dans le canton de Genève, Sun-Power a deux fondements. Le premier est le constat que l'installation de panneaux photovoltaïques sur les toits correctement orientés assurerait un tiers des besoins électriques suisses.

Le second est la mésaventure de l'intéressé : « Je voulais installer des panneaux sur mon toit, explique Antoine Mayerat. Il fallait cependant 1800 francs (un peu plus de 1200 euros) pour un mètre carré. J'ai alors compris à quel point il est difficile d'agir. Les démarches administratives ne facilitent pas les choses : les cantons ne garantissent pas le rachat de l'électricité verte, et quand ils le font, les prix sont souvent moins élevés que ceux du marché. »

C'est ainsi qu'Antoine Mayerat a l'idée de réunir des propriétaires de toits sans les moyens de financer un projet photovoltaïque et, inversement, des citoyens prêts à investir des fonds dans une réalisation photovoltaïque, mais sans surface à eux. Aujourd'hui, Sun-Power compte 220 membres, dont plusieurs communes.

« Il est plus difficile de trouver des fonds que des toits. Mais nous allons concrétiser plu-

sieurs projets », continue le président de Sun-Power. Dans quelques mois, 500 m² de panneaux verront la lumière sur les toits de l'école et de la salle de gymnastique de Cartigny, dans la campagne genevoise. Ce début laisse espérer : « Pour gagner en crédibilité auprès des pouvoirs publics et des bailleurs potentiels, les réalisations sont indispensables, pense Antoine Mayerat. Une fois qu'elles seront là, nous pourrions sensibiliser d'autres villes et approcher d'autres donateurs éventuels. »

Pour l'heure, seul le canton de Genève propose un rachat attractif de la production, à hauteur de 60 centimes le kilowattheure, ce qui rentabilise l'installation en une quinzaine d'années. Les éventuels bénéfices réalisés promettent de servir à la construction d'autres centrales. Les bénéfices sont donc eux aussi mutualisés. ■



Sun Power, une idée qui rayonne

BIBLIOGRAPHIE

LA REVUE DURABLE. *Devenir installateur en solaire thermique*, LaRevueDurable n° 10, avril-mai 2004, pp. 37-39.

POUR ALLER PLUS LOIN

www.mobility.ch
www.autopartage-provence.com
www.franceautopartage.com
www.lilas-autopartage.com
www.peclot13.ch
www.sun-power.ch
www.groupe-sos.org