

Trier les déchets, venir à vélo, pratiquer le covoiturage ou imprimer recto-verso... Facile à dire – et encore plus à écrire. Mais les conseillers sont-ils de bons acteurs ? Enquête interne sur les pratiques « durables » d'un journal

## « Le Monde » est-il écoresponsable ?

**A** ce moment du supplément, le sourcil du lecteur se fronce, les yeux s'allument d'une lueur moqueuse, narquoise même. C'est bien gentil, messieurs les beaux parleurs, ces leçons de savoir-vivre sur Terre, toutes ces recommandations, ces admonestations, assénées jour après jour. Mais vous, journalistes du quotidien dit de référence, que faites-vous pour notre pauvre planète ? Les belles paroles, les doctes analyses, certes. Mais les actes ?

Judicieuse question, en effet, qui mérite une petite enquête interne, avec l'avantage non négligeable de n'occasionner aucune émission néfaste en matière de transport. Après consommation d'énergie minimale, l'examen de conscience conclut à un bilan carbone « globalement positif ». Ni modèle ni repoussoir, juste plein de bonnes intentions difficiles à traduire dans le concret. Bref, le dilemme du citoyen ordinaire. « Les gens sont plus conscients, plus demandeurs aussi », constate Jean-Luc Pellati, chef des services généraux du Monde. Dans l'auguste maison depuis 1982, le responsable constate une amélioration sensible des mœurs écologiques.

### Une place de voiture en sous-sol est plus recherchée qu'un poste à la rédaction en chef

Que de chemin parcouru depuis le temps de la rue des Italiens, avec ses fenêtres passoirs, son Balatum aux colles perverses, sa fumée méphitique, son imprimerie empoisonnée au plomb ! Miracle que le personnel ait survécu. Les locaux actuels du boulevard Blanqui ne peuvent certes revendiquer les normes HQE (Haute qualité environnementale), le must actuel. Mais ils sont tout de même conformes aux règles thermiques RT 2000 qui régissent la consommation globale en énergie d'un bâtiment.

Mais foin des réglementations, l'écologie se vit au quotidien. « Sans doute Le Monde a-t-il encore bien des progrès à accomplir sur ce terrain », commente Eric Fottorino, président du groupe. Mais si l'on prend l'exemple de notre parc automobile, une bonne gestion, appliquée depuis trois ans, montre que la puissance des véhicules a été sensiblement réduite. En 2007-2008, notre parc rejetait 161,10 grammes de CO<sub>2</sub> par kilomètre. En 2008-2009, les rejets

avaient reculé à 148,6 g/km, pour un plafond abaissé à 155 g/km pour 2010. De plus, en renouvelant les véhicules de location au maximum tous les trente-six mois, nous intégrons plus rapidement les progrès réalisés par les constructeurs sur les motorisations. »

Notre grand patron est également un adepte revendiqué de la petite reine. Comme lui, nombreux sont les salariés qui rejoignent leur travail à vélo, et pas uniquement par courtoisie. Certains matins, notamment par grand beau, le boulevard Blanqui aurait presque des faux airs de Copenhague ou d'Amsterdam. Les places dévolues au sous-sol sont insuffisantes.

Des stations de métro Corvisart et Glacière, les plus proches des bureaux, débarquent également de copieuses cargaisons d'usagers des transports en commun. Mais l'honnêteté oblige à dire qu'une place de voiture en sous-sol est plus recherchée encore qu'un poste à la rédaction en chef. Les deux niveaux du parking ont été l'objet d'une formidable surenchère et les crimes de lèse-emplacements très mal vécus. Il a donc fallu trouver à l'entour un parking annexe pour satisfaire la demande et apaiser les tensions.

Fournitures « vertes » dans les armoires, alimentation bio à la cantine font leur – timide – apparition. Le journal a également instauré, c'est un minimum, le tri sélectif, avec notamment des poubelles réservées au papier, installées par Elise, une société qui associe attention à l'environnement et création d'emplois pour des personnes handicapées. Car le papier, même en ce plein âge du numérique, la profession en est encore gourmande. Au soir, le personnel chargé de l'entretien en remplit d'immenses sacs. Chaque semaine, 16 bennes de 750 litres sont ainsi récupérées et envoyées au recyclage.

Il y a quelques années, les débuts du tri avaient été mitigés, avec d'évidents actes de sabotage, sans doute le fait de quelques climato-sceptiques ayant fait de l'entrisme. Aujourd'hui, un rapide sondage des poubelles oblige à donner satisfaction. Une inspection inopinée et un rien mal intentionnée chez les voisins de la rubrique Planète offre la vivifiante image d'une déchetterie modèle.

Mais, pour qui n'a pas lu tout Nicolas Hulot ou ne connaît pas par cœur les 273 mesures du Grenelle de l'environnement, le tri n'est pas forcément chose simple. Avec ce papier qui ressemble à du plastique et ce plastique qui ressemble à du papier, comment s'y retrouver ? Les enveloppes-bulles par exemple : recyclables ou non recyclables ? Là, il faut se référer au maître de ses choix sachant... que les feuilles de thé nécessitent moins d'eau (19 litres) pour arriver dans la tasse que les grains de café (140 litres) ; une bière (75 litres) moins qu'un verre de vin (116 litres de la treille à la bouteille). Le record ? La viande de bœuf : près



de 6 000 litres d'eau par demi-kilo, quatre fois plus que le veau.

Claudine Mulard

**Les Transports, la Planète et le Citoyen.** de Ludovic Bu, Marc Fontanès et Olivier Razemon (collaborateur du Monde), coll. « Les petits ruisseaux », éd. Rue de l'échiquier, 192 p., 12 €.

Les auteurs y vont carrément. La route ? « Elle demeure un danger pour tous » ou encore « Bouger tue ». La voiture électrique, les transports gratuits ? « De fausses bonnes idées »... Alors, comment peut-on se déplacer ? « Il s'agira

de numériser les documents puis de les faire suivre par courrier électronique.

Le groupe vient également de lancer un bilan de ses émissions en gaz carbonique, confié au cabinet Altadev. Délit d'initiés journalistique : il s'agit de devancer une législation en cours de préparation. Le Monde, mais aussi Lemonde.fr, Télérama, Courrier international

ou les éditions Malesherbes vont être passés au crible. Les résultats sont attendus en septembre 2010.

Quelques chiffres sont déjà disponibles. La consommation d'électricité annuelle, boulevard Blanqui, équivaut à 375 tonnes de CO<sub>2</sub>. Elle atteint 5 gigawattheures mais a été mise sous surveillance. La climatisation est arrêtée la nuit et remise une heure avant l'arrivée du personnel. Des interrupteurs indivi-

duels ont, par ailleurs, été installés : jusque-là, il fallait laisser allumé presque tout un étage si un seul employé y restait le soir. Comme de Gaulle le faisait à l'Élysée, beaucoup de salariés ont pris la bonne résolution d'éteindre les lumières en quittant leur place.

Les modifications de l'installation électrique ont coûté 50 000 euros au journal, mais permettent des économies de l'ordre de 8 000 à 9 000 euros par an, estime Jean-Luc Pellati. Dix pour cent de l'électricité consommée est verte, c'est-à-dire achetée à EDF à un prix supérieur, en échange de la certitude qu'elle provient de sources renouvelables. Lors de l'aménagement de l'immeuble, on avait même envisagé la pose de chics panneaux solaires sur les toits, mais la pente et l'orientation n'étaient pas favorables.

### « Sans doute "Le Monde" a-t-il encore bien des progrès à accomplir sur le terrain de l'écologie »

Eric Fottorino

président du groupe Le Monde

Les architectes du siège ont, en revanche, installé une vaste verrière sur la façade, représentant un dessin de Planu accompagné d'extraits de textes. Cette plaque translucide posée plein sud a l'avantage d'être une deuxième peau, protégeant le bâtiment de verre des rayons les plus chauds de l'été. Mais elle assombrit aussi l'intérieur, contraignant souvent à laisser les lampes allumées en pleine journée. Pas simple, décidément, d'être un citoyen responsable.

Une éphémère « commission environnement » plancha également sur l'instauration d'un calculateur spécifique utilisable avant de partir en reportage. En fonction du lieu, il déterminait le moyen de transport ménageant le meilleur bilan carbone. Train plutôt qu'avion. Vélo plutôt qu'auto. Cela aurait ramené la presse aux heures glorieuses où Albert Londres allait en Chine en paquebot, où Joseph Kessel traversait l'Afghanistan à cheval. Las ! Une formule aujourd'hui incompatible avec la course effrénée de l'information. Un lecteur accepterait-il encore de recevoir des nouvelles avec deux jours de retard, au motif de préserver la planète ? Au Monde aussi, les bonnes intentions écologiques trouvent leurs limites. ■

Benoît Hopquin

## Bibliographie

**The Green Blue Book**, de Thomas M. Kostigen, 2010, éd. Rodale-Macmillan, 210 p., 12,70 €.

Thé ou café ? Le citoyen responsable savait déjà calculer son « empreinte carbone ». Désormais, il peut évaluer son « empreinte eau », avec *The Green Blue Book*, de Thomas M. Kostigen. Estimant que « la chose la plus importante qu'on puisse faire ici, maintenant, pour sauver la planète, c'est d'économiser l'eau », l'auteur ne comptabilise pas seulement l'eau visible qu'on utilise pour se désaltérer, se laver, faire la cuisine et nettoyer, mais toute l'« eau virtuelle » qui

sert à produire vêtements, objets, meubles, produits de beauté... Ainsi, du champ de coton au placard, il faut 8 500 litres d'eau pour confectionner un seul jean, 2100 litres d'eau pour un T-shirt et 4720 litres pour une paire de baskets. Thomas Kostigen ne culpabilise pas le lecteur mais l'informe de ses choix sachant... que les feuilles de thé nécessitent moins d'eau (19 litres) pour arriver dans la tasse que les grains de café (140 litres) ; une bière (75 litres) moins qu'un verre de vin (116 litres de la treille à la bouteille). Le record ? La viande de bœuf : près

de 6 000 litres d'eau par demi-kilo, quatre fois plus que le veau.

Claudine Mulard

**Les Transports, la Planète et le Citoyen.** de Ludovic Bu, Marc Fontanès et Olivier Razemon (collaborateur du Monde), coll. « Les petits ruisseaux », éd. Rue de l'échiquier, 192 p., 12 €.

Les auteurs y vont carrément. La route ? « Elle demeure un danger pour tous » ou encore « Bouger tue ». La voiture électrique, les transports gratuits ? « De fausses bonnes idées »... Alors, comment peut-on se déplacer ? « Il s'agira

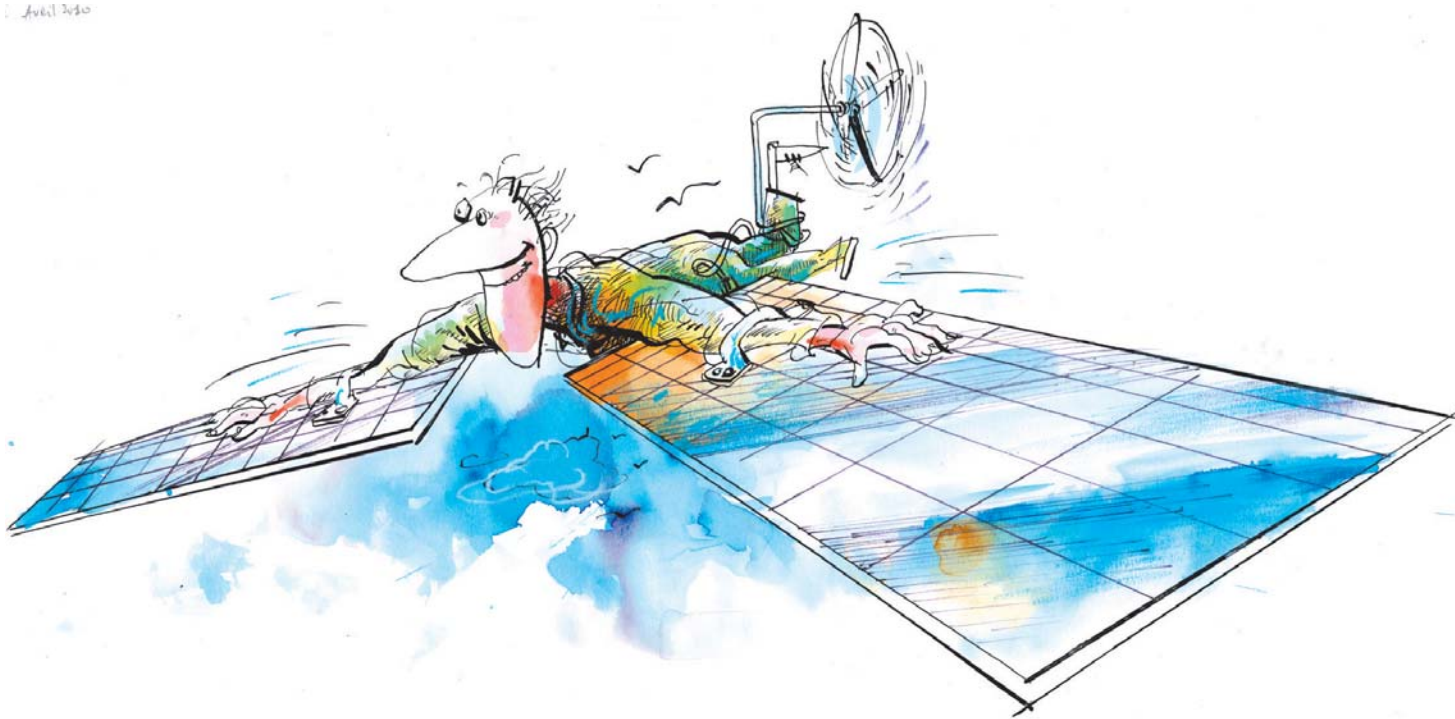
d'anticiper ou d'optimiser ses déplacements [en pratiquant l'autopartage par exemple], voire d'y renoncer ». A lire avec humour pour ses « idées décalées », comme le note Daniel Cohn-Bendit dans sa postface.

**Gullivert 2010. Le Guide pratique du savoir vert**, conçu par l'agence Ideacom, avec le soutien de l'Ademe, 304 p., 15 €.

Une mine de renseignements. D'abord et surtout sur la manière précise de recycler 1 000 objets usuels, référencés par ordre alphabétique, pictogrammes à l'appui. Mais aussi une philosophie : « Gul-

livert n'a pas vocation à porter de jugement. Laissons cela aux politiques », écrit Armand Pette dans son avant-propos. Accablé par la catastrophe écologique planétaire annoncée, perdu entre les points de vue opposés et les informations « disparates », Gullivert propose à chacun d'agir sans attendre, à son niveau. En triant, mais aussi en s'informant, grâce à un lexique, et en échangeant avec les nombreux organismes ou associations mobilisés et référencés en fin d'ouvrage. **52 mn Actus n° 2 : Le bio indispensable ou inutile ?** Mars 2010, 4,90 €.

Il se présente comme un livre, c'est en réalité un mensuel, disponible en kiosque, à partir du 15 de chaque mois. Le principe : fournir, en moins d'une heure de lecture (et 52 pages) les bases pour appréhender un sujet. Par exemple « le bio » de ce deuxième numéro. Puis à la moitié de l'ouvrage, page 53, débute les rubriques annexes, documents et actualités : en 2008, le bio représentait 1,7 % du marché alimentaire ; inattendu, le calendrier de travail d'un exploitant agricole bio de Seine-et-Marne ; l'annonce d'un nouveau logo européen pour juillet.



Stress des embouteillages, enfer pour se garer... Maso, l'automobiliste ? Non, mal informé. Les alternatives à (re)découvrir : l'autopartage, le taxi...

## La voiture, demain, j'arrête !

**P**rivilégiez les transports en commun», «Polluez moins», «Faites du vélo». Comme elles sont agaçantes ces injonctions culpabilisantes, quand on est obligé de prendre sa voiture tous les matins ! Julie, 37 ans, s'est longtemps déplacée en métro ; deux changements, une heure à l'aller, autant au retour, et cette sensation d'être « compressée, bousculée, obligée de rester debout ». Puis un accident de ski l'a immobilisée longuement, avant qu'on ne l'autorise de nouveau à bouger, mais avec des béquilles. Il a fallu prendre la voiture.

Depuis quelques mois, Julie marche de nouveau normalement, mais garde quelques hématomes douloureux. « Je n'ai pas très envie d'y retourner », lâche-t-elle en parlant du métro. Du coup, la galère s'est déplacée en surface, sur le périphérique parisien « bouché en permanence, et encore davantage depuis quelques jours : l'autoroute A6B étant fermée pour travaux », se lamente cette habitante de Bagnolet (Seine-Saint-Denis), qui raconte aussi « la difficulté de se garer » et le stress, dès l'aube.

Paloma, 34 ans, fait, elle aussi, partie de ces automobilistes parisiens exaspérés. Elle se rend à Gennevilliers (Hauts-de-Seine) avec un véhicule de fonction, financé par son employeur et comptabilisé comme avantage en nature. « Je suis prête à l'abandonner pour prendre le RER, mais cela me coûterait chaque mois 90 euros, que mon employeur refuse de compenser », témoigne-t-elle. Dès lors, « chaque soir, en rentrant, je tourne entre 20 minutes et une heu-

re », poursuit la jeune femme qui, pour passer sa rage, fait partager ses états d'âme à ses contacts par Twitter.

L'enfer automobile n'est pas circonscrit à Paris. Vivant à dix minutes à pied du centre de Reims (Marne), Gauthier, 30 ans, a fini par louer un parking en face de chez lui. « Il m'arrivait de tourner 45 minutes, en perdant mon sang-froid », se souvient-il. Depuis, « je circule à pied et je découvre de bel-

**« Pourquoi les gens n'adapteraient-ils pas leurs modes de déplacements à leur journée, au lieu de se laisser conditionner par leurs habitudes ? »**

**Marc Fontanès**  
directeur de Mobility+

les façades que je n'avais jamais vues », raconte le jeune homme, qui affirme ressentir la même impression « qu'après avoir arrêté de fumer ».

Pourtant, en théorie, les places de stationnement ne manquent pas. A Paris, selon l'Hôtel de Ville, on comptait en 2008 « 785 000 places dont 154 000 sur la voirie et 475 000 dans les immeubles privés ». Or, d'après le recensement de 2006, seuls 537 383 ménages parisiens disposent d'un véhicule. Chacun devrait donc trouver une place... si les Parisiens étaient les seuls à pouvoir s'y garer, et à condition d'accepter d'en payer le prix.

Pour Marc Fontanès, directeur de Mobility +, une société de conseil qui aide les employeurs à gérer la mobilité de leurs salariés, « il n'existe pas de solution unique applicable à tous ». A l'intention de ceux qui passent des heures à la recherche d'un endroit pour se garer, le consultant explique qu'« on peut, avec un salaire moyen, utiliser une voiture sans en posséder une, sous au moins deux formes : le taxi et l'autopartage ».

Les taxis seraient beaucoup plus efficaces qu'on ne le croit généralement, affirme le consultant : « Les gens basent leur jugement sur leur mauvaise expérience du samedi soir ». A l'entendre, ce moyen de transport serait « assez économique dans la journée et idéal pour les personnes transportant des gros colis ».

L'autopartage, qui demeure méconnu, consiste à partager une voiture avec d'autres utilisateurs. Certains le font spontanément, tel Jean-Jacques, qui met sa vieille Twingo à disposition de quelques amis, un voisin fournissant une place de parking. « Chacun prévient les autres lorsqu'il en a besoin. Nous partageons les frais », affirme ce Parisien. Des sociétés privées proposent, dans la plupart des villes, un système de location de courte durée. « A Paris, le maillage est tel que chacun se trouve à une dizaine de minutes à pied d'une station d'autopartage », assure M. Fontanès.

La ville de Grenoble va encore plus loin. Un futur complexe de 3 000 habitations, situé entre les rivières Isère et Drac, ne comportera qu'une place de stationne-

ment pour dix foyers. « Les habitants pourront souscrire à un dispositif d'autopartage intégré à leur immeuble et auront accès au tramway et aux pistes cyclables », déclare Geneviève Fioraso, députée (PS) et adjointe à l'économie de la ville. « Grenoble est la seule agglomération de France où la proportion de déplacements en voiture a diminué depuis deux ans », précise-t-elle.

Certains automobilistes, enfin, rentabilisent leur voiture lorsqu'ils ne l'utilisent pas, un peu comme d'autres louent au voisin la superbe perceuse qui n'a servi qu'une seule fois. Zilok, une société de location entre particuliers, a mis sur pied une assurance permettant aux propriétaires d'une voiture de la louer, le temps d'une journée ou d'un week-end, à d'autres conducteurs. « Deux mille véhicules de particuliers sont disponibles en ligne et 150 transactions ont déjà eu lieu », annonce Gary Cige, le PDG de l'entreprise.

Pour M. Fontanès, toutes ces solutions peuvent soulager l'automobiliste, « à condition qu'il se donne un peu de mal pour chercher l'information ».

Personne n'est obligé, ajoute-t-il, d'abandonner la voiture du jour au lendemain. « Le matin, au moment de s'habiller, les gens tiennent compte du temps qu'il fait, de l'humeur du moment, de leurs rendez-vous, des loisirs prévus. Pourquoi n'adapteraient-ils pas leurs modes de déplacements à leur journée, au lieu de se laisser conditionner par leurs habitudes ? », s'interroge-t-il. ■

**Olivier Razemon**

## L'avenir automobile : un peu d'électrique, beaucoup d'essence et d'hybride

**AVIS À TOUS CEUX** qui auraient échappé à la vague d'annonces : qu'ils se rassurent, la voiture électrique est bien sûr les rails. Peugeot et Citroën ont prévu de lancer la leur, fin 2010 ; pas moins de quatre véhicules sont en préparation chez Renault, dont le premier, un utilitaire léger dédié aux professionnels et aux flottes automobiles, sera produit dans le courant du premier semestre 2011. Même le numéro un européen de l'automobile, le groupe Volkswagen, jusque-là très réticent, veut s'y mettre. Au Salon de Genève, en mars, son patron, Martin Winterkorn, a indiqué qu'il ambitionnait même de devenir le numéro un de ce segment d'ici à 2018. Ses premières voitures électriques sont programmées pour 2013.

Bref, tous les constructeurs multiplient les projets. Tous veulent prendre une part d'un gâteau dont personne ne peut prédire la taille. Pour Carlos Ghosn, patron de Renault et de Nissan, la voiture électrique représentera 10 % du marché mondial en 2020, soit une production comprise entre 6 et 8 millions d'unités par an – en retenant l'hypothèse d'un baril de pétrole estimé à 100 dollars. Une prévision jugée très optimiste par ses concurrents : Volkswagen estimait il y a encore quelques mois que la part de la voiture électrique n'excéderait pas 1,5 % du marché en 2020, PSA Peugeot Citroën, de son côté, ne la voit pas supérieure à 5 %.

Les cabinets d'études sont bien plus prudents : Global Insight a établi ses prévisions à 0,6 % des volumes globaux à la même date. Quant au cabinet de conseil Oliver Wyman, dans une étude sur la mobilité électrique en 2025, il estime que 84 % du parc automobile roulera encore au pétrole, les 16 % restants représenteraient la part de marché des véhicules électriques et hybrides (associant un moteur thermique et un autre électrique).

Selon Oliver Wyman, plusieurs raisons justifient un développement lent des véhicules électriques : les coûts élevés de production, les prix de vente ainsi que l'absence d'infrastructures sont les principaux obstacles au décollage du marché. Selon le cabinet, les coûts de production seraient aujourd'hui supérieurs de 150 % à ceux d'un véhicule traditionnel.

Sans compter l'autonomie des batteries qui, actuellement, autorise au mieux le conducteur à faire 160 kilomètres. « Cent cinquante kilomètres, c'est à peu près la distance qu'il nous reste à parcourir lorsque s'allume le voyant de réserve de notre brave berline diesel. Cent soixante kilomètres, ce sera demain l'autonomie totale dont on disposera après avoir fait le plein

d'énergie d'une Renault Fluence électrique. Bonjour l'angoisse de la panne », souligne Jean-Jacques Cornaert, dans *L'Avenir de l'automobile*, 25 questions décisives (éd. Armand Colin, 160 p., 12,90 euros).

Dans ce contexte, la voiture électrique serait cantonnée à un marché de niche et les voitures à essence seraient promises à un bel avenir. D'autant que les constructeurs automobiles ont réussi à réduire la consommation de carburant – l'objectif est d'atteindre 3 litres aux 100 kilomètres –, à rendre leurs moteurs de plus en plus performants afin d'en limiter les émissions de gaz carbonique (CO<sub>2</sub>) et de satisfaire des normes européennes et nationales de plus en plus drastiques. En 2009, les émissions de CO<sub>2</sub> ont été réduites en moyenne

**Demain viendront les hybrides rechargeables. Les émissions de CO<sub>2</sub> descendront sous la barre des 50 g/km**

de 8 grammes par kilomètre (g/km). De nombreuses innovations ont permis ces améliorations. Exemples : le *stop and start*, un système qui coupe et rallume automatiquement le moteur à l'arrêt, et permettrait de réduire la consommation de 15 % ; un meilleur aérodynamisme de la carrosserie ; une diminution des frottements liés aux pneus ; ou tout simplement une réduction du poids des modèles : selon PSA, un véhicule allégé de 100 kg, ce sont 10 g/km de CO<sub>2</sub> émis en moins.

Pour montrer leur vertu, les constructeurs rivalisent d'effets d'annonce. Renault a ainsi fait savoir qu'allait sortir, d'ici fin 2010, une Twingo diesel ne dégageant que 94 g/km de CO<sub>2</sub>. Chez PSA, les futurs petits moteurs prévus pour 2012 devraient permettre au groupe de proposer des véhicules émettant moins de 100 g/km de gaz carbonique.

Les constructeurs misent aussi beaucoup sur les véhicules hybrides. Inventeur du concept, avec sa Prius qui n'émet que 89 g/km de CO<sub>2</sub>, Toyota proposera dans l'avenir un véhicule hybride dans chaque segment. Et demain, viendront les hybrides rechargeables, qui permettront de recharger les batteries sur une arrivée de courant domestique ou à une borne. De nombreux projets sont en cours. Les émissions de CO<sub>2</sub> descendront alors sous la barre des 50 g/km. De quoi rendre le véhicule électrique nettement moins attirant. ■

**Nathalie Brafman**

## Chacun son Autolib' ! A Paris, ce sera « one way », électrique et avec les communes voisines ; à Lyon, on rapporte son véhicule essence au point de départ, comme à Antibes

DÉSORMAIS, les voitures se mutualisent et, après le succès du Vélib' à Paris, 29 communes voisines et la région Ile-de-France veulent, dès fin 2011, mettre en place Autolib'. Il s'agit d'aller plus loin que le simple partage de voitures, où l'utilisateur remet le véhicule là où il l'a pris, déjà proposé, à Paris, par Caisse-Commune, Okigo (Vinci/Avis) ou Mobizen, et dans plusieurs villes comme Toulouse, Lille ou Lyon. Autolib' osera un libre-service où l'on peut rendre la voiture dans n'importe quelle station du réseau. L'appel d'offres, lancé le 10 décembre 2009, a permis de retenir quatre candidats : un consortium formé de la RATP, la SNCF, Avis et Vinci Park, le groupe Veolia Transport, le loueur Ada et le groupe

Bolloré. Il s'agit de mettre à disposition, sur 1 000 sites, dont 700 à Paris et 300 dans les communes limitrophes, 3 000 véhicules électriques. « Le cahier des charges est particulièrement contraignant, remarque Denis Grand, président-directeur général de Vinci Park, car il s'agit d'un service « one way », qui laisse à l'automobiliste la possibilité de prendre sa voiture à un endroit et de la remettre à un autre. Et il faut régler le problème technique de la recharge électrique des voitures entre deux usages. La Ville de Paris nous a demandé de présenter un prototype de voiture et une maquette de station Autolib' ». L'abonnement coûterait entre 10 et 20 euros par mois, et la location horaire, entre 4 et 5 euros, plus 35 centimes du kilomètre.

Comme pour le vélo en libre-service, la ville de Lyon a, en France, été pionnière pour la voiture partagée, utilisant la même marque que Paris, Autolib', mais avec un concept différent : pas de voiture électrique, jugée pas assez autonome, et pas de « one way », puisqu'on remet la voiture à son point de départ. Le dispositif fonctionne depuis 2005, repris par une société d'économie mixte, LPA, début 2008. Mille abonnés peuvent, pour un coût de 12,60 euros par mois plus un surcoût de 2,10 à 3,50 euros l'heure, selon le type de voiture, se partager 73 voitures dans 23 stations « uniquement souterraines, ce qui ne facilite pas notre visibilité », déplore François Gindre, directeur de LPA : « C'est une alternative à la voiture en ville,

pas au vélo, aux transports en commun ou à la marche, ce qui est le risque du « one way », estime M. Gindre, et pour les trajets ou les usages plus longs, nous encourageons nos abonnés à louer une voiture. » Le chiffre d'affaires d'Autolib'-LPA

**Les grands champions de l'automobile en libre-service, ce sont les Suisses !**

avoisine les 50 000 euros par mois, avec une dépense moyenne mensuelle, par utilisateur, de 50 à 80 euros. Pionnière certes, Lyon a été rejointe par la commune d'Antibes, qui a son réseau « one way » CitéVU, et

tout récemment par Besançon. Depuis le 16 mars 2010, AutoCité s'est installée dans le chef-lieu du Doubs, avec, dans un premier temps, une dizaine de véhicules. Mais les grands champions de l'automobile en libre-service – et depuis longtemps, puisqu'ils ont commencé en 1987 –, ce sont les Suisses. Leur coopérative Mobility fédère 90 800 abonnés, qui peuvent utiliser 2 300 véhicules réparés dans 450 villes, mais pas en « one way » ! Selon l'Office fédéral de l'énergie (OFEN), cette formule a, en 2009, évité que 18 000 voitures de plus circulent sur les routes suisses, donc économisé 15 200 tonnes de CO<sub>2</sub>, l'équivalent de ce que produiraient 11 700 voyageurs en avion allant de Zurich à New York. L'étude suisse met aus-

si en valeur l'effet de « démotorisation » : avant d'être abonnés, 40 % des ménages possédaient au moins une voiture ; leur adhésion a fait tomber cette proportion à 24 %. Mobility, société coopérative par ailleurs très rentable, s'étend chez le voisin autrichien, au travers de l'entreprise Denzel. En Allemagne, autre voisin, le groupe Daimler a, depuis mars 2009, développé le système « Car2Go » à Ulm, ville de 120 000 habitants. Et déjà 9 000 usagers ont été séduits et se partagent 200 Smart, au tarif, tout compris, de 19 centimes d'euros la minute ou 9,90 euros l'heure (voir *Le Monde* du 17 juillet 2009). Fort de ce succès, Daimler compte l'exporter à Austin, au Texas. ■

**Isabelle Rey-Lefebvre**