**enquête** Comment les B à partager les voitures ?

Mon premier test est une voiture à la carte. Disponible 24 heures sur 24, à deux pas de chez vous, dont vous ne payez qu'assurance, énergie, parking et l'entretien. Mon second test est une voiture capable de se métamorphoser au gré de vos besoins : nerveuse, ou encombrante et économique en ville (Opel Corsa), silencieuse et rapide sur autoroute (Citroën BX), spacieuse en cas de déménagement ou de week-end en famille (Opel Kadett Combi ou Ford Transit). Mon troisième test est une voiture dont vous êtes copropriétaire pour environ 3 400 francs (1 000 deutschemarks). Une somme que vous pouvez récupérer du jour au lendemain si vous prenez la décision de vous passer de voiture.

**De Berlin à Hambourg, de Stockholm à Amsterdam et Zurich...**

Mon tout est une voiture disponible à quarante-huit exemplaires à Berlin, mais aussi à Hambourg, Francfort, Zürich, Amsterdam, Stockholm (la liste n'est pas exhaustive...), et dont vous pouvez prendre le volant quand vous le voulez, aussi longtemps que vous le désirez, dans n'importe laquelle de ces villes et pour la destination de votre choix. La solution de cette charade ? Une expression Anglo-saxonne pour un concept 100 % allemand : le « car-sharing », la voiture partagée. Une aventure qui a débuté à Berlin à la fin des années 80... Quartier de Kreuzberg. Un immeuble gentiment dégradé, calicots « anti-imperialistes » et tags à tous les étages, interphone et code à l'entrée. C'est ici que bat le poulis de la société Statt Auto (*). Les pionniers de la voiture partagée ont élu domicile dans un appartement transformé en bureau : parkings cédés, murs blancs, étagères ikéa et cafétéria fumante. Un « endroit à vivre » pour ces écolos qui ont le don de hérisser les « Grünen », le parti des Verts allemands. Leur sort : ils ne préconisent pas la mise à mort de l'automobile. Au contraire, ces « alternatifs » s'échinent à la réhabiliter, à lui redonner la place qu'elle mérite dans la ville, celle d'un outil de transport et de plaisir. Arguments sonnants et trébuchants à l'appui.

« Lorsqu'on possède sa propre voiture, on a tendance à l'utiliser le plus possible pour amortir les frais fixes, qui sont très élevés (achat, assurance, vignette, contrôle technique, entretien...). Autrement dit, on dépense de l'argent pour se consoler d'en avoir dépensé. C'est à devenir dingue. Avec la voiture partagée, c'est le rai- sonnement inverse. Les frais fixes, c'est-à-dire l'adhésion à l'association, sont limités. Du...»

**12 pour une voiture...**

600 adhérents et 49 voitures, soit à peu près une voiture pour dix personnes. Le système mis au point par l'association berlinoise Statt Auto ouvre des horizons aux véhicules de plusieurs tailles. Le plus petit disponible à l'instant : 2 places, de type Golf, de Düsseldorf. Cher ? Au contraire. Grâce à un titre de propriété modique de 2 500 F, le coût kilométrique est très bas.

**Avantages**

- Une économie de 4 500 F par an au minimum.
- Aucun souci d'entretien ni de stationnement.
- Une voiture disponible 24 heures sur 24 dans les grandes villes d'Europe.
- Une incitation à faire moins de kilomètres.
erlinois ont appris urs voitures
Békin, quartier de Wilmersdorf. A deux pas de son domicile, Stephan Klonk entretient la porte du « tèrce ». Scellé dans le mur d'enceinte d'une villa de briques rouges, ce petit coffret de bois renferme une poignée de tournesols de clés. Ceux des six voitures de la « station » Statt Auto de Wilmersdorf. La voiture qu'il vient de réserver par téléphone, une Opel Corsa blanche décorée d'un gros sticker vert à l'effigie de l'association, est garée quelques mètres plus loin. Stephan choisit le bon tournesol et relève soigneusement la porte blindée. Il peut s'installer au volant. « Je ne roule que deux ou trois fois par semaine, sur des trajets assez courts, pour mon travail de photographe. Ce qui me manque le plus, c'est d'acheter une voiture. Jusqu'au jour où j'ai pris une calculatrice et où je me suis rendu compte que tout cela était parfaitement absurde. »

Résultat : Stephan a vendu sa voiture en mai dernier pour 6 800 francs (2 000 marks) par mois. Quand on a la foi... Le décor est planté. Mais l'essentiel, comme tout cela fonctionne-t-il ? D'un côté, la Sarl. Elle se charge de l'achat des véhicules, des formalités administratives, de l'entretien, de la réservation et de la facturation. De l'autre, les adhérents. Après avoir versé une quote-part de 3 400 francs (1 000 marks), assortie de 340 francs (100 marks) de frais d'inscription non remboursables en cas de résiliation du contrat, ils peuvent utiliser comme bon leur semble (moins le paiement d'une facture mensuelle pour les frais d'essence et la taxe kilométrique) les véhicules de Statt Auto. De préférence ceux de la « station » la plus proche de leur domicile, après une réservation téléphonique. Avec un rapport d'une douzaine d'adhérents par voiture, chacun est pratiquement sûr de trouver un volant à sa convenance.

Aucune possibilité d'utilisation de son réseau européen de car-sharing. Il permet de réserver, toujours par téléphone, une voiture au départ de plusieurs grandes villes d'Allemagne (Hambourg, Francfort, Düsseldorf...) et de différentes capitales européennes (Zurich, Amsterdam, Stockholm...). Les conditions d'utilisation sont alors exactement les mêmes, et la facture adressée comme d'habitude, à la fin du mois, au domicile de l'usager.

Statt Auto n'est pas une entreprise de location de voitures comme les autres. « Sûrement pas, trancha Carsten Petersen. Chez nous, le contrat entre l'entreprise et ses usagers est permanent, alors qu'il est à durée déterminée chez les loueurs. Et puis, nous avons une démarche à la fois écologiste et économique. C'est pourquoi nous refusons de mettre en circulation des voitures de plus grande cylindrée, comme des BMW ou des Mercedes, trop polluantes et trop coûteuses. » On retrouve là les deux principes fondateurs : le souci de l'environnement et le refus du gaspillage.

Carsten et Markus Petersen incitent leurs adhérents à s'organiser. « Il y a un côté la gestion de la Sarl, explique Markus. De l'autre, la vie quotidienne des usagers. A eux de se prendre en charge comme nous le faisons au niveau de l'entreprise. » L'appel a été entendu : en septembre 1991, cent trente d'entre eux ont fondé l'Association des usagers de Statt Auto. Son rôle : servir d'interlocuteur privilégié à la direction, surveiller l'évolution des tarifs. Car le risque est grand, pour Statt Auto, de ne plus maîtriser sa formidable croissance ; cinq voitures en 1989, quarante-huit au printemps 1992... Comme à la fin de l'année ? Le spectre du gigantisme hante le petit appartement convivial de Kreuzberg. Une image balayée d'un revers de la main par Markus Petersen : « Au-delà de trois cents voitures et de trois mille membres, c'est juré, on arrête les inscriptions. »

(*) Jeu de mot indéniable : Statt Auto signifie littéralement « voiture de remplacement », tout en étant l'homophone de « voiture urbaine » (Stadt Auto).