02.2016

forum

raumentwicklung
du développement territorial
sviluppo territoriale

Informationsheft
Bulletin d'information
Bollettino d'informazione

Sharing Economy

→ Ein gesellschaftlicher Trend prägt auch die Raumentwicklung

Sharing Economy

→ Une tendance sociale qui touche aussi le développement territorial

Sharing Economy

→ Una tendenza sociale che influenza anche lo sviluppo territoriale

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Office fédéral du développement territorial ARE
Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE
Uffizi federal da svilup dal territori ARE

Couchsurfing
Nutzen statt besitzen
Coworking
motivations altruistes
polydomicilié
kollaborative Mobilität
télétravail
Gastfreundschaftsnetzwerk
Smart Sharing
application mobile
una riregionalizzazione
Kleidertauschparty
micro-entrepreneurs
échanges spontanés
un nuovo precariato dello sharing
un consumo multiopzionale
Mothering
dématérialisation
Cluster-Wohnungen
permanente Fluktuation
stimuler la croissance économique
Dumpinghölle
Foodsharing

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

Les contributions des personnalités invitées à s'exprimer dans ce numéro ne reflètent pas forcément l'opinion de la rédaction.

I contributi firmati non rispecchiano necessariamente l'opinione della redazione.

02.2016

forum

INHALT

EDITORIAL	3
LEITARTIKEL **Gutes Teilen, schlechtes Teilen?**	4
PRAXIS **Wie die Sharing Economy den Verkehr entfesselt**	8
FORSCHUNG **Smart Sharing: Architektur und Technik, Raum und Ressourcen**	10
FORSCHUNG **Teilen beim Wohnen**	14
PRAXIS **Flexible Arbeitszeiten entlasten die Infrastruktur**	16
FORSCHUNG **Die Sharing Economy zwischen Wachstum und Regulierungsdruck**	18
ZU GAST **«Sharing stärkt den Trend zur Dematerialisierung»** Gespräch mit Karin Frick	22
PRAXIS **Grossraum Genf: Unterwegs zum ersten Netzwerk geteilter Arbeitsplätze für eine ganze Region**	28
REPORTAGE **Rüebli für Liechtenstein**	32
KOLUMNE **Den Wohlstand nicht ausblenden**	36

SOMMAIRE

EDITORIAL	39
GRAND ANGLE **Les gagnants et les perdants de l'économie collaborative**	40
RECHERCHE **Smart Sharing: un projet global mariant architecture et vie sociale**	44
RECHERCHE **Partager son logement?**	48
ACTION **Des horaires de travail flexibles pour décharger les infrastructures**	50
INVITE **« Le partage contribue à la dématérialisation »** Entretien avec Karin Frick	52
ACTION **Grand Genève: une nouvelle étape vers le premier réseau mondial de lieux de travail partagés couvrant l'intégralité d'un territoire**	58
REPORTAGE **Carottes liechtensteinoises**	62
POINT DE VUE **Notre problème, c'est notre niveau de vie**	66

SOMMARIO

EDITORIALE	69
ARTICOLO DI FONDO **Condividere: un bene o un male?**	70
RICERCA **Smart Sharing: architettura e tecnica, spazio e risorse**	74
OSPITE **"Lo sharing rafforza la tendenza alla dematerializzazione"** Intervista a Karin Frick	78
REPORTAGE **Carote per il Liechtenstein**	84
RUBRICA **Il benessere, un fattore da non trascurare**	88

IMPRESSUM	91

« Partager pour le bien de la collectivité »

Maria Lezzi
directrice de l'ARE
maria.lezzi@are.admin.ch

Certains louent leur chambre inoccupée à des hôtes de passage, d'autres partagent leur voiture, d'autres encore préfèrent faire appel à un chauffeur occasionnel plutôt qu'à un taxi. L'économie collaborative s'immisce toujours davantage dans tous les domaines de la vie. Que ce soit pour des raisons financières ou pratiques, ou par souci de l'environnement, le partage d'infrastructures et de biens de consommation est dans l'air du temps.

Pourtant, les contours des nouvelles formes d'économie et de coopération sont encore flous. Les initiatives novatrices d'aujourd'hui seront peut-être dépassées demain. Les pouvoirs publics devraient donc se préoccuper en priorité d'en améliorer les conditions-cadres. Cela permettrait de tester les nouvelles idées, propositions et solutions (en particulier les initiatives de partage au service de la collectivité) sans provoquer de dommages collatéraux dans le domaine social, sécuritaire ou environnemental.

Le domaine du développement territorial est concerné au plus haut point par les conséquences de l'économie collaborative: le partage des bureaux peut diminuer les flux de pendulaires et réduire la pression sur les centres urbains, tandis que la généralisation du le covoiturage peut décharger les routes et parkings. On n'est néanmoins pas à l'abri d'un effet rebond: grâce au covoiturage, certaines personnes sans voiture pourraient être tentées de privilégier de nouveau la voiture, même pour de longues distances. De même, les plateformes de location de chambres d'hôtes rendent les weekends à Berlin ou à Londres accessibles à des cercles de la population toujours plus larges – qui s'y rendent en avion, naturellement. Avec le cortège d'émissions de CO_2 que cela implique.

L'économie collaborative a plusieurs visages. Son développement rapide nous fait souvent oublier que nous avons l'habitude de partager: les livres de la bibliothèque, les espaces verts du parc, la machine à laver de la buanderie.

A l'avenir, le bien commun devra être prioritaire dans les débats autour de l'économie collaborative. *(traduction)*

Les gagnants et les perdants de l'économie collaborative

Reinhard Loske
reinhard.loske@uni-wh.de

L'économie de partage (ou économie collaborative) a le vent en poupe: covoiturage, *couchsurfing* (hébergement gratuit), troc d'habits, « guérilla urbaine », partage d'aliments contre le gaspillage, financement participatif ou espaces de travail partagés sont des initiatives de l'économie collaborative qui connaissent ces derniers temps une croissance exponentielle dans le monde entier. L'économie de partage peut, certes, générer plus de cohésion sociale et rendre le développement plus durable, mais aussi conduire à une marchandisation de tous les pans de notre vie. Tout dépend du cadre politique et réglementaire que nous voulons lui donner. Il est donc important de différencier clairement les modèles d'affaires à but lucratif des projets d'intérêt général.

Le boom de l'économie collaborative est lié à deux facteurs très importants: d'une part, la certitude, surtout chez les jeunes, qu'il n'est pas nécessaire, pour accéder aux biens, aux services ou aux connaissances d'en être propriétaire, et, d'autre part, les fabuleuses possibilités offertes par l'internet et ses développements, qui facilitent et accélèrent les échanges, et rapprochent l'offre de la demande. Cette évolution suscite deux réactions divergentes, l'une teintée d'optimisme, l'autre de pessimisme.

Fin du capitalisme ou dumping social?

Selon la vision euphorique des optimistes, la mise en commun d'outils, de véhicules, de jouets, de bâtiments, d'équipements, de machines, de vêtements, de denrées alimentaires ou de logiciels informatiques recèlerait un énorme potentiel en termes d'économies de ressources, de diminution des atteintes à l'environnement, de cohésion sociale à travers la coopération et l'engagement. Cette économie pourrait progressivement remplacer les réflexes égoïstes par des motivations altruistes. Ce mode de partage supplanterait l'esprit de compétition et serait porteur d'une énergie de transformation qui, au final, révolutionnerait tout le système. Ces optimistes voient poindre la fin du capitalisme – du moins sous sa forme actuelle.

De l'autre côté, les pessimistes se retrouvent dans une coalition inhabituelle de groupements professionnels, de pionniers du numérique, ainsi que d'associations de défense des consommateurs et de protection de la vie privée. Ils voient l'économie collaborative d'un tout autre œil. Adoptant la même ligne que les experts du numérique, les syndicats, par exemple, mettent en garde contre les risques de dégradation des acquis sociaux (dumping social). Ils estiment que les plateformes fonctionnant sur une base capitaliste risquent de déstructurer et de désolidariser la société – exactement l'inverse de ce que les protagonistes de l'économie de partage envisagent. Selon eux, ce que nous faisions par empathie et de façon désintéressée, nous risquons de ne plus le faire que par calcul, pour de l'argent.

L'économie collaborative suscite même un certain scepticisme de la part de milieux écologistes et d'associations de consommateurs: certes, le partage peut ménager l'environnement et les ressources, car il permet théoriquement de produire et d'acheter moins de biens. Cependant, la démarche s'éloigne de plus en plus des idéaux sociaux et écologiques de départ; elle se transforme en une économie dominée par des entreprises à but lucratif – ce que revendiquent Uber et Airbnb, par exemple. L'objectif qui était de freiner la consommation se mue en celui de la stimuler par tous les moyens, en tout temps et

n'importe où. Si tout devient moins cher, arguent ces sceptiques, on pourra s'offrir plus de choses, et la consommation de ressources aura par conséquent plutôt tendance à s'accélérer qu'à décroître. On est donc loin des principes de durabilité!

Vérité masquée dans les deux camps

Ces deux raisonnements sont plausibles, mais ils occultent une partie de la réalité.
Les optimistes ont tendance à oublier que, par essence, le capitalisme moderne est prédateur – ou tente de l'être. Les nouvelles pratiques sociales, souvent motivées à l'origine par des considérations altruistes, sont vues par le système comme des niches à exploiter.

Les pessimistes, quant à eux, ont conscience des risques, mais préconisent souvent le maintien du statu quo. On aurait envie de leur demander s'il ne serait pas opportun de mieux faire jouer la concurrence de manière à écorner un tant soit peu les bénéfices éhontés engrangés par les cartels.

Ces deux points de vue opposés sont problématiques en ce sens qu'ils tablent tous deux sur des automatismes: l'un ouvrirait une voie royale vers le paradis de la durabilité sociale et écologique, tandis que l'autre favoriserait un dumping social infernal dans une société purement économique. Cette vision binaire occulte une troisième, voire une quatrième voie, ouvertes à l'innovation et capables d'identifier dans une démarche dialectique les forces émergentes.

Evidemment, cette vision différenciée ne se vend peut-être pas aussi bien, sur un marché médiatique avide de sensationnalisme, que les thèses réductrices de rédemption ou de catastrophisme. Pourtant, elle correspond mieux à la réalité.
A quand une large discussion politique sur la nécessité de mieux réguler l'économie collaborative dans le sens souhaité?

Développer des réglementations différenciées

Il est urgent de distinguer clairement les situations engendrées par l'économie de partage, en s'appuyant sur des faits et sur la pratique: certaines approches sont au service de la collectivité, tandis que d'autres ont un but lucratif. Une telle définition permet d'éviter de mélanger les torchons et les serviettes. Il ne faut pas confondre partage d'aliments, jardins urbains, centrales de covoiturage, cafés-réparation, trocs de vêtements, groupes d'autopartage, bourses de matériaux de récupération ou squats d'immeubles avec les plateformes commerciales (réservation d'hébergements ou de trajets, autopartage en libre service intégral, prêt d'outils et d'engins, cercles de machines, espaces de travail partagés ou forfaits d'abonnement à des vêtements).

Une fois ces clarifications établies, il convient d'aménager de manière adéquate ces deux systèmes en créant un cadre réglementaire évolutif, qui reste dans l'esprit des objectifs de départ: par exemple la protection de l'intérêt général, la durabilité ou un régime concurrentiel équitable. Ce cadre doit être suffisamment ouvert pour permettre de réagir à des innovations techniques et sociales ou à des développements surprenants.

Développement territorial: ne pas se tromper de cible

On ne peut pas encore décrire précisément, ni même prévoir l'impact sur le territoire de l'économie collaborative. La recherche dans ce domaine a encore un bel avenir. D'un côté, l'internet offre un réseau très performant de connexions permettant de corréler l'offre et la demande.

Quelques clics de souris suffisent pour établir des contacts entre des acteurs géographiquement éloignés, et générer des transactions. Par ailleurs, il est probable que l'économie de partage favorise la rerégionalisation de l'économie: c'est à l'échelle locale, entre voisins ou dans le quartier, que les trocs de vêtements, le partage d'aliments, les échanges d'outils et de vêtements ou les cafés-réparation marchent le mieux. Par contre, il ne faut pas confondre les services de voitures partagées disponibles près des gares (par ex. Mobility en Suisse), qui font le lien entre transports publics et besoins des utilisateurs, avec des plateformes d'autopartage en libre service intégral qui, d'une certaine manière, promeuvent les transports individuels.

En ce qui concerne l'impact de l'économie collaborative sur le territoire, on peut faire ressortir un lien de causalité évident: si l'on souhaite renforcer l'économie régionale et en augmenter la résilience, il faut dans ce but préparer un cadre réglementaire adéquat et utiliser les instruments de développement urbain et d'aménagement du territoire.

Les trois niveaux de l'action politique

Trois niveaux sont à différencier sur le plan politique:
→ Lorsque l'économie collaborative vise à dynamiser la vie sociale, la politique doit l'encourager, la stabiliser et la protéger contre les menaces d'absorption.

→ Lorsque l'économie collaborative affiche un but lucratif, comme n'importe quelle autre activité économique, il est nécessaire de mettre en place une réglementation adéquate permettant de limiter les distorsions de concurrence, d'assurer une certaine équité fiscale et de respecter des standards sociaux, environnementaux et de sécurité.

→ Par ailleurs, toute nouvelle décision importante dans le domaine social ou dans celui de l'économie devrait dorénavant susciter une réflexion de fond: cette décision contribue-t-elle à augmenter le capital social ou vise-t-elle au contraire à l'éroder?

Lorsqu'il s'agira de poser un cadre légal aux différents systèmes de services partagés, il faudra faire la différence entre le cas d'une étudiante qui, durant ses vacances universi taires, met sa chambre à disposition pendant quelques jours en échange d'une petite somme ou d'un cadeau, et celui d'un propriétaire qui loue systématiquement son logement de façon quasi commerciale sur de longues périodes et à des prix élevés. Certes, les deux personnes doivent être soumises au même régime fiscal, mais le propriétaire-bailleur joue à une autre échelle, avec des conséquences sociales non négligeables: il crée une situation de concurrence déloyale par rapport aux hôtels, pensions et auberges de jeunesse. Il est probable alors que cela engendre une augmentation générale du niveau des loyers, voire une perturbation de la structure sociale de quartiers entiers, surtout au cœur des grandes villes, en raison des incessantes fluctuations de population.

Quelle durabilité voulons-nous pour notre économie?

Les tâches de régulation nécessitées par l'essor de l'économie collaborative et de ses impacts sont exigeantes, mais elles peuvent être surmontées. Il ne s'agit pas d'étouffer dans l'œuf les entreprises commerciales de l'économie collaborative du simple fait qu'elles entrent en conflit avec les intérêts de certains acteurs traditionnels et qu'elles exercent ainsi une forte pression sur les marchés, poussant ces acteurs à s'adapter. Au contraire, il faut créer un cadre réglementaire évolutif qui puisse atténuer les effets sociaux négatifs de l'orientation commerciale de certaines entreprises, sans perdre de vue le bien commun, ni les intérêts fiscaux des collectivités publiques.

Ce sont donc véritablement des questions de fond, qui sont plus importantes que l'analyse des épiphénomènes de l'économie collaborative, que doit se poser la société civile,

→ Qu'entendons-nous par protection des acquis sociaux?

→ En quoi les entreprises peuvent-elle contribuer à cette protection?

→ Quelle durabilité voulons-nous pour notre économie?

→ Quel monde voulons-nous laisser aux générations futures?

Selon les réponses que nous apporterons et les propositions qui en découleront, nous parviendrons, par une bonne régulation, à faire de l'économie de partage un modèle de réussite socioécologique.

Au cas où, au contraire, nous laisserions aller les choses, nous pourrions nous retrouver pris dans une spirale infernale, avec à la clef quelques gagnants… et beaucoup de perdants.
— *(traduction)*

REINHARD LOSKE, *1959, a étudié les sciences économiques. Il est professeur à l'Université de Witten/Herdecke en Rhénanie-Westphalie où il donne des cours de politique, de développement durable et de dynamique des transformations. Membre du parti des Verts au Parlement allemand de 1998 à 2007, il a été, de 2007 à 2011, sénateur pour l'environnement, les constructions, les transports et les relations européennes de la ville libre hanséatique de Brême.

Smart Sharing: un projet global mariant architecture et vie sociale

Hanspeter Bürgi
hanspeter.buergi@buergischaerer.ch

Le projet Smart Sharing montre comment il est possible de concevoir des quartiers d'habitation selon une philosophie du partage. Son but: faire passer la surface habitable moyenne par personne de 45 m² à 35 m², tout en améliorant la qualité de vie des habitants. Ce concept a été matérialisé sous la forme d'un prototype. Il se fonde sur des réseaux et circuits partagés et concerne non seulement le bâtiment, mais aussi le contexte dans lequel il s'insère.

Les étudiants de la Haute école spécialisée de Lucerne se sont qualifiés pour la finale du concours Solar Décathlon Europe qui a eu lieu en 2014 à Versailles. Il s'agissait de concevoir un habitat durable permettant d'assurer à ses utilisateurs un grand confort de vie. L'équipe Lucerne-Suisse était en compétition avec 19 autres équipes universitaires internationales. Une centaine d'étudiants de dix disciplines différentes enseignées à la Haute école spécialisée de Lucerne ont travaillé durant deux ans sur ce projet.

Après avoir examiné les exigences – essentiellement techniques – du concours, l'équipe Lucerne-Suisse a décidé d'élargir son propos, en ajoutant aux réflexions en matière d'architecture solaire et d'efficacité énergétique du bâtiment des thématiques sociales comme la consommation et l'utilisation de biens, ou l'organisation et la distribution intelligentes des ressources. « *Smart Sharing – our vision is your+* » est un nouveau concept touchant au vivre ensemble dans les villes; il couvre un champ thématique beaucoup plus large que celui du concours.

Malheureusement, le jury international n'a pas été sensible à cette démarche globale. Il a accordé plus d'importance aux questions traditionnelles relatives à l'efficience énergétique ou à la cohérence générale des projets qu'aux stratégies de sobriété volontaire et aux modèles de l'économie collaborative. Finalement, le projet de l'équipe suisse a tout de même obtenu la cinquième place du classement général pour les dix épreuves mesurées ou évaluées par le jury international.

Meilleure qualité de vie avec moins de surface habitable

L'équipe Lucerne-Suisse s'est appuyée explicitement sur le principe holistique de durabilité, intégrant à parts égales les trois aspects classiques de la capacité économique, de la solidarité sociale et de la responsabilité environnementale.

Le projet Smart Sharing a pour origine un constat brutal: malgré l'amélioration de l'efficience énergétique par des mesures techniques, la consommation d'énergie continue de croître en Suisse, en raison de l'augmentation de la surface habitable par personne. Le but de ce projet est donc de montrer comment améliorer la durabilité d'un bâtiment ou d'un quartier en utilisant mieux les espaces, les objets, les services, les ressources et l'énergie. Les auteurs ont montré qu'il était possible de réduire la surface habitable par personne à 35 m^2 (celle-ci est en moyenne de 45 m^2 à l'heure actuelle en Suisse) tout en créant un meilleur confort de vie pour les habitants. En prenant pour point de départ la conception du projet architectural ou urbanistique, ils ont proposé différents types de lieux de vie, allant graduellement de l'espace privatif strict à des espaces plus ou moins publics ou partagés.

La ville pour habiter et travailler

Le concept, réalisé concrètement dans un quartier hétérogène de Lucerne, présente différentes facettes:
→ Développement territorial: une organisation judicieuse et un partage des ressources permet de densifier à la fois le tissu bâti et le tissu social.
→ Questions énergétiques et sociales: une application informatique permet de réserver des espaces ou des objets utilitaires; elle agit conjointement sur les plans de l'exploitation et de la communication.
→ Structure de population: le mélange des origines, des niveaux de vie et des générations favorise des synergies; il améliore les habituelles relations entre voisins et incite les gens à s'entraider.
→ Transports: la mobilité devient plus durable grâce à des circuits courts, à un accès optimal aux transports publics, à la multiplication des stations à vélos, à des offres d'autopartage ou de location de vélos.
→ Energies renouvelables: un réseau intelligent collecte les productions générées par les constructions nouvelles et celles de leur environnement proche, et distribue l'énergie thermique et électrique en fonction de la demande.

Types d'espaces et et interrelations qu'ils entretiennent

Les auteurs du projet ont conçu trois types d'espaces ayant des fonctions différentes:
→ La pièce de type *My-Room* est la plus intime, car elle est réservée à une ou deux personnes.
→ La pièce de type *Our-Room* sert de cuisine, de salle de séjour et de salon et peut être utilisée par deux à cinq personnes, ou plus selon le modèle de vie.
→ La pièce de type *Your-Room* peut être utilisée pour des fonctions sociales modulables: chambre d'amis, atelier, bibliothèque, salon de musique ou salle de fitness. Une application informatique permet de la réserver pour une durée limitée ou pour un usage répété.

→ L'espace dénommé *Space+* joue le rôle de couloir, mais sert surtout de zone de rencontre à usage polyvalent. Il se prolonge sur plusieurs étages et fait office de « zone sociale tampon ». Sur le plan technique, il assure une aération et un éclairage naturels.

Les différents types de pièces peuvent être répartis de façon à correspondre à des modèles de vie et à des besoins très différents.

Le prototype réalisé pour le concours a été réinstallé sur le campus de Horw/Lucerne. Ce n'est pas un bâtiment, mais un modèle qui donne un aperçu du concept Smart Sharing. Il présente tous les types d'espaces et leurs interrelations de manière exemplaire.

Bâtiments et infrastructures modulables

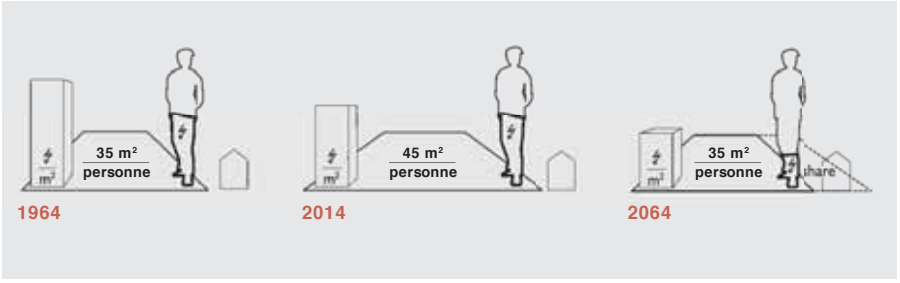
Les concepteurs du projet ont cherché à créer une plus-value, en organisant le partage ou la mise en commun d'objets, de services, d'espaces, de ressources énergétiques ou autres. Ils ne proposent pas de se priver de quoi que ce soit, mais cherchent à optimiser l'accès aux ressources naturelles, sociales et culturelles, et à les utiliser avec parcimonie, bref, à créer plus de valeurs matérielles ou immatérielles pour les habitants. Ils ont notamment constaté que les relations sociales – tant au niveau individuel que collectif – jouent un rôle important: les échanges spontanés, l'entraide entre voisins, par exemple pour les achats ou le baby-sitting, enrichissent la vie. Les bâtiments réalisés à Zurich et ailleurs selon des concepts similaires témoignent de l'intérêt pour de tels modèles alternatifs de logements.

Diminuer la surface habitable exige d'inventer de nouveaux modèles d'habitation. Les espaces doivent être disponibles pour un usage spécifique quand on en a besoin. Les espaces partagés sont bienvenus.

A l'échelle du quartier également, il s'agit de concevoir une mixité intelligente des affectations, avec des espaces pour l'habitat, le travail, la culture et les loisirs ou encore la production, ceci afin de favoriser les circuits courts et la locomotion douce.

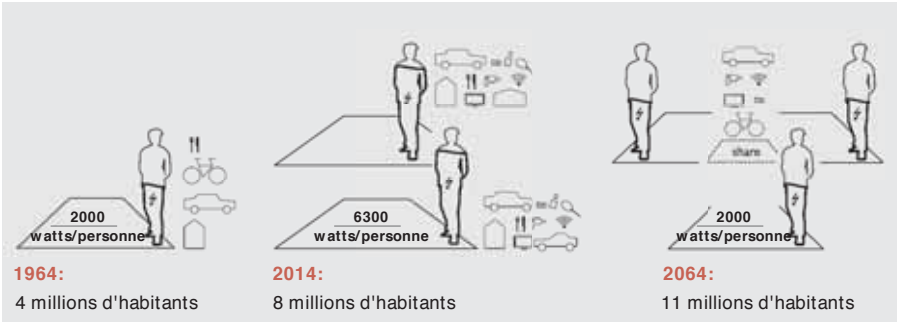
1964 – 2014:
La diminution de la consommation énergétique par mètre carré d'habitation et l'augmentation simultanée de la surface habitable par personne « se neutralisent ».

2014 – 2064:
Idées développées dans le projet your+ et SmartSharing: L'utilisation optimale de l'espace habitable (réduction de 45 m² à 35 m²) et des ressources favorise un développement durable.



Utiliser les espaces habitables de manière communautaire

La croissance démographique et la consommation individuelle entraînent une augmentation des besoins en ressources. Une utilisation communautaire est un moyen de contrer cet effet. L'organisation entièrement repensée des espaces d'habitation correspond à l'un des aspects de la vision d'une société à 2000 watts.



1964:
4 millions d'habitants

2014:
8 millions d'habitants

2064:
11 millions d'habitants

Les nouvelles typologies de bâtiments permettent d'augmenter leur taux d'utilisation. Les volumes bâtis peuvent parfois prendre des proportions inhabituelles, avec des profondeurs plus importantes. Leurs structures et leurs agencements modulables autorisent des utilisations multiples. De tels bâtiments peuvent s'adapter facilement à de nouveaux besoins, selon le degré souhaité d'intimité ou d'ouverture à la communauté.

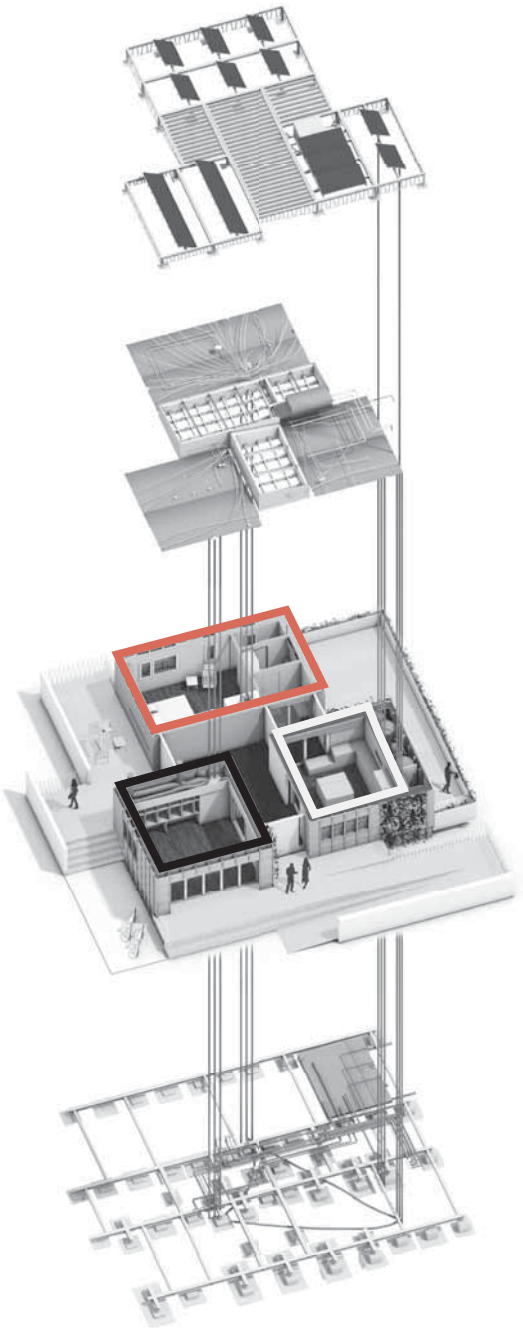
Quartier urbain interconnecté

Au-delà de la réalisation architecturale à proprement parler, le projet Smart Sharing s'inspire d'une philosophie du partage comportant plusieurs volets:
→ un réseau social dense est nourri par tous les contacts interpersonnels directs mais aussi par les contacts établis via des réseaux techniques équipant les bâtiments;
→ un réseau technique intelligent permet de distribuer les multiples sources décentralisées et d'acheminer le courant ou la chaleur où la demande se manifeste;
→ un projet architectural astucieux combine espaces privés, semi-publics et publics de qualité.

Cette philosophie du partage s'applique au bâtiment, mais aussi au quartier. La mise en réseau des espaces intérieurs, mais surtout extérieurs, permet de partager activement les ressources et encourage le vivre ensemble. L'objectif est de construire une ville dense, avec des espaces porteurs d'identité, permettant de se relier les uns aux autres grâce au Smart Sharing.

Ainsi la ville devient un nouvel eldorado.
— *(traduction)*

↗ Hanspeter Bürgi, Simon Gallner: ***Smart Sharing – Architektur und Technik, Raum und Ressourcen:*** *Mehr als ein Projekt für den Solar Decathlon.* Editions Quart, Lucerne, 2015.



1 LE TOIT AVEC SES CAPTEURS SOLAIRES ET SON PUITS DE LUMIÈRE (SPACE+)

2 LES CONNEXIONS VERTICALES

3 LA PLATEFORME DU RÉSEAU SOCIAL

my room
espace privé composé d'une chambre à coucher et d'une salle de bain

our room
la cuisine peut, selon le mode de vie, être partagée avec les voisins

your room
cet espace est à la disposition de toute la communauté et peut servir par exemple de chambre d'amis, de salle de musique, de bibliothèque ou de salle de fitness

space+
espace ouvert et de liaison vers les activités et les espaces d'habitat et de travail

4 LE SOCLE FORMÉ D'UN RÉSEAU TECHNIQUE DE CÂBLAGES

HANSPETER BÜRGI, *1958, a étudié l'architecture à l'EPFZ. Il est l'un des associés de l'atelier d'architecture bernois Bürgi Schärer Architektur und Planung. Actuellement professeur d'architecture et directeur d'études du master en architecture à la HES bernoise au Département Architecture, bois et bâtiment, il a été, de 2009 à 2015, professeur au Département technique & architecture de la HES de Lucerne. Il a dirigé de 2011 à 2014 les travaux de l'atelier Solar Décathlon.

Partager son logement?

Ernst Hauri
ernst.hauri@bwo.admin.ch

Aujourd'hui, que l'on soit une personne seule, un couple ou une petite famille, il est normal d'avoir un logement exclusivement à soi. Toutefois, les technologies numériques pourraient relancer l'ancienne tradition des logements communautaires, faire émerger de nouvelles structures de logements, et donc transformer ce marché.

Les logements sont des biens indivisibles. Il n'est pas possible d'acheter ou de louer une « tranche » de maison ou d'appartement, c'est-à-dire une certaine surface à l'intérieur d'une unité plus grande. En général, le marché ne propose que des objets monobloc, complètement équipés. Pour les personnes en quête de logement, cette absence de flexibilité est partiellement compensée par la grande hétérogénéité de l'offre. Chaque habitation est unique: nombre de pièces, surface, équipement, situation, prix. La liberté de choix est grande: celui qui veut « se loger petit » axera ses recherches sur des logements de petite taille; mais il sera obligé de prendre aussi la cuisine, même s'il ne sait pas ou ne veut pas cuisiner. Et il n'y a pas d'alternative: chacun doit se loger, c'est un besoin fondamental. Enfin, il peut arriver que le plus petit appartement soit encore trop grand (ou trop cher).

Les plateformes numériques changent la donne

Par le passé, on a toujours trouvé le moyen de faire correspondre l'offre et la demande. Historiquement, le logement partagé était la règle et non pas l'exception. Pensons aux grandes maisons de l'époque prémoderne, qui abritaient sous le même toit tous les membres d'une même famille ainsi que le personnel de maison. Autre exemple: le « pensionnaire », logé dans un appartement de famille, soit parce qu'il était trop pauvre, soit parce qu'il n'avait jamais appris à se débrouiller tout seul.

Aujourd'hui, la colocation est la formule de partage d'appartement couramment adoptée par des personnes seules n'ayant ni lien de parenté, ni lien social spécifique. Elle permet de répartir le loyer et les divers frais. Mais elle est souvent synonyme de manque d'intimité, surtout lorsque l'appartement a été conçu au départ pour des familles « classiques ». Les *clusters*, ces logements communautaires d'un type nouveau qui sont récemment apparus sur le marché, ont été conçus pour supprimer cet inconvénient, sans pour autant renoncer au partage de la cuisine, de la salle de bains et de la salle de séjour.

Les plateformes et les bourses en ligne créent une dynamique entièrement nouvelle dans ce domaine. Il est encore prématuré, aujourd'hui, d'analyser les opportunités et les risques de ces solutions. Un évènement organisé par l'Office fédéral du logement (OFL), dans le cadre des Journées du logement, qui se tiendront à Granges en novembre 2016, devrait néanmoins nous en apprendre davantage.

Une chose est sûre: les plateformes Internet permettent de nouveaux contacts et créent

ainsi une proximité virtuelle; elles mettent en relation des personnes partageant les mêmes intérêts, et ce, de manière rapide et bon marché. En ce sens, elles sont une incitation au partage. De même que leur portée peut varier considérablement, leurs applications peuvent être multiples. A titre d'exemple: le *crowdfunding* (financement participatif), peut être utilisé pour financer des projets de logement communautaire. L'ancêtre de ce système à vu le jour il y a un siècle lorsque les coopératives d'habitation permirent à leurs adhérents de réunir des fonds propres en versant chaque mois des sommes modestes.

Les plateformes permettent également de saisir le profil des locataires et des personnes en recherche de logement, données qui peuvent aider les régies immobilières à réaliser une occupation idéale des immeubles. Citons également la mise aux enchères en ligne de logements, couramment pratiquée aux Etats-Unis, et les plateformes de voisinage qui permettent à des personnes de se rencontrer à l'échelle des quartiers pour réaliser des projets communs (tels que les systèmes d'échange locaux ou SELs).

Airbnb et Couchsurfing sont des plateformes très connues, mais aussi très controversées. Elles mettent en relation, dans le monde entier, des personnes qui offrent et des personnes qui cherchent un logement. Couchsurfing, créée en 2003, a été, du moins jusqu'à sa réorientation plus commerciale en 2011, un « réseau d'amitié et d'entraide pour l'hébergement »: ses membres recevaient gratuitement leurs hôtes dans le but de nouer des amitiés, de partager des moments avec des gens dont ils faisaient ainsi la connaissance. Par contre, pour Airbnb, le profit a été dès le départ une donnée importante. Les orientations distinctes de ces deux concurrents prouvent que les nouvelles technologies peuvent être utilisées à des fins différentes.

Au-delà de la location classique d'un logement ou d'une chambre à des touristes, cette forme d'économie collaborative pourrait très bien devenir le must d'un groupe social d'un nouveau type, hautement mobile, aux domiciles multiples et branché à tous les réseaux. Cela élargirait par ailleurs l'offre de logements sans qu'il soit nécessaire de construire de nouveaux bâtiments d'habitation.

Questions en suspens sur la réglementation

A l'heure actuelle toutefois, le débat public se focalise sur les aspects négatifs de ces plateformes de services. On y déplore la diminution des offres de particuliers et l'augmentation des offres commerciales; on craint que ce modèle de location ne chasse les actuels locataires de leur logement et surtout, on redoute une flambée des prix des loyers dans les centres urbains qui sont très prisés.

De plus, les plaintes se multiplient: de la part du voisinage en raison de perturbations de la tranquillité, et de la part des entreprises touristiques traditionnelles, qui n'apprécient pas cette concurrence déloyale. Certes, les plateformes s'efforcent de mettre en place des systèmes d'autorégulation et d'améliorer la transparence de leurs activités. Les prestataires comme les utilisateurs peuvent être évalués. Si un prestataire est mal noté, son compte peut être bloqué par le fournisseur d'accès.

On aurait tort de sous-estimer la demande en faveur de plus de réglementation. Mais est-il vraiment nécessaire de renforcer, en Suisse, le droit du bail? le droit fiscal? une autre législation? A l'heure actuelle, ces questions sont examinées par un groupe de travail de la Confédération dirigé par le SECO.

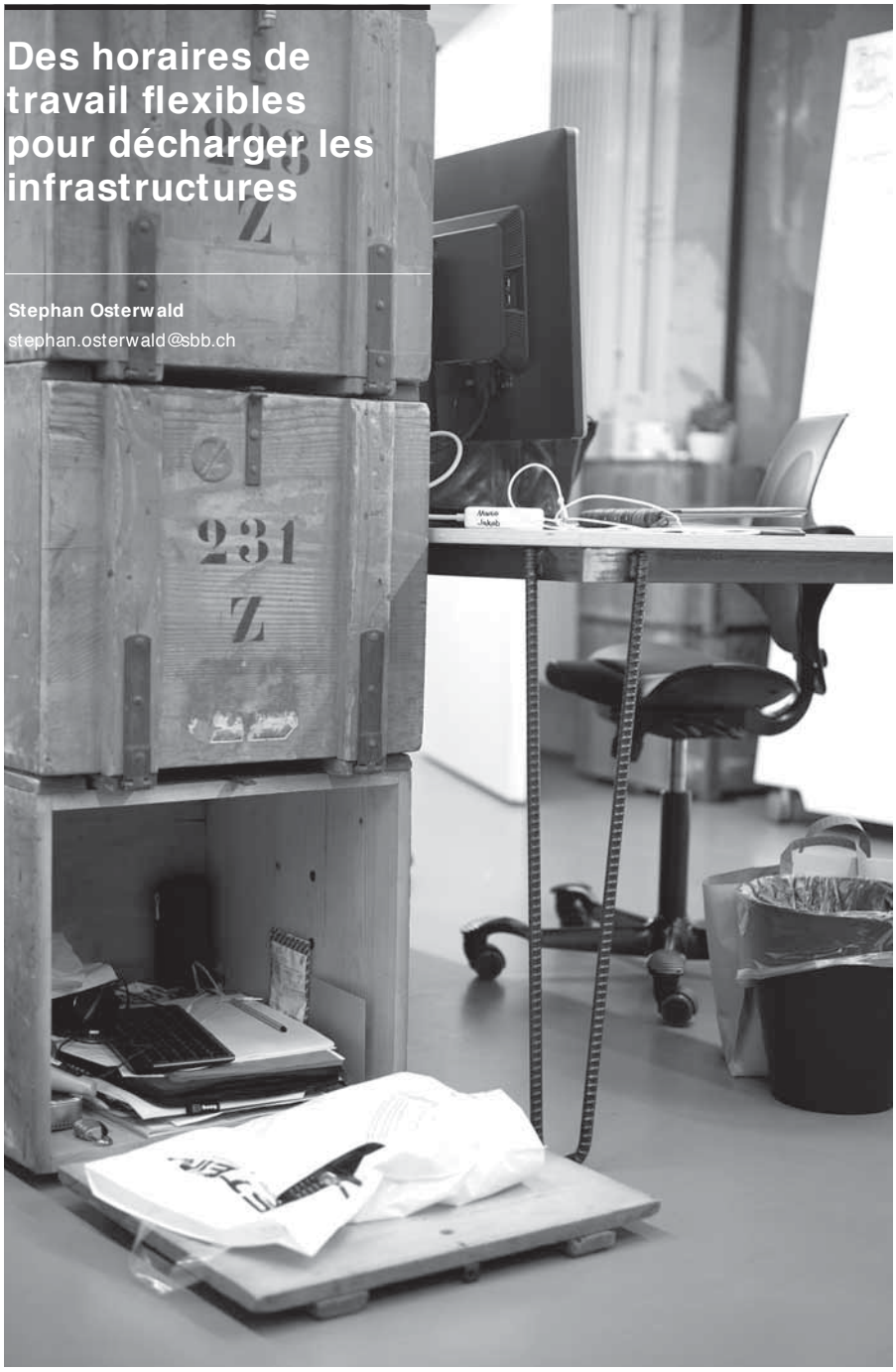
D'une manière ou d'une autre, les plateformes changeront le marché du logement ou du moins la perception que nous en avons. Jusqu'à présent, une étroite corrélation existait entre le nombre de ménages et le nombre de logements. Ce principe a servi de fondement aux estimations des besoins de logements pendant des décennies. Cette corrélation a été battue en brèche une première fois par le phénomène des résidences secondaires; elle risque d'être définitivement obsolète si les plateformes d'hébergement poursuivent leur essor. Dans ce cas, nous n'aurions plus besoin de calculer le nombre de logements en fonction de la population résidante, mais seulement de répondre à une demande globale. Cela pourrait avoir des conséquences considérables sur la consommation de surfaces et la construction, mais aussi sur les rapports entre propriétaires et locataires – jusqu'ici relativement sereins en Suisse.

— *(traduction)*

ERNST HAURI, *1955, a étudié l'ethnologie, le russe et l'histoire de l'Europe de l'Est à Zurich. Il travaille depuis 1987 à l'Office fédéral du logement, dont il est devenu le directeur en 2009.

Des horaires de travail flexibles pour décharger les infrastructures

Stephan Osterwald
stephan.osterwald@sbb.ch



Partager un objet au lieu d'en être le seul propriétaire permet de l'utiliser au mieux, à condition que tous les utilisateurs ne le demandent pas en même temps. L'initiative Work Smart intervient précisément sur cet aspect: elle préconise des conditions de travail plus flexibles et entend faire un usage plus astucieux des bâtiments abritant des bureaux et des infrastructures de transport pour augmenter leur rentabilité.

Chaque matin, des milliers de pendulaires se retrouvent dans des embouteillages ou s'entassent dans des trains bondés. Est-ce vraiment intelligent? Chacun doit ensuite se démener au bureau pour trouver une salle de conférence libre; et le soir c'est la même cohue, mais en sens inverse. Ce comportement grégaire génère un besoin élevé de bureaux et d'infrastructures de transport, par conséquent une consommation importante de surfaces construites et de lourds investissements pour faire face à la demande aux heures de pointe. Pour les salariés, les horaires rigides laissent peu de place aux besoins individuels.

Il serait plus judicieux que les collaborateurs et la direction discutent de nouvelles modalités et de nouveaux horaires de travail. Cette concertation permettrait de concilier les besoins des collaborateurs avec ceux de l'entreprise. En même temps, une telle réorganisation permettrait d'utiliser les infrastructures de manière mieux répartie au cours de la journée.

Investissements moindres, productivité accrue

En encourageant une organisation du travail flexible, l'initiative Work Smart vise les trois objectifs suivants:

1 Créer des conditions-cadres motivantes pour les collaborateurs, accroître l'attrac-

tivité des entreprises et mobiliser de nouvelles forces de travail pour répondre, notamment, à la pénurie de spécialistes.

2 Accroître la productivité en tenant compte du biorythme de chaque travailleur, par le choix d'un lieu de travail approprié pour chaque tâche et en améliorant l'accès aux technologies modernes de communication et d'information.

3 Exploiter plus efficacement les bureaux et les infrastructures de transport de manière à utiliser ces infrastructures d'une manière plus égale pendant la journée.

L'initiative Work Smart a été lancée au printemps 2015 par les CFF, Swisscom, Microsoft Suisse, la Mobilière, La Poste et Witzig The Office Company. A l'heure actuelle, plus de 70 employeurs ont signé la « Charte relative à l'organisation de modes de travail flexibles et indépendants du lieu ». Ils s'engagent ainsi à promouvoir des conditions de travail flexibles et à tendre vers les objectifs susmentionnés. Les signataires de la charte ont observé qu'il était plus astucieux de partager que de posséder. Cette flexibilité au travail n'est toutefois efficace qui si tout le monde n'utilise pas la même chose au même moment. Pour exploiter rationnellement les transports individuels et publics ou les bureaux, il est nécessaire d'étaler leur utilisation sur toute la journée. Les effets sont positifs à tous les niveaux: des investissements moindres (soit une productivité accrue pour chaque franc investi) renforcent la compétitivité des entreprises et de l'économie suisse en général.

Une chance pour le rail et la route

L'initiative Work Smart a pour effet de décharger les transports publics, c'est une évidence. Notre coûteuse infrastructure ferroviaire bénéficie d'une fréquentation très élevée en comparaison internationale: les CFF sont le seul réseau sur lequel circulent autant de

trains par jour et par trajet. Mais le taux d'utilisation des trains est très inégal: de nombreux RER sont bondés aux heures de pointe alors que seulement 30 % des places en moyenne sont occupées pendant la journée. Il y a donc un déficit d'efficacité du point de vue entrepreneurial et économique. La flexibilité des conditions de travail permet aux pendulaires de mieux gérer leur temps, de voyager de façon plus confortable, et donc d'être plus productifs.

Par ailleurs, l'initiative Work Smart pourrait aussi décharger les routes. Et pas seulement pour désengorger les goulets aux heures de pointe. Selon plusieurs études, jusqu'à 30 % du trafic individuel motorisé (TIM) est imputable, dans certaines villes, à la recherche d'une place de stationnement. Ce trafic et l'espace nécessaire pour stationner les véhicules accaparent l'espace urbain déjà très restreint. Du point de vue de la gestion du territoire, une telle inefficience est regrettable. Il vaudrait mieux disposer de navettes publiques autonomes pour faire office de taxis collectifs, ce qui supprimerait le trafic lié au stationnement.

Ainsi, si le trafic individuel motorisé en ville de Zurich était constitué uniquement de véhicules autonomes partagés, le trafic actuel serait divisé par trois, ce qui réduirait d'autant les besoins de surfaces.

— *(traduction)*

↗ **www.work-smart-initiative.ch**

STEPHAN OSTERWALD, *1976, a fait des études d'économie et de sciences politiques à l'Université de Berne. Il travaille aux CFF en tant que responsable de la gestion du trafic, de la statistique et de la collaboration dans la recherche; il est codirecteur de l'initiative Work Smart.

« Le partage contribue à la dématérialisation »

Interview : Pieter Poldervaart
Photos: Martin Bichsel

L'économie collaborative n'est pas un concept nouveau; le partage et l'utilisation de biens en commun sont pratiqués depuis des millénaires. Mais l'internet et les appareils mobiles ont conféré une tout autre dimension à ce concept. Le législateur ne devrait pas étouffer cette évolution, mais au contraire adapter les réglementations existantes lorsque cela est nécessaire, prévient Karin Frick, directrice de la recherche et membre de la direction de l'Institut Gottlieb Duttweiler.

Ces dernières décennies, les pays occidentaux, notamment la Suisse, se sont distingués par une consommation effrénée. L'économie collaborative amorce-t-elle un tournant par rapport à l'accumulation de biens?

La Suisse a effectivement atteint un seuil de saturation en matière de consommation. Toutes ces choses qu'on achète en plus nous encombrent, prennent de la place et demandent du temps car il faut les entretenir. Les véhicules, notamment, nécessitent un service régulier, ce qui agace beaucoup de gens. L'idée de posséder davantage devient ainsi désagréable.

L'autopartage permettrait donc de gagner du temps et de la place…

Ces nouvelles stratégies de mise en commun répondent à un tout autre besoin. Après la crise financière et économique de 2008 et 2009, de nombreuses familles et de nombreux étudiants aux Etats-Unis se sont retrouvés avec moins de revenus. Ils ont dû s'endetter et ont cherché comment réduire leurs dépenses. Cela a entraîné un retour du partage de logements et de véhicules. Nous connaissons bien sûr aussi de telles stratégies sous la forme d'appartements et de colocations d'étudiants. Entre-temps, le souci de ne pas s'encombrer a supplanté la préoccupation économique. Et par ailleurs, un grand nombre de gens se passionnent pour les nouvelles possibilités d'échanges sociaux.

Uber et Airbnb, les deux entreprises phares de l'économie collaborative, ne se profilent guère par leurs prestations sociales. Elles recherchent surtout l'aspect lucratif.

L'économie collaborative comporte diverses composantes que nous avons analysées dans notre étude de 2013. L'une d'entre elles est le *mothering* (maternage), le souci des autres. Une autre composante est une réflexion d'ordre économique: le *pooling* (la mise en commun), c'est-à-dire les économies que l'on peut faire en partageant l'utilisation d'un bien avec d'autres personnes. Les expériences partagées peuvent également constituer une motivation – nous appelons cela le *socialtainment* (la rencontre). Le social participe ainsi au plaisir. Ces trois composantes sont toujours présentes dans l'économie collaborative, mais leur importance relative diffère selon le concept. En ce qui concerne les offres d'hébergement, le fait de loger chez des particuliers permet de faire de nouvelles connaissances.

Même les projets lucratifs tels qu'Uber mettent en avant la durabilité. Dans quelle mesure les gains écologiques sont-ils annulés par un effet boomerang?

Comme pour les mesures d'économie énergétique, les nouvelles plateformes de l'économie collaborative ont forcément un effet boomerang: on se récompense de s'être déplacé tous les jours à vélo en s'offrant pour les vacances d'été un voyage aux antipodes. Celui qui roule Mobility va peut-être investir l'argent économisé dans un autre objet de consommation. Il ne faut toutefois pas mettre l'effet boomerang sur le dos de l'économie collaborative uniquement. Chaque personne est responsable de ses choix: va-t-elle s'acheter un nouvel objet ou préférer réduire son temps de travail et augmenter ainsi son temps libre?

> « L'économie collaborative va privilégier l'activité indépendante par rapport au salariat. »

Si le partage devait s'imposer à large échelle, quelles en seraient les conséquences pour nos villes?

Des modèles ont été conçus pour Singapour. On a analysé les effets d'un transfert de tous les transports de personnes et de marchandises sur un système de mobilité partagée. Ce calcul a montré que le trafic et les surfaces de stationnement seraient réduits d'un tiers. Il resterait évidemment à définir l'utilisation qui serait faite des surfaces rendues disponibles: seraient-elles consacrées à la création de nouveaux espaces de verdure pour la population urbaine ou à la construction de nouveaux centres commerciaux et de bureaux privés?

Indépendamment de cet exemple, quelle est l'influence de l'économie collaborative sur le tissu social?

Une modification importante concerne notre façon de gagner de l'argent. L'économie colla-

borative privilégie l'activité indépendante plutôt que l'activité salariée. Aujourd'hui déjà, le nombre d'indépendants croît plus rapidement que celui de postes salariés.

Ces nouveaux micro-entrepreneurs gagnent-ils de quoi vivre? L'économie collaborative ne génère-t-elle pas une nouvelle précarité?

En Suisse, ce problème ne se pose pas vraiment. Le tissu social de notre pays est relativement homogène. Même au noir, une femme de ménage ne gagne pas moins de 30 francs de l'heure. Seules quelques personnes pourront être victimes d'un dumping salarial.

Dans notre société relativement homogène, le marché régulerait-il tout?

Naturellement, il faudra harmoniser le système d'assurances sociales. Cependant, je ne crains pas un dumping salarial.

Jusqu'à présent, nous avons essentiellement parlé des services de taxi et d'hébergement hôtelier. Quelles autres branches sont-elles touchées par l'économie collaborative?

Le secteur de l'habillement fonctionne de plus en plus de manière collaborative. Le changement en cours est subtil: l'échange de vêtements est déjà pratiqué de manière officieuse par les enseignes de vente par correspondance, qui offrent la possibilité de retourner la marchandise (parfois déjà portée) dans un délai de 20 jours. Tout bien réfléchi, cela ouvre la porte à de nouveaux modèles économiques tel que celui développé par la boutique de prêt de vêtements Kleihd à Zurich. Les personnes qui faisaient leurs achats dans des magasins consulteront dorénavant de telles plateformes de troc et d'échanges. Il n'y a en soi aucune limite dans les groupes de produits concernés. Bien sûr, un passionné de voitures de rêve choisira de mettre la sienne dans son garage plutôt que de la louer à la journée.

Quelle clientèle est-elle intéressée? Les jeunes qui ont grandi dans le monde numérique et se laissent séduire par l'économie collaborative?

Certainement. La génération d'il y a 30 ans achetait encore ses skis tandis que les jeunes d'aujourd'hui louent pour la plupart leur équipement de sports d'hiver. Pas seulement pour des raisons économiques d'ailleurs: on ne veut plus s'encombrer chez soi et on souhaite voyager les mains libres. La possibilité de réserver un équipement adéquat par Internet encourage ce comportement.

Les communaux, les cercles de partage de machines agricoles... l'économie collaborative est-elle née dans le monde rural?

Aucune société ne fonctionne sans échange ou partage de certains biens. La Suisse avait à l'origine une organisation très rurale. Partager, utiliser en commun n'a rien de nouveau: autrefois, dans les familles nombreuses, les tantes et les aides ménagères vivaient sous le même toit. On partageait davantage de choses au quotidien et on usait ses vêtements jusqu'à la corde.

Quand cela a-t-il changé?

KARIN FRICK, *1960, a fait des études d'économie à l'Université de St-Gall et travaille depuis 2001 à l'Institut Gottlieb Duttweiler (GDI) en tant que directrice de la recherche et membre de la direction. Dans les diverses fonctions qu'elle a occupées, elle s'est intéressée aux mutations sociales, aux innovations et à l'évolution des individus et des marchés. Elle est coauteure de l'étude intitulée *Sharity*, parue en 2013.

« Les parcs et les espaces publics où les adultes peuvent se rencontrer joueront un rôle de plus en plus important. »

Avec l'avènement de la consommation de masse, chaque ménage (dont la taille n'a d'ailleurs cessé de diminuer) a pu acquérir sa voiture, son réfrigérateur et son lave-linge.

La tradition du partage a donc disparu?

Pas du tout. A la campagne, il suffit de héler son voisin par-dessus la clôture pour lui emprunter un petit moment sa tronçonneuse ou lui demander de nourrir sa tortue durant les vacances. Dans les villages, il n'est pas nécessaire d'utiliser l'internet pour cela.

En ville, par contre, les plateformes d'échange se multiplient. Elles facilitent non seulement le partage d'outils, mais aussi de locaux, notamment de lieux de travail. A votre avis, quel est l'avenir des espaces de travail partagés?

Les espaces de travail flexibles et le travail à domicile sont tendance, mais pour beaucoup, travailler depuis son domicile n'est pas forcément intéressant. Certes, les espaces de coworking pourraient intéresser certaines professions. Pour de nombreux indépendants, toutefois, les offres actuellement sur le marché, avec leur décoration intérieure stylée, sont, à mon avis, trop chères. Les nouveaux nomades du travail préfèrent s'installer dans un café équipé d'un réseau local sans fil (WLAN ou wi-fi). Les attentes concernant la mutualisation des outils et le travail en réseau doivent être relativisées, car les indépendants redoutent souvent que leur voisin de bureau ne fasse main basse sur une partie de leurs mandats.

Je suis plus optimiste concernant les salons d'affaires, dont l'accès est réservé à un cercle bien défini de collaborateurs de grandes entreprises, qui peuvent utiliser des équipements partagés (imprimantes, salles de réunion et coin café). Lequel de ces concepts s'imposera-t-il? Quels nouveaux modèles verront-ils le jour? Ces questions restent pour le moment ouvertes.

Les espaces de coworking n'intéressent-ils que les individus? Ou présenteraient-ils éventuellement aussi des avantages du point de vue du développement territorial?

Pour certaines entreprises qui n'ont pas forcément besoin d'une présence de leurs collaborateurs à leur siège, l'utilisation de tels espaces peut se révéler plus avantageuse. Par conséquent, ce concept est intéressant car il pourrait améliorer globalement l'utilisation de bureaux existants et réduire ainsi les flux de pendulaires.

Les espaces de coworking pourraient-ils répondre à un besoin dans nos vallées alpines et assumer aussi, par exemple, la fonction d'une poste ou d'un café, fermés depuis longtemps?

En principe, de tels centres sont très demandés. Les loyers sont bas dans les vallées désertées. Je doute cependant que de tels es-

« On veut continuer à consommer, mais sans les charges du propriétaire. »

paces soient suffisamment convaincants pour inciter des citadins à s'installer dans ces vallées. L'attrait des villes reste très fort. Je suis plus optimiste en ce qui concerne les espaces de coworking dans de petites villes, où certains collaborateurs de l'administration fédérale, par exemple, pourraient travailler un ou deux jours par semaine, au lieu de contribuer à la surcharge de l'axe Zurich-Berne.

Les villes sont confrontées à une pénurie de bureaux, mais aussi d'espaces publics. L'économie collaborative peut-elle apporter des réponses à ces problèmes?

En Suisse, le pourcentage de ménages d'une personne a considérablement augmenté; il dépasse les 36 %. Or il faut savoir que le nombre de contacts sociaux diminue à partir de l'âge de 25 ans; pourtant, les liens sociaux sont indispensables à notre santé psychique. Nous vivons de plus en plus longtemps, mais le nombre d'enfants, petits-enfants et arrière-petits-enfants diminue. Les lieux de rencontre dans le milieu bâti prennent donc de plus en plus d'importance. Or, la tendance est à la fermeture des bureaux de poste et des petits commerces, qui étaient des lieux de rencontre par excellence. Aujourd'hui, les particuliers font facilement leurs achats en ligne. Les parcs et les espaces publics, où les adultes et surtout les personnes âgées peuvent se rencontrer, joueront donc un rôle de plus en plus important.

L'économie collaborative pourrait également s'intéresser au transport de marchandises en milieu urbain. Que manque-t-il pour une percée dans ce domaine?

A l'heure actuelle, tous les logisticiens, fournisseurs et vendeurs disposent de leur propre concept de distribution. Cependant, des modèles plus intelligents sont en préparation en raison du volume toujours plus grand des livraisons à domicile. Le partage dans la distribution ne se limite pas à l'utilisation en commun d'une flotte de véhicules de livraison. L'optimisation commence dès la plateforme Internet. Siroop, par exemple, est une plateforme qui travaille avec les produits des grandes marques mais aussi avec de petits fournisseurs. Une designer de bijoux et un opticien peuvent ainsi utiliser l'infrastructure de Siroop pour diminuer le coût de leur présence sur Internet et s'intégrer à la logistique de distribution de Siroop.

L'Union européenne comme le Conseil fédéral sont réservés quant à la mise en place d'une régulation de l'économie collaborative. Cette attitude est-elle justifiée?

Notre législation actuelle sur le travail a été conçue à l'origine pour un système industriel,

où les salariés faisaient carrière dans leur entreprise, à laquelle ils restaient fidèles tout au long de leur parcours professionnel. La numérisation et l'essor des activités indépendantes appellent de nouvelles réglementations.

Cela ne reviendrait-il pas à une dérégulation complète?

Pas du tout! Certes, il faut bien analyser la nouvelle situation du point de vue de la protection des travailleurs et des assurances. L'économie collaborative prend différentes formes et en crée sans cesse de nouvelles. Récemment, j'ai entendu parler d'un modèle où des hôtels prenaient en charge la lessive d'entreprises Airbnb: des entreprises concurrentes se sont muées en partenaires (au bénéfice des deux parties). Il serait également envisageable qu'une firme assure le nettoyage d'appartements Airbnb, en déchargeant ainsi les bailleurs. L'économie collaborative crée par conséquent de nouveaux emplois. En matière de régulation, nous devons être un peu plus souples et éviter de développer une bureaucratie excessive. Nous devrions également accepter une zone grise un peu plus large. Il serait absurde, à mon avis, d'appliquer la réglementation actuelle telle quelle dans le domaine de l'économie collaborative.

L'économie collaborative a depuis longtemps perdu son innocence. Uber et Airbnb sont cotées en milliards de dollars. Ces nouvelles multinationales sont-elles intouchables?

Le concept de partage a fait son chemin, mais rien n'est gravé dans le marbre pour l'éternité. Si l'on transposait le modèle commercial Uber sur un Wiki, on affaiblirait l'original. On peut parier qu'un groupe suffisamment grand de consommateurs/acheteurs décidés à se démarquer des grands acteurs globaux ne manquerait pas de se constituer rapidement pour recréer un modèle local, à but non lucratif. Les modèles Wiki doivent eux aussi être efficaces, mais ils marquent des points en raison de leur plus-value sociale. Ils devraient donc rester intéressants à long terme pour un grand nombre de clients.

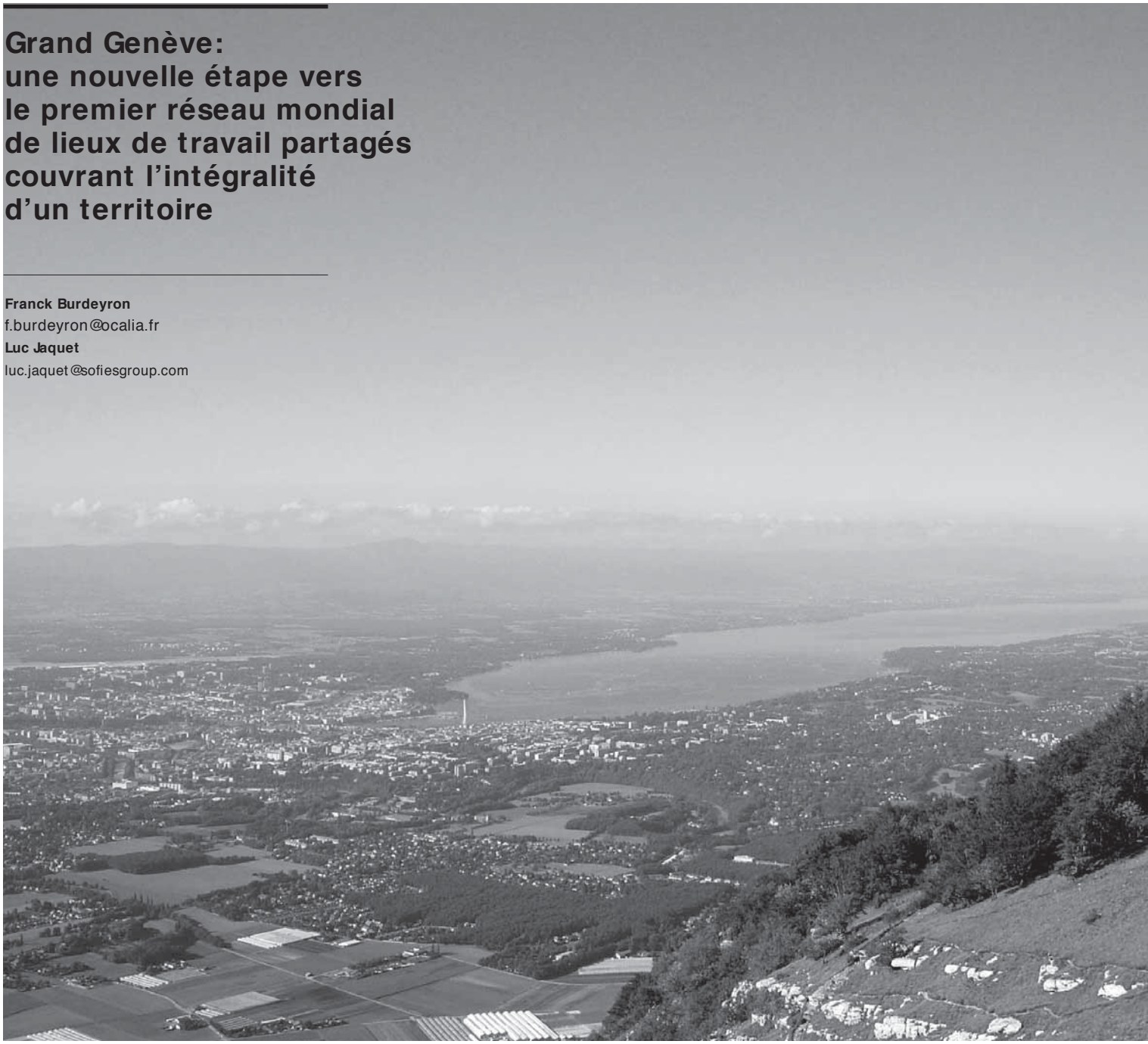
Les modèles gérés sur une base entièrement bénévole auraient-ils donc une chance face aux grandes entreprises commerciales?

Cette branche commerciale est jeune et se transforme constamment. Il est donc difficile de faire des prévisions. Dans certains quartiers, une tendance se développe avec les boîtes d'échange entre voisins, qui permettent de troquer non seulement des livres, mais aussi des caquelons, des perceuses, etc. Ces modèles ne fonctionnent qu'au niveau local: un habitant d'Yverdon-les-Bains n'ira pas chercher un extracteur de jus à Genève. En revanche, un troc de vêtements est possible à l'échelle d'un pays grâce à la poste. Quoi qu'il en soit, l'économie collaborative renforce la tendance à la dématérialisation: on veut continuer à consommer, mais sans les charges du propriétaire.

— *(traduction)*

Grand Genève: une nouvelle étape vers le premier réseau mondial de lieux de travail partagés couvrant l'intégralité d'un territoire

Franck Burdeyron
f.burdeyron@ocalia.fr
Luc Jaquet
luc.jaquet@sofiesgroup.com



Un projet de collaboration transfrontalière Suisse-France a démarré cet été. Il a pour objectif de contribuer à l'émergence d'un réseau de lieux de travail partagés couvrant le territoire du Grand Genève. Ce projet est le prolongement d'une étude qui avait confirmé le potentiel de ces lieux, qui contribuent à réduire la congestion du trafic, stimuler l'entrepreneuriat, améliorer la qualité de vie des travailleurs et créer des lieux économiques ressource sur l'ensemble du territoire.

Ce projet, qui a été validé par le comité de programmation Interreg V France-Suisse à la mi-juin, fait suite à une étude menée de 2013 à 2015, dont le but était d'analyser l'opportunité, pour le Grand Genève, de développer un réseau de lieux de travail partagés (espaces de coworking, centres de télétravail, *fablabs*, etc.). Alors qu'il existe actuellement un peu plus de 20 espaces de ce type, principalement situés au centre de Genève, l'étude arrive à la conclusion qu'un réseau de 160 à 180 lieux, couvrant l'ensemble du territoire, pourrait avoir des impacts majeurs sur le Grand Genève.

En effet, les espaces de travail partagés s'imposent aujourd'hui comme une alternative avantageuse au bureau traditionnel ou au travail à domicile souvent contraignant, car synonyme d'isolement, de cohabitation avec la famille, etc. Les usagers de ces lieux trouvent, à proximité de chez eux, une place de travail, des équipements partagés (salles de réunions, accès à haut débit, imprimantes 3D, machines-outils, visioconférence, etc.), des services permanents ou occasionnels (animation, formation, secrétariat, accès à l'information, etc.) et un réseau de coopération économique. Le nombre de ces lieux a explosé au cours des dernières années. On peut ainsi dénombrer aujourd'hui plus de 8000 espaces de coworking à travers le monde.

L'étude a tout d'abord permis de démontrer la cohérence de ces lieux de travail partagés avec des enjeux d'importance pour le Grand Genève mais aussi pour la démarche entreprise par le Grand Genève français, l'écocité promue par l'ARC (Assemblée régionale de coopération du Genevois français).

En effet, ces nouveaux espaces permettent aux habitants de limiter les déplacements depuis leur domicile. D'autre part, ils constituent des lieux collaboratifs, vecteurs de réussite et d'innovation pour les entrepreneurs et les jeunes pousses des filières innovantes. Ils permettent également aux employeurs de réaliser des optimisations immobilières en réduisant le pourcentage d'inoccupation de leurs bureaux, ou en leur évitant d'être obligés d'agrandir leurs locaux en cas de besoin d'espace supplémentaire. Ces derniers peuvent en effet utiliser les lieux de travail partagés comme des extensions permanentes ou temporaires de leurs activités, et peuvent offrir aux employés itinérants la possibilité de travailler dans un lieu plus proche de leurs clients ou partenaires. Ils apportent ainsi des réponses pertinentes aux enjeux de mobilité et de transition énergétique, d'aménagement du territoire et de développement économique.

L'étude arrive à la conclusion qu'il existe deux scénarios possibles: celui du « laisser-faire » et celui de la « rupture ». Si, à l'instar

de ce que l'on observe en France à propos de la question de l'aménagement numérique et de la couverture haut débit des territoires, on n'applique pas une politique publique volontariste, ces lieux resteront cantonnés aux zones les plus denses, laissant à l'écart les zones périphériques et rurales du territoire. L'effet levier attendu, particulièrement en ce qui concerne la réduction des déplacements domicile-travail et les questions d'aménagement du territoire, sera dans ce cas relativement faible.

A l'inverse, une politique volontariste qui permettrait l'émergence d'un réseau maillé de lieux de travail partagés sur l'ensemble des territoires de l'agglomération, y compris les plus éloignés du centre de Genève, aurait des impacts majeurs. Selon ce scénario, plus de 200 lieux pourraient être créés à l'horizon 2025. Ils seraient répartis sur l'ensemble du territoire du Grand Genève et proposeraient près de 7000 places de travail, utilisées par environ 35 000 clients. L'étude estime qu'un tel réseau permettrait, à terme:

→ de réduire de 6%, soit de près de 12 millions, les déplacements annuels vers le centre de l'agglomération, ce qui aurait d'importantes incidences sur les bouchons, la réduction des émissions de CO_2, la qualité de vie et les coûts de déplacement;

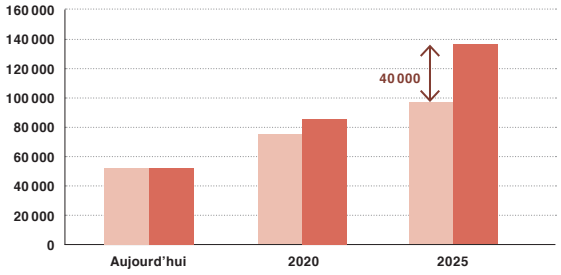
→ de créer un nouveau marché économique, estimé à près de 35 millions d'euros de chiffre d'affaires annuel, pour les investisseurs et les gestionnaires de ces lieux;

→ d'implanter sur l'ensemble du territoire des lieux économiques ressource permettant un accès au très haut débit, à la formation, à des espaces de mise en réseau favorisant l'innovation, à de nouveaux outils de conception de produits, etc.;

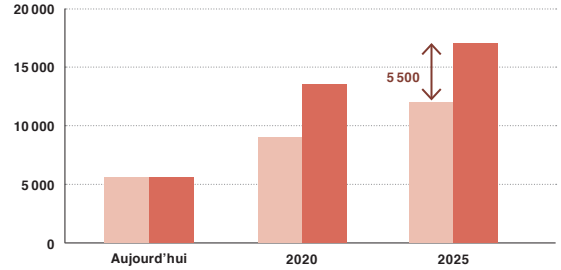
→ d'augmenter la compétitivité des entreprises grâce à des optimisations immobilières et à une motivation accrue des travailleurs.

IMPACTS DE CES SCÉNARIOS SUR L'OFFRE ET LA DEMANDE

Evolution du nombre de télétravailleurs potentiels



Evolution du nombre de coworkers potentiels



Source: Enquête Ocalia/Sofies 2014; OCSTAT et Stat Vaud 2011 pour la Suisse; INSEE 2009 pour la France

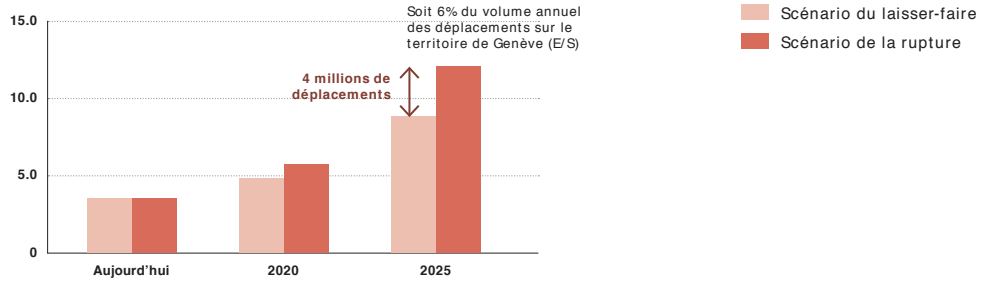
Afin de concrétiser ce scénario ambitieux, un second projet Interreg a été déposé – et validé. Il a été élaboré par les cabinets Ocalia et Sofies et associe le Grand Genève, l'ARC, les cantons de Genève et de Vaud, les communes de Carouge, de Genève, de Lancy, de Nyon, la Fondation pour les terrains industriels de Genève (FTI), la Chambre de commerce d'industrie et des services de Genève(CCIG), les Communautés de communes du Pays de Gex, du Pays Bellegardien, d'Arve et Salève, du Genevois, du Pays Rochois, de Faucigny Glières, la ville de Thonon-les-Bains et Annemasse Agglomération. Ce nouveau projet prévoit:

→ la stimulation de la demande via des actions de sensibilisation et de communication visant à faire connaître les avantages de ces nouveaux modes de travail et à lever certaines réticences du côté des employeurs, et grâce à un accompagnement de la transformation des pratiques managériales et de l'organisation des espaces de travail;

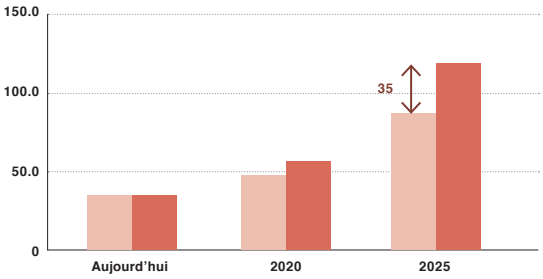
→ le soutien à l'émergence de l'offre à travers la recherche d'investisseurs et gestionnaires potentiels dont les projets seraient facilités grâce à des partenariats public-privé et à une meilleure cohérence et accessibilité à l'offre

IMPACTS DE CES SCÉNARIOS SUR LA MOBILITÉ

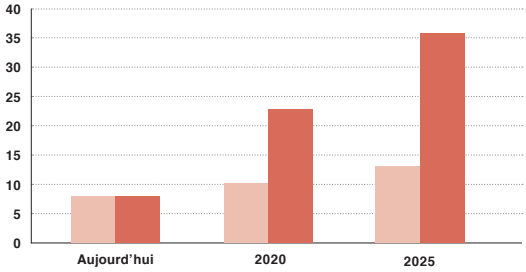
Nombre annuel de déplacements évités
(en millions)



Nombre de kilomètres de déplacements évités
(en millions)



Evolution du CA annuel potentiel des lieux de travail partagés
(en millions euros)



actuelle via des outils fédérateurs (plateforme Internet, application mobile);

→ la mise sur pied d'une gouvernance du réseau et l'animation de l'écosystème, démarche qui ne pourrait être que partenariale et collective et devrait être structurée et animée dans la durée pour voir son succès assuré.

Ces différentes actions devront être finalisées en juin 2018. Une synthèse de l'étude menée en 2014–2015 peut être consultée sur le site consacré au projet.
—

↗ www.teletravail-geneve.com

FRANCK BURDEYRON, *1976, fondateur d'Ocalia, président de Code Cluster, enseignant à l'Université Lyon 2, intervient depuis plus de quinze ans auprès des collectivités au sujet de la question de la transition numérique. Impliqué dans de nombreux projets de création de lieux de travail partagés en France, Belgique et Suisse, il accompagne les collectivités, les opérateurs de lieux et les investisseurs dans l'élaboration de leurs projets.

LUC JAQUET, *1981, consultant du cabinet de conseil en durabilité Sofies, est spécialisé en approches collaboratives et en stratégies de développement intégré des zones industrielles et urbaines. Parmi les aspects clefs qu'il traite dans ces stratégies figurent les synergies interentreprises (écologie industrielle) et les nouveaux modes de travail.

Carottes liechtensteinoises

Stefanie Pfändler
s.pfaendler@gmail.com

Depuis un an, une petite coopérative maraîchère du Liechtenstein fournit chaque semaine un panier de légumes à une centaine de ménages. Sa clientèle est à la fois productrice et colocataire car une participation aux travaux des champs est nécessaire pour recevoir son lot de carottes.

Samedi matin maussade: il pleut dans la vallée du Rhin saint-galloise. D'épais nuages sont accrochés aux sommets du Vorarlberg. De temps à autre, le soleil arrive à percer la masse nuageuse. Un panneau discret, près du pont sur le Rhin, indique la frontière. De l'autre côté, sur sol liechtensteinois, à moins de dix minutes de la frontière, Janosch Marquart nous raconte qu'il est novice en culture maraîchère.

Il nous montre un champ d'une soixantaine d'ares situé à cinq kilomètres au nord de Schaan, en bordure de la zone agricole: « C'est là. » Cet ingénieur en électronique de 30 ans est membre de la coopérative maraîchère du Liechtenstein. Il fait partie d'un groupe de personnes motivées qui se sont lancées, il y a un an et demi, dans un projet de production maraîchère. « Notre monde ne cesse de devenir plus global, plus centralisé et plus technocratique. Nous voulions prendre le contrepied de cette évolution », explique-t-il. Certes, il est beaucoup plus facile de s'approvisionner auprès des géants du commerce de détail. « Cependant, comprendre comment les légumes poussent, les semer et les récolter soi-même, leur donne une tout autre saveur », poursuit Janosch Marquart.

La rapidité avec laquelle le projet a pris forme l'étonne encore. Le groupe a trouvé en la personne de Georg Frick un agriculteur bio convaincu qui a tout de suite partagé son enthousiasme pour le projet. Ils ont ensuite discuté, se sont informés sur des projets similaires en Suisse, ont fait des plans et recruté des coopérateurs. Le but était d'intéresser 60 personnes et de les inciter à s'abonner à un panier de légumes afin de répartir au mieux les risques financiers. Six mois plus tard, l'objectif était atteint. La coopérative s'est alors constituée, a conclu un bail à ferme avec Georg Frick et a engagé une maraîchère professionnelle. Et l'aventure commença.

Le paysan bio Georg Frick était dès le départ enthousiasmé par le concept.

Transformation d'un aérodrome en jardin

La coopérative compte aujourd'hui 100 abonnés au Liechtenstein et en Suisse voisine. Ses membres cultivent plus de 60 sortes de légumes et de salades bio sur ce champ qui était, il y a quatre-vingts ans, un petit aérodrome. Il n'est pas prévu d'augmenter la production pour le moment; les derniers arrivés doivent s'inscrire sur liste d'attente.

L'abonnement au panier de légumes coûte 1100 francs par an. « C'est bien meilleur marché que la qualité équivalente dans le commerce », souligne Janosch Marquart. L'abonnement n'implique pas seulement un engagement financier. La coopérative exige une participation aux travaux des champs comme condition pour recevoir sa part de légumes. L'abonnement prévoit dix journées de travail par année. « Un abonnement suffit en principe à la consommation de deux ou trois personnes », explique Janosch Marquart. « Cela correspond à une petite famille, mais on peut aussi se partager un panier entre voisins et connaissances… et aussi les heures de travail aux champs, bien sûr! »

Les occasions de participer à la préparation des paniers sont nombreuses: il faut récolter, puis laver les légumes à la ferme de Georg Frick,

Georg Frick et Janosch Maquart se dirigent vers le tunnel, dont ce dernier planifie la future installation.

les trier, les répartir et les livrer tous les mercredis. Chaque membre de la coopérative participe à la chaîne de production là où il se sent le plus à l'aise. Il contribue ainsi à la concrétisation des principes de l'agriculture solidaire, en produisant sur place et sans intermédiaire ses propres légumes.

« Je jette moins »

Equipée de bottes en caoutchouc et d'un imperméable, Jennifer Eiche est en train de récolter des pois mange-tout. Cette logopédiste en avait assez de la marchandise insipide des commerces de détail. Elle est tombée sur la coopérative maraîchère alors qu'elle cherchait un lieu de vente de produits de la ferme. « Je remarque que j'ai une tout autre relation avec les légumes », avoue-t-elle. « Depuis que je sais combien de travail est contenu dans une courgette, je jette beaucoup moins de denrées alimentaires. »

Malgré la météo instable d'aujourd'hui, Dina Falk et son ami, également membres de la coopérative, effectuent leur travail aux champs. « Nous n'avons pas de jardin à nous et sommes heureux de mettre les mains dans la terre de temps en temps », explique Dina Falk. Elle apprécie tout particulièrement les surprises des paniers: « J'ai cuisiné pour la première fois de ma vie des panais », raconte-t-elle en riant. « Je deviens beaucoup plus créative. Avant, je n'aurais même pas vu ce légume dans un magasin. »

La convivialité avant l'efficacité

Elle donne des conseils, confie des tâches et aide lorsque cela est nécessaire. « La semaine prochaine, ce sera le tour des radis, des oignons et du fenouil », annonce-t-elle entre deux mauvaises herbes arrachées. « Et après ce sera le tour des courgettes durant plusieurs semaines. » Karin Huber, de Saint-Gall, est la seule professionnelle, ainsi que l'unique employée de la coopérative. Elle gère, dirige et planifie les travaux de jardin et veille à ce que les semis de chaque espèce soient effectués en temps utile. « J'ai aussi dû apprendre certaines choses », explique-t-elle en montrant une platebande de jeunes pousses de radis envahie par les mauvaises herbes.

« Nous n'arrivons pas toujours à suivre avec le désherbage », soupire-t-elle. « Récolter est prioritaire. » – une évidence difficile à accepter pour cette perfectionniste. Elle ne peut toutefois plus s'imaginer travailler dans une grande entreprise rationnalisée. « Nous pourrions bien sûr être beaucoup plus efficaces. Il arrive que beaucoup de personnes soient en

Georg Frick et Janosch Marquart dans le tunnel qui sera prochainement remplacé par un modèle plus solide.

vacances en même temps juste au moment des récoltes. Parfois aussi, des néophytes ont beaucoup de peine à différencier les sortes de légumes. » Ce n'est toutefois pas le problème, dit Karin Huber. Il est beaucoup plus important d'arriver ensemble à produire ce qui correspond aux besoins de chacun. Et la porte n'est pas fermée à ceux qui travaillent plus lentement ou n'ont jamais mis les pieds dans un champ.

Apprentissage de la vie communautaire

Selon Janosch Maquart et Karin Huber, cela marche toujours en fin de compte: on met la main à la pâte, on intervient quand il le faut et on trouve à la dernière minute un volontaire pour aider. Voilà comment cela fonctionne! « Je m'engage volontiers dans des projets aboutissant à des résultats concrets », explique Janosch Marquart. En tout cas, on ne pourra pas reprocher un manque de dynamisme à la coopérative. « Parfois cela va carrément trop vite chez nous », dit-il en riant. Karin Huber opine de la tête: « Je crois que vous avez tous été surpris de la somme de travail effectuée à partir de rien. Il y a eu tout à coup le champ, la coopérative, puis les légumes. Tout s'est enchaîné rapidement et depuis, on court dans tous les sens. »

« Le tunnel » , une sorte de serre étroite, détruite par une tempête de foehn l'automne dernier, cause beaucoup de soucis à Janosch Maquart, qui se tient devant les plans du nouveau projet. Après sa réparation provisoire, il reste un lieu de production important pour les légumes fragiles tels que les tomates, les concombres, les poivrons et le basilic. Une serre plus grande et plus solide est prévue. En tant qu'ingénieur en électronique, Janosch Marquart s'est très vite intéressé de près à cette installation. Au lieu d'aider aux cultures, il s'installe à son bureau dès qu'il rentre de son travail et dessine des plans. « En ce moment, je me sens un peu sous pression. Je n'ai encore jamais de ma vie conçu une serre horticole. » dit-il en caressant presque affectueusement la bâche de l'ancien tunnel.

A Schaan désormais, beaucoup font ce qu'ils n'avaient encore jamais fait, par exemple dessiner des plans, cueillir des pois mangetout, cuisiner des panais ou accepter un peu de mauvaises herbes sans ronchonner. Tout le monde apprend un peu de tout: sur la production maraîchère partagée, sur l'agriculture et l'alimentation, sur des modes d'organisation pratique et enfin sur la vie communautaire et ce qu'il est possible de changer, à condition de s'y mettre tous ensemble.

— *(traduction)*

STEFANIE PFÄNDLER, *1985, a étudié les sciences politiques et les sciences de l'environnement puis a travaillé en tant que collaboratrice scientifique au sein de la section du développement durable de l'ARE. Depuis 2015, elle travaille au service de l'aménagement du territoire et de la planification des transports de la ville de Dübendorf.

Notre problème, c'est notre niveau de vie

PAUL SCHNEEBERGER, *1968, est historien. Rédacteur pour la rubrique nationale de la *Neue Zürcher Zeitung (NZZ)*, il écrit notamment sur des questions de développement territorial. Il publie également des articles sur ce sujet en dehors de la NZZ.
paul.schneeberger@nzz.ch

Les technologies susceptibles de bouleverser nos habitudes ont le vent en poupe. Elles attirent l'attention dès le moment où elles laissent entrevoir des perspectives commerciales. Le débat public est alors monopolisé par les entreprises qui comptent sur ce marché émergent. Les nouveaux médias facilitant le partage de biens ou de services encouragent ces transformations. Les discussions autour de l'avenir de l'automobile en sont un exemple éloquent.

Les nouveaux logiciels et les plateformes numériques permettent de « partager » aisément les automobiles. De même, il est facile d'y découvrir les opportunités de covoiturage. Ainsi, l'image de la voiture individuelle – moyen de transport le plus dévoreur d'espace – s'en trouve améliorée, vu que son taux d'utilisation augmente, ce qui réjouit les exploitants de plateformes de covoiturage et les constructeurs automobiles. Il n'est même plus nécessaire de posséder sa voiture. Les campagnes publicitaires ne se privent d'ailleurs pas de promettre une diminution des places de stationnement, puisque la voiture sera mieux utilisée à l'avenir.

En réalité, il serait plus honnête de fonder le discours sur des hypothèses réalistes. Cependant, comme dans d'autres discussions relatives à l'utilisation rationnelle du sol, de nombreux paramètres sont occultés. Un aspect pourtant particulièrement important pour la Suisse n'est guère abordé: celui de notre niveau de vie élevé en comparaison européenne. Certes, partager des biens d'un coût de production élevé et possédant un faible taux d'utilisation répond de toute évidence à un souci d'économiser les ressources, mais il faudrait se demander à partir de quel revenu les utilisateurs ne sont plus guère sensibles à cet argument. Ce n'est pas un hasard si, dans ce pays – contrairement à la France ou à l'Allemagne – le covoiturage ne s'est pas développé à partir du souci de réduire le coût des déplacements. Jusqu'à présent, le système suisse de covoiturage reste principalement issu du renouveau écologique des années 1980. Les personnes qui se déplacent en voitures rouges Mobility, leader de ce marché, sont pour la plupart des « écolos ».

Bien que les voitures Mobility fassent quasiment partie des équipements publics, le covoiturage reste un phénomène marginal en Suisse. Les moyens de transport dominants (et coûteux) continuent d'être la voiture individuelle et les transports publics classiques, ces derniers desservant à toute heure n'importe quelle vallée reculée. Ce réseau dense nous offre une double mobilité de luxe, fondement constitutionnel de l'occupation décentralisée du territoire. Ce luxe n'est possible que parce que nous en avons les moyens: nous ne nous contentons pas de construire partout des parkings ou des silos à voitures; nous construisons des routes de montagne dans les régions les plus reculées pour permettre le passage du car postal.

En Suisse, Monsieur et Madame Tout-le-Monde sont réticents à louer leur bien – par exemple leur chalet à la montagne – même en échange d'un loyer ou d'une autre prestation. La mise en location temporaire d'un logement de vacances par son propriétaire reste l'exception qui confirme la règle. L'acceptation de l'initiative sur les résidences secondaires et les nouvelles technologies n'ont rien changé à ce phénomène. Bien sûr, il ne serait pas correct de projeter telle quelle dans l'avenir l'adoration manifestée ces dernières décennies par les Suisses pour leur voiture ou leur résidence secondaire. En effet, on perçoit aujourd'hui un timide glissement de valeurs: le statut symbolique de ces objets s'érode lentement.

Ces arguments ne peuvent expliquer à eux seuls les transformations que subit notre mode d'utilisation du territoire. Il faut noter qu'en ces temps de « véritable misère » des placements, le Suisse argenté investit davantage dans la pierre – qui ne promet pourtant, dans le meilleur des cas, qu'un rendement à moyen terme. Ne nous mentons pas à nous-mêmes: c'est bien notre richesse qui bouffe notre sol! Or, comme il est hors de question de mettre en doute, tant sur le plan social que politique, notre niveau de vie prospère, nos théoriciens du développement territorial feraient bien de regarder en face cette situation ambiguë.
— *(traduction)*

LE MONDE EN CHIFFRES

Un véhicule Mobility remplace dix voitures privées. Les clients Mobility roulent 27 % de moins de kilomètres et économisent chaque année 9,2 millions de litres de carburant et 21 500 tonnes de CO_2.

SCANIA

LA CIFRA SUL TEMA

Un singolo veicolo condiviso di Mobility ne rimpiazza 10 privati. La clientela di Mobility riduce in media i chilometri percorsi con l'automobile del 27 per-cento**, risparmiando ogni anno** 9,2 milioni **di litri di carburante e** 21'500 tonnellate **di CO_2.**

STOP
R PARKPL

IMPRESSUM

forum raumentwicklung
Informationsheft
Erscheint dreimal jährlich
44. Jahrgang

Herausgeber
Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)
Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)

Redaktionskommission
Rudolf Menzi (Leitung), Doris Angst, Matthias Howald, Gilles Chomat

Übersetzung
Französisch: Elisabeth Kopp-Demougeot, Le Grand-Saconnex
Relecture und Adaptation: Daniel Béguin
Kontrolle und Korrektur: Béatrice Thièry
Italienisch: Antonella Schregenberger-Rossi, Olsberg
Relecture und Adaptation: Peter Schrembs

Redaktion und Produktion
Pieter Poldervaart, Pressebüro Kohlenberg, Basel

Grafisches Konzept und Gestaltung
Susanne Krieg SGD, Basel

Fotografie
Yves Maurer Weisbrod, Bern (Titelseite, S. 4, 6, 10/11, 14/15, 18, 20, 37/38, 40, 41, 48/49, 50, 67/68, 70, 71, 72, 89/90); Markus Käch (S. 10/11, 42/43, 72/73); Team Lucerne-Suisse (Illustrationen S. 12/13, 46/47, 76/77); Stefanie Pfändler (S. 32–35, 62–65, 84–87); alle anderen zur Verfügung gestellt.

Abonnemente
Bestellungen/Vertrieb:
BBL, Vertrieb Publikationen, CH-3003 Bern
Internet: www.bbl.admin.ch/bundespublikationen
Art.-Nr. 812.000
Jahresabonnement Fr. 30.70
Einzelnummer Fr. 10.25

Adresse
ARE – Bundesamt für Raumentwicklung
3003 Bern
Tel. 058 462 40 60

© ARE
Bern 2016, Abdruck erwünscht mit Quellenangabe; Belegexemplar ans ARE

ISSN 1660-6248

Druck/Impression/Stampa
Jost Druck AG, Hünibach/Thun

forum du développement territorial
Bulletin d'information
Paraît trois fois par an
44e année

Editeur
Office fédéral du développement territorial (ARE)
Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC)

Commission de rédaction
Rudolf Menzi (direction), Doris Angst, Matthias Howald, Gilles Chomat

Traduction
Français: Elisabeth Kopp-Demougeot, Le Grand-Saconnex
Relecture et adaptation: Daniel Béguin
Contrôle et correction: Béatrice Thièry
Italien: Antonella Schregenberger-Rossi, Olsberg
Relecture et adaptation: Peter Schrembs

Rédaction, production
Pieter Poldervaart, Pressebüro Kohlenberg, Bâle

Création, réalisation
Susanne Krieg SGD, Bâle

Photographie
Yves Maurer Weisbrod, Berne (page de couverture, p. 4, 6, 10/11, 14/15, 18, 20, 37/38, 40, 41, 48/49, 50, 67/68, 70, 71, 72, 89/90); Markus Käch (S. 10/11, 42/43, 72/73); Team Lucerne-Suisse (Illustrations p. 12/13, 46/47, 76/77); Stefanie Pfändler (p. 32–35, 62–65, 84–87); autres photographies gracieusement mises à disposition.

Abonnement
Commandes/distribution:
OFCL, diffusion publications, CH-3003 Berne
Internet: www.bbl.admin.ch/bundespublikationen
No d'art. 812.000
Abonnement annuel Fr. 30.70
Numéro simple Fr. 10.25

Adresse
ARE – Office fédéral du développement territorial
3003 Berne
Tél. 058 462 40 60

© ARE
Berne 2016, Reproduction autorisée avec mention de la source; copie à l'ARE; ISSN 1660-6248

forum sviluppo territoriale
Bollettino d'informazione
Viene pubblicato tre volte all'anno
44mo anno

Editore
Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE)
Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC)

Commissione della redazione
Rudolf Menzi (direzione), Doris Angst, Matthias Howald, Gilles Chomat

Traduzione
Francese: Elisabeth Kopp-Demougeot, Le Grand-Saconnex
Rilettura e adattamento: Daniel Béguin
Controllo e correzione: Béatrice Thièry
Italiano: Antonella Schregenberger-Rossi, Olsberg
Rilettura e adattamento: Peter Schrembs

Redazione, produzione
Pieter Poldervaart, Pressebüro Kohlenberg, Basilea

Creazione, realizzazione
Susanne Krieg SGD, Basilea

Fotografia
Yves Maurer Weisbrod, Berna (prima pagina, p. 4, 6, 10/11, 14/15, 18, 20, 37/38, 40, 41, 48/49, 50, 67/68, 70, 71, 72, 89/90); Markus Käch (S. 10/11, 42/43, 72/73); Team Lucerne-Suisse (Illustrazione p. 12/13, 46/47, 76/77); Stefanie Pfändler (p. 32–35, 62–65, 84–87); tutte le altre foto sono state messe a disposizione.

Abbonamento
Ordinazioni/distribuzione:
UFCL, distribuzione pubblicazioni, CH-3003 Berna
Internet: www.bbl.admin.ch/bundespublikationen
No d'art. 812.000
Abbonamento Fr. 30.70
Numero singolo Fr. 10.25

Indirizzo
ARE – Ufficio federale dello sviluppo territoriale
3003 Berna
Tel. 058 462 40 60

© ARE
Berna 2016, Riproduzione autorizzata con menzione della fonte; copia all'ARE

ISSN 1660-6248

MIX FSC FSC® C011330
Inhalt gedruckt auf REBELLO, Recycling aus 70% Altpapier, FSC-zertifiziert, schönweiss

ClimatePartner° klimaneutral
Druck | ID: 53460-1605-1002
Das ARE-Forum wurde klimaneutral hergestellt.

www.are.admin.ch