

Partage de véhicules

Quels Avantages?

1- LE PROBLÈME :

La planète compte environ 1,1 milliard de véhicules légers, 350 millions de camions, 0,5 milliard de véhicules à deux roues.

Le nombre de véhicules légers sur la planète devrait doubler d'ici la fin du siècle si aucune mesure correctrice n'est prise.

Dans le même temps, les taux d'occupation des véhicules légers par les passagers ont diminué de façon permanente au cours des dernières décennies. À titre d'exemple, le taux d'occupation moyen des véhicules de l'UE 28 est de 1,7 personne par voiture.

Ce 'système voiture', en constante expansion est à l'origine de nombreuses externalités négatives sur l'environnement (artificialisation des sols, émissions de gaz d'échappement...), sur la santé publique (particules, bruit, sédentarité...) ainsi que sur la sécurité et la congestion du trafic.

2- LA SOLUTION :

Il est essentiel d'optimiser l'utilisation des véhicules pour éviter leur multiplication (a minima) ou permettre leur diminution (au mieux). Pour ce faire, le covoiturage et l'autopartage, en augmentant le taux d'occupation en passagers par véhicules, apparaissent comme une solution à portée de main à mettre en œuvre au plus tôt.

3- LES AVANTAGES :

- Réduction des coûts (achat/location/exploitation)
- Réduction de l'empreinte écologique (émissions de CO2, déchets liés à la flotte)
- Amélioration de la santé publique (polluants atmosphériques, bruit)
- Optimisation de la gestion du temps et des ressources
- Efficacité des infrastructures routières
- Efficacité énergétique
- Réduction des embouteillages
- Réduction du risque d'accident de la route
- Amélioration de la socialisation/collaboration/coordination

4- QUELLE EST LA PLACE DU "PARTAGE DE VEHICULES et du COVOITURGE" FACE AUX DÉFIS ACTUELS EN MATIÈRE DE TRANSPORT ?

<u>Les défis d'aujourd'hui pour le transport</u>	<u>Ce que le "covoiturage " résout</u>	<u>Ce que le " covoiturage " améliore</u>	<u>Ce que le " covoiturage " ne résout pas</u>
Trop d'activités liées à la gestion des connaissances		Le partage permet de réduire le nombre total de kilomètres parcourus (moins de véhicules utilisés pour le même trajet).	Le kilomètre le plus durable est celui qui n'est pas parcouru.
Trop de véhicules sur la route		Le partage permet de réduire le nombre total de véhicules sur la route et nécessaires à la mise en œuvre des opérations. Trafic/ congestion/ sécurité	Risque d'effet rebond*
Infrastructure / espace		Le partage permet d'améliorer l'optimisation de l'infrastructure routière : moins de véhicules sur la route limite le besoin d'infrastructures croissantes (routes, places de parking... qui impliquent l'artificialisation des sols et des investissements). Il permet également d'améliorer la gestion du trafic.	Des infrastructures encore nécessaires Places de parking / trafic
Efficacité énergétique	L'utilisation d'un véhicule à sa pleine capacité d'occupation permet d'atteindre son efficacité maximale.		
Réchauffement climatique / émissions de Co2 eq.		<u>Phase d'utilisation</u> : Le partage réduit les émissions de CO2 car un seul véhicule est utilisé au lieu de plusieurs initialement nécessaires pour satisfaire la demande de transport de plusieurs passagers. <u>Production et fin de vie</u> : l'optimisation de l'utilisation des véhicules permet de réduire le nombre de véhicules nécessaires à la flotte, et donc de réduire les émissions induites par les phases de production et de mise au rebut des actifs.	<u>Les émissions de CO2 ne sont pas complètement éliminées</u> Pour les courtes distances (<2km), la mobilité active (marche, vélo...) devrait toujours être préférée aux véhicules motorisés.
Autres émissions liées à la qualité de l'air (PM10, PM2,5, NOx)		Le partage réduit la production d'autres émissions ayant un impact sur la santé publique (un seul véhicule est utilisé au lieu de deux ou plus).	<u>Les émissions de polluants atmosphériques ne sont pas complètement éliminées</u> Les émissions non liées à l'échappement représentent près de 50 % des émissions, indépendamment du type de véhicule (suspension, usure de la route, freins, poids...).
Bruit		Moins de véhicules en circulation = moins de bruit	Le bruit ne disparaît pas complètement Risque d'effet rebond*
Santé publique : Manque d'activité physique, comportements sédentaires			Manque d'activité physique, comportements sédentaires Pour les courtes distances (<2km), la mobilité active (marche, vélo...) devrait toujours être préférée aux véhicules motorisés.
Equité		En permettant aux personnes et aux organisations de ne pas posséder de véhicule, le partage contribue à améliorer les questions d'équité inhérentes au transport. Ces pratiques permettent également d'améliorer l'alignement des pratiques de mobilité des organisations internationales sur celles des bénéficiaires qu'elles servent (exclusivité, colonialisme...).	
Rareté/épuiement des ressources		L'optimisation de l'utilisation d'un véhicule réduit le nombre de véhicules nécessaires et donc leur consommation de carburant : cela augmente la dépendance énergétique, réduit la dépendance du pays d'exploitation à l'égard des combustibles fossiles (importation de pétrole).	
Production de déchets		Le partage permet d'optimiser l'utilisation d'un véhicule et de réduire globalement la production de déchets puisque d'autres véhicules ne circulent pas.	Les déchets ne sont pas éliminés
Coûts		L'utilisation d'un seul véhicule au lieu de plusieurs réduit mécaniquement les coûts. Il réduit également les coûts induits par la gestion administrative de la flotte (temps consacré à la gestion, à l'administration, au dispatching, au suivi...).	
Sécurité routière		La diminution du nombre de véhicules sur la route réduit mécaniquement la probabilité d'un accident.	Accidents-sécurité Véhicules sur la route

*Effet de rebond :

Selon la théorie scientifique, l'effet de rebond fait référence à un phénomène où les économies escomptées suite à des gains d'efficacité peuvent être moins importantes que prévu en raison de certaines réactions comportementales et systémiques.

Dans une expression simplifiée, l'effet de rebond fait référence à une situation dans laquelle un progrès spécifique est perçu d'un point de vue unilatéral et finit par être utilisé dans une mesure telle qu'il surpasse les économies réalisées dans un domaine économique, mécanique ou énergétique spécifique.
(sciencedirect.com)

