

Moins d'émissions grâce à la mobilité partagée

Partage Les offres de mobilité partagée chamboulent le monde des transports. Elles contribuent à le rendre plus écologique, tout comme les offres de micromobilité, dont le bilan environnemental s'améliore sans cesse.

Par Jonas Schmid



© Emanuel Freudiger, TCS

CHACOMO veut faire de la mobilité partagée un élément essentiel du développement durable des transports.

Grâce à une meilleure utilisation des véhicules et infrastructures, la mobilité partagée (ou collaborative) préserve les ressources épuisables. Elle fait aussi apparaître de nouvelles options qui réduisent la dépendance à un véhicule privé. Tels sont, en théorie du moins, les effets de la mobilité partagée sur la durabilité. Cela vaut-il également pour les nouvelles offres de micromobilité? Quelles conséquences prendre en compte

quand on évalue l'empreinte écologique de la mobilité partagée?

Un large consensus s'est formé depuis plus de trente ans en Suisse – pionnière en la matière – quant aux impacts positifs du covoiturage. Des études ont montré qu'une voiture partagée peut remplacer jusqu'à une douzaine de véhicules privés. De quoi éviter l'émission de dizaines de milliers de tonnes de CO₂ chaque année, dans notre pays.

CHACOMO

Association professionnelle, la **Swiss Alliance for Collaborative Mobility** (CHACOMO) représente les intérêts de la branche suisse de la mobilité partagée. Elle réunit des membres provenant de tous horizons. Son objectif est de faire de la mobilité partagée un élément essentiel du développement durable des transports, aux niveaux politique, social et de la planification.

Micromobilité: le bilan climatique s'améliore

L'impact des nouvelles formes de mobilité, par exemple le partage de trottinettes et de vélos électriques, est parfois controversé. Leurs offres en libre-service s'étoffent dans de nombreuses villes suisses, étant donné la forte demande. Citant une étude de l'EPFZ, certains médias ont récemment affirmé que les trottinettes et vélos électriques partagés nuiraient au climat. Or, les prémisses et modèles sur lesquels repose l'étude en question

sont à plusieurs égards insuffisants, voire dépassés. Le bilan climatique des trottinettes et vélos électriques partagés s'approche aujourd'hui de celui des transports publics (TP), grâce à un allongement de leur durée de vie et à une gestion de flotte sans émissions. Des analyses du cycle de vie l'attestent, ainsi que le montrent entre autres des études menées par des instituts de recherche renommés comme la Fraunhofer-Gesellschaft, en Allemagne.

Intégration à l'ensemble du système

On ne peut pas, en principe, se contenter de mesurer les nouvelles formes de mobilité partagée sur la base du nombre de trajets en voiture ou en TP qu'elles remplacent à court terme. Bien plus importante est leur contribution, à moyen et long terme, à une mobilité globale multimodale et efficace. La mobilité partagée recèle un grand potentiel pour «affiner» les TP classiques, que ce soit en proposant des solutions pour le premier et le dernier kilomètre ou en étoffant l'offre aux heures creuses et dans des zones mal desservies. L'automobiliste qui peut compter sur des offres de partage variées, fiables et bien connectées, en complément des TP, dépend moins de son propre véhicule.

Pour atteindre cet objectif, il convient d'étendre les nouveaux modèles de mobilité partagée et de les intégrer judicieusement à l'ensemble du système. Voilà qui exige un dialogue approfondi entre la branche concernée et les pouvoirs publics afin de planifier l'offre, les conditions-cadres pour l'exploitation des flottes ainsi que l'utilisation des espaces de circulation. Plus l'intégration au système global des transports sera réussie, plus la mobilité partagée permettra d'éviter des émissions. ■

Jonas Schmid est directeur de la Swiss Alliance for Collaborative Mobility (CHACOMO).