

Communiqué de presse

Uber doit arrêter de polluer les villes européennes

Une large coalition d'ONG internationales demande à Uber de proposer des véhicules propres, alors que 90 % des véhicules enregistrés sont des diesels.

Washington, Paris, Berlin, Bruxelles, Londres, Anvers, Amsterdam

Le développement des VTC (véhicules de tourisme avec chauffeur) cause une **augmentation du nombre de véhicules** en circulation dans les villes déjà extrêmement congestionnées comme Paris, Londres ou Bruxelles. Cela augmente la pollution de l'air et les émissions de CO₂. Selon les données collectées par Euromonitor pour l'ONG européenne Transport & Environment (T&E), le nombre de véhicules Uber a marqué une forte hausse ces dernières années. En France, où le marché du taxi a été libéralisé en 2015, le nombre de chauffeurs enregistrés a doublé en trois ans (il est passé de 15 000 en 2016 à 30 000 en 2019).[1]

L'étude de Transport & Environment peut être téléchargée ici "[Europe Giant's 'Taxi' Company: is Uber part of the solution or the problem](#)".

Avec l'actuel boom du transport de personnes, Uber est devenue la première entreprise du secteur à Londres, avec 3,5 millions d'utilisateurs en 2018, et dans l'Hexagone, avec **2,7 millions d'utilisateurs en 2017**. Lors de sa récente introduction en bourse, Uber indiquait vouloir développer ses activités avant tout en Europe : ses principaux objectifs d'expansion au cours des prochaines années sont l'Allemagne, l'Espagne et l'Italie.

L'explosion du nombre de voitures Uber n'a pas accentué la tendance à la baisse du nombre de trajets en voiture, qui s'est amorcée dans les années 2000.[2] Le nombre de licences de taxi traditionnel est resté stable au cours de cette période. À noter qu'en moyenne, un taxi ou un VTC parcourt cinq à six fois plus de kilomètres qu'un véhicule standard.[3]

Ainsi, Uber et les services similaires intensifient le trafic et accroissent le nombre de kilomètres parcourus dans les zones urbaines. Dans les cas de

Paris et Londres, les kilomètres effectués par ces voitures supplémentaires produisent environ **515 kilotonnes d'émissions de CO₂ par an**. Ce qui équivaut à ajouter les émissions de CO₂ de 250 000 voitures supplémentaires appartenant à des particuliers.

De plus, ces kilomètres ont été avant tout effectués par des voitures essence et diesel, ce qui exacerbe la pollution de l'air dans les centres urbains d'Europe. **En France, des données du gouvernement indiquent que fin 2017, 90 % des VTC enregistrés étaient des véhicules diesel.** Or ces véhicules constituent la principale source d'émission de NOx dans les villes européennes.

Yoann Le Petit, spécialiste de la mobilité chez T&E

« Uber nous dit qu'ils 'font ce qui est bien pour les clients et les conducteurs'. Mais la réalité montre qu'Uber fait désormais partie du problème : l'entreprise accroît le nombre de voitures sur nos routes et aggrave la pollution. Si elle veut se montrer à la hauteur des valeurs qu'elle affiche, elle doit réduire à zéro les émissions de ses courses d'ici à 2025. Voilà ce qu'elle doit faire. »

L'étude d'Euromonitor confirme le fait que les grandes villes d'Europe sont confrontées aux mêmes défis que les grandes villes américaines comme New York, Boston, Chicago ou San Francisco, où Uber et Lyft exacerbent la pollution et les problèmes d'embouteillage.

Une campagne mondiale pour pousser Uber à proposer des véhicules propres

Aux États-Unis et en Europe, une large coalition d'ONG environnementales telles que le **Sierra Club, Nabu, Respire, MilieuDefensie, Bond Beter Leefmilieu, Les Chercheurs d'Air et Transport & Environment** lance aujourd'hui la campagne **#TrueCostOfUber**. Cette action collective vise à sensibiliser les citoyens et les municipalités comme Paris, Bruxelles, Berlin, Amsterdam, Anvers et Manchester, et à pousser Uber à proposer uniquement des véhicules propres d'ici à 2025. L'entreprise doit aider ses conducteurs à remplacer leurs véhicules thermiques par des véhicules électriques, comme elle le fait déjà Londres.

"Le diesel tue, et Uber ne peut pas rester complice de cette forme pollution de

l'air. L'entreprise doit arrêter de travailler avec des véhicules qui sont toxiques, et qui, surtout en zone urbaine dense comme à Paris, sont en fait énergétiquement très peu efficaces. D'autant plus que des solutions existent pour le bien des citoyens et des chauffeurs." **Olivier BLOND, Président de Respire**

Les moteurs diesel constituent la première source d'émissions de dioxyde d'azote (NO₂). Selon les estimations de l'Agence européenne de l'environnement, en 2015, l'exposition au NO₂ a causé la mort prématurée de 79 000 personnes vivant dans 41 pays d'Europe.

Le secteur des transports est responsable de plus d'un quart (27 %) des émissions de gaz à effet de serre du continent, ce qui en fait le principal responsable du changement climatique en Europe. Les voitures, dont le nombre continue de croître, émettent 44 % des émissions liées aux transports. Si l'UE veut atteindre les objectifs de l'Accord de Paris et limiter le réchauffement climatique à 1,5 °C, elle doit réduire à zéro les émissions des voitures avant 2050. Dans l'idéal, la vente de véhicules diesel et essence doit donc être interdite en 2030 – au plus tard en 2035.

Contact Presse :

Olivier Blond, Président de Respire : 0637732439

olivier@respire-asso.org

Notes to Editors :

[1] Uber ne divulgue pas le nombre de chauffeurs qui travaillent pour l'entreprise. D'après des informations fournies aux médias et des bases de données officielles, en 2019, elle proposait en France un total de 30 000 véhicules privés, dont 28 000 via l'appli Uber.

[2] L'analyse montre que les services de taxi séduisent en particulier les jeunes (17-29 ans) qui ne veulent pas acheter et / ou conduire de voiture. Le développement de ces services enrayer la tendance à la baisse, observée depuis 15 ans, des trajets en voiture dans les grandes villes européennes. D'après les données collectées, leur popularité n'entraîne toutefois pas – pas encore – de baisse du nombre d'usagers des transports publics.

[3] À Paris comme à Londres, les licences des taxis sont réglementées. Leur nombre reste stable : 17 000 à Paris et 21 000 à Londres.

Dans l'UE, un automobiliste parcourt en moyenne environ 13 000 km par an. À titre de comparaison, un chauffeur de taxi ou de VTC effectue en moyenne environ 48 000 km au Royaume-Uni. Ce chiffre est encore plus élevé dans d'autres pays comme la France (58 000 km pour les VTC et 69 000 km pour les taxis), les Pays-Bas (61 000 km) et la Belgique (65 000 km).

[4] De plus, Uber doit s'engager :

- À travailler avec les agences de transports publics – au-delà de quelques projets pilotes – pour réduire sensiblement les distances parcourues dans toutes les grandes villes où Uber est présente et à ne pas cibler les usagers des transports publics dans ses publicités et son marketing.
- À ce qu'au moins 50 % des courses se fassent en co-voiturage d'ici à 2030, et ce en mettant en place sur sa plateforme des mesures incitant les utilisateurs à effectuer des courses groupées.
- À ce que tous les véhicules autonomes qu'elle propose soient électriques et partagés
- À ce que les politiques qu'elle met en place en ce sens ne nuisent ni aux conducteurs ni aux utilisateurs et permettent aux conducteurs de gagner un revenu décent.
- À fournir aux services de transports publics les données essentielles, mises à jour, relatives à ses activités. Il s'agit notamment du nombre de trajets, de leur point de départ, de leur destination et de la distance parcourue, de l'heure et de la durée, ainsi que du nombre de véhicules et de chauffeurs disponibles, et du nombre d'utilisateurs.