



**Les Amis
de la Terre**

**Pour la Ville,
pour la Planète,
Changeons
d'Atmosphère**



Les TRANSPORTS à PARIS

**Enjeux et Propositions
des Amis de la Terre - Paris**

-
Mai 2006

-
www.amisdelaterre.org

Ville et voiture : un constat d'échec

Le changement climatique, la pollution de l'air, la fin du pétrole bon marché et la dégradation de notre cadre de vie vont nous conduire à changer la façon de nous déplacer.

Climat

Les émissions de gaz carbonique (CO₂) des voitures contribuent au changement climatique avec des conséquences irréversibles sur l'environnement.

Santé

Les niveaux de pollution de l'air de l'agglomération parisienne sont sources de maladies respiratoires et circulatoires. Le bruit de la circulation automobile génère des nuisances traumatisantes.

Pétrole

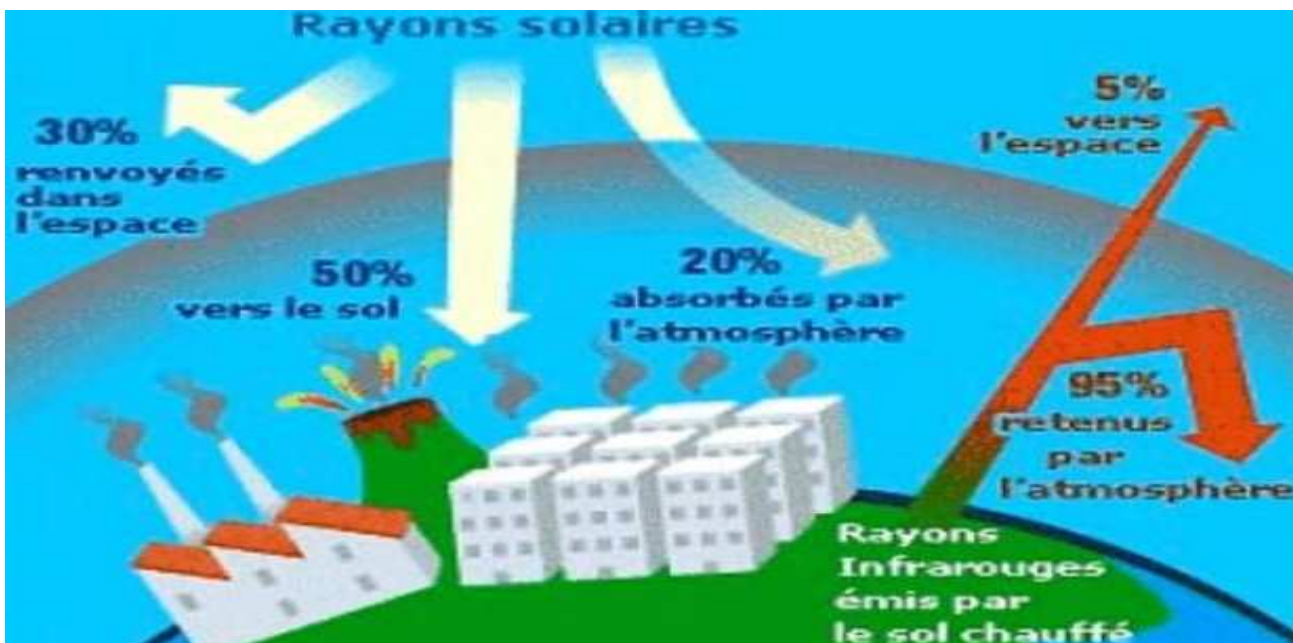
L'ère d'un pétrole abondant et bon marché touche à sa fin. Un impératif, réorienter l'organisation des déplacements et des échanges basés aujourd'hui sur « le tout routier ».

Cadre de vie

La voiture, symbole de liberté, nous a, au fil du temps, réduits en esclavage. Elle provoque chaque jour son lot d'accidents graves et mortels, elle pollue notre air, elle dévore l'espace public et défigure le visage des villes, elle pèse sur nos budgets, elle nuit au commerce de proximité et au lien social, elle nous fait perdre du temps dans les embouteillages. En résumé, elle fait perdre à la cité son humanité.

Les Amis de la Terre Paris vous proposent ce livret pour prendre la mesure de ces enjeux et pour apprendre à se déplacer autrement à Paris.

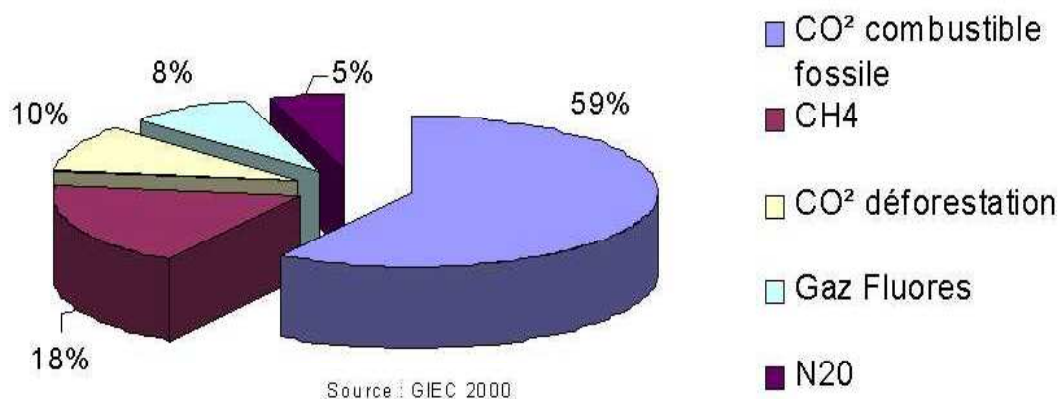
Les gaz à effet de serre



Des gaz dits « à effet de serre » présents naturellement dans l'atmosphère retiennent une partie de la chaleur reçue du soleil. **La vie n'aurait pas été possible sur Terre sans un fin dosage de ces gaz.**

Mais les activités humaines émettent une importante quantité de gaz à effet de serre, en particulier du CO₂ (transport, habitat, échanges..), qui perturbe ce fragile équilibre. La Terre peut recycler 11 Giga Tonnes/an de CO₂, nous en émettons 22 Giga Tonnes/an !

Répartition des émissions de gaz à effet de serre



Pour préserver le climat et la planète, il est impératif, en France, de diviser par 4 nos émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050. Si on attend trop pour agir, les mesures à prendre seront plus brutales.

Les conséquences du changement climatique

Quels sont les impacts d'ores et déjà constatés sur le climat ?

Depuis 1900, la température moyenne de l'atmosphère de la planète a crû de 0,7°C (essentiellement dans l'hémisphère Nord). **La décennie 1995-2004 est la plus chaude depuis 1861.** La température moyenne de la mer a augmenté de 0,6°C depuis 1890 et le niveau moyen de l'océan mondial a augmenté selon les régions de 10 à 25 cm depuis un siècle. Le recul généralisé des glaciers alpins, depuis 150 ans, serait dû à une diminution de plus de 25% des chutes hivernales de neige. De plus en plus d'animaux « chauds » s'installent dans des zones tempérées.

Que peut-on redouter des changements climatiques dans l'avenir ?

Les modèles climatologiques actuels prévoient, en l'absence de politique volontariste de réduction des émissions, une augmentation de la température moyenne planétaire comprise entre 1,4°C et 5,8°C à l'horizon 2100. Des nuits plus chaudes, des saisons moins marquées, des extrêmes encore amplifiés, **la climatologie de demain sera plus imprévisible et brutale (tempêtes, sécheresses, inondations, canicules, ...)**. Le recul des glaciers fait peser un risque important sur la ressource en eau douce pour les populations et les écosystèmes qui en dépendent. En 2025, les deux tiers de l'humanité pourraient être dans une situation de stress hydrique de modéré à grave. Certaines régions pourraient voir se développer ou s'intensifier des épidémies de paludisme ou de dengue.

Quel niveau d'émissions de CO2 faudrait-il atteindre ?

La concentration de CO2 était de 280 ppm (molécules pour un million de molécules d'air) en 1750. Elle est actuellement de 380 ppm (du jamais vu en 700 000 ans). La projection moyenne pour 2100 établit la concentration de CO2 à environ 700 ppm. Pour stabiliser à 550 ppm la concentration de gaz à effet de serre (ce qui correspond à une augmentation de la température moyenne sur Terre de 3,5°C), il faudrait que chaque terrien n'émette plus, à l'horizon 2100, que 500 kg de carbone par an. Soit 25% de ce qu'émet en 2005 un français ou 8% de ce qu'émet un citoyen moyen des Etats-Unis.

Y-a-t-il un consensus dans la communauté scientifique ?

Après une période de débats, le consensus scientifique quant à la réalité des changements climatiques d'origine humaine est maintenant solidement établi.

Le protocole de Kyoto

Le protocole de Kyoto fixe un objectif global de réduction de 5,2% des émissions de gaz à effet de serre par rapport au niveau de 1990. Cet objectif doit être atteint au plus tard en 2012 par les 141 pays qui ont ratifié le protocole (les réductions d'émissions concernent principalement les pays industriels).

Le protocole de Kyoto constitue une étape majeure de prise de conscience planétaire par les scientifiques, économistes et politiques des risques de changements climatiques. Cependant, l'objectif fixé à Kyoto est **très insuffisant**. Afin de limiter le réchauffement climatique, la réduction des émissions des pays industrialisés doit être de l'ordre de 80% à l'horizon 2050.

Un après Kyoto est donc indispensable. En fondant le niveau futur des émissions sur des niveaux passés, le protocole avantage ceux qui ont historiquement été les plus grands émetteurs et pénalise les faibles émetteurs. Un accord juste à long terme exigera des limites fondées sur une équité des émissions pour les habitants de la planète.

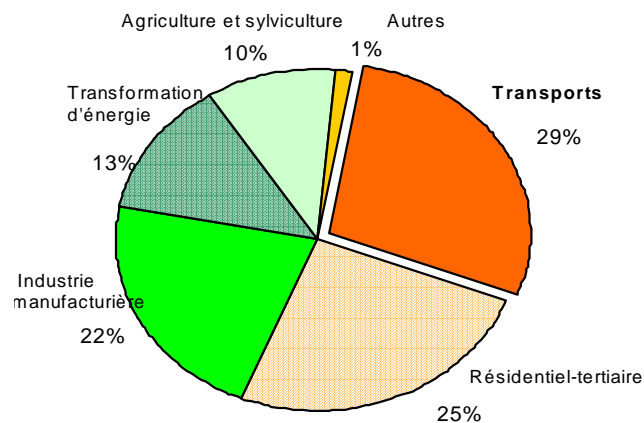
Les USA (30% des émissions) n'ont pas ratifié le protocole. La Chine, au nom de son développement économique, est restée à l'écart des engagements de Kyoto. Ses émissions de GES pourraient atteindre celles des USA en 2025 si sa croissance se poursuit dans les mêmes conditions de consommation énergétique.

L'Europe a un objectif de réduction de ses émissions de 8% à l'échéance 2010. Le plan climat, qui décline le protocole de Kyoto pour la France, fixait initialement à 8% l'objectif pour la France par rapport à son niveau d'émission de 1990. Suite à un accord avec les autres pays européens, cet objectif a été ramené pour la France à 0% en 2010 (stabilité des émissions par rapport à 1990). Pour l'Allemagne, cet objectif a été fixé à 21%, pour l'Angleterre, à 12,5%.

En France, les émissions du secteur des transports croissent rapidement et contribueront à compromettre les résultats à atteindre. Pour satisfaire à cet objectif, il est indispensable de réduire les usages des transports routiers et notamment de la voiture, or le plan climat, élaboré au niveau national, ne prévoit aucune mesure dans ce sens.

La responsabilité des transports dans le changement climatique

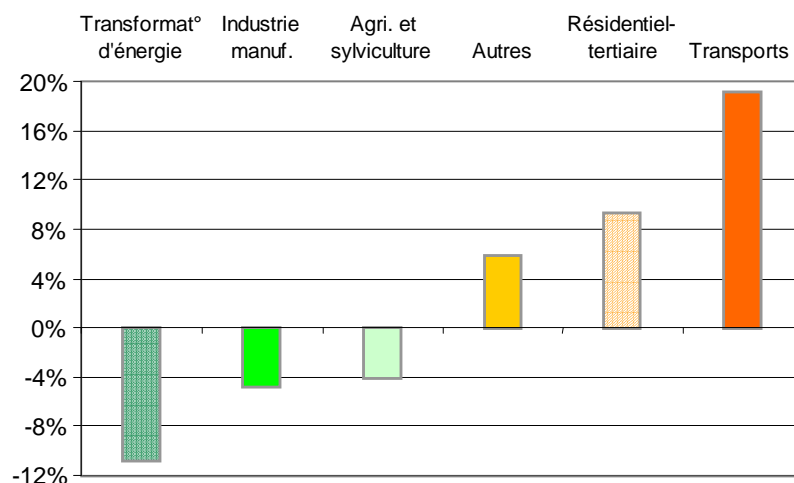
Répartition des émissions de CO2 par secteur d'activité en France en 2002



Source : CITEPA/CORALIE

Nos modes de vie, très énergivores, participent largement au réchauffement climatique. En France, les transports sont responsables de près du tiers des émissions de CO2 et leurs émissions sont en constante augmentation.

Evolution des émissions de CO2 en France entre 1990 et 2002

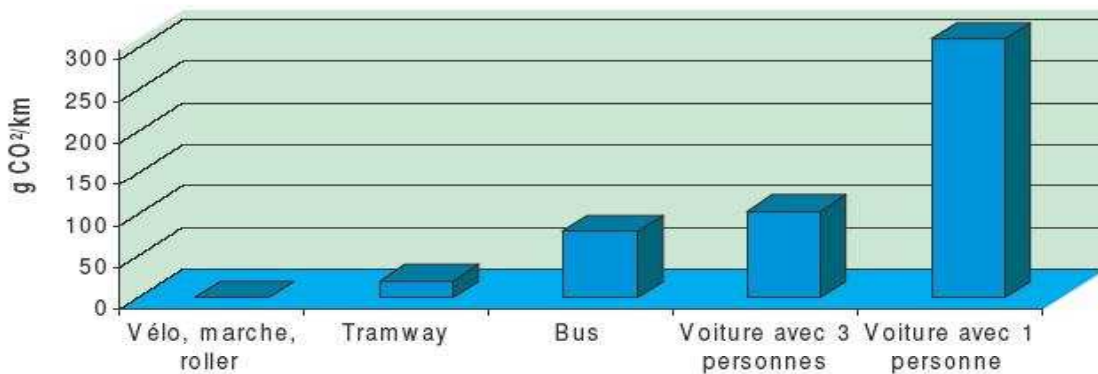


Les émissions des transports ont progressé de près de 20% entre 1990 et 2002, et continuent toujours de croître.

Les transports de marchandises (production à flux tendu, échanges mondialisés) et les déplacements privés en voiture ou en avion sont en continuelle augmentation. Les gains en efficacité énergétique dus aux progrès techniques ne suffisent pas compenser la forte croissance (véhicules plus puissants, plus lourds, climatisation, ...).

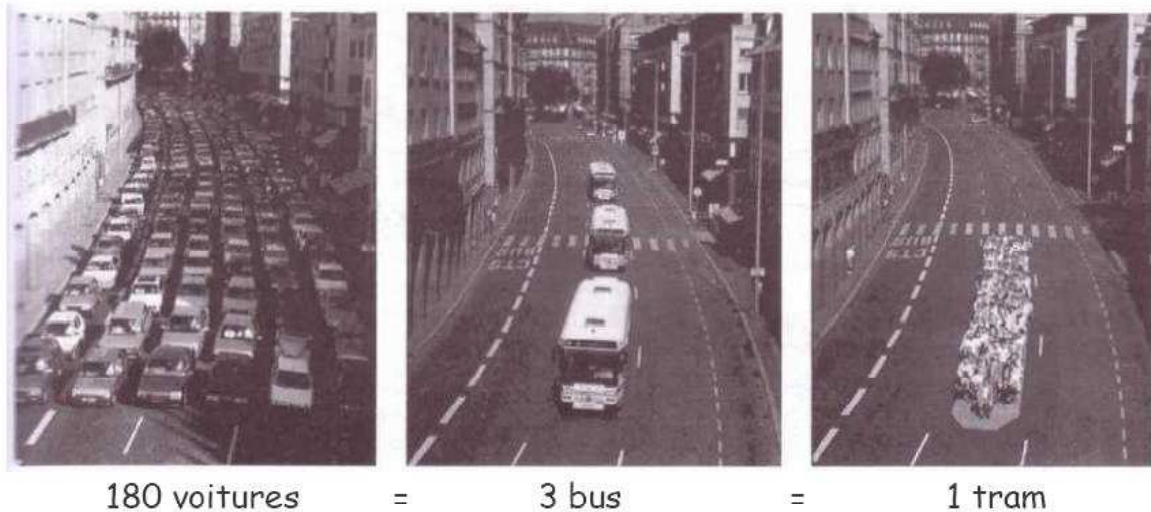
Les transports en ville

Émissions de gaz à effet de serre par mode de déplacement, en ville



La répartition des émissions des différents modes de transport, met en évidence les modes de déplacements appropriés à la ville et souligne l'impact important de la voiture sur le climat.

Moins de voiture en ville, c'est plus d'espace pour vivre



L'espace public parisien est composé pour 43% de trottoirs et 57% de chaussée, dont la quasi-totalité (94%) est dédiée à l'automobile.

Les nuisances sonores sur les axes rouges atteignent 65db, niveau qui perturbe les activités quotidiennes (conversation, sommeil).

A Paris, on a dénombré, en 2004, 600 morts ou blessés graves suite à accident de la route.

Pollution et Santé

Quel air respirons-nous ?

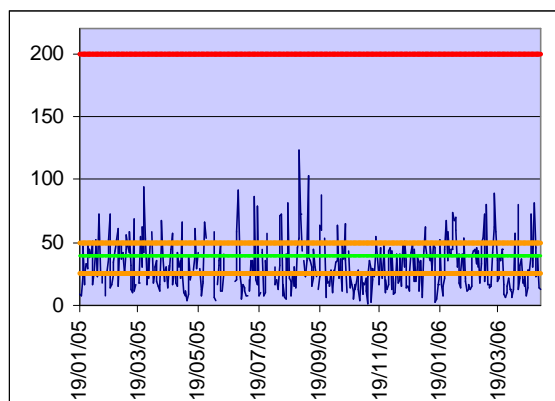
Les études réalisées pour l'Union Européenne et l'Observatoire régional de santé d'Ile de France montrent des liens certains entre les niveaux de pollution observés 1 jour sur 2 et la santé.

Une étude de l'APHEIS¹ (Air Pollution and Health: a European Information System) évalue à 350 000 le nombre de décès prématurés dus à la pollution dans les 25 pays de l'Union. Celle menée par l'Observatoire Régional de Santé d'Ile de France², pour la période 1998-2000, met en évidence une augmentation du nombre d'hospitalisation et de décès pour causes circulatoires et respiratoires, dès les niveaux de pollution dite chronique, c'est-à-dire les niveaux de pollution observés plus d'un jour sur deux dans l'année.

Or ces niveaux de pollution ne font l'objet d'aucune alerte ni d'aucune information au public. **Les seuils de déclenchement d'actions lors de pics de pollution sont entre 6 et 8 fois supérieurs aux niveaux de pollution médian ou chronique.**

Dans le cas du dioxyde d'azote NO₂, ce niveau de pollution chronique se situe entre 30 et 54 microg/m³, niveau qualifié de « très bon » dans l'échelle des indices de qualité de l'air ATMO mesurés par Airparif.

Niveau de pollution au dioxyde d'azote



Source : Airparif

Réalisation : Amis de la Terre Paris

Le graphique ci-contre retrace les niveaux, en microg/m³, de pollution au dioxyde d'azote, relevés au sommet de la tour Eiffel de janvier 2005 à mars 2006.

Le seuil d'alerte est fixé à 200 microg/m³ (représenté en rouge). Il n'a jamais été atteint sur la période. L'air a-t-il été « respirable » pour autant ?

Entre 26 et 50 microg, le niveau de pollution, qualifié de chronique, et source de problèmes respiratoires est fréquemment atteint et le niveau de 40 microg/m³, considéré comme objectif de qualité (représenté en vert), est très régulièrement dépassé.

¹ publiée en 2000 et conduite à l'initiative de l'union européenne

² dans le cadre du programme ERPURS (Évaluation des Risques de la Pollution Urbaine sur la Santé)

Le système de surveillance de la pollution de l'air

La pollution en cause est surtout liée aux transports, qui sont la principale source d'émission des oxydes d'azote (66%), des composés organiques volatils (50%) et de monoxyde de carbone (67%)³. Ce sont donc des mesures de restriction à la circulation qui devraient être mises en œuvre bien plus souvent qu'aujourd'hui.

Mieux vaudrait prévenir que guérir

Pourquoi les seuils de recommandation et d'alerte sont-ils aussi élevés alors que dès les niveaux dits chroniques, une augmentation des maladies respiratoires est constatée ? Pourquoi attendre pour agir alors que des mesures progressives de restriction pourraient faire diminuer rapidement la concentration de polluants dans l'air ? Ne vaudrait-il pas mieux réaliser des actions préventives pour éviter le dépassement des objectifs de qualité ?

Un système de gestion à réformer pour réduire efficacement les pollutions chroniques :

Actuellement, il existe deux seuils :

- un seuil d'information : fixé à 200 microg/m³ en moyenne horaire pour le dioxyde d'azote, il comprend des actions d'information de la population, des recommandations sanitaires aux catégories de la population particulièrement sensibles, ainsi que des recommandations et des mesures visant à réduire certaines des émissions polluantes comme la recommandation faite par les autorités aux conducteurs de véhicules à moteur de limiter leur vitesse.
- un seuil d'alerte : également fixé à 200 microg/m³ si la moyenne horaire a dépassé 400 microg/m³ de dioxyde d'azote pendant **deux** jours ! Ce niveau comprend, outre les mesures précédentes, des mesures de restriction ou de suspension des activités concourant à la pollution, y compris, le cas échéant, de la circulation des véhicules.

Les niveaux élevés ainsi fixés permettent d'éviter d'avoir à mettre en œuvre des mesures restrictives trop régulièrement tout en se donnant bonne conscience puisque la population est informée ou alertée selon le degré de pollution !

³ Selon l'étude Erpurs

Les Amis de la Terre Paris contestent ces mesures et le Plan de Protection de l'Atmosphère en cours d'élaboration qui les reprend telles quelles.

Les dispositions de ce plan en font tout simplement un plan de crise ou d'urgence en cas de pollution extrême. Ceci laisserait presque à penser que l'objectif de ce document est d'organiser les conditions pour que la mise en œuvre du dispositif, aux apparences contraignantes, soit quasi improbable. Il ne fait donc pas office à nos yeux de véritable plan de protection de l'atmosphère, car il laisse par ailleurs intacte, la question de la pollution chronique à laquelle sont soumis les franciliens.

Les Amis de la Terre-Paris ont demandé au Préfet de Région, qui a autorité en la matière :

- de coordonner le Plan de Protection de l'Atmosphère avec les autres dispositifs existants tels que le Plan Régional de Qualité de l'air d'Ile de France, le Schéma Directeur d'Ile de France ou encore les Plans de Déplacements Urbains **pour bâtir un vrai dispositif de prévention des pollutions chroniques**
- de **revoir les niveaux des seuils d'information et d'alerte**, à la lumière des études des Observatoires européen et régional d'Ile de France (ORS d'IdF) et d'intégrer des seuils pour les particules (PM 10)
- d'inclure dans la mesure réglementaire sur les poids lourds, une interdiction permanente de circulation dans l'agglomération aux poids lourds en transit
- de prendre des mesures de restrictions de vol des avions en cas de pics de pollution, notamment pour les vols intérieurs assurant des liaisons desservies par le rail
- enfin, de graduer les mesures de restriction à la circulation à partir des indices ATMO, qui sont un indicateur global de qualité de l'air noté de 1 à 10 mesuré et diffusé par Airparif.

Les Utopies Technologiques

L'amélioration des performances techniques des véhicules neufs a permis de réduire de façon significative la consommation moyenne de carburant mais, **malgré ces progrès, les émissions de CO2 dues aux transports routiers ont augmenté de près de 20% entre 1990 et 2002.** La baisse des émissions moyennes de CO2 par unité de puissance des moteurs ne suffit pas, en effet, à compenser l'augmentation du parc automobile et des kms parcourus, ni celle de la puissance (4% des immatriculations en 2003 ont été des 4x4 contre 1,8% il y a 8 ans), du poids et des équipements des véhicules neufs (climatisation, ...).

Les **carburants d'origine agricole** (« biocarburants de 1^{ère} génération »), génèrent moins d'émissions de gaz à effet de serre que l'essence ou le gazole. Ils ne peuvent cependant remplacer qu'une petite partie des carburants pétroliers en raison de leurs **contraintes d'utilisation** et des **faibles rendements** de leurs filières de production. De plus, il est impératif d'encadrer ces filières par des normes environnementales strictes pour éviter les désastres écologiques de l'agriculture intensive.

Les **piles à combustible** utilisant l'hydrogène ne rejettent que de l'eau et on les présente parfois comme la solution « miracle » à nos problèmes d'énergie : propre et inépuisable. A supposer qu'on arrive à résoudre les nombreux et difficiles problèmes techniques d'utilisation et de rendement des piles à combustible et ceux du transport et du stockage massifs de l'hydrogène liquide, il n'en reste pas moins que la production d'hydrogène liquide à partir de l'eau **consomme beaucoup d'électricité.** Il faudrait donc construire plusieurs milliers de **centrales nucléaires** dans le monde pour produire les milliards de mégawatts nécessaires. En plus des problèmes industriels et financiers tout à fait considérables que cela poserait pour les quarante ou cinquante ans à venir et sans parler des réserves d'uranium qui ne sont pas illimitées, la prolifération du nucléaire à très grande échelle comporterait des risques pour l'environnement et la sécurité qui sont totalement inacceptables alors que d'autres solutions existent pour réduire les émissions de GES dues aux transports.

Les **véhicules hybrides** (électricité en ville, essence ou gazole sur route) concourent pleinement à la réduction de la consommation des carburants fossiles ou d'origine végétale et donc des émissions de gaz à effet de serre. Ils ne suffiront pas cependant à eux-seuls à diviser par quatre les émissions de GES dues aux transports d'ici à 2050. Cet objectif, appelé aussi « facteur 4 », est à atteindre dans les pays industrialisés si nous voulons limiter le réchauffement global à +2°C.

Les progrès technologiques ne seront en aucun cas suffisants à eux seuls pour atteindre l'objectif « facteur 4 ». Il est impératif de modifier simultanément et profondément nos comportements : privilégier l'usage des transports en commun en ville, favoriser les déplacements à vélo et à pied, préférer les achats de produits locaux et de saison afin de limiter les transports de marchandises.

Les TRANSPORTS à PARIS

Propositions



Transports à Paris ...

... nos propositions pour se déplacer DURABLE

Faciliter la marche à pied et le vélo



- Disposer de nombreux quartiers verts destinés à la circulation résidentielle à vitesse très limitée, composés d'espaces piétonniers avec un stationnement de surface réduit.
- Aménager les trottoirs et les carrefours pour une circulation aisée des piétons, poussettes et personnes à mobilité réduite, sécuriser les traversées piétonnes. *Les Amis de la Terre Paris demandent que toute requalification de voirie réponde à cet objectif.*
- Dédier dans les quartiers un ensemble de rues réservées aux piétons et cyclistes et éventuellement aux transports en commun, ces rues se rejoignant pour former un réseau maillant la ville, véritable itinéraire pratique et convivial à échelle humaine formant un « **Réseau Vert** ». *Les Amis de la Terre Paris demandent que le schéma directeur de ce réseau soit intégré au Plan de Déplacement de Paris.*
- Développer l'usage du vélo en intensifiant le maillage du réseau cyclable, l'offre de location de vélos, la disponibilité de stationnement vélos sécurisés et facilitant l'inter modalité. Dans une première phase court terme, toutes les voies importantes (boulevards, avenues, voies sur berges,...) feront l'objet d'un tel aménagement en signalisation au sol ou site protégé. *Les Amis de la Terre Paris demandent que la moitié du kilométrage de la voirie soit aménagé pour la fin de cette mandature, soit 800 km sur les 1600 km de voirie de Paris (les bois étant exclus dans cet objectif), et que cet objectif soit inscrit dans le Plan de Déplacement de Paris.* Un réseau de points « prêts de vélos » réparti dans la ville, visera à faciliter l'inter modalité et le stationnement pour en faire un mode de déplacement alternatif en ville (avec un mode de paiement éventuellement groupé avec les transports en commun).
- Créer sur le tracé de l'ancienne petite ceinture un espace jardin et circulations douces réversible, et transformer les gares en nœud ferroviaire pour les réutiliser en point de fret pour le rail.



Transports à Paris ...

... nos propositions pour se déplacer DURABLE

Améliorer les transports en commun

Une amélioration constante du confort, de la rapidité et de la régularité doit être recherchée pour en faire le mode de transport le plus attractif.

- Améliorer la fréquence, le confort, la régularité, la signalisation et la rapidité du réseau Bus implique de disposer d'un réseau de bus en site propre (ligne protégée de bout en bout tel un véritable métro de surface) desservant l'ensemble de la ville.
- Accès et information : développer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite et généraliser le réseau d'un système d'information voyageur temps réel.
- Prolonger le réseau transport en commun vers la banlieue, et réaliser les lignes inter-banlieue en petite couronne (projetées, annoncées et toujours différées), avec correspondance aux lignes radiales pour réduire les transits inutiles par Paris et délester le périphérique.
- Prolonger le Tramway sur les boulevards des maréchaux et étoffer le maillage du réseau parisien sur les zones chargées et mal desservies.

Réorienter le transport de fret

- Favoriser la livraison de fret jusqu'à Paris par le rail et les voies fluviales. Le transport par voie ferrée et voie navigable devra être systématiquement étudié et privilégié pour les marchandises, matériaux et déchets.
- Interdire le trafic de transit des camions à travers l'Ile de France et plus encore dans l'agglomération parisienne et sur le périphérique.
- Développer la mutualisation de la logistique urbaine.

Transports à Paris ...

... nos propositions pour se déplacer DURABLE

Aménager la ville pour changer les priorités

Diminuer l'offre de stationnement

Afin de regagner l'espace pour les autres modes de déplacement et améliorer le cadre de vie (alors que 53% des foyers parisiens ne possèdent pas de voiture), la possibilité pour l'automobiliste de se garer à moins de 5 minutes de chez lui, de son bureau et de ses commerces est un privilège sur lequel il faut revenir.

- Réduire le stationnement sur voirie : le stationnement des voitures le long des trottoirs est une pollution visuelle qui enlaidit la ville et limite, voire empêche, l'élargissement des trottoirs et la construction de pistes cyclables.
- Favoriser le stationnement hors voirie en généralisant l'ouverture de l'accès aux places de stationnement des immeubles des bailleurs sociaux et en adoptant un tarif réellement incitatif pour les parcs de stationnement publics souterrains.
- N'instaurer aucune obligation de construction de parkings dans les immeubles d'habitation (le plafond d'une place pour 100m² habitable a été fixé dans le PLU).
- Restreindre fortement l'offre de stationnement de bureaux. La mise à disposition par les entreprises de places de stationnement pour leurs salariés est une forte incitation à l'usage de l'automobile qui ne se justifie pas à Paris au regard de l'offre de transports en commun. La mise en place de PDE (plans de déplacements d'entreprises) doit être encouragée pour les entreprises et les administrations parisiennes.
- Développer les parcs-relais près des stations de RER et de gares de trains de banlieue afin de faciliter l'accès aux transports collectifs, en couplant les tarifs avec la Carte Orange.

Préserver l'équilibre emploi, habitat, équipements publics, commerces et loisirs

En particulier, favoriser le commerce et les salles de spectacle de proximité.

Transports à Paris ...

... nos propositions pour se déplacer DURABLE

Limiter les nuisances de la voiture

- Fermer aux voitures, toutes les fins de semaine (samedi et dimanche), les lieux de promenade (zones à définir avec les mairies d'arrondissement et les conseils de quartier).
- Réorganiser les plans de circulation pour supprimer la circulation de transit dans les quartiers.
- Réserver une voie du boulevard périphérique pour les taxis et transports en commun.
- Instaurer un péage sur les autoroutes urbaines (périphérique et autoroutes aboutissant sur le périphérique) pour favoriser les changements de comportement, réduire les pollutions et financer les transports en commun.
- Favoriser les véhicules les moins polluants notamment dans les services publics et autres services en ville (taxis, livraisons,..).
- Limiter la vitesse de circulation automobile en développant notamment les zones 30.
- Mettre en place des restrictions de circulation progressives et adaptées dès le dépassement des seuils de pollution chronique.
- Transformer la formule du salon de l'auto pour en faire un événement sur les déplacements et la promotion du transport collectif.
- Favoriser le covoiturage par la mise en œuvre des plans de déplacement d'entreprise.

Favoriser les changements de comportement

En particulier, par la réalisation d'actions pédagogiques de sensibilisation auprès des plus jeunes dans les écoles, collèges et lycées.

Nous Parisiens,
nous pouvons tous agir
dès aujourd'hui

- **Préférons la marche à pied ou le vélo pour les trajets courts.**
- **Utilisons les transports en commun.**
- **Choisissons les services de livraison du magasin, pour les achats trop volumineux ou trop lourds, plutôt que la voiture.**
- **Privilégions les achats de produits locaux et de saison, nous contribuerons à réduire les transports de marchandises superflus et donc à limiter les émissions de gaz à effet de serre.**
- **Signalons aux élus locaux les problèmes de desserte de transport en commun et d'aménagement du réseau de voirie. Ils doivent y apporter des réponses, des solutions.**

Luttons contre les idées reçues !

La voiture est indispensable pour faire mes courses

Faire ses courses dans les commerces de proximité, au marché ne nécessite pas l'usage d'une voiture. De plus, certains magasins proposent des livraisons à domicile, ce qui répond au problème d'achats volumineux ou lourds tout en évitant de se rendre en voiture dans les hyper-marchés de banlieue.

Réduire l'automobile en ville va tuer le petit commerce

Il suffit de voir l'activité qu'il y a dans les rues piétonnes pour s'apercevoir que la fréquentation des chalandes augmente lorsqu'il n'y a pas de voiture. Il est plus agréable de flâner et de faire ses achats dans une rue sans le bruit et l'odeur des voitures. De plus, la voiture incite les consommateurs à aller dans les centres commerciaux en périphérie plutôt que de fréquenter les commerces de proximité.

En voiture, je vais plus vite

Si vous tenez compte des temps nécessaires pour sortir le véhicule de son garage, des arrêts aux feux tricolores, des embouteillages et de la recherche d'une place de stationnement, vous constaterez que vous gagnez du temps à ne pas utiliser la voiture. Pour les trajets en ville, déplacez vous en vélo ou en transports en commun.

Les transports en commun sont déjà saturés et je voyage plus confortablement dans ma voiture

C'est vrai aux heures de pointe. C'est pour cela qu'il faut libérer de la place pour augmenter le nombre et la régularité des bus. Pour les petites distances, il faut privilégier la marche à pied et le vélo. En plus, c'est bon pour la santé.

Le vélo, c'est trop dangereux

Les statistiques prouvent qu'à Paris, il y a peu d'accidents impliquant des cyclistes. Pour sécuriser davantage les trajets en vélo, il faut demander à vos élus locaux un réseau cyclable plus étendu et en site protégé.

Avec les enfants, c'est difficile d'utiliser les transports en commun

Des efforts sont faits dans les transports pour en faciliter l'accès aux personnes à mobilité réduite et aux mamans avec les poussettes (réseau Mobilien, ascenseurs RER,..). Ces efforts doivent être amplifiés. Utilisez votre qualité de citoyen en interpellant vos élus, la RATP et la SNCF. L'école maternelle ou élémentaire à Paris est toujours relativement proche de son domicile, ce qui permet d'accompagner les enfants à pied.

Il faut posséder une voiture pour en disposer les week-ends et pendant les vacances

Pour contribuer à la réduction des gaz à effet de serre, privilégiez la location de voiture une fois arrivé à destination par le train. C'est également une formule beaucoup plus économe. Selon l'INSEE, le coût de possession d'une voiture à Paris est de l'ordre de 7000 euros par an (amortissement de l'achat, garage, assurances, carburant, entretiens, réparations, ...).

Les gros 4x4 sont montrés du doigt mais de nombreuses voitures anciennes sont encore plus polluantes

C'est vrai mais ces vieilles voitures arriveront bientôt en fin de vie. Acheter un 4x4 neuf aujourd'hui, c'est polluer pendant 10 à 15 ans. En cas de collision avec un gros 4x4, le risque de mortalité d'un piéton ou d'un cycliste est trois fois supérieur.

Résolument, changeons nos habitudes !

Et inspirons-nous d'exemples européens

Amsterdam

- 25% des déplacements se font à vélo
- règlement d'urbanisme dissuasif concernant la création de place de stationnement dans les constructions neuves de bureaux
- plan de circulation dissuasif, système de sens unique par boucles autour de chaque quartier
- promotion des déplacements sur les canaux
- création de zones piétonnes et pistes cyclables
- péage « expérimental ».

Barcelone

- accès limité du centre ville pour les automobiles
- réalisation de parcs relais
- réintroduction du Tramway en ville.

Berlin

- réseau cyclable
- modernisation du réseau de train de banlieues
- étude d'une zone d'interdiction des véhicules polluants.

Dublin

- quality bus corridors
- réseau cyclable
- parcs relais.

Hambourg

- réseau cyclable
- maîtrise de l'offre de stationnement privée : fixation de normes inférieures ou égales à la motorisation des ménages pour les constructions neuves
- définition de normes précises pour les bureaux et les administrations.

Londres

- péage urbain pour accéder à la zone centrale
- amélioration de l'offre de bus
- remise à niveau globale du métro.

Madrid

- parc d'échanges en périphérie
- fonctionnement d'un site propre pour bus.

Rome

- réseau et itinéraires piétons
- amélioration des transports en commun
- aménagements cyclables.

Vienne

- parc relais
- extension du réseau RER, métro et tramway
- mise en site propre de certaines lignes de tramway.

Stockholm

- péage urbain

Suisse

- 18 vélostations (gares de vélos situées près des gares, à l'intersection entre les différents moyens de transports) accueillent chaque année environ 10000 clientes et clients satisfaits. A part la garde des cycles, les vélostations proposent toute une gamme de prestations de service importantes, allant de la réparation de vélos au dépôt de marchandises, en passant par la location de vélos.

Lyon

- les lyonnais sont tombés amoureux de Vélo'V avec plus de 15 000 abonnés au réseau qui propose des bicyclettes en ville pour 1 euro. Ce réseau de 90 stations permet d'emprunter un vélo n'importe où dans la ville et de le reposer ailleurs. Il a été inauguré le 19 mai et compte déjà plus de 15 000 abonnés. L'engouement se vérifie dans les rues, où l'on croise en permanence ces engins reconnaissables à leur cadre épais, leur garde-boue rouge et leur panier sur le guidon. Jusqu'à 6 500 de ces vélos sont utilisés certains jours, pour se rendre au travail, à un rendez-vous, au restaurant, au cinéma, au marché... Cette formule existe également à **Berlin, Cologne, Francfort** et **Munich**, villes dotées d'un réseau de pistes cyclables très dense.

Anvers

- une famille qui renonce à sa voiture se voit offrir un abonnement de 3 ans pour l'ensemble de la famille aux transports en commun (bus et tramways).

Principales sources utilisées pour élaborer ce livret :

- Atlas de la menace climatique – F. Denhez – Editions Autrement
- Transports et changement climatique : un carrefour à haut risque – Réseau Action Climat
- Bilan des déplacements en 2004 à Paris – Mairie de Paris
- Airparif