

photo : Dylan Garcia/Still pictures



Voitures = embouteillages. A Washington, les voitures passent l'équivalent de près de trois jours par an coincées dans les embouteillages ; à Bangkok, l'immobilisation atteint six semaines. Incroyable, non ? Le temps perdu (soit des milliards de dollars) vient donc s'ajouter à la pollution de l'air, au bruit et aux accidents de la circulation : c'est le prix à payer pour vivre en ville.

Et cela ne devrait pas s'améliorer, au contraire, au fur et à mesure que les villes se développent et s'enrichissent. Plus la situation financière des gens s'améliore et plus ceux-ci ont tendance à posséder une voiture. Et en moyenne, les ménages aisés effectuent deux fois plus de trajets quotidiens en voiture que les ménages pauvres.

Tu as des solutions à proposer ?

Hautes performances

Bogota, en Colombie – une des capitales les plus élevées du monde – vient de faire des progrès extraordinaires en matière d'utilisation des transports en commun. La ville a mis en place un système de bus ultrarapides qui a été immédiatement adopté par les citoyens. Le TransMilenio transporte aujourd'hui plus d'un million de passagers par jour, et on estime qu'il fait économiser à chacun d'eux l'équivalent de 300 heures en moyenne de temps de transport par an. D'ici à 2020, 85 % des neuf millions de citoyens habiteront à moins de 500 mètres d'une gare. Par ailleurs, la ville interdit à 40 % de ses voitures de circuler aux heures de pointe, elle ferme 120 kilomètres de route à la circulation tous les dimanches et elle a abandonné ses projets d'autoroutes pour les remplacer par des pistes cyclables.

photo : Peter Danielsson



La tête et les jambes

A Vienne, dans le cadre du programme « Viennabikes » lancé en l'an 2000, les cyclistes peuvent emprunter gratuitement une des 1 500 bicyclettes municipales à toute heure du jour ou de la nuit. Les vélos roses et bleus – qui pèsent environ 17 kg (histoire de décourager les voleurs) – peuvent être empruntés et rendus dans n'importe lequel des 235 points Viennabikes du centre ville. L'utilisateur insère dans l'emplacement prévu une pièce de 2 euros (2,60 dollars des Etats-Unis) qui lui est rendue lorsqu'il rapporte la bicyclette. Un plan de la ville gratuit est même offert aux touristes.



photo : <http://www.wien.gv.at>

VIVRE EN VILLE,



photo : C. Garroni Parisi/Still Pictures



photo : E. Hebeneit, Flexcar

La voiture de tout le monde

A Seattle, San Diego, Chicago et Boston, des dizaines de milliers de citoyens profitent des avantages de la voiture sans pour autant en supporter les inconvénients. Ils font partie de « clubs de mobilité » qui exploitent des parcs de véhicules communs que leurs membres peuvent venir chercher dans des lieux convenus situés à quelques pas de chez eux et rendre lorsqu'ils n'en ont plus besoin. Selon la voiture, cette « location » revient entre 8,50 dollars et 12,50 dollars de l'heure.

Londres est un autre exemple de ville ayant réussi à juguler ses embouteillages et sa pollution – voir l'article sur le péage imposé aux Londoniens dans les Sept Merveilles, page 23.

MAIS A QUEL PRIX !

Quoi de plus naturel ?

Il y a quatre ans, suite à la pollution extrême qui sévissait à Delhi, la Cour suprême de l'Inde a ordonné que les véhicules de transport en commun, qui fonctionnaient alors au diesel, soient convertis au gaz naturel comprimé (GNC). Durant les vingt mois (parfois chaotiques) suivants, quelque 7 200 bus, 400 minibus et 55 000 pousse-pousse motorisés ont été modifiés pour pouvoir utiliser un carburant moins polluant. Le parc actuel de 75 000 véhicules fonctionnant au GNC de Delhi est de loin le plus nombreux du monde, les deux villes suivantes étant Beijing et Séoul, qui exploitent respectivement 1 600 et 1 000 bus alimentés au gaz naturel. La ville a également pris des mesures pour décourager les véhicules diesel, et elle exige désormais que toutes les voitures de particuliers neuves répondent aux normes de pollution en vigueur dans l'Union européenne.



photos : Wolfgang Schmidt/Still Pictures

Des villes vertes, un plan pour la planète !

L'essai TUNZA

photo : Associated Press



Leonardo DiCaprio au volant de sa Prius.

Tunza a essayé la voiture de l'avenir, lorsque nous avons visité l'usine Tsutsumi de Toyota, à Toyota au Japon. C'est là qu'est née la Prius, la voiture leader des véhicules hybrides de demain.

La Prius est une voiture hybride essence/électricité, qui est alimentée à la fois par un carburant fossile traditionnel et par une batterie. Elle se recharge automatiquement, la motricité des routes servant à alimenter la batterie. Moins polluante qu'un véhicule normal, elle permettra de garder nos villes plus propres et de lutter contre le réchauffement mondial.

Bien sûr, personne n'a envie de rouler dans une voiture aux allures de jouet ou qui semblerait sortie tout droit du cerveau d'un savant fou. Ce n'est pas le cas. Une enquête réalisée aux États-Unis – où plus de 50 000 Prius ont été vendues l'année dernière – révèle que plus de 90 % des propriétaires de Prius en sont satisfaits.

Et lors de la remise des Oscars de cette année, à Los Angeles, une vingtaine de stars – dont Leonardo DiCaprio, Charlize Theron, Scarlett Johansson et Orlando Bloom – ont délaissé la traditionnelle limousine ultra longue au profit de la Prius avec chauffeur.

Quelle impression cela fait-il de conduire une Prius ? Nous en avons essayé une, sous l'œil attentif de Tomoko Imai (26 ans), un sympathique employé de Toyota. « Ne cherchez pas la clé », nous a-t-il précisé, « appuyez juste sur le bouton du tableau de bord. »

En hybride qui se respecte, la Prius associe le familier et l'étrange. A part quelques clins d'œil futuristes comme l'exécution automatique des créneaux, on a l'impression de conduire une voiture normale. Mais quand elle est immobilisée – dans un embouteillage, par exemple – le moteur se coupe automatiquement. Au lieu de consommer du carburant et de polluer la ville, la Prius fait une pause et attend. Et quand on veut repartir, elle redémarre sans se faire prier, passant de 0 à 100 km à l'heure en moins de 11 secondes. D'ailleurs, avec une vitesse maximale de 170 km/heure, elle dépasse largement la plupart des limitations de vitesse nationales.

Mais c'est surtout au niveau des économies de carburant et de l'écologie qu'elle se distingue. Elle démarre en utilisant la puissance de sa batterie et continue ainsi jusqu'à ce que la demande en énergie augmente sensiblement – à ce moment-là, le moteur à essence prend le relais. Contrairement aux véhicules classiques, elle est donc plus économique en ville et dans les embouteillages que sur route.

Et ce n'est pas sa seule caractéristique verte, comme nous l'a fait remarquer Tomoko. Ses tapis sont fabriqués à partir de déchets de canne à sucre recyclés et l'insonorisation est réalisée en lanières de résidus – de minuscules particules de résine, de fibres, de verre et de caoutchouc. Et à la fin de sa vie utile, la batterie de la Prius peut être rapportée chez n'importe quel concessionnaire Toyota pour être recyclée.

Actuellement, 90 % des véhicules hybrides vendus dans le monde sont des Toyota. Et au lieu de garder jalousement le secret de sa technologie verte, la société concède des licences à ses concurrents de l'industrie automobile, à commencer par les géants Nissan et Ford.

Fujio Cho, Président-directeur général du Comité environnement de Toyota, déclare que le constructeur veut contribuer au développement durable de la société et de la planète. Et il ajoute : « Toyota attache une grande importance au concept de "bonne foi", nous agissons avec sincérité et sans trahir la confiance et les attentes des autres. »