

Se déplacer autrement

Changer de transport, c'est changer bien plus que son quotidien !

Le nombre de véhicules augmente constamment, résultat : l'air est pollué, le réseau routier saturé et la ville devient inconfortable, voire dangereuse. Nos territoires doivent donc laisser une plus large place aux transports en commun : vélos, covoiturage, bus, trains, etc...

Cependant ce changement ne fonctionnera que si nos comportements évoluent aussi.

Une voiture sur deux parcourt moins de 3 km et une sur quatre effectue un trajet inférieur à 1 km. Or, les démarrages à froid sont responsables de 50 % de l'usure du moteur et multiplie les consommations et les émissions de polluants par trois.

En France, le secteur des transports est responsable d'un tiers des émissions globales de dioxyde de carbone (CO₂) et la moitié de celles-ci sont dues aux voitures. Une étiquette énergétique est attribuée à chaque voiture, pour informer de la pollution de celle-ci.

Énergie	
Fabricant	MARQUE
Modèle	
Emissions de CO ₂ , faibles	
de moins de 100 g/km	A
de 101 à 120 g/km	B
de 121 à 140 g/km	C
de 141 à 160 g/km	D
de 161 à 200 g/km	E
de 201 à 250 g/km	F
supérieures ou égales à 251 g/km	G
Emissions de CO ₂ , élevées	
Consommation d'énergie kWh/100km (sur la base de résultats obtenus pour 240 km dans des conditions normales)	350
La consommation réelle dépend des conditions d'utilisation et de l'équipement de l'automobile.	
Capacité de remises franches	200
Capacité de remises complètes	100
Bruit (dB(A) par picowatt)	
1 de 88 à 92 dB(A)	
2 de 93 à 97 dB(A)	
3 de 98 à 102 dB(A)	
4 de 103 à 107 dB(A)	
5 de 108 à 112 dB(A)	
6 de 113 à 117 dB(A)	
7 de 118 à 122 dB(A)	
8 de 123 à 127 dB(A)	
9 de 128 à 132 dB(A)	
10 de 133 à 137 dB(A)	
11 de 138 à 142 dB(A)	
12 de 143 à 147 dB(A)	
13 de 148 à 152 dB(A)	
14 de 153 à 157 dB(A)	
15 de 158 à 162 dB(A)	
16 de 163 à 167 dB(A)	
17 de 168 à 172 dB(A)	
18 de 173 à 177 dB(A)	
19 de 178 à 182 dB(A)	
20 de 183 à 187 dB(A)	
21 de 188 à 192 dB(A)	
22 de 193 à 197 dB(A)	
23 de 198 à 202 dB(A)	
24 de 203 à 207 dB(A)	
25 de 208 à 212 dB(A)	
26 de 213 à 217 dB(A)	
27 de 218 à 222 dB(A)	
28 de 223 à 227 dB(A)	
29 de 228 à 232 dB(A)	
30 de 233 à 237 dB(A)	
31 de 238 à 242 dB(A)	
32 de 243 à 247 dB(A)	
33 de 248 à 252 dB(A)	
34 de 253 à 257 dB(A)	
35 de 258 à 262 dB(A)	
36 de 263 à 267 dB(A)	
37 de 268 à 272 dB(A)	
38 de 273 à 277 dB(A)	
39 de 278 à 282 dB(A)	
40 de 283 à 287 dB(A)	
41 de 288 à 292 dB(A)	
42 de 293 à 297 dB(A)	
43 de 298 à 302 dB(A)	
44 de 303 à 307 dB(A)	
45 de 308 à 312 dB(A)	
46 de 313 à 317 dB(A)	
47 de 318 à 322 dB(A)	
48 de 323 à 327 dB(A)	
49 de 328 à 332 dB(A)	
50 de 333 à 337 dB(A)	
51 de 338 à 342 dB(A)	
52 de 343 à 347 dB(A)	
53 de 348 à 352 dB(A)	
54 de 353 à 357 dB(A)	
55 de 358 à 362 dB(A)	
56 de 363 à 367 dB(A)	
57 de 368 à 372 dB(A)	
58 de 373 à 377 dB(A)	
59 de 378 à 382 dB(A)	
60 de 383 à 387 dB(A)	
61 de 388 à 392 dB(A)	
62 de 393 à 397 dB(A)	
63 de 398 à 402 dB(A)	
64 de 403 à 407 dB(A)	
65 de 408 à 412 dB(A)	
66 de 413 à 417 dB(A)	
67 de 418 à 422 dB(A)	
68 de 423 à 427 dB(A)	
69 de 428 à 432 dB(A)	
70 de 433 à 437 dB(A)	
71 de 438 à 442 dB(A)	
72 de 443 à 447 dB(A)	
73 de 448 à 452 dB(A)	
74 de 453 à 457 dB(A)	
75 de 458 à 462 dB(A)	
76 de 463 à 467 dB(A)	
77 de 468 à 472 dB(A)	
78 de 473 à 477 dB(A)	
79 de 478 à 482 dB(A)	
80 de 483 à 487 dB(A)	
81 de 488 à 492 dB(A)	
82 de 493 à 497 dB(A)	
83 de 498 à 502 dB(A)	
84 de 503 à 507 dB(A)	
85 de 508 à 512 dB(A)	
86 de 513 à 517 dB(A)	
87 de 518 à 522 dB(A)	
88 de 523 à 527 dB(A)	
89 de 528 à 532 dB(A)	
90 de 533 à 537 dB(A)	
91 de 538 à 542 dB(A)	
92 de 543 à 547 dB(A)	
93 de 548 à 552 dB(A)	
94 de 553 à 557 dB(A)	
95 de 558 à 562 dB(A)	
96 de 563 à 567 dB(A)	
97 de 568 à 572 dB(A)	
98 de 573 à 577 dB(A)	
99 de 578 à 582 dB(A)	
100 de 583 à 587 dB(A)	

Étiquette énergétique d'un véhicule



Les véhicules électriques

De par leur faible autonomie (environ 100 km) et leur prix d'achat élevé, les voitures électriques sont très peu représentées dans le parc automobile français. Ils permettent pourtant de n'émettre aucune pollution sur le lieu d'utilisation et demandent peu d'entretien. Seule la pollution liée à la production de l'électricité est à mettre en balance.



Voiture électrique Twizy en libre service (une cinquantaine sur la CA de St-Quentin-en-Yveline)

L'assurance est moins élevée ainsi que le prix de la carte grise. Dans certaines villes, le parking est même gratuit. Rechargeable de nuit sur une prise de 16 ampères, pour 8 000 kilomètres parcourus par an, une voiture électrique consomme l'équivalent d'un chauffe-eau électrique.

La voiture électrique est donc une solution intéressante pour limiter les pollutions des gaz d'échappement et les nuisances sonores.

Il existe aussi des scooters électriques au même prix que les scooters thermiques si on tient compte des subventions.

La CASQY (Communauté d'Agglomérations de St-Quentin-en-Yvelines) a mis en place une cinquantaine de voitures électriques en autopartage et en libre service. Cette voiture nommée Twizy, pouvant aller jusqu'à 80km/h, sur un parcours de 100 km, est conçue pour les courts trajets et les déplacements quotidiens.

Pour pouvoir l'utiliser, il suffit d'avoir une carte d'adhérent, puis une tarification à la minute est appliquée. Le véhicule peut être réservé 15 minutes à l'avance, à l'aide d'un ordinateur ou d'un smartphone.

La transition d'un moyen de transport à un autre

La délimitation entre différents espaces dont la fonction n'est pas identique est nécessaire. Elle sert à dissuader l'accès des utilisateurs non souhaités à un type de lieu. La limite peut soit être matérielle, soit simplement visuelle.

● La délimitation visuelle

La délimitation des voies à différents usages se font de plus en plus souvent par le changement de revêtement de sol, en passant du minéral ou végétal ou du bitume aux pavés par exemple. Ces délimitations visuelles permettent de garder le paysage ouvert et appréciable.

Les caniveaux pavés servent de plus en plus, à la fois à l'évacuation des eaux de pluie et à la délimitation des espaces. De cette façon, c'est la fonction qui façonne le paysage. Les fossés servent aussi d'élément séparateur à deux usages.



Piste cyclable collée, le long de la D906 (entre Cernay-la-Ville et Rambouillet 78)



Piste cyclable séparée de la route par une bande enherbée (St-Rémy-les-Chevreuse 91)



Aménagement des circulations par le changement de revêtement et les caniveaux pavés (Gensac, Gironde 33)



Délimitation des espaces par le stationnement et les bancs (Gif-sur-Yvette 91)

● La délimitation physique

Les barrières marquent une rupture et un fractionnement brutal de l'espace. Elles sont à éviter, mis à part en zones à risques (circulation motorisée dense, hôpitaux, maisons de retraites, établissements scolaires).

On peut donc matérialiser les limites en zone à risque par des plots discrets, des bancs, des attaches vélo, des bandes de stationnement voitures, etc... .

Un espace partagé, sans limites

La tendance de l'aménagement des espaces publics actuel, délimite de moins en moins les espaces avec différentes circulations. Il n'y a pas de barrières, et le revêtement est le même pour les piétons et les voitures. Seules des bandes, servant en général d'évacuation des eaux pluviales, permettent de délimiter discrètement les espaces. De plus, il n'y a pas de passages piétons peints de bandes blanches, ce qui laisse la libre circulation aux piétons, qui peuvent traverser où ils le souhaitent.

Cela pourrait laisser penser que la sécurité n'est plus présente et que l'espace est dangereux. Cependant, après observation, il s'avère que les automobilistes roulent, d'eux mêmes, moins vite et sont plus vigilants à la présence des piétons. L'espace public est donc plus serein, moins pollué et moins bruyant.



Délimitation des espaces par les revêtements, le stationnement et les bancs (Briis-sous-Forges 91)

Se déplacer autrement

Des équipements pour un atterrissage en douceur

Pour pouvoir développer les transports en commun à faible empreinte écologique, il faut créer ou rénover des structures d'accueil pour les utilisateurs, qui leur donnent envie de les emprunter et de les respecter.

Les abribus

Les abribus sont plus confortables qu'un simple banc pour attendre le bus. Ils permettent d'abriter les utilisateurs des intempéries, pendant leur attente.

Le Parc propose des solutions sur mesure pour intégrer le mieux possible ces équipements à leur environnement. Par exemple, ils peuvent être composés du même matériau que les bâtiments qui l'entourent (meulière, ardoise, etc...), ou fait avec des reprises d'éléments architecturaux, comme la charpente.



Abri bus rattaché et en harmonie visuelle à un bâtiment existant (Girouard, Lévis-Saint-Nom 78)



Abri bus en meulière incorporé à une limite de propriété (St-Rémy-lès-Chevreuse 78)

Un abri pour deux fonctions

Il est important de réduire l'emprise au sol des équipements sur l'espace public et l'énergie grise utilisée pour les matériaux qui les constituent. Pour cela, on peut les **regrouper**.

Sous le même abri, on place la station d'arrêt de bus et les accroches vélos. Ainsi, une paroi et un toit servent d'appui et de protection aux deux fonctions, une de chaque côté. De plus, on privilégie les matériaux **locaux** et renouvelables, comme le bois provenant de la forêt voisine ou de la meulière issue de la déconstruction d'anciens bâtis.



Abri bus, attaches vélos (même abri en bois) et parking voitures regroupés (Ludesh, Autriche)

Les parkings relais, exemple de Longvilliers (78)

Les parkings relais sont d'excellentes structures permettant l'utilisation de transports en communs. Ils peuvent regrouper des voitures en covoiturage, des bus, ou bien des vélos, etc... L'exemple du parc relais de Longvilliers (91), regroupe tous ces moyens de transports.

L'emplacement de ces parkings peut être pris en compte dès l'élaboration du P.L.U. de la ville.



Parking relais voiture



Arrêt et abri bus



Attaches vélos



Parc relais avec parking pour covoiturage (à gauche), bus et vélos (à droite) (Longvilliers 78)

● Les attaches vélos

Les attaches vélos sont mis en place aux entrées de gares pour prendre le train sans s'encombrer, à proximité des arrêts de bus, ou bien à l'entrée d'équipements destinés au public (piscine, école, etc...).

Il existe plusieurs types d'attaches vélos, mais les plus efficaces sont ceux qui permettent d'attacher le vélo par la roue avant et par le cadre avec un seul cadenas.

Des parkings spécifiques aux vélos accessibles par badge, existe aussi (Europe).



Attaches vélos fonctionnels dans le milieu rural (Chevreuse 78)



Attaches vélos fonctionnels discrets de Metropole

Des transports musclés

● Le pédibus

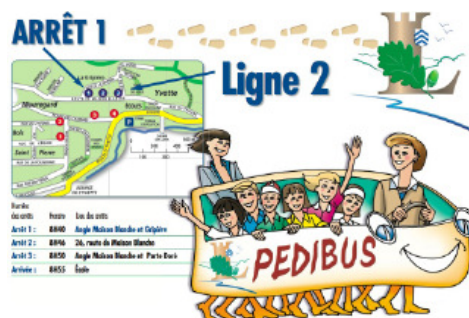
Pour les classes de la petite section de maternelle au CM2, un réseau de pédibus s'est développé et se développe dans plusieurs villes. Il consiste à définir un parcours de moins de 30 minutes pour aller à l'école à pied. Ce trajet comporte plusieurs arrêts marqués par une petite enseigne, à partir du point de départ, jusqu'à l'école.

Les enfants sont encadrés par 2 adultes minimum (puis 1 pour 8 enfants). Ce sont les parents qui doivent, à tour de rôle, accompagner les enfants au moins deux fois par mois.

Le pédibus permet d'économiser du temps et de ne pas utiliser la voiture, tout en passant un moment convivial.



Arrêt de pédibus sur panneau à gauche (St-Rémy-lès-Chevreuse 78) et principe de fonctionnement à droite (Lévis-Saint-Nom 78)



● La voiture à plusieurs

Convivial Alternative
SIMPLE ÉCOLOGIQUE
RESPONSABLE RESPECT
COVOITURAGE
économique



Pour pallier à la tendance 1 voiture = 1 passager, des alternatives telles que le covoiturage et l'autostop sont de plus en plus pratiquées. Le site national www.covoiturage.fr permet de faciliter ce système.

La ville de Poigny met en place le service Freestop, qui permet de mettre en relation les autostoppeurs et les conducteurs, de façon plus simple, à l'aide d'identification par badge.



Rendez-vous sur freestop.fr, 3 clics vous êtes inscrits, vous recevrez un badge et c'est parti...

www.freestop.fr

Projet Freestop, pour sécuriser le réseau des autostoppeurs et des conducteurs (Poigny-la-Forêt 78)

● Le vélo

Le vélo est un moyen de transport rapide, peu coûteux, peu polluant et nécessitant une faible place de stationnement.

Pour inciter le public à utiliser ce mode de transport, le Parc propose à la location, des vélos électriques toute l'année. Pour plus de renseignements, contactez-nous.



Voiture électrique Twizy en libre service (une cinquantaine sur la CA de St-Quentin-en-Yveline)



Voiture électrique Twizy en libre service (une cinquantaine sur la CA de St-Quentin-en-Yveline)