

Antibes adopte la voiturette électrique à la carte

Bernard n'aime pas sortir sa voiture du garage. Cet Antibois de 51 ans s'est abonné à Cité VU, le nouveau système de location de voiturettes électriques commercialisé depuis 1^{er} juillet par la société antiboise Vu Log, en partenariat avec la ville d'Antibes Juan-les-Pins et la communauté d'agglomération Sophia Antipolis (CASA).

Aujourd'hui, Bernard, qui vit au centre de la cité fortifiée par Vauban, va déjeuner à Golfe-Juan, soit 11 km aller-retour. Il téléphone au gestionnaire du service (il aurait pu aussi réserver via internet) qui, grâce à la localisation par satellite, lui indique où est la voiturette la plus proche. Quelques minutes plus tard, notre Antibois est devant une petite Maranello, une Italienne en forme d'œuf qui offre deux places. Il passe son badge, s'installe au volant, démarre et c'est parti... en silence et sans gaz d'échappement. La vitesse de pointe est de 45 km/h. Trois heures plus tard, Bernard est de retour au centre d'Antibes. Il trouve une place de parking qu'il n'a pas à payer et laisse la voiturette. Coût de la course : 15,15 euros qui seront débités sur son compte en fin de mois (voir dé-

> Le coût de la course

Frais d'ouverture de dossier : 39 euros
Abonnement mensuel : 9,50 euros. Cela comprend l'assurance, l'entretien des voitures électriques, les logiciels de géo-localisation, de reconnaissance vocale...

Taxe de prise en charge : 1,50 euro

Prix du km : 0,30 euro (les 3 premiers kilomètres gratuits)

Prix par minute de service : 0,10 euro. Arrêt temporaire : 0,05 euro la minute.

Dans l'exemple Antibes-Golfe-Juan : 11 km aller-retour, 45 minutes de service et 2h15 d'arrêt temporaire, soit 15,15 euros.



La Maranello du groupe italien Effedi, d'une valeur de 15 000 euros, est le modèle choisi actuellement par Cité VU. Cinq voiturettes de deux places parcourent les rues et ruelles d'Antibes.

tail ci-contre). C'est plus cher que le bus, mais beaucoup plus souple, moins coûteux qu'un taxi... et sa voiture est restée au garage.

Cité VU, comme Véhicule Urbain, a été testé pendant trois mois par 55 volontaires. Une vingtaine de personnes ont souscrit un abonnement durant les deux premières semaines du mois de juillet. Cinq voiturettes électriques seulement sont pour le moment à la disposition des abonnés, 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24.

Il n'y a pas de station. Les véhicules sont stationnés dans le centre-ville d'Antibes, dans une zone de 2 km². C'est là que les utilisateurs les trouvent et c'est là qu'ils doivent les rendre, sans obligation toutefois de les remettre à la place où ils les ont prises. L'autre contrainte pour l'emprunteur est l'autonomie : 20 km. Outre la ville d'Antibes, la CASA a passé une

convention de 6 ans avec Vu Log, et s'est engagée à verser une subvention de 80 000 euros sur 3 ans. Près de 400 000 euros ont par ailleurs été financés par la Caisse des Dépôts, l'Ademe, le conseil régional Paca, le conseil général des Alpes-Maritimes et des fonds privés. « Les élus ont été enchantés par ce projet novateur et non polluant et par son potentiel de développement », remarque Rémy Bonnefoy, chargé d'études transports à la CASA.

A terme, le projet serait de créer une deuxième zone de stationnement des voiturettes pour toucher d'autres habitants. L'idéal étant de laisser la voiture n'importe où sur le territoire de la commune. Antibes doit servir de laboratoire, car Vu Log ne rêve que d'une chose : voir ses voiturettes circuler dans d'autres villes. Dans beaucoup d'autres villes.

Jose SOTO



Interurbain : des cars Setra Euro V dans l'Essonne

Les Transports Daniel Meyer, qui desservent plus de 50 communes dans l'Essonne, viennent d'acquérir quatre autocars Setra 415, à la norme Euro V. Cette norme, applicable en 2009, prévoit une réduction de 80 % des rejets de particules et une réduction de 20 % des émissions d'oxyde d'azote. Les 140 véhicules de la société, qui affichent une moyenne d'âge de 5 ans, parcourent 6,5 millions de kilomètres par an et transportent 8 millions de voyageurs.

Grenelle de l'environnement : les équipes au travail

Le ministre de l'Écologie, du développement et de l'aménagement durables, Jean-Louis Borloo, a annoncé les trois étapes qui aboutiront, fin octobre, au Grenelle de l'environnement. Six groupes de travail ont été constitués pour préparer proposer une série de mesures (voir V&T n°428). Les mesures retenues feront l'objet d'une consultation du grand public et des acteurs

locaux. Cette phase s'organisera sous plusieurs formes :

- un site internet : (www.legrenelle-environnement.fr). Il permettra l'élaboration de débats, chats et forums.
- des réunions interrégionales. Six réunions publiques seront organisées au cours du mois de septembre dans toute la France métropolitaine,

dont au moins une en Outre-mer.

- une consultation des partis politiques
- une consultation des fondations politiques

Les conclusions de ce grand débat national seront tirées au mois d'octobre. Suivront 15 à 20 mesures concrètes et quantifiables recueillant un accord le plus large possible des participants.

Damien ALBESSARD

Groupe 1 : lutter contre les changements climatiques et maîtriser l'énergie

Thèmes abordés :

Atelier 1. Transports et déplacements : - Déplacements urbains, transports collectifs
- Infrastructures - Report modal, Fret
- Véhicules individuels

Atelier 2 : Bâtiment et Urbanisme
- Etalement urbain - Rénovation - Nature des constructions - Règles d'urbanisme

Atelier 3 : Énergie et stockage du carbone - Maîtrise de la demande
- Les filières nucléaire, thermique et renouvelable - Stockage du carbone
- Biocarburants

Co-président : Sir Nicholas Stern, 61 ans. Docteur en économie de l'université d'Oxford. Ancien économiste en chef et vice-président de la Banque mondiale.

Co-président : Jean Jouzel, 60 ans. Docteur ès sciences. Président du conseil d'administration de l'Institut polaire français Paul-Emile Victor.

Vice-président : Edouard Bard, 45 ans. Climatologue. Titulaire de la chaire de l'évolution du climat et de l'océan au Collège de France.

Vice-président : Yves Lion, 62 ans. Architecte et urbaniste. Il a fondé l'École d'architecture de la ville et des territoires à Marne-la-Vallée. Lauréat du Grand prix de l'urbanisme 2007.

A quand le tri sélectif dans les gares et les trains SNCF ?

La RATP a lancé les premiers pas du tri sélectif dans ses stations de métro. Depuis le début de juin, une collection de sacs transparents destinés à la récupération des bouteilles plastique, canettes, journaux, emballages, etc. côtoient les poubelles traditionnelles dans toutes les stations de la ligne automatique 14 (Météor). Mais côté SNCF, pas encore de tri sélectif dans les gares et à bord des trains. En revanche, au sein des établissements d'entretien, le message est passé 5 sur 5 il y a plusieurs années déjà, et à grande échelle. Par exemple, Veolia Environnement récupère les déchets industriels à la sortie des ateliers, et ça fonctionne plutôt bien. Il ne manque plus qu'à la Direction des gares de la SNCF et à la direction Voyages France Europe de copier d'autres modèles européens pour faire aussi bien que la RATP.

Il y a longtemps que les chemins de fer allemands ont instauré le tri sélectif dans les gares et dans les trains. Les ICE qui circulent sur la ligne à grande vitesse entre Paris et Strasbourg ne dérogent pas à la

règle. Pas moins de 4 conteneurs discrets, selon les produits à recycler (alimentaire, verre, emballages, journaux et plastiques) sont à disposition de la clientèle dans l'intercirculation des voitures. Dans les TGV français, rien d'équivalent. Difficile de trier alors que les poubelles des TGV Lacroix et des rames POS sont ridiculement petites. Sans parler des voitures bar, où la collecte en cours d'un trajet n'est pas du tout sélective.

Précisons enfin que dans les sièges des directions centrales de la SNCF, la prise de conscience tri sélectif n'est pas encore entrée dans les mœurs. Aux chemins de fer suisses, les services centraux disposent d'une boîte pour le recyclage des papiers de bureau. Le souci de récupération va même jusqu'au plus bas des bureaux de gare. Au siège d'Air France à Roissy, la moindre salle de réunion dispose de deux bacs à déchets, dont un pour les recyclables.

Régis CHESSUM



A gauche, les poubelles d'un atelier SNCF qui pratique le tri sélectif. Au centre, les bacs de la ligne 14 à Paris. Ci-dessus, une poubelle standard dans une gare SNCF.

