

POUR



Collectif Paris sans voiture

Rendez-vous dès 11h dimanche 22 septembre à la Porte Saint-Denis, 10^e arrondissement.

[Site web](#)

La journée sans voiture : 7 heures d'expérimentation urbaine pour un changement durable

La journée sans voiture, à quoi cela sert-il ?

Tout a commencé avec un rêve, celui de quelques parisiennes et parisiens qui souhaitaient vivre Paris autrement. Assis à une terrasse de café, ils imaginent les rues de Paris comme de véritables lieux de vie, de rencontre, des lieux où les piétons ne sont plus cantonnés à se déplacer et interagir sur des trottoirs étroits, où les cyclistes et autres usagers des modes de déplacements doux (vélo, trottinette, skateboard, etc) peuvent profiter d'espaces qui leur sont réservés.

C'est la naissance de la Journée sans voiture. Bien que cette journée n'ait lieu qu'une seule fois dans l'année, sa portée se veut annuelle. Cette expérimentation ponctuelle doit permettre aux habitant.e.s, aux élu.e.s et à tous les utilisateurs de la ville de prendre conscience d'un besoin urgent : celui de réduire considérablement la place réservée à la voiture à Paris. Cette même voiture, qui empêche les "usagers sans moteur" de s'approprier pleinement leur ville, leur impose ses nombreuses pollutions : atmosphérique, sonore et visuelle.

Réduire la pollution de l'air

Pour le collectif Paris sans voiture, réduire le nombre de véhicules carbonés permet tout d'abord de réduire la pollution de l'air, qui est responsable de plus de 6000 décès prématurés en région parisienne^[1]. Les véhicules motorisés sont aussi source d'une importante pollution sonore. À ce titre, la Journée sans voiture est très représentative de ces maux urbains puisqu'il a été enregistré une importante baisse de la pollution de l'air et sonore lors de ses précédentes éditions^[2].

Cette année, la Journée sans voiture prend davantage d'ampleur puisque le collectif Paris sans voiture organise l'événement Quartier Libre, qui invite près d'une centaine d'associations et de collectifs de riverains à investir les rues du quartier du Faubourg Saint-Denis dans le 10^e arrondissement. L'espace jusqu'alors réservé aux véhicules motorisés est converti pour devenir le terrain de jeu de nouveaux usages. La

Journée sans Voiture permet là aussi de pointer du doigt le déséquilibre qui persiste dans l'aménagement urbain de Paris : trop peu d'espace est réservé aux usages qui ne sont source d'aucune pollution.

Bannir certains usages

Il n'est pas question de bannir la totalité des voitures à Paris, mais d'en bannir certains usages. En particulier les déplacements qui peuvent être remplacés par des alternatives plus respectueuses de l'humain et de l'environnement.

Pendant ce dimanche 22 septembre, les rues libérées des véhicules motorisés se transformeront en "Rue de la Sieste", "Avenue des Mobilités Douces", "Passage des Sportifs", "Rue Zéro Déchet" et bien d'autres pour savourer une ville apaisée, respirable et conviviale. C'est l'occasion de développer le désir de profondes transformations pour Paris, de repartir la tête pleine de solutions et d'idées, et de faire des rencontres inattendues entre des mondes qui se croisent peu. Et, pendant quelques heures, savourer ce que pourrait être la ville de demain libérée de l'omniprésence des voitures.

[¹] https://www.lemonde.fr/pollution/article/2016/07/01/tout-comprendre-a-l-interdiction-des-vehicules-polluants-a-paris_4961651_1652666.html#eFhSg1x6piiSf5G4.99

[²] Source : <https://www.airparif.asso.fr/actualite/detail/id/242> ;
<https://www.bruitparif.fr/bilan-de-la-journee-sans-voiture-dans-paris/>

CONTRE



Didier Bollecker

Président de l'Automobile Club Association

[Site web](#)

La voiture toujours, mais différemment. La voiture, en ville aussi. Stigmatiser la voiture n'est pas une solution

La voiture est doucement mais sûrement poussée hors de nos villes. Les décisions "anti-voiture" des villes se multiplient, empreintes d'un certain dogmatisme clivant qui oppose les "bons" et les "mauvais" modes de déplacement alors même que la pollution de l'air diminue. Or il n'y a pas lieu d'attribuer de valeur intrinsèque aux différents modes de transports et d'opposer leurs usagers qui pour l'essentiel ne sont pas les mêmes.

En France, 7 salariés sur 10 vont travailler en voiture. Plus de 3 salariés sur 4 quittent leur commune de résidence pour aller travailler et en revenir. Moins il y a de transports publics, plus le taux de motorisation est élevé (67 % en région Ile de France, 94 % en zone rurale).

L'utilisation de la voiture est vitale mais doit se renouveler

Le véhicule particulier assure l'essentiel des besoins de mobilité de l'essentiel des ménages français. La périurbanisation et l'éclatement géographique et temporel des déplacements nécessitent d'avoir une offre multimodale de déplacements sans prédominance d'un mode et sans stigmatisation. Dépasionnons le débat pour avancer de manière constructive et sans brutalité. S'il est difficile de se passer de sa voiture, une marge de progression est indéniable dans la manière de l'utiliser.

Mais une approche punitive et donc souvent antisociale va à l'encontre du but recherché, à savoir l'adhésion des citoyens à une démarche globale pour une mobilité durable et économe en énergie. Les usagers sont prêts à repenser leur mobilité mais ils doivent être accompagnés

Le covoiturage et l'éco-conduite : deux moyens de repenser le déplacement automobile

L'automobiliste est prêt à soutenir des mesures pragmatiques, pour circuler de manière plus responsable et à opter par exemple pour le covoiturage qui limite l'autosolisme en réduisant les dépenses automobiles, le trafic et les émissions polluantes. Ce complément des transports en commun est aussi le garant d'une

mobilité pour tous (personnes sans véhicule, âgées etc...). Il faut faciliter le développement de cet usage par des outils adaptés et une offre qui correspond aux besoins divers des citoyens (courtes distances, trajets pendulaire).

Rouler plus responsable c'est aussi une question de formation. Les programmes d'éco-conduite, sujet souvent absent du débat public, doivent être soutenus et généralisés car ils permettent d'impacter l'efficacité environnementale et énergétique (-15% de consommation en moyenne) sans contrainte punitive.

Repensons les déplacements selon le concept des "smart cities" où les modes doivent cohabiter et pour cela les villes et leur organisation ont un rôle crucial à jouer.

Le vrai défi est de créer des solutions d'une mobilité plurielle qui offrent un choix aux usagers, de la flexibilité et une inter-connectivité entre les différents modes de transport.