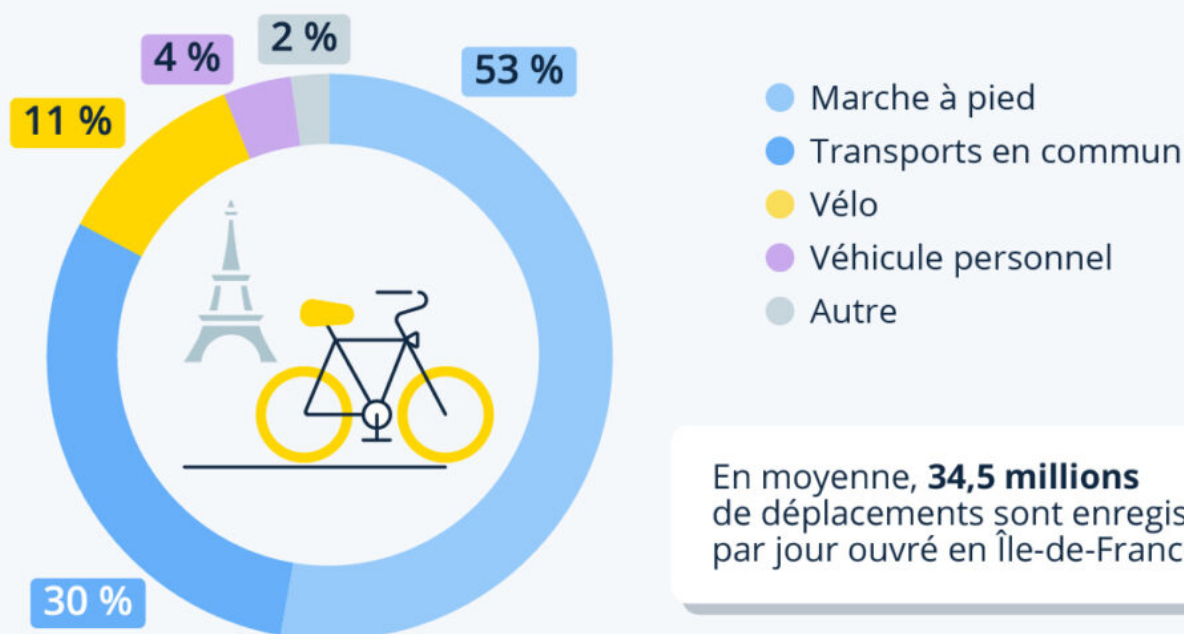


Écrit par le 23 juillet 2024

À Paris, le vélo dépasse la voiture

À Paris, le vélo dépasse la voiture

Part des déplacements dans Paris effectués avec les moyens de transport suivants (moyenne des jours ouvrés)



Enquête réalisée entre octobre 2022 et avril 2023 auprès de 3 337 Franciliens âgés de 16 à 80 ans

Source : Institut Paris Région



statista

Selon [une récente étude](#) de l'Institut Paris Région, le vélo est plus populaire que la voiture à Paris et en

Ecrit par le 23 juillet 2024

petite couronne. Réalisée entre octobre 2022 et avril 2023 auprès de 3 337 Franciliens âgés de 16 à 80 ans, l'enquête montre en effet que 11% en moyenne des déplacements dans Paris intramuros les jours ouvrés étaient effectués à vélo, contre seulement 4 % en voiture. Le vélo arrivait également en tête pour les trajets effectués entre Paris et la petite couronne : 14%, contre 12% pour la voiture.

Comme le remarque l'enquête, l'usage de la voiture augmente avec la distance à Paris : 17% des déplacements entre Paris et la grande couronne se faisaient ainsi en voiture (contre 77% en transports en commun), mais la voiture était utilisée pour 61% des trajets effectués au sein des quatre départements formant la grande couronne, ceux-ci étant moins bien desservis par les transports publics.

À l'intérieur de Paris, le moyen de transport le plus utilisé reste la marche à pied, qui représentait 53% des trajets effectués dans la ville. Venaient ensuite les transports en commun (30%). L'Institut Paris Région indique également que le principal motif de déplacement chez les Parisiens et les Franciliens reste le travail : environ 34,5 millions de déplacements ont lieu en moyenne les jours ouvrés, 29 millions le samedi, et 19 millions le dimanche.

De Valentine Fourreau pour Statista

Retour au garage pour la voiture autonome

Ecrit par le 23 juillet 2024



[Dans une précédente chronique](#) nous nous réjouissons que face au déferlement du numérique, l'ancienne économie ne soit pas totalement devenue obsolète. Avec l'annonce de l'arrêt de son projet de voiture autonome, Apple donne aujourd'hui un peu d'eau à notre moulin. Oui, l'ancien monde a encore de beaux restes et il peut être aussi notre futur.

N'en déplaise aux supporters invétérés de la modernité et de leurs cohortes d'applications toujours plus immersives, il y a un moment où tout cela questionne. Jusqu'à où ça va aller ? Comme si le temps technologique courrait plus vite que notre propre horloge biologique. Tous ces outils, ces écrans qui devaient être censés nous faciliter la vie nous accaparent en définitive plus qu'ils nous libèrent. Ils nous volent notre temps. Voilà pour les grandes théories déjà maintes fois exprimées ici ou ailleurs. Mais n'empêche, et revenons à notre voiture autonome. Pourquoi les géants du numérique se sont-ils engouffrés dans ce type de projet ?

Le seul endroit où nous pouvons avoir un peu la paix c'est la voiture

En 2023, les français (pour ne prendre que cet exemple) parcouraient 50 km par jour et pour la plupart en voiture. Pendant ce temps, en moyenne 50 minutes, ils ne peuvent être derrière un écran et pour cause. Imaginer tout ce temps perdu où nous pourrions regarder une série sur Netflix, commenter l'actualité sur X, poster les dernières photos de son chat sur Facebook, acheter un tournevis sur Amazon

Ecrit par le 23 juillet 2024

ou télécharger les dernières mises à jour nécessaires au meilleur fonctionnement de toutes ces applications. C'est bête non ? Le seul endroit où nous pouvons avoir un peu la paix c'est la voiture et on voudrait s'y glisser sous couvert d'une sécurité accrue, d'un confort nouveau... Ca sent l'arnaque à plein nez.

En fait, c'est nous qui avons besoin d'être autonome et pas la voiture !
Qu'on se le dise.

Là où elle était autorisée, elle est désormais interdite

Mais patatras, la voiture autonome ne fonctionne pas si bien que cela, surtout quand elle est confrontée à la vraie réalité de la circulation automobile. Trop d'accidents, souvent assez graves. Et je vous fais grâce des problèmes éthiques du genre si la voiture ne peut s'arrêter à temps entre la vieille dame et l'enfant que choisi la machine et qui endosse la responsabilité ? Bref, là où elle était autorisée (plusieurs villes aux USA), elle est désormais interdite. En France, quelques start-up et industriels restent mobilisés, comme l'équipementier Valéo qui propose aujourd'hui aux constructeurs automobiles des aides à la conduite toujours plus élaborées. Mais par ailleurs la firme reconnaît qu'une majorité d'automobilistes déconnectent ces applications toujours plus intrusives. En fait, c'est nous qui avons besoin d'être autonome et pas la voiture ! Qu'on se le dise.

Pour ne pas oublier cet ancien monde où les autos et les motos sentaient encore bon l'huile et l'essence vous pourrez toujours vous rendre au [Avignon Motor Passion qui se tiendra du 22 au 24 mars au parc des expositions](#).

Ecrit par le 23 juillet 2024



Réglementation, motorisation, tarification : l'automobiliste en plein brouillard

Ecrit par le 23 juillet 2024



6 Français sur 10 ne croient pas que la voiture électrique remplacera complètement un jour les voitures thermiques. C'est ce qui ressort d'une nouvelle étude de [l'Observatoire Cetelem](#).

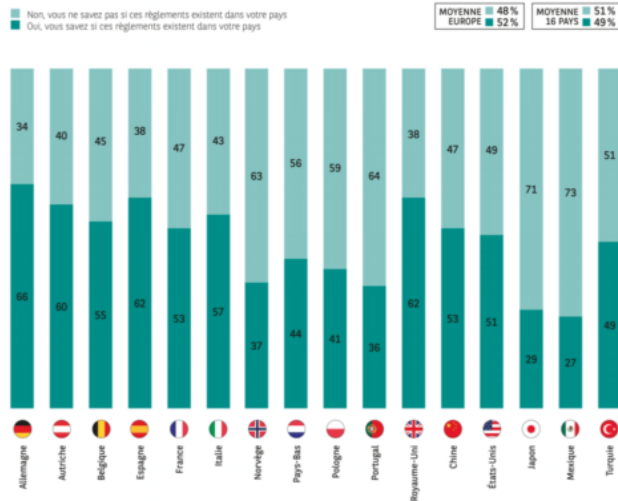
Pendant des années, presque depuis son origine, le secteur automobile s'est développé sans que rien ou presque ne vienne contrarier sa croissance et son succès. Et puis les contraintes, notamment environnementales au sens large du terme, ont pris de l'épaisseur ; l'électricité a été choisie par les pouvoirs publics comme énergie unique pour faire rouler la voiture de demain ; et les crises financière, économique et géopolitique se sont superposées en un rien de temps. Alors que les automobilistes sont en perte de repères, ne savent plus vraiment à quelle marque se vouer, soupèsent la pertinence du passage à l'électricité, l'Observatoire Cetelem de l'Automobile révèle des points de vue contrastés, parfois étonnants, parfois inquiétants mais qui éclairent sur la nécessité de voir se dissiper au plus vite ce brouillard qui pourrait à terme pénaliser tout le monde.

Ecrit par le 23 juillet 2024

VOITURES THERMIQUES : LE FLOU

Dans certains pays, des règlements prévoient l'interdiction de la vente des véhicules thermiques (essence, gazole, hybride) dans 10 à 15 ans pour lutter contre la pollution de l'air. Savez-vous si des règlements de ce type existent dans votre pays ?

A tous. En %.

OBSERVATOIRE
Citoyen

Source : l'Observatoire Citoyen de l'Automobile 2024

AUTO
100%

ZFE et réglementations riment avec confusion et scepticisme

L'inflation, toujours forte dans la plupart des pays, contribue à perturber la perception économique des automobilistes. Ainsi marqués par les récentes hausses des tarifs, plus de trois quarts d'entre eux (76%) s'inquiètent de la hausse des prix des voitures neuves dans les 5 prochaines années et ils sont 4 sur 10 à juger que la hausse possible du coût de l'énergie est un frein à l'achat.

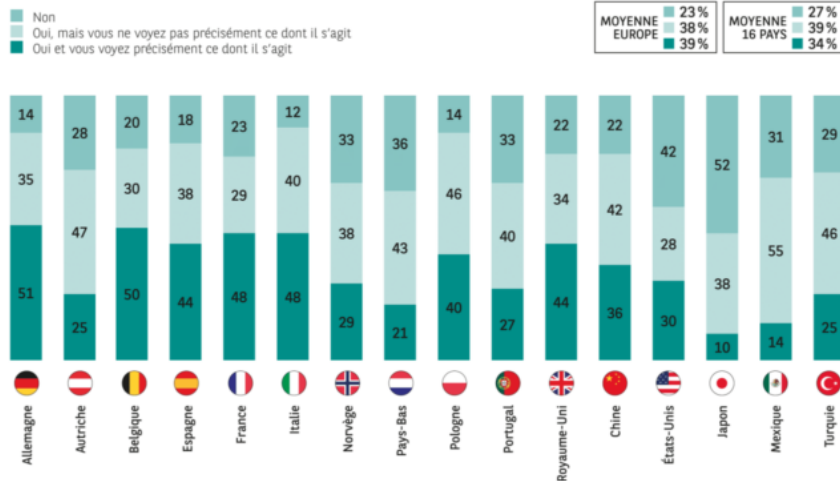
Concernant les Zones à faibles émissions (ZFE), si plus de 7 personnes sur 10 (73%) en connaissent l'existence, seulement un tiers (34%) voit précisément ce dont il s'agit, une part qui est néanmoins plus importante chez les Français (48%). Un flou qui s'accroît lorsqu'il s'agit de se projeter dans le futur puisque près d'un automobiliste sur 2 (48%) ne sait pas si des ZFE seront mises en place dans son pays

Ecrit par le 23 juillet 2024

LES ZFE PEU CONNUES

Connaissez-vous l'existence de ce type de réglementation dans le monde (ZFE) ?

À tous. En %.



Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2024.

OBSERVATOIRE Cetelem



AUTO 100%

Si 66% des personnes interrogées pensent que les ZFE sont une bonne mesure, dans les pays où elles sont implantées, comme la France et la Belgique, elles y comptent 50% de réfractaires. En outre, selon 8 personnes sur 10, cette mesure est jugée comme injuste pour les ménages aux faibles revenus qui ne seront pas en mesure de remplacer leur véhicule. Enfin, près de 6 personnes sur 10 (57%) poussent le raisonnement à son extrême en estimant que les ZFE sont irréalistes et espèrent qu'elles ne verront jamais le jour. L'esprit contestataire (et réfractaire) français reste vivace puisqu'un sur 2 persistera à circuler dans les ZFE au volant de son véhicule banni, un esprit de révolte également partagé par les Allemands.

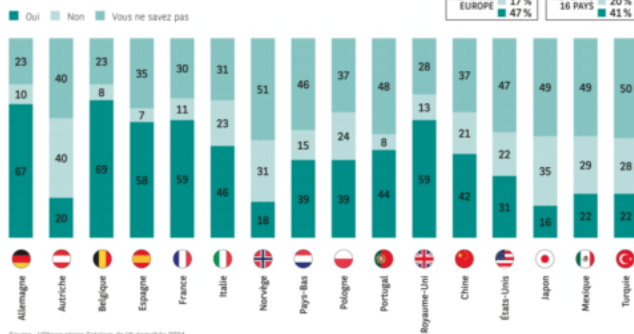
La confusion, associée au scepticisme, règne donc au sujet des ZFE. Il en est de même, voire davantage, à propos des réglementations concernant les motorisations. En effet, seulement la moitié des consommateurs (49%) est au courant de l'interdiction de la vente des véhicules thermiques (essence, gazole, hybride) dans 10 à 15 ans pour lutter contre la pollution de l'air.

Ecrit par le 23 juillet 2024

LES ZFE : INJUSTES POUR 82% DES EUROPÉENS

Selon vous, y a-t-il actuellement des zones de ce type (ZFE) dans votre pays ?

À tous. En %

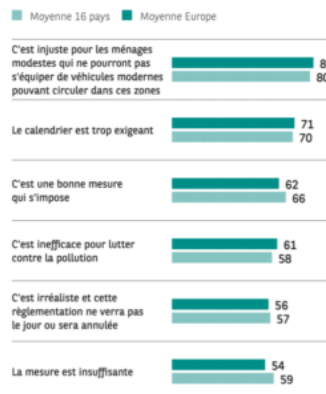


Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2024

OBSERVATOIRE
Cetelem

Etes-vous d'accord ou non avec chacune des affirmations suivantes concernant ces zones de restriction mises en place pour améliorer la qualité de l'air (ZFE) ?

Part des répondants ayant répondu « Tout à fait d'accord » et « Plutôt d'accord ». En %.



Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2024



AUTO
100%

Comme pour les ZFE, la principale critique porte sur une injustice non pas collective, mais associée à l'individu ou à la sphère familiale avec près de 8 personnes sur 10 (78%) qui soulignent que les ménages seraient les premiers pénalisés en ne pouvant pas revendre leur véhicule thermique avec comme conséquence l'impossibilité de se déplacer. C'est à nouveau en France (85%), mais aussi en Belgique (83%), que cette injustice est la plus fortement ressentie.

Alors que les mesures les plus coercitives, au moins en Europe, ne se profilent pas avant 2035, 7 automobilistes sur 10 estiment cependant que le calendrier de leur mise en œuvre est trop resserré. Français (75%) et Belges (74%) vilipendent ce manque de temps, rejoints par les Espagnols (72%). Dans un même élan, ils sont 6 sur 10 (61%) à pointer l'irréalisme de cette réglementation qui ne devrait pas voir le jour ou qui devrait être annulée selon eux, ainsi que leur inefficacité pour lutter contre la pollution (57%). Néanmoins, plus de 6 personnes sur 10 (63%) pensent que c'est une bonne mesure, la moitié d'entre eux affirment même qu'elle est insuffisante (55%).

La voiture électrique joue les premiers rôles...mais pose question

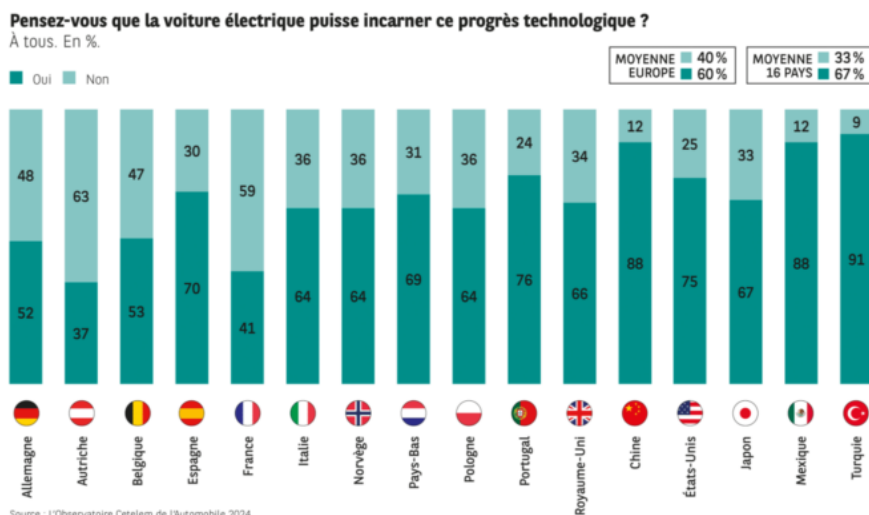
Malgré un contexte économique tendu et le durcissement des réglementations, majoritairement, un monde sans voiture n'est pas envisagé. Seulement 1 personne sur 5 (20%) estime que demain sa place sera moins importante qu'aujourd'hui, des opinions exprimées surtout en Europe (22%), et particulièrement en France (29%).

72% des Français pensent que le progrès technologique fera émerger une voiture plus vertueuse, mais seuls 4 d'entre eux sur 10 (41% contre 67% au niveau monde) voient dans le véhicule électrique son

Ecrit par le 23 juillet 2024

incarnation et qui, à terme, va complètement remplacer la voiture thermique (38% contre 54% dans le monde).

VOITURE ÉLECTRIQUE : L'OMBRE D'UN DOUTE



Pour la première fois, les véhicules électriques arrivent en tête des intentions d'achat. Ainsi, ceux qui souhaitent acheter une voiture sont plus d'un sur 3 (32%) à envisager de choisir une motorisation électrique. En ajoutant à ce chiffre celui des acheteurs déclaratifs de voitures hybrides, rechargeables (25%) ou non (16%), il s'agit d'une vraie bascule du marché. A noter que la France est le pays avec la Belgique, l'Autriche, et la Pologne où les intentions d'achat d'un véhicule électrique sont les moins affirmées (aux alentours de 20%). Comme toujours, le blocage est d'abord économique : pour près de la moitié des personnes interrogées (48%), le prix d'un véhicule électrique est trop élevé, avec surtout les Néerlandais (62%) et les Français (53%) pour le souligner. Viennent ensuite les craintes de rencontrer des difficultés pour recharger son véhicule (36%), et que l'autonomie de celui-ci soit trop limitée par rapport à leurs besoins (31%), cette préoccupation est particulièrement importante chez les Français (42%).

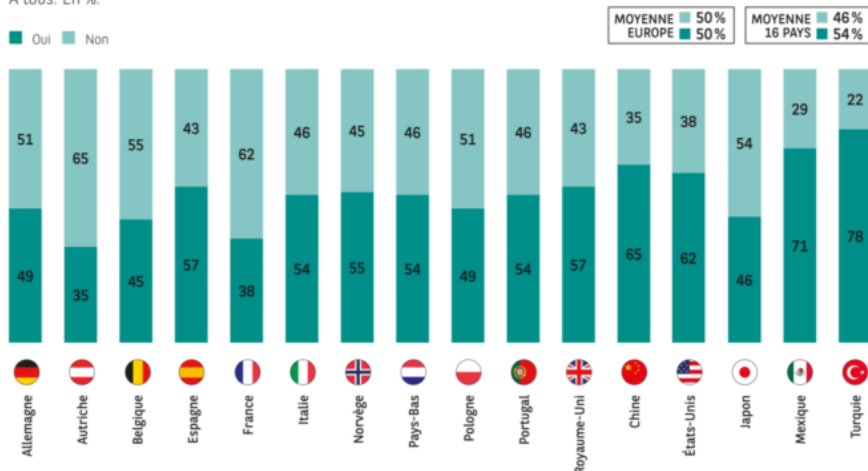
La problématique du coût ne se limite pas au seul achat, mais s'étend aussi à l'usage du véhicule électrique. Confrontés à l'augmentation récente, et potentiellement future, du prix de l'électricité, les automobilistes s'interrogent. Les trois quarts d'entre eux (74%, et 77% des Français) voient dans cette perspective un usage plus coûteux que celui d'un véhicule doté d'une motorisation traditionnelle. Plus encore que la prééminence programmée du véhicule électrique, les automobilistes remettent en cause son utilisation en raison d'une production énergétique qu'ils prévoient insuffisante. Sans doute sous

Ecrit par le 23 juillet 2024

l'influence évidente de la crise énergétique liée à la guerre en Ukraine, plus de 6 Européens sur 10 (62%) et plus de 7 Français sur 10 (71%) affichent ce point de vue.

VOITURE ÉLECTRIQUE : L'OMBRE D'UN DOUTE

Pensez-vous que la voiture électrique va à terme complètement remplacer la voiture thermique ?
À tous. En %.



Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2024.



Pour passer du thermique à l'électrique, 8 personnes interrogées sur 10 (79%) jugent indispensable le versement d'aides par les pouvoirs publics. Or, un peu plus de la moitié des automobilistes (54%) ne savent pas s'il en existe dans leur pays et ils sont plus de 7 sur 10 (72%) à les trouver trop confuses. Français (80%) et Polonais (79%) sont les plus nombreux à dénoncer cette complexité souvent d'ordre administratif.

Véhicule électrique : la Chine contre le reste du monde

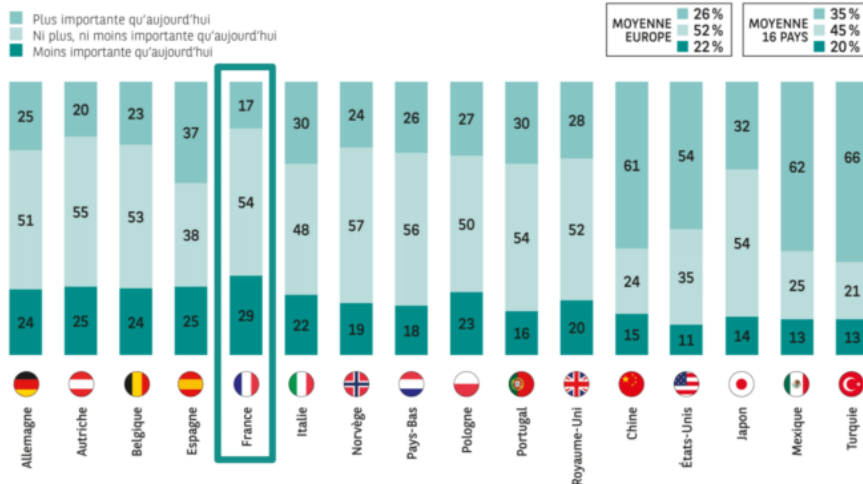
Avec plus de 20 marques qui ont vu le jour en un peu plus de 20 ans, le marché chinois et de ses marques connaissent une croissance exponentielle. Pourtant, il souffre d'un déficit d'image. En effet, un peu moins d'1 sondé sur 2 et moins de 4 Français sur 10 (39%) ont une opinion favorable des marques du premier pays constructeur mondial. A l'opposé avec 90% des personnes interrogées qui en ont une bonne opinion, les marques européennes jouissent d'une cote impressionnante, eu égard notamment à leur antériorité sur l'ensemble des marchés.

Ecrit par le 23 juillet 2024

LA FRANCE SE DISTINGUE

D'après vous dans cinq ans, quelle sera la place de la voiture dans votre pays ?

À tous. En %.



Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2024



A la question de savoir si les automobilistes sont prêts à les acheter, là aussi une préférence est accordée aux marques européennes pour un peu plus de 8 personnes interrogées sur 10. Les marques chinoises continuent de fermer la marche, avec 4 personnes sur 10, et près de 3 Français sur 10 (28%) prêts à acheter un de leurs modèles.

« Cette nouvelle édition de l'Observatoire Cetelem montre que les automobilistes sont dans l'expectative à maints égards, jusqu'à faire preuve de suspicion et de scepticisme. Il appartient à nombre de constructeurs de clarifier leur politique industrielle et commerciale, ainsi que leur communication, afin de ne pas subir définitivement une concurrence qui a souvent un temps d'avance sur la question électrique. De même qu'il revient aux pouvoirs publics d'adopter une ligne claire et stable, sans atermolement, pour faciliter la transition énergétique du monde automobile. » conclut [Flavien Neuvy](#), directeur de l'Observatoire Cetelem.

**Méthodologie : Les analyses économiques et marketing ainsi que les prévisions ont été réalisées en partenariat avec la société d'études et de conseil C-Ways spécialiste du Marketing d'Anticipation. Les terrains de l'enquête consommateurs quantitative ont été conduits par Toluna Harris Interactive du 28 juin au 17 juillet 2023 dans 16 pays : Allemagne, Autriche, Belgique, Chine, Espagne, États-Unis, France, Italie, Japon, Mexique, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Royaume-Uni et Turquie. Au total, 15 000 personnes ont été interrogées en ligne (mode de recueil CAWI). Ces personnes âgées de 18 à 65 ans sont issues d'échantillons nationaux représentatifs de chaque pays. La représentativité de l'échantillon est assurée par la méthode des quotas (sexe, âge). 3 000 interviews ont été réalisées en France et 800 dans chacun des autres pays.*

Des véhicules d'exception exposés ce dimanche



L'association Passion Mécanique organise une rencontre de véhicules d'exception ce dimanche de 9h à 12h sur le parking du Cellier des Princes. L'occasion pour les passionnés de partager leur passion avec d'autres enthousiastes, d'échanger des histoires et des connaissances et de créer des souvenirs.

Dimanche 10 septembre de 9h à 12h sur le parking du Cellier des Princes, 758 route d'Orange, Courthézon. Entrée gratuite.

Ecrit par le 23 juillet 2024

Assurance auto : Avignon parmi les villes les plus chères de France



La récente étude réalisée par la néo-assurance Leocare révèle le classement des villes les moins chères de France en matière d'assurance automobile. Avignon se classe 82° parmi les villes les moins chères.

Le prix de l'assurance auto varie en fonction de plusieurs critères tels que le type de véhicule, l'expérience de conduite, l'âge, le niveau de protection ainsi que la compagnie d'assurances choisit. Cependant, même avec des profils similaires, d'importantes différences subsistent en fonction du lieu de résidence. En comparant 100 villes de France, l'étude réalisée par Leocare a observé des variations de tarifs moyens mensuels pouvant atteindre 45% d'une ville à l'autre.

Parmi le classement des villes les moins chères, Avignon arrive en 82° place avec un prix moyen mensuel de l'assurance de 47,20€. Un classement bas, comme plusieurs villes du sud. En effet, il ressort du classement que les villes où la cotisation d'assurance est la plus chère sont situées en Provence-Alpes-Côte d'Azur et en banlieue parisienne. En PACA, Nice, Antibes et Marseille se classent respectivement en 97° (49,02€), 98° (49,58€) et 99° (56,48€) positions.

Ecrit par le 23 juillet 2024

Prix moyen mensuel de l'assurance automobile dans chaque département © Leocare

Toujours selon ce classement, Montauban se distingue comme la ville où l'assurance automobile est la moins coûteuse (41,77€), suivie de près par La Roche-sur-Yon (41,79€), Niort (42,50€) et Le Mans (42,59€).

Ces écarts de prix s'expliquent principalement par les accidents, vol, catastrophe naturelle, le coût de la main-d'œuvre, qui, selon leur fréquence, augmentent le montant moyen de l'assurance. Partant de ce constat, les grandes agglomérations sont les moins avantageuses. Mécaniquement, les villes densément peuplées, avec une concentration élevée de véhicules, présentent logiquement plus de risques de sinistres.

[Accéder au classement des 100 villes](#)

Méthodologie : Leocare s'est focalisée sur les prix d'assurance auto pratiqués dans les 100 villes métropolitaines les plus peuplées de France. Les tarifs indiqués correspondent au profil d'un conducteur avec au moins 24 mois d'assurance au cours des 36 derniers mois, sans sinistre ni suspension ou annulation de permis, ni de condamnation pour alcoolémie, stupéfiants, délit de fuite ou refus d'obtempérer. Il possède une Peugeot 208 (1.2 PureTech 110 Allure Eat 6 CV, immatriculée en 01/2018) pour un usage strictement privé. La formule choisie est « Tous risques » avec franchises (50 euros pour le Bris de glace et 330 euros pour les dommages tous accident, vol et incendie) et un plafond de 1 million d'euros pour la protection du conducteur.

La préfecture de Vaucluse interdit les démonstrations de tuning et de runing sur Avignon

Ecrit par le 23 juillet 2024



La préfète de Vaucluse vient de prendre un arrêté portant sur l'interdiction de rassemblement des personnes et des véhicules sur la voie publique. Cette décision concerne plus spécifiquement les démonstrations de 'tuning' et de 'runing' sur la voie publique dans une partie de l'agglomération avignonnaise.

Destinée à prévenir les risques d'atteinte à l'ordre, à la tranquillité et à la santé publics, la mesure débute le mercredi 17 mai à 20h pour s'achever le dimanche 21 mai 2023 à 8h

L'interdiction concerne les secteurs de l'agglomération avignonnaise suivants :

□ Au niveau du centre commercial Mistral 7 :

- La Route Nationale 7, route de Marseille, entre le rond-point se trouvant face à la salle de sport Fitness Park (numéro 2680 de la route de Marseille) et le rond-point faisant la jonction avec l'avenue de l'amandier ;
- Avenue de l'Amandier jusqu'à la route de Bel air ;
- Route de Bel air jusqu'à l'avenue des Magnanarelles ;
- avenue des Magnanarelles jusqu'à la salle de sport Fitness Park (numéro 2680 de la route de Marseille) ;

Écrit par le 23 juillet 2024

□ **Autour de la route de Marseille :**

- Avenue de l'Amandier ;
- Avenue de Sainte Catherine ;
- Avenue de la Pinède ;
- Route de l'aérodrome ;
- Chemin des Férons ;
- Chemin de la Croix d'Or ;
- Chemin de la Sourdaïne ;
- Chemin de la Digue ;
- Chemin de la Transhumance ;
- Avenue de la Croix Rouge.

□ **Au niveau de la zone de Courtine :**

- rue Saint Gens ;
- chemin de Ramatuel ;
- rocade Charles de Gaulle ;
- Parkings du centre commercial Carrefour Courtine et des établissements Burger King et Buffalo Grill.

L.G.

Électrique ou thermique ?

Ecrit par le 23 juillet 2024



Il y a quelques temps encore, cette question on ne se la posait même pas. Nous étions tous persuadé que l'avenir de l'automobile était électrique. Forcément. Les émissions de CO2, la fin des énergies fossiles... Mais aujourd'hui, cette conviction vacille quelque peu. Les députés européens viennent de reporter sine die le projet de loi interdisant la commercialisation de voitures thermiques. Sommes-nous sur le point de faire marche arrière ?

Est-ce que le bilan carbone des voitures électriques est meilleur que celui des voitures thermiques ? Pas vraiment affirment les spécialistes. Pourrons-nous produire autant d'électricité que nécessaire pour faire rouler tous nos véhicules ? Encore moins sûr. Le réseau de distribution sera-t-il à la hauteur pour délivrer tous ces mégawatts ? Non, sauf au prix d'importants investissements. Sans parler de la question des métaux rares nécessaire aux batteries (extractions, recyclage...)

Ces derniers temps, le courant passe un peu moins bien pour la voiture électrique.

“Des modèles d'automobiles qui ne servent pas uniquement à transporter d'un point A à un point B”

Ecrit par le 23 juillet 2024

Le 7 mars dernier, le parlement européen devait voter une loi interdisant aux constructeurs automobiles de commercialiser, à partir de 2035, tous types de véhicules équipés de moteur thermique. Ce vote, qui ne devait qu'être une formalité, se heurte, aujourd'hui, à la fronde de 4 pays qui en s'abstenant bloquent la décision. Outre la Pologne et la Bulgarie, on notera que les deux autres pays : l'Allemagne et l'Italie, sont deux nations qui ont en commun la particularité de construire des modèles d'automobiles qui ne servent pas uniquement à transporter d'un point A à un point B.

Ferrari, Lamborghini et Maserati pour l'Italie. Porsche, Audi, BMW et Mercedes pour l'Allemagne. Le poids économique de cette industrie, et en particulier en Allemagne, n'est certainement pas étranger à « la prudence » exprimée par leurs gouvernants. En effet, avec le passage au tout électrique il y a un risque certain que ces constructeurs ne conservent plus les positions qui sont les leurs aujourd'hui, et qu'ils ont chèrement acquises. La plus puissante des Tesla a des performances moteur comparables à celles de biens des super-cars italiennes ou allemandes !

“On néglige peut-être un peu trop l'hydrogène ou les carburants de synthèse“

Bien des avis éclairés affirment que le moteur thermique n'est pas mort, mais ce sera sans énergies fossiles polluantes. En effet, on néglige peut-être un peu trop l'hydrogène ou les carburants de synthèse. Porsche (tiens tiens) a annoncé en décembre dernier l'ouverture de son usine de production de carburant synthétique totalement neutre en carbone. Ce nouveau carburant baptisé e-Fuel est créé en utilisant de l'hydrogène et du dioxyde de carbone déjà présent dans l'atmosphère. L'hydrogène, non naturelle, est produite à partir d'électrolyse de l'eau utilisant l'électricité provenant d'éoliennes. Quant aux émissions de CO2 des moteurs, elles sont réduites de 85%. In fine, le bilan carbone est bien meilleur que pour la voiture électrique. Et il n'est pas nécessaire de changer son véhicule. Bon, il faut du vent et de l'eau...

Au-delà de ce débat et sans vouloir apparaître comme un vieux con, je me méfie aujourd'hui de ce qui nous ait présenté comme étant le progrès, nécessaire et inéluctable. Juste un exemple comme cela pris au hasard : l'intrusion et la généralisation du numérique partout dans notre vie n'ont pas fait la démonstration que nous y avons gagné en liberté ou que le monde aillait mieux, alors que c'était quand même un peu la promesse. Je vous laisse juge.

Le permis de conduire fête ses 100 ans

Ecrit par le 23 juillet 2024



Premier examen de France et symbole du passage à l'âge l'adulte, le fameux papier rose célèbre ses 100 ans.

La dénomination « permis de conduire » naît le 31 décembre 1922, il y a 100 ans exactement. Le permis succède alors au certificat de capacité, instauré pour circuler en véhicule à moteur à Paris puis sur l'ensemble du territoire.

Depuis, si son appellation n'a pas changé, son apparence comme l'étendue des connaissances qu'il sanctionne ont en revanche bien évolué en un siècle. Le fameux papier rose à trois volets a laissé place à un format plus petit, rigide, commun à tous les pays de l'Union Européenne. Le contenu, lui, s'est considérablement enrichi pour accompagner la codification toujours plus précise de la route, l'évolution des mobilités, des comportements des conducteurs, des caractéristiques des véhicules et des

Écrit par le 23 juillet 2024

infrastructures.

Le permis se décline à présent en différentes catégories en fonction des types de véhicule, prend en compte la spécificité des conducteurs novices, intègre de nouveaux modes d'apprentissage et inclut dans son enseignement l'attention à porter aux autres usagers à commencer par les plus vulnérables.

En un siècle, le permis de conduire a su épouser la mutation d'une société de plus en plus sensible au caractère inacceptable de la mortalité routière. En témoigne sa transformation en un permis à points, le 1^{er} juillet 1992, pour responsabiliser les conducteurs, afin qu'ils évitent l'infraction et sa récurrence.

En 2021, 82,9% des conducteurs disposaient de 11 ou 12 points, preuve d'une adoption massive d'une conduite responsable.

J.R

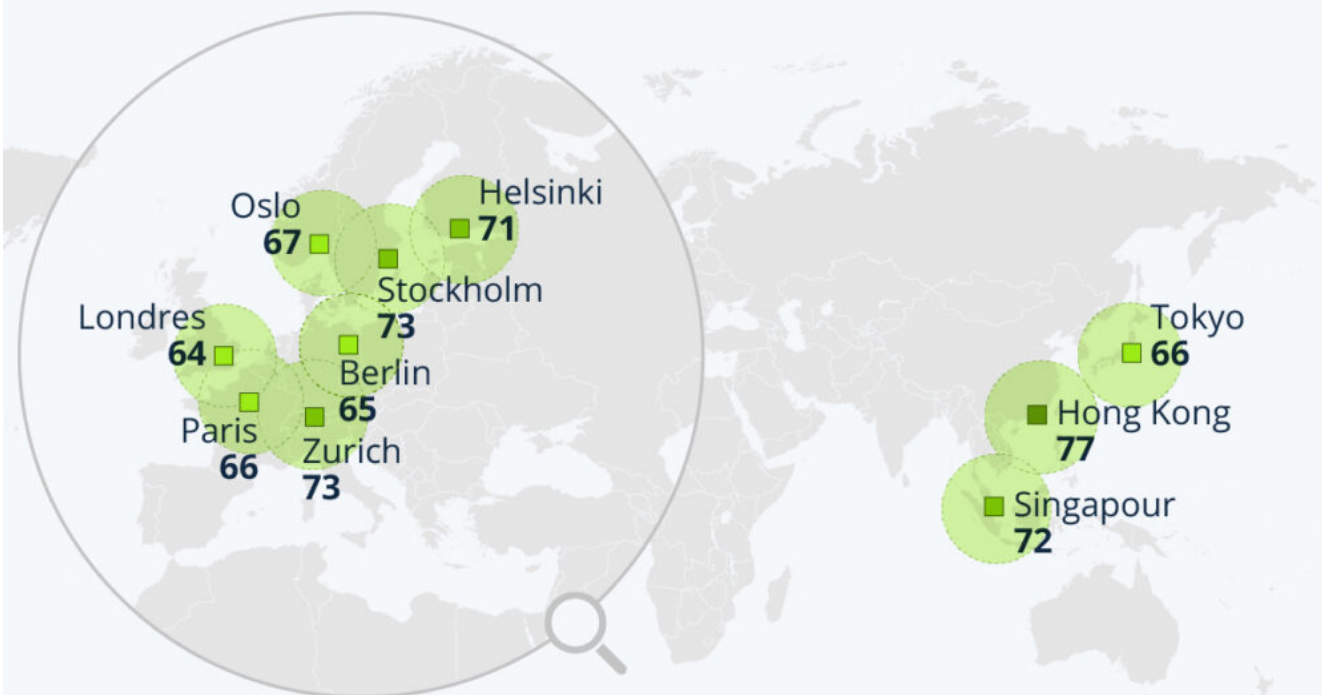
Les grandes villes où l'on circule le mieux sans voiture

Ecrit par le 23 juillet 2024

Les villes où l'on circule le mieux sans voiture



Grandes villes avec les meilleurs transports publics selon l'indice "Urban Mobility Readiness Index" en 2022 *



* Score de 100 = meilleure performance. Indice basé sur : infrastructures, impact social, attractivité, efficacité et innovation du réseau. 60 villes étudiées.

Source : Urban Mobility Readiness Index 2022 Report via Oliver Wyman Forum




Le transport public est le moyen le plus efficace et le plus durable de véhiculer de grands groupes de personnes en milieu urbain, comme le rapporte l'étude « [Urban Mobility Readiness Index 2022](#) » du cabinet de conseil Oliver Wyman. Comme les [prévisions](#) indiquent que près de 70 % de la population mondiale vivra dans des villes en 2050, il est d'autant plus important que les métropoles conçoivent leurs systèmes de transport public en conséquence.

Ecrit par le 23 juillet 2024

L'étude a examiné les [transports publics](#) de 60 grandes villes de la planète et les a classées en fonction de leur performance dans les domaines suivants : infrastructures, impact social, attractivité, efficacité et innovation du réseau. Hong Kong est en tête du classement en 2022 avec un score de 77 sur 100. Son réseau de transport à prix abordable dispose notamment d'infrastructures ferroviaires modernes et d'une forte densité de stations. Zurich arrive en deuxième position avec un score de 73. Selon le rapport, le système de transport multimodal de la ville suisse est particulièrement efficace, abordable et facile d'accès. Hormis le leader Hong Kong, la majorité des meilleurs systèmes de transport public du monde se trouve en Europe, comme le montre la carte ci-dessus.

[Paris](#) se classe en huitième position avec un score de 66, à égalité avec Tokyo. Et la capitale française pourrait gagner des points dans les années à venir : après la validation des études de faisabilité en février 2022, la commune de Créteil prévoit de construire le premier téléphérique urbain d'[île de France](#). Baptisé « Câble 1 », ce projet de télécabines comptera cinq stations le long d'un parcours de 4,5 kilomètres et devrait être mis en service en 2025. La ville a opté pour le transport aérien par câble, car les options terrestres traditionnelles auraient été trop complexes et coûteuses. La ligne présente l'avantage supplémentaire de ne pas contribuer à la pollution atmosphérique.

Claire Villiers pour [Statista](#).