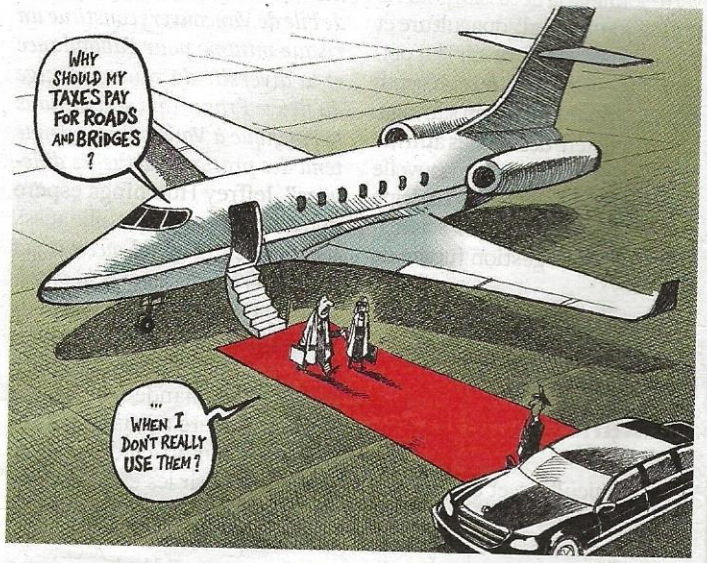
Climat : le retour de la lutte des classes

Inégalités. L'urgence climatique opposait jusqu'ici les pays entre eux. Elle exacerbe désormais les différences entre les individus riches, qui sont les plus pollueurs, et les autres.



—**Financial Times** *Londres*

Alors que les débats entre décideurs politiques ont commencé, à l'approche de la COP26, la conférence des Nations unies sur les changements climatiques prévue en novembre [en Écosse], les principaux clivages au sujet des émissions de gaz à effet de serre opposent des États : les pays riches contre les pays pauvres, les exportateurs d'énergies fossiles contre les importateurs, les plus verts (comme les pays scandinaves) contre les autres (l'Australie, par exemple).

Mais cela ne devrait pas durer. L'évolution de la lutte pour le climat a toutes les chances d'exacerber les conflits au sein même des pays, et plus particulièrement entre les classes sociales. Bref, entre les riches et les autres. À l'échelle mondiale, les plus hauts revenus représentant 1 % de la population sont responsables d'environ 15 % des émissions de CO_2, selon des données de l'ONU. C'est plus de deux fois la part des 50 % les plus pauvres.

Le rapport 2020 des Nations unies sur l'écart entre les besoins et les perspectives en matière de réduction des émissions indique que pour limiter la hausse des températures à 1,5 °C [par rapport aux niveaux préindustriels], conformément à l'accord de Paris adopté en 2015, les 1 % les plus fortunés doivent diviser *"par au moins 30"* leur empreinte carbone d'ici à 2030. Presque toutes les activités des nantis sont fortement émettrices de CO_2 : leurs maisons et leurs voitures sont plus grandes, ils prennent plus souvent l'avion, notamment des jets privés. Manger de la viande pèse aussi dans la balance, ainsi qu'avoir une piscine. Sans oublier les résidences secondaires.

Ceux qui veulent avoir un train de vie extravagant devront en assumer le coût.

Les écologistes dénoncent depuis longtemps les inégalités environnementales et ceux qu'ils appellent *"l'élite des pollueurs"*. Mais jusqu'à présent les

gouvernements se sont abstenus de toute stratégie risquant de susciter des divisions sociales. Ils préfèrent changer le mix énergétique pour toute la population, en réduisant la consommation d'énergies fossiles et en dopant celles qui sont renouvelables. Tout en imposant des contraintes réglementaires à quelques secteurs de l'économie.

Les consommateurs prennent en charge certains coûts, comme les écotaxes sur leurs factures d'électricité, les billets d'avion et les appareils électroménagers. Ils ont aussi été encouragés à réduire leur empreinte carbone par le biais de subventions pour l'achat de véhicules électriques et de panneaux solaires et pour l'isolation de leur logement. Mais cela ne suffit pas.

Taxes carbone. Puisque des objectifs bien plus ambitieux seront annoncés à l'approche de la COP26, les pays vont devoir réduire les émissions plus directement. Des taxes supplémentaires sur le carburant et le gaz de ville sont une solution évidente, mais elles toucheraient les pauvres tout autant que les riches. En outre, pour modifier le comportement des super riches, elles devraient être très lourdes – trop lourdes pour les populations défavorisées.

Il faut ainsi s'attendre à ce que des taxes carbone ciblant les plus riches arrivent sur le devant de la scène politique. Mais ce type de mesure fiscale sera-t-il suffisant ? Pour les plus aisés, aucune taxe imposée dans le cadre d'une consommation normale de CO_2 n'aura d'effet dissuasif. Leur budget peut absorber les surcharges imposées sur les voyages fréquents, les grosses voitures et les factures d'électricité. Les gouvernements devront peut-être envisager d'aller plus loin et restreindre certaines activités. Se déplacer en jet privé, par exemple, ou avoir une piscine privée. Dans la majorité des démocraties, ce type d'initiative sera jugé radical. Les populations acceptent cependant déjà certaines règles, comme les restrictions d'arrosage.

De plus, s'en tenir à la fiscalité risque de créer un monde où les ultrariches – qui peuvent assumer des frais supplémentaires à l'infini – verront leurs avantages s'accentuer d'autant plus. Un tel scénario sera-t-il tenable politiquement dans les démocraties avancées comme les États-Unis, les nations européennes et le Japon ? Ceux qui pensent que rien ne changera jamais devraient se pencher sur les ambitieux engagements climatiques de Joe Biden. Le président américain n'hésite pas non plus à annoncer des augmentations d'impôts pour les plus fortunés.

Que peuvent faire les riches pour se préparer à cette éventualité ? Eh bien, il semble logique de réduire son empreinte carbone de son plein gré, avant l'entrée en vigueur de mesures obligatoires. Investir davantage dans le développement durable ou financer des initiatives écologiques n'est pas suffisant. Il faut désormais réduire la consommation, en particulier les débauches de luxe qui sont très polluantes et donnent lieu à des gros titres gênants dans la presse.

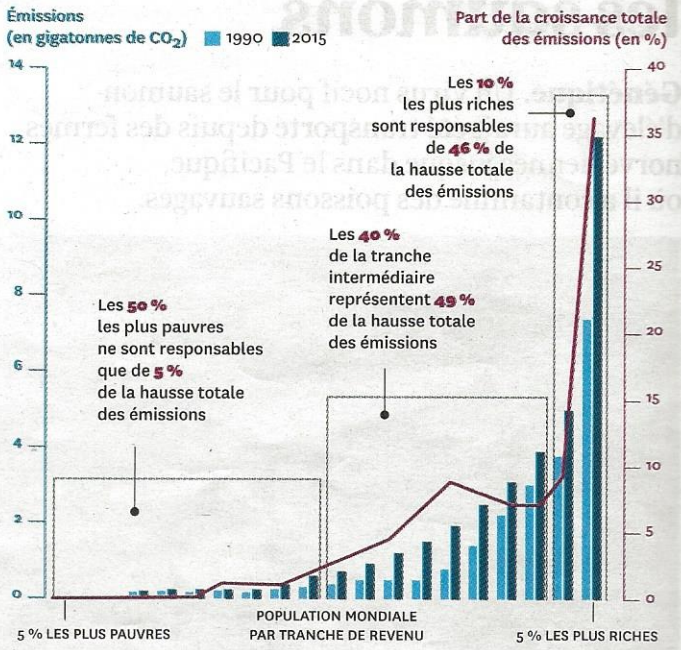
Ceux qui veulent un train de vie extravagant devront en assumer le coût. Mais la pandémie nous a montré que le changement était possible. Ce n'est pas une question d'altruisme mais d'intérêt personnel bien compris.

—Stefan Wagstyl

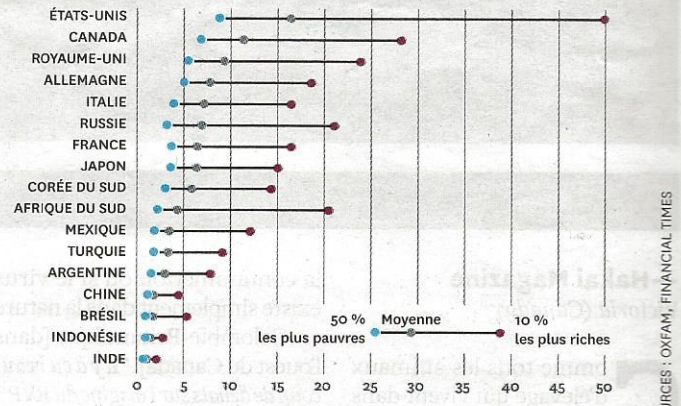
Publié le 21 mai

Les riches polluent plus

Évolution des émissions de CO_2 par tranche de revenu



Émissions liées à la consommation et au mode de vie des ménages (en tonnes de CO_2, par tranche de revenu*)



*Pour les pays du G20 pour lesquels ces informations sont disponibles.

SOURCES : OXFAM, FINANCIAL TIMES

"Pourquoi mes impôts devraient-ils servir à financer des routes et des ponts... que je n'utilise pas?"
Dessin de **Chappatte** *paru dans* **International New York Times,** *Paris.*

LA CHINE SE PRÉPARE À INTÉGRER LE MARCHÉ EUROPÉEN DES VOITURES ÉLECTRIQUES

Trois entreprises chinoises s'apprêtent à pénétrer le marché européen des voitures électriques, le plus grand au monde.

© PAUL BRENNAN/PIXABAY

e succès des fabricants chinois, qui s'explique en partie grâce à de nombreux investisseurs, leur permet d'arriver sur le marché européen voitures électriques. ouvernement chinois celé cette occasion de iner un nouveau secteur ccordant de grosses entions aux tructeurs de véhicules riques. Ils espèrent ire une place parmi oids lourds de cette velle industrie et créer nouvelle concurrence nologique.

constructeurs haut amme, notamment le nnique Jaguar Land Rover constructeur allemand BMW, raient être perdants si les marques oises séduisent certains de leurs riches ts. Jaguar s'est engagé à passer au tout rique d'ici à 2025, et BMW a déclaré le mois dernier que oitié de ses ventes européennes seraient électriques d'ici à 2030.

s principaux concurrents

uto, Nio et Xpeng pourraient devenir les plus grands currents des constructeurs européens. Une autre start-up oise, Faraday Future, a déclaré en janvier qu'elle s'apprêtait égrer le marché des voitures électriques aux États-Unis via fusion avec une société américaine.

Nio, connu sous le nom de Weilai sur son marché domestique, a pour objectif de commencer à vendre des véhicules en Europe dès la fin de l'année. Son usine peut actuellement produire environ 120 000 voitures par an, nettement moins que les près de 500 000 Tesla fabriquées en 2020. Le principal argument de vente de Nio est que ses batteries peuvent être remplacées en quelques minutes par des robots, éliminant ainsi tout obstacle lié à l'autonomie pour les conducteurs de véhicules électriques. Xpeng, évalué à 24 milliards de dollars, a investi massivement dans les logiciels de conduite autonome. L'entreprise chinoise a déjà lancé son SUV G3 en Norvège, premier pays à voir les ventes de voitures électriques dépasser celles des véhicules à moteur thermique.

Les entreprises chinoises sont déjà fortement impliquées dans le boom des voitures électriques grâce à la fabrication de batteries au lithium-ion.
C'est le cas de la société CATL, fournisseur numéro un mondial en batteries de véhicules électriques. CATL possède une usine en Allemagne et a déclaré l'année dernière avoir développé une batterie d'une autonomie de 1 million de kilomètres de conduite et de recharge.

ous les parkings de Madrid seront équipés en bornes de recharge électrique d'ici à 2024

Madrid, tous les parkings non résidentiels de plus de 20 places devront être équipés de points de recharge pour véhicules ectriques en 2024. Ceci est prévu dans la nouvelle ordonnance sur la qualité de l'air et la durabilité. Le texte autorise également police municipale et les agents de mobilité à arrêter et inspecter les véhicules qu'ils soupçonnent plus polluants que la normale et, cas de récidive, à les immobiliser et à infliger une amende pouvant atteindre 1500 euros.

LE ROYAUME-UNI INTERDIT LA VENTE DE NOUVEAUX VÉHICULES THERMIQUES À PARTIR DE 2030

Exit les voitures thermiques dès 2030. Le Royaume-Uni force le pas vers l'adoption de la voiture électrique dans le cadre de sa « révolution industrielle verte ».

Le Royaume-Uni cessera de vendre de nouveaux véhicules diesel et à essence à partir de 2030. Dans le cadre des plans annoncés par le Premier ministre, Boris Johnson, l'interdiction est avancée de 2040 à 2030. Cette décision fait partie de ce que le Premier ministre britannique appelle une « révolution industrielle verte », pour lutter contre le changement climatique et créer 250 000 emplois dans des industries telles que l'énergie nucléaire.

En matière de financement, 1,3 milliard de livres sterling (environ 1,5 milliard d'euros) seront consacrés à l'amélioration de l'infrastructure de recharge des véhicules électriques, tandis que 582 millions seront mis de côté pour des subventions visant à réduire le coût des véhicules électriques et à encourager leur adoption. En outre, près de 500 millions de livres sterling (environ 580 millions d'euros) seront dépensés au cours des quatre prochaines années pour le développement et la production à grande échelle de batteries de véhicules électriques.

Deuxième marché européen

Le Royaume-Uni a dépassé la France pour devenir le deuxième marché européen des voitures électriques au premier trimestre de 2021. Environ 31800 voitures électriques à batterie ont été vendues au Royaume-Uni au cours des trois premiers mois de l'année, contre 30500 en France. Les ventes ont augmenté rapidement depuis le début de l'année 2020 outre-Manche, en partie à cause des nouvelles règles sur les émissions, qui obligent les fabricants à payer de lourdes amendes si la production moyenne de dioxyde de carbone de leurs produits ne diminue pas.

L'élimination progressive des nouveaux véhicules à essence et diesel d'ici à 2030 est une étape majeure, mais ne suffira pas, selon les experts. L'important est de réduire l'utilisation de la voiture dans son ensemble, ce qui oblige à investir massivement dans les transports publics durables, notamment les services de train et de bus, et à créer de nouvelles subventions pour le vélo et la marche.

QUIZ
Prêt à passer à l'électrique ?

1 Combien de bornes de recharge électrique publiques existe-t-il en France (en février 2021) ?
a) 120 000
b) 53 000
c) 31 000

2 Combien de temps faut-il pour recharger une batterie sur une borne rapide ?
a) Environ 1 heure
b) Environ 5 minutes
c) Environ 40 minutes

3 Quand a été inventée la première voiture électrique ?
a) 1880
b) 1920
c) 1950

4 Quel est le nombre de voitures électriques immatriculées en France en 2019 ?
a) 11 232
b) 42 764
c) 30 022

L'AUTRICHE LANCE SON PREMIER TRAIN À HYDROGÈNE

LE PREMIER TRAIN À HYDROGÈNE AU MONDE, LE CORADIA ILINT, VIENT DE TERMINER TROIS MOIS D'ESSAIS RÉUSSIS SUR LES LIGNES DE CHEMINS DE FER AUTRICHIENS ÖBB.

Déjà expérimenté depuis deux ans en Allemagne, le train à hydrogène achève une phase de tests de trois mois en Autriche sur des lignes régulières de passagers. Les données collectées vont maintenant être analysées pour affiner la technique et améliorer le fonctionnement des lignes circulant dans des zones montagneuses à fort dénivelé.

Au cours des trois derniers mois, le véhicule a emprunté quatre itinéraires dans le sud de la Basse-Autriche, à Vienne et dans l'est de la Styrie. Les essais ferroviaires ont été réalisés sur les itinéraires les plus difficiles et dans les conditions météorologiques les plus complexes. Contrairement aux essais précédents, notamment dans le nord de l'Allemagne et aux Pays-Bas, la particularité en Autriche était la topographie. Le train à hydrogène a dû cette fois faire ses preuves sur des itinéraires exigeants et en partie alpins.

© PIXABAY

MONTER À BORD D'UN TRAIN SILENCIEUX ET À ZÉRO ÉMISSION

Le modèle Coradia iLint est équipé de 160 places assises et circule à une vitesse maximale de 140 km/h avec une autonomie pouvant aller jusqu'à 1000 kilomètres. Conçu spécialement pour les lignes non électrifiées, ce train à zéro émission est peu bruyant et ne rejette que de la vapeur d'eau. Située sur la toiture, une pile à combustible est alimentée par le mélange de l'hydrogène embarqué à bord et de l'oxygène présent dans l'air ambiant. Des batteries stockent l'énergie récupérée pendant le freinage qui est réutilisée dans les phases d'accélération.

L'Autriche est désormais le deuxième pays d'Europe après l'Allemagne à approuver le Coradia iLint comme

En Allemagne, 41 trains régionaux – qui doivent entrer en service à partir de 2022 – ont d'ores et déjà été commandés pour les régions de Hambourg et de Francfort. Le pays a déployé les 14 premiers trains Coradia iLint en septembre 2018 en Basse-Saxe. La région de Hesse a suivi avec 27 autres Coradia iLint. En Italie, la région de Milan a signé un contrat de 160 millions d'euros pour l'achat de six trains régionaux à hydrogène. D'autres pays comme la France et le Royaume-Uni se préparent également à adopter les trains à hydrogène, et les

LE BUS À HYDROGÈNE

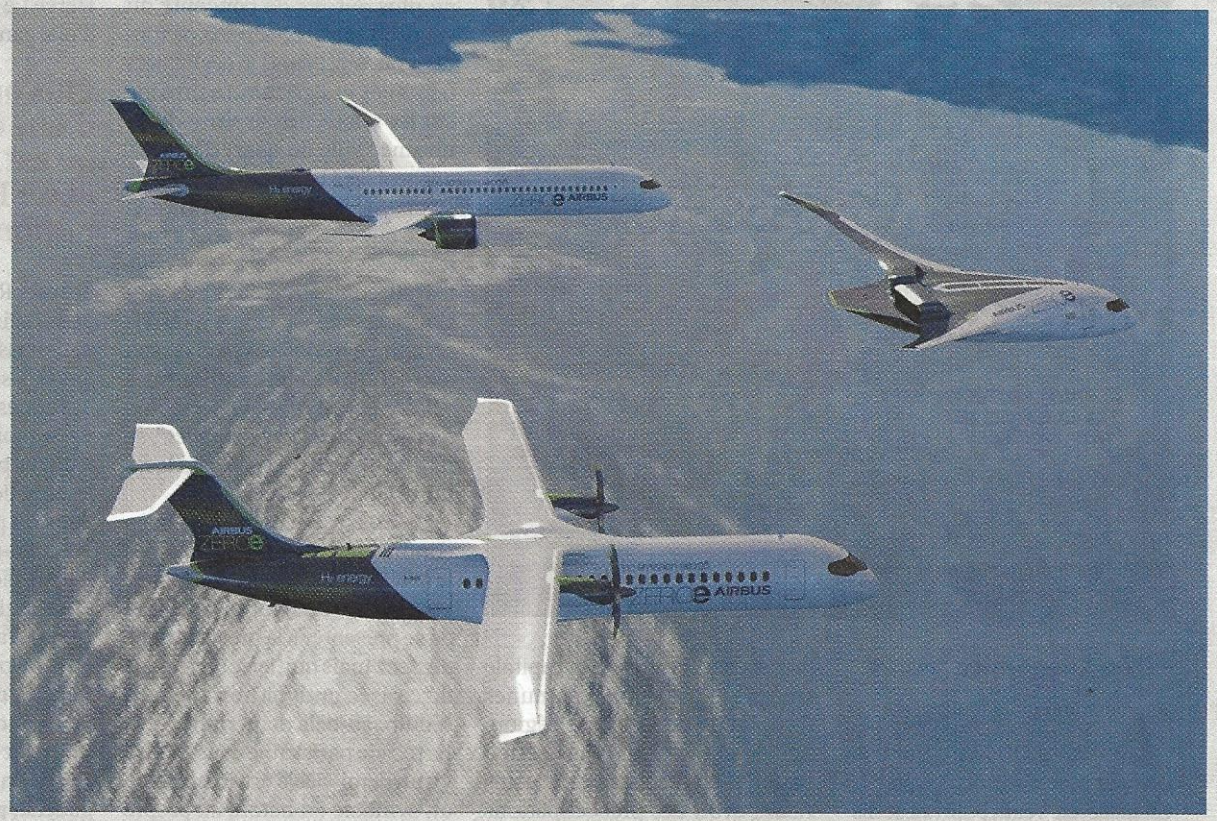
Toyota et la région Ile-de-France testent le bus à hydrogène. Constructeurs et collectivités se mobilisent pour réduire la pollution atmosphérique et les émissions de CO_2. En Île-de-France, la RATP, CaetanoBus et Toyota se sont associés afin d'expérimenter l'utilisation de bus à pile à combustible à hydrogène en conditions réelles. Testé sur la ligne 189 dans le sud de Paris et sa petite couronne, le H2.City Gold embarque la pile à combustible qui équipe déjà la Toyota Mirai. Le véhicule affiche une autonomie de 450 km

BIENTÔT DES AVIONS ZÉRO ÉMISSION PROPULSÉS À L'HYDROGÈNE

LE GÉANT DE L'AÉRONAUTIQUE AIRBUS S'EST ENGAGÉ À FAIRE VOLER DES AVIONS À L'HYDROGÈNE D'ICI À 2035. CETTE ANNONCE INTERVIENT APRÈS LE LANCEMENT DE L'ALLIANCE EUROPÉENNE POUR L'HYDROGÈNE PROPRE PAR LA COMMISSION EUROPÉENNE.

Le projet ZEROe, lancé par Airbus, a pour objectif de présenter plusieurs avions à hydrogène. Le modèle retenu décollera d'ici à 2035. L'avionneur estime que ce nouveau carburant remplacera le kérosène, conduisant à terme à une aviation sans émissions.

En septembre 2020, Airbus a dévoilé trois avions à hydrogène. Le premier, doté d'hélices, est capable de transporter une centaine de passagers sur environ 2000 kilomètres. Le second, un jet, peut transporter 200 passagers deux fois plus loin.
Les deux ressemblent à des avions déjà existants, mais le troisième avion de ZEROe est composé d'ailes mixtes d'aspect futuriste et se démarque de manière frappante des modèles commerciaux d'aujourd'hui.
Le géant de l'aéronautique affirme que cette troisième conception pourrait être capable de transporter plus de passagers sur une plus longue distance que les deux autres. Pour l'instant, peu de détails ont été publiés. Les trois modèles sont des hybrides à hydrogène, ce qui signifie qu'ils sont alimentés par des moteurs qui brûlent de l'hydrogène liquide comme carburant, et génèrent également de l'électricité via des piles à hydrogène.



© CREDIT AIRBUS

PRODUIRE DE L'HYDROGÈNE BON MARCHÉ DEVIENT POSSIBLE

À l'heure actuelle, la majeure partie de la production d'hydrogène à grande échelle repose sur les combustibles fossiles, en particulier le méthane. L'hydrogène vert est, quant à lui, produit en plus petites quantités grâce à un processus appelé électrolyse. Il s'agit de décomposer de l'eau en d'accélérer l'électrolyse grâce à des métaux bon marché et abondants tels que le fer et le nickel. L'autre solution, étudiée par l'avionneur américain Boeing, repose sur le carburant d'aviation durable. Il s'agit d'un mélange élaboré à partir de déchets végétaux, de déchets domestiques recyclés ou d'huile de cuisson usagée, qui est directement utilisé dans les modèles actuels.

La course à l'aviation sans kérosène est lancée entre

QUAND LES TAXIS CIRCULENT À L'HYDROGÈNE

Faire circuler des véhicules qui ne rejettent que de l'eau a longtemps été une idée de science-fiction. Aujourd'hui, c'est une réalité dans laquelle Toyota joue un rôle majeur. Le secteur des taxis en particulier a déjà entamé sa mue. La plus grande flotte de taxis à hydrogène au monde - exploitée par Hype - est entièrement composée de Toyota Mirai et connaît une expansion rapide.

TRANSPORTS

Paris, vive la ville à vélo !

Selon cette auteure du *New York Times* qui vit dans la capitale, le vélo y est désormais roi. Elle-même est devenue une adepte de la petite reine.

—The New York Times
New York

Je considérais jusqu'à présent les gens qui se déplaçaient à vélo dans Paris comme les membres d'une tribu d'intrépides guerriers. C'étaient surtout des hommes en tenue de combat, avec casque, chaîne antivol, brassards et gilet réfléchissants. Les rares voies cyclables de la ville, partagées avec des bus agressifs ou prises en étau entre des files de féroces automobilistes, étaient surnommées les "couloirs de la mort".

Je déteste prendre des risques et j'ai trois enfants. Je vis à Paris depuis dix-sept ans et, jusqu'à cette année, je n'avais jamais enfourché un vélo. Mais depuis peu, quelque chose a changé, qui ne s'explique pas uniquement par la peur d'attraper le Covid dans le métro. Par quelque miracle d'audace urbaine, la capitale est en train de devenir une ville cyclable – même si elle est encore loin d'être un paradis pour les cyclistes.

Certes, d'autres villes, comme Bruxelles et Berlin, ont également fait de gros progrès. Et Paris reste largement à la traîne derrière les vraies capitales européennes du vélo, comme Amsterdam et Copenhague, qui, depuis les années 1970, ne cessent d'améliorer leurs infrastructures pour vélos.

Mais Paris se distingue par la rapidité de sa reconversion. Quand les visiteurs éloignés par la pandémie reviendront enfin, ils découvriront que tout un réseau cyclable sécurisé sillonne désormais la capitale et la relie aux banlieues proches. La rue de Rivoli, cette grande artère qui passe devant le Louvre, a été entièrement interdite aux voitures. Les automobilistes parisiens admettent à présent qu'ils risquent de croiser des vélos, et certains essaient même de ne pas les renverser.

Les automobilistes parisiens admettent à présent qu'ils risquent de croiser des vélos.

Que s'est-il passé ? Comment cette ville où il semblait suicidaire de faire du vélo est-elle devenue un endroit où même des paranos de mon genre se promènent partout en bicyclette ?

Le mérite en revient en grande partie à Anne Hidalgo, maire de la ville depuis 2014. Peu après son élection, le conseil municipal a adopté un "plan vélo" sur cinq ans destiné à créer des pistes entièrement réservées aux cyclistes et séparées de la circulation routière.

Peu à peu, des chantiers ont investi de grands boulevards pendant des mois. Le préfet de police de Paris [de l'époque, Michel Delpuech] s'est insurgé contre ce projet qui n'était à son sens *"pas possible"*. Un lobby pro-vélos de plus en plus puissant dénonçait le retard considérable dans la réalisation du plan vélo, tandis que les défenseurs de la voiture prédisaient pour bientôt *"le Tour de France dans Paris tous les jours"*.

Volonté politique. Le plan d'aménagement a pourtant poursuivi sur sa lancée. *"Il est facile de préparer un projet pour mettre des vélos partout*, observait Jean-Sébastien Catier, président de l'association Paris en selle. *Mais il ne sera réalisé que si le pouvoir politique dit :* 'Oui, très bien, je comprends, mais nous allons le faire de toute façon.'"

Un tournant décisif s'est produit en décembre 2019, lorsqu'une grève nationale des transports en commun a paralysé pendant des mois de nombreuses lignes de bus et de métro. Le plan vélo était loin d'être bouclé, mais il y avait déjà suffisamment de pistes cyclables pour qu'un nombre record de gens se rendent au travail à vélo. Peu après, la municipalité inaugurait des voies cyclables pavées de part et d'autre de l'avenue des Champs-Élysées.

Puis le coronavirus est arrivé et tout le pays a été confiné. La circulation avait pratiquement disparu, et même des gens qui, comme moi, n'y connaissaient rien en urbanisme ont pris conscience de la place considérable que nous avions accordée aux voitures. Ces mêmes rues nous sont alors apparues comme des espaces publics plus propres, plus tranquilles, qui pouvaient accueillir autre chose.

Nous nous sommes aussi rendu compte que la ville est en réalité très petite et, pour l'essentiel, en terrain plat. Paris intra-muros correspond à 7 % de la superficie de Londres et à 13 % de celle de New York. Même les banlieues ne

↙ *Dessin de* **Bénédicte** *paru dans* **24 Heures,** *Lausanne.*

sont pas très loin, moins encore lorsqu'on dispose de vélos électriques. (En 2018, le système de vélos en partage Vélib' a ajouté à son offre des vélos à assistance électrique et étendu son réseau de stations dans les banlieues.)

Tandis que, pour des citoyens comme moi, la ville se révélait sous un jour nouveau, une évidence épidémiologique s'imposait aux élus municipaux : lorsque les Parisiens seraient déconfinés, ils ne pourraient tout bonnement pas retourner s'entasser dans les bus et les rames de métro.

En mai dernier, aux heures de pointe, il y avait dans certaines rues plus de vélos que de voitures.

Ils ont alors organisé des visioconférences hebdomadaires avec des militants et des équipes techniques pour définir le tracé de nouvelles voies cyclables calquées sur le trajet de trois des lignes de métro les plus fréquentées de la ville, afin que les Parisiens puissent rapidement en assimiler les itinéraires. La Région Île-de-France a quant à elle annoncé son soutien financier à un projet d'aménagement de pistes cyclables dans les banlieues baptisé "RER-V", (Réseau express régional vélo), en référence au réseau ferré desservant l'agglomération parisienne.

Pendant le premier confinement et peu après, des ouvriers ont réalisé près de 150 kilomètres de "coronapistes" provisoires dans Paris et ses environs, matérialisées par de simples marquages au sol et des plots jaunes vissés dans la chaussée.

Des voies entièrement réservées aux vélos ont ainsi été déployées en un temps record à l'ouest, vers le quartier d'affaires de la Défense, et au nord, vers la Seine-Saint-Denis, le département le plus pauvre de France.

Les militants qui se battaient depuis des années pour faire adopter leurs projets ont soudain vu apparaître des pistes du jour au lendemain. *"On croyait rêver,* témoigne Stein van Oosteren, porte-parole du collectif Vélo Île-de-France. *En l'espace de dix jours je pense que nous en avons fait plus que nous n'en aurions fait en dix ans."*

Quand, en mai, les Parisiens ont été déconfinés, la peur du virus et les nouveaux itinéraires plus sécurisés ont suscité un nouvel état d'esprit. Le nombre de femmes cyclistes a bondi. Aux heures de pointe, il y avait dans certaines rues plus de vélos que de voitures. Les vélos à assistance électrique permettent d'envisager des déplacements plus longs, si bien que les nouvelles pistes n'étaient plus exclusivement réservées aux bobos parisiens.

J'ai moi-même acheté un vélo et découvert que ce moyen de locomotion était bien plus qu'une simple solution pratique. J'appréciais l'exercice physique, le fait de ne plus être tout le temps derrière un pare-brise, et je me sentais soudain plus en phase avec le "terroir" parisien. Moi qui depuis seize ans me déplaçais en voiture, en métro ou à pied, j'ai découvert le plaisir unique qu'il y avait franchir la Seine à vélo par une journée ensoleillée.

Chantiers. Je n'étais pas la seule. Les défenseurs du vélo engagent les cyclistes à renouer avec les éléments et avec leurs semblables. (*"Vélo est l'anagramme de love"*, fait remarquer Didier Tronchet dans sa nouvelle bande dessinée, *Petit Traité de vélosophie* [éd. Delcourt, 2020].)

Tout n'est pas pour autant poésie. Il reste encore beaucoup de pistes cyclables dangereuses ou inachevées. Je ne laisserai toujours pas mes enfants aller se promener tout seuls à vélo. Je suis néanmoins convaincue que le réseau continuera de s'améliorer. Il est difficile d'atteindre une masse critique de pistes cyclables, mais après cela *"c'est un effet boule de neige"*, souligne M. van Oosteren. *"À partir du moment où leurs électeurs ont enfourché des vélos, les politiques sont plus disposés à créer de nouvelles pistes cyclables, et c'est précisément ce qui est en train de se passer à Paris. À présent, le maillage s'étend de toutes parts."*

Mme Hidalgo a pérennisé les *"coronapistes"* et s'engage à rendre Paris *"100 % cyclable"* avant d'accueillir les Jeux olympiques d'été de 2024 dans le village olympique de Seine-Saint-Denis.

Je suis impatiente d'aller voir ça d'un coup de vélo.

—Pamela Druckerman

Publié le 6 janvier