«Озеленение» Парижа

Текст: Дарья Князева
Фото: Антуан Жиори

Десять архитектурных бюро начнут реализацию проекта «Большого зеленого Парижа» только через год. Тем временем Париж, пока что маленький и далекий от первых мест рейтингов защитников природы, пытается решить экологические проблемы самостоятельно. Мэрия запускает массовый проект электромобилей, кроет крыши домов солнечными батареями и открывает целые экокварталы.

Стоянка муниципальных велосипедов у моста Остерлиц, что недалеко от Бастилии, сегодня — просто ряд крепежных столбиков. Б октябре 20Ю года запустение на велопарковках стало привычным: к и утра весь двухколесный транспорт перекочевывает в деловой центр, а жилые районы остаются без средств передвижения. Этот месяц французские газеты окрестили «красным»: профсоюзы парализовали страну в знак протеста против повышения пенсионного возраста.

***

ЗА КАДРОМ

«Готовить этот репортаж было непросто, — рассказывает ДАРЬЯ КНЯЗЕВА, живущая в Москве и Париже попеременно. — И не потому, что подготовка пришлась одновременно на пик забастовок и школьные каникулы. И не потому, что добиваться интервью у чиновников приходилось неделями. И не потому, что респонденты путались в правилах утилизации пластина. Я все время повила себя на том, что пишу фантастическую историю про чистый и разумный Париж, идеальный город, к которому Москве никогда не приблизиться. Мне же хотелось рассказать про мегаполис, который серьезно занялся собой десять лет назад, и его жителей, которые не всегда довольны новшествами, ведь им приходится менять свои привычки. Про то, как армия равнодушных оказывается побеждена несколькими энтузиастами. И про то, как идеи, кажущиеся невыполнимыми, становятся частью повседневности».

***

В дни общенациональных забастовок (которые во Франции не редкость) муниципальные велосипеды становятся единственным доступным общественным транспортом: бастуют водители автобусов, машинисты метрополитена, работники бензоколонок. Парижане, которым не повезло работать вдоль ветки метро номер 14, где поездами управляет компьютер, мечутся между велосипедными стоянками в поисках свободного седла. Надежда найти его убывает с каждой минутой. Представители творческих профессий, чей рабочий день начинается после одиннадцати, оказываются в весьма невыгодном положении. «У меня через полчаса показ портфолио на другом конце города, это шанс выиграть тендер на рекламу новой марки духов... Но черт подери, куда делись все велосипеды?!»— недоумевает 35 летний дизайнер Жером Мориско, нервно тыча пальцем в экран своего айфона: туда загружено приложение «Велиб», позволяющее найти ближайшую велопарковку. Это популярнейшее приложение для айфона в Париже.

«Велие» - самая успешная инициатива мэрии Парижа по улучшению экологической ситуации в городе. Ее суть в том, что для коротких переездов горожане арендуют муниципальные велосипеды. Новый вид общественного транспорта появился три года назад и за считанные месяцы переманил к себе не только студентов и завсегдатаев метро и автобусов, но и состоятельных буржуа.

Сегодня по всему Парижу открыто 1400 стоянок, на которых можно взять напрокат один из 20000 велосипедов. Парижане оформляют годовые абонементы на

пользование «Велибом» за 29 евро. Вырученных денег на покрытие расходов мэрии хватает не всегда - в 2009 году пришлось выделять дополнительные средства на ремонт велосипедов, открытие новых велопарковок в пригородах и расширение клиентской службы. «Сейчас в нашей базе 165 тысяч годовых абонементов. Пика этот показатель достиг в 2008 году, сразу после запуска проекта — тогда мы выдали 200 именных карточек, - говорит Дамиан Стеффан, куратор проекта при мэрии. — Когда «Велиб» продемонстрировал, как хорошо наш город приспособлен к двухколесному транспорту, многие парижане купили собственные велосипеды».

Несмотря на то что каждый велосипед используют до 15 раз в день, они всегда в прекрасном состоянии— с отрегулированными тормозами, крепко сидящим седлом и непрокручивающимися педалями. Даже жалко, что кататься бесплатно можно не дольше получаса - каждые следующие 30 минут стоят один евро, затем два и так далее в арифметической прогрессии. Это ограничение существует для того, чтобы граждане не злоупотребляли общественным транспортом, коим является «Велиб». Ведь Париж с его бульварами, парками и велосипедными дорожками так располагает к долгим велопрогулкам.

Надо уточнить - сейчас располагает. Десять лет назад Париж был городом автомобилей: велосипедисты, озираясь по сторонам, ездили только до ближайшего парка; на террасах уличных кафе вонь от выхлопных газов смешивалась с ароматами вина и кофе.

Все изменилось в 2001 году. Новый мэр Парижа Бертран Деланоэ объявил войну автомобилям. За прошедшие годы он сократил количество машин в Париже на четверть.

В команде первого в истории Парижа мэра-социалиста солируют «зеленые». Одна из ключевых фигур - Дэни Бопен, глава департамента окружающей среды. У Бопена работы невпроворот. За девять лет он радикально переделал дорожную сетку Парижа, разлиновал шоссе на «коридоры для такси, автобусов, машин и велосипедов, нашел место для 30 гектаров новых парков и научил парижан сортировать мусор. А со следующего года начнется воплощение в жизнь проекта «Большой Париж», за которым маячат десятки новых транспортно-экологических проблем.

«В пригородах Парижа не продумана сеть общественного транспорта, и жители пригородов используют город как транзитную площадку. Граждане просто вынуждены пользоваться собственными автомобилями, - рассказывает Катрин Уртю, правая рука Дзни Бопена. - Но мы делаем все, чтобы освободить их от этой затратной зависимости».

Успех велосипедного проекта подтолкнул мэрию к еще более амбициозному эксперименту. По примеру французского города Ля-Рошель и немецкого Ульма в столице Франции планируется создать систему массового проката электромобилей. Первые стоянки «Отолиб» должны появиться на улицах уже в июне этого года.

«О ужас, мой экологический след составляет 48 776 квадратных метров в год!»- хватается за голову 30-летний Гийом Рийе. Он только что ответил на вопросы теста на экологичность на городском портале paris.fr и теперь неприятно удивлен результатом. В квартире Гийома, как в квартирах многих его ровесников, установлены энергосберегающие лампочки, он покупает продукты только в экономных «семейных упаковках», хотя живет один, и его железное правило- включать только один электрообогреватель, пусть на улице непривычная для Парижа минусовая температура.

Понятие «экологического следа» ввел в обиход в 1992 году канадский профессор Уильям Риз. Этим термином он обозначил масштаб воздействия отдельного человека на природу, измеряемый в квадратных метрах, необходимых для производства потребляемых им ресурсов и хранения

отходов. Норма «экологического следа» колеблется от 18000 до 20000 квадратных метров на человека.

Тест, заставивший Гийома пересмотреть свою жизнь, разделен на четыре раздела — дом, питание, транспорт и потребление. Некоторые вопросы ставят неподготовленного пользователя в тупик. Например: «Что вы носите дома зимой?» Варианты ответов: футболка, рубашка с длинным рукавом или свитер. Не подозревающий подвоха Гийом выбрал рубашку — и был наказан десятком квадратных метров в итоговом счете. Ведь чем легче одежда, тем теплее в помещении. А мэрия рекомендует прогревать квартиры только до 19 градусов, и то с большими паузами.

«Я-то думал, что мой главный грех — неправильная сортировка мусора, - признается Гийом. - Но судя по тесту, чтобы спать с чистой совестью, я должен отапливать квартиру дровами и полностью отказаться от продуктов в пластиковых упаковках».

Мусор – проблема номер один для всех современных городов. В Париже ее решают с помощью разноцветных контейнеров: баки с зелеными крышками - для отходов, негодных к переработке, с желтыми - для пластика, картона и бумаги, с белыми — для сбора стеклянной тары. Правила сортировки отходов печатают на упаковках продуктов, теме вторсырья посвящены занятия в детских садах и юношеских студиях. Осенью 2010 года на автобусных остановках появились плакаты с гориллой, угрожающе смотрящей на прохожих, и подписью: «Природе не нужна твоя старая электробритва».

Министерство образования Франции пока не внесло экологию в список школьных дисциплин. Однако мэрия Парижа активно поддерживает учителей, желающих развивать школьников в этом предмете. По всему городу открыто больше десятка учреждений-студий, садов экзотических растений, экспериментальных огородов, музеев и лабораторий под открытым небом.

Их цель - сделать науку об окружающей среде максимально понятной и прикладной. Каждый год здесь занимаются тысячи детей, да и взрослые нередко приходят послушать мини-курсы.

В Центре начального экологического образования «Клоде-Блан-Манто» сегодня семинар для директоров детских садов, школ и центров досуга. Класс похож на сарай: учебные пособия, мебель и предметы декора там сделаны из вторсырья. Жтоли Ренье, 34-летняя ведущая семинара, напоминает базовые правила выбрасывания мусора: «Пластиковые бутылки выкидываем в контейнер с желтым верхом!» «Ученицы» — дамы от 30 до 50 лет, наперебой поправляют ее: у кого-то в доме примято споласкивать банки из уважения к рабочим перерабатывающего завода; кто-то не уверен, выбрасывать ли алюминиевую обертку вместе со стаканчиком от йогурта или отдельно.

В Жюли нет однозначных ответов на многие вопросы, кажется, она сама узнает новое из этой беседы. Как видите, правил выброса мусора, экономии энергии и разумного потребления много, знать их все невозможно. Но каждый может выбрать для себя простейшие поступки, которые принесут ощутимую пользу окружающей среде».

Простым экожестам, которые, как гласит плакат на входе, «помогают эгогражданину превратиться в экогражданина», посвящена психоделическая выставка на первом этаже Центра. Здесь есть заставляющая задуматься скульптура из грязных тарелок, подобно лаве вытекающих из раковины. Или перевернутая вверх ногами гостиная с телевизором, передающим помехи. Или спальня с мигающими лампочками. Или панно из рулонов туалетной бумаги, эффект от созерцания которого усиливается звуковым фоном — шумом унитазного слива. Рядом с каждым экспонатом висит плакат с занимательной статистикой и перечнем нехитрых манипуляций, позволяющих в разы сократить потребление воды и энергии. 55-летняя Мария-Нелли Сардо руководит детским садиком и подготовительными курсами к школе в 20-м округе Парижа. «Такие семинары для меня - не просто обязаловка, связанная с моей должностью. Я сама стараюсь соблюдать все эти маленькие правила, помогающие сделать жизнь чище, и хочу научить этому своих юных подопечных», - говорит она, отрываясь от блокнота, куда записывает идеи поделок из использованных лампочек, пластиковых бутылок, коробок и прочего мусора. Именно социальная разобщенность, которую мадам Сардо пытается смягчить, предлагая детям мастерить из вторсырья, - главное препятствие на пути Парижа к вершинам экологических рейтингов. Несмотря на усилия мэрии, Париж, освобожденный от диктата автомобиля и не равнодушный к толщине озонового слоя, пока ограничивается округами, пронумерованными простыми числами — с первого по девятый.

Уже в десятом округе все идеи экологии волнуют жителей заметно меньше. Это видно по замусоренным улицам и батареям бутылок вокруг контейнеров для сбора стекла; по старым машинам, чьи двигатели, судя по запаху бензина, вряд ли дотягивают до нормы Евро-3, и большому количеству велибов, грустно мигающих красными лампочками на стоянке в ожидании ремонтников.

Но в то же время эти округа становятся площадками для многообещающих экологических экспериментов. В 18-м открылся магазин, где по низким ценам продают бытовую технику, выброшенную горожанами и починенную умельцами городской службы. В 20-м округе скоро появится экоквартал, где крыши домов будут устланы солнечными батареями, а на стенах разобьют вертикальные сады. На Монмартре (18-й округ) проходит испытание небольшая ветряная станция: при удачном исходе ока будет подавать электричество соседним микрорайонам. 280 зданий в 13-м округе участвуют в эксперименте по «установлению температурного баланса» — мэрия проверяет эффективность нового алгоритма отопления и одновременно оплачивает часть счетов жильцов за электричество.

Единственный экологический эксперимент, который с энтузиазмом восприняли и центр, и окраины,— «Велиб». Его успех объясняется еще и тем, что велосипед сочетает в себе независимость передвижения с возможностью ездить в подвыпившем состоянии. В Париже, где вечерние ритуалы начинаются с аперитива, это огромное конкурентное преимущество.

Источник: GEO.-2011.-№2.-С.102-109.