



Le vélo, un mode de transport et un loisir

Forum Vert Sauverny et Versonnex

3 mai 2021

Florian, Jean-François



VELORUTION

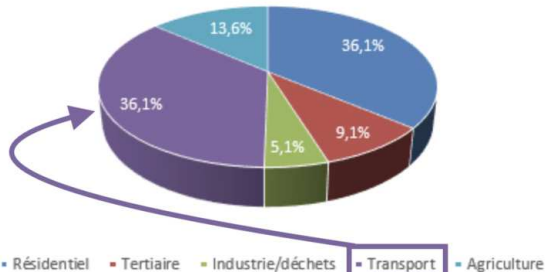


PAYS DE GEX

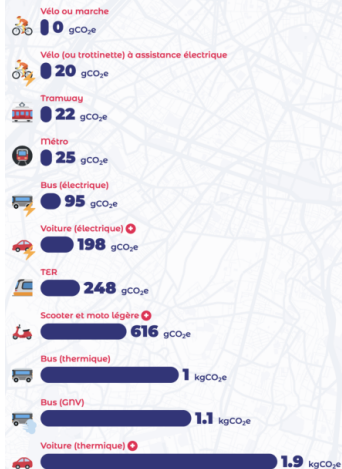


- Emissions de Gaz à Effet de Serre (GES) dans le Pays de Gex en 2013 (PLUiH)

RÉPARTITION DES ÉMISSIONS DE GES PAR SECTEUR

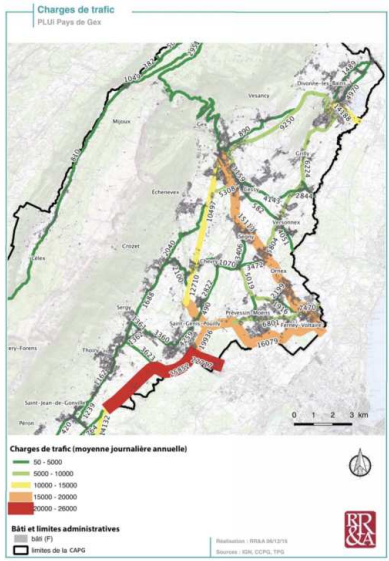


Quand je parcours **10** km j'emets

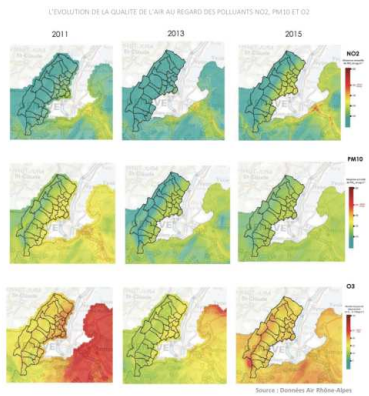


<https://monimpacttransport.fr> (ADEME)

- **Trafic routier dans le Pays de Gex (PLUiH)**



- **Pollution de l'air dans le Pays de Gex (PLUiH)**



→ Voir aussi : <https://www.atmo-auvergnerhonealpes.fr>

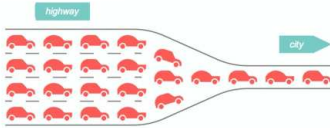
→ Application <https://air2g2.app>

● Le goulot de bouteille

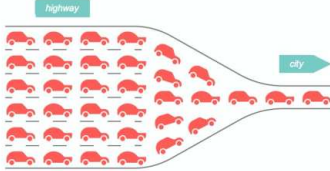
- **Capacité en personnes par heure**, pour une voie de 3.5m de largeur

The Bottleneck

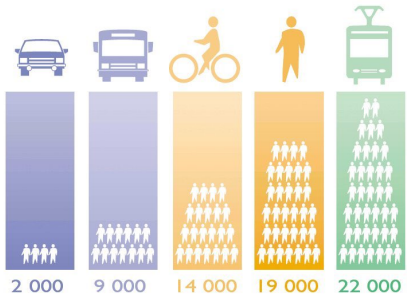
If this is your problem...



...then this isn't your solution



Person Capacity per Lane-Equivalent



Number of people crossing a 3.5-meter-wide space in an urban environment during a one-hour period.

Source: *Ticket to the future: 3 Stops to Sustainable Mobility*. UITP, International Association of Public Transport, Brussels, 2003, based on Botma & Pependrecht, *Traffic operation of bicycle traffic*, TU Delft, 1991.

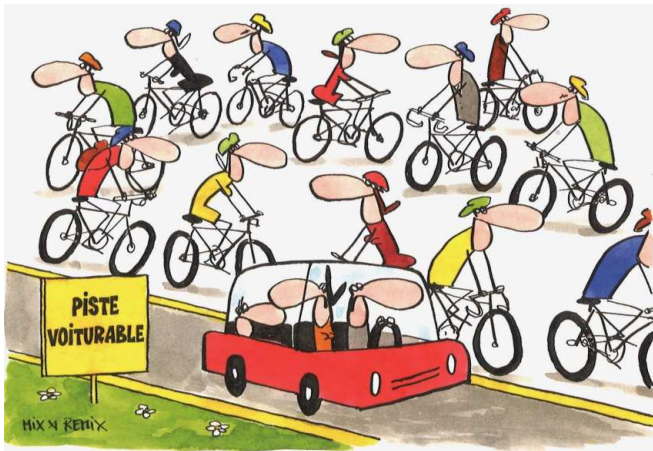
Brac: Cees van de Brink, *De Kracht van Utrecht*, bewerking door De Correspondent

Aménagements cyclables en Pays de Gex

- Voies vertes
- Bandes cyclables
- Chemins ruraux
- Accotements cyclables
- Doubles sens cyclables
- Écluses perméables pour les vélos
- Zones de rencontre
- Voies de bus
- Sas vélo

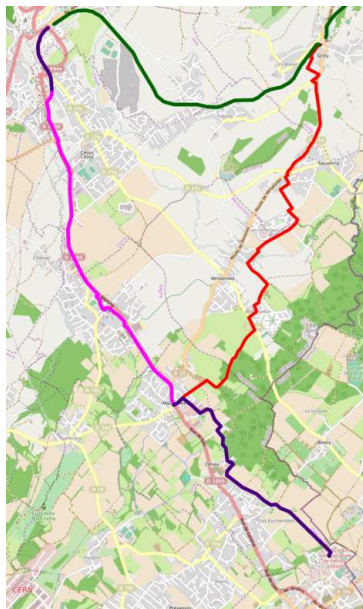


Le futur ??



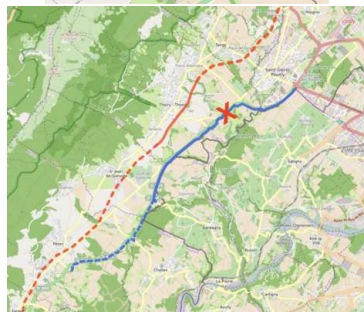
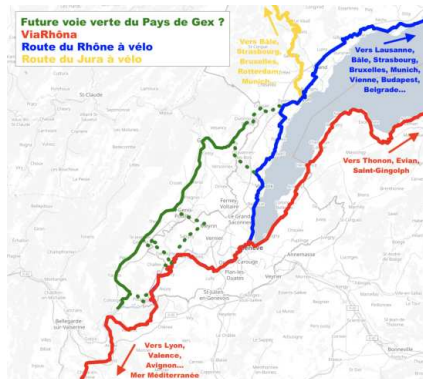
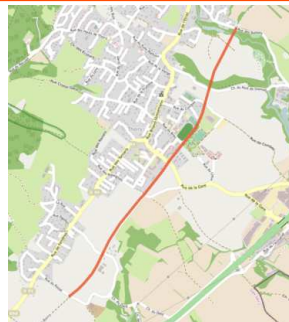
Pour la partie Nord du Pays de Gex

- Liaison Maconnex - Grilly :
Tracé du 5 mars 2020 (voir DREAL [ici](#))
Début des travaux 2022 ?
- Liaison Gex - Ferney :
Tracé du 21 décembre 2017 (voir DREAL [ici](#))
Début des travaux fin 2022 / 2023 ?
- Carte uMap [ici](https://bit.ly/3ucRBMf) : <https://bit.ly/3ucRBMf>

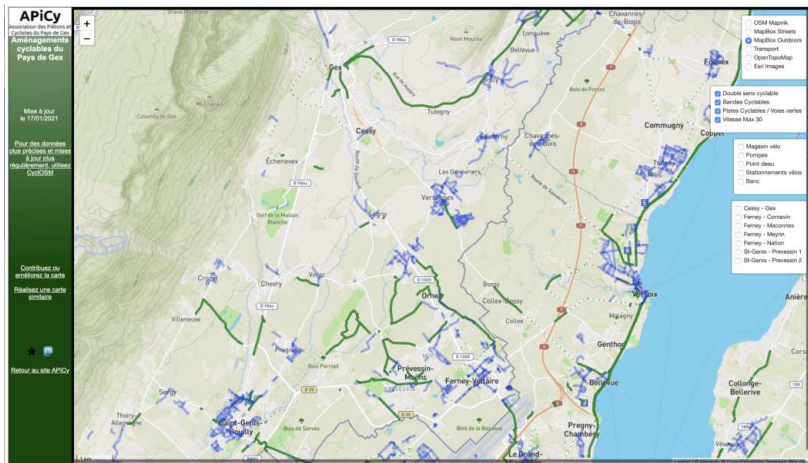


Pour la partie Sud du Pays de Gex

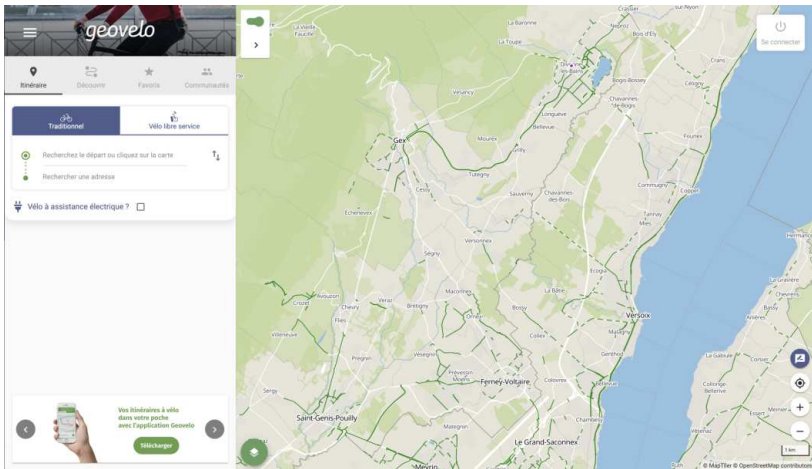
- **Thoiry:** Conversion de l'ancienne voie ferrée en voie verte entre rue du Poizat et rue des Battoirs
Début 2022 ?
- **Extension de la conversion vers le Sud et le Nord ??** Voie Verte du Pays de Gex
- **Route longeant la 2x2 voies ??**
Revêtement lisse, résorption des ruptures de continuité (en particulier sur l'Allemonge)



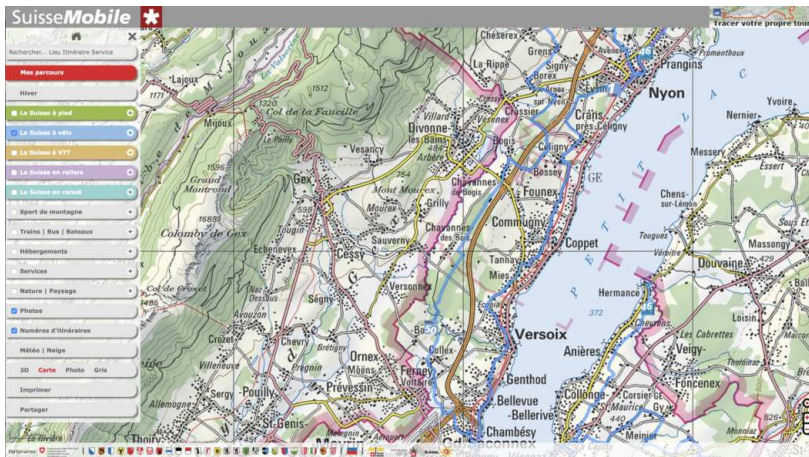
- Carte de l'association **ApiCy** : <http://carte.apicy.fr>



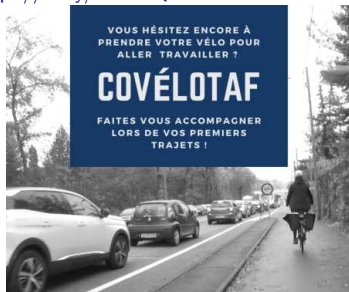
- Géovélo** : Disponible via web ou application iPhone ou Android, permet le guidage, permet d'enregistrer des traces GPX, signaler des zones dangereuses ou abimées, etc... Basées sur les données OSM, chacun peut contribuer à l'amélioration.



- Côté Suisse, **SuisseMobile** (Itinéraires locaux, régionaux, nationaux)
 : <https://www.schweizmobil.ch/fr/suisse-a-velo.html> Application iPhone et Android disponible.



- Les itinéraires utilisés pour le vélotaf (aller au travail à vélo) ne sont pas forcément les mêmes que ceux empruntés pour la promenade ou le sport
- Les itinéraires les plus courts/rapides ne sont pas forcément les plus sûrs
- Choix de l'itinéraire : Aussi fonction de la météo, du temps, de l'envie
- **Covélotaf**
 - Initiative lancée à l'automne 2020
 - Vous avez besoin/envie d'être accompagné lors de vos premiers trajets à vélo? Remplissez le formulaire de contact : <https://bit.ly/3mrDoYz>
 - Vous êtes un "vélotafeur" habitué et vous proposez votre aide? Remplissez le formulaire de contact : <https://bit.ly/3iDxcKQ>



→ Plus de détails ici : <http://velorutionpaysdegex.free.fr/index.php/2020/11/02/covelotaf/>

- **Respecter du code de la route** (comme tous les autres usagers)
 - Certaines pistes cyclables sont obligatoires, d'autres non
 - Circulation interdite sur les trottoirs (sauf enfants de moins de 8 ans)
 - Dans les zones partagées avec les piétons, rouler doucement, **respecter les piétons**
 - Grillage de feu possible si panneau l'autorisant
 - Ecouteurs, oreillettes ou casque audio interdits. L'usage du téléphone tenu en main est également interdit

À VÉLO : LES PANNEAUX DE SIGNALISATION À CONNAÎTRE



ACCÈS INTERDIT
AUX CYCLES



BANDE OU PISTE CYCLABLE
CONSEILLÉE ET RÉSERVÉE
AUX CYCLES (DÉBUT ET FIN)



PISTE OU BANDE
OBLIGATOIRE POUR
LES CYCLES (DÉBUT ET FIN)



PANNEAU DE CATÉGORIE CYCLE :
VOIE RÉSERVÉE AUX VÉHICULES DE
TRANSPORT EN COMMUN
ET AUTORISÉE AUX CYCLES



SIGNALISATION D'UNE VOIE VERTE :
RÉSERVÉE AUX PIÉTONS, AUX CAVALIERS
ET AUX VÉHICULES NON MOTORISÉS
(DÉBUT ET FIN)



DOUBLE-SENS CYCLABLE :
VOIE À DOUBLE SENS POUR
LES CYCLES ET À SENS UNIQUE
POUR LES AUTRES VÉHICULES



TOUT DROIT OU TOURNE-À-DROITE :
AUTORISATION DE DÉPASSER LE
FEU ROUGE, EN CÉDANT LE PASSAGE
AUX PIÉTONS ET AUX VÉHICULES
QUI BÉNÉFICIENT DU FEU VERT



ZONE DE RENCONTRE :
PRIORITÉ AUX PIÉTONS ;
DOUBLE-SENS CYCLABLE

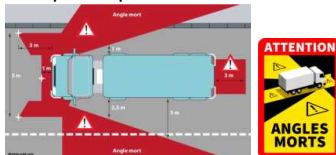


Suisse

- Prévenir ses changements de direction
- Placement sur la chaussée
 - Ne pas rouler trop près de l'accotement ou du trottoir pour éviter ornières, gravillons, emportierage, dépassements dangereux
 - Sauf si piste cyclable obligatoire, les vélos sont légitimes sur la route
 - Attention au placement pour les traversées de giratoires
(voir la campagne de sensibilisation Suisse: <https://www.youtube.com/watch?v=aeUvSZPSdDo>)



- Camion = Danger, ne pas dépasser, fuir !



- Anticiper, rester attentif, contact visuel avec les autres usagers
- Et... mieux vaut perdre la priorité que la vie

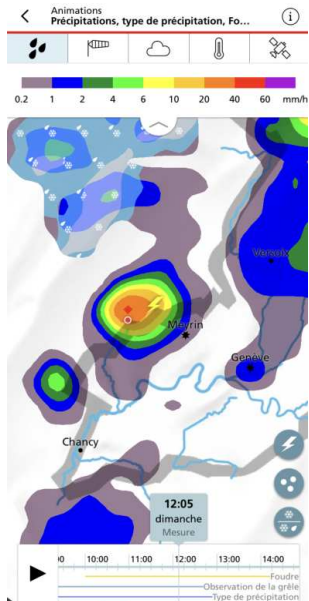


- Equipement pour la pluie à garder au fond d'une sacoche (Veste et pantalon de pluie)
- Certains préfèrent avoir une tenue de change complète

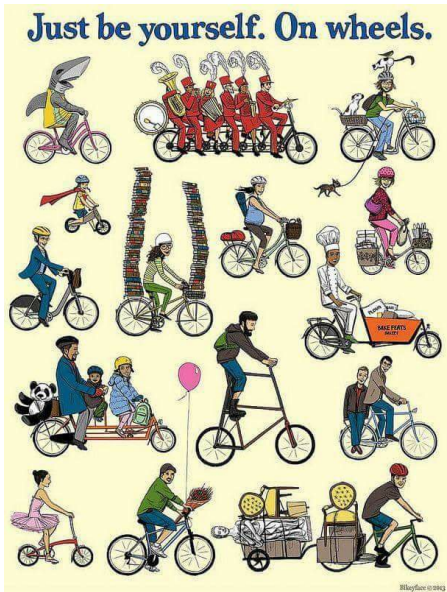


- Application météo avec radar de pluie, permet de décaler le trajet (quand c'est possible)

<https://www.meteosuisse.admin.ch/home.html?tab=rain>



Différents types de vélos





RÉPARER, ENTRETENIR...

UN ATELIER VELO PARTICIPATIF ET SOLIDAIRE ?

- Promotion du vélo
- Réemploi et revalorisation des vélos
- Transfert de connaissances mécaniques

NOUS SOMMES À LA RECHERCHE :

- DE BÉNÉVOLES INTÉRESSÉS PAR L'AVENTURE
- D'UN LOCAL (THOIRY, SAINT-GENIS, FERNEY...)

✉ Contactez-nous : velorution_paysdegex@protonmail.com

(Source : <https://www.bicycode.org/tests-antivol.rub-21/les-4-regles-d-or.rub-22/>)

● Achetez un bon antivol

- Equipez-vous d'au moins un antivol en U. Même un mauvais U vaudra toujours mieux qu'un bon câble.
- Tests d'antivols de la FUB : [Voir ici](#)

● Cadenassez toujours votre vélo

- Même pour une courte durée
- Même à l'intérieur (50% des vols)



● Attachez le cadre à un point fixe

- Et si possible la roue avant (plus facile à voler)
- Accrochez votre antivol de préférence en hauteur (50 cm min)

● Faites marquer votre vélo

- Obligatoire pour les vélos neufs depuis le 1er janvier 2021, étendu aux occasions vendus par les pros à partir du 1er juillet 2021.
- Ex: Marquage BICYCODE instauré par la FUB



Se rendre au travail à vélo, ça paye

Les règles du forfait mobilités durables applicables en 2021		
	Salariés du secteur privé	Agents du secteur public
Montant maximum exonéré par an	500 euros	200 euros
Pratique minimum	À la discrétion de l'entreprise	100 jours par an

A noter que l'application de ce forfait est facultatif, il reste au bon vouloir de l'employeur. Dans les entreprises, cette décision peut notamment être évoquée lors des négociations annuelles obligatoires (NAO) organisées avec les partenaires sociaux au sein de l'entreprise. La loi d'orientation des mobilités (LOM) impose aux entreprises de plus de 50 salariés travaillant sur un même site d'insérer un volet mobilités dans les NAO. Il y a donc obligation de discuter du FMD à chacune de ces réunions annuelles. L'État quant à lui se dit favorable à son application au sein de sa fonction publique.

Textes de référence:

- Décret n°2020-541 du 9 mai 2020 pour les salariés du secteur privé
- Décret n°2020-543 du 9 mai 2020 pour la fonction publique d'État
- Décret n°2020-1547 du 9 décembre 2020 pour la fonction publique territoriale
- Décret n°2020-1554 du 9 décembre 2020 pour la fonction publique hospitalière
- Arrêté du 9 mai 2020 pris pour l'application du décret n°2020-543

En France



<https://af3v.org/les-voies-vertes/carte-du-schema-national-des-veloroutes-et-voies-vertes/>

En France

- ViaRhôna : <https://www.viarhona.com>
- Loire à vélo : <https://www.loireavelo.fr>
- Vélodyssée : <https://www.lavelodysee.com>
- Dolce Via : <https://www.dolce-via.com/fr/>
- Vélo Francette : <https://www.lavelofrancette.com>
- Canal des 2 mers à vélo : <https://www.canaldes2mersavelo.com>
- Et **beaucoup d'autres** sur : <https://www.francevelotourisme.com/itineraire>



DE L'ATLANTIQUE À LA MÉDITERRANÉE

En Europe

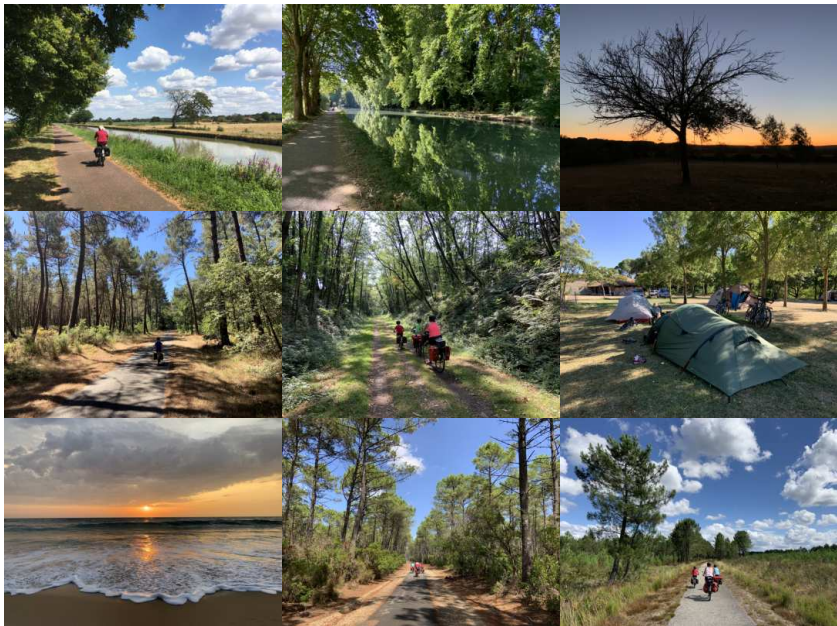
- 1 Atlantic Coast Route
- 2 Véloroute des Capitales
- 3 Véloroute des Pèlerins
- 4 Véloroute de l'Europe Centrale
- 5 Via Romea Francigena
- 6 Atlantique - Mer Noire
- 7 Véloroute du Soleil
- 8 Véloroute de la Méditerranée
- 9 Baltique - Adriatique
- 10 Véloroute de la Baltique
- 11 Véloroute de l'Europe de l'Est
- 12 Véloroute de la Mer du Nord
- 13 Véloroute du Rideau de Fer
- 14 Lacs et Rivières d'Europe Centrale
- 15 Véloroute Rhin
- 17 Véloroute du Rhône
- 19 Meuse à Vélo

Albanie	Allemagne
Autriche	Bélarus
Belgique	Bosnie-Herzégov...
Bulgarie	Chypre
Croatie	Danemark
Espagne	Estonie
Finlande	France
Grèce	Hongrie
Islande	Italie
Lettonie	Liechtenstein
Lituanie	Luxembourg
Malte	Monaco
Monténégro	Norvège
Pays-Bas	Pologne
Portugal	République de M...
République d'Irlande	Roumanie
Royaume-Uni	Russie
Serbie	Slovaquie
Slovénie	Suède

<https://fr.eurovelo.com>

• Quel matériel emporter ?



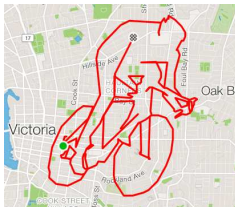


- Le challenge “**Mai à vélo**” de Pays de Gex agglo via l’application Géovélo : Une bonne occasion de **se mettre au vélo dès maintenant !**

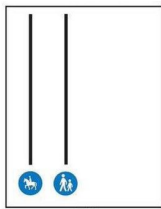
<https://www.geovelo.fr/communities/invites/BOCLJL>



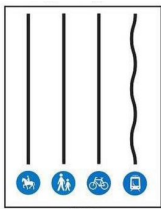
- L’occasion d’exprimer ses talents d’artiste sur les routes gessiennes ?



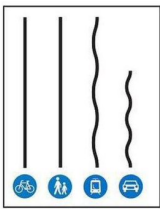
BONUS



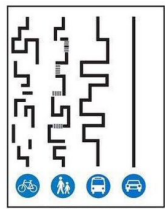
1800



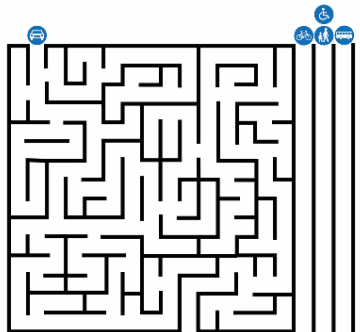
1900



1920



1950 - present



CITY TRAFFIC PLANNING FOR DUMMIES

OPEN
10
OpenTopologie Design Co.



How most traffic engineers see your city



How cities should be designed

THE BEST TIME TO BUILD A CYCLE PATH
WAS FIFTY YEARS AGO.



THE SECOND BEST TIME IS NOW.

DUBLIN
CYCLING
CAMPAIGN

- Le meilleur moment pour construire des pistes cyclables, c'était il y a 50 ans.
- Le 2^{ème} meilleur moment, c'est maintenant !

- Carte vélo du Canton de Genève (édition 2013, remplacée par Géovélo) : <https://www.ge.ch/document/9445/telecharger>



LÉGENDE

Carte des itinéraires conseillés dans le canton de Genève.
Deux couleurs = deux rythmes de déplacement:

Les itinéraires pressés empruntent les grands axes, de préférence avec piste ou bande cyclable.
Les itinéraires faciles privilégient les axes à plus faible trafic.

— LIÈVRES PRESSÉS (AVEC PISTE OU BANDE CYCLABLE)

— LIÈVRES PRESSÉS (SANS AMÉNAGEMENT)

..... TRONÇON DIFFICILE

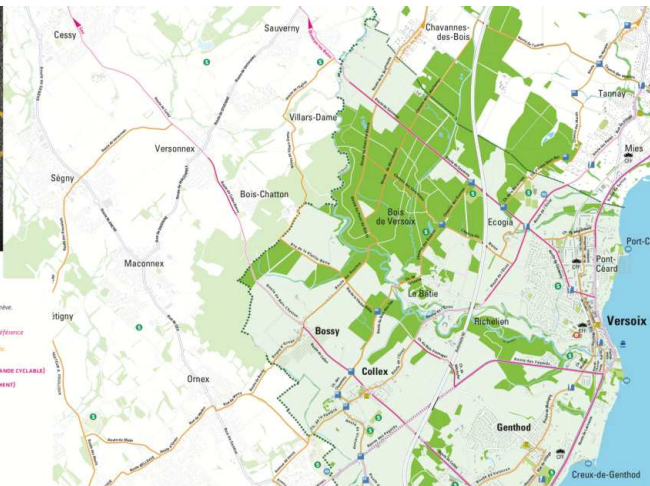
— LIÈVRES FORTS

— VÉLO POUSSÉ

ITINÉRAIRE DE CYCLOTOURISME

— FORTE MONTÉE

— SENS UNIQUE





Car
50 kmh, 1 occupant



Car
parked



Tram
50 occupants



Pedestrian
walking



Pedestrian
standing still



Cyclist
15 kmh



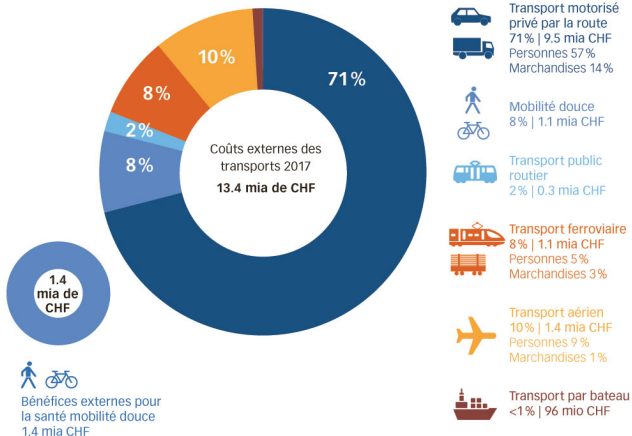
Bicycle
parked

CITIES *GO OUT OF THEIR WAY* TO ACCOMMODATE BICYCLES

NO NEED TO TAKE AWAY PARKING OR DRIVING LANES ON MAIN STREET. WE'LL GIVE BIKES THIS GREAT PARALLEL ROUTE!

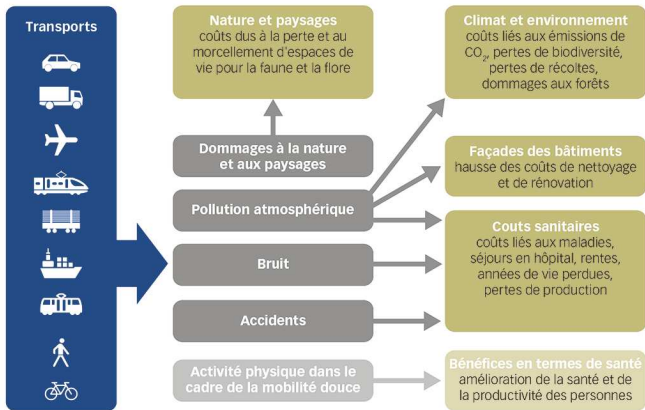


Coûts et bénéfices externes totaux des transports 2017



© ARE

Effets des transports sur l'environnement et la santé



© ARE

Comparaison des coûts et des bénéfices générés par la voiture et le vélo

Le tableau ci-dessous compare les coûts et les bénéfices économiques générés par la voiture et le vélo lors des courtes distances (< 8 km), où les potentialités de report de la voiture vers les vélos sont les plus fortes.

Tableau 93 : Comparaison des coûts et des bénéfices générés par la voiture et le vélo pour les distances courtes (< 8 km)

	Transport routier €/ 100 voy-km	Vélo €/ 100 voy-km
Coût marchand	- 22	-11
Impacts générés par les émissions	[-6,9 ; - 0,6]	≈ 0
Effets externes		
Impacts sur la sécurité	- 2,3	- 18
Impacts sanitaires	0	+ 91
Impacts sur l'utilisation de l'espace	- 13	- 4,1
TOTAL	[- 44 ; - 38]	+ 58

N.B. Les valeurs négatives représentent un coût et les valeurs positives un bénéfice.

Un résultat important est que le transport routier génère des coûts externes (ou coût public) tandis que le vélo génère des bénéfices externes (ou bénéfices publics). Pour le vélo, les bénéfices retirés de l'amélioration sanitaire provoquée par la pratique du vélo compensent complètement les coûts du vélo, principalement en matière de sécurité, les dépenses nécessaires à la pratique du vélo et de l'utilisation de l'espace. Pour la voiture, le coût est principalement expliqué principalement par les dépenses nécessaires à l'utilisation de la voiture, de l'utilisation de l'espace et des impacts sanitaires et environnementaux générés par les émissions.

Ces résultats exposent clairement les bénéfices économiques associés au développement du vélo. Les bénéfices du report de la voiture vers le vélo sont bien plus élevés pour les déplacements de petites distances (< 8km) et dans les zones urbaines.

<https://librairie.ademe.fr/cadic/334/rapport-impact-economique-usages-velos-france-2020.pdf>

Table 64 - Total external costs 2016 for road transport, rail transport and IWT per country

Country	Road (bn €)	Rail (bn €)	IWT (bn €)	Total (bn €)	% of GDP
EU 28	820.4	17.87	2.90	841.1	5.7%
Austria	18.3	0.85	0.044	19.2	5.9%
Belgium	26.4	0.42	0.183	27.0	7.0%
Bulgaria	6.5	0.12	0.047	6.6	6.5%
Croatia	5.0	0.07	0.015	5.1	6.9%
Cyprus	1.1	-	-	1.1	5.1%
Czech Republic	13.6	0.40	0.004	14.0	5.2%
Denmark	8.2	0.18	-	8.4	4.1%
Estonia	1.5	0.04	0.014	1.5	5.3%
Finland	7.4	0.23	0.073	7.7	4.4%
France	109.1	1.76	0.181	111.0	5.5%
Germany	165.7	5.37	1.228	172.3	5.8%
Greece	12.8	0.06	-	12.8	6.0%
Hungary	11.1	0.43	0.037	11.5	6.0%
Ireland	14.3	0.06	-	14.4	5.7%
Italy	115.0	2.20	0.009	117.2	6.8%
Latvia	2.3	0.18	-	2.5	6.7%
Lithuania	3.9	0.12	-	4.0	6.3%
Luxembourg	3.2	0.03	0.009	3.3	7.5%
Malta	0.4	-	-	0.4	3.6%
Netherlands	29.6	0.35	0.848	30.8	4.9%
Poland	40.2	1.28	0.018	41.5	5.5%
Portugal	16.8	0.18	-	16.9	7.2%
Romania	21.2	0.46	0.171	21.8	6.5%
Slovakia	5.4	0.33	0.012	5.7	4.7%
Slovenia	2.7	0.05	-	2.7	5.5%
Spain	64.3	0.83	-	65.1	5.2%
Sweden	15.3	0.46	-	15.8	4.5%
United Kingdom	99.4	1.42	0.009	100.8	4.9%
Norway	7.4	0.17	-	7.6	3.4%
Switzerland	15.3	0.76	0.001	16.1	4.1%

<https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9781f65f-8448-11ea-bf12-01aa75ed71a1>

Table 65 - Total external costs 2016 for EU28 passenger transport by cost category and transport mode

Cost category	Passenger Transport									
	Road						Rail			
	Pass car - petrol bn €/a	Pass car - diesel bn €/a	Pass car - total bn €/a	Bus bn €/a	Coach bn €/a	MC bn €/a	High-speed Train bn €/a	Electric pax convert (non high speed) bn €/a	Diesel tot pax bn €/a	
Accidents		210.2		5.3			21.0		2.0	
Air Pollution	8.6	24.8	33.4	1.4	2.7	1.8	0.002		0.03	
Climate	32.0	23.5	55.6	0.8	1.6	1.5	0.00		0.00	
Noise	13.8	12.4	26.2	0.8	0.9	14.8	0.4		2.6	
Congestion *		196.1		4.5						
Well-to-Tank	10.4	7.7	18.1	0.3	0.5	0.8	0.3		2.7	
Habitat damage	14.1	11.8	25.9	0.2	0.4	0.5	0.7		1.4	
Total		565.4		19.3		40.5	1.4		11.0	
Total per mode			625.2						12.5	
Total as % of EU28 GDP			4.2%						0.1%	
Total passenger transport						637.7				

* Congestion in terms of delay cost generated by the various vehicle categories.

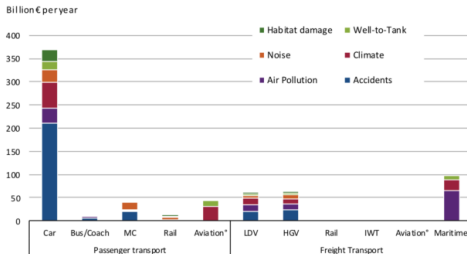
Table 66 - Total external costs 2016 for EU28 freight transport by cost category and transport mode

Cost category	Freight Transport							
	Road				Rail		IWT	
	LCV-petrol bn €/a	LCV-diesel bn €/a	LCV-total bn €/a	HGV - total bn €/a	Electric freight bn €/a	Diesel freight bn €/a	Inland vessel bn €/a	
Accidents		19.8			23.0	0.3		
Air Pollution	0.3	15.2	15.5	13.9	0.01	0.7	1.9	
Climate	0.7	12.5	13.2	9.6	0.00	0.2	0.4	
Noise		5.4		9.1	2.1	0.4		
Congestion*		55.5		14.6				
Well-to-Tank	0.2	3.6	3.8	3.7	0.5	0.1	0.2	
Habitat damage	0.2	4.2	4.4	3.6	0.8	0.2	0.3	
Total			117.6	77.5		5.4	2.9	
Total per mode			195.1			5.4	2.9	
Total as % of EU28 GDP			1.31%			0.04%	0.02%	
Total freight transport				203.4				

* Congestion in terms of delay cost generated by the various vehicle categories.

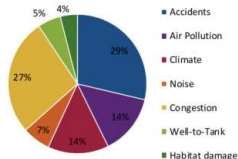
IWT = Inland Water Transport
 LCV = Light Commercial Vehicle
 HGV = Heavy Goods Vehicle
 MC = Motorcycle
 Coach = Autocar

Figure 12 - Total external costs 2016 for EU28 (excluding congestion)



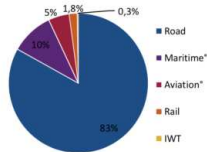
* Data for aviation and maritime: rough estimations for EU28.

Figure 13 - Share of the different cost categories on total external costs 2016 for EU28



Including data for aviation and maritime: rough estimations for EU28.

Figure 14 - Share of the different transport modes on total external costs 2016 for EU28



* Data for aviation and maritime: rough estimations for EU28.

Global benefits of 150 billion EUR

This tool shows how much Europe gains from cycling. It provides comprehensive evidence on the different benefits in all relevant fields, and quantifies them at the level of the EU-28 wherever possible.

The results are striking: Already at current levels, cycling produces global benefits of 150 billion euros per year. More than 90 billion euros of these are positive externalities for the environment, public health and the mobility system. In comparison, a recent study by the European Commission estimated the negative externalities, i.e. the costs for the environment, health and mobility, of motorised road transport at 800 billion euros per year.

<https://ecf.com/sites/ecf.com/files/TheBenefitsOfCycling2018.pdf>

Consommation énergétique de différents véhicules électriques (performances 2020)

Catégorie de véhicule électrique	Puissance moteur (kW)	Masse à vide (kg)	Consommation énergétique (équivalent vélo à assistance électrique)
Modèle considéré	Surface = puissance	Surface = masse	$\epsilon_{VAE} = 0.4 \text{ kWh} / 100 \text{ km}$
 Moustache Dimanche 29			
 Peugeot e-Ludix			
 BMW C Evolution			
 Harley Davidson LiveWire			
 Nissan Leaf			
 Renault Zoé 2019			
 Tesla Model 3			

Données constructeurs + Wikipédia ; Infographie : Pol Grasland-Mongrain

Un scooter électrique consomme autant que 10 à 20 vélos à assistance électrique pour se déplacer (à vide).

Une voiture électrique consomme autant que 30 à 45 vélos à assistance électrique pour se déplacer (à vide).

Monde d'avant



Monde d'après ?





<https://voiesvertesvelotaf.af3v.org>

- 1 **Créer des comités d'itinéraire avec les usagers**
Pour mieux prendre en compte leurs besoins en mobilité du quotidien
- 2 **Employer des revêtements lisses et durables**
Pour encourager les déplacements utilitaires et favoriser l'inclusion sociale
- 3 **Aménager les voies vertes en enrobé plutôt qu'en stabilisé**
Pour préserver l'environnement, grâce au meilleur bilan écologique de l'enrobé
- 4 **Créer des corridors biologiques distincts des voies vertes**
Pour sauvegarder la biodiversité le long des voies
- 5 **Supprimer les barrières inadaptées et les potelets dangereux**
Pour améliorer l'accessibilité universelle des voies vertes
- 6 **Généraliser la priorité donnée aux piétons et aux cyclistes**
Pour mieux sécuriser les intersections des voies vertes
- 7 **Raccorder les voies vertes aux gares et aux stations de transports collectifs**
Pour renforcer l'intermodalité et fluidifier les déplacements
- 8 **Prévoir une largeur de 5 m pour les voies vertes**
Pour faciliter la cohabitation entre les usagers, plus nombreux chaque année
- 9 **Assurer l'entretien régulier et la maintenance hivernale des voies vertes**
Pour garantir la qualité de l'infrastructure toute l'année, comme pour le réseau routier et TER
- 10 **Soutenir le projet Vélo expresS porté par l'AF3V**
Pour favoriser l'autonomie des publics précaires dans leur mobilité grâce aux voies vertes

ENGAGEMENT 2

Employer des revêtements lisses et durables

Pour encourager les déplacements utilitaires et favoriser l'inclusion sociale

#VoiesVertesVelotaf

x5



x5 à x10 de la fréquentation des voies vertes lorsqu'on améliore le revêtement (source: Régions Bourgogne)

#VoiesVertesVelotaf

zéro



Zéro pollution de l'eau avec une voie verte équipée d'un revêtement en enrobé

#VoiesVertesVelotaf

- Déplacements domicile - travail en 2017 - lieu de travail dans le Pays de Gex en 2017 (d'après l'INSEE)



Comparaison des coûts d'usage du vélo avec celui de la voiture pour de petits trajets en ville

L'exemple est basé sur 220 jours de travail et 80 trajets pour faire des courses ou autres trajets sur un an. Soit 300 trajets aller et 300 retours, donc 600 trajets.

Trajet				Usage annuel (travail + courses)					Amortissement VAE
Distance trajet	Temps vélo	Temps VAE	Distance annuelle	coût voiture	Coût vélo	Coût VAE	Ecart vélo	Ecart VAE	
1 km	5 min	4 min	600 km	132,00 €	13,50 €	26,95 €	118,50 €	105,05 €	3 ans
2 km	10 min	8 min	1200 km	264,00 €	27,00 €	53,90 €	237,00 €	210,10 €	
3 km	15 min	12 min	1800 km	396,00 €	40,50 €	80,85 €	355,50 €	315,15 €	
4 km	20 min	15 min	2400 km	528,00 €	54,00 €	107,80 €	474,00 €	420,20 €	2 ans
5 km	25 min	20 min	3000 km	660,00 €	67,50 €	134,75 €	592,50 €	525,25 €	
6 km	30 min	22 min	3600 km	792,00 €	81,00 €	161,70 €	711,00 €	630,30 €	
7 km	35 min	24 min	4200 km	924,00 €	94,50 €	188,65 €	829,50 €	735,35 €	1 an
8 km	40 min	26 min	4800 km	1 056,00 €	108,00 €	215,60 €	948,00 €	840,40 €	
9 km	45 min	28 min	5400 km	1 188,00 €	121,50 €	242,55 €	1 066,50 €	945,45 €	
10 km	50 min	30 min	6000 km	1 320,00 €	135,00 €	269,50 €	1 185,00 €	1 050,50 €	1 an
11 km		32 min	6600 km	1 452,00 €	148,50 €	296,45 €	1 303,50 €	1 155,55 €	
12 km		34 min	7200 km	1 584,00 €	162,00 €	323,40 €	1 422,00 €	1 260,60 €	
13 km		36 min	7800 km	1 716,00 €	175,50 €	350,35 €	1 540,50 €	1 365,65 €	
14 km		38 min	8400 km	1 848,00 €	189,00 €	377,30 €	1 659,00 €	1 470,70 €	
15 km		40 min	9000 km	1 980,00 €	202,50 €	404,25 €	1 777,50 €	1 575,75 €	

Le tableau est basé sur l'usage d'une Renault Clio essence 0,22 €/km

Cette étude montre le surcoût des km réalisés avec une voiture que l'on utilise par ailleurs pour les autres trajets. Elle fait apparaître le coût des km qui pourraient être évités avec cette voiture.

Ce tarif ne tient pas compte du coût de l'assurance, du permis de conduire, du contrôle technique
Il ne tient pas compte non plus des éventuels frais de stationnement

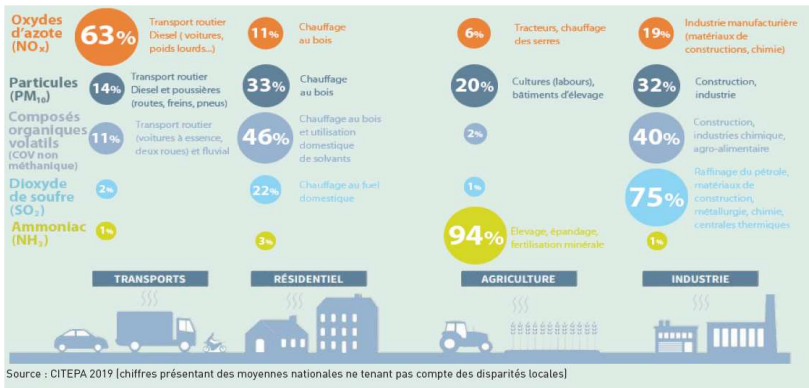
Le coût du vélo tient compte des frais d'entretien (pneus, chambres à air, etc...)

Le coût d'usage du VAE tient compte de l'électricité consommée, soit 0,07 € pour 40 km, et du remplacement de la batterie au bout de 600 cycles de charge et du coût normal d'entretien (pneus, freins, etc...)

Si le fait d'utiliser le vélo ou le VAE évite l'achat d'une seconde voiture, l'amortissement du vélo ou du VAE se fait dès le départ par la différence de prix entre la voiture et le vélo, sans compter les économies réalisées ensuite

https://www.au5v.fr/IMG/pdf/Comparaison_velo_-_auto.pdf





POLLUTION DE L'AIR AMBIANT :

ENJEU DE SANTÉ PUBLIQUE ACTUEL ET ENSEIGNEMENTS
DU CONFINEMENT DU PRINTEMPS 2020 LIÉ À LA COVID-19

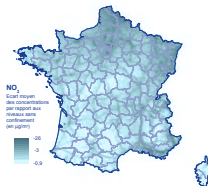


Source : Santé publique France, rapport et synthèse *Impact de la pollution de l'air ambiant sur la mortalité en France métropolitaine*. Réduction en lien avec le confinement du printemps 2020 et nouvelles données sur le poids total pour la période 2016-2019.
Disponible sur : www.santepubliquefrance.fr

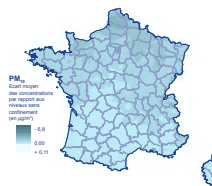
Une **réduction de la pollution de l'air ambiant** et de la **mortalité** associée a été constatée lors du 1^{er} confinement au printemps 2020.

Cette réduction est essentiellement liée à une **baisse des concentrations en oxydes d'azote** (dont le NO_2), dont la source est principalement le trafic routier.

Pour les **particules** ($\text{PM}_{2.5}$ et PM_{10}) qui proviennent de sources d'émissions multiples, les **baisses sont plus modérées**. En effet, même si le confinement a entraîné des réductions d'émissions industrielles et du trafic, certaines sources comme le chauffage, ou les épandages agricoles printaniers n'ont pas été (ou peu) impactées.



1 200 décès évités estimés en lien avec une diminution de l'exposition de la population au dioxyde d'azote (NO_2) pendant le 1^{er} confinement



2 300 décès évités estimés en lien avec une diminution de l'exposition de la population aux particules (PM_{10} et $\text{PM}_{2.5}$) pendant le 1^{er} confinement

Source cartes : ADMN-EXPRESS - Igr, 2018 ; Ineris, Chimère, données rebasées tenant compte de la réduction des émissions pendant le confinement. Moyennes des concentrations sur la période du 16/03 au 22/06/2020. Santé publique France, 2020

À long terme, la mortalité liée à la pollution de l'air ambiant reste un risque conséquent en France, d'où la nécessité de poursuivre durablement les efforts de réduction sur toutes les sources de pollution

Sur la période 2016-2019 :

40 000 décès

attribuables chaque année à une exposition des personnes âgées de 30 ans et plus aux particules fines (PM_{2.5}).

Près de 8 mois

d'espérance de vie perdus en moyenne pour les personnes âgées de 30 ans et plus en raison d'une exposition aux PM_{2.5}.

7 %

de la mortalité totale annuelle attribuable à une exposition aux PM_{2.5} pour les personnes âgées de 30 ans et plus.

Le confinement de printemps 2020 lié à la Covid-19 : un contexte exceptionnel avec des enseignements pour l'action à long terme

Des leviers d'action publique existents et en cours de déploiement :

baïsse du trafic dans les zones urbaines, diminution des émissions industrielles...

Les changements de comportements individuels s'accroissent : essor du télétravail, modifications des modes de déplacement...



D'autres pistes d'actions pouvant contribuer à faire baisser la pollution de l'air existant, notamment :

L'amélioration des pratiques d'utilisation du **chauffage au bois** (utilisation d'appareils performants, choix de combustibles de bonne qualité, allumage par le haut...)



La rénovation thermique des logements ;

Le développement de **bonnes pratiques agricoles** pour réduire les émissions d'ammoniac...



- Ce service a été mis en place lors du premier confinement
- Initiative lancée par Marion du collectif Annecyclo et essaimée partout en France

Les Coursiers Solidaires

● **Vous ne pouvez ou ne devez pas vous déplacer ? Vous souhaitez recevoir votre panier à la maison ?**

● **Vous êtes commerçant ou producteur, vos clients ne peuvent ou ne doivent pas se déplacer ?**

● **Vous avez un vélo, vous êtes en bonne santé et vous avez envie de donner un peu de votre temps pour aider ?**

CONTACTEZ NOUS

velorution_paysdegex@protonmail.com



<http://velorutionpaysdegex.free.fr/index.php/2020/11/02/les-coursiers-solidaires/>

- La croissance très importante des retombées économiques du tourisme à vélo : ces efforts paient. Les retombées du tourisme à vélo ont augmenté de 46% en 10 ans à 5,1 milliards d'euros par an. En 5 ans, les retombées économiques de la Loire à Vélo ou du réseau de véloroutes et voies vertes de Bretagne ont plus que doublé. Les impacts atteignent plus de 100 M€ /an sur la Véلودyssée. Il s'agit d'un tourisme à plus fortes retombées, près de chez soi, utilisant beaucoup plus le train et à faible impact environnemental. Le tourisme à vélo sportif sur route ou VTT en zone de montagne connaît également un essor spectaculaire. La France est aujourd'hui la seconde destination Européenne du tourisme à vélo et talonne l'Allemagne.

<https://librairie.ademe.fr/cadic/334/rapport-impact-economique-usages-velos-france-2020.pdf>

Ne vous laissez pas piéger par les idées reçues sur le vélo, utilisez ces explications pour faire connaître la vérité !



A vélo, les gens devraient porter des gilets fluo



C'est trop vallonné chez moi



Construire des pistes cyclables coûte trop cher



Il faut du matériel spécial pour circuler à vélo



Il faut plus de voitures électriques



Je suis trop vieux pour faire du vélo



La météo ne convient pas au vélo



Le vélo est dangereux



Le vélo fait transpirer



Le vélo n'est pas adapté avec des enfants



Les aménagements cyclables ne sont pas sûrs



Les commerçants ont besoin que leurs clients puissent se garer



Les couloirs de bus sont adaptés aux vélos



Les cyclistes devraient porter un casque



Les cyclistes ne paient pas les routes



Les cyclistes ont besoin de formations, et non d'aménagements



Les gens n'utilisent même pas les aménagements cyclables déjà en place



Les magasins ne pourront plus se faire livrer

<https://cyclingfallacies.com/fr/>

Le vélo, bon pour la santé et pour le moral

On ne le dira jamais assez : le vélo, c'est bon pour la santé ! Bien sûr, pas question ici de traiter du sport cycliste et de ses excès mais plutôt d'une pratique modérée et régulière. Celle, par exemple, d'une personne qui a choisi ce mode pour ses déplacements domicile-travail. Cela correspond dans la majorité des cas à une activité physique quotidienne de 30 à 45 minutes... et répond parfaitement à la recommandation de l'Organisation Mondiale de la Santé. Pour lutter contre la sédentarité et son cortège de maladies, l'OMS prône en effet une activité physique d'endurance d'intensité modérée d'au moins 150 minutes par semaine. Encore faut-il, comme le précise le Programme national nutrition santé (PNNS) publié en France en 2008, qu'elle soit bien répartie sur l'ensemble de la semaine : *« Il vaut mieux bouger un peu chaque jour plutôt que de faire une heure de sport intense de temps en temps. »*

Les modes de transport actifs en vedette

Face à l'augmentation des maladies non transmissibles (c'est-à-dire non dues à des microbes ou à des virus mais plutôt à une mauvaise hygiène de vie), les rapports scientifiques démontrant la nécessité d'une activité physique se sont multipliés depuis un quart de siècle. Mais récemment, plusieurs d'entre eux ont mis en lumière l'impact bénéfique des modes de transport actifs. Pour la simple et bonne raison que le vélo, tout comme la marche soutenue, peut convenir à tout le monde ou presque et s'intégrer plus aisément dans un emploi du temps chargé qu'une séance de sport.



Réduire les risques de maladies chroniques...

Pour un citadin, se déplacer à vélo constitue donc l'un des plus sûrs moyens d'avoir sa dose quotidienne d'activité physique... et de s'offrir ainsi une garantie santé. C'est en tout cas ce que montre une vaste étude danoise réalisée en 2000 sur 30 000 hommes et femmes de 20 à 93 ans : elle conclut que l'usage du vélo dans les déplacements domicile-travail entraîne une réduction du risque de mortalité précoce de 28 % [1] !

Et elle n'est pas la seule à présenter des résultats aussi spectaculaires. À partir d'une synthèse de plusieurs études internationales sur le sujet, un rapport français réalisé en 2013 pour le ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie a chiffré *a minima* la réduction des risques pour quelques grandes pathologies : moins 30 % pour les maladies coronariennes, moins 24 % pour les maladies vasculaires cérébrales, moins 20 % pour le diabète de type 2, moins 15 % pour le cancer du sein, moins 40 % pour le cancer du côlon, etc. [2]

... et garder la forme

Plus modestement, au-delà de la prévention de ces maladies chroniques dites « de société », pédaler au moins 30 minutes par jour constitue un moyen simple et efficace de se maintenir en forme. Sans y penser et presque sans effort, vous augmentez votre force musculaire, vous améliorez votre circulation sanguine (le pédalage favorise le retour veineux), votre souplesse, votre équilibre et votre coordination. Vous vous forgez une plus grande résistance à la fatigue et obtenez une meilleure qualité du sommeil. Enfin, cerise sur le gâteau, vous disposez d'un bel outil d'aide à la maîtrise de votre poids et de lutte contre le stress et la déprime.

<https://www.fub.fr/velo-ville/environnement/velo-bon-sante-moral>

Vie plus longue et plus saine: réduction de la mortalité et de la morbidité

- Le vélo prévient 18 000 décès prématurés par an dans l'UE-28
- Cela correspond à une valeur économique de 52 milliards d'euros par an
- Le vélo contribue également à une vie plus saine en aidant à prévenir un grand nombre de maladies graves et chroniques, par exemple:
 - maladies cardio-vasculaires
 - diabète (type 2)
 - cancer du sein
 - cancer du côlon
 - ostéoporose.

Avantages pour la santé mentale

- La pratique d'une activité physique modérée réduit le risque de maladie d'Alzheimer de 29% et de déclin cognitif d'environ 26%.
- L'activité physique était également liée à une probabilité inférieure de 17% de développer une dépression dans une vaste méta-analyse d'études pertinentes.

<https://ecf.com/sites/ecf.com/files/TheBenefitsOfCycling2018.pdf>

Avantages pour la santé des enfants

- 4 heures après leur arrivée en classe, les niveaux de concentration des enfants qui font du vélo ou qui marchent pour aller à l'école sont 8% plus élevés que pour ceux qui sont amenés en voiture.

Réduction de l'absentéisme au travail

- Les employés qui se rendent au travail à vélo régulièrement ont en moyenne 1,3 jour d'absence pour maladie en moins par an.
- Cela signifie un gain de près de 5 milliards d'euros par an pour les employeurs de l'UE.
- Ce montant correspond à peu près aux coûts directs et indirects engendrés par les congés maladie pour l'économie autrichienne.

<https://ecf.com/sites/ecf.com/files/TheBenefitsOfCycling2018.pdf>

Le cœur des enfants est en danger !

À l'occasion du lancement des Parcours du Cœur 2017, la Fédération Française de Cardiologie dresse un constat alarmant du faible niveau d'activité physique chez les enfants et les adolescents. Elle souhaite provoquer une prise de conscience chez les parents à travers un message d'alerte : un enfant prend plus de risques à rester assis qu'à bouger !

Seul un enfant sur 2 bouge au moins 1h par jour en France

Nous le savons, **depuis 40 ans, les jeunes de 9 à 16 ans ont perdu 25% de leur capacité physique¹**, c'est-à-dire qu'ils courent moins vite et moins longtemps. En moyenne, un collégien courait 600 mètres en 3 min en 1971. Il lui en faut aujourd'hui 4 pour cette même distance. Cette évolution est liée à la progression du surpoids et de l'obésité chez les jeunes, ainsi que de la sédentarité.

L'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) recommande aux 5-17 ans de pratiquer **60 minutes d'activité physique par jour** afin de renforcer leur capital santé cardio-vasculaire. Or, **seul un enfant sur deux atteint ce niveau en France**. A l'école primaire, moins de la moitié des enfants pratiquent des jeux de plein air². A 15 ans, c'est pire encore : seulement 14% des garçons exercent une activité physique modérée à intense tous les jours... et les filles ne sont que 6%³ ! Environ la moitié des adolescents ne bougent que pendant les cours d'éducation physique et sportive (EPS)⁴. La généralisation de l'utilisation des transports motorisés pour se rendre à l'école contribue à cette diminution de l'activité physique : **moins de 30% des collégiens se rendent en cours à pied et ils sont seulement 4% à y aller à vélo ou en trottinette⁵**.



EN 40 ANS,
NOS ENFANTS
ONT PERDU 25%
DE LEURS
CAPACITÉS
CARDIO-
VASCULAIRES.*

<https://www.fedecardio.org/La-Federation-Francaise-de-Cardiologie/Presse/le-coeur-des-enfants-est-en-danger>

Une balade franco-suisse aux origines de la matière et de l'Univers (54km)



<https://passeport-big-bang.web.cern.ch/>