

VÉLO ET DÉVELOPPEMENT DURABLE

Enjeux environnementaux

Le vélo, mode de transport propre

Chiffres

- En France en 2002, le nombre de morts prématurées dû à la pollution atmosphérique est estimé entre **6 500 et 9 500 personnes**.
- **66 % des déplacements de 2 à 5 km** s'effectuent en voiture. Sur les déplacements inférieurs à 1 km, la voiture représente 30 % des modes de déplacement utilisés en ville et 70 % dans les secteurs périurbains.
- **72 % des Français** perçoivent la pollution atmosphérique comme une réelle menace pour la santé.
- Lors du premier kilomètre, le véhicule consomme **50 % de carburant en plus** et dégage donc 50 % de CO₂ en plus.
- Les climatiseurs des voitures laissent échapper un fluide frigorigène dont les pertes sont estimées à 30 % par an provoquant ainsi **un effet de serre 1 300 fois plus important que le gaz carbonique**.
- En consacrant un **budget de 7 milliards d'euros** à la lutte contre la pollution atmosphérique, on ferait **un gain de 42 milliards** au travers de la baisse du nombre de naissances prématurées, des maladies, des hospitalisations et une meilleure productivité au travail.
- **La voiture d'un particulier reste immobile 92 %** du temps et transporte en moyenne 1,2 personnes par voyage.

Pourquoi ?

Certains chiffres devraient nous alerter : en 100 ans, on a doublé la superficie des zones urbaines. En effet, la pression du prix du foncier et de l'immobilier, conjuguée à l'amélioration des infrastructures routières, dessine la tendance actuelle de l'urbanisation. Plus l'habitat est éloigné, plus la voiture est utilisée. Il est donc indispensable de mieux gérer l'extension urbaine pour protéger les ressources naturelles.

Paradoxalement, beaucoup de déplacements urbains sont à une distance cyclable. Dans une agglomération comme Grenoble, 45 % de l'ensemble des déplacements couvrent une distance de moins de 2 km et 70 % moins de 5 km, soit une distance à échelle cyclable. Seuls 8 % font plus de 10 km. Lors des journées « Ville sans voiture », les habitants redécouvrent le calme, le chant des oiseaux et leur environnement quotidien, d'où l'idée que le retour à la quiétude en zone urbaine passe nécessairement par la limitation des accès motorisés et par la préférence de modes de déplacement doux.

Nouveau mal du siècle et problème de santé publique, le bruit porte atteinte à la santé mentale et physique et provoque des troubles du sommeil. Les coûts induits portent préjudice à tous : traitement urbain, murs de protection et dépenses de santé naturellement. Certains secteurs à forte inertie, comme le transport, le résidentiel et le tertiaire montrent des évolutions préoccupantes et contribuent largement aux émissions de gaz à effet de serre. À titre d'exemple, le trafic aérien - et c'est une vraie menace - devrait doubler d'ici 2030. *A contrario*, d'autres secteurs font des efforts louables comme l'industrie, le traitement des déchets et la production énergétique.

Que faire ?

- **Améliorer** la qualité de l'air dans les villes pour éviter l'aggravation de l'effet de serre
- **Diminuer** les émissions de polluants dans l'air : les améliorations technologiques ont permis de réduire la pollution atmosphérique due au transport routier
- **Limiter** les places de parking : il s'agit en effet de limiter les charges de location éventuelles et de récupérer de l'espace pour développer les zones de production

Pour qui ?

Pour les enfants	Bénéfice en terme de santé (asthme, maladies respiratoires...) Lutte contre l'obésité
Pour les parents	Sécurisation aux abords des établissements scolaires Plus grande efficacité du ramassage scolaire Economie sur les moyens de transport
Pour les élus	Diminution de l'emprise foncière Economies d'échelles Amélioration du cadre de vie
Pour tous	Rôle pacificateur urbain du vélo Diminution du bruit, de la pollution, des gaz à effet de serre et des nuisances olfactives

Comment agir ?

	Actions à mener en faveur de l'environnement		Région	Dépt
	Compétence obligatoire ■	Compétence facultative □		
1	Sensibilisation à l'environnement auprès des établissements scolaires qui en font la demande. Réalisation d'outils pédagogiques (livres élèves, enseignants et formateurs ; sensibilisation à la question des transports...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2	Rôle en matière d'aménagement routier qui consiste à inclure leur dimension environnementale (études d'impact, choix de matériaux et de techniques)		<input checked="" type="checkbox"/>	
3	Prise en compte des aménagements cyclables dans les travaux neufs en milieu urbain		<input checked="" type="checkbox"/>	
4	Gestion du foncier (domaines de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
5	Avis sur les documents d'urbanisme (SCOT, PDU, PLU)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
6	Aménagement ou financement des grands équipements (pour favoriser les déplacements courts)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
7	Gestion des collèges (accès sécurisé, stationnement des deux-roues au sein de l'établissement)		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
8	Transports scolaires : organisation du transport en car des collégiens et des lycéens, stationnement des vélos aux points d'arrêts de transports en commun	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
9	Politique d'achat de parcs de véhicules non polluants	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10	Mise en place et exemplarité d'un Plan de déplacement d'administration afin de favoriser les déplacements domicile-travail alternatifs à la voiture individuelle	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11	Mise en œuvre de conditions favorables au report modal par le biais de la politique de transport ferroviaire (intermodalité train + vélo / car + vélo)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12	Intégration dans le cadre de la démarche « Agenda 21 » de la dimension « développement durable » dans l'ensemble des politiques	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13	Sensibilisation aux enjeux environnementaux par le biais des Conseils des Jeunes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14	Schéma de circulations douces (desserte des sites naturels)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
15	Gestion des lycées (accès sécurisé, stationnement des deux-roues au sein de l'établissement)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Idées reçues

« **A vélo on respire plus de gaz d'échappement** ». **FAUX.**

Des mesures ont montré que les passagers d'une voiture sont plus exposés aux polluants que les piétons et cyclistes. A terre, les conséquences risquent d'être dramatiques.

« **De toute façon, les nouvelles technologies permettront de trouver rapidement une solution à la pollution automobile** ».

Même si la recherche est très coûteuse et longue, l'arrivée de nouvelles technologies est une bonne chose. Faut-il pour autant s'en remettre entièrement à de très hypothétiques innovations ? N'est-il pas plus simple de limiter ses déplacements automobiles et de les réserver là où la voiture est vraiment nécessaire ?

À noter

Conséquences de l'urbanisation périurbaine mal contrôlée

La difficulté du ramassage scolaire et son coût élevé pour les Conseils généraux en raison de l'essaimage de l'habitat

Le phénomène de « décohabitation »

La diminution du nombre de personnes par logement a fait augmenter le nombre de résidences principales de 63,5 % ces 25 dernières années tandis que l'accroissement de population augmentait de 31,2 %.

La prise en compte des nuisances

Le bruit est cité comme la gêne n°1 pour la majorité des Français. La pollution olfactive est une problématique émergente.

La responsabilité collective de niveau national et international

Action forte au niveau des transports pour œuvrer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre.

L'utilisation de la voiture

L'utilisation de la voiture apparaît nettement corrélée avec la faible densité de population du secteur, le taux de motorisation des ménages (lui-même très lié aux normes de stationnement résidentiel adoptées par les PLU), la mono ou pluri-fonctionnalité du secteur. La mixité des fonctions de résidences, d'activités et de commerces est un élément fort en faveur des modes alternatifs, plus encore que la densité de population.



www.departements-cyclables.org

www.fabicy.org

www.villes-cyclables.org

www.transports.equipement.gouv.fr

www.ecologie.gouv.fr

ADEME Région Centre. Livret « Une seule solution, nous déplacer autrement », septembre 2004

Agence Européenne de l'Environnement

François Papon, « La marche et le vélo : quels bilans économiques pour l'individu et la collectivité ? », INRETS

Union Francilienne Contre les Nuisances Aériennes

DÉPARTEMENTS & RÉGIONS

et Cyclables

www.departements-cyclables.org