

DOSSIER DE PRESSE

Conférence de presse
Bizi et Atelier vélo Txirrind'ola
Vendredi 19 juin
dans les locaux de l'Atelier vélo Txirrind'ola



Participant-e-s : Andrea Davoust, Présidente de l'association Atelier vélo Txirrind'Ola ; Johan Romero, responsable du groupe de travail transports de Txirrind'Ola ; Beñat Blazquez Berasarte, membre du groupe transports de Txirrind'Ola, Txetx Etcheverry, membre du groupe Alternatives au Tout Voiture (ATV) de Bizi ; Guillaume Del Tedesco, membre du groupe ATV de Bizi.



Contenu de la conférence de presse du vendredi 19 juin

Nous voulons donner un certain nombre d'éléments sur les pistes cyclables de transition dites coronapistes, mais également sur 2 nouvelles pistes définitives, notamment dû au travail de proposition et de mobilisation de nos deux associations, sur les allées Paulmy et les quartiers nord de Bayonne. Nous évoquerons également le dispositif coup de pouce et ce qu'il permet au niveau de l'atelier vélo Txirrind'ola et les guides BAB minute et Bayonne minute édités par l'association Bizi. Enfin, nous vous présenterons la vélo inauguration que nous organisons le dimanche 5 juillet.

La controverse sur les Coronapistes

La controverse actuelle sur les coronapistes ou pistes cyclables de transition nous rappelle la levée de boucliers qu'a suscité il y a tout juste onze ans de ça l'aménagement de la première voie de bus en site propre qui reliait la mairie de Bayonne, à l'époque dirigée par Jean Grenet, à la mairie d'Anglet, dont le maire était Jean Espilondo. Que n'a-t-on pas entendu alors, sur la mort des commerces qu'elle allait entraîner sur Anglet ou les bouchons monstres qu'elle allait engendrer un peu partout ! Pétitions dans les commerces, page facebook soutenue par plus de 5000 personnes, menace d'un recours en tribunal administratif. A l'époque déjà, Bizi a été la seule association à se mobiliser activement -Txirrind'ola n'était pas encore né- pour défendre cette première Chronobus. Affiches et tracts, lettres ouvertes aux automobilistes et aux commerçants, première vélorution et gros travail d'explication sur l'intérêt des lignes de bus en site propre. Onze ans après, qui croit encore qu'une telle opposition a pu vouloir stopper ce qui est bien évidemment un des moyens de déplacement les plus soutenables du BAB ? Aujourd'hui les critiques porteraient plutôt sur l'insuffisance de part du trajet tram'bus en site réellement spécifique, au détriment de sa vitesse.

Une opération électorale ?

Nous avons affaire en ce moment même à la même tempête contre les pistes cyclables provisoires, appelées nous l'espérons à muer en pistes définitives. On entend tout et n'importe quoi à leur sujet. Elles auraient été aménagées à la va vite pour des raisons électorales, et montrer avant le 28 juin que les choses bougeaient enfin sur le vélo. En fait, elles ont été pensées et préparées, effectivement très rapidement, dans la perspective du déconfinement, suites aux préconisations du Cerema et à l'instar de beaucoup d'autres villes dans le monde entier. La prévision qu'une partie des gens fréquentant les autobus auraient peur de la promiscuité en temps d'épidémie et seraient dès lors tentés de reprendre leur voiture solo a motivé la validation de ces coronapistes. L'association Txirrind'ola les avaient demandées dès le 20 avril, en plein confinement (par un courrier à la municipalité de Bayonne, et aux principaux élus de la majorité ainsi que de toute l'opposition). Nos deux associations avons eu des premiers retours positifs de la ville de Bayonne autour du 30 avril et une longue réunion de travail à leur sujet le 7 mai. Or, les premières rumeurs faisant état d'un possible maintien du second tour des élections municipales à la fin juin n'ont commencé qu'autour du 15 mai (et l'annonce officielle le 22 mai). Jusque là, tout le monde pensait qu'il aurait lieu à l'automne voire en mars 2021. Enfin, rappelons ici que la commune la plus concernée par la piste du Boulevard du BAB a vu son maire élu dès le premier tour, et qu'il n'y a plus donc là-bas aucun enjeu électoral. Nous demandons donc instamment de laisser ces pistes cyclables provisoires en dehors des polémiques électorales, et de ne pas en faire leurs victimes collatérales.

Les coûts réels de ces pistes cyclables de transition

De même, les chiffres et descriptifs les plus extravagants à leur sujet circulent par tracts ou sur les réseaux sociaux. Pourtant, plutôt que de lancer fake news sur fake news au risque de discréditer la parole publique, il suffit de demander directement aux institutions ou aux acteurs concernés. Nos deux associations ont demandé à la Ville de Bayonne et au syndicat des mobilités le coût précis de ces pistes.

Non, il n'y a pas un demi-million de peinture provisoires pour les pistes de Bayonne ! Pour les deux pistes provisoires aménagées par la ville de Bayonne (sur Arrixague et sur la RD 810) le coût total est de 78 359 € HT, et il est éligible à des financements type ADEME. Et la peinture elle ne représente que 30 000 de ces 78 359 euros, et pas 500 000 ! Le reste des 78 359 euros est constitué d'achats de mobilier dit d'urbanisme tactique qui sera réutilisé par la suite.

Et c'est la même chose au niveau de la coronapiste aménagée sur le boulevard du BAB, par le Syndicat des Mobilités cette fois. Le budget est de 320 000 euros, éligibles à financements spécifiques, et dont la part de peinture se monte à 49 000 euros environ. Il y a 90 000 euros de travaux de voiries et réseau au niveau des intersections et 181 000 euros de dispositifs temporaires (balises, plots etc...) qui sont autant d'investissements réutilisables. On pourrait également comptabiliser 80 000 euros de quais bus utilisés sur le boulevard du BAB mais appelés à être réutilisés sur d'autres chantiers. Le coût global qui serait alors de 410 000 euros (somme ayant donc financé en grande majorité l'achat de matériel réutilisable, et pouvant bénéficier de financements type Ademe) de cet aménagement sur 5,5 km du boulevard du BAB revient à celui de la réalisation de 200 mètres de voiries pour véhicules motorisés, sans parler de leur entretien régulier et onéreux ! (source : Routes de France USIRF)

Des pistes inutiles responsables des bouchons ?

Ne parlons même pas ici des critiques du type "On ne voit presque aucun cycliste sur le boulevard du BAB" sensées prouver l'inutilité de cette coronapiste, cela alors même que le boulevard du BAB est pour jusqu'à aujourd'hui interdit aux cyclistes, sous peine d'amende, et que la piste provisoire n'est pas encore ouverte ! On sombre dans le ridicule et la course à la mauvaise foi.

Quant à la responsabilité de la piste provisoire sur les bouchons du Boulevard du BAB, elle ne résiste pas à l'analyse des faits. Les charges de circulation de cette 2X2 voies urbaine sont en effet bien en dessous de sa capacité réelle fixée à 45000 véhicules par jour. Or, il y a environ 28 000 véhicules par jour dans les deux sens sur le point de comptage entre le Rond-Point de l'Europe et Laroche foucault (hors période estivale). Et on dénombre entre 11000 et 16 000 véhicules par jour sur les différents points de comptages dans le sens Bayonne-Biarritz (hors période estivale) qui est concerné par l'installation de la coronapiste, alors que la capacité de la voie restante est de 20 000 véhicules par jour. Il faut aller chercher ailleurs la cause des éventuels bouchons.

Le sens de l'Histoire

Pour nous, ceux qui pestent contre ces coronapistes et tentent d'arracher leur suppression vont à contre-sens de l'histoire, comme cela s'est passé il y a onze ans pour ceux qui demandaient le démantèlement de la première ligne Chronoplus.

En fait, faciliter la vie des cyclistes, c'est dans l'immédiat, la seule solution efficace pour maintenir un flux automobile fluide. Même si nous étions des militants acharnés de la voiture individuelle, nous appuierions le développement des pistes cyclable, pour nous assurer une circulation fluide ». La situation d'avant le confinement n'était pas tenable et les voies routières s'engorgeaient chaque année d'avantage. Aujourd'hui, selon les statistiques du Cerema, après 5 semaines de déconfinement, malgré la baisse de fréquentation des bus, le trafic routier, qui normalement croît sans cesse, connaît toujours une baisse sensible les jours ouvrables (de l'ordre de -4%) et encore plus les vendredis et le week-end (de l'ordre de -15%) ! C'est dû en partie au télétravail bien sûr mais également à la très forte augmentation des déplacements du quotidien en vélo, qui saute aux yeux dans nos villes comme dans celles du reste de l'Hexagone. Il faut encourager et faciliter cette évolution qui dans le moment particulier que nous traversons peut fortement contribuer à désengorger les voies routières. Nous ne sommes pas à l'abri d'un rebond de l'épidémie en septembre prochain, essayons de nous préparer au mieux cette fois ci.

Le Vélo à Assistance Électrique (VAE) vient également changer la donne, en accélérant le passage de la voiture au vélo (70 % de ce transfert s'effectue via le VAE).

Et à la veille de la saison touristique, rappelons que d'après l'Audap, le littoral basco-landais double alors quasiment sa population, en atteignant 600 000 personnes alors qu'il y a 345 000 résidents. L'été, le tourisme est la principale cause des bouchons. Il évolue également et doit devenir véritablement plus durable. Proposer des itinéraires cyclables complets et sécurisés sera donc un atout considérable d'attractivité touristique, mais permettra aussi d'absorber les flux touristiques et donc de maintenir la fluidité des flux domestiques.

Pour comprendre l'enjeu du développement du vélo du quotidien sur le BAB, je terminerai en donnant ces quelques chiffres : selon l'enquête ménage de 2010, 44 % des déplacements voiture dans une ville comme Bayonne font moins de 3 km.

Selon l'Ademe, la part de la totalité des déplacements effectués en vélo dans une ville comme Strasbourg est de 10 %. Une ville comme Séville en Espagne est passée de 0,6 % à 8 % de part modale vélo en un seul mandat municipal (qui est là-bas de 4 ans).

Le point sur les pistes cyclables provisoires actuelles

Il y a actuellement trois coronapistes : 2 désormais ouvertes (RD 810 et boulevard d'Aritxague) et une encore en travaux, sur le boulevard du BAB.

La première piste sur la RD 810 se situe entre le rond-point du Grand Basque et le rond-point St Léon.

Nous considérons le niveau de sécurité acceptable pour ce type d'aménagement temporaire. Ces axes sont destinés à des cyclistes voulant se déplacer pour aller au travail, faire les courses ; pas pour des balades en famille ou de loisirs. Il s'agit à terme de limiter les bouchons aux heures de pointe.

Bien sûr, on ne peut pas comparer le confort d'utilisation de cette piste à celui des aménagements définitifs mais leur force réside dans leur grande rapidité de mise en place et de modification. Il ne faut pas avoir peur de se tromper et de rectifier le tir au fur et à mesure.

Il faut également expliquer le principe d'aménagement retenu. Il a été inspiré de ce qui se fait aux Pays-Bas, tout en tenant compte des règles de l'urbanisme tactique. La voie cyclable est séparée des automobiles par du marquage au sol et des plots. Le cycliste croise la voie automobile au

début de la voie d'accélération ou en fin de voie de décélération, là où le différentiel de vitesse est le plus faible. La durée de cohabitation des deux modes de déplacement est ainsi limitée au maximum.

Les angles de ces croisements ne sont pas parfaits, dû au principe même de l'aménagement tactique de ces coronapistes, et souvent de la place disponible, mais nous travaillons activement en coopération avec les services pour faire remonter les observations d'usagers et pour les améliorer.

Sur la piste du boulevard d'Aritxague, c'est le même principe qu'expliqué précédemment avec la gestion des ronds-points en plus. Les cyclistes se déplacent sur un anneau extérieur et sont séparés des automobilistes par de la peinture et des plots pour bien identifier l'espace où chacun circule.

La piste du boulevard du BAB quand elle n'est pas encore ouverte et le sera à la fin du mois. Ce sera une piste bidirectionnelle séparée des automobiles par des plots, des balises et du marquage au sol. C'est l'axe le plus direct et plat reliant Bayonne, Anglet et Biarritz.

Il faut bien retenir que la grande force de ce type d'aménagement reste sa rapidité de mise en place mais aussi de modification. C'est pourquoi les associations Txirrind'Ola et Bizi ont créé un site internet <https://coronapistes.txirrindola.org/> pour faire remonter les remarques des utilisateurs et faire le lien avec le syndicat des mobilités et les différentes mairies. Celles-ci installeront des compteurs pour mesurer le trafic et avoir des données quantitatives. Nos deux associations ont proposé de participer à d'une enquête terrain qualitative (types de vélo, classes d'âge, direction, fréquence etc.).

Nous espérons que la fréquentation soit au rendez-vous, et nous travaillerons activement pour cela. L'enjeu est en effet d'obtenir que ces coronapistes se transforment en pistes cyclables définitives, à haut niveau de service. Nous souhaitons également la création d'autres pistes pour les relier entre elles et former un véritable réseau.

Deux nouvelles pistes définitives

La piste cyclable, définitive elle, en voie d'aménagement sur les allées Paulmy est le fruit de nombreuses mobilisations de nos deux associations depuis 2018. Pour rappel sur cet axe, le projet de tram'bus ne prévoyait qu'une piste soit-disant bidirectionnelle d'une largeur de 1m90. Ce qui est la largeur réglementaire pour une piste unidirectionnelle ! Notre travail de plaidoyer et de mobilisation nous a permis d'obtenir la création d'une vraie piste bidirectionnelle aux normes du côté opposé, côté parking Paulmy, monument aux morts et office du tourisme, qui est actuellement en travaux. Elle permettra demain de relier directement la ligne 2 desservant hôpital et lycées au centre ville.

L'autre piste définitive également en travaux reliera le quartier de la ZUP au centre-ville. Également fruit de nos propositions, elle est l'occasion d'une bonne coopération entre les associations Txirrind'ola – Bizi et les services techniques de la ville. Nous sommes particulièrement heureux qu'elle puisse ouvrir pour la mi-août : en plus de relier la ZUP au centre ville, elle permettra également aux utilisateurs de tout âges d'aller à vélo et en toute sécurité au collège, aux différentes écoles du quartier, à la piscine municipale, au stade de rugby, de foot, aux terrains de tennis etc.

Elle a aussi une forte valeur symbolique ; le quartier de la ZUP étant un des quartiers dont le nombre de voitures par foyer est le plus faible (bien évidemment en lien avec la moyenne des

revenus). Ses habitant-e-s y gagnent ainsi une nouvelle alternative de déplacement, souple et sécurisée.

Cette piste conçue sur le modèle de ce qui se fait aux Pays-Bas, leader mondial dans les aménagements cyclables, constituera un axe structurant séparé des voitures et des piétons, continu, avec une bonne gestion des priorités. Nous espérons qu'elle sera une vraie réussite.

Nous espérons que le travail entre nos deux associations et les collectivités puisse continuer et se renforcer, en développant chaque fois d'avantage la concertation le plus en amont possible et en tenant compte au maximum des préconisations de « Paris en selle » et du retour des usagers. Il est primordial que le nombre de cyclistes continue à augmenter, pour peser d'avantage et qu'ils continuent à nous faire part de leurs critiques et suggestions que nous faisons remonter aux services concernés. Ils peuvent le faire sur ce site : <https://coronapistes.txirrindola.org/>



Rendez-vous le dimanche 5 juillet

Bizi et l'Atelier Vélo Txirrind'ola appellons à soutenir les pistes cyclables provisoires du BAB et à demander qu'elles deviennent définitives. Nous organisons une grande vélo inauguration pour les découvrir en groupe, une fois qu'elles seront définitivement installées et sécurisées !

Rendez-vous est donné le dimanche 5 juillet à 10h30 devant l'Atelier Vélo Txirrind'ola, 56, allées Marines pour une balade en vélo familiale, festive et populaire. Nous partirons par groupes de 50 encadrés par des responsables de nos deux associations à la découverte des pistes.

Tous les groupes se retrouveront à la Place de la République à Bayonne, côté quais de l'Adour, pour faire toutes et tous ensemble le dernier kilomètre.

Merci de vous réserver la date et de faire passer le mot !



Le coup de pouce vélo

Ce dispositif fait partie d'un plan vélo porté par le ministère de la Transition écologique. Le plan vélo, d'abord d'un montant annoncé de 20 millions d'euros, a été porté à 60 millions fin mai. Il a pour but de favoriser l'utilisation du vélo notamment post-covid.

Sa mesure la plus connue est le forfait de 50 euros pour réparer ou faire réparer un vélo au sein d'un réseau de réparateurs. Il existe aussi une remise en selle (accompagner les cyclistes pour leur redonner confiance), toujours pour les particuliers, et un volet installation de places de stationnement vélo pour les collectivités.

L'atelier vélo Txirrind'Ola fait partie des réparateurs référencés (comme beaucoup d'ateliers vélo). Depuis la réouverture en mai, nous avons vu une très forte demande pour ce coup de pouce vélo, Nous en faisons une dizaine par jours en moyenne, tous les jours (120 sur 13 jours en mai, 147 sur 13 jours en juin). Les gens commencent à faire la queue devant le local bien avant l'ouverture.

Un engouement structurel pour le vélo

On constate la même affluence à Recyclarte, à Hendaye, où un système de rendez-vous a du être mis en place pour faire face à la demande. C'est une recyclerie avec une activité vélo, avec deux salariés et ils reçoivent 15 à 20 personnes par jour. Cette forte augmentation de la demande n'est pas due qu'au dispositif coup de pouce. Le 30 mai, une vente était organisée, sur rendez-vous, tous les créneaux ont été pris d'assaut et tous les vélos (24) sont partis immédiatement : 80% des acheteurs ne connaissaient même pas l'existence du coup de pouce vélo.

L'engouement pour le vélo n'est pas juste un phénomène lié à cette période exceptionnelle ni à un effet de mode : l'atelier vélo Txirrind'Ola connaît une affluence continue depuis son installation dans son local du 56, allées Marines, avec un pic estival qui nous oblige à embaucher un renfort

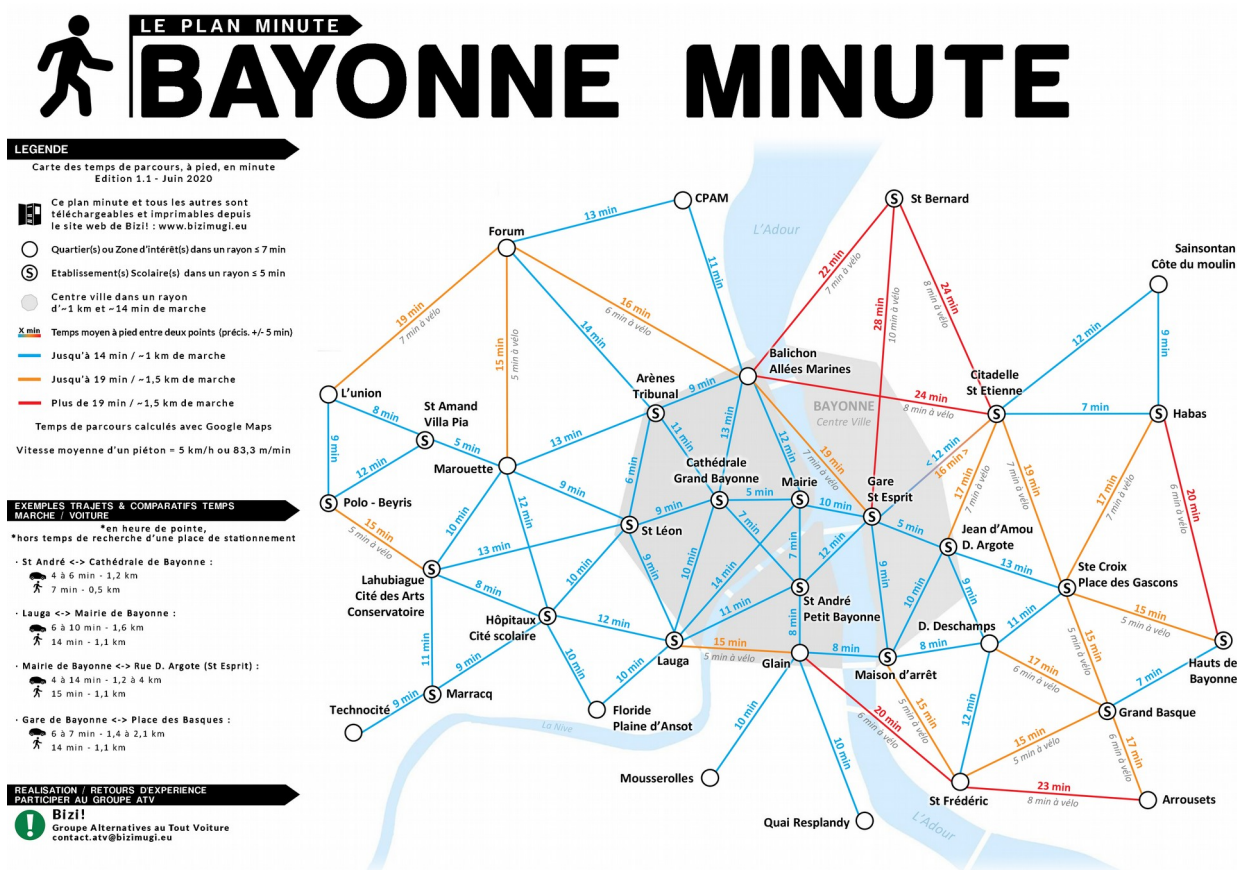
saisonnier. Depuis 3-4 ans, Txirrind'Ola a autour de 1600 adhérents annuels. Nous recevons sans cesse des demandes de partenariats de la part de collectivités et entreprises. Bref, le vélo est de plus en plus pris au sérieux comme moyen de transport à part entière.

Les plans minutes

Nous avons vu que l'utilisation du vélo et de la marche se sont développés lors du confinement. En effet, ce sont des alternatives à la crise sanitaire et climatique actuelle.

Elles permettent l'amélioration de la santé, par cette pratique sportive régulière, qui diminue le risque d'accidents cardiovasculaires et qui renforce les défenses immunitaires, augmentant ainsi l'espérance de vie. Ces transports doux ne contribuent pas au dérèglement climatique et améliorent la qualité de l'air. De fait, on pourrait réduire le nombre de morts prématurés dû à la pollution de l'air (qui est de 48 000 morts/An en France). D'autre part, en ces temps d'épidémie, le vélo apparaît comme un moyen de transport privilégié pour respecter les distances de sécurité lors des déplacements.

Le groupe ATV de Bizi a commencé à créer des Plan Minutes pour contribuer au développement de l'utilisation du vélo et de la marche. Ces plans représentent les itinéraires entre les points-étapes des déplacements du quotidien (Résidences + entreprises + services + scolaire) avec une représentation temporelle de ces parcours en minutes ; soit à vélo au niveau intercommunal, comme le BAB, soit à pied à l'échelle d'une commune, comme à Bayonne : <https://bizimugi.eu/deplacements-doux-sur-le-bab-bizi-lance-ses-premiers-plans-minutes>





LE PLAN MINUTE

BAB

MINUTE

POURQUOI UTILISER LE VELO EN AGGLOMERATION ?

ECOLOGIQUE

Pas de rejets de gaz à effet de serre, de microparticules
Silencieux, le vélo apaise la ville et améliore la qualité de vie

ECONOMIQUE

Pas cher en entretien (10 km/jour = 100 €/an à vélo ; 1000 €/an en voiture)
Aides d'Etat : 1 fois 50€ pour l'entretien, jusqu'à 400 €/an pour les trajets domicile-Travail

SANTE

Praticable à tout âge / Permet de faire du sport
Diminue le stress (car ponctualité maîtrisée), les accidents cardio-vasculaires et l'obésité
Augmente l'espérance de vie

PLUS PERFORMANT EN AGGLO

Peu ou pas de problème de stationnement
Pas de bouchon
Sous 5 km : la vitesse moyenne à vélo est donc supérieure à celle en voiture
Entre 5 et 10 km : quelques minutes supplémentaires par rapport à la voiture

LE VELO, LE GESTE BARRIERE FACE AU COVID-19

- Réduit le risque de contamination
- Evite l'engorgement de nos villes
- Renforce le système immunitaire
- Soulage les axes forts et allège les transports en commun

LEGENDE

Carte des temps de parcours, à vélo, en minute, dans le secteur du BAB
Edition 1.1 - Juin 2020



Ce plan minute et tous les autres sont téléchargeables et imprimables depuis le site web de Bizi! : www.bizimugi.eu



Quartier(s) ou Zone d'intérêt(s) dans un rayon ≤ 5 min



Etablissement(s) Scolaire(s) dans un rayon ≤ 5 min



Temps moyen à vélo entre deux points (précis. +/- 5 min)



Jusqu'à 12 min / ~3 km de vélo



Jusqu'à 18 min / ~4,5 km de vélo



Plus de 18 min / ~4,5 km de vélo



Trajet comportant un parcours piéton



Trajet comportant une traversée en bateau avec l'«ADOUR 1»

De Juin à Septembre | Infos, Horaires et Tarifs sur Chronoplus.eu



Atelier vélo Txirind'Ola

56 Allées Marines - Bayonne



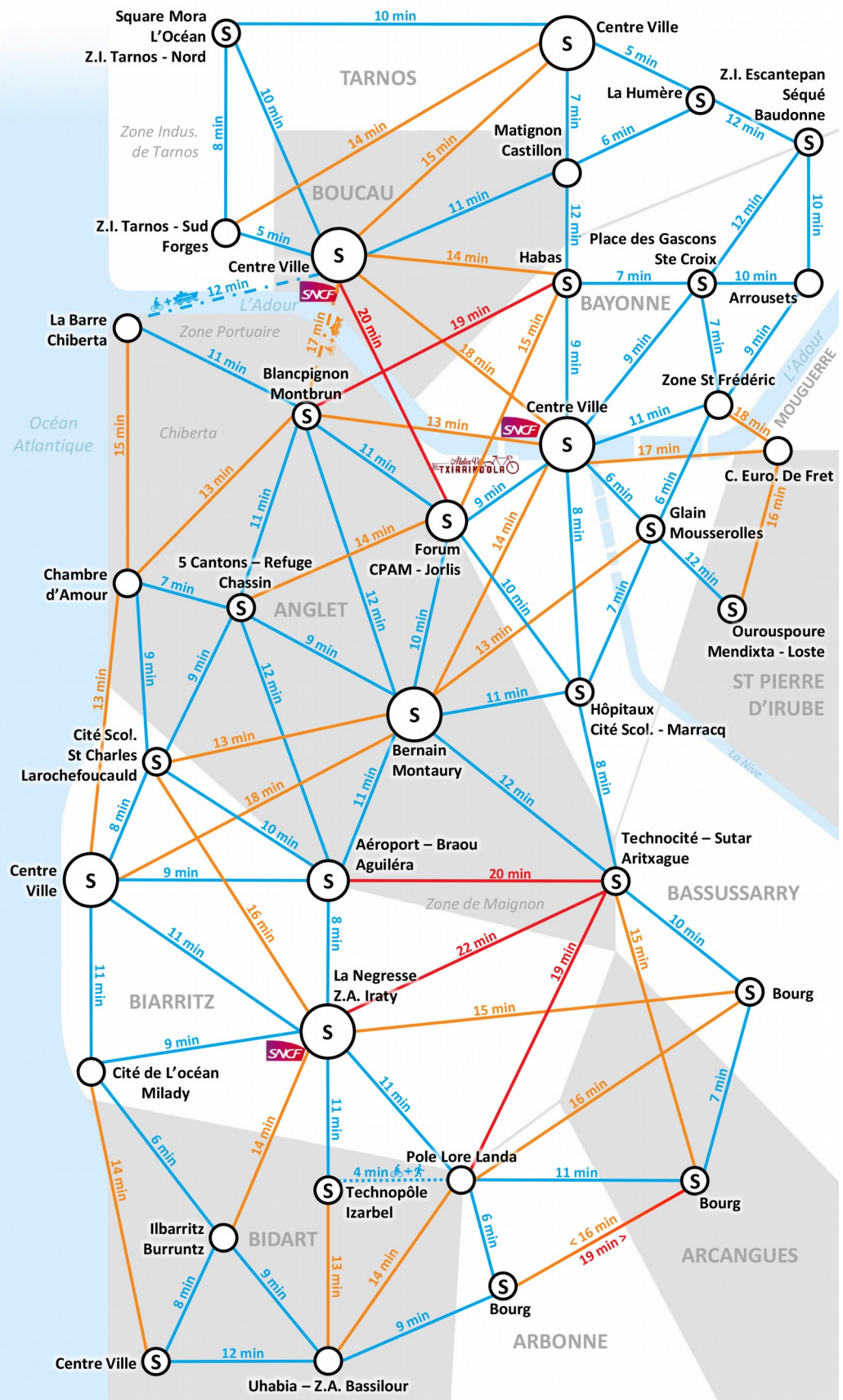
Temps de parcours calculés avec l'application GéoVélo

REALISATION / RETOURS D'EXPERIENCE PARTICIPER AU GROUPE ATV



Bizi!

Groupe Alternatives au Tout Voiture
contact.atv@bizimugi.eu



Ces plans permettent de déconstruire les préjugés sur les difficultés supposées pour se déplacer autrement qu'en voiture et de reconstruire la notion de temps à pied et à vélo, de démontrer l'efficacité de ces transports doux en zone urbaine. L'utilisateur peut comparer son temps habituel de trajet en voiture, aux temps de parcours des transports doux, indiqué sur ces plans minutes. Ces temps de parcours sont mesurés via l'appli "géo-vélo" pour le vélo et "google Maps" pour la marche. Ces temps sont généralement assez justes, voire parfois surestimés.

Cependant, ces applications n'indiquent que les itinéraires les plus rapides et recommandés. Il peut exister plusieurs variantes d'itinéraires qui peuvent être plus ou moins sécurisés.

Nous allons prochainement créer un "Plan cyclable" intégrant les différents types d'aménagements dont les pistes temporaires.

Nous comptons poursuivre ce travail avec la mise à jour globale des temps, prenant en compte les dénivelés (version prévue pour cette été) et en éditer sur d'autres secteurs (Biarritz, Ciboure, Garazi...). Toutes les bonnes volontés bénévoles pour aider à ce travail sont les bienvenues, et peuvent nous contacter à : contact.atv@bizimugi.eu



Quelques données à connaître sur le vélo

Performance : [Report modal - ADEME](#)

Les « modes actifs », vélo et marche à pied, pour la mobilité courte distance ; jusqu'à 5 kilomètres, le vélo est plus rapide et supprime les problèmes de stationnement. 44 % des trajets automobiles font moins de 3 km sur le BAB selon l'[enquête ménages et déplacements réalisée en 2010 par l'AUDAP](#). Un cycliste roule en moyenne à 15 km/h en ville, contre 14 km/h pour une voiture.

Rapide, pas cher, non-polluant et bon pour la santé, le vélo a beaucoup de qualités. Sur des distances inférieures à 6 km, il est très performant en ville et s'y développe de façon spectaculaire. Comme la marche à pied, il maintient en forme, et permet une moindre exposition à la pollution que dans un espace confiné comme l'habitacle de la voiture. Économique à l'achat, il l'est aussi à l'usage. Il ne prend pas beaucoup de place et demande des investissements publics ou collectifs modestes : pistes cyclables, locaux à vélo dans les immeubles, parkings à vélo.

Coûts : [La mobilité de demain selon l'ADEME](#) + Ministère de la transition écologique et solidaire

Aide état 50€ : Coup de pouce vélo, entretien 1 fois | Aide état jusqu'à 400€ : Forfait mobilités durables

Le vélo ne revient pas cher à l'achat (possibilité de très bonnes occasions dans les ateliers vélos participatifs comme Txirind'Ola ou Recyclarte) ni à l'entretien.

L'utilisation du vélo comme moyen principal de déplacement sur les trajets domicile-travail coûte en moyenne à son propriétaire 250 € par an. Ces dépenses recouvrent l'achat de chambres à air, de freins, l'usure des pneus, des systèmes de transmissions et une révision chez un professionnel. Si l'on rapporte ce montant à la distance moyenne parcourue par an, on peut en déterminer que le coût de l'usage du vélo est de 0,20€ par kilomètre parcouru en 2010. L'Automobile Club évalue à 0,44 € le coût de l'usage de la voiture par kilomètre parcouru (achat, frais d'entretien, garage). La Fédération des Usagers de la Bicyclette estime, dans un comparatif sur lequel elle a travaillé, que sur un trajet de 10 kilomètres quotidiens (incluant achat, entretien, carburant, etc.), une voiture coûte en moyenne 21 456 € quatre ans après l'achat, alors que toutes choses égales par ailleurs, un vélo de qualité revient à 1 273 €.

Réduction de la mortalité ("[Le vélo, bon pour la santé et pour le moral](#)", la FUB)

Une étude danoise réalisée en 2000 sur 30 000 hommes et femmes de 20 à 93 ans conclut que l'usage du vélo dans les déplacements domicile-travail entraîne une réduction du risque de mortalité précoce de 28 % !

Un rapport français réalisé en 2013 pour le ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie a chiffré à 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.

48 000 morts en France à cause de la pollution :

[Agence santé public France](#) : *"Impacts de l'exposition chronique aux particules fines sur la mortalité en France continentale et analyse des gains en santé de plusieurs scénarios de réduction de la pollution atmosphérique"*

[La mobilité de demain selon l'ADEME](#) : *"En 2016, les particules fines PM2,5 se sont avérées responsables de 48 000 décès prématurés en France, soit la 3e cause de mortalité après le tabac et l'alcool."*

Actu :

[Bulletin 2 - 03/06/2020 "Vélo et Territoire" Fréquentation vélo et déconfinement.](#)

- +87 % de fréquentation cyclable par rapport à la moyenne de la période précédant le confinement (du 1er janvier au 17 mars 2020)
- +28 % de passages de vélos par rapport à la même période en 2019
- La hausse de la pratique du vélo profite à tous les types de milieux : urbain, périurbain et rural.

DIMANCHE 5 JUILLET

BIZI! ET L'ATELIER VÉLO TXIRRIND'OLA VOUS INVITENT À LA

10H30²⁰²⁰

GRANDE INAUGURATION À VÉLO



DES
PISTES
CYCLABLES DU BAB!

Atelier Vélo
TXIRRIND'OLA

<https://txirrindola.org/>

bizi!

<https://bizimugi.eu/>