



Philippe Delamare

Proposition De Projet De Loi Européenne:

Ensemble de propositions ayant un impact
concret sur l'économie, l'environnement et la
société

Projet de loi sur les pistes cyclables

Introduction sur l'ensemble des propositions	3
Introduction de la proposition de piste cyclable	3
Definitions	4
Résumé des faits de base liés à la proposition	4
Le réchauffement climatique:	
Impact sur la santé:	
Mobilité	
Impact Economique	
Impact Social	
Les pistes cyclables en France	

Objectifs à atteindre:	7
Actions nécessaires	7
Proposition de loi	7
Les annexes	9
Faits de base liés à la proposition	9
Le réchauffement climatique:	
Impact sur la santé	
Mobilité	
Impact économique	
Impact social	
Exemples de pistes cyclables inadéquates	13

Introduction sur l'ensemble des propositions

Ce document fait partie d'un ensemble de propositions visant à mettre en œuvre des lois dans toute l'Europe ayant un impact positif anticipé sur la société, l'économie et l'environnement. Celles-ci sont toutes basées sur des situations factuelles et des solutions logiques et pragmatiques. De nombreux problèmes ne devraient pas nécessiter de solutions législatives, mais devant cette situation désastreuse, il semble que des lois minimales s'imposent comme solutions aux communautés dont les dirigeants ont tendance à les oublier ce, ou à mettre en place des solutions qui sont au mieux inappropriées, inefficaces, ou au pire, contradictoires.

Les objectifs de ces propositions sont d'apporter des solutions faciles à mettre en œuvre mais efficaces pour le bien des citoyens en Europe, éventuellement comme incitation pour le reste du monde.

Introduction de la proposition de piste cyclable

Bien qu'il puisse sembler que cette question ne mériterait pas une législation, l'état actuel de la société, la nécessité de prendre soin de l'environnement et les promesses d'agir en conséquence, ainsi que les solutions actuelles proposées par les acteurs locaux, prouvent qu'elles méritent un minimum de protection juridique.

Il ne s'agit simplement de pistes cyclables. Cette proposition est une tentative d'imposer des actions minimales pour:

- Améliorer de manière significative la santé des citoyens européens
- Réduire de manière significative les émissions de l'Europe et contribuer très concrètement à la réalisation des objectifs de l'accord de Paris, plus que toutes autres actions.
- Améliorer radicalement la sécurité routière et réduire le nombre de morts et de blessés sur les routes
- Réduire les dépenses en infrastructures.

La proposition de loi ci-dessous est assez simple, elle n'imposera pas aux collectivités de dépenser de manière radicale, mais d'économiser de façon substantielle. La mise en œuvre devrait être simple, et sans effort. Cette loi vise à établir les bases pour atteindre les objectifs ci-dessus, et à la création et à l'organisation de déplacements en vélo, et non de parcours de loisirs. Elle entend promouvoir la marche et le vélo comme moyens de transport privilégiés, ce qui, à son tour, induira une utilisation accrue des transports en commun, au lieu de mettre les voitures au premier plan.

Pourquoi une loi est-elle nécessaire? L'état de l'environnement et la sécurité et la santé des citoyens devraient être primordiaux. Les piétons d'abord, puis les cyclistes, puis les automobilistes électriques devraient avoir la priorité dans cet ordre de circulation pour se rendre au travail, dans la mesure où, dans cet ordre, ils minimisent les impacts sur l'environnement, les investissements dans les infrastructures et leurs utilisations. Cependant, les élus ont renversé cet ordre rationnel logique pour favoriser les automobiles polluantes et dangereuses. Il en résulte des niveaux de pollution élevés, une dégradation de l'état de santé et un nombre de victimes effrayant. Une loi

est malheureusement nécessaire pour imposer un minimum de considération aux citoyens en fonction de leur fardeau sur la société. De nombreux responsables ont ignoré la nécessité de mettre en place des voies sûres à vélo et l'impact positif que cela aurait sur la société. Ils ont eu tendance à:

- Déclarer des «pistes cyclables» inexistantes.
- Tracez des lignes vertes sur la route existante, enregistré en tant que piste cyclable, alors que cela n'a aucun sens, car les vélos peuvent utiliser la route de toute façon et que les voitures les ignorent. Cette habitude est dangereuse car elle peut offrir une sécurité apparente mais inexistante aux cyclistes.
- Tracez des lignes vertes sur le trottoir existant, ce qui essentiellement impose aux cyclistes de quitter la route et de prendre l'espace réservé aux piétons, créant ainsi des blessures potentiels pour ceux-ci.
- Faire des portions de route avec des pistes cyclables appropriées, mais très courtes, et uniquement là où un grand espace est disponible, les terminant brusquement, où l'espace est plus contraignant.
- Faire une piste cyclable avec un grand détour préjudiciable à un trajet en vélo.
- Faire un chemin simplement, impropre, inutilisable et non maintenu.
- Ignorer les économies liées à l'utilisation des vélos.

Definitions

Divers articles (exemple R110-2 en France) du code de la route définissent les voies cyclables comme suit:

- Piste cyclable: piste réservée exclusivement aux vélos à deux ou trois roues sur une chaussée à plusieurs voies Une piste cyclable est une partie de la route réservée aux vélos où le stationnement n'est pas autorisé. Vous trouverez ci-dessous un exemple d'une des pistes cyclables les plus courantes, souvent confondue avec une voie cyclable.



- Voie cyclable: chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues. Une voie cyclable est séparée du réseau routier conventionnel sur lequel circulent les véhicules à moteur, mais également de l'espace réservé aux piétons.
- Voie verte: route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers;

Résumé des faits de base liés à la proposition

Cette proposition ne vise pas à satisfaire les cyclistes, en tant que sous-ensemble de la population. Il s'agit d'améliorer la société dans tous les aspects de la vie pour tous les citoyens. La proposition repose sur des

faits qui aboutissent logiquement à la proposition. Les points ci-dessous sont un résumé succinct avec quelques détails supplémentaires disponibles dans l'annexe ci-dessous.

Le réchauffement climatique:

Les gaz d'échappement des voitures émettent une large gamme de gaz et de matières solides, entraînant un réchauffement climatique, des pluies acides et nuisant à l'environnement et à la santé humaine (32% du CO₂, 51% pour le CO, 34% pour l'oxyde d'azote). Le bruit des moteurs et les déversements de carburant sont également une source de pollution.

En 2016, les Européens ont parcouru 146 milliards de km (UE 28). Cela a généré 16 milliards de tonnes de CO₂, ce qui a entraîné des coûts sociaux liés à la pollution pouvant aller jusqu'à 5 milliards d'euros, et 3 milliards de litres / an pour 4 milliards d'euros dépensés. L'impact de la production d'une voiture (poids moyen de 1 400 kg) est nettement supérieur à celui d'un vélo d'un poids moyen de 20 kg (1,5%) sans métaux rares.

Dans l'accord de Paris, les pays se sont engagés à réduire leurs émissions de CO₂ de 40%.

Impact sur la santé:

Des études sur l'utilisation du vélo ont montré des avantages significatifs pour la santé. D'une manière générale, on estime qu'en Europe, 18 110 décès prématurés ont été évités pour un bénéfice de 52 milliards par an grâce à une réduction du diabète de type 2, des problèmes cardiovasculaires, du cancer du sein, du cancer du côlon et de l'ostéoporose. En outre, l'utilisation du vélo réduit les risques d'Alzheimer (29%), de déclin cognitif (26%) et de dépression de 17%.

De plus, les employés qui se rendent au travail à vélo ont un absentéisme réduit de 1,3 jour (5 milliards par an).

Les accidents de la route représentent le plus grand nombre de décès prématurés et de blessures majeures évitables. La relation entre le nombre de cyclistes et le nombre de victimes parmi les cyclistes impliqués dans un accident de voiture est inverse.

Mobilité

Un personne parcourt 31 km par jour, en moyenne, en voiture en Europe. Ce nombre est biaisé par des «ultra-voyageurs». La distance médiane entre le lieu de travail et le lieu d'habitation est de 5 à 10 km par jour. Les différences par pays sont significatives, et les pays avec le plus de pistes cyclables ont le taux d'utilisation le plus élevé.

Au cours des 30 dernières années, le nombre d'enfants allant en vélo à l'école est passé de 82% à 14%. Les capitales européennes ont une approche très différente du cyclisme. Les pourcentages de trafic à vélo sont les suivants: 35% (Copenhague (1) - 32% Amsterdam (2) - Berlin 13% (3), Ljubljana 12%, Helsinki 11%, Bruxelles 3,5% (11). Paris 2% (15).

Impact Economique

Outre les avantages pour la santé, le cyclisme apporte des avantages économiques très importants, et ce de nombreuses manières.

Des études ont montré que l'amélioration de la bicyclette entraînait une réduction de la circulation automobile de 45%. Les routes cyclables signifient 3,8 millions d'heures gagnées aux Pays-Bas. 2,9 milliards d'euros / an peuvent être économisés sur les infrastructures motorisées grâce à une utilisation réduite de la voiture. L'effet sur les économies résultant de la congestion du trafic grâce au vélo est estimé à 6,8 milliards d'euros / an.

Le cyclisme a aussi tendance à augmenter l'usage des trains, ce qui réduit considérablement la pollution et les embouteillages. L'efficacité spatiale est un autre facteur important. 7 fois plus de vélos peuvent traverser une intersection que de voitures. Une place de parking peut accueillir 15 vélos.

Le cyclotourisme représente 44 milliards d'euros et emploie 525 000 personnes.

L'investissement dans l'infrastructure est considérable. Le coût de la construction de routes varie entre 13,1 millions d'euros par km en Suisse et 5 millions d'euros dans la plupart des pays. Une route départementale coûte entre 2 et 5 millions d'Euro par km. Les coûts de réparation des routes sont en moyenne de 200 000 euros par km pour une rénovation.

En comparaison, le kilométrage de construction d'une nouvelle piste cyclable est compris entre 10 000 et 200 000 euros, avec des coûts de maintenance bien inférieurs.

Impact Social

Outre les coûts des soins de santé qui touchent davantage les citoyens aux revenus les plus bas, l'usage du vélo augmente beaucoup plus le pouvoir d'achat. À titre d'indicateur, le montant de la déduction imposable par km se situe entre 40 et 55 cents, ce qui correspond au coût moyen total des kms en voiture.

Les pistes cyclables en France

La sécurité est le principal problème lié à l'utilisation des vélos. Comme les grands utilisateurs de bicyclettes se trouvent dans le nord de l'Europe (Danemark, Pays-Bas, Suède) avec des conditions météorologiques plus difficiles. Donc celles-ci ne sont pas un obstacle. Avec les progrès des vélos électriques, le terrain (collines) n'est plus un problème non plus. Par conséquent, il est clair que de bonnes pistes cyclables doivent être disponibles pour que davantage de cyclistes puissent les utiliser.

La politique, les politiciens et les administrateurs locaux font de beaux discours sur les pistes cyclables. Il faut noter que:

- Une ligne verte sur la route ne compte pas comme une piste cyclable
- Une ligne verte sur le trottoir est un problème de sécurité pour les piétons
- Un sentier «vert» à travers la forêt peut mais est rarement une piste cyclable de banlieue et engendre de longs détours.

En plus de ce qui précède, de nombreuses municipalités ont créé des pistes cyclables ridicules, mettant ainsi encore plus en danger les cyclistes (voir les exemples ci-dessous en annexe).

Les exemples sont nombreux. Il existe un moyen approprié et sûr de construire des pistes cyclables. Il doit y avoir un plan, comme pour les routes pour voitures. Une route non connectée est une impasse. Pourquoi devrait-il en être autrement pour la piste cyclable?

Objectifs à atteindre:

Compte tenu des données et des informations ci-dessus, des actions doivent être entreprises pour:

- Diminuer la pollution et les émissions des voitures en réduisant les déplacements en voiture au profit de l'augmentation des kilomètres en vélo. Un objectif de 32% des déplacements en vélo est accessible comme c'est le cas au Danemark pour tous les pays d'Europe
- Augmentation des soins de santé et réduction des dépenses liées à la santé
- Diminution des investissements routiers en mettant l'accent sur les pistes cyclables.
- Réduction du taux de mortalité chez les automobilistes et les cyclistes.

La promotion de la marche et du cyclisme en tant que principal moyen de transport, avec à terme des liaisons faciles avec les transports en commun, est au centre de cette proposition.

Actions nécessaires

Tous ces objectifs ne seront pas atteints si de nombreuses autres pistes cyclables appropriées et sûres ne sont pas aménagées. Il est clair que les pistes cyclables doivent précéder l'utilisation du vélo. Il est donc du devoir des administrateurs de promouvoir la construction de nombreuses nouvelles pistes cyclables:

De plus, ces actions ne nécessiteront aucun investissement important et permettront des économies immédiates sur:

- Investissement sur les routes
- Entretien des routes
- Coûts sociaux
- Coûts de la pollution
- Pertes de temps de circulation

Proposition de loi

Le projet de loi sera assez simple et n'apportera aucun fardeau aux communautés, et cela dès le début. La proposition serait la suivante:

- Création d'un ou de plusieurs comités d'experts européens ou nationaux chargés de vérifier la viabilité du plan cyclable, ainsi que la bonne construction et la sécurité de la piste cyclable, de signaler et de condamner les abus.
- Création de directives claires sur ce qui est « une piste cyclable » et les exigences de sécurité minimales
- Chaque communauté doit avoir un plan complet, à court, moyen et long terme pour les pistes cyclables. Celles-ci doivent favoriser les cyclistes et faciliter leurs déplacements pour le rendre plus efficace (pas de détour) et plus sûrs que la voiture (protection, signalisation, éclairage). Le lien avec les transports en commun, en particulier dans les communautés les plus éloignées, devrait être inclus dans ces plans.
- Entre les communautés (villes, villages), les autorités doivent élaborer des plans de pistes cyclables transversales.

- **Toute nouvelle construction ou partie de route doit comporter une piste cyclable appropriée et sûre, conformément aux normes et aux plans. L'investissement supplémentaire représentera moins de 10% du coût de la route et correspondra au plan ci-dessus**
- **Tous les travaux d'entretien des routes importants doivent inclure la construction d'une piste cyclable.**
- Comptage et évaluation des véritables pistes cyclables, par type. La proportion de pistes cyclables par rapport aux routes automobiles doit devenir une mesure importante pour la santé, la sécurité et l'environnement.

LES ANNEXES

Faits de base liés à la proposition

Le réchauffement climatique:

Impact des voitures

Les polluants des voitures ont des effets immédiats et à long terme sur l'environnement. Les gaz d'échappement des voitures émettent une large gamme de gaz et de solides, entraînant un réchauffement de la planète, des pluies acides et nuisant à l'environnement et à la santé humaine. Le bruit des moteurs et les déversements de carburant sont également une source de pollution. Les voitures, les camions et les autres moyens de transport sont le principal facteur de pollution atmosphérique.

Les effets de la pollution automobile sont généralisés et affectent la qualité de l'air, du sol et de l'eau. L'oxyde nitreux contribue à l'appauvrissement de la couche d'ozone, qui protège la Terre des rayons ultraviolets nocifs du soleil. Le dioxyde de soufre et le dioxyde d'azote se mélangent à l'eau de pluie pour créer des pluies acides qui endommagent les cultures, les forêts et autres types de végétation et les bâtiments. Les déversements d'huile et de carburant provenant de voitures et de camions s'infiltrent dans le sol à proximité des autoroutes, et les résidus de carburant et de particules provenant des émissions des véhicules contaminent les lacs, les rivières et les zones humides.

Bien que la production de voiture ait sensiblement diminué, l'augmentation de la conduite automobile et de l'augmentation du nombre de voitures a compensé cette baisse. Le gaz CO₂ est présenté comme le principal responsable du réchauffement climatique. Les transports et les voitures sont notamment responsables de 31% du CO₂ actuel dans l'atmosphère. La réduction de la pollution automobile est essentielle à notre survie.

Cependant, ce n'est pas la seule pollution. Pour le CO (monoxyde de carbone), un gaz létal dangereux, il est actuellement de 51% et de 34% pour l'oxyde d'azote, une substance nocive pour tous. La voiture ajoute une importante pollution du sol et des eaux souterraines due à la poussière de freins, aux huiles et à l'essence. L'effet de la pollution sonore est également un facteur important.

En 2016, les Européens ont parcouru 146 milliards de km (UE 28). Cela a généré 16 milliards de tonnes de CO₂, ce qui a entraîné des coûts sociaux liés à la pollution pouvant aller jusqu'à 5 milliards d'euros, et 3 milliards de litres / an pour 4 milliards d'euros dépensés.

L'impact de la production d'une voiture (poids moyen de 1 400 kg) est nettement supérieur à celui d'un vélo d'un poids moyen de 20 kg (1,5%) sans métaux rares.

Accord de Paris:

La plupart des pays d'Europe ont signé l'Accord de Paris. La France, par exemple, prévoit une réduction de 40% des émissions de CO₂ d'ici 2030. Elle a réduit ses émissions de CO₂

de 20% depuis 1990. Réduire cette quantité de CO2 implique de bien moins conduire, malgré la transition très lente vers des flottes moins polluantes.

Impact sur la santé

Exercice et Santé

Les avantages pour la santé de certaines activités physiques quotidiennes ou régulières ne sont plus à prouver. Des études sur l'utilisation du vélo ont montré des avantages significatifs pour la santé. D'une manière générale, on estime qu'en Europe, 18 110 décès prématurés ont été évités pour un bénéfice de 52 milliards par an grâce à une réduction du diabète cardiovasculaire de type 2, du cancer du sein, du cancer du côlon et de l'ostéoporose. En outre, l'exercice réduit les risques d'Alzheimer (29%), le déclin cognitif (26%) et la dépression de 17%. De plus, les employés qui se rendent au travail à vélo ont un absentéisme réduit de 1,3 jour (5 milliards par an). Source: Tuxworth, B. 1986, Contrôle de la qualité. Sports et loisirs, 1986 vol. 27 N ° 3 p. 32-33. Les pays où les niveaux de cyclisme et de marche sont les plus élevés ont généralement les taux d'obésité les plus bas. Un adulte qui fait régulièrement du vélo aura normalement un niveau de condition physique équivalent à 10 ans de moins. Le cyclisme a un effet positif sur la santé émotionnelle: il améliore le niveau de bien-être, la confiance en soi et la tolérance au stress, tout en réduisant la fatigue, les troubles du sommeil et divers symptômes médicaux. Source: H. Boyd, M. Hillman, A. Nevill, A. Pearce et B. Tuxworth (1998), Effets du cyclisme régulier sur la santé d'un échantillon d'anciens non-pratiquants. Le taux de mortalité des personnes se rendant au travail à vélo est de 28% inférieur à la population moyenne. Les avantages du cyclisme pour la santé sont 20 fois plus importants que les risques pour la sécurité. Les cyclistes vivent en moyenne deux ans de plus que les non-cyclistes et prennent 15% moins de jours de congé pour cause de maladie.

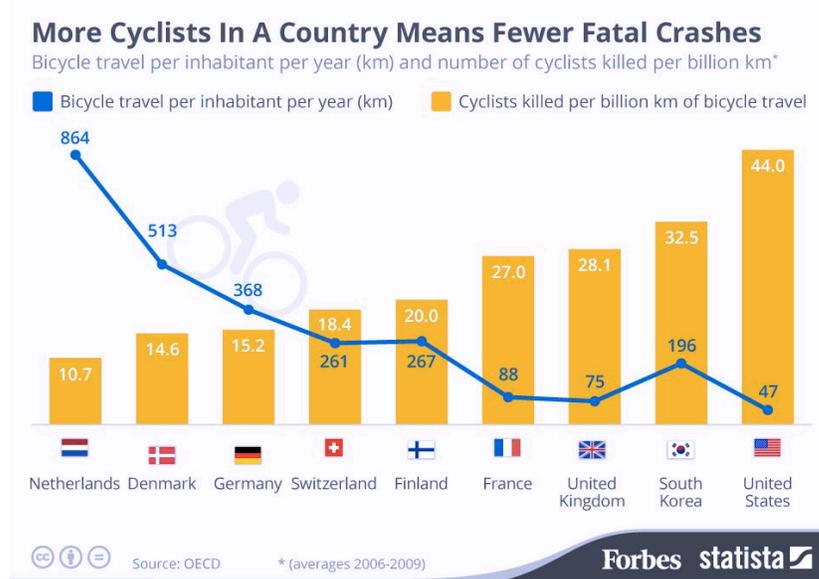
Reduction des Accidents

La France a l'un des taux de mortalité sur les routes les plus élevés avec 3 461 décès en 2015 (5,18 / 100 000 habitants). En 2017, 3 693 décès pour 77 476 hospitalisations. Les coûts liés aux accidents de la route sont estimés à 2 millions d'euros par décès et à 200 000 euros par blessé.

L'Observatoire national de la sécurité routière en France a noté qu'au cours des 7 dernières années, le nombre de cyclistes tués a augmenté de 22%.

Cependant, la relation entre le nombre de cyclistes et le nombre de victimes parmi les cyclistes impliqués dans un accident de voiture est inverse. (Plus il y a de cyclistes, moins il y a d'accidents). Source: Hydén, C., A. Nilson et R. Risser (1998). Une étude menée dans 115 villes des États-Unis et du Danemark, ainsi que dans 14 pays européens, a révélé que les automobilistes sont moins susceptibles de heurter les cyclistes et les piétons lorsqu'il y a

plus de cyclistes ou de piétons. It



Il semble que les automobilistes modifient leur comportement en présence de cyclistes. La relation entre le nombre de cyclistes et le nombre de victimes parmi les cyclistes impliqués dans un accident de voiture est inverse. (Plus il y a de cyclistes, moins il y a d'accidents).

Source: Hydén, C., A. Nilson et R. Risser (1998).

Le graphique ci-dessus montre que plus il y a de personnes à vélo, moins il y a d'accident de la route.

Mobilité

Km moyens parcourus:

Une personne moyenne parcourt 31 km par jour en voiture en Europe, mais ceci est influencé par les «ultra-voyageurs». La distance médiane entre le lieu de travail et le lieu de travail est de 5 à 10 km par jour.

Les différences par pays sont significatives, et les pays avec le plus de pistes cyclables ont le taux d'utilisation le plus élevé. Qu'est-ce qui doit venir en premier. Il est clair que des pistes cyclables adéquates et sûres sont une condition nécessaire pour initier plus de km parcourus en vélo au détriment de la voiture.

Les Changements dans l'utilisation du vélo

Au cours des 30 dernières années, le nombre d'enfants allant en vélo à l'école est passé de 82% à 14%. Les capitales européennes ont une approche très différente du cyclisme. Les pourcentages de trafic à vélo sont les suivants: 35% (Copenhague (1) - 32% Amsterdam (2) - Berlin 13% (3), Ljubljana 12%, Helsinki 11%, Bruxelles 3,5% (11). Paris 2% (15).

Le marché des ventes de bicyclettes est de 13 milliards d'euros avec un taux de croissance de 5,5% (1,7% pour les voitures).

Le vélo électrique offre de grands avantages et assurera certainement une augmentation des trajets quotidiens en vélo. Les bicyclettes électriques permettent aux utilisateurs de se rendre facilement au travail ou à un autre endroit. Ce n'est pas une voiture bien sûr, mais il est beaucoup plus polyvalent, souvent plus rapide que de conduire, et évidemment beaucoup plus économique. En 2017, il y avait 10% de vélos électriques en plus, par rapport à 1,5% de voitures neuves. La croissance annuelle des vélos électriques est de 30%.

Impact économique

Economie du vélo

Des études ont montré que l'amélioration de l'utilisation de la bicyclette entraînait une réduction de la circulation automobile de 45%. Les routes cyclables signifient 3,8 millions d'heures de gain aux Pays Bas. 2,9 milliards d'euros / an peuvent être économisés sur les infrastructures motorisées grâce à une utilisation réduite de la voiture. L'effet sur les économies résultant de la congestion du trafic via les vélos est estimé à 6,8 milliards d'euros / an.

Le cyclisme a aussi tendance à augmenter l'usage des trains, ce qui réduit considérablement la pollution et les embouteillages.

L'efficacité spatiale est un autre facteur important. 7 fois plus de vélos que de voitures peuvent circuler sur une même intersection. Une place de parking peut accueillir 15 vélos.

Le cyclotourisme représente 44 milliards d'euros et emploie 525 000 personnes.

Même pour le tourisme, l'impact économique est significatif lorsque le cycliste moyen dépense 20% de plus que les autres touristes en France.

La logistique du cycle représente actuellement 20 à 25% des livraisons en ville.

Coût des infrastructures de la route et des pistes cyclables

La France comptait en 2016, 11.612 km d'autoroute - 9.585 routes nationales, 378.791 routes départementales et 691.031 routes communales, pour un total de 1 103 366 km.

Le coût de la construction de routes est de 13,1 millions d'euros par km en Suisse (le plus élevé d'Europe) et de 5 millions d'euros. Euro par km en France. Une route départementale coûte entre 2 et 5 mio. Euro par km. Les coûts de réparation des routes sont en moyenne de 200 000 euros par km pour un simple travail de rénovation.

Les coûts des routes privées, tels que les autoroutes à péage, indiquent également les coûts d'entretien d'une route, car les investissements ne sont généralement pas inclus. Le prix moyen par km d'autoroute est de 15 cents par km parcouru. Cela montre les coûts cachés très élevés des déplacements en voiture, payés par la communauté. Les coûts de

maintenance dépendent directement de la quantité de voiture qui la traverse, donc des kilomètres parcourus.

Percent of Trips by Travel Mode (all trip purposes)					
Country	bicycle	walking	public transit	car	other
Netherlands	30	18	5	45	2
Denmark	20	21	14	42	3
Germany	12	22	16	49	1
Switzerland	10	29	20	38	1
Sweden	10	39	11	36	4
Austria	9	31	13	39	8
England/Wales	8	12	14	62	4
France	5	30	12	47	6
Italy	5	28	16	42	9
Canada	1	10	14	74	1
United States	1	9	3	84	3

Source: John Pucher, [Transportation Quarterly](#), 1997, Volume 51, Number 4, page 32 (from various transport ministries and depts., latest avail. year)

Par contre, le kilomètre de construction d'une nouvelle route cyclable est compris entre 10 000 euros et 200 000 euros. La maintenance est également beaucoup plus réduite, car les vélos sont beaucoup plus légers et donc moins usés.

Plus de pistes cyclables pourraient alors avoir un retour sur investissement calculé en quelques mois, en fonction de l'état du réseau routier et de la conception de la piste cyclable.

Impact social

Outre les coûts des soins de santé qui touchent davantage les revenus les plus bas, l'usage du vélo augmente beaucoup plus le pouvoir d'achat de ceux-ci. À titre d'indicateur, la base d'imposition par kilomètre se situe entre 40 et 55 cents, ce qui correspond au coût moyen total des kilomètres en voiture. Les coûts du cyclisme ne représentent qu'une petite fraction de cela. En gros, cela équivaudrait à la dépréciation du vélo acheté. Même un vélo électrique coûte 5% du prix d'une voiture. La maintenance, ou les coûts par km est presque négligeable.

Comme mentionné ci-dessus, avec un trajet médian aller-retour au travail de 5 à 10 km, les économies pour un trajet quotidien moyen seraient de 2,5 à 5 euros par jour (à 50 centimes / km). Cela représente 50 à 100 euros d'économies par mois pour les navetteurs.

Exemples de pistes cyclables inadéquates

