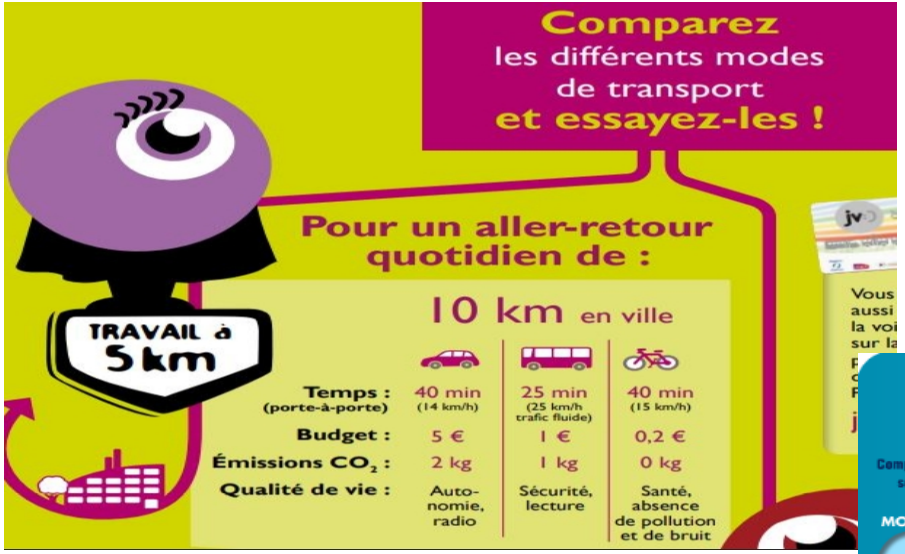
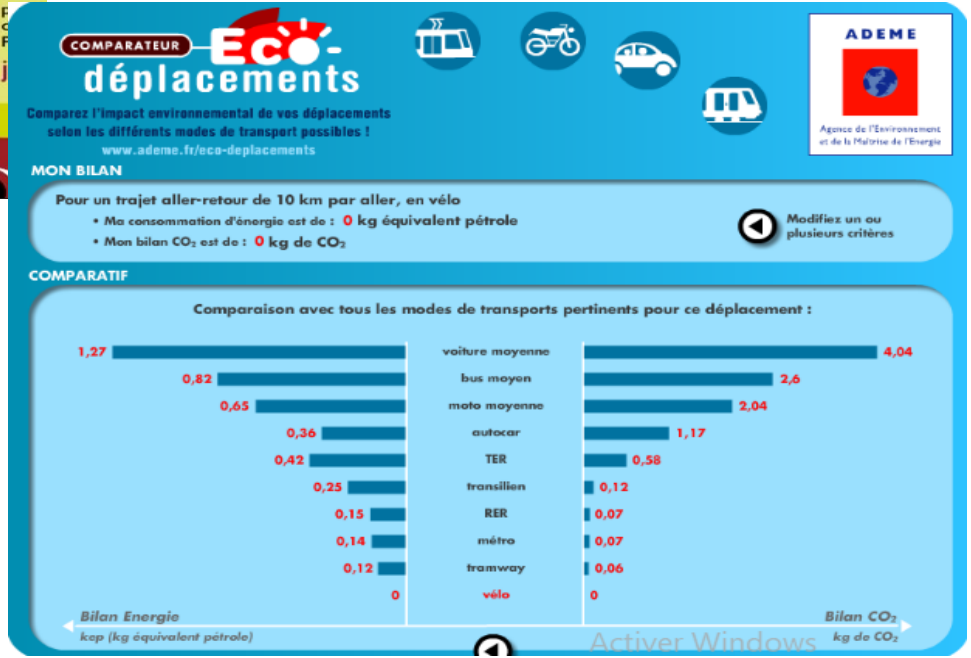
Lundi 16 Septembre
Durée ~30’

Se déplacer est-ce déplacé ?

Bien choisir sa mobilité.


Comparez
les différents modes
de transport
et essayez-les !
Pour un aller-retour
quotidien de :
TRAVAIL à
5 km
10 km en ville
Temps :
(porte-à-porte)
40 min
(14 km/h)
25 min
(25 km/h
trafic fluide)
40 min
(15 km/h)
Budget :
5 €
1 €
0,2 €
Émissions CO_2 :
2 kg
1 kg
0 kg
Qualité de vie :
Auto-
nomie,
radio
Sécurité,
lecture
Santé,
absence
de pollution
et de bruit


COMPARATEUR
Eco-
déplacements
Comparez l'impact environnemental de vos déplacements
selon les différents modes de transport possibles !
www.ademe.fr/eco-deplacements
ADEME
Agence de l'Environnement
et de la Maîtrise de l'Energie
MON BILAN
Pour un trajet aller-retour de 10 km par aller, en vélo
• Ma consommation d'énergie est de : 0 kg équivalent pétrole
• Mon bilan CO_2 est de : 0 kg de CO_2
Modifiez un ou
plusieurs critères
COMPARATIF
Comparaison avec tous les modes de transports pertinents pour ce déplacement :
1,27 voiture moyenne 4,04
0,82 bus moyen 2,6
0,65 moto moyenne 2,04
0,36 autocar 1,17
0,42 TER 0,58
0,25 transilien 0,12
0,15 RER 0,07
0,14 métro 0,07
0,12 tramway 0,06
0 vélo 0
Bilan Energie
kep (kg équivalent pétrole)
Bilan CO_2
kg de CO_2

Quelques chiffres

Plus de 50 % des trajets chez les citadins font moins de 5 km voir moins de 3 km

Plus de 80 % des trajets annuels font moins de 15 km.

En Région Parisienne la vitesse moyenne est de 15 km/h.

23 jours/an perdus dans les embouteillages (chiffres 2017)

Dans les AM la vitesse moyenne est de 20 km/h et est en baisse constante.

Dans la CASA on perd 25 jours /an dans les embouteillages (chiffres 2017)

Encore Quelques chiffres

Le budget voiture a augmenté de plus de 3% par an depuis 2008 et dépasse à présent en moyenne 6000 €/an (2018 Insee) : achat, assurance, carburant, entretien, parking) pour un véhicule moyen type Renault Megane.

Nous consacrons plus d’espace donc plus d’argent à notre voiture qu’à nos enfants :
3 places (domicile + bureau + courses) = 5,7 x 2,5 m = 14,25 m² x 3 = 42 m²

La voiture occupe +50% de l’espace urbain : que d’espace perdu non ?
90% de sa vie la voiture est non utilisée :
Pourquoi en posséder une, pourquoi ne pas la louer et/ou la partager ?

Chercher une place de parking occupe 17h/an et est la cause de 30% de la congestion urbaine (Cf : embouteillages fantômes à Nice)

48000 morts prématurés par an sont dûs à la pollution urbaine,

La Voiture : Quelle Technologie ?

Véhicule à Moteur Thermique : de grands progrès son encore possible

Véhicule à Moteur Hybride (Diesel + Electrique ou Essence + Electrique)

Véhicule 100% Electrique : la grande illusion ?

Aucune émission en roulant, fini la pollution. Immense progrès en termes de santé et de climat … mais à relativiser. Bilan pas si “vert” : Quid des batteries ?
Début de l’histoire

Véhicule à Hydrogène : sans doute la panacé

La Voiture : Quel Usage - Pour Quoi faire ?

A quoi bon posséder un véhicule de 2 tonnes et 5-7 places à l’année quand 95% du temps vous n’avez besoin que de 2 places pour faire 30 km ?

Location entre particulier : https://www.ouicar.fr/ ou https://www.drivy.com/

Location chez des professionnels : https://www.europcar.fr/ ou https://www.avis.fr/

Ainsi vous adaptez votre véhicule à vos besoins tout au long de l’année

Baisse de la consommation, moins de frais, gain de place ...

La Voiture : Transports Collaboratif

Covoiturage longue distance : https://www.blablacar.fr

BlaBlaCar

VROOM

Covoiturage courte distance et local : https://www.ridygo.fr/

ridygo

KAROS

klaxit

VROOM

AutoStop : https://www.rezopouce.fr/

REZO POUCE

autostop

Se Déplacer jusqu’à 20 km : BUS

Vitesse moyenne dans les AM : 19 km/h

Vitesse moyenne dans la CASA : 17 km/h (chiffres 2017)

Les réseaux ne sont pas réellement inter-connectés et surtout il n’existe pas de titre de transport “unifié” type “pass Navigo” (carte orange de la R Parisienne) d’où un impossibilité pour les utilisateurs de passer d’un réseau à un autre facilement : Réseau Cannes, Réseau Antibes CASA, Réseau CG06, réseau Métropole …

Pas ou très peu de voies réservées … le bus-tram de la CASA en aura un peu celui de Cannes en a un peu plus mais rien en comparaison avec celui de Nantes ou de Pau (2019)

Se Déplacer de 20 à 400 km : TER, Intercité, TGV

Réseau vieillissant (1900) mal entretenu depuis de très nombreuses années

Vitesse non garantie : TGV roule entre 35 et 90 km/h

Ne dessert réellement que la bande littorale

Manque de cadencement aux heures de pointes car la 3eme voie n’est pas totalement réalisée afin de permettre le dépassement des trains lents par les trains rapides

Se Déplacer jusqu’à 1500 m : la Marche

La ville est **“Fille du Commerce et de l’Echange”** dit-on souvent.

Elle permet le maximum d’interactions sociales et économiques pour un minimum d’efforts nécessaires à réaliser l’échange. **Encore faut-il s’y rencontrer !**

La meilleure façon de se rencontrer est **la marche et le vélo**.

Les déplacements à pieds et à vélo sont stratégiques pour le développement d’un territoire.

On rappelle que selon l’ADEME, 50 % des trajets en voiture font moins de 3 km

Faire 500 m à pieds prend 8 minutes évite la recherche de place de stationnement et les problèmes de surconsommation et de pollution liés au démarrage.

Se Déplacer jusqu’à 1500 m : Pédibus

Pédibus correspond à un autobus pédestre, principalement utilisé dans le cadre du ramassage scolaire

Les objectifs principaux sont de :

limiter le recours à un véhicule motorisé ;

prendre l'habitude d'une activité physique sans fatigue.

Bienfaits économique, pédagogique, environnemental et sur la santé.

Se Déplacer jusqu’à 1500 m : la Marche

La marche dans les politiques de santé publique :
l’INPES incite depuis plus de 10 ans à installer des panneaux indicateurs spécifique pour les piétons

La sédentarité des enfants et des adolescents, un enjeu de santé publique / a public health concern (cf Etude en Annexe : C. Simon *, C. Klein, A. Wagner) : car elle **entraine une baisse de la capacité d’apprentissage**

La marche pour la réduction de la pollution

La marche est bonne pour le commerce !

Dans l’étude « **Commerces et zones à priorité piétonne, anticiper les effets possibles** », le bureau Archi’Urba, missionné par le Certu, démontre que piétons et cyclistes sont de meilleurs clients que les automobilistes. (Cf Annexe)

L'Inpes souhaite faire réfléchir en termes de temps, non de distance

L'Inpes a mené en novembre 2010 une campagne de communication télévisée et d'affichage pour promouvoir l'activité physique dans le Programme national nutrition santé (PNNS) et présenter les modes actifs pour assurer à chacun 30 minutes de marche rapide par jour.

L'Inpes a également élaboré un projet événementiel, en installant une signalisation piétonne dans neuf villes en France. La signalisation consistait en un fléchage d'itinéraires exprimés en temps de trajets à pied et non plus en distance. Les panneaux de signalisation ont été installés sur des emplacements loués aux commerces de proximité et dans les gares.

L'évaluation a montré un bon accueil de ce dispositif par les citadins, par exemple :

- 91 % des habitants ayant déjà vu les panneaux ont déclaré les apprécier ;
- 87 % les ont jugés utiles pour les citadins en général, et 69 % pour eux en particulier ;
- 16 % des citadins concernés par le dispositif ont déclaré avoir déjà changé certains de leurs comportements de déplacements.

Afin d'apporter un soutien aux communes intéressées par ce principe de signalisation piétonne, l'Inpes et le ministère de la Santé ont élaboré un « kit d'appui » aux collectivités locales, téléchargeable sur www.mangerbouger.fr/pro

Cerema

Les déplacements à pied et à vélo sont stratégiques pour le développement équilibré d'un territoire car ils représentent un potentiel important de report modal pour les déplacements courts. En effet, selon l'Ademe, « 1 trajet en voiture sur 2 est inférieur à 3 kilomètres. Faire 500 mètres à pied prend 8 minutes, évite la recherche de place de stationnement et les problèmes de surconsommation et de pollution liés au démarrage. Pour parcourir jusqu'à 5 kilomètres, le vélo est le mode de transport le plus rapide ! ».

Se Déplacer jusqu’à 5 km : Le Vélo

La National Association of City Transportation Officials affirme

Cycling to work is associated with less sickness absence. The more often people cycle to work and the longer the distance travelled, the less they report sick.

1 voie de 3 m de large permet de faire circuler en une heure

- 600 à 1600 voitures
- 7500 cyclistes (piste cyclable bidirectionnelle),
- 4000 à 8000 personnes (voie TC),
- 9000 piétons

Ajouter des voies de circulation destinées au trafic automobile ne constitue donc pas la panacée.

Se Déplacer jusqu’à 20 km : Le Vélo Electrique

Une piste cyclable coûte

200 fois moins cher qu'une autoroute urbaine

50 fois moins cher qu'un métro lourd

25 fois moins chere qu'un tramway

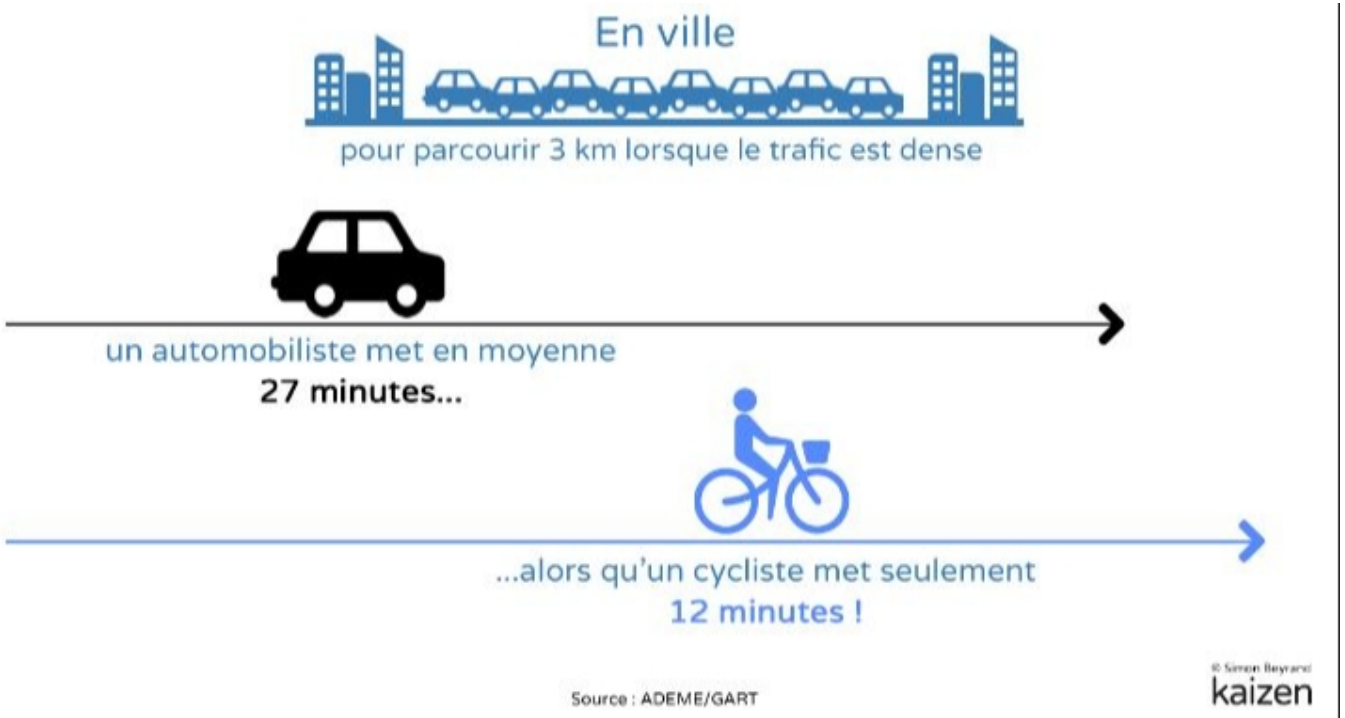
79% des français réclament un réseau cyclable complet et sans coupure (Barometre Nationale 2018 Fubicy)

Pour parcourir jusqu’à 5 km le vélo est le mode de transport le plus rapide

Le vélo en centre ville dynamise les commerces de proximités.

Un cycliste dépense en 1 semaine plus en centre ville qu’un conducteur dans un hypermarché.

Le Vélo



Un cycliste urbain roule en moyenne à 15 km/h, indépendamment des conditions de circulation. Lorsque le trafic est dense, un cycliste mettra donc seulement 12 minutes pour parcourir 3 km, alors qu'un automobiliste restera dans son véhicule en moyenne 27 minutes. Le vélo s'affirme ainsi comme une solution efficace de mobilité urbaine et un outil pour changer de société. En selle, citoyens !

La Communauté des cyclistes **VéloSophia** Œuvre pour le développement d’un réseau de pistes cyclables

Elle utilise pour cela un outil de travail collaboratif avec les services techniques de la CASA et les élus https://velosophia.slack.com/messages/C389LVCTX/

La CASA du vélo à Garbejaire vous accueille les mardis et mercredis entre 12h30 et 13h30 :

- atelier d’aide à la réparation de vélo
- Location gratuite durant 15 jour de vélo électrique

- Association http://www.choisirlevelo.org/
- Association http://travisa.org/

Différentes carte participatives mises à jour par les citoyens et prises en compte par l’administration CASA

http://umap.openstreetmap.fr/en/map/infrastructures-cyclables-dans-le-departement-des-_50504#12/43.6198/7.0373

http://umap.openstreetmap.fr/en/map/parkings-velo-sophia-antipolis_116671#16/43.6069/7.0776

http://umap.openstreetmap.fr/en/map/trajets-velo-des-actifs-de-sophia_110589#12/43.6087/7.0634

http://umap.openstreetmap.fr/fr/map/cartes-des-demandes-et-suivis-de-travaux_159161#15/43.5957/7.0799

Boîte de réception (56) | La Casa du Vélo : au ser | ville-antibes | velo_soph | Cartes des demandes et | Parkings vélo Sophia Ar

Non sécurisé | umap.openstreetmap.fr/en/map/cartes-des-demandes-et-suivis-de-travaux_159161#14/43.6125/7.0447

Browse data | Close

Cartes des demandes et suivis de travaux

by AssoChoisir

- Possibilité de double-sens cyclable
- Nettoyer la surface
- Obstacles, barrières, poteaux
- Modifier mobiliers urbains
- Aplanir, améliorer la surface
- Marquage/Empreinte au sol
- Flèches directionnelles
- Voitures en stationnement génant
- Débroussaillage
- Débroussaillage effectué
- Proposer un nouvel aménagement
- Abaissement/respect de la vitesse
- Panneaux à rajouter/remplacer Propositions
- Trous / rebouchage nécessaire
- Trajectoires matérialisées

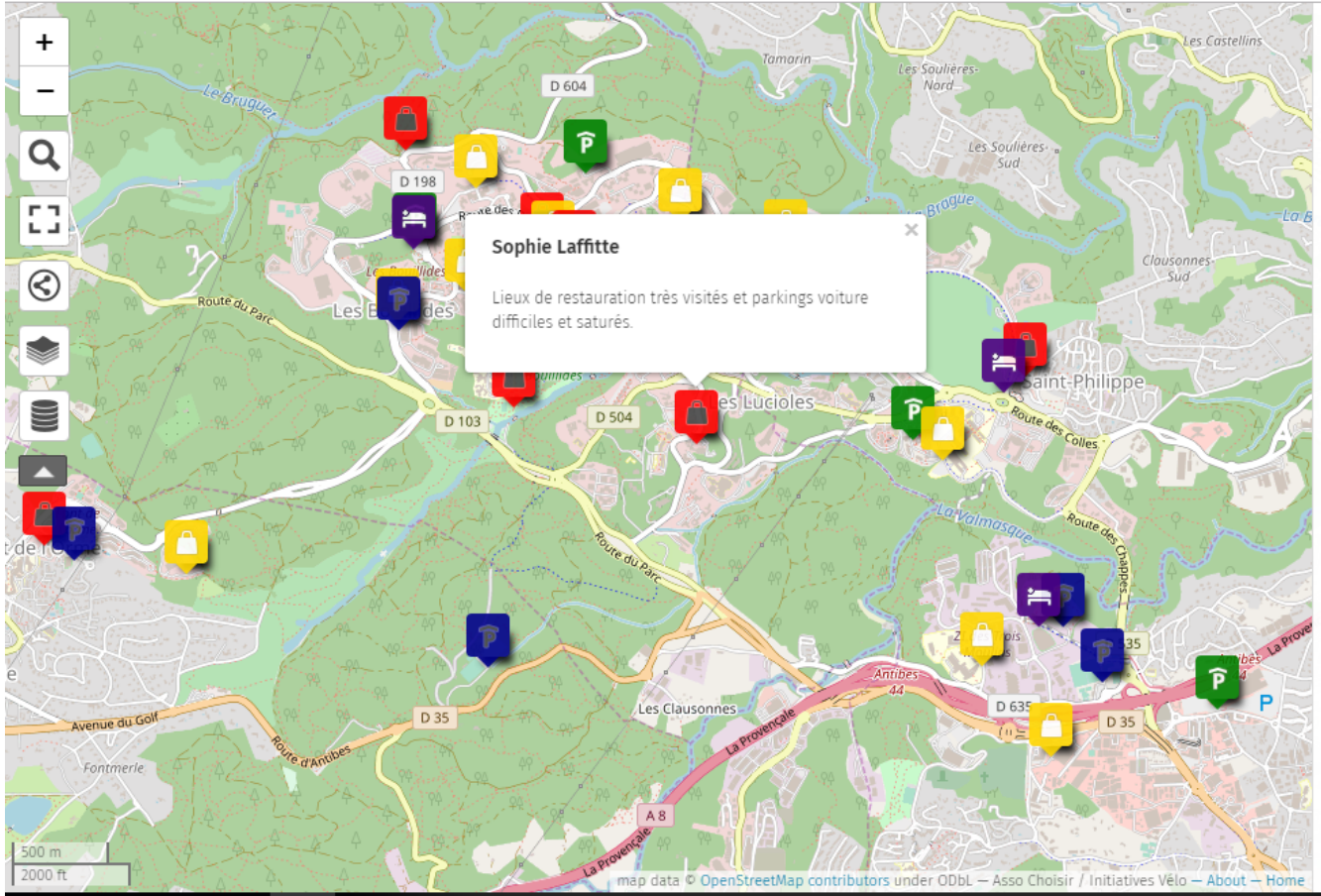
Activer Windows
Accédez aux paramètres pour activer Windows.

map data © OpenStreetMap contributors under ODbL — Choisir / Initiatives Vélo — About — Home

15:38
07/02/2019

Boîte de réception (56) - stefned | La Casa du Vélo : au service des | ville-antibes | velo_sophia Slack | Parkings vélo Sophia Antipolis -

Non sécurisé | umap.openstreetmap.fr/en/map/parkings-velo-sophia-antipolis_116671#14/43.6149/7.0695



Browse data | Close

Parkings vélo Sophia Antipolis

by AssoChoisir

Sophia Antipolis.

- Parkings existants - Longue durée
- Parkings existants - Moyenne durée
- Parkings nécessaires - Moyenne durée

Type : Arceaux abrités

Durée. De quelques dizaines de minutes à plusieurs heures

- Parkings existants courte durée
- Parkings nécessaires - Courte durée

Type : Arceaux simples

Durée : De quelques minutes à quelques dizaines de minutes

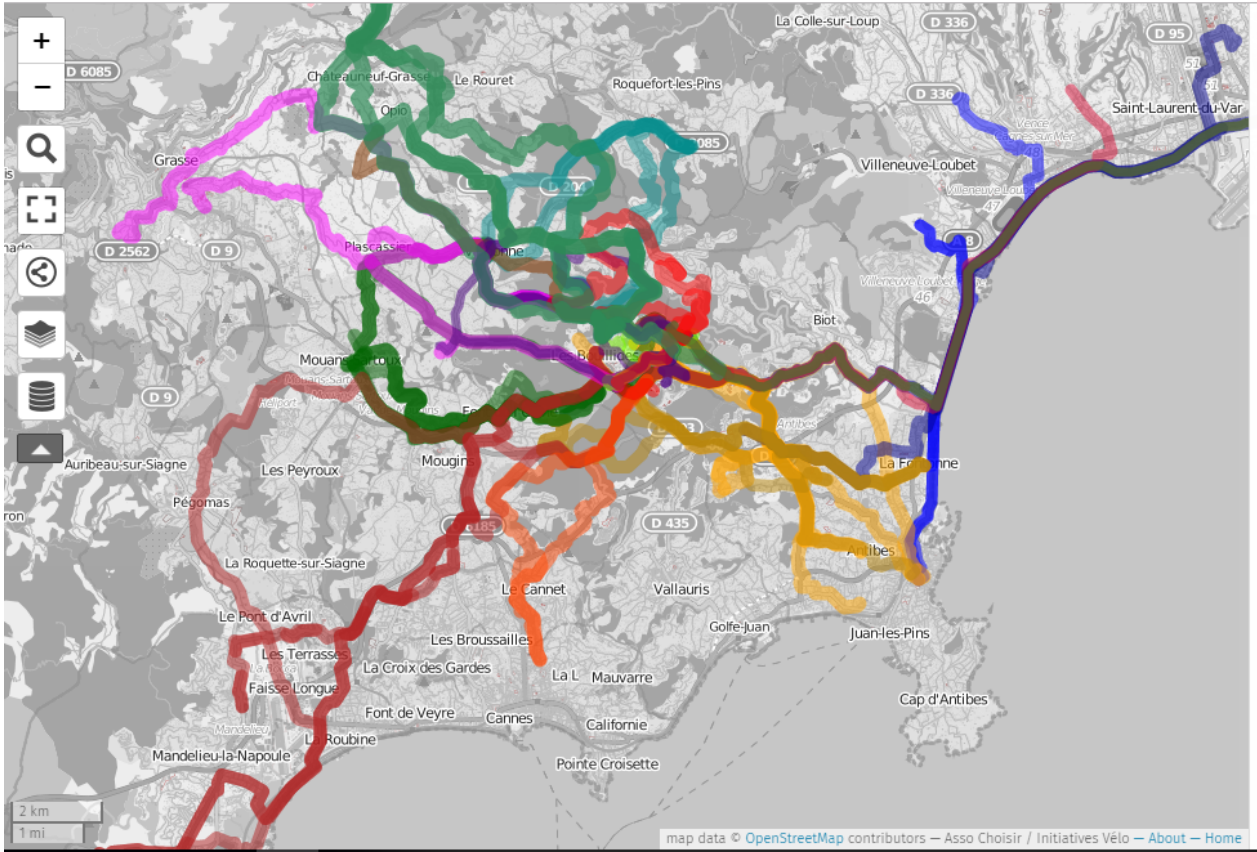
Credits

Activer Windows
Accédez aux paramètres pour activer Windows.

15:40
07/02/2019

Boîte de réception | La Casa du Vélo : a | ville-antibes | velo | Infrastructures cyc | Cartes des deman | Parkings vélo Sopl | Trajets vélo des ac

Non sécurisé | umap.openstreetmap.fr/en/map/trajets-velo-des-actifs-de-sophia_110589#12/43.6074/7.1126



Browse data | Close

Trajets vélo des actifs de Sophia

by AssoChoisir

- Menton - Sophia
- Bar s/ Loup-Sophia
- Biot-Sophia
- Cannes-Sophia
- Valbonne-Sophia
- Sophia Antipolis Les déplacements internes pour relier habitats, bureaux, commerces, loisirs...
- Cagnes s/ mer - Sophia
- Chateauneuf/Opio-Sophia
- Grasse-Sophia
- Mandelieu-Sophia
- Mouans-Sophia
- Mougins - Antibes
- Nice-Sophia
- Antibes-Sophia

Activer Windows
Accédez aux paramètres pour activer Windows.

15:36
07/02/2019

Boîte de réception | La Casa du Vélo : a | ville-antibes | velo | Infrastructures cyc | Cartes des deman | Parkings vélo Sopl | Trajets vélo des ac

Non sécurisé | umap.openstreetmap.fr/en/map/infrastructures-cyclables-dans-le-departement-des-_50504#14/43.6114/7.0833

Browse data | Close

Infrastructures cyclables dans le département des Alpes-Maritimes

by AssoChoisir

Inventaire des aménagements cyclables et propositions d'améliorations à destination des collectivités.
Carte réalisée par l'association Choisir Vélo.

Département des Alpes-Maritimes (06).

Pour apporter/modifier une information, merci de remplir le formulaire présent sur cette page : http://www.asso-choisir.org/carte-velo/

- **Travaux incluant aménagement cyclable**
- **Infrastructure inexistante - Points dangereux** Dangerosités à prendre en compte par les pouvoirs publics
- **Bonnes infrastructures** Equipement sécurisant/renforçant la cyclabilité
- **Améliorations possibles** Propositions
- **Pistes rouges** Nécessitent d'être repris en priorité par les pouvoirs publics. A utiliser avec extrême prudence.
- **Pistes vertes** Aménagements bien sécurisés. Ce sont des pistes cyclables séparées physiquement du trafic routier. Adapté aux jeunes enfants.

Absence d'infrastructure cyclable pour traversée

Pour aller sur Mougins comme pour rejoindre la piste de Jas Bondy, absence de marquage ni de voie cyclable. Absence d'un moyen de traversée pour relier les pistes cyclables de part et d'autres de la route du parc.

Les Souleres Nord
Clausonnes-Nord
Clausonnes-Sud
Biot
Route de la Mer
D 4
D 504
A 8
Air France - Centre Informatique de Sophia Antipolis
Egaraude
Golf Country Club Cannes Mougins
ZI des Moulins
Carrefour
Les Clausonnes
Cimetière des Semboules
Vallauris
Mougins
D 35
500 m
2000 ft

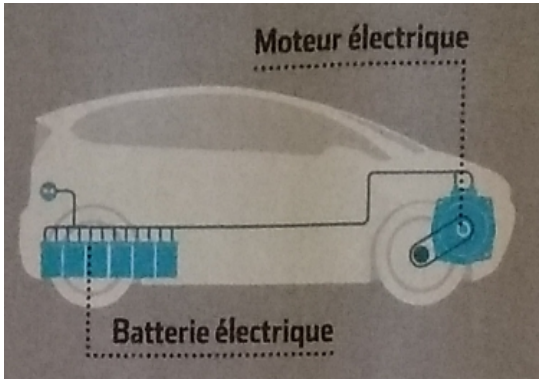
map data © OpenStreetMap contributors under ODbL — Choisir / Initiatives Vélo — About — Home

15:34
07/02/2019

ANNEXES

Schéma technologique : 100% électrique

La voiture 100% électrique diffère essentiellement d'une voiture essence ou diesel par deux éléments : un moteur électrique et une batterie électrique. Elle affiche une autonomie d'environ 300 km (500 km pour les plus performantes)



Moins d’entretien : vidange, filtre air, filtre carburant,

huile moteur, huile boite

Attention recyclage batterie

Exemples : Renault ZOE, Nissan Leaf, Hyundai Ioniq, Kia Soul EV, BMW i3, Volkwagen e-Golf, Mitsubishi i-miev, Citroen C-Zero, Tesla Model S et X

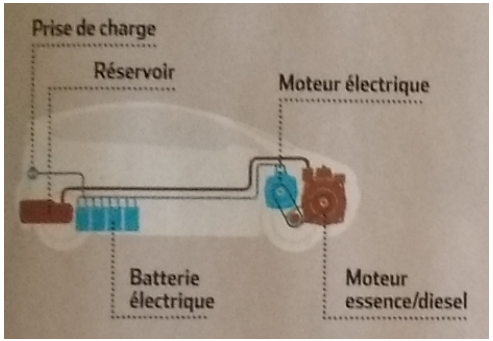
ANNEXES

Schéma technologique : hybride rechargeable

Une motorisation électrique avec batterie lithium-ion plus réduit que celui des 100% électrique, permettant en ville 30 à 40 km réels en mode électrique en rechargeant régulièrement. Pour les longs trajets, la motorisation essence ou diesel prend le relais.

modèles 100% électrique + prolongateur d'autonomie,

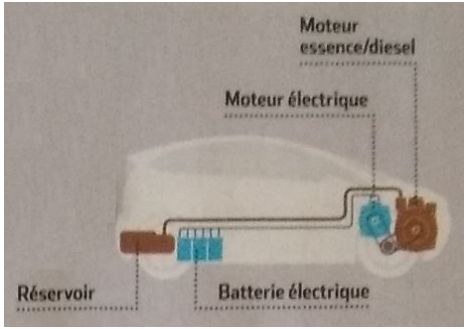
(groupe électrogène pour produire de l'électricité)



Exemple : Toyota Prius 18,8 plug-In Hybrid, BMW i3 REx, Hyundai Ioniq hybride rechargeable, Volkswagen Golf et Passat GTE, BMW 225 xe

ANNEXES

Schéma technologique : hybride non rechargeable



Appelés micro-hybrides, ne fournissent

qu'un complément de puissance

au moteur thermique.

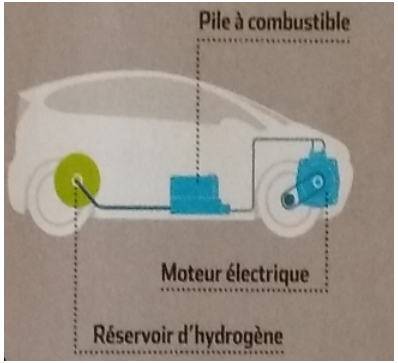
Exemples : Toyota Yaris Hybride, Toyota Prius,

Toyota Auris Hybride, Lexus CT200h,

Ford Mondeo Hybrid, Hyundai Ioniqplud-in ...

ANNEXES

Schéma technologique : moteur à hydrogène



Voiture électrique dotée d'un réservoir d'hydrogène sous pression et d'une pile à combustible.

Cette dernière convertit l'hydrogène en électricité pour alimenter le moteur électrique.

Avantage : autonomie (500 km), recharge rapide (3 minutes) mais réseau de distribution quasi inexistant.

Exemple : Toyota Mirai, Honda Clarity Fuel Cell

La Marche

La sédentarité des enfants et des adolescents, un enjeu de santé publique / Sedentary behaviour in children and adolescents : a public health concern C. Simon *, C. Klein, A. Wagner

Faculté de médecine, université Louis-Pasteur, E1801, Epidémiologie des maladies cardiovasculaires et des cancers, rôle de la nutrition et de la sédentarité, 4, rue Kirschleger, 67085 Strasbourg cedex, France

Résumé Chez l’enfant et l’adolescent comme chez l’adulte, l’activité physique a un effet bénéfique sur plusieurs aspects de la santé physique. Par ailleurs, différentes études suggèrent que les jeunes inactifs sont peu susceptibles de devenir des adultes actifs physiquement et que les comportements établis pendant l’enfance et l’adolescence sont des déterminants essentiels de la santé des adultes. Or, selon les résultats des enquêtes menées dans différents pays, y compris en France, la proportion de jeunes dont l’activité physique n’atteint pas le minimum recommandé par les experts est importante. L’augmentation de l’activité physique dans la population générale est un des objectifs prioritaires du Programme national nutrition santé (PNNS). Mais si tout le monde s’accorde sur l’objectif, les stratégies les plus efficaces pour atteindre cet objectif restent à définir.

© 2005 Publié par Elsevier SAS.

La Marche

La fréquentation des commerces de proximité constitue une bonne occasion de marcher en ville et de redécouvrir un moyen de déplacement commun à l’ensemble de la population.

Si pendant les décennies du tout-voiture, les pratiques d’achat étaient principalement tournées vers les centres commerciaux périphériques, le vieil adage « no parking, no business » n’est aujourd’hui plus la règle absolue : la grande distribution multiplie les magasins de petites et moyennes surfaces, réinvestit le centre des villes et les quartiers.

La présence de ces supérettes redonne parfois vie à certains pôles de commerce de proximité et la vie de quartier peut ainsi se réorganiser et redonner le goût de marcher.