

## Budget vélo, pas de bobo.

Parce qu'il ne coûte presque rien et qu'il rapporte énormément, le vélo est un mode de transport accessible à toute personne capable de pédaler en douceur. Il n'est, au contraire de la voiture, ni un objet de frime, ni un objet arrogant de distanciation sociale, ni une source de gaspillage. Le coût, c'est un des avantages majeurs du vélo-transport. Et dans le contexte énergétique qu'on connaît, ça tombe sous le sens. Démonstration ...

### BUDGET ANNUEL D'UNE VOITURE base : voiture « raisonnable » de 6 CV fiscaux

Nature de la dépense	Montant	Base
Remboursement du crédit	2 784 €	Emprunt 10 K€, 5,5 %, 4 ans, 12 mens. de 232 € <sup>1</sup>
Assurance	760 €	Garantie moyenne
Carburant	1 260 €	14 000 km / an, moyenne de 6 l / 100 km, 1,5 €/l
Révision	300 €	Une par an, tous les 15 000 km
Pneumatiques	170 €	Changement des pneus à 40 000 km, 130 € pièce
Péages et stationnement	90 €	Estimation
TOTAL ANNEE D'ACHAT	5 364 €	
TOTAL 3 ANNEES SUIVANTES	idem !	

### BUDGET ANNUEL VELO base : vélo urbain de qualité, utilisation quotidienne, 10 km/jour

Nature de la dépense	Montant	Base
Achat	600 €	Vélo urbain de qualité, équipé panier + dynamo
Pneumatiques	34 €	1 par an de type increvable « Marathon + »
Chambres à air	12 €	2 par an
Huile	3 €	1/2 burette par an
Patins de freins	6 €	1 jeu par an
Antivol en U	50 €	-
Siège enfant	50 €	Type Hamax
Cape de pluie	30 €	-
Ecarteur	3 €	-
Révision	80 €	1 par an
TOTAL ANNEE D'ACHAT	868 €	
TOTAL ANNEES SUIVANTES <sup>2</sup>	135 €	

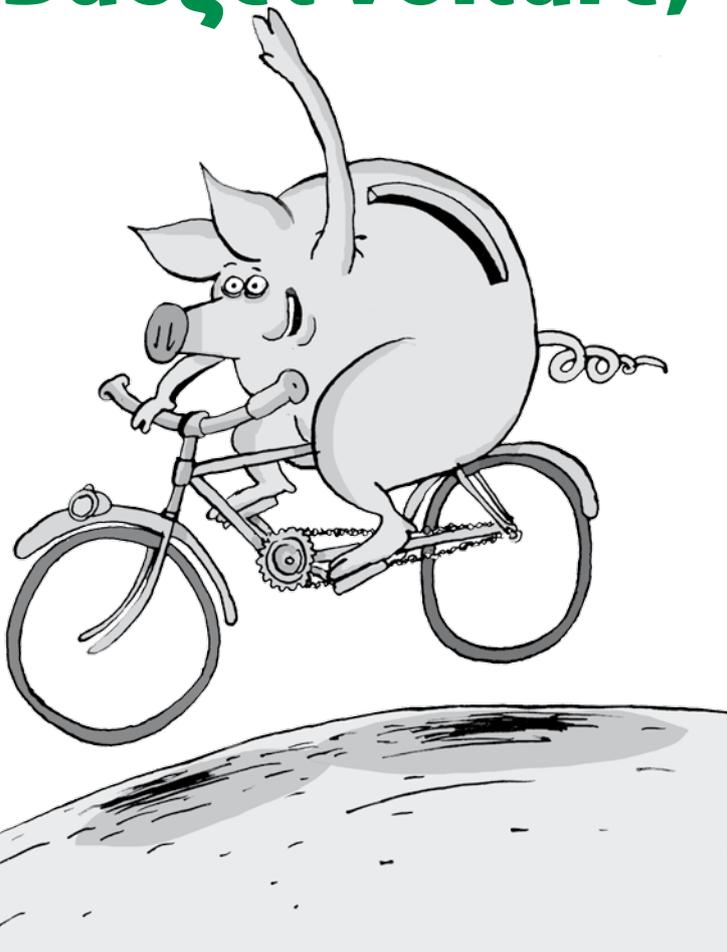
### COMPARATIF INDICÉ méthode : on ramène le budget vélo à 1 € et on calcule la proportionnalité du budget voiture

	Vélo	Voiture
TOTAL ANNEE D'ACHAT	1	6,2
TOTAL 3 ANNEES SUIVANTES	1	39,7

<sup>1</sup> Cette base est raisonnable pour l'achat d'une voiture. La moindre voiture neuve coûte au minimum 9 000 €. A noter que la mensualité passe à 301 € sur une durée de 36 mois, soit une dépense annuelle de 3 612 €. La démonstration est annuelle. Elle ne prend pas en compte les intérêts totaux sur la durée du prêt, supérieurs pour une durée de 48 mois.

<sup>2</sup> On ne garde que les pneus, les chambres à air, les patins, l'huile et la révision.

# Budget voiture, dur dur !



**IMPORTANT :**

on ne valorise pas dans le coût de la voiture l'argent gaspillé dans :

Nature de la dépense	Montant estimé
les moteurs qui, en ville, tournent à l'arrêt, c'est-à-dire pour rien	plusieurs 100 000 €
l'enterrement des 10 000 morts par an qu'elle cause	plusieurs 1 000 000 €
l'appareillage pour les milliers de personnes, handicapées suite à un accident	plusieurs 10 000 000 €
les soins pour les milliers de personnes, blessées suite à un accident	plusieurs 10 000 000 €
l'entretien des voiries et des ponts	plusieurs 10 000 000 €

**IMPORTANT :**

on ne valorise pas dans les bénéfices du vélo :

Nature de la dépense	Montant estimé
les effets bénéfiques sur la santé publique, mentale et cardio-vasculaire	plusieurs 1 000 000 €
les effets bénéfiques sur la qualité de l'air, donc sur nos poumons	plusieurs 1 000 000 €
le silence et ses effets sur le bien-être	n'a pas de prix !
l'augmentation du chiffre d'affaire du petit commerce	plusieurs 10 000 000 €

## LE TRAIN + VELO, ENCORE UNE FOIS MOINS CHER QUE LA VOITURE !

La démonstration ci-dessous s'appuie sur un exemple concret : la liaison entre Clermont-Ferrand et Vichy. Distances de 60 km, les deux villes sont étroitement imbriquées, notamment pour ce qui concerne les relations dites « pendu-

lares », c'est-à-dire domicile / travail quotidiennes. Il existe en France de nombreux exemples semblables : Montpellier et Nîmes, Colmar et Mulhouse, Nancy et Metz...

Train +vélo sans abonnement		Train +vélo avec abonnement		Voiture	
Ticket 2 <sup>de</sup> classe	8,80 €	Ticket 2 <sup>de</sup> classe	4,40 €	Carburant <sup>3</sup>	5,85 €
-	-	Abonnement	0,41 € <sup>4</sup>	-	-
Usure <sup>5</sup>	0,70 €	Usure <sup>5</sup>	0,70 €	Usure <sup>6</sup>	9,75 €
-	-	-	-	Péage	3,30 €
<b>TOTAL</b>	<b>9,50 €</b>	<b>TOTAL</b>	<b>5,51 €</b>	<b>TOTAL</b>	<b>18,90 €</b>

Et encore, on compte large pour ne pas être taxé de subjectivité. Ajoutons que le train permet aussi de se détendre, de dormir, de lire, de travailler, de faire des rencontres, autant de choses qui viennent atténuer les 9,5 € ... Le temps du train est mis à profit.

A l'échelle d'une année, soit environ 200 jours de travail, on peut considérer que l'économie est de l'ordre de 1 900 €

sans abonnement et de 2 700 € avec abonnement.

Si on veut bien admettre que le train + vélo est presque aussi rapide que la voiture, pourquoi hésiter encore ? Pondéré par le coût financier, l'argument temps n'est plus recevable car, avec une voiture, on va 1,06 fois + vite mais en dépensant 2 fois plus.

<sup>3</sup> Base : 65 km x 6l/100 km x 1,50€/l.

<sup>4</sup> Base : abonnement « Fréquence » de 164,50 € par an divisé par 400 trajets (200 jours travaillés x 2). Cet abonnement donne ensuite droit à 50 % de réduction sur le titre SNCF plein tarif.

<sup>5</sup> Le coût annuel hors année d'achat, déterminé + haut, divisé par 200 jours de travail.

<sup>6</sup> Base : 0,15 €/km.

## LE TRAIN + VELO, ENCORE UNE FOIS MOINS CHER QUE LA VOITURE ! (suite)

Train +vélo		Voiture	
Segment	Temps/mn	Segment	Temps/mn
Domicile / gare	10	Domicile / voiture	1
En gare <sup>7</sup>	15	-	-
Parcours	31	Parcours	56
Gare / destination finale	10	Voiture / destination finale	5
TOTAL porte-à-porte	66	TOTAL porte-à-porte	62

Ce rapport de proportionnalité entre les 2 modes de transport s'accroît sensiblement en milieu urbain : rouler en ville en voiture revient à se déplacer 1,7 fois plus vite mais en dépensant 6,2 fois plus en année d'achat et 39,7 fois plus les années suivantes ! Non, décidément, se déplacer en voiture n'est vraiment pas sérieux, quand on n'est ni un service de secours, ni un service public, ni un taxi, ni un professionnel, ni une personne handicapée, ni une femme enceinte.

DAVID GESLAND  
VÉLO-CITÉ 63

pour approfondir : [www.velocite63.net](http://www.velocite63.net)

<sup>7</sup> Compostage, accès au quai, chargement du vélo, marge de sécurité.

# L'économie du vélo

Vélo-magg, à Montpellier, coûterait bien moins cher que le VLS type JCDecaux ou EFFIA, mais fonctionne différemment

Rouler à vélo ne coûte presque rien. Mais le système vélo coûte et il faut savoir parler argent pour discuter avec les décideurs et les aménageurs et être écouté.

Un élu sait combien coûte tel aménagement vélo dans sa commune et quel est le budget vélo de sa collectivité, puisqu'il les vote, mais il sait moins quelles dépenses le développement du vélo peut éviter. Mais le contenu de ces budgets est souvent bien flou : quelles dépenses comprennent-ils ? Et comment le juger, à quoi le rapporter, ou le comparer ? Alors ne faut-il pas communiquer un peu plus sur ces questions ? Ainsi, Grenoble nous apprend que leurs derniers double-sens cyclables coûtent 2 euros du mètre.

Ainsi, un des bienfaits du vélo en libre

service (VLS) est justement de parler d'argent. Le VLS type JCDecaux ou EFFIA coûte entre 2000 et 3000 euros par an par vélo, Vélo-magg à Montpellier coûterait le tiers ou le quart, pour un système certes différent. Cela peut représenter le quart du budget vélo d'une collectivité. Dépense justifiée ou pas ? Egalement, peut-on comparer le coût par trajet en VLS (objectif d'un euro à Orléans, par exemple) à la subvention par trajet fait en Transport en Commun (de l'ordre de deux euros, non compris ce que paient les entreprises par la taxe versement transport) ? Enfin, comment peser ce que ce type de dépenses peut éviter en budget « voitures » aux collectivités ? Bref, Vélocité souhaite en savoir plus, écrivez lui sur tous ces sujets : [velocite@fubicy.org](mailto:velocite@fubicy.org)



L. Mercat - SMOOVE



...le Vélobloc® abrite et protège l'intégralité des vélos

