

## ➔ Pourquoi les modes actifs sont-ils écologiques ?

Le mode de déplacement le plus écologique est la **marche** car elle ne requiert que l'énergie musculaire pour se déplacer et n'a donc pas d'impact direct sur l'environnement. Quant au vélo ou à la trottinette mécanique, ils n'auront besoin que de **très faibles ressources énergétiques**, a contrario des véhicules ayant besoin d'énergie fossile pour fonctionner. Utiliser ces modes actifs permet donc de **lutter contre l'épuisement des ressources naturelles** et ainsi promouvoir un modèle de société plus résilient.

De plus, le vélo est un engin qui est facilement réparable et ses pièces se réutilisent. Il peut ainsi s'inscrire dans une **économie circulaire de recyclage**, qui allonge sa durée de vie.

Lorsqu'on se déplace à vélo (ou trottinette mécanique), on ne produit **aucune pollution ni aucun gaz à effet de serre direct** et ainsi, notre déplacement impacte peu les milieux (air, sol ou eau). Or, la voiture individuelle **émet plus de GES que tous les autres modes** de transport réunis : soit 15,7 % des GES émis par la France (Ademe, 2019).

Mode de déplacement	Grammes de CO2 / km parcouru
<b>Automobile</b>	169
<b>Vélo</b>	14 (principalement lié aux importations de matériel)

[Source : impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France, avril 2020, Inddigo et VertigoLab].

Donc, en choisissant les mobilités douces, on limite son impact sur le changement climatique, tout en se préparant à s'adapter à celui-ci. De plus, ces mobilités étant silencieuses, la **biodiversité** ne va pas être impactée par de potentielles nuisances sonores liées aux déplacements ou **aux effets de coupures** liées aux infrastructures routières. Enfin, le choix du vélo peut permettre de préserver les espaces naturels en réduisant l'artificialisation des sols, puisque le vélo est **peu consommateur d'espace** :

1 place de stationnement voiture <b>peut accueillir 8 à 10 vélos</b>
La voirie en ville-centre occupe : <b>10 à 25% des surfaces (*)</b>
La voirie en périphérie occupe : <b>5% des surfaces (*)</b>
Voie urbaine (3,5-4m) : <b>Capacité de 800 voitures / heure (**)</b>
Piste cyclable (3,5-4m) : <b>Capacité de 3 200 à 4 000 vélos / heure(***)</b>

[Sources : (\*) Cerema, PDUIF, (\*\*\*) Le Parisien, 23 avril 2020]

