

Session Plénière du 15 octobre 2020

Orientations stratégiques pour un Plan régional des mobilités à vélo

Intervention de Mathilde PARIS

Monsieur le Président, Chers collègues,

Avec ce plan régional des mobilités à vélo vous affichez votre satisfecit sur l'ensemble des politiques de mobilités menées par notre région. Pourtant, si l'on cherche à approfondir le sujet, on ne peut que s'interroger sur le fait que vous occultiez les déséquilibres profonds entre les zones rurales et urbaines en la matière et que ce plan vélo ne règlera pas.

L'écueil est de trop souvent vouloir isoler les actions politiques en faisant le focus sur des thématiques là où il faudrait mener une réflexion globale et cohérente pour que les politiques mises en œuvre soient réellement efficaces.

Plus qu'un plan vélo, il faudrait un plan ambitieux de revitalisation de nos communes rurales qui souffrent de la disparition des commerces et services de proximité, des fermetures d'écoles, de la disparition d'emplois de proximité. L'éloignement de ces derniers a un véritable impact sur la qualité de vie et rend indispensable l'utilisation de la voiture émettrice de Co2 contrairement au vélo ou à la marche à pied. La région pourrait tout à fait être le chef de file d'une telle réflexion qui doit être menée avec l'ensemble des collectivités territoriales et interpeler l'Etat qui pourrait actionner des mesures fiscales spécifiques et déterminantes en zone rurale notamment avec l'instauration d'une TVA à taux réduit.

L'ambition écologique de ce plan vélo se cantonne en réalité à un problème d'urbains comme vous semblez refuser de le voir. Force est de constater que l'utilisation quotidienne du vélo n'est aujourd'hui possible qu'en zone urbaine compacte. L'étalement urbain et l'éloignement domicile/travail ne permet pas d'autre usage que celui de la voiture particulière. On évoque souvent en exemple les Pays-Bas que je connais bien par mes origines familiales. Là-bas le vélo est roi mais l'aménagement urbain est bien différent du notre puisque la petite taille du pays a favorisé un aménagement compact avec le développement de petits commerces de proximité sur l'ensemble du territoire. Alors que 39% des Néerlandais se rendent au travail à vélo, moins de 2% des Français utilisent le vélo pour aller travailler.

Chez nous, 1/3 seulement des salariés travaille dans la ville où il réside. Dans 51% des cas, le parcours domicile/travail s'effectue en voiture. Nous reconnaissons qu'il y a donc une vraie opportunité pour les salariés qui travaillent là où ils habitent d'encourager l'usage du vélo, mais cela doit se faire de manière positive et non punitive. Il faut faire aimer le vélo, valoriser son utilisation sans pour autant mener une guerre ouverte aux automobilistes qui n'ont pas d'autre choix que l'utilisation de la voiture. Il faut arrêter d'opposer systématiquement cyclistes et automobilistes. Chacun doit avoir sa place et apprendre le respect mutuel. Pour faire aimer le vélo, la mise en confiance des usagers doit être une priorité, la sécurisation et la continuité des parcours cyclables sont deux éléments indispensables au développement de la pratique quotidienne du vélo.

On constate par contre que dès qu'un salarié doit quitter sa commune de résidence pour se rendre sur son lieu de travail l'utilisation de la voiture passe à 89% (hors Ile-de-France qui est un cas à part). Dans un cas sur deux, les salariés parcourent plus de 15km pour atteindre leur lieu de travail et dans un cas sur quatre plus de 26km, ce qui rend l'utilisation du vélo inenvisageable puisqu'il faudrait pédaler 1h00 là où en voiture 15 minutes suffisent pour rejoindre le lieu de travail.

Le vélo est évidemment un moyen formidable de réduire les émissions de Co2 en ville, c'est également un outil pour lutter contre la densité du trafic et les nuisances sonores qui en découlent. Le chemin à parcourir est long pour favoriser son utilisation quotidienne en zone urbaine et l'accent doit être mis sur la sécurité et la continuité des parcours avec le développement de pistes cyclables indépendantes de la chaussée. Ce sera l'objet de l'amendement que nous présenterons tout à l'heure. Mais n'oublions pas nos communes rurales bien éloignées de ces préoccupations urbaines alors qu'elles se dévitalisent et se trouvent de plus en plus isolées.