

Session Plénière du 15 octobre 2020

Orientations stratégiques pour un Plan régional des mobilités à vélo

Intervention de Matthieu COLOMBIER

Monsieur le Président, Chers collègues,

Lancer des orientations stratégiques pour un plan régional des mobilités en privilégiant, dès le titre de ce rapport, volontairement ces évolutions au seul vélo ne semblent pas être un bon postulat de départ.

En effet, au-delà du tourisme à vélo dont il est souvent question ici, notamment avec la Loire à vélo, et dont nous soutenons évidemment le développement et les retombées positives pour la Région Centre-Val de Loire, il apparaît clairement que la notion de mobilités alternatives dépasse très largement la seule utilisation du vélo mécanique.

On ne peut donc lancer un Plan régional des mobilités sans aller plus loin dans l'analyse du développement de ces nouveaux usages, de leurs réels impacts en termes de santé et en matières environnementales.

Car toute mobilité alternative n'est pas « douce » pour reprendre votre terme.

La mobilité au quotidien répond à d'autres objectifs que ceux liés au loisir, à la pratique sportive ou encore au tourisme.

Lorsqu'il s'agit de faire quotidiennement un trajet domicile-travail ou domicile-lycée, le facteur le plus généralement retenu reste celui de la praticité et du temps effectif de transport.

Comme vous l'avez souligné dans votre rapport, les pratiques ne sont pas les mêmes entre zones urbaines, péri-urbaines et rurales car les contraintes liées à la mobilité sont évidemment différentes.

Dire que sur de courtes distances le vélo est aussi rapide que la voiture demande à être très nuancé. Cela peut parfois être vrai en zone urbaine mais s'avère être généralement faux en zone rurale.

Il n'est donc pas étonnant de voir qu'aujourd'hui la part de l'électrique prend progressivement le pas sur les engins mécaniques, qu'il s'agisse de vélos, de trottinettes ou de tout autre support de mobilité alternative. La tendance étant à une baisse de l'utilisation du vélo classique, jugé trop encombrant, au profit d'autres supports de type trottinettes ou « hoverboards ».

C'est un point majeur à prendre en considération dans l'approche de la mobilité de demain et qui, pourtant, ne semble pas avoir particulièrement retenu votre attention dans votre rapport.

Il est vrai que ces mobilités alternatives à assistance électriques peuvent poser question et même remettre en cause l'ensemble des bénéfices évoqués par la non-utilisation de la voiture.

Une étude réalisée en 2018 par Arcadis a prouvé qu'en milieu urbain, le recours aux services de location en libre-service de vélos ou trottinettes électriques engendrait finalement une émission de CO2 par km et usager équivalente à celle émise dans le cadre d'un covoiturage.

Il est important également, comme pour les voitures électriques, de ne pas négliger l'impact environnemental des batteries à lithium qui posent les questions de l'exploitation de terres rares pour leur fabrication ainsi que la complexité de leur recyclage.

Quant aux bienfaits pour la santé de la pratique du vélo, ils s'annulent totalement dès lors que l'on s'inscrit dans l'utilisation d'un moyen de déplacement totalement électrifié et qui ne demande donc aucun effort de la part de l'utilisateur. Leur utilisation étant plus proche de celle d'un scooter que celle d'un vélo classique.

C'est pourtant ce type de déplacement qui est de plus en plus privilégié dès lors que l'on parle de mobilité alternative.

La première phrase de votre rapport rappelle qu'une « région stratégique se distingue par sa capacité à anticiper, innover et agir dans la proximité pour accompagner les évolutions sociétales », nous ne pouvons donc que vous inviter à aller plus loin dans l'approche des évolutions de demain en termes de mobilités alternatives sans succomber à l'idéologie de l'écologie politique.

Je terminerai en rappelant que si vous insistez sur votre volonté d'une intermodalité permettant la combinaison entre mobilité alternative et le ferroviaire, cela nécessite le renforcement de l'offre ferroviaire régionale et notamment l'amélioration de la ponctualité des trains. Il paraît difficile de demander à des personnes de venir à la gare à vélo quand elles ne peuvent même pas être certaines d'avoir un train à l'heure.

Je vous remercie de votre attention.