

Die, le 1er juin 2012



Bonjour,

Merci de votre interpellation sur la place du vélo dans la ville !

Le Front de Gauche avait répondu en mars dernier au Club des Villes et Territoires Cyclables sur le même type de questions. Vous en trouverez la réponse ci-jointe, avec une introduction de Jean-Luc Mélenchon.

Je vous indique également que des réponses transversales ont été apportées par le Front de Gauche Transports aux questionnaires de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT), à l'association Transport Développement Intermodalité Environnement (TDIE) ou encore sur la violence routière, qui rejoint les risques encourus par les cyclistes. Toutes ces prises de position sont disponibles sur le site du Front de Gauche : <http://www.placeaupeuple2012.fr/reponse-du-front-de-gauche-des-transport-a-la-fnaut/>

Vous soulignez, à raison, la place du vélo dans notre société et ses ambitions d'évolutions futures pour une part modale de 15% des transports en 2020. Objectif déjà atteint par certains pays européens comme la Hollande, réussissant la transition du déplacement urbain par différentes mesures éducatives, fiscales et de campagnes de communication comme vous le préconisez également pour le territoire français.

La "conscientisation" mature du vélo au coeur de notre société s'organise par la coordination de vos grandes associations nationales comme la FUBicy, portant les thèmes majeurs de l'adéquation de l'espace urbain (aujourd'hui essentiellement axé sur l'automobile) pour le cycliste, sa sécurité ou des conséquences bénéfiques sur la santé apportée par une pratique régulière du cyclisme.

Nous avons bien pris en considération que ce questionnaire fait suite à l'impossibilité de parvenir à un accord avec le gouvernement précédent, sur le *Plan National Vélo de janvier 2012*. Les orientations politiques de Monsieur Thierry Mariani, Ministre chargé des transports allant davantage sur la réalisation d'autoroutes et de Lignes à Grandes Vitesses, que sur des aspirations écologiques et ses modes de transports doux.

Concernant la 3ème circonscription de la Drôme, vous conviendrez que le territoire faiblement urbanisé, doit de fait prendre davantage en compte l'espace étendu inter-cités.

L'aspect touristique de cette circonscription oblige à penser le cyclisme de loisir dans la charte cyclable préconisée, mais pas toujours appliquée, par la FFCT. Par chance, le département de la Drôme organise autour du grand projet Rhône-alpes, Biovallée, l'objectif de valoriser la Vallée de la Drôme et le Diois en éco-territoire avec la volonté de multiplier les efforts dans le domaine des transports propres, le covoiturage, la création de véloroutes et voies vertes.

Il est à souligner également l'existence d'autres projets : Le Léman à la mer, la vallée de l'Isère de Grenoble à Valence, ou plus local comme les voies vertes de la Vallée de la Dôme à Die, de la Vallée de l'Eygues, qui sont autant portés par le Front de Gauche, EELV, que le Parti Socialiste. Projets aujourd'hui hélas freinés par l'inertie du député sortant UMP Hervé Mariton, s'opposant à Biovallée.

Vous noterez une nuance supplémentaire pour le Front de Gauche, de par nos positions intégrant totalement l'écologie au coeur de son programme politique "L'Humain d'abord", avec son choix d'augmenter sur notre département le maintien ou la réouverture de gares locales, dans le souci de diminuer les besoins de déplacements routiers.

Mais surtout notre volonté d'organiser méthodiquement les transferts de transport de marchandises de la route vers le fret ferroviaire et fluvial, afin de réduire toutes les nuisances et risques occasionnés par la multiplication des camions et maintenant "mégatonnes" sur nos routes, contrairement aux engagements du Grenelle.

Voilà qui permettrait de diminuer considérablement les risques d'accrochages de cyclistes sur les grands axes

fréquentés non seulement sur l'A6, mais aussi sur toutes les départementales et routes limitrophes empruntées par les transporteurs et les automobilistes, notamment lors des forts ralentissements que nous connaissons en période estivale.

La fluidité de la circulation favorise la sécurité et la liberté des clubs cyclistes très présents sur notre circonscription (Cyclos Nyonsais, U.S.C. Cyclotourisme, ...) mais également les nombreux autres clubs français et étrangers en vacances ou transit, ou encore les colaires engagés dans la TDV (traversée de la Drôme à vélo).

Le Front de Gauche est par ailleurs favorable à la participation de la FFCT, via son Livre Blanc, comme conseil à l'évolution de nos villes en *villes vélotouristiques*, et au développement de pédagogies adaptées tous publics.

En tant qu'animatrice nationale du Front de Gauche sur la planification écologique, et en tant que candidate aux législatives du Front de Gauche,

Je m'engage, si je suis élue Députée, à défendre à l'Assemblée Nationale les modes doux de déplacement et tous les moyens permettant tout à la fois de réduire les besoins de circulation de camions et de véhicules individuels, de combiner exigences sociales, droit à la mobilité et impératif environnemental, toujours dans le souci de l'intérêt général.

Amitiés militantes

Corinne MOREL DARLEUX

Candidate du Front de Gauche – PG aux élections législatives, 3e circonscription de la Drôme

Réponse de Jean-Luc Mélenchon au Club des villes et territoires cyclables.

Monsieur le Président,

Je vous remercie de votre courrier. Vous m'interpelez sur la place que le Front de Gauche entend donner au vélo dans la société.

L'usage du vélo sera encouragé dans le cadre de la planification écologique que nous voulons mettre en œuvre pour faire bifurquer nos modes de production, de consommation et d'échange dans un sens respectueux des écosystèmes.

C'est pourquoi, j'ai demandé au Front de Gauche de la planification écologique de répondre avec précision à votre courrier.

Ce sont leurs réponses que vous trouverez jointes.

Je vous prie de bien vouloir agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sincères salutations.

Jean-Luc Mélenchon

Réponse du Front de Gauche

La Planification écologique que propose le Front de Gauche vise à plusieurs égards à développer l'essor du vélo.

Nous voulons :

Développer massivement les transports publics collectifs de proximité. Cela aura un impact direct sur l'utilisation du vélo pour se connecter aux différentes gares et arrêts.

Relocaliser la production des biens socialement utiles et écologiquement soutenables. Il nous semble important de favoriser la production de vélo en France à hauteur des ventes faites. Aujourd'hui, l'industrie française du cycle ne peut répondre qu'à un quart à peine des ventes totales de vélos en France.

Que les citoyens se réapproprient les choix politiques notamment en termes d'aménagement du territoire et de politique de la ville.

Lancer une nouvelle politique d'aménagement du territoire qui favorise le développement de villes à taille humaine, où le vélo aurait donc toute sa place.

Nous ne pouvons donc qu'adhérer à une large partie de vos propositions qui visent à renforcer la place du vélo dans les dynamiques des politiques publiques.

Du point de vue financier tout d'abord, plusieurs mesures ont attiré notre attention. Nous savons effectivement l'importance de permettre le développement du vélo dans le cadre des déplacements domicile-travail. Ils représentent un tiers des déplacements et conditionnent majoritairement les autres. Ils sont aussi une très bonne opportunité d'aider à reprendre contact avec le vélo et de trouver des sources de financement comme nous avons pu le constater et l'étudier.

Nous avons pris connaissance avec intérêt des différentes propositions que vous formulez et des différents retours d'expérience que vous présentez. Soyez certains que le Front de gauche sera très attentif à ce que l'on étudie et que l'on choisisse celle qui est la plus efficace et profitable pour toutes les parties dans le cadre d'un programme de développement du vélo dont un volet sera à destination des salariés.

Vous proposez également d'affecter 10% du budget des investissements en infrastructures routières pour le vélo. Il nous semble important que les projets de réaménagement permettent de démultiplier les infrastructures cyclables. C'est une proposition qui est donc tout à fait juste notamment du point de vue du retard pris à l'égard des cyclistes. Nous partageons également tous vos constats sur les éléments qui rendent complexe et parfois

impossible l'utilisation du vélo comme moyen de déplacement quotidien ou de loisir : coupures physiques des itinéraires, risques accrus, infrastructures manquantes ou trop peu fiables, vols et stationnement etc. Une importance particulière sera donnée aux infrastructures et aux équipements : le développement des stationnement, des pistes ou voies cyclables (voies dédiés, double sens, etc.) etc.

Pour autant, nous prenons garde à une affectation arbitraire qui pourrait s'avérer contre productive. L'obligation de dépenser ne nous semble pas une façon certaine de répondre aux besoins. Un plan de développement et de promotion du vélo doit être proposé avec les moyens et les financements adéquats plutôt que l'inverse. Cela s'inscrit pour nous dans le cadre de la planification écologique et de sa déclinaison à l'échelle de la ville. Il s'agit d'identifier les besoins (comme le font par exemple aujourd'hui les plan de déplacement urbains) et de proposer les réponses planifiées et financées adéquates qu'elles soient estimées à plus ou moins de 10% des projets d'aménagement. Cela permettra également de ne pas conditionner le développement du vélo aux seuls nouveaux projets et aux projets de réaménagements. Autre avantage, nous souhaitons que cette planification écologique soit un moyen central pour que les citoyens se réapproprient les décisions politiques y compris, celles qui concernent l'aménagement de leur ville et de leurs quartiers.

Il nous semble que tout cela s'inscrit en fait dans la mise en cohérence des propositions que vous faites par la suite. Nous retenons notamment de vos propositions l'importance de la communication, de la sensibilisation et de l'apprentissage de la pratique et des bienfaits du vélo pour la santé autant que dans la réduction de l'occupation du « tout voiture » dans les agglomérations. Cette proposition vient efficacement en renfort du développement d'infrastructures (stationnement, réparation, etc.) et de la mise en œuvre du Code de la rue, qui plus est dans le cadre d'une planification dans laquelle les citoyens se sont pleinement investis. Les collectivités et leurs administrés auront donc un rôle central dans l'élaboration de ce programme. Nous aurons une attention particulière à ce que les groupes d'intérêts privés ne puissent plus conditionner le développement du vélo à leurs propres activités économiques (publicités, marchés publics, etc.).

Ces différentes déclinaisons d'un programme de développement du vélo s'insèrent dans un cadre général qui est celui de sortie de notre dépendance aux énergies carbonées. Il est donc pour nous important tout comme le développement du ferroutage, des transports publics, et la diminution de la prégnance de la voiture individuelle.