

Jean-Luc Mélenchon et France insoumise

Réponse au Club des villes et territoires cyclables

Programme en matière de politique cyclable

1. Un contexte insoutenable pour les êtres humains et la planète

Le changement climatique, conséquence majeure des trop nombreuses émissions de GES liées aux activités humaines, a atteint un niveau tel qu'il met en danger la survie de notre espèce. La limite impérative d'élévation des températures à un maximum de 1,5°C par rapport à l'ère préindustrielle est déjà quasiment atteinte et les engagements individuels pris par les États lors de la COP21 (Paris, 2015) ne permettent pas de respecter cette limite.

En France, le gouvernement s'est engagé dès 2003 à diviser par quatre par rapport au niveau de 1990 les émissions nationales de GES à l'horizon 2050. Cet objectif, connu sous le nom de facteur 4, vaut pour les transports aussi.

Selon l'Ademe, le secteur des transports absorbe en France près de 70 % des produits pétroliers. En 2012, il représente 32 % de l'énergie consommée (contre 18 % en 1970), dont 80 % pour le transport routier, parmi lesquels plus de 60 % sont induits par le transport individuel motorisé.

Les pics de pollution de fin 2016 et début 2017 qui ont touché les métropoles françaises et nombre de villes de taille plus modeste ont contribué à la prise de conscience par la population de cet autre problème, plus local, mais aussi grave puisqu'il touche directement à la santé publique : d'après l'association Respire, 48 000 décès prématurés sont attribuables aux particules fines chaque année en France, chiffre vraisemblablement sous-estimé, auxquelles s'ajoutent les innombrables affections respiratoires chroniques.

La particulière nocivité du moteur diesel est unanimement reconnue par la communauté scientifique et médicale. L'efficacité du filtre à particules (FAP) qui équipe les moteurs diesel récents n'est pas satisfaisante en ville, car n'opérant qu'à partir d'une certaine température, non atteinte sur les courts trajets, et laissant passer les particules les plus fines (PM_{2,5} et nanoparticules). Or la France reste dans les premiers pays européens pour la motorisation diesel, tant en part qu'en nombre (environ 26 millions de véhicules particuliers et utilitaires). Le gazole représente 80 % des volumes de carburants consommés, et près de 100 % dans le transport de marchandises.

Les niveaux de bruit recommandés sont dépassés le long des grandes infrastructures de transport routier et dans nombre de villes. Les quartiers populaires sont tout particulièrement touchés.

Le transport individuel motorisé (voiture et deux-roues motorisé), auquel sont attachées des idées de liberté individuelle, confort, disponibilité, envahit l'espace public au point qu'un tiers des enfants ne jouent pas dehors (deux tiers dans les quartiers populaires) et noyaute nos modes de vie au point que 70 % des enfants vont désormais à l'école en voiture ou en bus (d'après « État des lieux de l'activité physique et de la sédentarité en France 2017 » de l'Onaps). L'obésité touche désormais 3 % d'enfants et d'adolescents, la surcharge pondérale 14 %.

Ne participant pas au réchauffement climatique, peu consommateur d'énergie, non polluant, silencieux, bon pour la santé, le vélo a pourtant un faible usage quotidien en France. En moyenne nationale, seuls 2 % des actifs ayant un emploi se rendent au travail à vélo, principalement sur des distances allant jusqu'à 4-5 km.

Sur ces distances compatibles avec le vélo, quelque 74 % des déplacements domicile-travail sont effectués en voiture. Le potentiel de transfert modal est donc considérable sur ces trajets réguliers, encore supérieur si l'on tient compte du développement rapide du VAE qui accroît les distances envisageables pour le vélo.

S'ajoutant à celles qui pratiquent déjà le vélo plus ou moins fréquemment, 50 % des personnes interrogées dans une récente étude commanditée par la SNCF se déclarent « prédisposées au vélo », c'est-à-dire qu'elles le pratiqueraient « si les conditions de son utilisation étaient améliorées » (sans distinction de sexe, âge, niveau d'études, résidence). Ce résultat confirme les conclusions de nombreuses enquêtes antérieures.

Loin d'être une prédisposition « naturelle » (les Néerlandais aiment le vélo !), opter pour le vélo dans ses déplacements quotidiens est affaire de confort et de fonctionnalité, donc d'investissements au long cours, corollaire pratique d'une volonté politique forte.

Le moment est venu de marquer cette volonté politique en faveur du vélo pour répondre à la double urgence climatique et sanitaire.

2. De grands objectifs propices à l'usage du vélo

La question de l'écologie est centrale dans le programme « L'avenir en commun » avec la proposition d'inscrire dans la constitution la Règle verte, c'est-à-dire le principe de ne pas consommer plus de ressources renouvelables que ce que la planète peut reconstituer et de ne pas rejeter plus de déchets que ce qui peut être absorbé. L'outil de mise en œuvre de cette orientation est la planification écologique.

- En conséquence, « **L'avenir en commun** » **prévoit de sortir du nucléaire**, sans perte d'emplois pour les travailleurs du domaine, qui sont les plus à même de mener à bien la lourde tâche du démantèlement.

- **Il prévoit parallèlement de sortir des énergies carbonées pour atteindre 100 % d'énergies renouvelables à l'horizon 2050.**

La maîtrise du secteur énergétique suppose de conjuguer efficacité énergétique (isolation du bâti), égal accès à l'énergie, développement des énergies renouvelables et sobriété. Appliqués aux transports, ces objectifs plaident, entre autres, pour un usage accru des modes actifs, marche et vélo.

- Avec le programme « L'avenir en commun », nous souhaitons remettre l'humain au centre des politiques publiques. L'attention portée au bien-être de la population suppose de porter remède aux graves problèmes de santé publique que sont les effets de la pollution locale et de la sédentarité.

Nous envisageons une sortie rapide du gazole, tant pour le déplacement individuel que le transport de fret. Pour éviter de faire porter sur le seul individu le poids de la mutation, on peut envisager des aides financières et/ou allègements fiscaux pour l'achat d'un véhicule « propre », qui seront financés sur de moindres dépenses sociales (coût annuel de la pollution de l'air en France estimé en 2015 à 101,3 milliards d'euros) et la suppression rapide des avantages fiscaux accordés au gazole (alignement de la TICPE sur l'essence et arrêt de la TVA déductible sur le gazole pour les entreprises). Mais la prise de conscience actuelle du problème de pollution locale peut être aussi l'occasion de proposer des solutions de type vélo/VAE, combiné ou non au transport collectif.

Après un retard certain, la France a produit quelques études de niveau national chiffrant les avantages et inconvénients de la pratique régulière du vélo en termes d'impacts sanitaires et

environnementaux, globaux et locaux. Une des dernières est particulièrement instructive. Pilotée pour le compte de la SNCF par Aurore Fabre-Landry, consultante en mobilité décarbonée, l'étude s'intéresse à l'évolution possible de la mobilité des personnes à l'horizon 2050 en France. Elle s'appuie sur les enseignements de plusieurs experts français et étrangers et utilise les résultats d'une récente enquête IFOP (1 800 Français de plus de 15 ans). Sur la base de mêmes hypothèses d'évolution économique, démographique et technologique, trois scénarios de demande de mobilité et d'offre de transport sont dégagés, qui se distinguent par des choix collectifs et individuels contrastés. Seul le scénario 3 permet d'atteindre le facteur 4 pour le transport de voyageurs, soit moins de 30 millions de tonnes de CO₂ émis annuellement. Au scénario 2 qui suppose le déploiement d'un système *altermobile* complet et efficace sur la France entière (regroupant marche, vélo, transport collectif urbain, train, autocar et voiture partagée, unifiés grâce à des correspondances étudiées, une tarification intégrée et une information globalisée), il ajoute une forte évolution des représentations en matière de mobilité et des changements associés de mode de vie.

Le programme de la France insoumise cadre avec le seul scénario qui respecte le facteur 4, puisqu'il prévoit :

- le déploiement du transport collectif à toutes les échelles territoriales (maillage fin du mode ferré avec réouverture de lignes dans une optique de service public et d'égalité territoriale ; transport collectif urbain et interurbain ; fréquences élevées, cadencement) ;**
- un plan national vélo financé ;**
- la maîtrise de l'étalement urbain par le rapprochement entre bassins de vie et bassins d'emploi, dans un contexte de relance de l'activité visant à créer de nombreux emplois équitablement répartis ;**
- le rétablissement d'un réseau fort de services publics de proximité.**

Dans des quartiers et des villes où est assurée la mixité des fonctions (habitat, emploi, enseignement, services publics) et où la plus grande partie des activités est à portée de marche et de vélo, ces modes actifs deviennent très attractifs. Il est alors envisageable de reconquérir l'espace public, actuellement envahi de véhicules en circulation et en stationnement, accidentogènes, bruyants et polluants, pour favoriser une réelle qualité de vie et toutes sortes d'usages collectifs.

Là où la voiture individuelle isole, pousse à la compétition pour l'espace (circulation et stationnement) et pour la possession ostentatoire, le vélo recrée du lien, ce qui s'accorde avec l'objectif de « refaire société » que nous portons par notre programme.

3. Le financement

Pour atteindre une part notable de déplacements à vélo, il est indispensable de se donner des objectifs chiffrés.

Le Plan national vélo de 2012 visait une part modale nationale de 10 % en 2020. Nous reprendrons cet engagement, ce qui suppose d'accélérer car du retard a été pris.

Considérant que cet engagement est modeste et l'horizon très proche, nous fixerons un objectif plus ambitieux à l'horizon 2050, par exemple 30 %, et nous nous donnerons les moyens de l'atteindre (une recherche Predit de 2012 portant sur l'ensemble de l'agglomération lilloise aboutissait à un potentiel maximal de 50 %, qui conduisait à envisager un objectif raisonnable de 24 %).

En France, les financements pour le vélo reposent aujourd'hui majoritairement sur les collectivités locales. **L'État augmentera dorénavant ses dépenses en faveur de la pratique du vélo, à la fois pour jouer son rôle au niveau national et mieux soutenir les efforts des collectivités locales.**

Il est d'usage, dans les pays ou collectivités qui agissent pour améliorer les conditions de l'usage du vélo, d'utiliser le critère de la dépense annuelle par habitant. Hans Kremers, consultant en mobilités actives, s'est livré récemment à un exercice de comparaison. Dans les pays examinés, qui ont soit une part modale du vélo déjà élevée, soit une politique vélo récente mais volontariste, si les dépenses se partagent entre niveaux national et local selon des modalités diverses (l'État néerlandais est intervenu surtout au début, l'État allemand intervient pour assurer l'égalité territoriale en soutenant les villes et territoires moins avancés), l'État intervient toujours pour les chantiers stratégiques les plus onéreux, ainsi que pour la promotion, l'éducation et la recherche. La comparaison nous offre quelques ordres de grandeur : compte tenu des écarts démographiques, la rallonge de 40 millions d'euros allouée par l'État néerlandais aux projets de stationnement des vélos dans les gares pour la seule année 2016 correspondrait à 155 millions d'euros pour la France ; les 348 millions d'équivalents euros annuels actés sur 5 ans par le gouvernement anglais pour participer à l'aménagement du territoire pour les cyclistes et les piétons correspondraient à 425 millions d'euros annuels pour la France ; les 57 millions d'équivalents euros consacrés annuellement aux cyclistes danois correspondraient à 660 millions d'euros annuels pour la France

Le programme de France Insoumise pour l'élection présidentielle et les élections législatives, porté par Jean-Luc Mélenchon, prévoit un plan d'investissements publics de 100 milliards d'euros. Ces investissements visent à relancer l'activité, principalement pour assurer la transition écologique. Le développement de l'usage du vélo est éligible à ces financements. Les 173 milliards d'euros prévus pour le budget de l'État et de la Sécurité sociale seront sollicités de leur côté pour assurer les besoins de recrutement, de formation et de fonctionnement.

- Nous financerons dès la première année l'achèvement du réseau de véloroutes et de la part incombant à la France dans les eurovéloroutes.
- D'autres projets d'infrastructure déjà identifiés pourront être financés rapidement : résorption des grandes coupures naturelles (rivières) ou artificielles (grandes infrastructures ferroviaires et routières, tunnels, etc.), amélioration des points noirs (graves problèmes de sécurité) par des solutions ambitieuses (dénivelées et autres), soutien à la réalisation et l'achèvement de réseaux express vélo dans les Régions déjà bien engagées dans cette voie, liaisons rapides aux gares, etc.

Ces réalisations d'envergure représentent des investissements rapidement rentables en cela qu'elles attirent aussitôt de très nombreux cyclistes quotidiens, d'où des économies importantes (de dépenses de santé et pollution entre autres), et des touristes à vélo, d'où des retombées économiques notables.

- Ces financements permettront par ailleurs de soutenir les deux mesures (bonus VAE et IKV) qui, d'après une étude de l'Ademe (2016), inciteraient le plus à délaisser la voiture pour certains trajets, voire à renoncer à la seconde voiture du ménage.

Nous pérenniserons l'attribution du bonus écologique à l'achat d'un VAE, dont la pertinence vient de connaître une démonstration éclatante : depuis l'extension à la France entière (février 2017) de cette mesure mise en place depuis des années par un certain nombre de villes pionnières, 15 000 demandes de subvention ont été déposées en un mois.

Nous porterons l'IKV au niveau prévu lors de l'ouverture de la COP21 au lieu du niveau actuel, très en deçà, qui a déçu toutes les associations de cyclistes. L'IKV sera la règle dans l'ensemble des fonctions publiques comme dans le privé. Les critères d'attribution pour des trajets intermodaux (vélo et transport collectif) seront assouplis.

Ces financements permettront également de soutenir la mise en place de PDE et PDA sur des critères d'efficacité écologique, de sobriété énergétique et d'attention portée à la santé des travailleurs.

- Nous mettrons sur pied un plan de déploiement de stationnements cyclistes de qualité partout où c'est nécessaire : habitat collectif, lieux de travail, établissements scolaires et universitaires, services publics, voirie, gares, stations, arrêts de transport collectif.
- Des moyens conséquents seront employés pour lancer rapidement une campagne nationale ambitieuse de promotion du vélo/VAE (et de leur couplage au transport collectif), dont les avantages en termes d'économies réalisées, de bénéfices sanitaires et environnementaux, de lien social et de bien-vivre seront mis en exergue.

Au niveau local, non seulement nous reviendrons sur les baisses de dotations aux collectivités, mais nous dynamiserons les schémas directeurs cyclables aux différentes échelles territoriales. Il s'agit d'irriguer progressivement tout le territoire (métropole et outremer) d'infrastructures cyclables de bon niveau de sécurité et de confort.

Le recours à ces financements montera en puissance au fur et à mesure que de nouveaux projets arriveront à maturité.

Les dépenses engagées dans le soutien au vélo auront une forte contrepartie positive. Le scénario 3 de l'étude évoquée ci-dessus fait baisser la congestion en agglomération, divise l'accidentologie par près de 2, divise la pollution locale par 6. Monétarisé, l'ensemble se traduit par 35 milliards d'euros d'économies annuelles pour la collectivité par rapport au laisser-faire (scénario 1). Favoriser les modes actifs, seuls ou en intermodalité avec le transport collectif, réduit les risques associés à la sédentarité et ceux de nombreuses autres pathologies. Ce bénéfice santé est estimé à 65 milliards annuels pour le scénario le plus volontariste, soit plus du tiers des dépenses de la branche maladie de la Sécurité sociale en 2014 et 9 fois son déficit (la prévention dans le domaine de la santé est partie intégrante du projet de Sécurité sociale intégrale porté par la France insoumise). Le bilan est finalement de 100 milliards d'euros économisés annuellement par rapport au laisser-faire si l'on couple l'*altermobilité* avec une évolution vers la ville compacte. Ce scénario volontariste représente pour les citoyens des gains individuels importants en termes de budget-transport, de santé et de qualité de vie.

Par ailleurs l'emploi dans ce secteur, déjà en expansion, représente des recettes fiscales et rentrées de cotisations.

4. L'emploi lié au secteur du vélo

Le vélo représente actuellement 35 000 emplois directs en France. Il s'agit là d'emplois non délocalisables et déconcentrés : ils se répartissent partout où la pratique cycliste existe. Or nous voulons assurer l'égalité territoriale dans ce domaine aussi. Entre construction et entretien d'aménagements cyclables et déploiements de services vélos, ce sont plusieurs dizaines de milliers d'emplois supplémentaires qui sont envisageables.

La France est, après l'Allemagne, la destination du tourisme à vélo la plus prisée dans le monde : 9,2 millions de séjours vélo en 2014, des retombées économiques considérables pour le secteur privé et autour de 50 millions de recettes fiscales annuelles pour les collectivités locales. L'achèvement du réseau de véloroutes et eurovéloroutes ne peut qu'accentuer le phénomène.

Avec le développement de l'usage du vélo, non seulement le nombre d'emplois liés à la vente/réparation, la location, le VLS, le gardiennage, le tourisme augmente, mais d'autres métiers apparaissent : coursiers et livreurs, mais aussi, par exemple, petits entrepreneurs de « La boîte à vélo » qui existent à Nantes, Grenoble et en région parisienne ; réparateurs vélo à domicile qui existent à Bordeaux et Paris ; fabricants de solutions modulables de stationnement cycliste ; sociétés de conseil et/ou d'entretien de flottes professionnelles de vélos. De nouveaux métiers ont également émergé dans le domaine de l'apprentissage (moniteur de vélo-école titulaire CQP). Dans tous ces domaines, l'emploi sera pérennisé, protégé contre l'ubérisation, éventuellement valorisé par de nouveaux diplômes (par exemple, réparateur vélo avec compétence VAE). L'innovation sera soutenue.

- Pour faciliter les achats à vélo, nous appuierons dans les quartiers et les centres-villes redynamisés l'installation d'arceaux vélos devant les commerces de proximité.
- Nous soutiendrons les marques françaises d'assemblage de vélos. Nous pousserons à l'émergence de filières françaises de production de composants pour vélos et de batteries pour VAE.

5. La gouvernance

- En accord avec la CIDUV et son adjoint, nous accroîtrons les moyens humains de la Coordination pour le développement de l'usage du vélo. L'éventualité d'en étendre les prérogatives sera étudiée. En toute hypothèse, cette Coordination interministérielle sera en relation avec le Commissariat à la planification écologique qui sera mis en place.
- Nous soutiendrons la démarche des PAMA, dont le premier a permis des avancées législatives et techniques importantes pour les piétons et les cyclistes.
- Le Club des villes et territoires cyclables (CVTC), ainsi que les Départements et Régions cyclables (D&R) regroupent d'innombrables acteurs institutionnels œuvrant au développement de la pratique cycliste. Ils resteront des acteurs privilégiés de la politique cyclable, avec d'autres associations à qui sont actuellement déléguées des tâches de niveau national, comme la FUB, regroupant toutes les associations de cyclistes utilitaires, qui conduit enquêtes et études, l'AF3V qui supervise les véloroutes, etc. Tous seront associés aux plus hauts niveaux de décision. Leurs financements seront assurés et versés en temps et en heure.
- Assurer l'égalité territoriale est une nécessité en matière de politique cyclable aussi. L'information et le financement sur engagement d'objectifs écologiques seront des atouts pour emporter la conviction d'élus moins concernés jusqu'à présent, tout autant que l'implication de nos concitoyens dont beaucoup ont pris la mesure des enjeux environnementaux. L'obligation de cohérence entre différents schémas thématiques (eau, air, énergie, transports) et entre territoires voisins deviendra la règle.
- Les associations de cyclistes utilitaires font vivre des expériences locales de participation citoyenne porteuses de transition écologique. Leurs acquis et leur expertise de haut niveau seront partagés. Elles seront systématiquement associées aux décisions de niveau local du fait de leur connaissance de terrain irremplaçable.

6. La sécurité

- **Nous ferons primer la sécurité primaire sur la sécurité secondaire.** Pas question de faire passer l'usage utilitaire ou récréatif du vélo pour dangereux « en soi » (sont exclues ici les pratiques sportives (VTT) et de compétition). Éventuellement recommandé, le port du casque ne doit pas

devenir obligatoire. Non seulement cette obligation décourage la pratique cycliste (nombreuses études avant-après dans les pays l'ayant rendu obligatoire), empêchant ainsi de parvenir à la masse critique de cyclistes qui a un effet réellement positif sur l'accidentologie, mais des comportements plus agressifs d'automobilistes semblent observés vis-à-vis des cyclistes lorsque ceux-ci sont prétendument protégés (dépassements plus près, plus vite).

- **Nous agirons pour l'apaisement de la circulation automobile par la réduction des vitesses.**

Au-delà d'une mesure globale de sécurité routière, réduire de la sorte la performance du système automobile renforce l'attractivité du système *altermobile* de transport.

En interurbain, nous abaisserons de 10 km/h les vitesses automobiles maximales autorisées sur les routes à 90 km/h, voire plus si nécessaire lorsqu'il n'y a pas (ou pas encore) d'itinéraire cycliste alternatif hors voirie, lorsque la route est étroite, à visibilité limitée, etc. Cet abaissement des vitesses sera cohérent : il concernera toutes les routes à 90 et non les quelques tronçons tests incompréhensibles existant aujourd'hui, l'intégralité d'une route dangereuse et non quelques tronçons isolés. Ces mesures seront expliquées, leur respect sera contrôlé, l'installation de radars pédagogiques sera répandue.

En périurbain, plus aucune autoroute ou voie rapide ne dépassera 90 km/h.

En urbain, nous préconiserons le passage systématique à la « ville à 30 ». Ces villes apaisées sont des aménagements cyclables en elles-mêmes. Équipées de DSC, de panneaux « Cédez le passage » cycliste, elles signifient sécurité, rapidité et efficacité des déplacements cyclistes.

- **Nous introduirons, dans l'apprentissage à la conduite automobile ou à la conduite de deux-roues motorisés, une solide formation à la cohabitation apaisée avec les cyclistes.** Cette formation sera complétée de modules particuliers pour les candidats au permis poids lourd. Cette capacité sera interrogée lors de l'examen.

7. Transport collectif et vélo

- **Nous imposerons un plan d'accessibilité totale des trains, en particulier des trains Intercités, qui seront de plus équipés de suffisamment d'espaces accueillant des vélos.**

Ces trains sont souvent la seule possibilité pour un cycliste d'effectuer avec son vélo un parcours interrégional. Ils sont fortement utilisés dans le cadre du tourisme à vélo. Cependant, comme le faisait remarquer un participant à la journée d'études organisée par l'association Cyclotrans Europe intitulée « Le vélo, une chance pour le train », il faut des trains accessibles aux vélos, mais il faut avant tout des trains.

- **Notre programme prévoit de développer le transport ferroviaire pour assurer l'égalité territoriale à l'accès au train.** Il s'agit de sortir du tout-TGV, de développer les trains du quotidien (TER et Intercités), d'ouvrir à nouveau les lignes et gares fermées afin d'assurer un maillage adapté aux différentes échelles de territoire. Nous rétablirons les trains de nuit supprimés. Nous assurerons des fréquences suffisantes et mettrons en place un cadencement, pour que le train redevienne une solution efficace de déplacement et une alternative crédible à la voiture.

- **Nous veillerons à l'application de la disposition de la loi de réforme ferroviaire de 2014 qui prévoit l'élaboration par la SNCF d'un plan d'équipements de stationnement cycliste dans des gares prioritaires** et ce, en accord avec les collectivités locales.

- **Nous pousserons à équiper toutes les autres gares de systèmes de stationnement cycliste et à établir des schémas d'itinéraires cyclables convergeant vers les gares.**

Le cycliste est en effet le meilleur partenaire du train : Suisse et Pays-Bas ont enrayé la chute des parts de marché de ce mode en développant l'intermodalité avec le vélo. Les Pays-Bas ont investi 200 millions d'euros sur la période 2005-2009 pour le développement, dans toutes les gares du pays, d'interfaces performantes : parkings cyclistes capacitifs, principalement en ouvrage ; itinéraires cyclables connectés aux gares ; services de réparation et location ; intégration tarifaire. Désormais quelque 44 % des utilisateurs de train rejoignent la gare à vélo. Après le trajet en train, ils sont encore 10 % à effectuer un trajet à vélo jusqu'à destination (avec un second vélo ou un vélo de location, disponible dans toute gare pour les abonnés). La construction de nouveaux parkings d'ici à 2030 est déjà programmée.

Dans les régions françaises qui ont fait le choix de soutenir l'intermodalité vélo-TER pour les déplacements domicile-travail (selon différentes modalités : plutôt stationnement en gare en Rhône-Alpes ; prêt d'un vélo pliant dans les Pays de Loire par exemple), non seulement la fidélisation de la clientèle cycliste a permis de maintenir de bonnes fréquences ferroviaires, mais les quantités de CO₂ émis ont fortement baissé.

L'urbanisme a son rôle à jouer pour favoriser l'usage du mode ferré et sa combinaison avec le vélo. En périurbain, nous favoriserons un urbanisme orienté par le rail. Les Néerlandais impulsent le développement d'une ville nouvelle autour d'une nouvelle gare, dès lors qu'il devient difficile de rejoindre à vélo la gare de la ville-centre.

- **Dans les territoires déjà marqués par l'étalement urbain** (forte distance au centre et faible densité de population), difficiles à desservir par un mode de transport capacitif, **nous desserrerons la captivité à la voiture en favorisant le rabattement en vélo/VAE sur un mode lourd de transport collectif par la création de réseaux de voies express vélo.**

- En urbain, nous favoriserons les conditions de réalisation de trajets vélo de bout en bout pour soulager les segments centraux des moyens de transport collectif, lesquels sont les plus saturés.

- **Les prolongements en banlieue des lignes de métro, tramways et bus seront accompagnés de systèmes de stationnement cycliste près des stations et arrêts, voire de vélostations dans les grands pôles d'échanges.**

8. La formation et la recherche

Des études (en particulier danoises) ont mis en évidence que les enfants se rendant à l'école à vélo avaient une meilleure capacité de concentration que ceux qui y étaient conduits en voiture. Par ailleurs la pratique du vélo dès l'enfance aide à l'acquisition progressive de l'autonomie, ce qui limite les comportements à risque lorsque cette acquisition se fait tardivement (adolescence).

- **Nous mettrons en place une formation à la pratique du vélo dès le plus jeune âge.**

Un brevet cycliste sera passé par tous les enfants, de primaire (niveau 1 maîtrise du vélo), puis de collège (niveau 2 pratique du vélo en autonomie), à l'instar de ce qui se pratique dans nombre de pays (en Angleterre par exemple)

- **Nous favoriserons les déplacements à vélo des élèves entre leur domicile et l'établissement scolaire** : soutien aux vélobus, découragement de la pratique de la dépose-minute devant les écoles qui, en prétendant protéger son propre enfant, met en danger tous les autres (éventuellement

fermeture de rues sur des plages horaires calées sur les heures d'entrée-sortie des établissements – système en œuvre par exemple en Wallonie).

• **Dans les villes universitaires, nous soutiendrons la mise en place de systèmes de location à prix modique de vélos aux étudiants pour la durée de leurs études.**

• **Nous apporterons notre soutien financier aux vélo-écoles existantes et soutiendrons la mise en place de nouvelles structures sur tout le territoire** (mise en selle, pour ceux de nos concitoyens qui n'ont pas appris dans l'enfance, et remise en selle pour tous ceux qui savent faire du vélo, mais n'osent pas en faire dans la circulation).

• **Nous créerons des filières diplômantes liées au vélo** à différents niveaux – lycées professionnels et techniques, cursus universitaires –, pour former de nombreux professionnels efficaces dans l'application des politiques cyclables. Les agents territoriaux intéressés par une reconversion dans ce domaine d'action se verront proposer des formations, éventuellement diplômantes.

• **Nous soutiendrons la recherche-développement liée au domaine d'études** en favorisant l'émergence dans les universités d'unités de recherche pluridisciplinaires autour de la question du vélo. L'Ifsttar, EPST directement concerné par les questions de transports, jouera tout son rôle dans ce domaine. Le ministère de l'Écologie apportera de nouveau son soutien par le financement de projets de recherche « Transports », comme il l'a fait durant des décennies avant la récente suppression du Predit.