

Elections Municipales 2020

Nos propositions pour faire de notre ville une ville 100 % Cyclable

Le Constat : Le vélo : une demande forte des habitants !

Le Baromètre des Villes Cyclables, résultats pour Compiègne (2017)

(en février 2020 les résultats pour Coye, Lamorlaye, Senlis, Chantilly, Pont Sainte Maxence seront disponibles)



Que ce soit pour aller au travail, à la gare le matin, faire ses courses en centre-bourg ou se promener le week-end avec ses enfants, **pouvoir faire du vélo en sécurité est une demande forte des français**. Si le vélo ne représente aujourd'hui que 1 à 2% des déplacements dans l'Oise, la demande est immense ! Les ventes de VAE (Vélo à Assistance Électrique) ont continué leur envol en 2018 : + 20% par rapport à 2017.

Le principal frein au développement du vélo est aujourd'hui lié au fait que les usagers ne se sentent pas en sécurité à vélo, ce qui constitue un obstacle majeur à la pratique pour 41% des répondants du baromètre des villes cyclables de 2017. Il est donc urgent de répondre à la demande des habitants et de leur offrir les conditions nécessaires à une pratique du vélo en toute sécurité.

Nous vous proposons ici des leviers sur lesquels vous pouvez agir pour rendre votre commune cyclable et accueillante pour les piétons et les cyclistes et répondre à cette attente.



Vélo en ville Le retour de la bicyclette, nouveau défi des municipalités

Décongestionnement des transports publics, lutte contre la pollution... les vélos possèdent de nombreux atouts. Les communes l'ont bien compris et doivent désormais sécuriser au mieux les cyclistes

Le coût réel des déplacements, quelques chiffres

La communauté de communes de Mulhouse s'est interrogée sur le coût réel des déplacements

Combien de places de stationnement est-il possible de réaliser avec un budget de 5 M€ ?

Stationnement	Nb. de places
1. Arceau vélo	100 000 places
2. P. couvert vélo	8 300 places
3. P. le long du trottoir	5 000 places
4. P. en surface	2 000 places
5. P. en ouvrage	330 places

Avec 5 M€, la collectivité pourrait créer 100 000 places d'arceaux vélos contre à peine 330 places voitures en silo ou 2 000 places en surface.

⊖ Un budget voiture de 4 500 € par an en 2016

Différents coûts kilométriques voiture (en €)

Coût au km	Sources
0,48 €	ADEME - 2015
0,25 €	Etude multi-clients FNAUT, GART - 2011
0,35 €	Bureau d'études ADETEC - 2016

Le coût au kilomètre d'un déplacement en voiture varie du simple au double selon les études.

La publication a retenu l'estimation du bureau d'études ADETEC. Il comprend les frais d'achat du véhicule, les coûts d'entretien, de carburant, de péage... Les coûts incluent également la décade du véhicule.

Le montant « tout compris » des déplacements automobiles pour les usagers s'élève à 0,35 €/km en 2016. ADETEC a retenu un kilométrage annuel des véhicules de 12 800 km. Cela représentait donc un budget annuel d'environ 4 500 €.

Les externalités négatives de la voiture :

Pollutions, accidentologies, emprise au sol, coût pour l'utilisateur et coût de la voirie, du stationnement... Selon le rapport du Sénat de 2015 : « *Pollution de l'air, le coût de l'inaction* », la pollution de l'air en France coûterait chaque année 101,3 milliards d'euros. Cela représenterait deux fois plus que le tabac (47 milliards d'euros). Les sénateurs rédacteurs du rapport précisent que « **La pollution n'est pas qu'une aberration sanitaire, c'est aussi une aberration économique** ».

Qui paye quoi ? Quels sont les coûts indirects ? - Périmètre m2A, chiffres 2016

Modes de transport	Habitants		Collectivités et / ou l'Etat	Entreprises (VT)	Total par mode	Coûts indirects / impacts			
	Coût au km	Coût total				Pollution	Bruit	Activité physique	Occupation espace public
1. Marche	0,00 €	0 M€	0 M€	-	0 M€	++	++	++	++
2. Vélo	0,07 €	1 M€	1 M€	-	2 M€	++	++	++	++
3. TER	0,08 €	7 M€	13 M€	-	20 M€	++	+	++	++
4. Soléa	0,13 €	10 M€	10 M€	38 M€	58 M€	++	+	++	++
5. Voiture	0,35 €	320 M€	44 M€	-	364 M€	+	+	+	+
Total par financeur	-	338 M€	68 M€	38 M€	445 M€	-	-	-	-

445 M€ dépensés chaque année, par les habitants, les collectivités / l'Etat et les entreprises (VT) pour les déplacements dans m2A.

* coût compris dans les 44 M€ de voirie (entretien et investissement)

** coût pollution générée par les transports dans m2A : estimation de 143 M€ / an !

*** le voyageur rejoint le plus souvent les stations / gares à pied ou à vélo.

Analyse générale :

- La **voiture est le premier poste de dépense** pour les déplacements : 364 M€.
- Les **habitants sont les premiers financeurs** des déplacements : 338 M€.
- Les **coûts indirects de la voiture sont très lourds** : plus de 140 M€ pour la pollution, 12 M€ pour les accidents de la route, occupation importante de l'espace public...

Coût pour les collectivités / l'Etat :

- La marche, le vélo présentent un **coût de fonctionnement nul**. Les aménagements sont relativement bon marché.
- Les TC ont un coût d'exploitation. Ils nécessitent des investissements. Les habitants payent une **partie très modeste du coût d'exploitation** : ticket, abonnement. Le **versement transport** couvre l'ensemble du déficit d'exploitation du réseau Soléa à Mulhouse. **Le coût d'exploitation est considérablement amorti pour la collectivité en raison des nombreux contributeurs.**
- Les **collectivités et l'Etat sont les seuls contributeurs** au très important budget d'entretien et d'investissement des routes et des rues.

Le coût de la voiture pour les usagers

Selon l'étude annuelle de l'Automobile Club Association, le budget de l'automobiliste ne cesse de croître. Le possesseur d'une Renault Clio, voiture la plus vendue en France, se sera ainsi allégé de 6063 € en 2018, chiffre qui traduit une hausse de 3,1%.



Le coût du vélo pour les usagers

⊖ Un coût au kilomètre négligeable

D'après les travaux de l'INRETS, le coût d'un kilomètre parcouru à vélo revient à 0,07€/km en 2016. Il comprend le coût d'achat et d'entretien du vélo. Le coût des autres postes de dépenses : vêtements spécifiques, chaussures, l'alimentation est considéré comme négligeable.



1/ Adopter un plan vélo ambitieux, financé, et concerté dès le début du mandat

Adopter un plan vélo ambitieux, financé, et concerté dès le début du mandat est **le fondement d'une politique cyclable cohérente et d'un affichage politique fort pour l'ensemble du mandat**. L'objectif d'un plan vélo est de définir un réseau cyclable communal et les mesures de soutien au développement des déplacements à vélo (stationnement, services aux cyclistes, etc...) et d'y associer des moyens dédiés.



Un plan vélo doit viser en priorité la mise en place d'un réseau cyclable local, qui permet de rallier les différents pôles d'attractivité et de transport de la commune de manière rapide, sécurisée et confortable. Ce réseau doit être cohérent et sans interruptions. Afin de répondre aux attentes des usagers, la concertation avec les habitants, les usagers est essentielle. i

Par exemple, se doter d'un schéma directeur cyclable à l'échelle de la commune, ou de l'agglomération pour définir les grands axes, en intégrant les poles d'échanges (université, gares, lycées, collèges, commerces, centres d'attractivité...)

Quel budget avez vous prévu de consacrer aux aménagements en fonction du mode de déplacement ? Quel coût par habitant ?

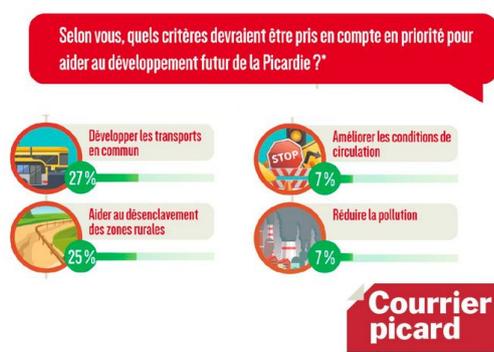
Piétons	
Vélos	
Automobile	
Transports en commun	



« 1km de piste cyclable est rentable au bout de 5 ans »

Proposition 1 : Adopter un plan vélo financé et concerté en début de mandat qui inclut un réseau cyclable communal

Proposition 2 : Mettre en place un comité vélo régulier (qui se réunit au moins 2 fois par an)



Exemples de budgets par habitant

Le budget par habitant varie de façon considérable de quelques centimes d'euros par an et par habitant (0,10€/hab à Lyon ou Mulhouse) à plus de 10€/an /habitant dans des agglomérations comme Paris (11€-Chambéry, Grenoble (9€), Nantes (12€), Thionville ou St Nazaire. La moyenne de l'ensemble s'établit à 3,35€ /an et par habitant. (Source : Altermodal/Le Monde).

2 - Développer un réseau cyclable cohérent

Lorsque la circulation automobile est dense et rapide (50 km/h), les cyclistes ont besoin de se sentir en sécurité. C'est la condition pour permettre au plus grand nombre et non à une petite minorité de faire du vélo son moyen de déplacement. Un carrefour, un pont sans aménagement cyclable peut suffire à dissuader les habitants d'utiliser le vélo comme mode de déplacement. Une succession d'aménagements déconnectés les uns des autres restera souvent inutilisés à l'image d'une route qui serait constamment interrompue par des passages non carrossables. La continuité du réseau est un critère de sécurité majeur et la condition pour permettre le développement du vélo.

« *C'est quoi une ville cyclable ? C'est quand les enfants vont à l'école à vélo, avec les parents, puis tous seuls* »

Proposition n°3 : créer des pistes cyclables larges, continues et sécurisées, c'est-à-dire séparées physiquement des piétons et des voitures sur les axes à forte circulation

Proposition n°4 : Mettre en place des itinéraires cyclables jalonnés pour relier et rejoindre les pôles d'attractivité – **gare, écoles, commerces et zones commerciales, équipements municipaux**



Trie-Château, vendredi. « Ça donne envie de prendre son vélo et de se bouger ! », réagit un habitant.

La commune balise ses chemins

Proposition n°5 : créer des connexions entre le réseau cyclable local et celui des communes environnantes



« Véritable outil de mobilité urbaine soutenu par les villes, la bicyclette s'impose enfin »

3 - Construire une ville agréable à vivre pour tous



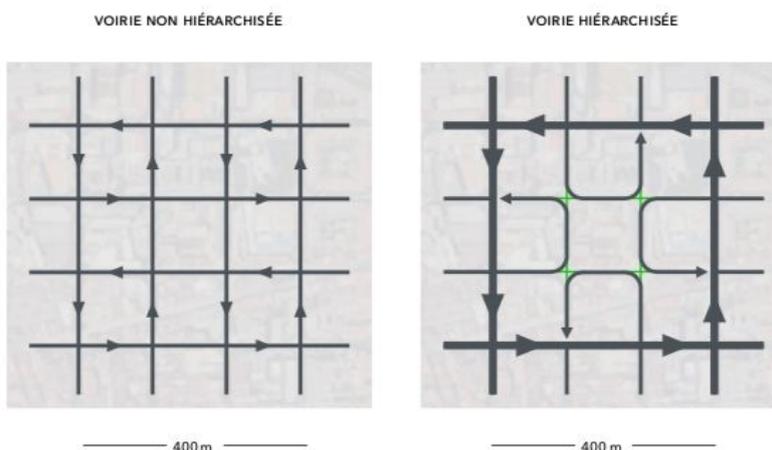
En ville, à la campagne, dans nos communes, beaucoup souffrent aujourd'hui des nuisances de la circulation automobile : bruit, pollution, congestion, insécurité routière... Ce trafic - largement constitué de véhicules en transit ne faisant que traverser notre commune - contribue à dégrader fortement la qualité de vie des habitants. Favoriser le vélo c'est aussi construire une ville où les nouvelles générations ne sont pas condamnées à être asthmatiques, où les parents n'ont pas peur de laisser leur enfant jouer seul dans la rue, où les habitants les plus fragiles sont davantage en sécurité et où le commerce de proximité se développe à nouveau. Il a été démontré que plus la vitesse était élevée dans une rue, plus elle coupait les liens sociaux entre voisins de trottoirs opposés ¹.

- **Une ville pour ses habitants et non pour le trafic automobile**

Les quartiers résidentiels souffrent aujourd'hui des nuisances liées au trafic de transit. Le développement des applications GPS comme Waze a transformé des rues calmes en itinéraire malin pour automobilistes pressés. Rediriger ce trafic de transit vers les grands axes est aujourd'hui la condition pour un calme retrouvé pour les quartiers résidentiels et pour la pratique du vélo dans ces quartiers apaisés.

Réduire la place des voitures et des deux-roues motorisés permet à moyen terme de fluidifier la circulation, de réduire les embouteillages et donc les nuisances qu'ils produisent en limitant l'usage de la voiture aux déplacements et aux personnes pour lesquelles la voiture est nécessaire (personnes handicapées ou ayant des difficultés à marcher, déplacement de marchandises lourdes...)

Proposition n°6 : Repenser le plan de circulation pour supprimer le trafic de transit dans les quartiers résidentiels et le concentrer sur les grands axes



Avec une voirie hiérarchisée, les rues de desserte locale n'autorisent pas le trafic motorisé de transit, qui se redéploie sur les grands axes et diminue : une partie significative du flux se reporte sur d'autres modes ou s'évapore (les automobilistes adaptent leurs horaires, modifient leurs destinations ou renoncent à certains déplacements). ²

¹ La rue, une guerre de rou(t)es, Thibault Besnier, cf bibliographie

² Guide des aménagements cyclables de Paris en Selle

Proposition n°7 : Généraliser la vitesse de circulation à 30km/h en modifiant l'aménagement des rues pour rendre cette limitation effective (réduction de la largeur de la chaussée, chicanes, ralentisseurs) et développer des zones de rencontre là où le trafic est très limité

GUIDE DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

LIMITER LA VITESSE EN LIGNE DROITE

Le second facteur d'apaisement est la réduction de vitesse. Fixer la limitation à 30 km/h sur l'ensemble de la voirie (sauf quelques grands axes) constitue un premier pas, mais très insuffisant. Ce qui compte, c'est d'abaisser la vitesse effective (ou V85, calculée comme la vitesse en dessous de laquelle roule 85 % du trafic) en ayant une géométrie de la voie qui incite effectivement à respecter les 30 km/h et modère les pointes de vitesse.



▲ Copenhague (Danemark), Guldbergsgade : la rue se resserre pour les voitures, qui ne peuvent se croiser (écluse) et doivent ralentir, tandis que les vélos bénéficient d'un cheminement latéral (bypass) confortable de part et d'autre de l'écluse

Proposition n°8 : Créer des zones à très faible circulation dans certaines rues (sens unique, mise en cul de sac) pour empêcher la circulation de transit à travers les quartiers résidentiels ou devant les écoles.



Prévention Routière @Preventionrout

1d

La vitesse a un coût : voici les chances de survie d'un piéton percuté par un véhicule selon l'allure. ow.ly/o2jj3051jNM



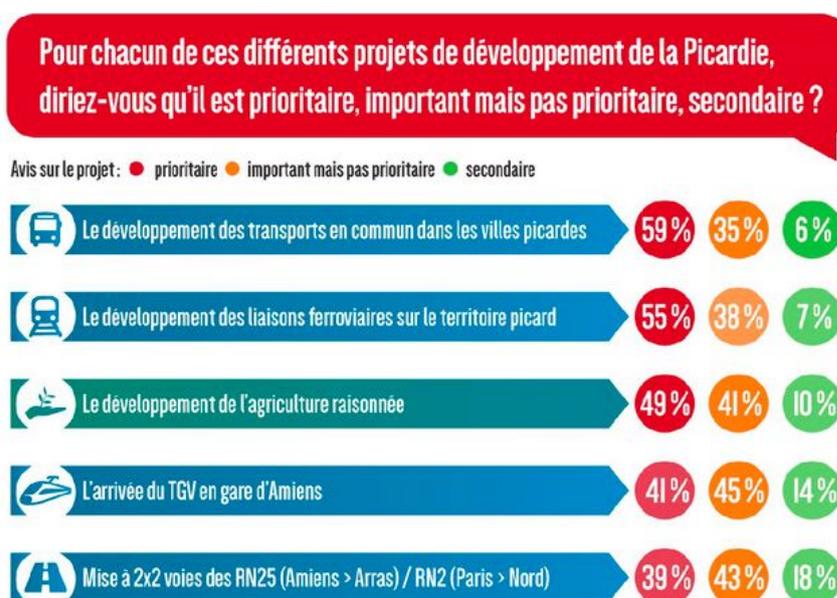
- **Encourager les moyens de déplacement alternatifs à la voiture**

Une ville accueillante est une ville où la voiture ne monopolise pas l'espace public, c'est une ville où il est facile et agréable de se déplacer à pied, en roller, en trottinette, en vélo. Encourager la marche et le vélo, c'est aussi favoriser les petits commerces et l'animation du centre-ville.

Proposition n°9 : Généraliser les double-sens cyclables et les cédez-le-passage cycliste aux feux.

Proposition n°10 : Restreindre ou supprimer la circulation devant les écoles aux heures d'entrée et de sortie des classes.

Proposition n°11 : Rendre payant le stationnement en surface pour les voitures et les deux-roues motorisés pour donner un avantage comparatif aux autres modes de déplacement : le **stationnement payant permet une rotation plus importante des véhicules, et donc plus de clients pour les commerces.** Le stationnement gratuit c'est subventionner la pollution, la mise en danger, le bruit, les nuisances et sanctionner les piétons, en leur prenant de l'espace.



Au moment où de nombreux militants écologistes se mobilisent dans le monde, un sondage Viavoice pour «Libé» met en évidence que l'urgence climatique est une préoccupation majeure des Français. Qui comptent sur eux-mêmes plutôt que sur les politiques pour agir.

A rebours de ce qu'on entend souvent, 61% des Français se disent favorables à des mesures contraignantes...

Sur la nécessité de règles et de décisions fortes, il y a clairement une différence de maturité entre les citoyens et la grande majorité des responsables politiques. Les citoyens ont bien compris que tant qu'il n'y a pas de limites, les entreprises ne changeront pas d'elles-mêmes. Ou

« Libération, 21/9/2019 »

4 - Actionner tous les leviers nécessaires au développement du vélo

- **Multiplier le stationnement vélo**

Le vol est aujourd'hui l'un des principaux obstacles à la pratique du vélo. Pour y remédier, notre commune doit proposer aux cyclistes du stationnement de qualité. Cette offre doit viser en premier lieu les grands pôles d'activité et de transport. Cela favorise l'intermodalité entre le vélo et les transports en commun, mais aussi l'attractivité de ces pôles où se concentrent habitants et activités économiques. Associer vélo et commerces de proximité, notamment en centre-ville, est une bonne idée pour l'économie locale ! Les cyclistes sont des clients plus réguliers, et finalement dépensent plus que les automobilistes. Le stationnement aux abords de ces commerces permet de favoriser cette dynamique.

Proposition n° 12 : Offrir plus de stationnement vélo sécurisé à proximité de la gare

Proposition n° 13 : Planter des arceaux vélos dans toute la commune pour pouvoir accrocher son vélo facilement, notamment près des commerces.

Proposition n° 14 : Installer des vélobox fermés dans l'espace public pour le stationnement résidentiel et à proximité des pôles d'activité.

Proposition n° 15 : Créer des locaux vélos/trottinettes dans les écoles et les équipements publics.

Proposition n° 16 : Intégrer dans le PLU l'obligation de locaux vélos fonctionnels dans les immeubles d'habitation et tertiaires et subventionner la création de locaux vélos dans les copropriétés et dans l'habitat social.

« Le programme Alvéole de la FUB permet d'apporter jusque 60% du financement de stationnement vélos dans l'habitat social et près des pôles d'échanges. »



- **Soutenir l'achat de vélo**

Même si acheter et entretenir un vélo se révèle bien moins cher qu'une voiture, le prix d'un vélo peut être dissuasif pour certaines familles avec des revenus modestes. Soutenir l'achat de vélo grâce à des aides spécifiques est une mesure simple et efficace que la commune peut mettre en place. Ce soutien peut prendre la forme d'une aide à l'achat (potentiellement sous conditions de ressources) comme c'est le cas aujourd'hui pour le vélo à assistance électrique (VAE) dans de nombreuses communes.

Proposition n°17 : Créer une aide à l'achat d'un vélo pour les particuliers et pour les entrepreneurs locaux (achat de remorque, vélo-cargo, triporteur).

Proposition n°18 : Favoriser l'implantation de services de location courte et longue durée et proposer des aides à la location (à destination des jeunes et des foyers à faibles revenus par exemple).

Soutien à l'achat de vélo électrique

PONT-SAINTE-MAXENCE

COMME LE MAIRE Arnaud Dumontier (LR) l'avait annoncé en début d'année, la ville de Pont-Sainte-Maxence vient de voter un dispositif volontariste, incitatif, d'aide à l'achat d'un vélo à Assistance Électrique (VAE) (*notre photo*). Afin d'offrir au plus grand nombre la chance de bénéficier de

cette offre, seul une personne par foyer pourra solliciter l'octroi de cette subvention pour un seul VAE neuf. Il faudra ensuite une période d'un an pour qu'une autre personne du même foyer puisse bénéficier de l'aide.

Pour bénéficier de cette subvention il faut résider à Pont-Sainte-Maxence, être majeur, se porter acquéreur d'un VAE neuf à usage urbain, retirer un dossier de demande de subvention et le retourner complété avec l'ensemble des pièces avant d'acheter le vélo.

Si le dossier est retenu, la municipalité s'engage à verser au bénéficiaire une aide fixée à 20 % du montant TTC plafonnée à 250 € sur présentation d'une facture.



La subvention est limitée à un vélo électrique par an et par foyer.

- **Soutenir les services vélo comme les vélo-écoles et les ateliers**



Favoriser le vélo c'est aussi permettre le développement de biens et services qui y sont liés, et surtout des entreprises qui les assurent (réparation, vente, conseils, location...). Augmenter les déplacements à vélo c'est créer des emplois non délocalisables, et dynamiser l'économie locale.

Proposition n°19 : Soutenir les associations de services vélo (vélo-écoles, ateliers de réparation) et mettre des locaux à disposition de ces associations

Proposition n°20 : Créer une maison du vélo accueillant les acteurs associatifs vélo et donnant une visibilité au vélo dans votre ville

5 - Promouvoir une culture vélo dans votre commune

Faire du vélo une évidence dans les déplacements quotidiens implique de travailler sur un changement de culture dès le plus jeune âge, mais également au sein des services municipaux qui ont un rôle d'exemplarité.

● Apprentissage systématique du vélo à l'école primaire

Le manque d'activité physique chez les jeunes (et moins jeunes), est un problème majeur, puisque 17% des enfants sont en surpoids. Plus grave : en dix ans, nos enfants ont perdu 25 % de leurs capacités physiques (force musculaire et endurance). Favoriser le vélo, et notamment son apprentissage à l'école et dans les centres de loisirs, permet d'encourager une pratique physique régulière et participe à l'épanouissement et à l'autonomisation des jeunes. Le gouvernement a décidé dans son plan vélo de généraliser le « savoir rouler » à l'école : tout enfant entrant en 6^e doit être capable de rouler à vélo. La mairie peut accompagner cette mesure !

Proposition n°21 : Aider les établissements scolaires à s'équiper en vélos pour l'apprentissage à l'école.

Proposition n°22 : Créer des pistes cyclables d'apprentissage ouvertes à tous pour permettre l'apprentissage du vélo.

Proposition n°23 : Mettre en place des pédibus et vélobus pour emmener les enfants à l'école.

TRANSPORT

Le vélo ancré dans la vie des Français

La bicyclette est revenue dans la vie des Français, et ce, au-delà des seules métropoles. Nous sommes près de deux sur cinq à utiliser le vélo dans leur quotidien, révèle une étude.

Autre fait notable, un Français sur cinq vivant dans une grande ville (plus de 100 000 habitants) pédale pour son trajet domicile-travail, selon l'étude. « Ils se nomment entre eux les "vélotafeurs", une façon de se donner une étiquette, de faire communauté », note l'ethno-

T1602.



La bicyclette est revenue dans la vie des Français au-delà des seules métropoles.

logue Noël Jouenne. « Beaucoup ne les ont pas vus venir », note Le Parisien. La SNCF semble ainsi parfois dépassée. Faute de place pour le vélo, des touristes sont restés à quai, et la compagnie ferroviaire a été lynchée sur les réseaux sociaux. Interrogés sur les raisons de leur engouement, les Français citent des raisons de santé : six sur dix pédalent avant tout pour pratiquer une activité physique régulière. C'est la première motivation. ■

Courrier Picard du 21 septembre 2019

- **Le vélo pour les services et les agents municipaux**

Enfin, le vélo peut être une source d'économie et de visibilité pour l'action des services municipaux. Les communes peuvent promouvoir la logistique à vélo, en équipant leurs services de vélos-cargos, pour l'entretien des espaces verts ou la livraison de repas par exemple. Un vélo-cargo est bien moins onéreux qu'une camionnette pour de petites livraisons.

Proposition n°24 : Équiper les services municipaux de vélos-cargos pour réaliser une partie des livraisons municipales à vélo (repas à domicile, approvisionnement des écoles, entretien des espaces verts, police municipale).



A Chantilly, la police municipale est équipée de vélos à assistance électrique spécialement équipés. Ils ont même pu interpellier un voleur de voiture nous a témoigné l'officier de Police



La demande pour accroître l'usage du vélo est de plus en plus forte, quels que soient les territoires. Les collectivités se doivent de répondre à ce besoin par la création d'un système vélo invitant à une utilisation massive de la bicyclette. Le **Cerema** vous accompagne dans la mise en œuvre d'une politique cyclable durable et efficace, à travers **un cycle de formations sur mesure.**

6 – Bilan et adhésion ou non aux propositions

Propositions	J'approuve ?
1 Adopter un plan vélo financé et concerté en début de mandat qui inclut un réseau cyclable communal	
2 Mettre en place un comité vélo régulier	
3 Créer des pistes cyclables larges, continues et sécurisées, c'est-à-dire séparées physiquement des piétons et des voitures sur les axes à forte circulation	
4 Mettre en place des itinéraires cyclables jalonnés pour relier et rejoindre les pôles d'attractivité – gare, écoles, commerces et zones commerciales, équipements municipaux	
5 Créer des connexions entre le réseau cyclable local et celui des communes voisines	
6 Repenser le plan de circulation pour supprimer le trafic de transit dans les quartiers résidentiels et le concentrer sur les grands axes	
7 Généraliser la vitesse de circulation à 30km/h en modifiant l'aménagement des rues pour rendre cette limitation effective (réduction de la largeur de la chaussée, chicanes, ralentisseurs) et développer des zones de rencontre là où le trafic est très limité	
8 Créer des zones à très faible circulation dans certaines rues (sens unique, mise en cul de sac) pour empêcher la circulation de transit à travers les quartiers résidentiels ou devant les écoles.	
9 Généraliser les double-sens cyclables et les cédez-le-passage cycliste aux feux.	
10 Restreindre ou supprimer la circulation devant les écoles aux heures d'entrée et de sortie des classes.	
11 Rendre payant le stationnement en surface pour les voitures et les deux-roues motorisés pour donner un avantage comparatif aux autres modes de déplacement.	
12 Offrir plus de stationnement vélo sécurisé à proximité des gares et pôles d'échanges	
13 Implanter des arceaux vélos dans toute la commune pour pouvoir accrocher son vélo facilement, notamment près des commerces.	

14 Installer des vélobox fermés dans l'espace public pour le stationnement résidentiel et à proximité des pôles d'activité.	
15 Créer des locaux vélos/trottinettes dans les écoles et les équipements publics.	
16 Intégrer dans le PLU l'obligation de locaux vélos fonctionnels dans les immeubles d'habitation et tertiaires et subventionner la création de locaux vélos dans les copropriétés et dans l'habitat social.	
17 Créer une aide à l'achat d'un vélo pour les particuliers et pour les entrepreneurs locaux (achat de remorque, vélo-cargo, triporteur).	
18 favoriser l'implantation de services de location courte et longue durée et proposer des aides à la location (à destination des jeunes et des foyers à faibles revenus par exemple).	
19 Soutenir les associations de services vélo (vélo-écoles, ateliers de réparation) et mettre des locaux à disposition de ces associations	
20 Créer une maison du vélo accueillant les acteurs associatifs vélo et donnant une visibilité au vélo dans votre ville	
21 Aider les établissements scolaires à s'équiper en vélos pour l'apprentissage à l'école.	
22 Créer des pistes cyclables d'apprentissage ouvertes à tous pour permettre l'apprentissage du vélo.	
23 Mettre en place des pédibus et vélobus pour emmener les enfants à l'école.	
24 Équiper les services municipaux de vélo-cargo pour réaliser une partie des livraisons municipales à vélo (repas à domicile, approvisionnement des écoles, entretien des espaces verts, police municipale).	



Quelques lectures pour aller plus loin :

- La rue, une guerre de rou(t)es, Thibault Gasnier
- Le retour de la Bicyclette, Frédéric Héran, Editions La Découverte
- Le pouvoir de la Pédale, comment le vélo transforme nos sociétés cabossées, Olivier Razemon , Edition rue de l'échiquier
- les formations du CEREMA : Construire votre politique cyclable

Ce livret a été réalisé par les membres de l'AU5V avec la participation des associations du réseau de la FUB, dont Droit au Vélo et MDB.

Edition du 14/12/19

Association des Usagers du Vélo des Voies Vertes et Véloroutes des Vallées de l'Oise - 30 avenue Eugène Gazeau - 60300 Senlis

<https://www.au5v.fr> contact@au5v.fr

