

Municipales 2020

Municipales 2020

Nos 26 propositions pour faire de

Vitrolles

une ville cyclable !

Municipales 2020

Qui sommes-nous ?

Nous circulons à vélo dans notre ville de Vitrolles et ses alentours pour nos trajets du quotidien : aller au travail, emmener nos enfants à l'école ou encore faire nos courses. Nos vélos remplacent nos voitures dans la plupart de nos trajets locaux et nous permettent de facilement bénéficier des commerces de centre-ville. Notre objectif est de rendre le vélo accessible, agréable et sûr pour tous les habitants, petits et grands.

Nous sommes des usagers de la bicyclette, représentés par la FUB (Fédération Française des usagers de la Bicyclette), reconnue au niveau national.

Au niveau métropolitain, nous faisons également partie de RAMDAM, le Rassemblement d'Associations pour les Modes de Déplacements Alternatifs dans la Métropole Aix-Marseille-Provence.

Le Vélo : une Demande Forte des Habitants !

Les avantages du vélo sont démontrés par de nombreuses études :

- Plus rapide que la voiture en ville,
- Plus économique que la voiture pour les usagers (achat, entretien) et pour la collectivité (infrastructures),
- Bon pour la santé et le moral,
- Respectueux de l'environnement.

Au-delà de ces atouts indéniables, il est facile de constater que notre ville présente une échelle compatible avec la pratique généralisée du vélo.

Le nombre croissant de touristes à vélo nous montre bien que ce mode de transport est pratique et rapide pour circuler dans notre ville, qui bénéficie d'un climat favorable et d'un relief surmontable.

Dans le contexte actuel d'urgence climatique, et de recherche d'une meilleure qualité de vie, le vélo prend son essor partout en France. Vitrolles a tout à gagner à suivre le mouvement, devenant ainsi une ville plus agréable, plus apaisée, où il fait bon vivre.

Nous vous proposons ici cinq leviers, soit 26 propositions, sur lesquels vous pouvez agir pour favoriser le développement des mobilités actives (marche, vélo...), rendant notre commune plus agréable et accueillante pour ses habitants et ses visiteurs.

1. Adopter un plan vélo

Proposition n°1 :

Poursuivre et approfondir le plan vélo concerté, mis en place lors des municipales de 2014, avec des financements associés, et incluant un objectif de réseau cyclable communal et des objectifs chiffrés.

Afin de répondre aux attentes de cyclistes (dont environ 200 font partie de l'APROVEL et d'associations cyclosporives), il est essentiel de poursuivre le dialogue avec les représentants des cyclistes. Cette concertation permettra de mieux adapter les projets aux besoins des habitants et des cyclistes et s'assurer de la cohérence des choix techniques au regard des pratiques.

Proposition n°2 :

Nommer un M. ou une Mme "Vélo" au sein de la mairie, personne politique ou technique, référentE sur ce sujet et en lien avec les différents acteurs (associations d'usagers, CD13, PNRA, communes voisines, CCVBA, ...).

Il est importante que cette personne référente soit aussi responsable (ou directement liée avec le responsable) de la politique déplacement de la ville.

Proposition n°3:

Mettre en place un comité vélo régulier, dans lequel prendront part les différents acteurs du plan vélo (municipalité, représentants des cyclistes, services techniques).

2. Construire une ville agréable à vivre pour tous

Les habitants de **Vitrolles** souffrent aujourd'hui des nuisances croissantes de la circulation automobile : bruit, pollution, congestion, insécurité pour les piétons, les personnes en fauteuil et les cyclistes... Le cœur de ville est devenu un lieu où la voiture prend plus de place que l'humain.

Ce trafic - constitué de véhicules en transit qui traversent notre ville, mais aussi du trafic local - contribue à dégrader fortement la qualité de vie des habitants. Favoriser le vélo, c'est aussi construire une ville où l'humain se réapproprie la ville, où les parents n'ont pas peur de laisser leur enfant jouer dans la rue, ou aller seul à pied ou à vélo à l'école, et où les habitants les plus fragiles sont davantage en sécurité et où le commerce local se renforce.

Une ville pour ses habitants, où l'automobile n'est plus l'unique priorité

Réduire la place des voitures et des deux-roues motorisés permet de fluidifier la circulation, de réduire les embouteillages et donc les nuisances (sonores, visuelles et atmosphériques) qu'ils produisent en limitant l'usage de la voiture aux déplacements des personnes pour lesquelles elle est nécessaire

Municipales 2020

(personnes handicapées ou ayant des difficultés à marcher, déplacement de marchandises lourdes, artisans...).

Surtout, l'apaisement des rues dédiées au trafic local est une condition sine qua non pour la mixité des modes de déplacement. Cet apaisement passe par une modération de la vitesse mais surtout du volume de trafic.

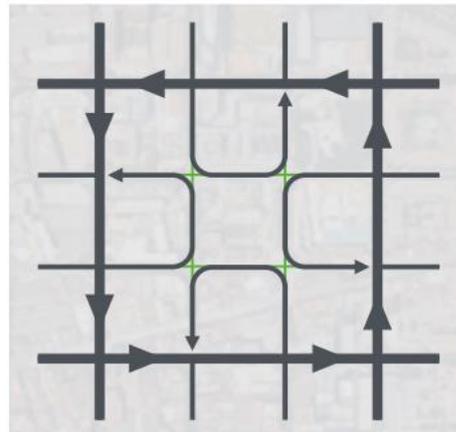
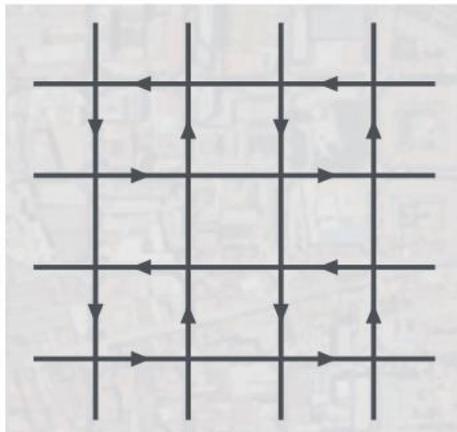
Le volume du trafic motorisé d'une rue est la conséquence directe du plan de circulation, qui restreint ou favorise certains parcours. Continuer de travailler ce plan de circulation est une étape nécessaire qui va conditionner la réussite de la politique cyclable de la ville.

Proposition n°4 :

Repenser le plan de circulation dès le début du mandat. Ce processus de hiérarchisation du réseau viaire a pour objectif de distinguer 2 types de rues : les rues de transit et les rues apaisées. Des pistes cyclables de qualité devront ensuite être réalisées sur les rues de transit, et le linéaire de rues apaisées doit être augmenté à son maximum pour permettre une mixité des modes de déplacement.

VOIRIE NON HIÉRARCHISÉE

VOIRIE HIÉRARCHISÉE



(Source : Guide des aménagements cyclables, association Paris en Selle)

Proposition n°5 :

Généraliser la vitesse de circulation à 30km/h en modifiant l'aménagement des rues pour rendre cette limitation effective : aménagements matériels de l'espace public, réduction de la largeur de la chaussée, chicanes, ralentisseurs, inscription au sol, changement de revêtement. Réaliser des contrôles de vitesse régulièrement permet d'adapter les mesures ci-dessus à la réalité du terrain.

Proposition n°6 :

Consacrer une journée "centre-ville sans voiture" un dimanche par mois, afin que les habitants se réapproprient leur ville, ses places, ses parcs, ses commerces.

Municipales 2020

Une offre de stationnement auto ajustée et organisée, pour un espace public repartagé

La municipalité actuelle a mis en place le stationnement payant, ce qui est une bonne chose du point de vue de beaucoup d'urbanistes ("Pourquoi tarifier le stationnement", Frédéric Héran, 2013). Cependant, afin de ne pas donner l'impression d'un privilège consenti à la voiture comparé aux autres modes de transport que sont la marche et le vélo, l'offre de stationnement doit trouver son équilibre entre tarification, disponibilité et reconquête des espaces publics. Il est en effet important de rappeler que l'espace public est à tout le monde, et que la voiture ne peut se l'approprier de façon excessive, au détriment d'autres utilisations à plus grande création de valeur et d'espaces publics de qualité.

De plus, associer les "mobilités actives" (vélo, marche...) et les commerces de proximité est une bonne idée pour l'économie locale, notamment en centre-ville ! Sur une seule place de stationnement auto, 5 arceaux à vélos peuvent être positionnés, soit 10 vélos. Les cyclistes et les piétons sont des clients plus réguliers et ils limitent leurs déplacements donc achètent local (source : "Piétons et cyclistes dynamisent les commerces de centre-ville et de proximité", FUB, 2003). Le stationnement vélo aux abords des commerces permet de favoriser cette dynamique. Cette logique vaut également pour les touristes qui se déplacent à vélo dans les villes, car ceux-ci dépensent plus dans les commerces locaux que les motorisés (source : rapport d'étude "Accompagnement à la structuration de l'offre de cyclotourisme dans les Parcs naturels régionaux des Alpilles et de Camargue", PNRAC, 2017)

Proposition n°7 :

Mener une réflexion sur la place du stationnement en centre-ville, en privilégiant la diversité des usages et la qualité de l'espace public : piétons, terrasses, espaces verts, vélos.

Proposition n°8 :

Rendre claire et visible l'offre de stationnement aux portes de la ville, afin d'y orienter les visiteurs, et d'alléger le trafic en centre-ville.

Proposition n°9 :

Repenser l'accès et le stationnement des cars de tourisme, des camions et des livreurs. Concernant les livraisons : de nombreuses villes et professionnels de la logistique ont réfléchi à la question du "dernier kilomètre". Des exemples peuvent ainsi être copiés, notamment l'utilisation de vélos-cargos spécialement équipés pour transporter de lourdes charges (palettes, etc.).

3. Rendre les déplacements à vélo plus sûrs et efficaces

Avec l'essor du vélo un peu partout en Europe (vélotaf, cyclotourisme...), l'offre proposée chez les vélocistes a su s'adapter à tous les usages : vélos à assistance électrique (VAE) permettant de se jouer des côtes, vélos pliants pour les transports, ou encore bi et triporteurs, permettant de transporter les enfants ou des marchandises. L'offre matérielle n'est donc plus un problème.

Cependant, notre association a pu constater sur le terrain que le principal frein au développement du vélo à Vitrolles est aujourd'hui le sentiment d'insécurité que nous expriment les usagers. De nombreux habitants nous disent ne pas circuler à vélo par peur du trafic, pour leurs enfants ou pour eux-mêmes.

Construire un réseau cyclable cohérent

L'objectif des propositions suivantes est de rendre le vélo désirable, et non anxiogène, pour les habitants de Vitrolles.

Proposition n°10 :

Mettre en place un véritable réseau cyclable, mêlant pistes en site propre (pistes physiquement séparées de la route) et cohabitation :

- Un "squelette" cyclable structurant et sécurisé, avec la création d'aménagements cyclables tant que possible en site propre, et calqué sur les axes à fort trafic du plan de circulation
- Des rues de desserte, intéressant uniquement le trafic motorisé local (max. 2000 véhicules/jour), et suffisamment apaisées pour autoriser une mixité des modes de déplacements

Proposition n°11 :

Définir notre « ville à 30 km/h » comme le font de plus en plus de villes en France, et multiplier les zones de rencontre (zone à 20 km/h)..

Proposition n°12 :

Rendre le réseau cyclable visible *in situ* aux cyclistes et aux automobilistes à l'aide d'une signalétique adaptée : barrettes itinéraires, marquage au sol, revêtements différenciés pour les vélos, panneaux de vigilance pour les automobilistes et de partage de l'espace....

Proposition n°13 :

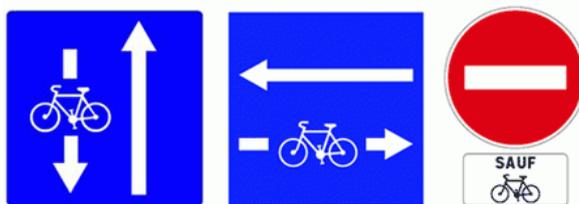
Encourager et participer à la création des connexions entre le réseau cyclable local et celui des communes voisines en collaboration avec le département 13 et la métropole.

Continuer le développement des double-sens cyclables

La municipalité actuelle a joué le jeu du développement des double-sens cyclables (DSC), qui sont la règle pour toute voie à 20 ou 30 km/h (article R. 110-2 du code de la route). Ils sont même légalement possibles pour les voies à 50 km/h.

Même s'ils ne doivent pas constituer l'essentiel du réseau cyclable, les DSC présentent de nombreux avantages pour les cyclistes (réduction sensible des distances, itinéraires permettant d'éviter les grands axes...), tout en étant très sûrs, puisque les cyclistes et automobilistes ont un contact visuel. La métropole du Grand Lyon, présentait en 2017 un bilan très positif : aucun accident à déplorer depuis les premières expérimentations en 1990 (MET magazine, sept-oct 2017, p. 8). Le constat est le même au niveau national : cet aménagement est très peu accidentogène.

Le plan vélo du gouvernement, présenté le 14 septembre 2018, prévoit d'ailleurs de développer des doubles sens cyclables sur l'ensemble de la voirie urbaine en agglomération, jusqu'à une vitesse maximale de 50 km/h.



Panneaux de signalisation des double-sens cyclables

Utilisés en masse par les habitants, les DSC donnent un avantage certain au vélo, qui devient le moyen de locomotion le plus rapide pour atteindre certains secteurs.

Proposition n°14 :

Continuer le développement des double-sens cyclables, qui permettent aux vélos de raccourcir leurs trajets en toute sécurité, s'assurer que la signalétique est conforme à la réglementation et communiquer sur ces mises en place.

Protéger le réseau cyclable

Les cyclistes connaissent bien le célèbre "j'en ai pour 2 minutes" qu'il leur est souvent répondu. Les automobilistes sont en effet peu conscients de la nuisance et de la dangerosité causées par le stationnement sur piste/bande cyclable ou sur trottoir.

Proposition n°15 :

Sensibiliser les automobilistes au respect des aménagements piétons et cyclables, et verbaliser les stationnements très gênants en renforçant les moyens, la présence et les contrôles de la police municipale.

4. Encourager les moyens de déplacement alternatifs à la voiture

Multiplier le stationnement vélo

Le vol est aujourd'hui l'un des obstacles à la pratique du vélo : 92 % des répondants du Baromètre des villes cyclables 2017 (FUB, 2017) estiment que les vols sont fréquents et craignent pour la sécurité de leur vélo.

Pour y remédier et ainsi encourager les habitants à enfourcher leur vélo, notre commune doit proposer aux cyclistes du stationnement de qualité et en grand nombre. Cette offre doit viser tous les pôles d'attractivité de la ville : écoles, commerces, administrations, centres associatifs, points touristiques, ... Notre ville est déjà dotée d'arceaux vélos, matériellement très bien adaptés aux besoins des cyclistes. Il convient de continuer de développer cette offre de stationnement, et de la rendre visible.

Le stationnement vélo n'est pas uniquement nécessaire sur l'espace public. Il est également important d'en inclure dans les locaux d'habitation et de services, via le PLU. Le règlement actuel du PLU mentionne bien le stationnement vélo.

Proposition n°16 :

Mettre à jour le PLU afin de revoir l'intégration et les normes des locaux vélos dans les immeubles d'habitation et tertiaires, et s'assurer de leur intégration effective lors du contrôle de conformité à l'achèvement des travaux.

Soutenir l'achat de vélos

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 vélos 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 comme c'est le cas aujourd'hui pour le vélo à assistance électrique (VAE) dans notre département. En effet, le CD13 subventionne actuellement l'achat de VAE jusqu'à 400 €. Cette offre connaît un énorme succès mais cible malheureusement un public ayant au départ un budget déjà conséquent. Elle pourrait être étendue par notre ville à tous les types de vélos afin de contenter tous les besoins et tous les budgets.

Proposition n°17 :

Créer une aide à l'achat de tout type de vélo pour les particuliers (vélo classique, pliant, VAE, triporteur...) et pour les entrepreneurs locaux (remorque, vélo-cargo...).

5. Promouvoir une culture vélo à Vitrolles

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.

Mettre en selle les plus jeunes

Le manque d'activité physique chez les jeunes (et les moins jeunes) est un problème majeur, puisque 17% des enfants sont en surpoids en France (étude ESTEBAN 2014-2016, Santé publique France). 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 (<http://www.sports.gouv.fr/savoirroulervelo/>) : tout enfant entrant en 6^e doit être capable de rouler à vélo, en conditions de circulation. Les enfants sont en effet les cyclistes de demain ! Notre municipalité peut accompagner cet apprentissage.

Proposition n°18 :

Aider les établissements scolaires et centre de loisirs à s'équiper en vélos et à trouver du personnel qualifié pour l'apprentissage à l'école. Citons le programme ALVEOLE (programme-alveole.com) qui peut financer à 100 % des actions de sensibilisation l'écomobilité auprès des usagers, notamment dans les écoles.

Proposition n°19 :

Créer une piste cyclable d'apprentissage ouverte à tous pour permettre l'apprentissage du vélo.

D'autres communes ont, elles, aidé à la mise en place de pédibus ou de vélobus. Démarche solidaire et participative, ce système de ramassage scolaire à pied ou à vélo, organisé et effectué par les parents d'élèves et/ou d'autres adultes bénévoles, permet de lutter contre la sédentarité des enfants, tout en limitant le trafic et le stationnement aux abords des écoles. En impliquant des seniors en tant qu'accompagnateurs, c'est aussi un moyen de favoriser le lien intergénérationnel

Proposition n°20 :

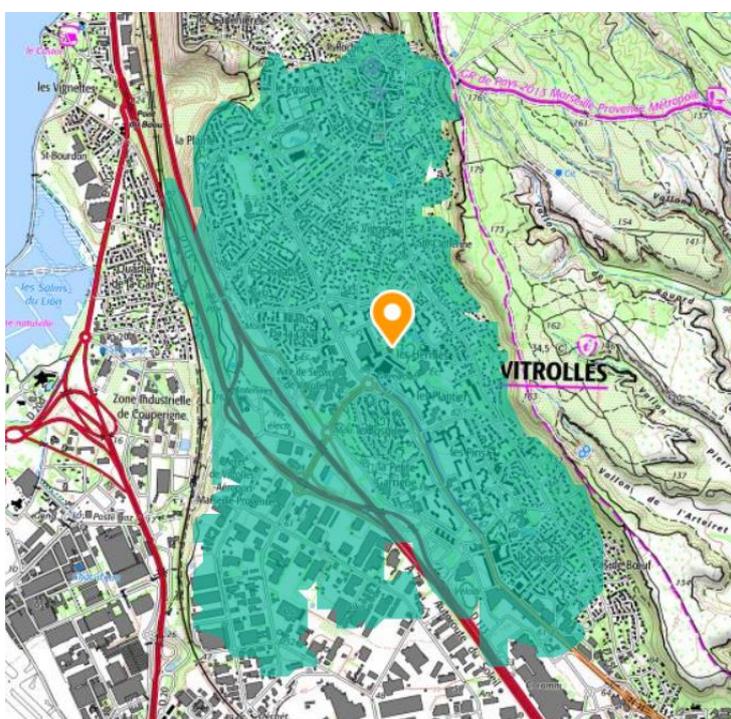
Continuer de soutenir la mise en place de pédibus et vélobus pour emmener les enfants à l'école : communication, logistique (financement de gilets de sécurité, achat des panneaux...), sécurisation des aménagements sur les trajets.

Municipales 2020

Le vélo pour les services et les agents municipaux

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 vélo-cargo, pour l'entretien des espaces verts, les services techniques ou la livraison de repas par exemple. Un vélo-cargo est bien moins onéreux qu'une camionnette pour de petites livraisons ou de petits travaux. La police municipale pourra, elle, se contenter de simples vélos ou de VAE afin de circuler et de stationner facilement dans la ville, tout en évitant de rajouter du trafic au trafic. La grande majorité de la ville est à moins de 2km du centre, soit 8min à vélo.

La grande majorité de la ville est à moins de 2km du centre, soit 8min à vélo.



Zone à moins de 2km du centre-ville.

Proposition n°22 :

Équiper les services municipaux de vélos et/ou de vélo-cargos pour réaliser une partie des activités municipales à vélo : repas à domicile, approvisionnement des écoles, services techniques, police municipale.

Enfin, développer le vélo, c'est montrer l'exemple en proposant aux agents municipaux le forfait mobilité durable (ex-IKV pour indemnité kilométrique vélo), soit 200 €/an sans charges ni impôts. Les résultats de l'expérimentation de l'IKV depuis 2016 montrent que sa mise en place se traduit par une augmentation d'environ 25% du nombre d'agents utilisant quotidiennement ou quasi-quotidiennement le vélo pour se rendre au travail (source : Cerema)

Proposition n°23 :

Proposer le forfait mobilité durable (200 €/an pour les agents publics) aux agents municipaux.

Communiquer sur les bienfaits et les avantages du vélo

Une communication positive et régulière sur les bénéfices et avantages du vélo permet d'instaurer un climat favorable à ce moyen de transport et de lui donner une visibilité. Le vélo doit être considéré, au même titre que la voiture, comme un mode de déplacement crédible pour le quotidien.

Aussi, plus les cyclistes seront présents dans les supports de communication de la ville, plus ils gagneront en légitimité par rapport aux autres utilisateurs de la route. Si les automobilistes sont sensibilisés à la cohabitation avec les vélos, les cyclistes pourront rouler plus sereinement. Ce sentiment de sécurité provoquant de nouvelles vocations, le cercle vertueux se met en place

Proposition n°24 :

Mettre en œuvre un programme de promotion de la mobilité active, à pied et à vélo, pour les déplacements domicile-travail, domicile-école et les trajets du quotidien en général : page dédiée sur le site internet de la ville, articles réguliers dans le journal municipal, évènements (semaine de la mobilité, du développement durable, ...)

Proposition n°25 :

Mettre à disposition du public (mairie, office du tourisme, sites internet) de la documentation sur le réseau cyclable de la ville : carte du réseau et des stationnements, bonnes pratiques des double-sens cyclables.

Proposition n°26 :

Adhérer et participer au Club des villes et territoires cyclables (www.villes-cyclables.org), réseau de collectivités territoriales engagées pour le développement de l'usage du vélo au quotidien et de la mobilité durable.

6. Conclusion

Nous espérons que vous prendrez la mesure du réalisme de nos 26 propositions, et du bien-être qu'elles pourront apporter à nos concitoyens. Elles ne sont pas toutes faciles à appliquer, certaines demanderont du courage politique, nous en sommes conscients. Cependant, nous n'inventons rien, elles ont déjà été appliquées ailleurs en France, dans des grandes villes comme dans des plus petites. Et, au jour d'aujourd'hui, il ne nous semble qu'aucune de ces communes n'a fait de retour en arrière, tant les bienfaits d'une ville apaisée sont appréciés par toutes et tous quelques années plus tard.

Nous sommes certains que les électeurs de Vitrolles sauront apprécier le courage d'un candidat qui souhaite faire bouger les lignes afin d'apporter une meilleure qualité de vie à ses administrés.

Le conseil d'administration de l'APROVEL.

Pacte pour le vélo à Vitrolles

En tant que candidat.e à l'élection municipale de Vitrolles je m'engage si je suis élu.e à :

Proposition n°	Description	Oui	Non
1- ADOPTER UN PLAN VELO			
1	Poursuivre et approfondir le plan vélo concerté, mis en place lors des municipales de 2014, avec des financements associés, et incluant un objectif de réseau cyclable communal et des objectifs chiffrés		
2	Nommer un M. ou une Mme "Vélo" au sein de la mairie, personne politique ou technique, référentE sur ce sujet et en lien avec les différents acteurs (associations d'usagers, CD13, communes voisines)		
3	Mettre en place un comité vélo régulier, dans lequel prendront part les différents acteurs du plan vélo (municipalité, représentants des cyclistes, services techniques)		
2- CONSTRUIRE UNE VILLE AGREABLE A VIVRE POUR TOUS			
4	Repenser le plan de circulation dès le début du mandat. Ce processus de hiérarchisation du réseau viaire a pour objectif de distinguer 2 types de rues : les rues de transit et les rues apaisées. Des pistes cyclables de qualité devront ensuite être réalisées sur les rues de transit, et le linéaire de rues apaisées doit être augmenté à son maximum pour permettre une mixité des modes de déplacement.		
5	Généraliser la vitesse de circulation à 30km/h en modifiant l'aménagement des rues pour rendre cette limitation effective : aménagements matériels de l'espace public, réduction de la largeur de la chaussée, chicanes, ralentisseurs, inscription au sol, changement de revêtement. Réaliser des contrôles de vitesse régulièrement permet d'adapter les mesures ci-dessus à la réalité du terrain.		
6	Consacrer une journée "centre-ville sans voiture" un dimanche par mois, afin que les citoyens se réapproprient leur ville, ses places, ses parcs, ses commerces.		
7	Mener une réflexion sur la place du stationnement en centre-ville, en privilégiant la diversité des usages et la qualité de l'espace public : piétons, terrasses, espaces verts, vélos.		
8	Rendre claire et visible l'offre de stationnement aux portes de la ville, afin d'y orienter les visiteurs, et d'alléger le trafic en centre-ville.		
9	Repenser l'accès et le stationnement des cars de tourisme, des camions et des livreurs. Concernant les livraisons, de nombreuses villes et professionnels de la logistique ont réfléchi à la question du "dernier kilomètre". Des exemples peuvent ainsi être copiés, notamment l'utilisation de vélos-cargos spécialement équipés pour transporter de lourdes charges (palettes, etc.).		
3- RENDRE LES DEPLACEMENTS A VELO PLUS SURS ET EFFICACES			
10	Mettre en place un véritable réseau cyclable, mêlant pistes en site propre (pistes physiquement séparées de la route) et cohabitation.		
11	Généraliser les zones à 30 km/h ou passer en « ville à 30 », et multiplier les zones de rencontre (zone à 20 km/h).		

Municipales 2020

12	Rendre le réseau cyclable visible <i>in situ</i> aux cyclistes et aux automobilistes à l'aide d'une signalétique adaptée : barrettes itinéraires, marquage au sol, revêtements différenciés pour les vélos, panneaux de vigilance pour les automobilistes et de partage de l'espace		
13	Encourager et participer à la création des connexions entre le réseau cyclable local et celui des communes voisines en collaboration avec le département 13 et la métropole.		
14	Continuer le développement des double-sens cyclables, qui permettent aux vélos de raccourcir leurs trajets en toute sécurité.		
15	Sensibiliser les automobilistes au respect des aménagements piétons et cyclables, et verbaliser les stationnements très gênants en renforçant les moyens, la présence et les contrôles de la police municipale.		
4- ENCOURAGER LES MOYENS DE DEPLACEMENT ALTERNATIFS A LA VOITURE			
16	Mettre à jour le PLU afin de revoir l'intégration et les normes des locaux vélos dans les immeubles d'habitation et tertiaires, et s'assurer de leur intégration effective lors du contrôle de conformité à l'achèvement des travaux.		
17	Créer une aide à l'achat de tout type de vélo pour les particuliers (vélo classique, pliant, VAE, triporteur...) et pour les entrepreneurs locaux (remorque, vélo-cargo...).		
5- PROMOUVOIR UNE CULTURE VELO A Vitrolles			
18	Aider les établissements scolaires et centre de loisirs à s'équiper en vélos et à trouver du personnel qualifié pour l'apprentissage à l'école. Citons le programme ALVEOLE (programme-alveole.com) qui peut financer à 100 % des actions de sensibilisation l'écomobilité auprès des usagers, notamment dans les écoles ou le programme MOBY pour l'aide à la mise en place de Plans de mobilité.		
19	Créer une piste cyclable d'apprentissage ouverte à tous pour permettre l'apprentissage du vélo.		
20	Continuer de soutenir la mise en place de pédibus et vélobus pour emmener les enfants à l'école : communication, logistique (financement de gilets de sécurité, achat des panneaux...), sécurisation des aménagements sur les trajets.		
21	Créer une Maison du vélo afin de rendre des services aux cyclistes et de donner une visibilité à ce mode de déplacement dans notre ville.		
22	Équiper les services municipaux de vélos et/ou de vélo-cargos pour réaliser une partie des activités municipales à vélo : repas à domicile, approvisionnement des écoles, services techniques, police municipale.		
23	Proposer le forfait mobilité durable (200 €/an pour les agents publics) aux agents municipaux.		
24	Mettre en œuvre un programme de promotion de la mobilité active, à pied et à vélo, pour les déplacements domicile-travail, domicile-école et les trajets du quotidien en général : page dédiée sur le site internet de la ville, articles réguliers dans le journal municipal, évènements (semaine de la mobilité, du développement durable, ...)		
25	Mettre à disposition du public (mairie, office du tourisme, sites internet) de la documentation sur le réseau cyclable: carte du réseau et des stationnements, bonnes pratiques des double-sens cyclables.		
26	Adhérer et participer au Club des villes et territoires cyclables (www.villes-cyclables.org), réseau de collectivités territoriales engagées pour le développement de l'usage du vélo au quotidien et de la mobilité durable.		