

Le constat : Le vélo, une demande forte des Quimpérois !

<p>Le Baromètre des Villes Cyclables, résultats pour Quimper (2017)</p> <p> Quimper (29) Note : 2,70 / 6 Classement : non classé Climat vélo : F défavorable Réponses valides : 421 Réponses pour 1000 habitants : 6,6 Disparité des réponses : faible </p>	<p>Que ce soit pour aller au travail, à la gare le matin, faire ses courses en centre-ville ou se promener le week-end avec ses enfants, pouvoir faire du vélo au quotidien et en sécurité est une demande forte des Français. Si le vélo ne représente aujourd'hui que 1 à 2% des déplacements dans le Finistère, la demande est immense ! Les ventes de VAE (Vélo à Assistance Électrique) continuent leur envol en 2018 : + 20% par rapport à 2017.</p> <p>Malgré cet engouement, la pratique du vélo au quotidien peine à décoller à Quimper, en raison de multiples freins :</p> <ul style="list-style-type: none"> - nombreux points noirs difficilement franchissables : ronds-points de la rocade intérieure sous compétence municipale ou départementale, quais de l'Odet, route de Locronan vers la voie verte Quimper-Douarnenez, etc., - ruptures dans les cheminements qui nuisent à la qualité du réseau cyclable, - manque de lisibilité des cheminements existants : le visiteur ou le cycliste novice peut éprouver des difficultés à définir son itinéraire idéal, - nombre important d'intervenants institutionnels : Conseil Départemental, Etat, communes limitrophes, autres (SNCF, exploitants des réseaux d'eau + électricité, etc.), - manque de culture vélo et de vision globale partagée entre acteurs, malgré la bonne volonté de ceux-ci, - absence de programmation et de planification, - pas de responsable de la politique vélo chargé de piloter le plan vélo à Quimper <p>Les usagers ne se sentent donc pas en sécurité à vélo, ce qui constitue un obstacle majeur à la pratique pour 41% des répondants du baromètre des villes cyclables. 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.</p> <p>Nous vous proposons ici des leviers sur lesquels vous pouvez agir pour rendre la ville de Quimper cyclable et accueillante pour les piétons et les cyclistes, et répondre ainsi à cette demande.</p>
--	--



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

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

Adopter un plan vélo municipal 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 municipal 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 interconnecté avec celui des communes limitrophes, qui permet de rallier les différents pôles d'attractivité et de transport de la commune de manière rapide, sécurisée et confortable (futur Pôle d'Echange Multimodal PEM de la gare de Quimper, établissements scolaires et équipements sociaux-culturels, commerces de proximité). Ce réseau doit être cohérent et sans interruptions, ce qui est une demande forte des Quimpérois (préoccupation partagée à Quimper par 82% des répondants au Baromètre des villes cyclables 2017). Afin de répondre aux attentes des usagers, il est important de construire ce plan vélo municipal en concertation avec les usagers et en adéquation avec le futur plan vélo de l'agglomération Quimper Bretagne Occidentale (QBO).

Proposition 1 : Adopter –en début de mandat– un plan vélo municipal concerté et financé (programmation budgétaire sur 5 ans), incluant un réseau cyclable communal complet, en cohérence à la fois avec le plan vélo actualisé de QBO et avec un PDU (Plan de Déplacements Urbains) incluant les autres moyens de déplacements.

Proposition 2 : Créer un poste de responsable des mobilités actives au sein de la collectivité, en charge du pilotage du plan vélo quimpérois.

Nota : Ce poste transversal consisterait à assurer l'animation et la coordination des actions en faveur de la pratique du vélo ainsi que le lien entre les services, les collectivités territoriales partenaires (QBO, CD 29, Région Bretagne, EPCI limitrophes), l'Etat et les usagers, dans la réalisation et la mise à jour du plan vélo municipal, en cohérence avec le plan vélo de QBO actualisé.

Proposition 3 : Mettre en place un comité vélo régulier (au moins 3 réunions annuelles entre élus, techniciens, associations et usagers) traitant spécifiquement des questions liées à la circulation et aux modes actifs.

« Les villes sont les mieux placées pour ouvrir la voie de la transition écologique »

Libération Samedi 12 et Dimanche 13 Octobre 2019

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€), Grenoble (15€) ou Thionville (25€). La moyenne de l'ensemble s'établit à 3,35€ /an et par habitant. (Source : Atout France / L'économie du vélo).

En 2018, à Quimper, le budget par habitant s'est élevé à 1,27 €/an et par habitant (Source : Kernavélo/Ville de Quimper).

Chez les « champions » du vélo, au Pays-Bas et au Danemark, c'est environ 27€/hab/an de dépenses publiques (État et collectivités) qui sont allouées au vélo, pour une part modale de 27% des déplacements aux Pays-Bas et 18% au Danemark. (Source site Shift Project)

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 inutilisée 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°4 : 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.

Nota : sur la voie publique, la sécurité des cyclistes doit avoir priorité sur le stationnement résidentiel. Leur entretien régulier doit être rendu possible et programmé, et le matériel de nettoyage prévu en conséquence.

Proposition n°5 : Mettre en place des itinéraires cyclables jalonnés pour relier et rejoindre les pôles d'attractivité – gare, écoles, commerces, zones commerciales, équipements municipaux –, et les itinéraires cyclables traversant le territoire (V5, Voies Vertes Douarnenez – Quimper et Quimper – Pont-l'Abbé via Pluguffan)



Proposition n°6 : Créer des connexions entre le réseau cyclable local et celui des communes voisines, en conformité avec les objectifs du plan vélo de QBO.



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 - notamment 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 dans le centre-ville et 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...), tout en améliorant leurs conditions de circulation.

Proposition n°7 : Repenser le plan de circulation pour supprimer le trafic de transit en centre-ville et dans les quartiers résidentiels, et le concentrer sur les grands axes.

Proposition n°8 : Généraliser la limitation de vitesse à 30km/h, en modifiant l'aménagement des rues pour rendre cette limitation effective (création d'effets de seuil, marquage au sol, réduction de la largeur de la chaussée, chicanes, ralentisseurs) et développer des zones de rencontre là où la vie locale doit être privilégiée.



Proposition n°9 : 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.



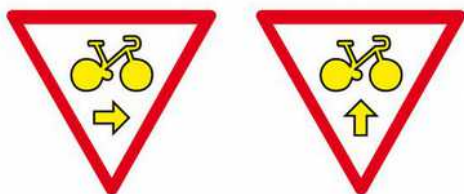
¹ La rue, une guerre de rou(t)es, Thibault Besnier, cf bibliographie

- **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, à vélo. Encourager la marche et le vélo, c'est aussi favoriser les petits commerces ainsi que l'animation du centre-ville et des petits centres de vie dans les quartiers.

Mettre en place un stationnement payant et de courte durée en centre-ville, c'est favoriser une rotation plus importante des véhicules, et donc davantage de clients pour les commerces. De plus, il crée une incitation à utiliser d'autres moyens de transport, moins carbonés. A l'inverse, le stationnement gratuit en centre-ville conduit à des parkings saturés.

Proposition n°10 : Généraliser les double-sens cyclables et les cédez-le-passage cycliste aux feux.



Proposition n°11 : Restreindre ou supprimer la circulation devant les écoles aux heures d'entrée et de sortie des classes.



Proposition n°12 : Rendre payant le stationnement en surface pour les voitures et les deux-roues motorisés, en organisant le stationnement de ces derniers.

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 (rabattement sur les lignes de transports en commun induisant une hausse de leur fréquentation), 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° 13 : Offrir davantage de stationnement vélo sécurisé à proximité de la gare et des pôles d'échange (arrêts de bus et cars, aires de covoiturage,...).

Proposition n° 14 : Planter des arceaux vélos dans toute la commune pour pouvoir accrocher son vélo facilement, notamment près des commerces.

Proposition n° 15 : Installer des abris sécurisés dans l'espace public pour le stationnement résidentiel (habitat collectif) et à proximité des pôles d'activité.

Proposition n° 16 : Créer des locaux ou des abris sécurisés pour le stationnement des vélos (et trottinettes) dans les écoles et les équipements publics.

Proposition n° 17 : Intégrer dans le PLU l'obligation de locaux vélos fonctionnels dans les immeubles d'habitation ou tertiaires, et subventionner la création de locaux vélos dans les copropriétés et dans l'habitat social, tant en création qu'en rénovation.

« Le programme Alvéole de la FUB permet d'apporter jusqu'à 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, ou au travers d'une offre de location longue durée avec option d'achat au bout de 6 ou 12 mois.

Proposition n°18 : Créer une aide à l'achat d'un vélo pour les particuliers (dont les familles) et pour les entrepreneurs locaux (achat de remorque, vélo-cargo, triporteur) au travers d'une offre de location longue durée avec option d'achat en fin de période de location.

Proposition n°19 : Étendre le parc de vélos et VAE en location courte et longue durée et proposer des aides à la location (à destination des jeunes et des foyers à faibles revenus par exemple).

Tarifs de location au 01/07/2019 :

Tarifs	Abonnés annuels QUB : 25% de réduction		Non abonnés	
	Classique	Électrique	Classique	Électrique
9 mois	44€	118€	58€	154€
6 mois	31€	87€	42€	115€
3 mois	21€	52€	26€	68€



Source : <https://www.qub.fr/se-deplacer/velo-qub>

- **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°20 : Soutenir les associations de services vélo (vélo-écoles, ateliers de réparation) et mettre des locaux à disposition de ces associations.

Proposition n°21 : Créer une Maison du vélo accueillant les acteurs associatifs vélo et donnant une visibilité au vélo à Quimper, ou donner une place importante au vélo dans la future "Maison des Mobilités".

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 40 ans (et même 10 selon une étude anglaise), 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°22 : Aider les établissements scolaires à s'équiper en vélos pour l'apprentissage à l'école (ou leur mettre ces vélos à disposition).

Proposition n°23 : Accompagner financièrement les opérations de sensibilisation mises en place par les écoles et les associations, autour du vélo ou des mobilités actives (programme "Savoir rouler", sorties vélo à caractère pédagogique, etc).

Proposition n°24 : Contribuer à la mise en place des pédibus et vélobus pour l'accompagnement des enfants à l'école à pied ou à vélo (au travers de PDES / Plan de Déplacements des Établissements Scolaires).



- **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 pour les déplacements professionnels et/ou personnels de ses salariés, mais aussi 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°25 : Équiper les services municipaux de vélos, de VAE et de vélo(s)-cargo(s) pour réaliser une partie des déplacements des agents et des livraisons municipales à vélo (agents de tranquillité, entretien des espaces verts, etc.).



Dans de nombreuses villes de France la police municipale est équipée de vélos, ou de VTT ou de vélos à assistance électrique spécialement équipés.



- **Pour aller plus loin...**

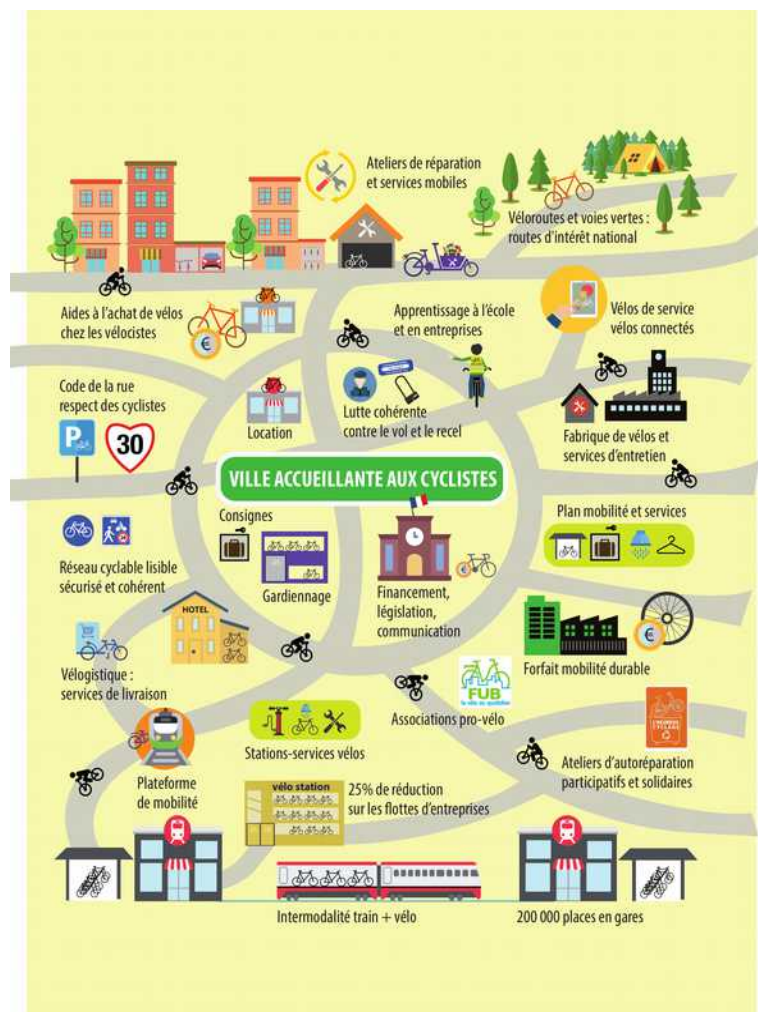


Construire votre politique cyclable

Cette formation vous permettra de mettre en œuvre une politique cyclable durable et efficace. Le Cerema vous propose des clés concrètes pour traiter des problèmes précis rencontrés sur votre territoire, ainsi que des réponses plus globales pour intégrer le vélo dans votre politique de déplacements.

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**.

Tous les ingrédients pour un véritable "système vélo"



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
- Le Guide des Aménagements Cyclables – Paris en Selle
- Les formations du CEREMA : Construire votre politique cyclable

Novembre 2019

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

Kernavélo – Espace Associatif Quimper Cornouaille

1 Allée Mgr Jean-René Calloc'h – 29000 QUIMPER – <https://kernavelo.org>

- courriel : quimper@fubicy.org



Votre adhésion ou engagement à ces propositions

<p>1. Adopter –en début de mandat– un plan vélo municipal concerté et financé (programmation budgétaire sur 5 ans), incluant un réseau cyclable communal complet, en cohérence à la fois avec le plan vélo actualisé de QBO et avec un PDU (Plan de Déplacements Urbains) incluant les autres moyens de déplacements.</p>	<p>J'approuve <input type="checkbox"/></p> <p>Je m'engage <input type="checkbox"/></p>
<p>2. Créer un poste de responsable des mobilités actives au sein de la collectivité, en charge du pilotage du plan vélo quimpérois.</p>	<p>J'approuve <input type="checkbox"/></p> <p>Je m'engage <input type="checkbox"/></p>
<p>3. Mettre en place un comité vélo régulier (au moins 3 réunions annuelles entre élus, techniciens, associations et usagers) traitant spécifiquement des questions liées à la circulation et aux modes actifs.</p>	<p>J'approuve <input type="checkbox"/></p> <p>Je m'engage <input type="checkbox"/></p>
<p>4. 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. (<u>Nota</u> : la sécurité des cyclistes ne doit pas être sacrifiée sur l'autel du stationnement résidentiel sur la voie publique)</p>	<p>J'approuve <input type="checkbox"/></p> <p>Je m'engage <input type="checkbox"/></p>
<p>5. Mettre en place des itinéraires cyclables jalonnés pour relier et rejoindre les pôles d'attractivité – gare, écoles, commerces, zones commerciales, équipements municipaux –, et les itinéraires cyclables traversant le territoire (V5, Voies Vertes Douarnenez – Quimper et Quimper – Pont-l'Abbé via Pluguffan)</p>	<p>J'approuve <input type="checkbox"/></p> <p>Je m'engage <input type="checkbox"/></p>
<p>6. Créer des connexions entre le réseau cyclable local et celui des communes voisines, en conformité avec les objectifs du plan vélo de QBO.</p>	<p>J'approuve <input type="checkbox"/></p> <p>Je m'engage <input type="checkbox"/></p>
<p>7. Repenser le plan de circulation pour supprimer le trafic de transit en centre-ville et dans les quartiers résidentiels, et le concentrer sur les grands axes.</p>	<p>J'approuve <input type="checkbox"/></p> <p>Je m'engage <input type="checkbox"/></p>
<p>8. Généraliser la limitation de vitesse à 30km/h, en modifiant l'aménagement des rues pour rendre cette limitation effective (création d'effets de seuil, marquage au sol, réduction de la largeur de la chaussée, chicanes, ralentisseurs) et développer des zones de rencontre là où la vie locale doit être privilégiée.</p>	<p>J'approuve <input type="checkbox"/></p> <p>Je m'engage <input type="checkbox"/></p>
<p>9. 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.</p>	<p>J'approuve <input type="checkbox"/></p> <p>Je m'engage <input type="checkbox"/></p>
<p>10. Généraliser les double-sens cyclables et les cédez-le-passage cycliste aux feux.</p>	<p>J'approuve <input type="checkbox"/></p> <p>Je m'engage <input type="checkbox"/></p>
<p>11. Restreindre ou supprimer la circulation devant les écoles aux heures d'entrée et de sortie des classes.</p>	<p>J'approuve <input type="checkbox"/></p> <p>Je m'engage <input type="checkbox"/></p>
<p>12. Rendre payant le stationnement en surface pour les voitures et les deux-roues motorisés, en organisant le stationnement de ces derniers.</p>	<p>J'approuve <input type="checkbox"/></p> <p>Je m'engage <input type="checkbox"/></p>

13. Offrir davantage de stationnement vélo sécurisé à proximité de la gare et des pôles d'échange (arrêts de bus et cars, aires de covoiturage,...).	J'approuve <input type="checkbox"/> Je m'engage <input type="checkbox"/>
14. Implanter des arceaux vélos dans toute la commune pour pouvoir accrocher son vélo facilement, notamment près des commerces.	J'approuve <input type="checkbox"/> Je m'engage <input type="checkbox"/>
15. Installer des abris sécurisés dans l'espace public pour le stationnement résidentiel (habitat collectif) et à proximité des pôles d'activité.	J'approuve <input type="checkbox"/> Je m'engage <input type="checkbox"/>
16. Créer des locaux ou des abris sécurisés pour le stationnement des vélos (et trottinettes) dans les écoles et les équipements publics.	J'approuve <input type="checkbox"/> Je m'engage <input type="checkbox"/>
17. Intégrer dans le PLU l'obligation de locaux vélos fonctionnels dans les immeubles d'habitation ou tertiaires, et subventionner la création de locaux vélos dans les copropriétés et dans l'habitat social, tant en création qu'en rénovation.	J'approuve <input type="checkbox"/> Je m'engage <input type="checkbox"/>
18. Créer une aide à l'achat d'un vélo pour les particuliers (dont les familles) et pour les entrepreneurs locaux (achat de remorque, vélo-cargo, triporteur) au travers d'une offre de location longue durée avec option d'achat en fin de période de location.	J'approuve <input type="checkbox"/> Je m'engage <input type="checkbox"/>
19. Étendre le parc de vélos et VAE en location courte et longue durée et proposer des aides à la location (à destination des jeunes et des foyers à faibles revenus par exemple).	J'approuve <input type="checkbox"/> Je m'engage <input type="checkbox"/>
20. Soutenir les associations de services vélo (vélo-écoles, ateliers de réparation) et mettre des locaux à disposition de ces associations.	J'approuve <input type="checkbox"/> Je m'engage <input type="checkbox"/>
21. Créer une Maison du vélo accueillant les acteurs associatifs vélo et donnant une visibilité au vélo à Quimper, ou donner une place importante au vélo dans la future "Maison des Mobilités".	J'approuve <input type="checkbox"/> Je m'engage <input type="checkbox"/>
22. Aider les établissements scolaires à s'équiper en vélos pour l'apprentissage à l'école (ou leur mettre ces vélos à disposition).	J'approuve <input type="checkbox"/> Je m'engage <input type="checkbox"/>
23. Accompagner financièrement les opérations de sensibilisation mises en place par les écoles et les associations, autour du vélo ou des mobilités actives (programme "Savoir rouler", sorties vélo à caractère pédagogique, etc).	J'approuve <input type="checkbox"/> Je m'engage <input type="checkbox"/>
24. Contribuer à la mise en place des pédibus et vélobus pour l'accompagnement des enfants à l'école à pied ou à vélo (au travers de PDES / Plan de Déplacements des Établissements Scolaires).	J'approuve <input type="checkbox"/> Je m'engage <input type="checkbox"/>
25. Équiper les services municipaux de vélos, de VAE et de vélo(s)-cargo(s) pour réaliser une partie des déplacements des agents et des livraisons municipales à vélo (agents de tranquillité, entretien des espaces verts, etc.).	J'approuve <input type="checkbox"/> Je m'engage <input type="checkbox"/>