

# **Parlons Vélo ! Municipales 2020**

## **Questionnaire pour Saint-Avold**

### **Introduction**

SaintAvélo, agréée comme association locale d'usagers depuis 2014, souhaite et attend de la part des élus et dès le début du mandat la mise en place d'une véritable politique de déplacements en faveur des modes actifs, avec un espace public réellement partagé entre tous les usagers. L'espace public redonné au public favorisera la convivialité et la redynamisation du centre ville, les nuisances dues au trafic automobile seront réduites, la ville plus apaisée et plus attractive. Une ville à vivre.

### **Adopter (ou renouveler) un plan vélo local ambitieux, financé et concerté, dès le début du mandat**

#### **Action n°1 :**

Adopter un plan vélo ambitieux, financé et concerté en début de mandat qui inclut un réseau cyclable communal, doté d'un comité vélo et d'une charte de qualité des aménagements cyclables. *Dès le début du mandat mise en place d'une concertation régulière avec les associations d'usagers (SaintAvélo,...)*

#### **Action n°2 :**

Mettre en place un comité vélo régulier se réunissant au minimum 4 fois par an.

*Le comité vélo se réunira au moins 4 fois par an, avec un responsable vélo (Monsieur ou Madame Vélo) et en invitant toujours les associations d'usagers.*

*Le responsable vélo sera un cycliste régulier ayant l'habitude de se déplacer à vélo en ville comme hors agglomération, en France et ailleurs. Il sera nommé mais volontaire à ce poste.*

*Il participera régulièrement aux journées d'études autour du vélo proposées (Voirie pour Tous).*

#### **Action n°3 :**

Former l'ensemble des technicien-ne-s en lien avec le vélo aux spécificités de ce mode de déplacement.

*Organiser des visites régulières des aménagements cyclables et des voiries à aménager, faire des rapports réguliers sur les voiries de la ville, participer à des Journées d'étude (Une Voirie pour Tous avec le CEREMA, Journées FUB, Rue de l'Avenir), ouverture d'un fichier "remarques des usagers" mis à disposition des citoyens pour signaler à M ou Mme vélo les problèmes rencontrés par les cyclistes. Ce fichier sera régulièrement examiné par le responsable vélo, et les remarques seront identifiées sur le terrain avec si possible participation de membres de l'association d'usagers.*

### **Développer un réseau cyclable cohérent**

#### **Action 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 suivants : rues et routes avec nombre et vitesses des véhicules motorisés élevés : avenues Patton/Fayetteville/D633 direction Carling, rue des Généraux Altmayer du centre-ville au Quartier Jeanne-d'Arc, rue de Porcellette/route de Porcellette/CD72, route 103p/giratoire Foch/D603/rue Foch, RD 603 de Longeville-lès-Saint-Avold à Moulin-Neuf.

*Ces rues/routes ont une circulation très importante qui est un frein à l'utilisation d'un vélo, avec par exemple sur la RD633 les très dangereuses voies d'accès à l'autoroute A4.*

#### **Action n°5 :**

Mettre en place des itinéraires cyclables jalonnés pour relier et rejoindre les pôles d'attractivité :

jalonner les itinéraires cyclables aménagés avec des marquages réglementaires au sol mais aussi une signalisation verticale adéquate vers la gare, les établissements d'éducation, sportifs, socio-culturels, administrations, avec indications de la distance en km, la durée estimée du trajet à vélo, voire la difficulté en cas de pente forte de l'itinéraire.

#### **Action n°6 :**

Créer un réseau d'itinéraires cyclables jalonnés inter-quartiers et d'agglomération créer un réseau d'itinéraires cyclables inter-quartiers avec jalonnement (du centre-ville vers Dourd'hal, Huchet-Tyrol, Jeanne-d'Arc) et du centre-ville vers les communes voisines proches.

*Depuis Saint-Avold, difficulté et dangerosité pour "sortir" de la ville à vélo.*

*Une piste cyclable a été réalisée entre Hombourg-Haut et Freyming-Merlebach.*

*Il manque le tronçon entre Saint-Avold et Hombourg pour avoir un maillage cyclable pour rejoindre Hombourg (ensuite des pistes existent vers Freyming puis Cocheren Forbach et l'Allemagne).*

*Possibilité de balade découverte avec SaintAvélo d'un itinéraire (qui existe mais non praticable par tous ni par météo défavorable) à aménager jusqu'à Hombourg-Haut.*

#### **Action n°7 :**

Créer des connexions entre le réseau cyclable local et celui des communes voisines Connecter un réseau vélo local aux communes voisines proches tant pour un report modal "voitures vers vélo" utilitaire que pour une utilisation pour du vélo familial loisir.

*Exemple : le tronçon entre Saint-Avold et Hombourg-Haut (photos à disposition).*

#### **Action n°8 :**

Mettre le vélo au cœur Toujours penser au vélo à l'occasion de réfections de voiries et routes et dans tous les projets de voirie. Un projet doit être pensé globalement et donner leur place à tous les usagers.

*Mettre en place des sas vélo (5 m de profondeur) devant les passages piétons des carrefours à feux.*

*Etudier chaque carrefour pour valider ou pas l'installation de cédez le passage au feu cycliste.*

#### **Action n°9 :**

Réduire les coupures urbaines, en s'appuyant sur le plan vélo du gouvernement et son fonds mobilités actives « Continuités cyclables », doté d'un budget de 50 millions d'euros en 2019. L'Appel à Projets Continuités Cyclables du Ministère écologique et solidaire lancé le 20 décembre 2019 a pour objectif de soutenir/amplifier/accélérer les résorptions des discontinuités cyclables, avec dossiers à déposer entre le 1er février et le 31 mai 2020.

Une discontinuité sur un trajet cyclable le rend inutilisable, avec comme conséquence un report du mode vélo vers un autre, souvent la voiture.

*A Saint-Avold, des discontinuités existent qui empêchent les déplacements à vélo. Quelques exemples ci-après :*

*cas du franchissement de la D633 des quartiers Tyrol/Huchet vers quartier Crusem (collège La Fontaine inaccessible),*

*cas du giratoire de grande taille rue Foch/D103p/D603 (élèves venant de Dourd'hal, et tous les cyclistes de tous âges),*

*cas des rues Altmayer sur tout le trajet du centre jusqu'à Jeanne-d'Arc (inaccessible pour élèves - accidents mortels de cyclistes à déplorer).*

#### **Action n°10 :**

Maintenir le réseau cyclable avec un soin prioritaire : nettoyage régulier des feuilles et débris (verre...), remplacement des panneaux de signalisation endommagés, entretien régulier de la peinture, déneigement... Proposer des itinéraires de déviation sécurisés en cas de travaux sur le réseau cyclable.

*Surveiller régulièrement l'état des aménagements cyclables, des pancartes, des dispositifs de stationnement vélos.*

## Construire une ville agréable à vivre pour toutes et tous

### Action n°11 :

Repenser le plan de circulation pour supprimer le trafic de transit dans les quartiers résidentiels et le concentrer sur les grands axes. Etudier un Plan de circulation avec la participation d'un bureau d'étude spécialisé en mobilité et urbanisme (exemple CEREMA) et en concertation avec les associations d'usagers (SaintAvélo, association de piétons, de handicapés).

Empêcher les voitures d'entrer dans un quartier sauf si elle y a un but. Elaborer un plan de circulation qui empêche les voitures de "traverser" la ville. Les cyclistes pourront au contraire rouler dans les deux sens de circulation partout dans ces quartiers apaisés.

*Ne pas établir un plan de circulation en pensant "traversée de ville par les voitures et flux aux heures de pointe".*

*Trouver des itinéraires pour reporter les motorisés vers des axes qui contournent les zones à apaiser.*

### Action n°12 :

Pour lutter contre les accidents imputables au phénomène des angles morts, interdire - dès que la législation le permettra - les poids lourds non équipés de radars avancés de détection de cyclistes et piétons. Dès que la Loi le permettra, équiper tous les poids lourds et les véhicules de TC de dispositifs de détection de cycliste et piétons.

*Rappel d'accidents piétons/remorque de poids lourd lors de giration aux carrefours (carrefour rue Hirschauer/Clémenceau, à réaménager, cf. fiches CEREMA).*

### Action n°13 :

Afin d'améliorer la sécurité de toutes et tous, la qualité de l'air et de favoriser les mobilités douces, en application de l'article L. 2213-2 1° du Code Général des Collectivités Territoriales, interdire la traversée de la ville aux camions de plus de 3,5t.

### Action n°14 :

Repenser le plan de circulation en réfléchissant à la place de la voiture dans la ville. Repenser le plan de circulation permet d'augmenter au maximum le linéaire de rues apaisées. Ce processus de hiérarchisation du réseau viaire a pour objectif, à terme, de ne conserver du transit motorisé que sur des axes susceptibles d'accueillir des pistes cyclables de qualité.

*Etudier avec des bureaux d'étude (exemple : CEREMA) et en concertation avec les associations d'usagers la hiérarchisation des rues.*

*Objectif : conserver du transit motorisé sur quelques axes susceptibles d'accueillir des Pistes cyclables, les autres rues devenant toutes à 30 km/h ou Zones 30 ou Zones de Rencontre. Seule la vitesse à moins de 30km/h autorise un aménagement de voirie avec avec cohabitation cyclistes/voitures.*

### Action n°15 :

Arrêter tout projet de construction de grande infrastructure routière destinée aux véhicules motorisés. Arrêter de programmer la construction de giratoires, de parkings pour voitures, de réfections de voiries sans y prévoir d'itinéraires cyclables. La LAURE de 1996 exige la création d'aménagements et itinéraires cyclables lors de travaux et rénovation de voiries, y compris hors agglomération selon la LOM de décembre 2019.

*Exemple : dernièrement, les travaux de rénovation de la rue Altmayer n'ont prévu aucun itinéraire cyclable, et aucun Arrêté Municipal n'a abaissé les vitesses des motorisés. Cette rue est dangereuse et non conforme à la LAURE.*

### Action n°16 :

Réaménager les avenues qui sont à 2x2 voies en 2x1 voies, en redistribuant l'espace au profit des transports en commun, des piétons et des vélos. Toujours réaménager les rues en diminuant la place des motorisés, réfléchir à la transformation de certains sens uniques à deux voies de circulation en rues à deux sens de circulation avec vitesses maximales 30 m/h. Faire des trottoirs les plus larges possible (2,80 m), supprimer les terrasses qui empiètent sur les trottoirs (cf. rue des Américains), faire des Zones de Rencontre pour commerces+espace à vivre+ circulation de

véhicules à moins de 20 km/h en cas d'obligation d'y rouler.

A terme, la Zone de Rencontre dissuade l'automobiliste d'y circuler.

*Les rues ne sont pas des routes. La place des piétons et des cyclistes doit être la plus large possible (CEREMA), avec si besoin réduction de celle des voitures, en roulant ou en stationnement.*

#### **Action n°17 :**

Généraliser la vitesse de circulation à 30 km/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. Généraliser le 30 km/h dans la majorité des rues, en priorité les rues résidentielles et tout le centre-ville, voire mettre en place une "ville à 30".

Le 30 est la règle, le 50 l'exception. Aux abords des écoles, instaurer des Zones de Rencontre (la voiture est tolérée à condition de rouler à moins de 20 km/h. Piétons et cyclistes ont priorité absolue sur les motorisés).

*exemple de l'école primaire Pierre Frisch Rue de Gaulle en centre ville, non accessible à vélo, dangereuse pour tous les modes.*

#### **Action n°18 :**

Généraliser les double-sens cyclables, les sas vélo et les cédez-le-passage cycliste aux feux.

*Les Décrets de 2008 et 2015 obligent un maire à mettre en place des double-sens cyclables dans tous les sens uniques où la vitesse est inférieure à 30 km/h, en Zone 30 mais aussi hors Zone 30. Le DSC est autorisé grâce à la LOM dans tous les sens uniques où la vitesse est inférieure à 50 km/h (c'est-à-dire dans toutes les villes).*

*Faire des DSC dans tous les sens uniques du centre-ville.*

*Faire des sas vélos de 5 m de profondeur juste devant le passage piéton aux carrefours à feux. Le cycliste s'y positionne devant les voitures, peut se placer à gauche s'il veut tourner à gauche ; démarre toujours avant les voitures sans subir les nuisances de leur pot d'échappement. Faire des cédez-le-passage cycliste après étude de faisabilité.*

#### **Action n°19 :**

Se conformer à la législation en généralisant les double-sens cyclables dans les zones 30, notamment Appliquer ce décret à la Zone 30 rue des Américains en particulier.

*Reprendre le dossier de la Zone 30 Crusem (Zone 30 depuis 1996, sens uniques supprimés en 2013 avec vitesses modifiées. Cf. Jugement TA Strasbourg octobre 2012).*

#### **Action n°20 :**

Restreindre ou supprimer la circulation devant les écoles aux heures d'entrée et de sortie des classes. Créer des Zones de Rencontre près des écoles.

Restreindre ou supprimer la circulation motorisée devant les écoles aux horaires d'entrée et sortie des classes.

Possibilité de mise en place plusieurs fois par an des "rues aux enfants", et communiquer sur ces actions.

*Espace aux abords des écoles souvent encombré par voitures (parents-taxis) et bus (transports scolaires même pour trajets courts).*

*Travail à faire sur le transport des enfants en bus ?*

*Ex : Ecole primaire Pierre Frisch inaccessible à vélo ; idem école Sainte chrétienne ; idem école Ronde passage des Poilus.*

#### **Action n°21 :**

Mener une réflexion sur la place du stationnement Mener une réflexion sur le stationnement en surface des voitures et deux-roues motorisés pour donner un avantage à celui des vélos. Installer des dispositifs de stationnement pour vélos à la place de stationnement voiture.

LOM : supprimer la place de stationnement voiture sur les 5 m avant tous les passages piétons, et y installer 5 arceaux.

5 arceaux = 10 vélos à la place d'une voiture. Visibilité des piétons voulant traverser retrouvée,

donc sécurité.

*Retirer tous les râteliers existant encore dans les rues, les établissements scolaires, sportifs, de santé, culturels, administrations .*

**Action n°22 :**

Rendre payant le stationnement en surface pour les voitures et les deux-roues motorisés pour donner un avantage comparatif aux autres modes de déplacement.

*Maintenir le stationnement payant.*

*Saint-Avoid a une offre de stationnements pour voitures large et suffisante (correspond à la moyenne nationale pour les villes de même taille..*

**Action n°23 :**

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.

*Rendre claire l'offre de stationnements, payants en centre-ville, gratuits hors centre-ville (CC, Agora), avec annonce du nombre de places disponibles.*

*Encourager le stationnement gratuit hors du centre-ville pour alléger le trafic automobile, avec mise à disposition de navettes de petite taille et assez fréquentes pour assurer l'acheminement vers le centre des personnes ayant des difficultés à se déplacer à pied.*

## **Actionner tous les leviers nécessaires au développement du vélo**

**Action n°24 :**

Offrir du stationnement vélo sécurisé Offrir des dispositifs de stationnement sécurisés pour vélos, facilités et partiellement financés grâce au Plan Alvéole (FUB et ADEME), valable jusqu'au 30 juin 2021., en profitant du programme Alvéole de la FUB.

*Sont éligibles au Plan ALVEOLE : les collectivités territoriales, des établissements publics de coopération intercommunale, aux établissements publics locaux, aux établissements publics à caractère administratif, aux établissements publics à caractère industriel et commercial, aux administrations publiques, aux établissements publics à caractère scientifique culturel et professionnel, aux autres établissements publics nationaux d'enseignement, aux autres établissements publics nationaux administratifs à compétence territoriale limitée.*

**Action n°25 :**

Implanter des arceaux vélos normatifs (proscrire les "arrache roue") dans toute la commune pour pouvoir accrocher son vélo facilement, notamment près des commerces. Groupes de 4 à 8 arceaux pour accrocher son vélo rapidement et en sécurité, notamment près des commerces et de tous les établissements recevant du public, très régulièrement dans les rues.

*Décider avec les usagers des endroits les plus favorables pour garer son vélo au plus près de sa destination et lutter contre le vol de vélo ou de matériel.*

**Action n°26 :**

Installer des stationnements fermés type vélobox ou espace vélo sécurisé dans des parcs concédés, des locaux ou des garages en rez-de-chaussée pour le stationnement résidentiel et à proximité des pôles d'activité. Etude des possibilités de box fermés ou espace sécurisés dans des parcs concédés, des locaux ou garages en rez-de-chaussée pour le stationnement résidentiel et à proximité des pôles d'activité.

Installation de box à vélos/arceaux abrités sur les aires de covoiturage.

*Le Code de l'Urbanisme prévoit des obligations de stationnements vélos dans les immeubles en construction depuis juillet 2016 (Arrêté du 13 juillet 2016 relatif à l'application des articles R. 111-14-2 à R. 111-14-8 du CCH).*

**Action n°27 :**

Créer des locaux vélos/trottinettes dans les écoles et les équipements publics.

*Créer des locaux vélos/trottinettes dans toutes les écoles et les équipements publics. Se saisir du Plan*

*ALVEOLE (avec SaintAvélo).*

*A Saint-Avold, seul le collègue La Fontaine possède 5 arceaux pour vélos, abrités (mais éloignés des locaux d'enseignement et donc cible de vol de matériel).*

*Retirer tous les râteliers et les remplacer par des arceaux.*

**Action n°28 :**

Anticiper l'interdiction du stationnement motorisé à moins de 5 mètres des passages piétons en 2026, en transformant au plus tôt ces places en stationnement vélo.

*La LOM de décembre 2019 demande la suppression d'une place de stationnement voiture sur les 5 mètres avant un passage piétons aux carrefours applicable en 2026.*

*ne pas attendre 2026 pour la mise en place.*

*Une place voiture permet d'installer 5 arceaux donc de garer 10 vélos. Cela améliore ainsi la visibilité des piétons qui traversent par les automobilistes qui circulent. Sécurité renforcée aux traversées piétonnes.*

*A mettre en place dès le début du mandat.*

**Action n°29 :**

Intégrer dans le PLU l'obligation de locaux vélos fonctionnels dans les immeubles d'habitation et tertiaires, les ERP, et subventionner la création de locaux vélos dans les copropriétés et dans l'habitat social.

*Intégrer dans le PLU l'obligation de stationnements vélos fonctionnels dans les immeubles d'habitation et tertiaires, les ERP, et subventionner la création de locaux vélos dans les copropriétés et l'habitat social (Habitat social éligible au Plan ALVEOLE).*

*C'est l'article 12 du PLU qui prévoit les stationnements vélos.*

*L'article 12 est facultatif dans un PLU.*

*Il n'y a pas d'article 12 dans le PLU de Saint-Avold*

**Action n°30 :**

Imposer des normes minimales de stationnement vélo ambitieuses dans toutes les nouvelles constructions lors de la modification ou révision du PLU.

*Rédiger un article 12 dans le PLU de Saint-Avold avec précisions sur le stationnement des vélos.*

*A défaut, le stationnement des vélos est prévu par le Code de l'Urbanisme et de l'Habitat (L'article L 123-1-2 du code de l'urbanisme rappelle les dispositions d'ordre général relatives aux aires de stationnement) qui fera alors référence dans les immeubles en construction..*

**Action n°31 :**

Aménager des aires logistiques de livraison pour faciliter les livraisons en ville par vélo cargo.

*Réfléchir à des livraisons en vélo-cargos/tricycles et vélos spéciaux.*

*Public visé : commerces de centre-ville (livraison de fleurs, médicaments, portage de courriers et paquets aux entreprises, ateliers municipaux, jardiniers espaces verts, habitat seniors (EPHAD, Villa d'Avril) pour animations/promenade/courses des seniors.*

**Action n°32 :**

Créer une aide à l'achat d'un vélo pour les particuliers et pour les entrepreneurs locaux (achat de remorque, vélo-cargo, triporteur, VAE, vélos pliants).

*Depuis 2011, Saint-Avold met à disposition des naboriens une aide à l'achat de VAE.*

*La maintenir, et l'étendre à des aides à l'achat de vélos classiques et de vélos spéciaux (triporteurs, vélo-cargos, triporteurs) pour des besoins spécifiques (à étudier au cas par cas).*

**Action n°33 :**

Favoriser l'implantation de services de location courte et longue durée de vélos (incluant vélos pliants, vélos cargo, VAE) et proposer une tarification adaptée (à destination des jeunes et des foyers à faibles revenus par exemple).

*Mettre en place des locations de vélos classiques, et en moindre nombre de VAE, en courte ou longue durée et avec des tarifs attractifs (étudiants, personnes à faibles revenus, chômeurs).*

**Action n°34 :**

Mettre des locaux à disposition de l'association Soutien à l'association de promotion du vélo déplacement.

Mettre à disposition de l'association un local pour organiser des permanences, des ateliers de réparation des vélos des habitants, de réparation de vieux vélos destinés à être vendus à bas prix.

**Action n°35 :**

Créer une maison du vélo accueillant les acteurs associatifs vélo et donnant une visibilité à la politique cyclable de la ville, la dotant notamment d'une machine à graver pour lutter contre le recel de vélos volés.

*Une maison du vélo permettra de donner de la visibilité au vélo comme mode de déplacement.*

*Atelier de réparation de vélos et remise en état.*

*Remise en selle de personnes ayant déjà fait du vélo mais ayant peur de rouler en ville à vélo.*

*Rôle social.*

*Acquisition d'une machine à graver les vélos (Bicycode FUB)*

**Promouvoir une culture vélo****Action n°36 :**

Favoriser le déploiement du programme national "savoir rouler à vélo" dans les écoles primaires, en équipant les écoles de stationnement vélo grâce au programme Alvéole. Le stationnement sera ainsi pris en charge à 60% et la sensibilisation à 100%.

*Le Savoir Rouler mis en place par la LOM fin 2019 demande que tous les enfants soient capables d'aller à l'école à vélo à leur entrée au Collège.*

*Le Savoir Rouler s'adresse aux primaires en CM1 et CM2. Il comporte plusieurs volets dont le dernier correspondant au savoir rouler à vélo dans la circulation de la ville.*

**Action n°37 :**

Aider les établissements scolaires à s'équiper en vélos pour l'apprentissage à l'école.

*Aider les écoles à s'équiper de vélos pour l'apprentissage à l'école.*

*Se saisir du plan ALVEOLE pour créer des stationnements vélos sécurisés dans les écoles.*

**Action n°38 :**

Donner l'exemple : en tant que maire et élu.e.s, effectuer un maximum de déplacements à vélo.

*Donner l'exemple par l'utilisation de vélos pour leurs déplacements par les élu.e.s et le personnel de la mairie.*

*Proposer des Forfaits Mobilités au sein de la mairie.*

**Action n°39 :**

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

*Après sensibilisation et essais lors d'actions festives et conviviales avec utilisation de vélos par les salariés et les élu.e.s, équiper toutes les personnes intéressées de vélos classiques ou VAE, en particulier la Police Municipale (bonne image du policier à vélo, lien social), vélos spéciaux.*

**Action n°40 :**

Proposer le forfait mobilité durable (anciennement IKV : indemnité kilométrique vélo) aux agents municipaux.

*Proposer dès le début du mandat des forfaits mobilité.*

**Action n°41 :**

Mettre en place des pédibus et vélobus pour emmener les enfants à l'école.

*Pédibus dans les écoles maternelles, vélobus dans les écoles primaires. En concertation enseignants/parents. Aide d'association possible.*

**Action n°42 :**

Créer une "journée sans voiture". Mettre en place une journée sans voiture en juin (fête du vélo) ou en septembre (semaine de la mobilité) ou proposer une journée par mois sans voiture.

**Action n°43 :**

Créer une "fête du vélo". Fête du vélo en même temps qu'une journée sans voiture.

**Action n°44 :**

Réprimer systématiquement le stationnement illicite sur trottoir et/ou aménagement cyclable  
Verbaliser les stationnements gênants (135 €) sur trottoirs et aménagements cyclables.

*La LOM renforce la verbalisation des stationnements gênants pour les cyclistes.*

**Action n°45 :**

Lancer un plan de communication orienté sur le respect mutuel des usagers, sur les nouvelles dispositions du code de la route spécifiques au vélo (double sens cyclable, tourne à droite, sas vélo) et battre en brèche les idées reçues.

*Un plan de communication lancé par la mairie rappellera le respect mutuel des usagers, et pourra orienter cette communication sur le "quand on est mobile on est plus fragile, plus tranquille", les piétons et les cyclistes sont plus fragiles, "30 km/h c'est la bonne vitesse pour plus de sécurité, plus de fluidité, plus de qualité de vie, plus de respect de l'environnement".*

**Action n°46 :**

Inciter financièrement les entreprises à organiser des animations pro-vélo : Incitation à faire des PDE, obligation si plus de 100 salariés.

Incitation au Forfait Mobilité.

*Incitation à des actions Allez-Y-A-Vélo pour les salariés (ex : petits déjeuners offerts aux cyclistes).*

*Possibilité de challenges inter-entreprises avec un "mois sans voiture".*