
MUNICIPALES 2020

Nos 28 propositions pour faire de Sanvignes une ville cyclable et cyclamicale!

1 - Mettre en œuvre le schéma directeur cyclable et adopter un plan vélo	3
2 - Développer un réseau cyclable cohérent et respectueux du code de la route en vigueur	4
3 - Construire une commune agréable à vivre pour tous	5
Un espace pour ses habitants et non pour le trafic automobile	5
Encourager les moyens de déplacement alternatifs à la voiture	6
4 - Actionner tous les leviers complémentaires au développement du vélo	6
Multiplier le stationnement vélo	6
Soutenir l'économie liée aux vélos	7
Soutenir les associations et les services vélo	7
5 - Promouvoir une culture vélo	8
Apprentissage systématique du vélo à l'école primaire	8
Le vélo pour les services et les agents municipaux	8
Communiquer sur les bienfaits et les avantages du vélo	9
Annexe 1 : Pacte pour le vélo à Sanvignes	10

Le vélo : une demande des habitants !

Les avantages du vélo sont désormais connus de tous :

- 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 Sanvignes présente une échelle compatible avec la pratique généralisée du vélo.

EVOLUTIONS ET ENJEUX

Les déplacements locaux montrent de fortes potentialités pour le vélo et la marche, avec des terrains relativement plats, l'agrément fréquent des trajets, des distances courtes... Les modes actifs ne répondront pas à tous les besoins, mais les conditions sont réunies pour qu'ils prennent beaucoup plus d'importance qu'actuellement et c'est un facteur de qualité de vie.

Pourtant, à Sanvignes, on prend sa voiture. Pour aller chercher le pain, faire ses courses ou encore poser ses enfants à l'école, le réflexe est de se glisser derrière son volant.

La récente publication "observatoire de la mobilité 2014" l'AUSB recense plusieurs milliers de déplacements quotidiens des habitants actifs ou inactifs et de ceux travaillant à Sanvignes-les-mines et venus des communes environnantes.

Le potentiel de report modal pour ces petits déplacements est donc énorme.

Le nombre croissant de touristes à vélo nous montre bien que ce mode de transport est pratique et rapide pour circuler dans notre ville, notamment aux abords du canal du Centre qui bénéficie d'un climat favorable et d'un relief surmontable pour peu qu'on s'y emploie, d'un réseau Eurovélo6 répertorié et en voie d'être amélioré.

Dans le contexte actuel d'urgence climatique, et de recherche d'une meilleure qualité de vie, le vélo prend son essor partout en France. Sanvignes 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 sur lesquels vous pouvez agir pour rendre notre commune cyclable et accueillante pour les piétons et les cyclistes.

1 - Mettre en œuvre le schéma directeur cyclable et adopter un plan vélo

"Une ville cyclable se construit pas à pas, mais nécessite une stratégie, un plan d'ensemble. 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...) et d'y associer des moyens dédiés."

Extrait du Guide des aménagements cyclables, association Paris en Selle.

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 habitants, il est important de concerter ce plan vélo pour prendre en compte l'ensemble des usages.

- **Proposition n°1** : Construire dès le début du mandat un plan vélo financé et concerté, incluant un réseau cyclable communal et avec des objectifs chiffrés (% de part modale, nombre et nature des places de stationnement vélo, ...).

Afin de répondre aux attentes des habitants et des cyclistes, il est essentiel de dialoguer régulièrement, et surtout en amont des projets, 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, référent.e et ou un cahier de doléances sur ce sujet et en lien avec les différents acteurs (associations d'usagers, AF3V (asso française vélo-route voie verte), communes voisines, la CUCM, DDT71 (direction départementale du territoire 71...).
- **Proposition n°3** : Mettre en place dans la commune un comité vélo régulier, dans lequel prendront part les différents acteurs du plan vélo (municipalité, représentants des cyclistes, comité de quartiers, etc.).
- **Proposition n°4** : Mettre en place au sein de la CUCM une commission aménagement cyclable dans laquelle prendront part les différents acteurs (associations, municipalités, comités de quartier, agence d'urbanisme,...).

2 - Développer un réseau cyclable cohérent et respectueux du code de la route en vigueur

L'offre "vélo" s'est globalement étoffée en France avec l'accroissement des itinéraires cyclables et du réseau structurant, autour des vélo-routes et voies vertes, entre autres; et notamment dans tout le voisinage de la ville. Cette offre s'est également accompagnée du développement des différents types de vélos : vélos à assistance électrique (VAE) permettant de se jouer des côtes, vélos pliants, ou encore bi et triporteurs, permettant de transporter les enfants ou des marchandises. Cependant, notre association a pu constater que le principal frein au développement du vélo est aujourd'hui le sentiment d'insécurité.

En effet, lorsque la circulation automobile est dense, 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 au quotidien. Un carrefour, un rond-point 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.

Il est temps de proposer un réseau cyclable digne de ce nom, où tout un chacun pourra circuler sereinement à vélo. Si tout le monde ne peut pas s'improviser aménageur, le CEREMA qui peut apporter ses conseils en mobilité durable et soutenir la ville dans cette démarche tout en trouvant des solutions en prenant en compte l'état de l'existant.

- **Proposition n°5** : Mettre en place un véritable réseau cyclable structurant et sécurisé avec la création d'aménagements cyclables continus, séparés en dur de la chaussée si la circulation motorisée est dense, en double sens ou en simple de chaque côté de la rue, préférable pour la desserte fine, dotés de panneaux indicateurs et prioritaire grâce à des aménagements traversant les carrefours.

- **Proposition n°6** : Séparer les aménagements cyclables des aménagements piétons, PMR pour la sécurité de chacun. Mettre en place des bateaux trottoirs notamment pour les PMR et les poussettes.

- **Proposition n°7** : Mettre en place des itinéraires cyclables sécurisés et jalonnés pour rejoindre et relier entre eux les pôles d'attractivité : crèches, écoles maternelles et primaires, collèges, restaurant scolaire, école de musique, maisons de quartiers, RPA, commerces (centre, quartiers), cabinets des professionnels de santé, équipements municipaux (gymnases, piscine, stades), équipements culturels (bibliothèque, musée,...), administrations (mairie, organismes sociaux).

- **Proposition n°8** : Rendre ce réseau cyclable visible *in situ* aux cyclistes et aux automobilistes à l'aide d'une signalétique adaptée : barrettes itinéraires, marquage au sol, revêtements appropriés pour les vélos, panneaux de vigilance pour les automobilistes et de partage de l'espace (conformément au Code de la Route)...

- **Proposition n°9** : Créer des connexions entre les différentes communes de la CUCM en prenant en compte l'Euro-vélo 6.

3 - Construire une commune agréable à vivre pour tous

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

Ce trafic - constitué de véhicules en transit qui traversent notre commune, mais aussi du trafic local - contribue à dégrader la qualité de vie des habitants.

Favoriser le vélo c'est se réapproprier l'espace public, où les parents n'ont pas peur de laisser leur enfant jouer dans la rue, où aller seul à vélo à l'école, et où les habitants les plus fragiles sont davantage en sécurité.

Un espace pour ses habitants et non pour le trafic automobile

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 des personnes pour lesquelles la voiture est nécessaire (personnes handicapées ou ayant des difficultés à marcher, déplacement de marchandises lourdes, artisans...).

Pour autant, une offre de stationnement lisible et bien organisée permet de ne pas pénaliser les commerces, bien au contraire : eux aussi vont pouvoir se réapproprier des espaces aujourd'hui dédiés à la voiture (terrasses agrandies). Revoir très sérieusement le plan de circulation, afin qu'il ne soit plus possible de trouver des raccourcis à travers les quartiers. C'est là que l'amélioration du climat général sera le plus perceptible. Tous les véhicules pourront entrer dans ces nouvelles zones (zones 30, zones de rencontre), mais les sens uniques seront disposés de façon qu'ils ne pourront qu'en ressortir par le plus court chemin, à proximité de leur entrée.

- **Proposition n°10** : 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 de voirie a pour objectif, à terme, de ne conserver du transit motorisé que sur des axes susceptibles d'accueillir des pistes cyclables de qualité.

- **Proposition n°11** : Généraliser la vitesse de circulation à 30km/h en modifiant l'aménagement des rues pour rendre cette limitation effective par des contraintes physiques (réduction de la largeur de la chaussée, chicanes, ralentisseurs) ou par des contrôles de la vitesse. Cette proposition permet de réduire le coût des aménagements.

- **Proposition n°12** : Rendre claire et visible l'offre de stationnement afin d'encourager la pratique du vélo.

- **Proposition n°13** : Favoriser les actions du type « la rue aux enfants », « une journée sans voiture ».

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 ou à vélo. Encourager la marche et le vélo, c'est aussi favoriser les petits commerces et l'animation du centre-ville.

La municipalité doit utiliser toute la panoplie des aménagements que permet le Code de la Route:

- les double-sens cyclables (DSC),
- les sas "cyclables" aux feux,
- les "cédez-le-passage-au-feux" pour les cyclistes.
- mais à Sanvignes, pas de feux tricolores, donc au cas où il vous viendrait l'idée d'en installer ...

Même s'ils ne doivent pas constituer l'essentiel du réseau cyclable, ils présentent de nombreux avantages :

- o Réduction sensible des distances,
- o Meilleure lisibilité des itinéraires,
- o Plus grande perméabilité des quartiers,
- o Itinéraires plus sûrs permettant d'éviter les grands axes et des manœuvres risquées (tourne à gauche),
- o Les autres usagers profitent aussi d'une meilleure sécurité, grâce à la réduction de la vitesse des véhicules motorisés.

Avec un déploiement généralisé de ces dispositifs, les habitants délaisseront l'automobile au profit du vélo qui leur donne alors un avantage certain comme moyen de locomotion le plus rapide en ville.

- **Proposition n°14** : Engager le déploiement des double-sens cyclables (DSC), des sas "cyclables" aux feux, des "cédez-le-passage-au-feux" pour les cyclistes. Et les généraliser sur le territoire. Cela pour permettre aux cyclistes des trajets plus directs, en un minimum de temps et en toute sécurité (et légalité aussi).

Proposition n°15 : Le stationnement illicite sur trottoir et/ou bande cyclable, mettant en danger piétons, vélos et PMR, doit être réprimé de façon systématique.

4 - Actionner tous les leviers complémentaires au développement du vélo

Multiplier le stationnement vélo

Le vol est aujourd'hui l'un des obstacles à la pratique du vélo. Pour y remédier, notre commune doit proposer aux cyclistes du stationnement confortable, sécurisé et en grand nombre. Cette offre doit viser tous les pôles d'attractivité de la ville : écoles, commerces, administrations, centres associatifs...

Nos communes sont dotées d'équipements insuffisants ou obsolètes pour stationner les vélos, ils convient de développer davantage cette offre de stationnement, de la rendre conforme aux normes (permettant à minima d'attacher le cadre et la roue avant) et de la rendre visible.

Se déplacer à vélo et pouvoir stationner de façon sécurisée doit être facile afin de ne pas décourager les bonnes volontés.

De plus, associer vélo et commerces de proximité, notamment en centre-ville, est une bonne idée pour l'économie locale ! Sur une seule place de stationnement pour une automobile (taux d'occupation moyen 1,13), 5 arceaux à vélos peuvent être positionnés et accueillir 10 vélos. Les cyclistes sont des clients plus réguliers et ils limitent leurs déplacements donc achètent local. Le stationnement aux abords de ces commerces permet de favoriser cette dynamique.

Cette logique vaut également pour les touristes qui se déplacent à vélo dans notre ville, car ceux-ci dépensent plus dans nos commerces que les motorisés (source : [Vélo et Territoires, analyses des données de fréquentation vélo 2018](#)).

- **Proposition n°16** : Evaluer l'offre actuelle par rapport à la demande et l'améliorer en implantant des stationnement vélos répondant aux attentes des usagers (accessibilité, visibilité, sécurité, durée, protection) cela dans toute la commune, notamment près des commerces et des écoles.

- **Proposition n°17** : Conformément aux règles de la construction et de l'habitat, vérifier avant travaux et contrôler la réalisation, pourtant obligatoire, de locaux vélos fonctionnels et aux normes, dans les immeubles d'habitation et tertiaires. Subventionner ou faire financer la création de locaux vélos dans les copropriétés et dans l'habitat social par les dispositifs actuellement en vigueur (programme Alvéole soutenu par la FUB).

Soutenir l'économie liée aux 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 (potentiellement sous conditions de ressources) comme c'est le cas aujourd'hui pour le vélo à assistance électrique (VAE). Par exemple Le Creusot subventionne actuellement l'achat de VAE jusqu'à 300 €. 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°18** : Créer une aide à l'achat de tout type de vélo pour les particuliers (vélo classique, pliant, V.A.E., triporteur...) et pour les entrepreneurs locaux (remorque, vélo-cargo...).

Soutenir les associations et les services vélo

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

- **Proposition n°19** : Créer une maison du vélo accueillant les acteurs associatifs "vélo" et donnant une visibilité à ce mode de déplacement dans notre ville.

5 - Promouvoir une culture vélo

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 les moins jeunes), est un problème majeur, puisque 17% des enfants sont en surpoids en 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. Chaque commune de peut accompagner cette mesure !

Par exemple, la ville de Meudon, pionnière en la matière, a mis en place un circuit d'apprentissage vélo. Accessible sans conditions et gratuitement en journée, il permet à tous, dès 2 ans, de s'initier à la maniabilité sans voitures !



Circuit d'apprentissage de la ville de Meudon

- **Proposition n°20** : Aider les établissements scolaires et centre de loisirs à s'équiper en vélos et à trouver ou former du personnel qualifié pour l'apprentissage à l'école.
- **Proposition n°21** : rendre visible et attrayante la piste cyclable d'apprentissage existante ou la créer et faire la promotion de la Vélo-Ecole qui fait l'apprentissage du vélo pour tous, à tout âge et forme aussi les encadrants à vélos.
- **Proposition n°22** : Inciter et aider à la mise en place des pédibus et vélobus pour emmener les enfants à l'école, aux centres de loisirs, etc...auprès des associations de parents d'élèves, de Comité d'établissements, etc.

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 simple vélos ou VAE afin de circuler et de stationner facilement dans la ville, tout en évitant de rajouter du trafic au trafic.

- **Proposition n°23** : 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). 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°24** : Proposer le forfait mobilité durable aux agents municipaux volontaires, avec une tarification incitative et au moins équivalente aux dispositifs existants pour l'indemnisation des employés automobilistes.

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 au vélo et de lui donner une visibilité. Le vélo doit être considéré, au même titre que la voiture, comme un moyen de transport crédible pour le quotidien des habitants.

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°25** : 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, défis inter-entreprises...), etc.
- **Proposition n°26** : Mettre à disposition du public (mairie, office du tourisme, site internet, commerces ...) de la documentation sur le réseau cyclable de la ville, et régulièrement actualisée : carte du réseau avec emplacements des bornes de réparation, des différents types de stationnement. De la documentation sur les bonnes pratiques.
- **Proposition n°27** : 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.

Annexe 1 : Pacte pour le vélo à Sanvignes

En tant que candidat(e) à l'élection municipale de Sanvignes, je m'engage, si je suis élu(e) à :

Proposition	1 - Mettre en œuvre un plan vélo	Oui	Non
1	Construire dès le début du mandat un plan vélo financé et concerté, incluant un réseau cyclable communal et avec des objectifs chiffrés (% de part modale, nombre de places de stationnement vélo, ...).		
2	Nommer un M. ou une Mme "Vélo" au sein de la mairie, référent.e sur ce sujet et en lien avec les différents acteurs (associations d'usagers, AF3V, communes voisines, la CUCM, DDT71...).		
3	Mettre en place un comité vélo régulier, dans lequel prendront part les différents acteurs du plan vélo (municipalité, représentants des cyclistes, comité de quartiers, etc.).		
2 - Développer un réseau cyclable cohérent			
4	Mettre en place un véritable "squelette" cyclable structurant et sécurisé avec la création d'aménagements cyclables continus, séparé en dur de la chaussée si la circulation motorisée est dense, en double sens ou en simple de chaque côté de la rue, préférable pour la desserte fine, dotés de panneaux indicateurs et prioritaire grâce à des aménagements traversant les carrefours-		
5	Redonner aux piétons et aux personnes handicapées leur place pleine et entière sur les trottoirs, pour leur sécurité et le droit à l'accessibilité universelle. Bannir le terme "promenade cyclable" et requalifier ces aménagements en bandes, pistes cyclables, voies vertes comme définies dans la réglementation.		
6	Mettre en place des itinéraires cyclables sécurisés et jalonnés pour rejoindre et relier entre eux les pôles d'attractivité : crèches, écoles maternelles et primaires, collèges, lycées, école de musique, maisons de quartiers, RPA, commerces centre, quartiers), cabinets des professionnels de santé, équipements municipaux (gymnases, stades, équipements culturels (bibliothèque, musée,...), administrations (mairie, organismes sociaux.)		
7	Rendre ce 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 appropriés pour les vélos, panneaux de vigilance pour les automobilistes et de partage de l'espace (conformément au Code de la Route)...		
8	Créer des connexions entre le réseau cyclable local et celui des communes voisines, en concordance avec le Schéma Directeur Cyclable de la CUCM.		

3 - Construire une ville agréable à vivre pour tous			
9	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 de voirie a pour objectif, à terme, de ne conserver du transit motorisé que sur des axes susceptibles d'accueillir des pistes cyclables de qualité.		
10	Généraliser la vitesse de circulation à 30km/h en modifiant l'aménagement des rues pour rendre cette limitation effective par des contraintes physiques (réduction de la largeur de la chaussée, chicanes, ralentisseurs) ou par des contrôles de la vitesse.		
11	Rendre claire et visible l'offre de stationnement afin d'encourager la pratique du vélo.		
12	Rendre claire et visible l'offre de stationnement afin d'encourager la pratique du vélo.		
13	Favoriser les actions du type « la rue aux enfants », « une journée sans voiture ».		
14	Engager le déploiement des double-sens cyclables (DSC), des sas "cyclables" aux feux, des "cédez-le-passage-au-feux" pour les cyclistes; et les généraliser sur le territoire de la ville. Cela pour permettre aux cyclistes des trajets plus directs, en un minimum de temps et en toute sécurité (et légalité aussi).		
15	Le stationnement illicite sur trottoir et/ou bande cyclable, mettant en danger piétons, vélos et PMR, doit être réprimé de façon systématique.		
16	Le stationnement illicite sur trottoir et/ou bande cyclable, mettant en danger piétons, vélos et PMR, doit être réprimé de façon systématique, y compris lors des événements festifs.		
4 - Actionner tous les leviers complémentaires au développement du vélo			
17	Evaluer l'offre actuelle par rapport à la demande et l'améliorer en implantant des stationnement vélos répondant aux attentes des usagers (accessibilité, visibilité, sécurité, durée, protection) cela dans toute la commune, notamment près des commerces et des écoles, en dépassant les contraintes avancées d'occupation temporaires de manifestations et de stationnement automobile.		
18	Conformément aux règles de la construction et de l'habitat, vérifier avant travaux et contrôler la réalisation, pourtant obligatoire, de locaux vélos fonctionnels et aux normes, dans les immeubles d'habitation et tertiaires. Subventionner ou faire financer la création de locaux vélos dans les copropriétés et dans l'habitat social par les dispositifs actuellement en vigueur (programme Alvéole soutenu par la FUB).		
19	Créer une aide à l'achat de tout type de vélo pour les particuliers (vélo classique, pliant, V.A.E., triporteur...) et pour les entrepreneurs locaux (remorque, vélo-cargo...).		

20	Créer une maison du vélo accueillant les acteurs associatifs "vélo" et donnant une visibilité à ce mode de déplacement dans notre ville.		
5 - Promouvoir une culture vélo à Sanvignes			
21	Aider les établissements scolaires et centre de loisirs à s'équiper en vélos et à trouver ou former du personnel qualifié pour l'apprentissage à l'école.		
22	rendre visible et attrayante la Créer une piste cyclable d'apprentissage existante et faire la promotion de la Vélo-Ecole qui fait l'apprentissage du vélo pour tous à tout âge et forme aussi les encadrants à vélos.		
23	Inciter et aider à la mise en place des pédibus et vélobus pour emmener les enfants à l'école, aux centres de loisirs, etc...auprès des associations de parents d'élèves, de Comité d'établissements, etc...		
24	Equiper 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.		
25	Proposer le forfait mobilité durable aux agents municipaux volontaires, avec une tarification incitative et au moins équivalente aux dispositifs existants pour l'indemnisation des employés automobilistes.		
26	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, événements (semaine de la mobilité, du développement durable, ...), etc.		
27	Mettre à disposition du public (mairie, office du tourisme proche canal du Centre, site internet, commerces, ...) de la documentation sur le réseau cyclable de la ville, et régulièrement actualisée : carte du réseau avec emplacements des bornes de réparation, des différents types de stationnement. De la documentation sur les bonnes pratiques.		
28	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.		

Nom Prénom

Fait à le

Signature :