



À découvrir dans cette lettre d'information :

1. **Le vélo, un enjeu municipal par excellence**
2. **Agir pour la sécurité des usagers fragiles**
3. **L'exemple de la ville de Paris**
4. **À Saint-Avold, ça bouge positivement**
5. **Plaidoyer de l'association Metz à Vélo pour les municipales**
6. **La loi LOM : l'exemple des places de stationnement à Forbach**
7. **Nouvel itinéraire vélo à Forbach**
8. **Quelques dates et événements en lien avec le vélo...**
9. **Prochaine rencontre du Collectif Vélo Forbach Porte de France ouverte à tous**
10. **Défi mensuel Geovelo**

1. Le vélo, un enjeu municipal par excellence

En route vers les municipales, en plaçant le vélo au cœur du projet local ! En image, le début de l'éditorial de Séraphin Elie, coprésident de la FUB (source : *Vélocité, la revue du cycliste au quotidien*, n° 176 d'octobre, novembre et décembre 2025). La revue est disponible à la médiathèque de Forbach.



Le Collectif Vélo Forbach Porte de France avait œuvré lors de la précédente campagne municipale de 2 020 sans réussir à vraiment peser. Malgré tout, il y a eu des avancées...

En effet, les communes sont en première ligne pour améliorer les déplacements du quotidien. Organisation de la voirie, réduction des vitesses, création de continuités cyclables, stationnement sécurisé, sécurisation des trajets vers les écoles ou encore liaisons entre communes : autant de leviers locaux, concrets, qui peuvent transformer rapidement la vie des habitants. Dans un contexte budgétaire contraint, le vélo s'impose comme une solution pragmatique, avec des actions souvent peu coûteuses, rapides à déployer et aux effets visibles sur la sécurité, la santé et la qualité du cadre de vie.

<https://www.fub.fr/fub/actualites/municipales-2026-faire-velo-carte-maitresse-debat-local>

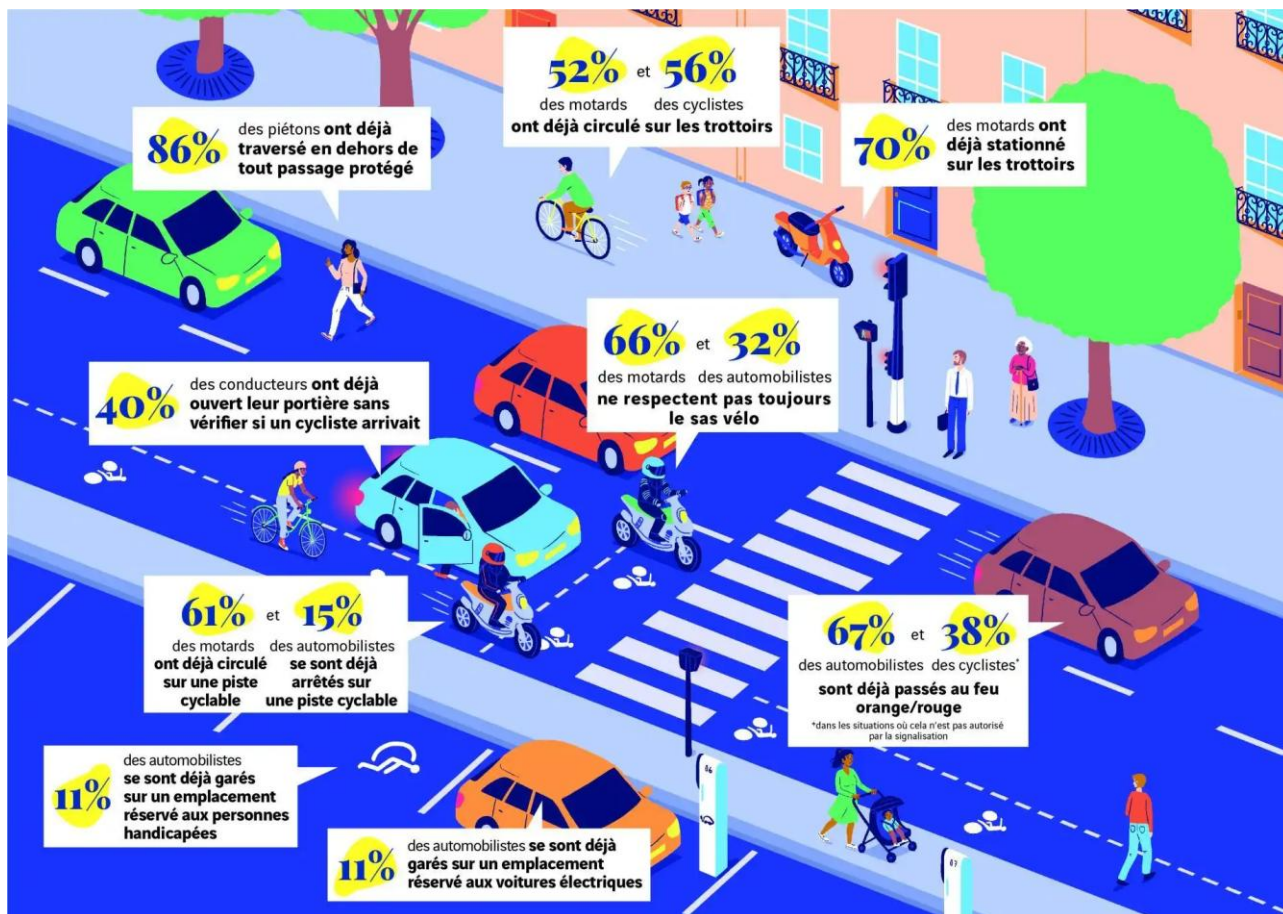
Et de l'autre côté de la frontière ? À Illingen (Allemagne), une piste cyclable trop étroite au vu de la législation allemande (1,80 m au lieu de 2 m) a été interdite aux cyclistes, les obligeant à retourner sur la route... Reportage en images du 18 décembre 2025 (6 min 37 s → 9 min 48 s) :

Illinger Radweg darf nicht mehr von Fahrrädern befahren werden

<https://www.sr-mediathek.de/index.php?seite=7&id=162211&startvid=4>

Merci à Jean Marie Helwig pour ce partage.

2. Agir pour la sécurité des usagers fragiles : les piétons et les cyclistes



Source : <https://fondation.vinci-autoroutes.com/fr/partage-de-la-route-la-difficile-cohabitation-des-usagers/>

En décembre dernier, des piétons ont encore été renversés... La faute à pas de chance, ou alors à la fatalité, à la vitesse, à l'imprudence, à la visibilité... Mais si l'aménagement était plus adapté aux piétons, aux cyclistes, cela arriverait peut-être encore mais certainement bien moins souvent...

<https://c.republicain-lorrain.fr/faits-divers-justice/2025/12/07/un-pieton-renverse-au-centre-ville-de-forbach>

<https://c.republicain-lorrain.fr/economie/2025/12/12/le-pieton-renverse-au-giratoire-du-super-u-d-oeting-est-decede-la-securisation-des-lieux-en-question>

Redistribuer l'espace pour refaire de nos rues des espaces partagés, c'est réduire le risque pour les usagers les plus fragiles. 70 % des piétons tués en France en 2024 l'ont été en agglomération. Dans la moitié des cas, les conducteurs ont eu une mauvaise perception du piéton.

Petit rappel sur la réglementation générale de la circulation des piétons : les piétons sont tenus d'utiliser les trottoirs, à l'exclusion de la chaussée (article R 412-34).

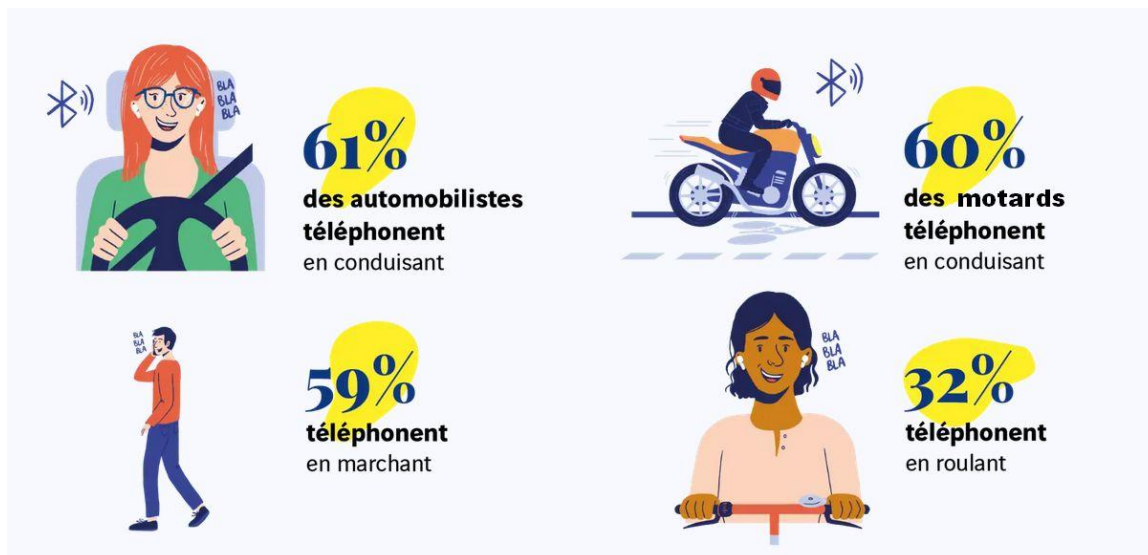
Lorsqu'il ne leur est pas possible d'utiliser les trottoirs ou en l'absence de ceux-ci, les piétons peuvent emprunter la chaussée en prenant « les précautions nécessaires » (article R 412-35). Ils doivent circuler près de l'un de ses bords (article R 412-36).

Les piétons doivent traverser la chaussée en tenant compte de la visibilité ainsi que de la distance et de la vitesse des véhicules. Ils sont tenus d'utiliser, lorsqu'il en existe à moins de 50 mètres, les passages piétons prévus à leur intention (article R 412-37).

Que les piétons traversent sur un passage piéton ou dans une rue qui n'en est pas pourvue, les conducteurs doivent céder le passage aux piétons s'engageant régulièrement dans la traversée d'une chaussée ou manifestant clairement l'intention de le faire (article R 415-11).



Ici, l'accessibilité n'y est clairement pas...



En 2025, les usagers des vélos et trottinettes représentent 9 % de la mortalité routière et 24 % des blessés graves pour 2 % des temps de déplacement. Si l'on ajoute les piétons, les usagers vulnérables représentent désormais plus d'un mort sur deux sur les routes et deux tiers des blessés graves.

S'il faut insister sur l'importance des équipements de sécurité (un cycliste sur deux a succombé à un choc à la tête), il faut aussi garantir des espaces sécurisés pour que chacun ait sa place. Sur 501 piétons décédés, 300 ont été percutés par une voiture et 149 par un camion. Pour les 234 cyclistes tués, 75 sont morts dans une collision avec une voiture et 41 par un camion, alors que 93 ont succombé à une chute sans tiers expliqué. A quelques jours des élections municipales, plusieurs associations se mobilisent pour faire de la sécurité des plus fragiles un enjeu du scrutin.



Source : <https://fondation.vinci-autoroutes.com/fr/partage-de-la-route-la-difficile-cohabitation-des-usagers/>

3. L'exemple de la ville de Paris

« Retirer de l'espace aux voitures, c'est aujourd'hui le seul moyen pour faire de la place aux piétons, aux cyclistes et à la végétation ». À Paris, les chiffres sont éloquentes : depuis 2 017, plus de 15 000 places de stationnement voitures ont disparu (-11,5 %), tandis que les linéaires de voies cyclables (pistes dédiées, voies de bus partagées, doubles-sens cyclables, etc.) se sont envolés. Ils atteignaient 1 500 kilomètres en 2 023 (sur 1 800 kilomètres de voies parisiennes au total) selon les dernières estimations.

La diminution des espaces dévolus à la voiture s'est aussi accompagnée d'une mise au pas généralisée. Baisse de la vitesse autorisée (à 30 km/h dans tout Paris, et à 50 km/h sur le périphérique), zones à faibles émissions, zones à trafic limité et autre triplement du prix du stationnement pour les SUV ont eu raison de nombreux bolides : ces vingt dernières années, le trafic routier a baissé de 60 % intra-muros et de 18,5 % sur le périphérique. « Et moins d'un tiers des Parisiens possèdent encore une voiture », souligne David Belliard.

Malgré des frictions à la mise en œuvre, ces politiques sont aujourd'hui plébiscitées. « *Ce qui ressort clairement, c'est la volonté de réduire encore la place de la voiture* », constate Anna Bittighoffer, membre du mouvement Paris Collectif, qui a identifié 250 propositions citoyennes issues de rencontres avec plus de 3 000 personnes habitant ou travaillant à Paris. « *C'est demandé par des personnes de tous milieux sociaux. Pas aussi bobos que ce que je pensais* », confirme Manon Lesterlin, également membre du collectif.

Face à ces résultats, et alors qu'elle a durement ferrailé contre plusieurs chantiers emblématiques, la droite ne se risque plus à défendre la voiture. Dans le plan mobilités qu'elle a dévoilé mi-novembre, Rachida Dati a assuré qu'elle ne « *réduirait pas la place du vélo à l'échelle de Paris* » et promis de « *sanctuariser la place du piéton* ». Alors que ses alliés à droite ont mené une intense bataille (y compris judiciaire) contre la piétonisation des voies sur berge, elle propose aujourd'hui, non pas de revenir en arrière, mais d'aller encore plus loin en les transformant en « *grand parc urbain patrimonial* ».

4. À Saint-Avoid, ça bouge positivement

À Saint-Avoid, devant le lycée Charles-Jully, une réflexion globale a été voulue pour la rue Foch par la municipalité. L'espace disponible a été complètement redistribué, la vitesse a été ramenée à 30 km /h. Désormais se côtoient : deux fois une voie, une voie de bus, des espaces piétons de couleur beige, une piste cyclable bidirectionnelle en site propre de couleur rouge. Une plus grande consultation en amont des usagers (piétons et collectif de cyclistes du quotidien) aurait très certainement permis de supprimer immédiatement certains défauts mais il faut saluer ce choix courageux qui inscrit la ville naborienne dans le XXI^e siècle.

<https://www.saint-avoid.fr/infos-chantiers/>



Photos en date du 28 février 2026.

5. Plaidoyer de l'association Metz à Vélo pour les Municipales

Développer les rues scolaires : des rues fermées à la circulation automobile aux heures d'entrée et de sortie des écoles. Objectifs : plus de sécurité pour les enfants, moins de pollution, un espace apaisé devant l'école.

👍 Ce n'est pas une utopie : des villes comme Lille ou Armentières l'ont déjà mis en place, avec des retours très positifs... et des vidéos qui montrent que ça fonctionne ! Le Collectif Vélo a déjà évoqué le sujet lors d'un comité vélo de la ville de Forbach, sans véritable réponse pour le moment ! Même si...



La rue scolaire de la rue du Wiesberg à Forbach, en février 2024.

6. La loi LOM : l'exemple des places de stationnement à Forbach

La loi d'Orientation des Mobilités (LOM), adoptée en **2019**, réforme la politique publique en transport et mobilité durable en **France**. Elle prévoit des investissements publics massifs jusqu'en **2027 (3,4 milliards d'euros pour 2017-2022 et 14,3 milliards d'euros pour 2023-2027)** pour promouvoir la décarbonation du secteur transport. Elle s'articule autour de trois grands piliers :

- investir plus et mieux dans les transports du quotidien ;
- faciliter et encourager le déploiement de nouvelles solutions pour permettre à tous de se déplacer ;
- engager la transition vers une mobilité plus propre.

Dans notre exemple, toutes les places de stationnement à moins de cinq mètres en amont d'un passage piéton doivent être supprimées d'ici le 31 décembre de cette année. A Forbach, il y en a plus de deux-cents à contrôler dans le cadre de l'application de la réglementation nationale visant à protéger les plus fragiles, les piétons. Ceci permettra de garantir une meilleure visibilité des piétons qui souhaitent traverser la chaussée mais également au passant lui-même de mieux voir les véhicules qui arrivent sur sa gauche.

Le Collectif Vélo avait très tôt milité pour cette application et avait été entendu au niveau du passage protégé juste avant la Mine de Pain rue Nationale. En effet, depuis quelques années, deux arceaux à vélo ont remplacé un endroit où des conducteurs avaient pris l'habitude de se garer, au détriment de la visibilité des piétons.



Avant



Après

Ci-dessous, un exemple de ce qui peut également être fait :



7. Nouvel itinéraire vélo à Forbach

En provenance de la carrière Simon, dans le prolongement de la descente de la rue de Schoeneck et du giratoire rue Camille Weiss, un nouveau circuit urbain (une première pour la Communauté d'Agglomération) passera par les petites rues Claude Le Lorrain, de la Chapelle, de l'Abreuvoir, du Vieux Couvent et empruntera la rue située à l'arrière de la mairie pour rejoindre l'Office de Tourisme du Pays de Forbach. On ne peut que regretter le fait de ne pas utiliser la piste cyclable existante avenue Saint-Rémy...

Cet itinéraire se poursuivra en direction d'œting (via la suite de la piste cyclable ?) par le Val d'œting, la piscine et le chemin qui passe devant l'édifice et sous l'autoroute A320. L'étude concernant ce tronçon est toujours en cours et la boucle dans le centre-ville doit encore être validée avec la commune.

8. Quelques dates et événements en lien avec le vélo...

Les portes ouvertes du C.F.A. Camille-Weiss ont lieu le samedi 14 mars 2026 ; on pourra notamment s'y renseigner à propos de la section de Conseiller Technique Cycle nouvellement créée.

Le Festival du film sportif aura lieu du 25 mars au 1^{er} avril 2026 au Kinépolis d'Amnéville avec, notamment, la présentation d'un film documentaire intitulé "*Le Maestro à vélo*"

https://www.moselle.fr/jcms/pl_49552/fr/dylan-corlay-quand-le-velo-donne-le-temps

Le 22 juin 2026, à l'initiative de Jérôme Demeraux, quelques cyclistes passionnés, originaires de Forbach, vont réaliser une partie de l'étape du Tour de France 1926 qui reliait Mulhouse à Metz (334 km) pour commémorer le centenaire du dernier passage de la course dans notre ville. Ils partiront de Wissembourg et gagneront Forbach par Niederbronn, Baerenthal, Enchenberg, Rohrbach-lès-Bitche, Sarreguemines, Lixing-lès-Rouhling et Behren-lès-Forbach. Ils arriveront par la rue Sainte-Croix (à l'époque, la rue Nationale était empruntée par les coureurs dans le sens inverse de celui d'aujourd'hui).

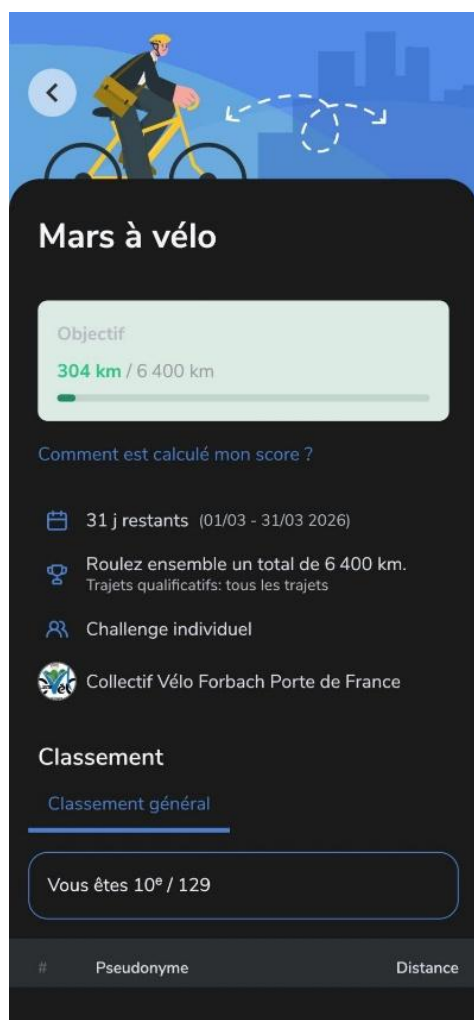
<https://c.republicain-lorrain.fr/insolite/2026/02/20/le-dernier-passage-du-tour-de-france-a-forbach-date-de-100-ans-jerome-demeraux-va-refaire-une-partie-de-l-etape-du-22-juin-1926>

Le Tour de France passera dans la région Grand Est le samedi 18 juillet 2026, avec l'étape Mulhouse Le Markstein.

9. Prochaine rencontre du Collectif Vélo Forbach Porte de France ouverte à tous

Retrouvez-nous **le vendredi 6 mars entre 18h00 et 18h30** devant la mairie de Forbach pour des échanges suivis d'un petit tour à vélo improvisé dans les rues de la ville.

10. Défi Geovelo mensuel



Comme chaque premier jour du mois, le compteur a été remis à zéro : le nouvel objectif consiste à cumuler tous ensemble **6 400 km à vélo en mars**. N'hésitez pas à rejoindre les participants à ce défi collaboratif et ludique, participants qui ont cumulé 6 024 km en février sur les 5 350 km visés. Pourquoi ne pas ajouter vos propres kilomètres à vélo aux 304 km déjà cumulés à ce jour pour le défi en cours ?

Collectif Vélo Forbach Porte de France

www.velo-forbach.fr

Pour nous écrire : collectif@velo-forbach.fr

Pour ne plus recevoir de mail du Collectif Vélo Forbach Porte de France : envoyez "Stop" à collectif@velo-forbach.fr

À découvrir dans cette lettre d'information :

- 1. Das Fahrrad – ein wichtiges Thema für die Gemeinden**
- 2. Maßnahmen für die Sicherheit gefährdeter Verkehrsteilnehmer: Fußgänger und Radfahrer**
- 3. Das Beispiel der Stadt Paris**
- 4. In Saint-Avold tut sich Positives**
- 5. Plädoyer des Vereins „Metz à Vélo“ für die Kommunalwahlen**
- 6. Das LOM-Gesetz: das Beispiel der Parkplätze in Forbach**
- 7. Neue Fahrradrouten in Forbach**
- 8. Einige Termine und Veranstaltungen rund ums Fahrrad...**
- 9. Nächstes Treffen des Collectif Vélo Forbach Porte de France, offen für alle**
- 10. Monatliche Geovelo-Herausforderung**

1. Das Fahrrad – ein wichtiges Thema für die Gemeinden

Auf dem Weg zu den französischen Kommunalwahlen, mit dem Fahrrad im Mittelpunkt des lokalen Projekts! Im Bild: der Beginn des Leitartikels von Séraphin Elie, Co-Präsident der FUB (Quelle: *Vélocité, die Zeitschrift für Radfahrer im Alltag*, Nr. 176 von Oktober, November und Dezember 2025). Die Zeitschrift ist in der Mediathek von Forbach erhältlich.



Das Collectif Vélo Forbach Porte de France hatte sich während der letzten Kommunalwahlkampagne 2020 zu Wort gemeldet, ohne jedoch wirklich Einfluss nehmen zu können. Dennoch gab es Fortschritte...

Tatsächlich stehen die Gemeinden an vorderster Front, wenn es darum geht, den täglichen Verkehr zu verbessern. Die Organisation des Straßennetzes, die Reduzierung der Geschwindigkeiten, die Schaffung von durchgehenden Radwegen, sichere Parkplätze, die Sicherung der Schulwege oder auch Verbindungen zwischen den Gemeinden: All dies sind konkrete lokale Hebel, die das Leben der Einwohner schnell verändern können. Angesichts knapper Haushaltsmittel erweist sich das Fahrrad als pragmatische Lösung, da die Maßnahmen oft kostengünstig und schnell umsetzbar sind und sichtbare Auswirkungen auf die Sicherheit, die Gesundheit und die Lebensqualität haben.

<https://www.fub.fr/fub/actualites/municipales-2026-faire-velo-carte-maitresse-debat-local>

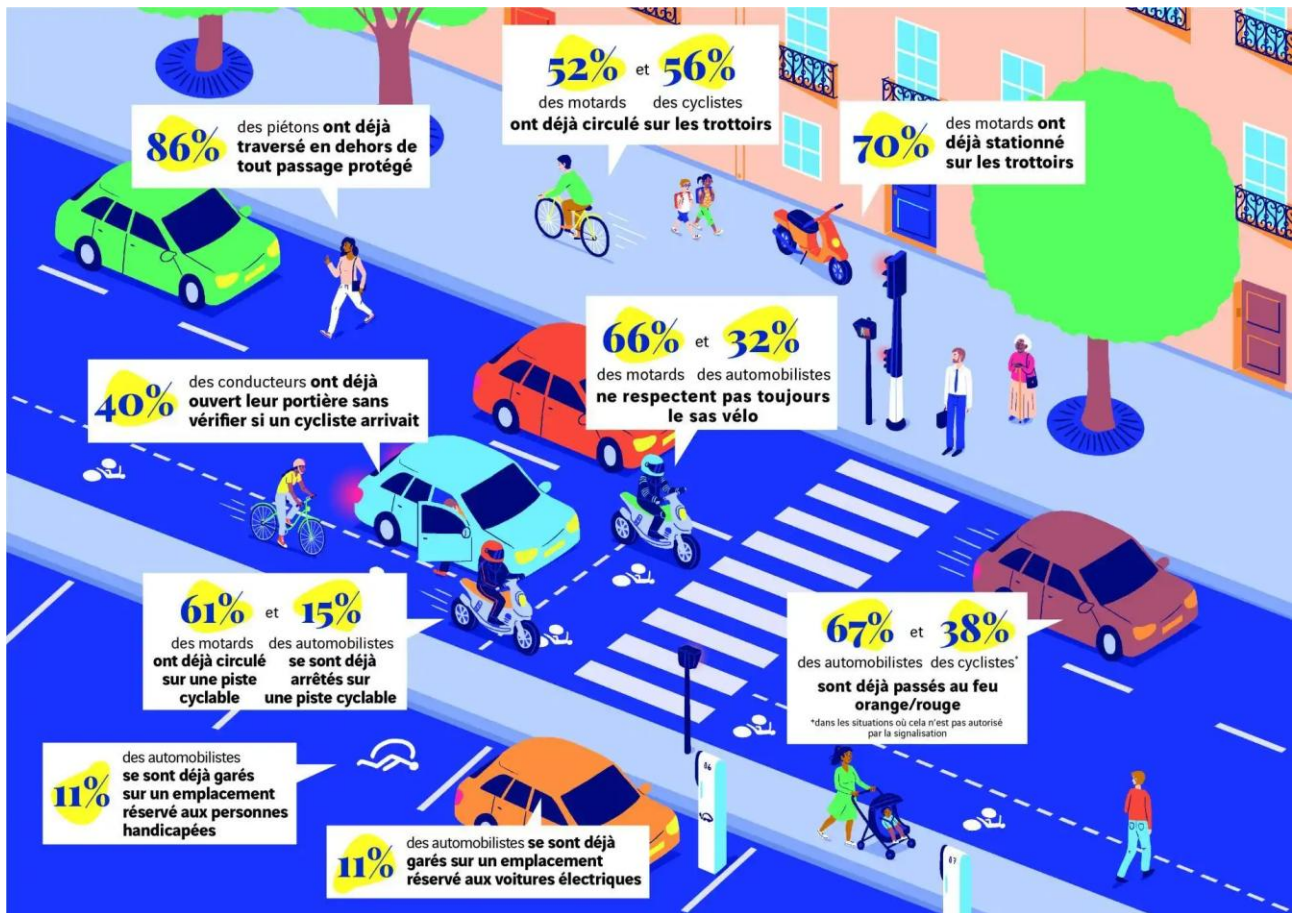
Und wie sieht es jenseits der Grenze aus? In Illingen (Deutschland) wurde ein nach deutschen Rechtsvorschriften zu schmaler Radweg (1,80 m statt 2 m) für Radfahrer gesperrt, sodass diese wieder auf die Straße ausweichen müssen... Bildreportage vom 18. Dezember 2025 (6 Min. 37 Sek. → 9 Min. 48 Sek.):

Illinger Radweg darf nicht mehr von Fahrrädern befahren werden

<https://www.sr-mediathek.de/index.php?seite=7&id=162211&startvid=4>

Vielen Dank an Jean Marie Helwig für diesen Beitrag.

2. Maßnahmen für die Sicherheit gefährdeter Verkehrsteilnehmer: Fußgänger und Radfahrer



Quelle: <https://fondation.vinci-autoroutes.com/fr/partage-de-la-route-la-difficile-cohabitation-des-usagers/>

Im vergangenen Dezember wurden erneut Fußgänger angefahren... War es Pech, Schicksal, Geschwindigkeit, Unachtsamkeit, schlechte Sichtverhältnisse... Aber wenn die Infrastruktur besser auf Fußgänger und Radfahrer zugeschnitten wäre, würde so etwas vielleicht immer noch passieren, aber sicherlich viel seltener...

<https://c.republicain-lorrain.fr/faits-divers-justice/2025/12/07/un-pieton-renverse-au-centre-ville-de-forbach>

<https://c.republicain-lorrain.fr/economie/2025/12/12/le-pieton-renverse-au-giratoire-du-super-u-d-oeting-est-decede-la-securisation-des-lieux-en-question>

Die Neugestaltung des Raums, um unsere Straßen wieder zu gemeinsamen Räumen zu machen, bedeutet eine Verringerung des Risikos für die schwächsten Verkehrsteilnehmer. 70 % der im Jahr 2024 in Frankreich getöteten Fußgänger kamen in Ballungsgebieten ums Leben. In der Hälfte der Fälle hatten die Autofahrer eine falsche Wahrnehmung des Fußgängers.

Kleine Erinnerung zu den allgemeinen Verkehrsregeln für Fußgänger: Fußgänger sind verpflichtet, die Gehwege zu benutzen und dürfen nicht auf der Fahrbahn gehen (Artikel R 412-34).

Wenn es ihnen nicht möglich ist, die Gehwege zu benutzen, oder wenn keine Gehwege vorhanden sind, dürfen Fußgänger die Fahrbahn benutzen, wobei sie „die erforderlichen Vorsichtsmaßnahmen“ treffen müssen (Artikel R 412-35). Sie müssen sich nahe an einem der Fahrbahnrande bewegen (Artikel R 412-36).

Fußgänger müssen beim Überqueren der Fahrbahn die Sichtverhältnisse sowie die Entfernung und Geschwindigkeit der Fahrzeuge berücksichtigen. Sie sind verpflichtet, die für sie vorgesehenen Fußgängerüberwege zu benutzen, wenn diese weniger als 50 Meter entfernt sind (Artikel R 412-37).

Unabhängig davon, ob Fußgänger einen Fußgängerüberweg oder eine Straße ohne Fußgängerüberweg überqueren, müssen Autofahrer Fußgängern Vorrang gewähren, die die Fahrbahn ordnungsgemäß überqueren oder eindeutig die Absicht dazu bekunden (Artikel R 415-11).



Hier ist die Barrierefreiheit offensichtlich mangelhaft...



Im Jahr 2025 machen Fahrrad- und Rollerfahrer 9 % der Verkehrstoten und 24 % der Schwerverletzten aus, obwohl sie nur 2 % der Fahrzeit ausmachen. Rechnet man die Fußgänger hinzu, so sind mittlerweile mehr als jeder zweite Verkehrstote und zwei Drittel der Schwerverletzten ungeschützte Verkehrsteilnehmer.

Es muss zwar betont werden, wie wichtig Sicherheitsausrüstung ist (jeder zweite Radfahrer erlag einem Kopfaufprall), aber es müssen auch sichere Räume gewährleistet werden, damit jeder seinen Platz hat. Von 501 getöteten Fußgängern wurden 300 von einem Auto und 149 von einem Lkw angefahren. Von den 234 getöteten Radfahrern starben 75 bei einer Kollision mit einem Auto und 41 durch einen Lkw, während 93 ohne ersichtlichen Grund durch einen Sturz ums Leben kamen. Wenige Tage vor den Kommunalwahlen mobilisieren sich mehrere Verbände, um die Sicherheit der schwächsten Verkehrsteilnehmer zu einem Wahlkampfthema zu machen.



Quelle : <https://fondation.vinci-autoroutes.com/fr/partage-de-la-route-la-difficile-cohabitation-des-usagers/>

3. Das Beispiel der Stadt Paris

„Autos weniger Platz einzuräumen ist heute die einzige Möglichkeit, Platz für Fußgänger, Radfahrer und Vegetation zu schaffen.“ In Paris sprechen die Zahlen eine deutliche Sprache: Seit 2017 sind mehr als 15.000 Parkplätze verschwunden (-11,5 %), während die Länge der Radwege (spezielle Radwege, gemeinsame Bus- und Radwege, Radwege in beide Richtungen usw.) sprunghaft angestiegen ist. Nach neuesten Schätzungen erreichten sie im Jahr 2023 eine Länge von 1.500 Kilometern (von insgesamt 1.800 Kilometern Straßen in Paris).

Die Verringerung der für Autos vorgesehenen Flächen ging auch mit einer allgemeinen Anpassung einher. Die Senkung der zulässigen Geschwindigkeit (auf 30 km/h in ganz Paris und auf 50 km/h auf der Ringautobahn), Umweltzonen, verkehrsberuhigte Zonen und eine Verdreifachung der Parkgebühren für SUVs haben vielen Boliden den Garaus gemacht: In den letzten zwanzig

Jahren ist der Straßenverkehr innerhalb der Stadt um 60 % und auf der Ringautobahn um 18,5 % zurückgegangen. *„Und weniger als ein Drittel der Pariser besitzt noch ein Auto“*, betont David Belliard.

Trotz Reibereien bei der Umsetzung finden diese Maßnahmen heute großen Anklang. *„Es ist ganz klar der Wille erkennbar, den Stellenwert des Autos weiter zu reduzieren“*, stellt Anna Bittighoffer fest, Mitglied der Bewegung Paris Collectif, die 250 Bürgervorschläge aus Begegnungen mit mehr als 3.000 Menschen, die in Paris leben oder arbeiten, zusammengetragen hat. *„Das wird von Menschen aus allen sozialen Schichten gefordert. Nicht so sehr von Bobos, wie ich gedacht hatte“*, bestätigt Manon Lesterlin, ebenfalls Mitglied des Kollektivs.

Angesichts dieser Ergebnisse und nachdem sie hart gegen mehrere symbolträchtige Bauprojekte gekämpft hat, wagt es die Rechte nicht mehr, das Auto zu verteidigen. In dem Mitte November vorgestellten Mobilitätsplan versicherte Rachida Dati, dass sie *„den Platz des Fahrrads in Paris nicht einschränken“* werde, und versprach, *„den Platz der Fußgänger zu schützen“*. Während ihre Verbündeten auf der rechten Seite einen intensiven Kampf (auch vor Gericht) gegen die Umwandlung der Uferstraßen in Fußgängerzonen geführt haben, schlägt sie heute vor, nicht zurückzurudern, sondern noch weiter zu gehen und sie in einen *„großen städtischen Park“* umzuwandeln.

4. In Saint-Avoid tut sich Positives

In Saint-Avoid, vor dem Gymnasium Charles-Jully, hat die Stadtverwaltung eine umfassende Neugestaltung der Rue Foch beschlossen. Der verfügbare Raum wurde komplett neu aufgeteilt, die Geschwindigkeit wurde auf 30 km/h reduziert. Nun gibt es zwei Fahrspuren, eine Busspur, beigefarbene Fußgängerbereiche und einen roten, zweispurigen Radweg auf eigener Trasse. Eine umfassendere vorherige Konsultation der Nutzer (Fußgänger und tägliche Radfahrer) hätte sicherlich dazu beigetragen, bestimmte Mängel sofort zu beseitigen, aber diese mutige Entscheidung, die die Stadt ins 21. Jahrhundert führt, ist zu begrüßen.

<https://www.saint-avoid.fr/infos-chantiers/>



Fotos vom 28. Februar 2026.

5. Plädoyer des Vereins „Metz à Vélo” für die Kommunalwahlen

Entwicklung von Schulstraßen: Straßen, die zu den Schulbeginn- und Schulschlusszeiten für den Autoverkehr gesperrt sind. Ziele: mehr Sicherheit für Kinder, weniger Umweltverschmutzung, ein ruhigerer Bereich vor der Schule.

👉 Das ist keine Utopie: Städte wie Lille oder Armentières haben dies bereits umgesetzt, mit sehr positiven Rückmeldungen... und Videos, die zeigen, dass es funktioniert! Das Collectif Vélo hat das Thema bereits in einem Fahrradausschuss der Stadt Forbach angesprochen, ohne dass es bisher eine konkrete Antwort gab! Auch wenn...



Die Schulstraße in der Rue du Wiesberg in Forbach, Februar 2024.

6. Das LOM-Gesetz: das Beispiel der Parkplätze in Forbach

Das **2019** verabschiedete Gesetz zur Mobilitätsorientierung (**LOM**) reformiert die öffentliche Politik im Bereich Verkehr und nachhaltige Mobilität in **Frankreich**. Es sieht bis **2027** massive öffentliche Investitionen vor (**3,4 Milliarden Euro für 2017-2022** und **14,3 Milliarden Euro für 2023-2027**), um die Dekarbonisierung des Verkehrssektors voranzutreiben. Es stützt sich auf drei große Säulen:

- Mehr und besser in den Alltagsverkehr investieren;
- Erleichterung und Förderung der Einführung neuer Lösungen, um allen Menschen die Mobilität zu ermöglichen;
- Einleitung des Übergangs zu einer saubereren Mobilität.

In unserem Beispiel müssen alle Parkplätze, die weniger als fünf Meter vor einem Fußgängerüberweg liegen, bis zum 31. Dezember dieses Jahres entfernt werden. In Forbach müssen im Rahmen der Anwendung der nationalen Vorschriften zum Schutz der schwächsten Verkehrsteilnehmer, der Fußgänger, mehr als zweihundert Parkplätze überprüft werden. Dadurch wird eine bessere Sichtbarkeit der Fußgänger gewährleistet, die die Straße überqueren möchten, aber auch eine bessere Sicht für den Fußgänger selbst auf die von links kommenden Fahrzeuge.

Das Collectif Vélo hatte sich schon früh für diese Maßnahme eingesetzt und wurde hinsichtlich des geschützten Übergangs kurz vor der Mine de Pain-Bäckerei in der Rue Nationale erhört. Tatsächlich wurden vor einigen Jahren zwei Fahrradständer an einer Stelle aufgestellt, an der Autofahrer regelmäßig parkten und dadurch die Sichtbarkeit von Fußgängern beeinträchtigten.



Vorher



Nachher

Nachfolgend ein Beispiel dafür, was ebenfalls möglich ist:



7. Neue Fahrradroute in Forbach

Vom Steinbruch Simon aus, in Verlängerung der Rue de Schoeneck und des Kreisverkehrs Rue Camille Weiss, wird eine neue Stadtrundfahrtstrecke (eine Premiere für den Gemeindeverband) durch die kleinen Straßen Claude Le Lorrain, de la Chapelle, de l'Abreuvoir und du Vieux Couvent und führt über die Straße hinter dem Rathaus zum Fremdenverkehrsamt des Pays de Forbach. Es ist nur zu bedauern, dass der bestehende Radweg in der Avenue Saint-Rémy nicht genutzt wird...

Diese Route wird in Richtung Œting (über den weiteren Verlauf des Radwegs?) durch das Val d'Œting, das Schwimmbad und den Weg, der am Gebäude vorbei und unter der Autobahn A320 hindurchführt, fortgesetzt. Die Studie zu diesem Abschnitt ist noch nicht abgeschlossen, und die Schleife im Stadtzentrum muss noch von der Gemeinde genehmigt werden.

8. Einige Termine und Veranstaltungen rund ums Fahrrad...

Der Tag der offenen Tür des C.F.A. Camille-Weiss findet am Samstag, den 14. März 2026 statt. Dort kann man sich insbesondere über die neu geschaffene Abteilung „Conseiller Technique Cycle“ (Technischer Berater für den Radsport) informieren.

Das Sportfilmfestival findet vom 25. März bis zum 1. April 2026 im Kinépolis in Amnéville statt, wo unter anderem der Dokumentarfilm „*Le Maestro à vélo*“ (Der Maestro auf dem Fahrrad) gezeigt wird.

https://www.moselle.fr/jcms/pl_49552/fr/dylan-corlay-quand-le-velo-donne-le-tempo

Am 22. Juni 2026 werden auf Initiative von Jérôme Demeraux einige begeisterte Radfahrer aus Forbach einen Teil der Etappe der Tour de France 1926 zurücklegen, die Mulhouse mit Metz verband (334 km), um an den hundertsten Jahrestag der letzten Durchfahrt des Rennens durch unsere Stadt zu erinnern. Sie starten in Wissembourg und erreichen Forbach über Niederbronn, Baerenthal, Enchenberg, Rohrbach-lès-Bitche, Sarreguemines, Lixing-lès-Rouhling und Behren-lès-Forbach. Sie werden über die Rue Sainte-Croix ankommen (damals benutzten die Fahrer die Rue Nationale in umgekehrter Richtung wie heute).

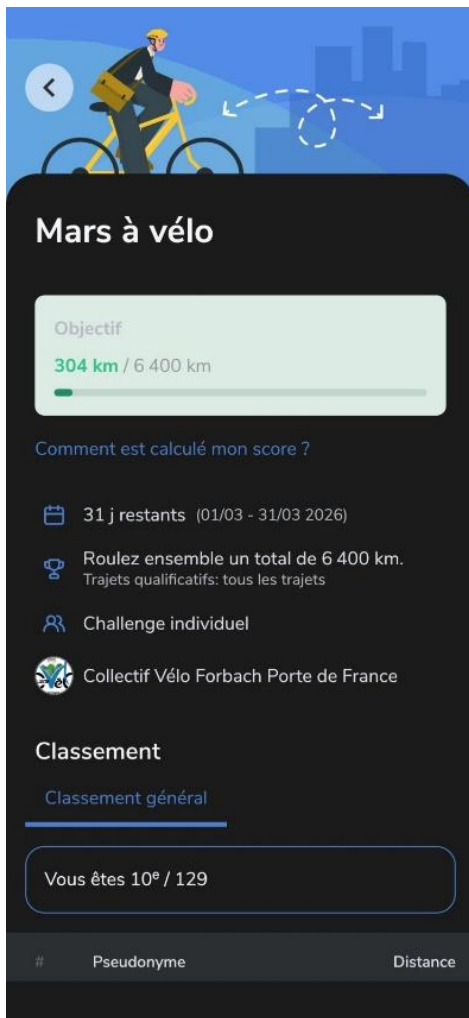
<https://c.republicain-lorrain.fr/insolite/2026/02/20/le-dernier-passage-du-tour-de-france-a-forbach-date-de-100-ans-jerome-demeraux-va-refaire-une-partie-de-l-etape-du-22-juin-1926>

Die Tour de France wird am Samstag, den 18. Juli 2026, mit der Etappe Mulhouse Le Markstein durch die Region Grand Est führen.

9. Nächstes Treffen des Collectif Vélo Forbach Porte de France, offen für alle

Treffen Sie uns **am Freitag, den 6. März, zwischen 18:00 und 18:30 Uhr** vor dem Rathaus von Forbach zu einem Austausch, gefolgt von einer kleinen improvisierten Radtour durch die Straßen der Stadt.

10. Monatliche Geovelo-Herausforderung



Wie an jedem ersten Tag des Monats wurde der Zähler auf Null zurückgesetzt: Das neue Ziel besteht darin, **im März** gemeinsam **6.400 km** mit dem Fahrrad zurückzulegen. Zögern Sie nicht, sich den Teilnehmern dieser gemeinschaftlichen und unterhaltsamen Herausforderung anzuschließen, die im Februar 6.024 km von den angestrebten 5.350 km zurückgelegt haben. Warum fügen Sie nicht Ihre eigenen Fahrradkilometer zu den bisher für die aktuelle Herausforderung zurückgelegten 304 km hinzu?

Collectif Vélo Forbach Porte de France.

www.velo-forbach.fr

Um uns zu schreiben : collectif@velo-forbach.fr

Um keine E-Mails mehr vom Collectif Vélo Forbach Porte de France zu erhalten: Schicken Sie "Stop" an collectif@velo-forbach.fr