

A large, light orange stylized graphic of a bicycle with a basket is positioned on the left side of the page. The background is a solid orange color with horizontal lines of varying lengths and colors (white, light orange, dark orange) scattered across it.

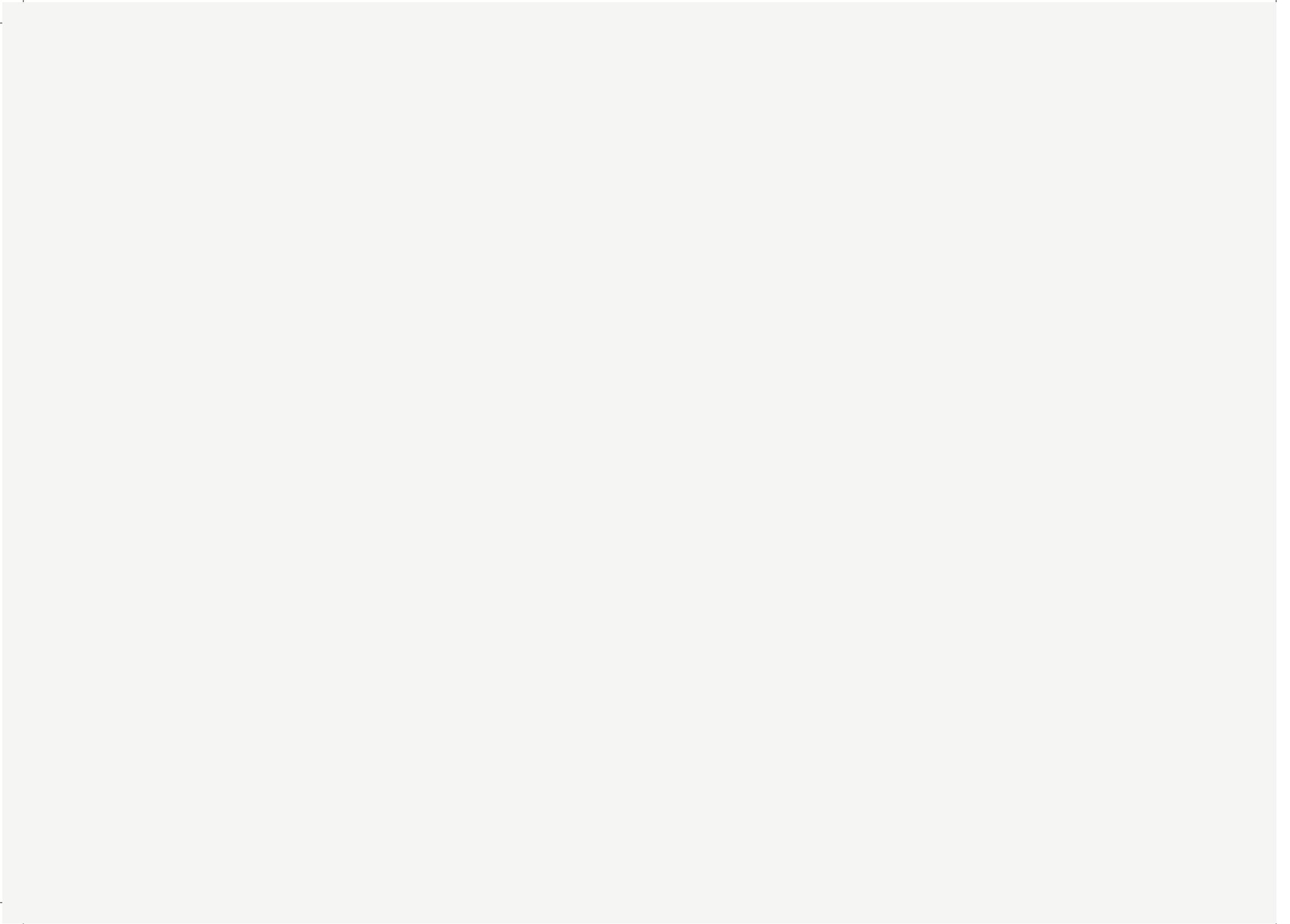
Rapport du débat

Ville à Vélo

15 septembre > 11 octobre



ville-a-velo.org



Sommaire

Introduction.....	4
Méthodologie de la concertation « Ville à Vélo ».....	6
Les résultats de la concertation.....	18
Propositions pour le renforcement de la pratique du vélo sur le territoire.....	30
Synthèse du débat.....	48
Annexes.....	52

Introduction



Introduction

La crise sanitaire et la sortie du confinement ont accéléré le développement de la pratique du vélo et des autres mobilités actives sur les territoires national et communautaire. D'ores et déjà dotée d'un Plan Vélo local s'étalant de 2019 à 2025, la Communauté urbaine de Dunkerque (CUD) met en œuvre des actions pour accompagner les habitant·e·s du territoire dans le choix de ce mode de transport.

À la demande du Président de la CUD, la Maison de l'Environnement de Dunkerque (MDE) s'est vue confier en mai 2020 **l'organisation d'un débat vélo, baptisé « Ville à Vélo »**.

Cette première concertation publique 100% dédiée au vélo sur le territoire communautaire a pour but de renforcer la pratique de ce mode de transport et ainsi doubler le nombre de cyclistes réguliers d'ici 2025 (passer de 3 % à 6 %). Cette concertation doit permettre aux élu·e·s communautaires de prioriser les actions et services à développer, créer ou à adapter dans le cadre du Plan Vélo local 2019-2025.

Pour ce faire, la Maison de l'Environnement a disposé d'un délai de 5 mois, s'étalant de juin à octobre, pour penser cette concertation, la mettre en œuvre et rédiger ce présent rapport afin qu'il puisse être analysé par la CUD en vue des premières actions à porter dès 2021.

Méthodologie de la concertation



Méthodologie de la concertation « Ville à Vélo »

Pour répondre à l'objectif premier du débat, **renforcer la pratique du vélo sur le territoire**, nous nous sommes intéressé·e·s à deux sujets en découlant :

- comprendre les besoins et attentes des habitant·e·s en termes d'aménagements, de circulation et de stationnement ;
- connaître les types d'usages et le rapport à l'objet (propriété, location, libre-service).

Pour cela, nous avons travaillé selon 4 axes :

- Porter à connaissance
- Focus Groupes
- Consultation
- Développement de la culture vélo

Les 4 axes ont été travaillés de fin août à mi-octobre. Cette durée a été déterminée avec le comité technique afin de permettre aux élus de disposer du rapport en fin d'année en vue de définir les orientations du Plan Vélo de la CUD début 2021.

Porter à connaissance

Objectif : permettre des contributions « éclairées » lors de la concertation, après présentation des enjeux

Focus Groupes

Objectif : faire émerger les freins et affiner les sujets



Développement de la culture vélo

Objectif : insuffler une ambiance vélo sur le territoire

Concertation

Objectif : renforcer la pratique du vélo sur l'ensemble du Dunkerquois et accompagner le développement des mobilités douces et actives

Méthodologie de la concertation « Ville à Vélo »

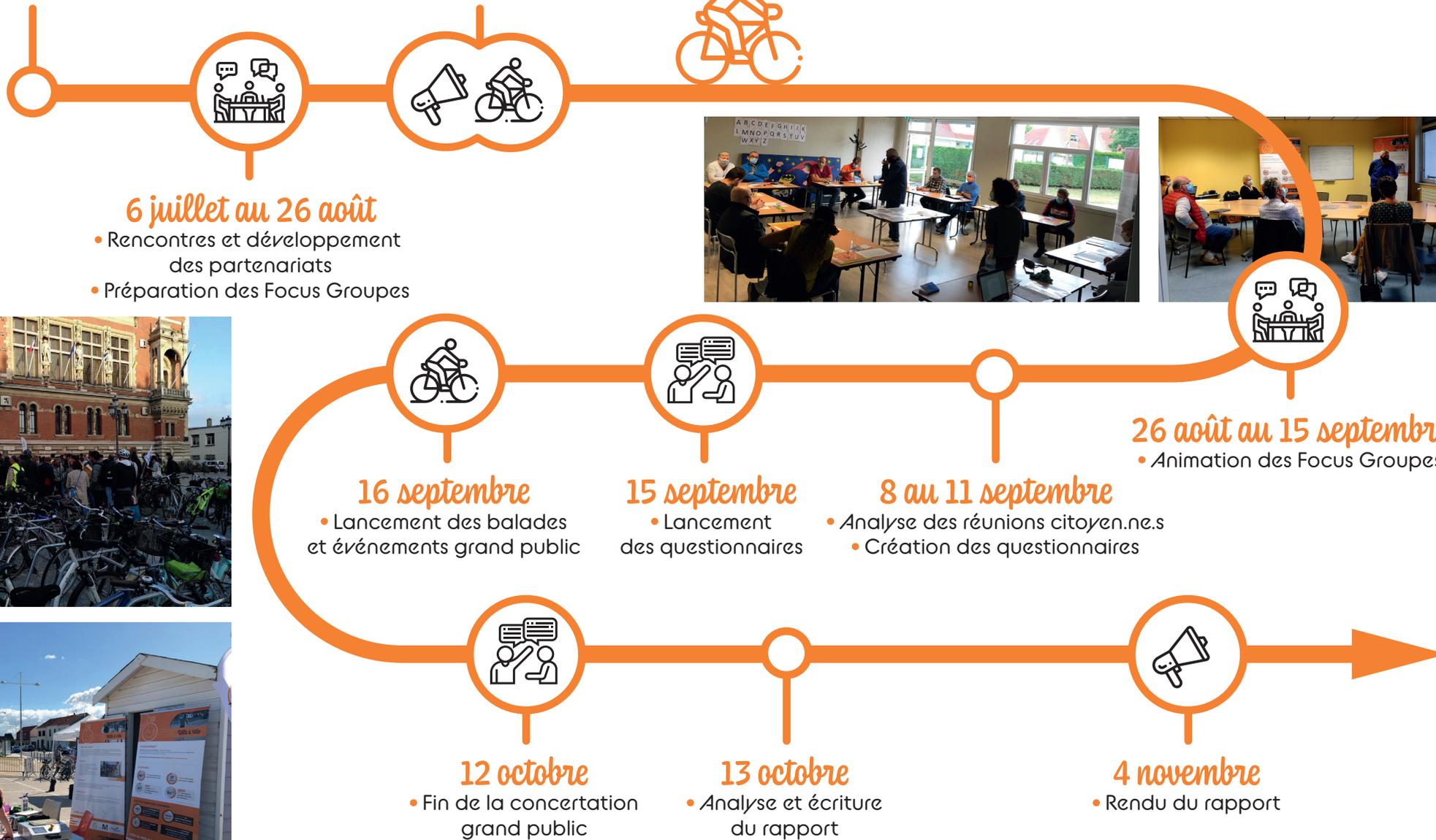
23 août
Un tour avant le tour

- Lancement de la plateforme numérique
- Lancement grand public de la démarche

Quelques semaines avant le début de la démarche, « Un tour avant le tour » a été l'occasion d'annoncer au grand public le lancement de la démarche Ville à Vélo et d'expliquer les enjeux de la concertation.



22 juin
Réception
de la lettre de cadrage



a. La mise en place du débat : de début juillet à début septembre

Gouvernance et pilotage du projet

La Maison de l'Environnement a été accompagnée d'autres acteurs pour la réalisation de ce débat :

- **Un comité de pilotage (CoPil)** - constitué d'élu-e-s communautaires, de technicien-ne-s de la CUD, de l'agence de communication Happy Day et de la MDE - a permis de cadrer le débat et a validé les questionnaires.
- **Un comité technique (CoTech)** - constitué de technicien-ne-s de la CUD, de l'agence de communication Happy Day et de la MDE - a fait des suggestions, harmonisé et validé la méthodologie pour le débat.



Cibler tou-te-s les habitant-e-s du Dunkerquois : de l'aficionado de la bicyclette au non-cycliste

Afin d'impliquer au mieux tou-te-s les habitant-e-s du Dunkerquois, la Maison de l'Environnement s'est appuyée sur de nombreux partenaires proches des citoyen-ne-s, tels que les maisons de quartier et Mairies. Les mois de juillet et août ont été consacrés au développement de ces partenariats

dans le but, d'une part, de leur expliquer la démarche, et d'autre part, de les impliquer sur la communication, la mise à disposition des questionnaires au public et la mise en place d'actions au sein de leur structure. Ce travail de co-construction a permis à nos partenaires de s'approprier le débat et la question du vélo : encore aujourd'hui, la demande en événements et balades vélo est importante, tant du côté de l'équipe salariée des structures que du côté de leurs usager-ère-s.

Zoom sur...

Les rencontres avec les vélocistes et associations vélo

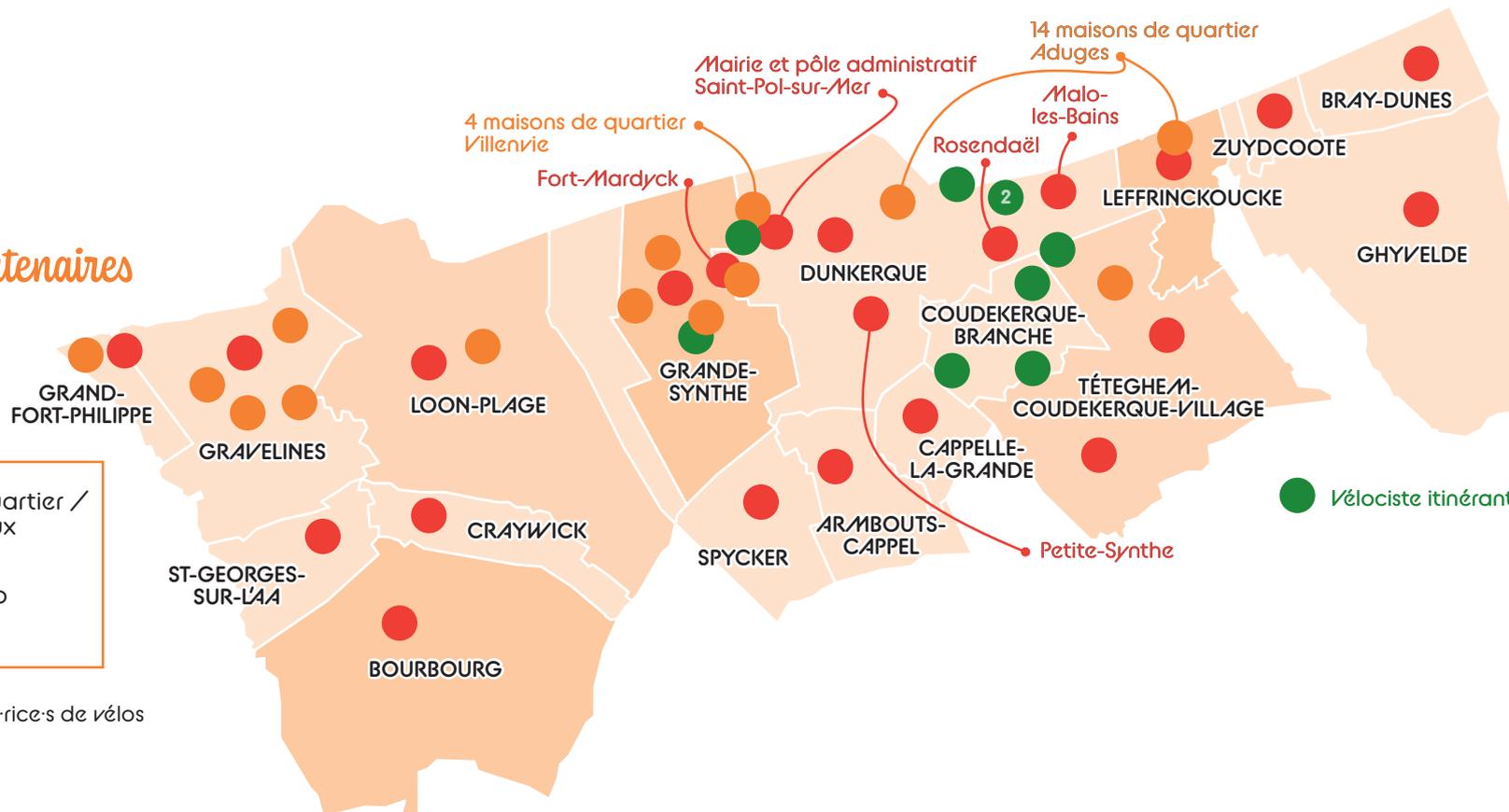
Inclure les vélocistes, associations et collectifs cyclistes du territoire dans la démarche a été un point important pour la Maison de l'Environnement de Dunkerque. Une dizaine d'acteurs a ainsi participé à deux rencontres spécifiques. Elles nous ont permis à la fois de porter un regard éclairé sur la question du vélo et des freins à son utilisation, mais également d'aborder les solutions au renforcement de sa pratique et à l'implication de ces acteurs.



63 partenaires

- 30 maisons de quartier / centres sociaux
- 8 vélocistes* / 2 associations vélo
- 22 collectivités

* vendeur-se-s et réparateur-ric-e-s de vélos



b. Les focus groupes et la création des questionnaires

Suite aux échanges avec le CoTech, la MDE, accompagnée de Happy Day, a développé des « Focus Groupes » sur le territoire en amont de la concertation grand public, avec pour objectifs de faire émerger les freins à l'utilisation du vélo, d'affiner les sujets pour la suite de la concertation et pour l'écriture des questionnaires.

10 Focus Groupes, dont 8 dédiés aux citoyen-ne-s et 2 aux professionnel-le-s, ont ainsi été proposés entre le 26 août et le 15 septembre 2020.

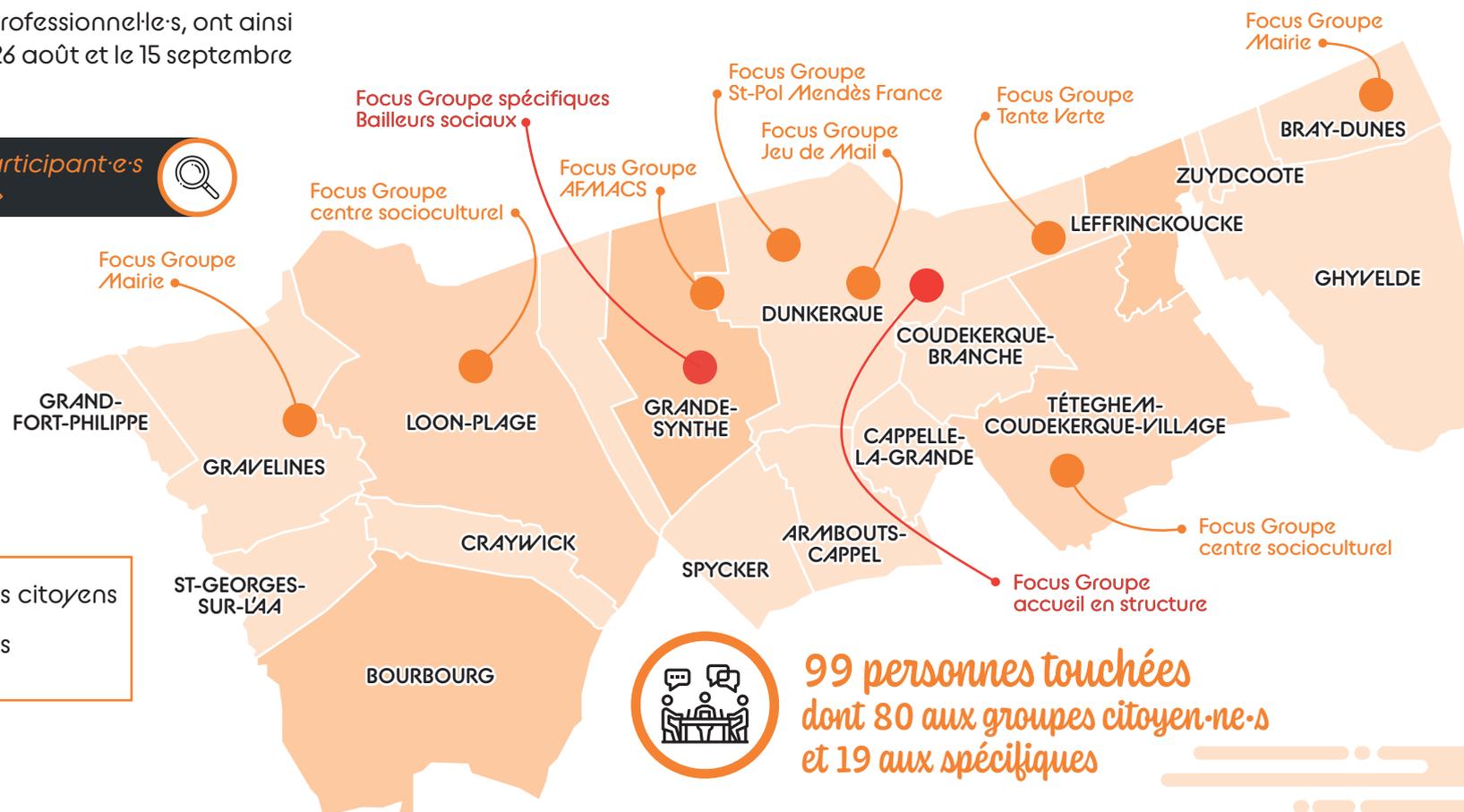
Les citoyen-ne-s et le renforcement du vélo sur le territoire : de l'existant aux propositions de développement.

Afin de s'adapter au contexte sanitaire, les Focus Groupes ont rassemblé entre 5 à 15 participant-e-s. Ils-elles ont été mobilisé-e-s de façon préciblée pour garantir une juste représentation de l'ensemble des usager-ère-s du vélo.

Les Focus Groupes se sont déroulés en 3 parties, avec des animations « brise-glace » :

- Mon rapport au vélo
- Le vélo dans ma commune
- Le renforcement de la pratique du vélo sur le territoire : baguette magique et priorisation des solutions

Cf. Annexe « Les participant-e-s aux Focus Groupes »



De ces Focus Groupes se sont dégagées plusieurs thématiques qui nous ont permis de construire le questionnaire à destination des citoyen-ne-s. Ces thématiques sont repris dans l'analyse de ce présent rapport :

- Développer des aménagements cyclables.
- Multiplier les services favorables à la pratique du vélo.
- Aménager des stationnements sur l'ensemble de la Communauté urbaine de Dunkerque.
- Renforcer la signalétique et la communication autour des itinéraires existants.
- Insuffler une culture vélo sur le territoire.

Zoom sur...

Les freins à l'utilisation du vélo illustrés par Marion Damman

Suite aux groupes d'échange, l'illustratrice Marion Damman a réalisé une retranscription graphique des principaux freins à l'utilisation du vélo pour les Dunkerquois-es. Ces illustrations nous ont permis d'aller au-devant du public, de l'interpeller et de susciter l'échange sur les leviers à la pratique du vélo. Au total, dix dessins ont été utilisés lors des événements et sur la plateforme « Ville à Vélo ». (Cf. partie « Les résultats de la concertation »)



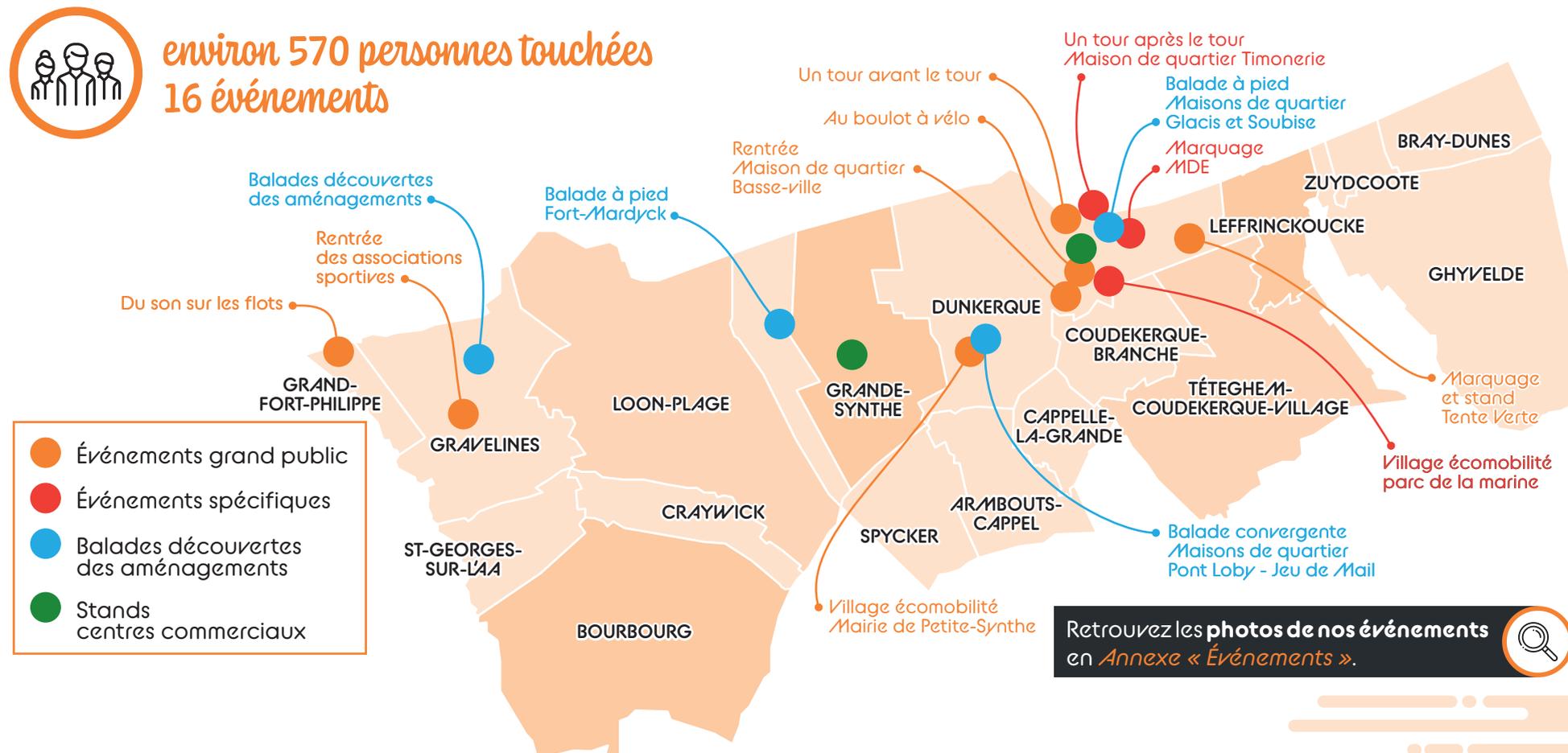
C. Le temps du débat : la diffusion des questionnaires

Les événements et balades

La concertation a été marquée par un nombre important d'événements, malgré l'annulation fin septembre de 6 d'entre eux liée à la crise sanitaire actuelle.

Ils ont eu lieu tant en amont, pour porter à connaissance la démarche et la politique vélo de la CUD, que pendant le débat pour échanger, découvrir les aménagements du territoire et favoriser les contributions de tou-te-s les citoyen-ne-s.

L'importante mobilisation des partenaires nous a permis de nous intégrer aux événements programmés, de créer des temps forts spécifiques et de développer des balades sur l'ensemble du territoire.



La diffusion des questionnaires

Les questionnaires à destination des citoyen-ne-s ont été développés en collaboration avec le CoPil du O8 au 11 septembre 2020 et font suite aux échanges réalisés lors des Focus Groupes (Cf. *Annexe « Questionnaire »*).

Afin de toucher l'ensemble de la population, la Maison de l'Environnement a souhaité proposer deux formats :

- En version numérique : il était possible de contribuer en se rendant sur la plateforme dédiée au débat, par le biais du questionnaire, mais également par un espace d'expression libre.
- En version papier : ils ont été déposés chez l'ensemble des partenaires le 15 septembre et récupérés les 12 et 13 octobre. Ils ont également été diffusés lors des différents stands tenus pendant la durée du débat.

Zoom sur...

Balade à vélo avec les maisons de quartier Jeu de Mail et Pont Loby (16 septembre)

Pour la deuxième année consécutive, la mairie de Petite-Synthe organisait un village mobilité devant l'église Saint-Nicolas. L'occasion pour la Maison de l'Environnement de mobiliser les maisons de quartier pour une balade vélo alliant découverte des aménagements et visite du Fort de Petite-Synthe autour de la thématique de la biodiversité. Fortement attendue, la balade a été un succès, tant pour les habitué-e-s de la bicyclette que pour les débutant-e-s. A leur retour, les participant-e-s ont demandé aux directeur-ric-e-s des maisons de quartier que des balades similaires soient organisées à l'avenir.

La communication active de la presse, des sites internet et réseaux sociaux de l'ensemble des partenaires a contribué à la réussite du projet. Le rôle qu'ont joué les réseaux sociaux dans l'engouement est à noter : le nombre de partages des différentes publications liées au

débat vélo ne peut être quantifié exactement mais selon nos estimations, ce sont plus de 100 personnes et structures qui ont relayé nos communications Ville à Vélo au fil des mois (Cf. *Annexe « On parle de nous »*).

Zoom sur...

Le village écomobilité de la CUD (19 septembre)

La Maison de l'Environnement a mobilisé ses partenaires pour la partie vélo de cet événement. Ayant été en contact avec l'ensemble des vélocistes du territoire à partir de juillet, il·elle·s ont répondu présent·e·s dès que nous leur avons proposé de participer.

Au-delà des vélocistes, ce sont également les citoyen·ne·s qui se sont mobilisé·e·s autour de nos stands Ville à Vélo (beaucoup étaient d'ailleurs venu·e·s spécialement pour contribuer) et pour la balade liant patrimoine et vélo proposée par Duck Slip Kustom. De nouvelles preuves que le vélo mobilise et que les acteurs spécialisés sont prêts à répondre à la demande.



Zoom sur...

La plateforme « ville-a-velo.org »

Réalisée par l'agence de communication Happy Day, la plateforme « Ville à Vélo » est un lieu privilégié pour améliorer la communication et la connaissance de l'existant par les Dunkerquois·es (aides,

signalétique, itinéraires, etc.). Elle rassemble en effet toutes les informations pratiques recherchées par les usager·ère·s.

d. Les questionnaires spécifiques

Il a paru essentiel pour la MDE de compléter le questionnaire citoyen-ne par deux questionnaires plus spécifiques dans le but de permettre à chacun-e de s'approprier la question du vélo et ses problématiques.

Les professionnel-le-s et l'accueil du cycliste

Au-delà du grand public, associer les professionnel-le-s est important, notamment sur la thématique de l'accueil du cycliste dans les structures. Lors des premiers temps d'échange avec les citoyen-ne-s, nous avons relevé certaines problématiques étant du ressort d'acteurs privés et publics tels que les commerces, les sites administratifs, les structures de loisirs etc.

Deux temps d'échange (Focus Groupes) spécifiques ont été organisés, réunissant une vingtaine d'acteurs (*Cf Annexe « Participant-e-s aux Focus Groupes »*), l'un spécifique à « l'accueil du cycliste » et l'autre en lien avec les bailleurs sociaux. Tous deux ont abouti à la création d'un questionnaire destiné aux employeur-se-s du territoire.

Le déroulé proposé aux participant-e-s était le suivant :

- Ma structure et le vélo : présentation et échange sur les actions ;
- Pour renforcer la pratique du vélo sur ma structure : la baguette magique et priorisation des solutions.

Concernant le groupe autour de l'accueil du cycliste, des interventions ponctuelles de l'Association de Droit au Vélo (ADAV) ont permis d'éclairer les participant-e-s sur les aides, la réglementation et les solutions possibles.

Vous retrouverez les résultats dans l'*Annexe « Réponses au questionnaire Accueil du cycliste. »*.

Les étudiant-e-s de l'Université du Littoral Côte d'Opale

Enfin, la MDE a associé un troisième public à cette concertation : celui des étudiant-e-s de l'Université du Littoral Côte d'Opale (ULCO). Cette démarche a pour but de permettre aux étudiant-e-s et au personnel de l'université de s'approprier le sujet et de mettre à jour le Plan de Déplacement Universitaire dans une structure où les enjeux de mobilité et de stationnement sont centraux. Dans le cadre de leurs projets tutorés, les Masters 1 et 2 « Économie et Gestion de l'Environnement et du Développement Durable » (EGEDD) de l'ULCO réalisent une concertation vélo pour l'université (lancement début novembre) et un événement ayant pour objet le développement de la culture vélo, encore une fois au sein de l'université (en décembre).

Leur projet tutoré se terminant en janvier 2021, les résultats seront communiqués au cours du 1^{er} trimestre 2021.





Balade marchande à Fort-Mardyck,
le 5 octobre 2020

Résultats de la concertation



Les résultats de la concertation

La concertation a eu lieu du 15 septembre au 12 octobre avec une participation active de la part des citoyen·ne·s. Nous avons recueilli 1581 questionnaires (2/3 en format électronique, 1/3 en format papier) et plus de 80 contributions « expression libre » provenant de la plateforme, des réseaux sociaux et de mails. De nombreux témoignages nous ont également été apportés sur les divers événements.

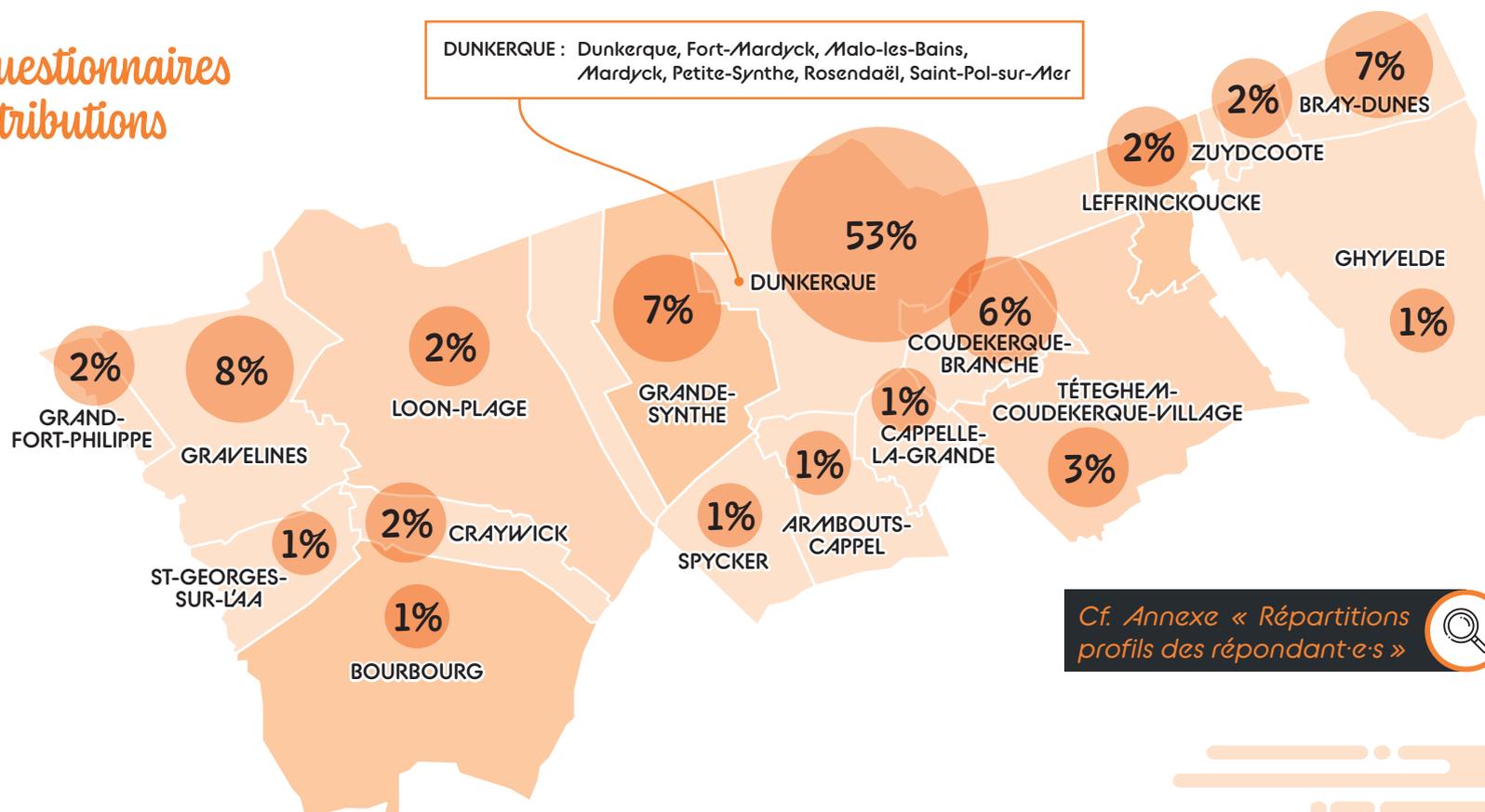
L'analyse des résultats prend en compte l'ensemble de ces éléments : des données qualitatives récoltées lors des Focus Groupes, événements, balades, expressions libres, etc. ; aux données quantitatives des questionnaires.

Ainsi, cette consultation, sans être un sondage avec un échantillon défini, permet de définir des tendances grâce au nombre et à la diversité

des répondant·e·s qui représentent des publics variés, que ce soit en termes d'âge ou d'activité. Concernant la répartition géographique des réponses, toutes les communes de la CUD sont représentées. L'analyse des résultats révèle que parmi les répondant·e·s, 54 % utilisent la voiture comme mode de déplacement principal, 18,5 % le vélo, 13 % se déplacent principalement à pied et 11 % en bus.



1581 questionnaires
80 contributions



a. La reconnaissance des avancées

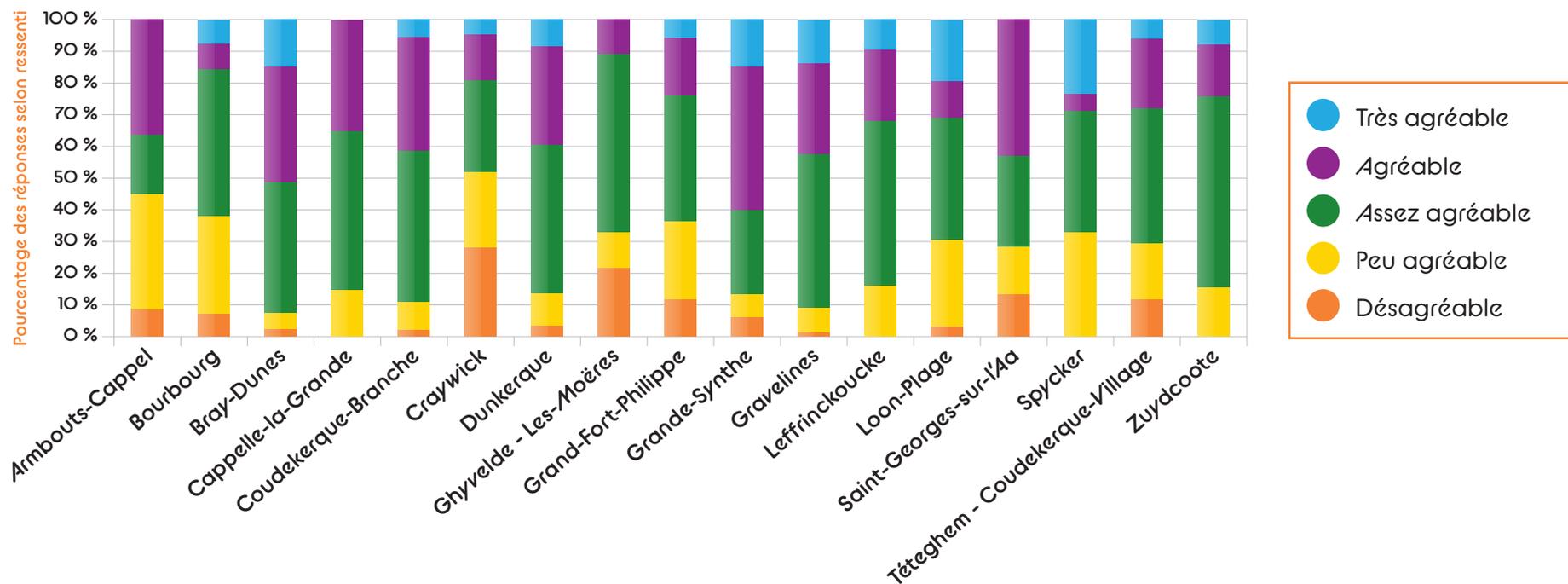
D'une manière générale, l'ensemble des participant·e·s constate une belle évolution en ce qui concerne la place du vélo sur le territoire tant en aménagements qu'en services. L'un des exemples les plus cités est la mise en place de voies vertes et de pistes cyclables sur l'ensemble de l'agglomération.

84 % des cyclistes trouvent les déplacements à vélo sur leur commune assez agréables à très agréables. Les communes où le ressenti est le plus agréable sont notamment Bray-Dunes, Coudekerque-Branche et Gravelines. A contrario, 16 % des cyclistes trouvent les pistes peu agréables à désagréables. Ils-elles

habitent principalement sur les communes de Craywick, Ghyvelde, Tétéghem, Armbouts-Cappel et Grand-Fort-Philippe ; ainsi que sur certains quartiers de Dunkerque.

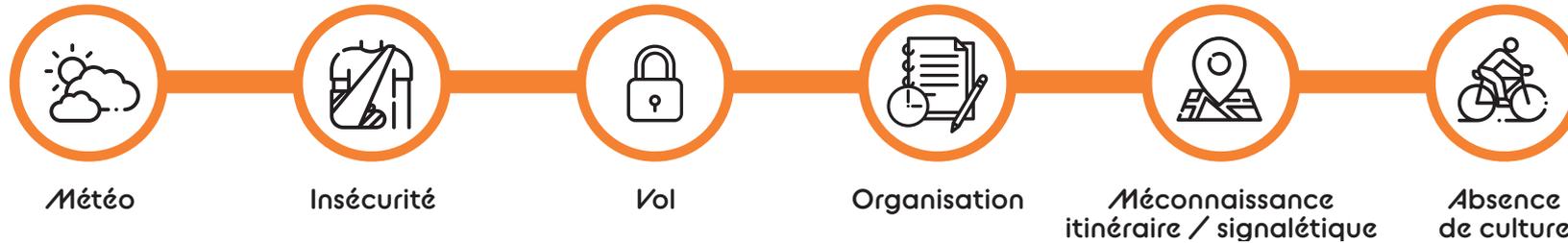


Répartition du ressenti sur les déplacements en vélo dans sa commune



b. Les freins et leviers pour renforcer l'utilisation du vélo dans l'agglomération

Lors des Focus Groupes, 6 freins principaux ont été mis en avant.

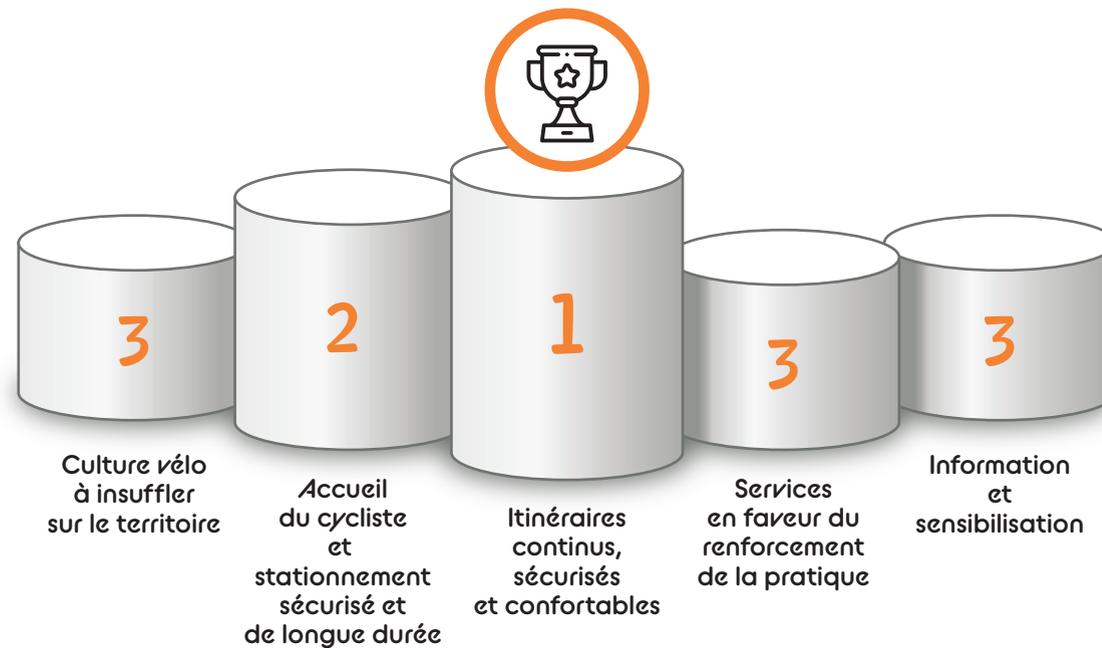


À ces freins, les citoyen·ne·s associent des grands axes qu'ils-elles priorisent comme ci-contre.

Que ce soit pendant les Focus Groupes, les échanges pendant les événements ou les questionnaires, le renforcement des aménagements cyclables ressort comme prioritaire, suivi ensuite du développement d'équipements.

L'ensemble des autres demandes récolte un nombre de « voix » sensiblement équivalent.

Il s'agit donc de mener des actions à tous les niveaux pour créer un véritable projet vélo.





Itinéraires continus, sécurisés et confortables

« J'adore le projet mais il faut sécuriser les cyclistes. »

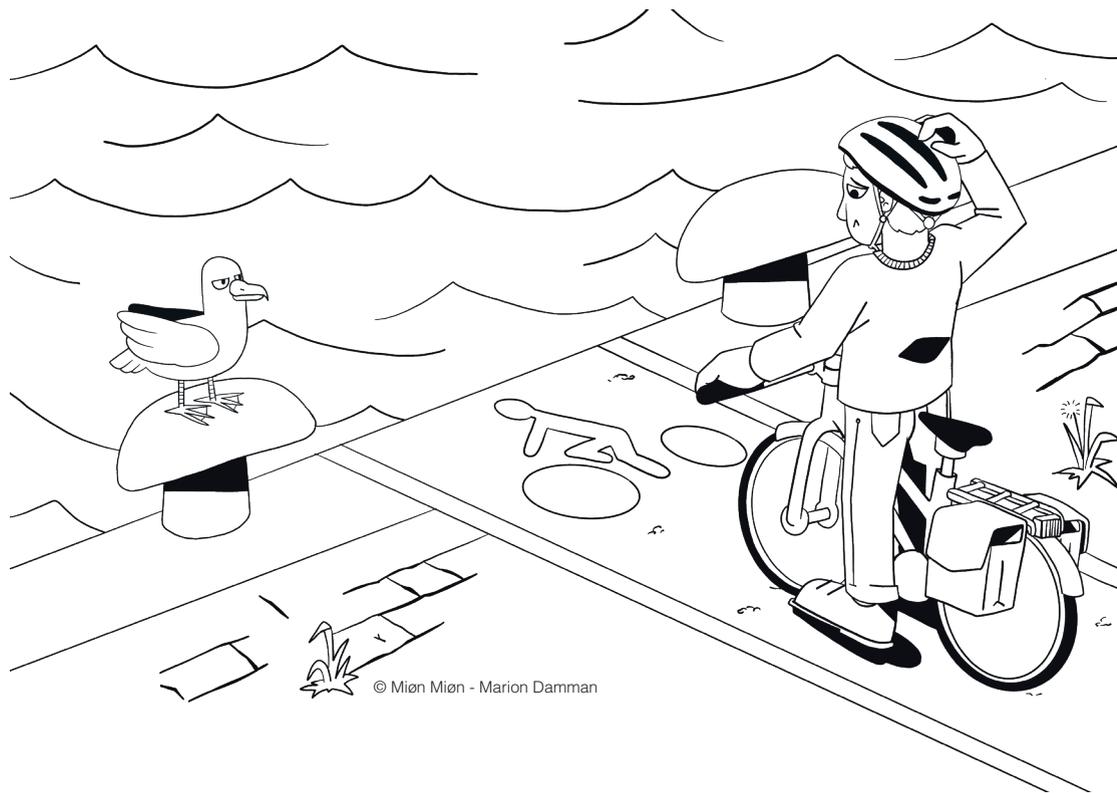
(Commentaire Facebook)

Parmi tous les besoins proposés, celui du développement des aménagements cyclables arrive en tête. Cela peut se traduire par la création de nouvelles pistes, d'un marquage plus visuel des bandes cyclables ou d'un besoin en matière de continuité cyclable sur l'ensemble du territoire. Cette demande représente 62 % des cyclistes et 32 % des non-cyclistes, qui souhaitent par ces aménagements se sentir plus en sécurité.

Les aménagements en fonction du type de voie

40 % des cyclistes ne se sentent pas du tout à l'aise pour rejoindre les autres communes, notamment sur les liaisons Loon-Plage - Gravelines/Dunkerque et Tétéghem/Dunkerque. Lors des échanges, l'accès difficile aux villes rurales (Spycker, Bourbourg, Craywick, etc.) a également été cité.

92 % des répondant·e·s déclarent apprécier les voies vertes. Rassurantes car séparées de la circulation, elles présentent néanmoins des contraintes liées à la cohabitation entre les différent·e·s usager·ère·s

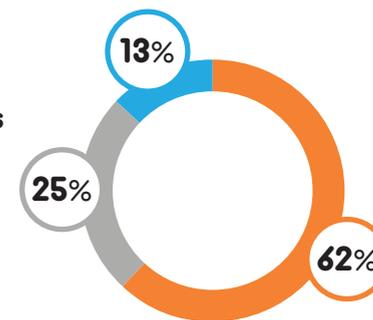


© Mien Mien - Marion Damman

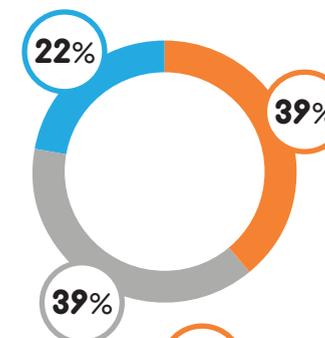


Ressentis...

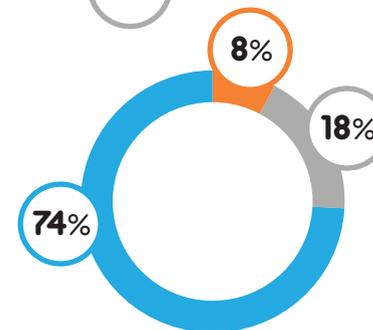
... sur les grands axes



... pour rejoindre les communes voisines



... sur les voies vertes



- Pas du tout ou peu à l'aise
- À l'aise
- Très à l'aise à tout à fait à l'aise

Zoom sur...

Les aménagements spécifiques - double-sens cyclables

Les habitant·e·s sont mitigé·e·s sur leur utilisation. Apprécies pour le gain de temps, ils sont également vus comme dangereux. Les automobilistes n'étant pas encore habitué·e·s à voir arriver un vélo dans une rue à sens unique, une grande vigilance de la part de tous les usagers est donc indispensable.

« C'est également le cas sur de nombreux ronds-points, au niveau desquels les vélos sont renvoyés sur l'extérieur et doivent laisser la priorité à chaque voie... Il est dommage, sinon dangereux, de faire disparaître les aménagements aux intersections. »

(Espace d'expression libre)

Enfin, les ronds-points et leur insécurité ont été cités à de nombreuses reprises (Rond-point du Kraysbellaert, rond-point des parapluies, rond-point proche d'Arcelor/Mittal, rond-point de Leffrinckoucke à Malo Terminus, etc.).

Le confort des cyclistes : la chaussée et son entretien

« Entre nous, on appelle certaines communes « Verdun » tellement c'est chaotique. »

(Focus Groupe Tente Verte)

« Je ne comprends pas les cyclistes qui ne souhaitent pas de végétalisation autour de la voie verte ni la réponse de la commune qui est de détruire sur plusieurs mètres la biodiversité. Il faut changer la pratique : aborder de manière localisée avec du fauchage plus doux. »

(Focus Groupe Mairie de Bray-Dunes)

25 % des habitant·e·s souhaiteraient voir le confort des aménagements cyclables s'améliorer. Cela passe à la fois par le développement d'équipements (comme des poubelles) mais aussi par l'entretien de la chaussée et les abords des voies cyclables. C'est par exemple le cas sur certaines voies vertes où la végétalisation est appréciée mais peut gêner le croisement des usager·ère·s.



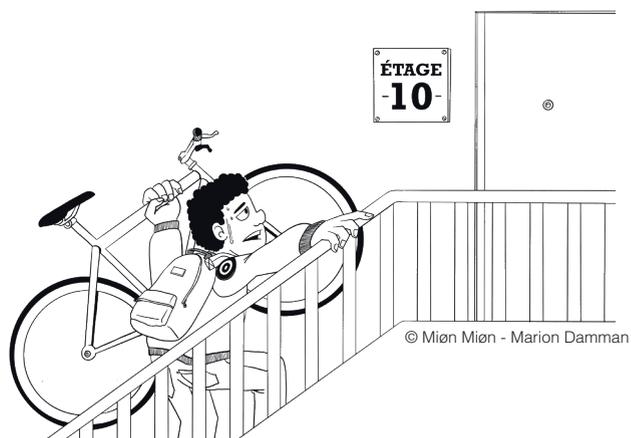
© Mion Mion - Marion Damman



Accueil du cycliste et stationnement sécurisé et de longue durée

Le stockage du vélo est une question qui est revenue fréquemment lors de la consultation. Que ce soit sur son lieu d'habitation, de travail ou pour aller faire des achats, il représente 28 % des demandes d'actions à développer pour les cyclistes et 13% pour les non-cyclistes.

Dans les lieux d'habitation



« J'avais un vélo il y a peu. J'habite au 1^{er} étage de mon immeuble et je rangeais mon vélo sur mon balcon. Je pars avant le lever du jour et rentre après le coucher du soleil : je ne sais pas quand c'est arrivé mais quelqu'un m'a volé mon vélo sur mon balcon alors que j'étais au travail. »
(Discussion lors de l'évènement du 19 septembre)

La difficulté de stocker son vélo sur certaines rues résidentielles de la CUD et à proximité des logements collectifs a régulièrement été soulevée lors des Focus Groupes et échanges. Les "parks à vélo" (notamment celui de la gare) étaient alors donnés en exemple pour faciliter le stockage de son vélo en toute sécurité.

Dans les lieux de travail

« À mon travail, on a aménagé des vestiaires pour que les cyclistes puissent se changer. On a développé des événements autour du vélo aussi, des courses « caritatives », on a incité les cyclistes aguerri·e·s à passer prendre des cyclistes débutant·e·s sur leur chemin. Depuis, le nombre de mes collègues venant à vélo a augmenté. »
(Focus Groupe Gravelines)

Le retour d'expérience de certaines structures ayant réalisé un Plan de Déplacement Entreprise/Administration nous a montré que valoriser ce mode de déplacement ressort rarement comme un axe prioritaire.

Malgré tout, trois idées se dégagent :

- Développer la mise en place de vestiaires et de lieux de stockage sécurisés au sein des établissements et à proximité.
- Valoriser certaines mesures telles que l'ancienne Indemnité Kilométrique Vélo pour



© Mion Mion - Marion Damman

être compétitif face à l'automobile (où une partie des frais est souvent prise en charge/défiscalisée).

- Mettre à disposition une flotte de vélos pour changer l'image de celui-ci au sein de la structure et augmenter la part modale. Le vélo pourrait être utilisé lors des déplacements professionnels ou lors de la pause méridienne.

« Nous sommes en attente des décrets qui permettent d'indemniser les déplacements à vélo. »

(Focus Groupe professionnelle-s, Maison de la Vie Associative)

À proximité des commerces

« Aujourd'hui, la sécurisation des vélos est une question posée chez tous les commerçant·e·s. On sent une évolution du nombre de client·e·s à vélo mais on ne sait pas vers qui se tourner pour augmenter le nombre d'arceaux. »

(Focus Groupe professionnel·le·s, Maison de la Vie Associative)

Durant les Focus Groupes, les citoyen·ne·s comme les professionnel·le·s nous ont fait remarquer le manque de stationnement à proximité des commerces.

Les habitant·e·s préfèrent avoir un stationnement visible pour réaliser leurs achats/démarches afin d'éviter le vol ; et les professionnel·le·s le préfèrent à un stationnement des vélos directement sur leur devanture.



Services en faveur d'un renforcement de la pratique

Aide à l'achat ou DK'Vélo ?

« Je suis privé de vélo depuis mai 2020 (suppression des Dk'Vélos en libre-service). L'allocation que je touche me permet d'avoir seulement une prime de 80 euros à l'achat

d'un vélo neuf, ce qui n'est pas assez pour mes revenus. »

(Espace d'expression libre)

« Le vélo en libre-service était, entre autres, intéressant pour mon handicap. Pas besoin de porter le vélo pour le rentrer/sortir de chez moi. »

(Espace d'expression libre)

« Je reviens sur l'aide à l'achat c'est très bien mais comment faire pour moi qui vis en dessous du seuil de pauvreté, pour avancer une certaine somme... »

(Espace d'expression libre)

Le DK'Vélo, mis en suspens avec le début du confinement, a fait l'objet de nombreuses discussions spontanées au fil des mois. Il représente un coût pour la collectivité mais il permet à une partie des habitant·e·s et personnes extérieures au Dunkerquois de se déplacer à vélo (10 % des témoignages dans les espaces de libre-expression en parlent). Plus que l'objet « DK'Vélo » c'est sa capacité à lever les freins liés au stockage du vélo qui est mise en avant. Il renvoie également l'image d'un territoire qui agit en faveur de la pratique du vélo.

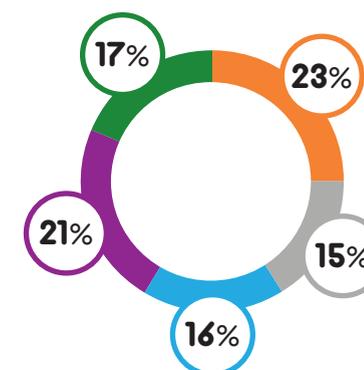
De l'autre côté, l'aide à l'achat est également très appréciée - en témoigne le nombre de demandes reçues par le service Voirie Mobilité de la CUD. Cependant, le montant est parfois

perçu comme trop faible et le remboursement tardif peut mettre en difficulté les personnes touchant un faible revenu.

La demande pour ces deux services est donc importante, d'autant plus que l'analyse des questionnaires a révélé que lorsqu'il s'agissait de favoriser un des deux services entre « aide à l'achat » et « DK'Vélo », les répondant·e·s souhaitent voir ces deux services proposés en simultanés.



Des services à développer en simultanés



- Aide à l'achat
- Communication / événementiel
- École du vélo
- Dk'Vélo / vélos en libre service
- Autre

Un service d'aide à l'entretien et à la réparation

« Nous étions sorti·e·s avec mon compagnon pour faire une balade à vélo de Dunkerque à Bray-Dunes. Arrivé·e·s à Bray-Dunes, mon compagnon crève. Il a dû faire tout le retour avec une roue crevée : c'était fastidieux. »

(Focus Groupe Tente Verte)

Parmi les freins avancés lors des échanges, celui de la peur de la crevaison a souvent été cité. L'appréhension de ne pas connaître les premiers gestes pour réparer rapidement son vélo peut dissuader d'opter pour ce mode de transport sur certains trajets ruraux ou longs.

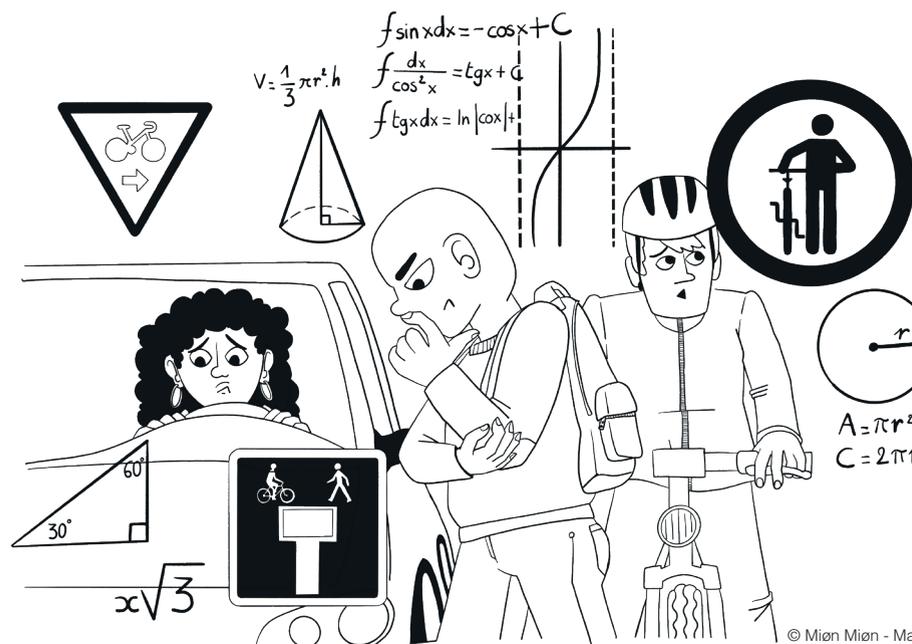
Pour pallier à cela, les habitant·e·s ont été nombreux·ses à demander la mise en place d'une « école du vélo », qui servirait à la fois à l'apprentissage, à la remise en selle, mais également à obtenir des conseils et à être accompagné·e·s sur la réparation des vélos (cyclistes (24 %) et non cyclistes (10 %)).



Information et sensibilisation

« On se fait encore klaxonner, si ce n'est insulter, lorsque l'on emprunte les double-sens cyclables alors que ça fait dix ans que ça existe. »

(Focus Groupe Tente Verte)



© Mien Mien - Marion Damman

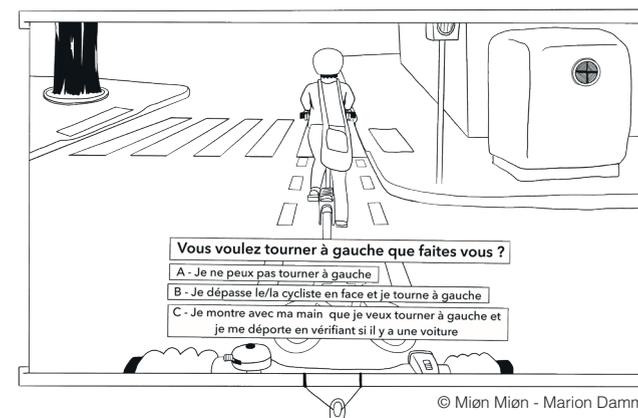
Une méconnaissance de la signalétique qui entraîne des difficultés de cohabitation et une mise en danger des usager·ère·s

« Apprendre le code de la route d'abord, prendre le vélo ensuite. »

(Commentaire Facebook)

La méconnaissance de la signalétique par l'ensemble des usager·ère·s entraîne régulièrement des conflits sur la route. C'est le cas notamment avec le double-sens cyclable, le cédez-le-passage cycliste ou encore avec le sas vélo. Méconnus de nombreux automobilistes, ils sont peu respectés alors même que ces aménagements sécurisent les cyclistes. L'incompréhension qu'ils engendrent provoque régulièrement la colère de l'ensemble des usager·ère·s.

La connaissance de la signalétique (de la part des automobilistes, cyclistes ou piétons) est ainsi régulièrement reliée à la sécurité et apparaît, pour les non-cyclistes, comme l'une des actions phare à développer (16 % des réponses) pour renforcer la pratique sur le territoire.



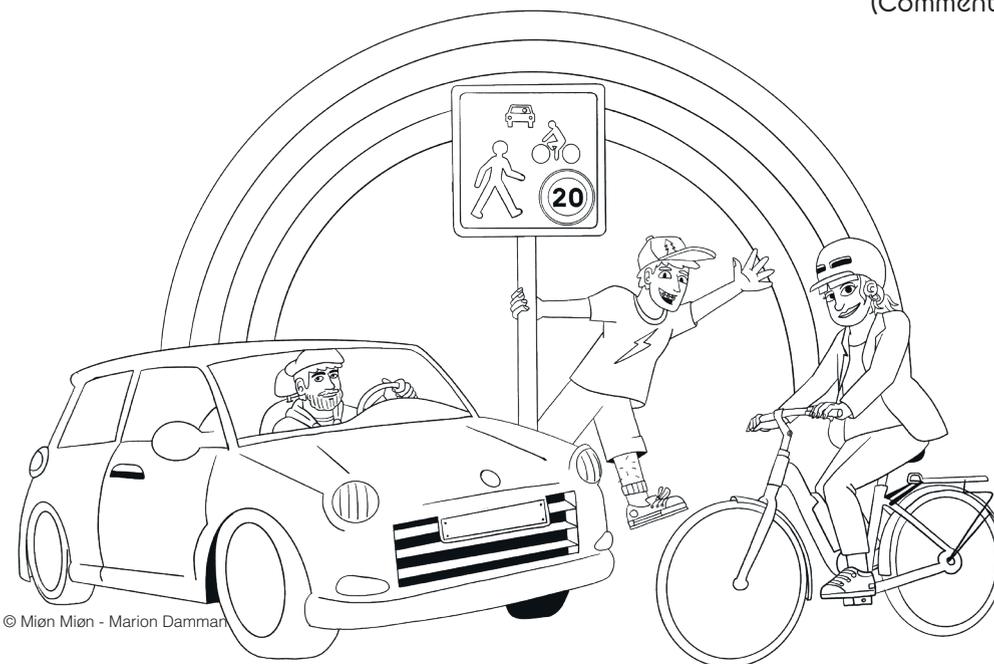
© Mien Mien - Marion Damman

**L'indication des itinéraires cyclables
encore trop peu présente :
insécurité et découragement**

*« À l'approche de nos 70 ans,
nous aimerions volontiers [pratiquer]
plus intensément la bicyclette. Il manque les
infrastructures pour pouvoir circuler
en toute sécurité. A moins que l'on connaisse
mal les itinéraires à emprunter
et que les dysfonctionnements se situent
alors au niveau de la communication
en direction des usagers ? »*
(Espace expression libre)

Si beaucoup admettent l'amélioration des aménagements, une grande part des habitant·e·s ne les connaissent pas ou ne se sentent pas informé·e·s des itinéraires pour se déplacer d'un point A à un point B. Ce manque de connaissance amène les cyclistes à emprunter les itinéraires sans aménagements dédiés alors même que des alternatives cyclables plus sécurisantes existent.

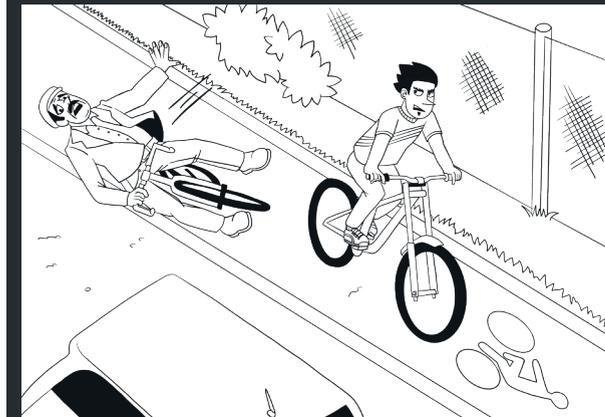
« Bifurquer de la piste cyclable à hauteur du parking du Pôle Marine/rue Jean Delvallez venant de la CUD par exemple pour remonter le Bd Alexandre III direction Place Jean-Bart est « un plaisir » à ne pas partager. (On ne sait plus si on est sur une piste, un trottoir, la chaussée et on se fait « engueuler » !) »
(Commentaire mail)



© Mïon Mïon - Marion Damman

Zoom sur...

**Les voies vertes,
des aménagements agréables
mais une difficile cohabitation
entre les différent·e·s
usager·ère·s**



© Mïon Mïon - Marion Damman

Les voies vertes sont unanimement appréciées des habitant·e·s : agréables, facilitant les trajets, sécurisantes, etc. Cependant, la cohabitation y semble compliquée entre les piétons, les cyclistes et les personnes utilisant les trottinettes électriques. On nous a régulièrement cité le manque de civisme et de connaissance quant à l'utilisation de ces voies (limitées à 20km/h) mais également quant aux bonnes pratiques à tenir (chiens en laisse, sonner à proximité des piétons, etc.).



Culture vélo à insuffler sur le territoire

« Un bike Park ça serait sympa. »

(Commentaire Facebook)

Parmi les cyclistes ayant voyagé à l'étranger, beaucoup remarquent l'absence de « culture vélo » sur le Dunkerquois.

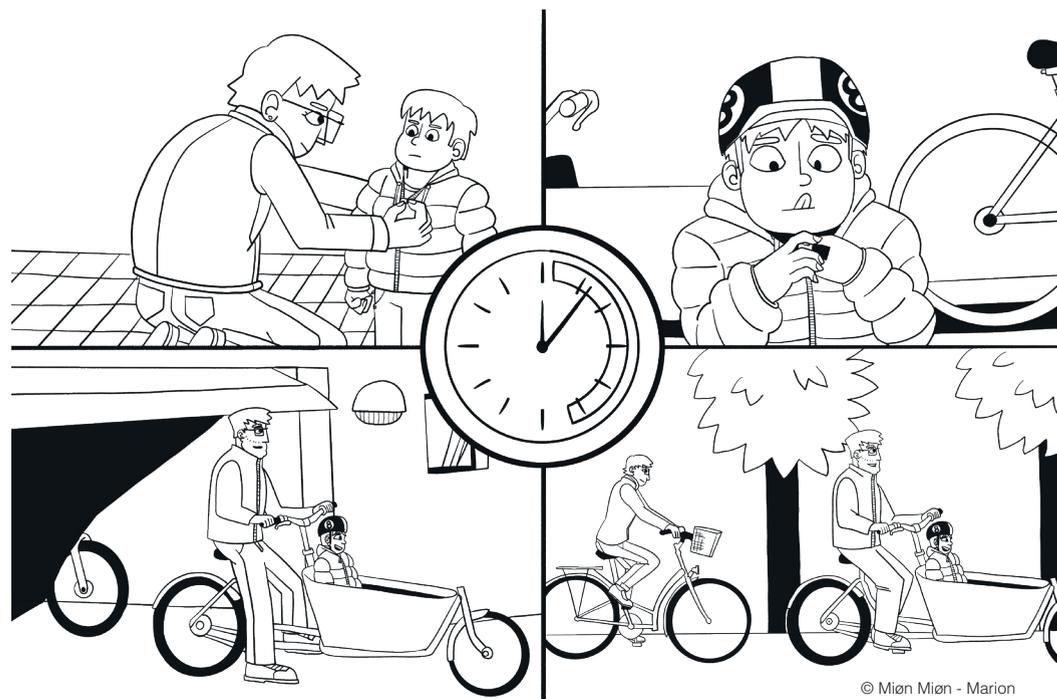
Un mode de déplacement qui nécessite de revoir son organisation familiale

« Le vélo demande plus d'organisation, notamment quand on a des enfants. Il y a besoin d'un endroit pour garer les vélos, encore plus maintenant qu'on ne peut plus rentrer le vélo dans l'école. »

(Focus Groupe Saint-Pol-sur-Mer)

Pour les cyclistes comme pour les non-cyclistes, le vélo semble difficilement compatible avec une vie de famille. Mais si 16 % jugent qu'ils n'utilisent pas ce mode de transport parce qu'il ne correspond pas à leur organisation, les échanges plus poussés révèlent souvent que c'est plutôt :

- par méconnaissance des différents types de vélo existants ;
- par peur pour ses enfants ;
- par habitude et manque de temps.



© Mjøn Mjøn - Marion Damman

L'apprentissage du vélo des plus jeunes jusqu'aux plus âgé·e·s

« Les élèves sont sensibilisé·e·s à la conduite grâce aux projets comme la semaine de la mobilité durable. Ce sont les parents qui ont peur en général. On se retrouve alors avec un 'drive des enfants' devant les écoles. »

(Focus Groupe professionnel·le·s Maison de la Vie Associative)

Ce manque de culture vélo peut se ressentir sur l'appropriation de la voie et la pratique en toute situation. C'est le cas lorsque les cyclistes se serrent sur la droite alors qu'une bande ou piste cyclable s'arrête. Dans cette situation, les associations vélo conseillent plutôt de s'approprier la route pour être bien visible

des autres usager·ère·s. Chaque public est alors concerné par l'apprentissage ou la remise à niveau.

Alors que le vélo s'apprenait dès le plus jeune âge, il existe aujourd'hui peu de rues propices à l'apprentissage du vélo en ville par les enfants. L'insécurité liée à la présence d'automobilistes est un frein pour de nombreux parents.

Pour les plus âgé·e·s, alors que la majorité sait rouler à vélo, le manque de pratique régulière engendre un sentiment d'insécurité sur la route. Pour ce public, le « déclic vélo » peut venir assez simplement : mieux connaître la signalétique et les itinéraires, (ré)apprendre à réparer son vélo et se remettre en selle. Cette solution a été choisie par 9 % des non-cyclistes et 23 % des cyclistes pour développer la pratique du vélo.

**Le mode de déplacement :
marqueur de classe sociale**

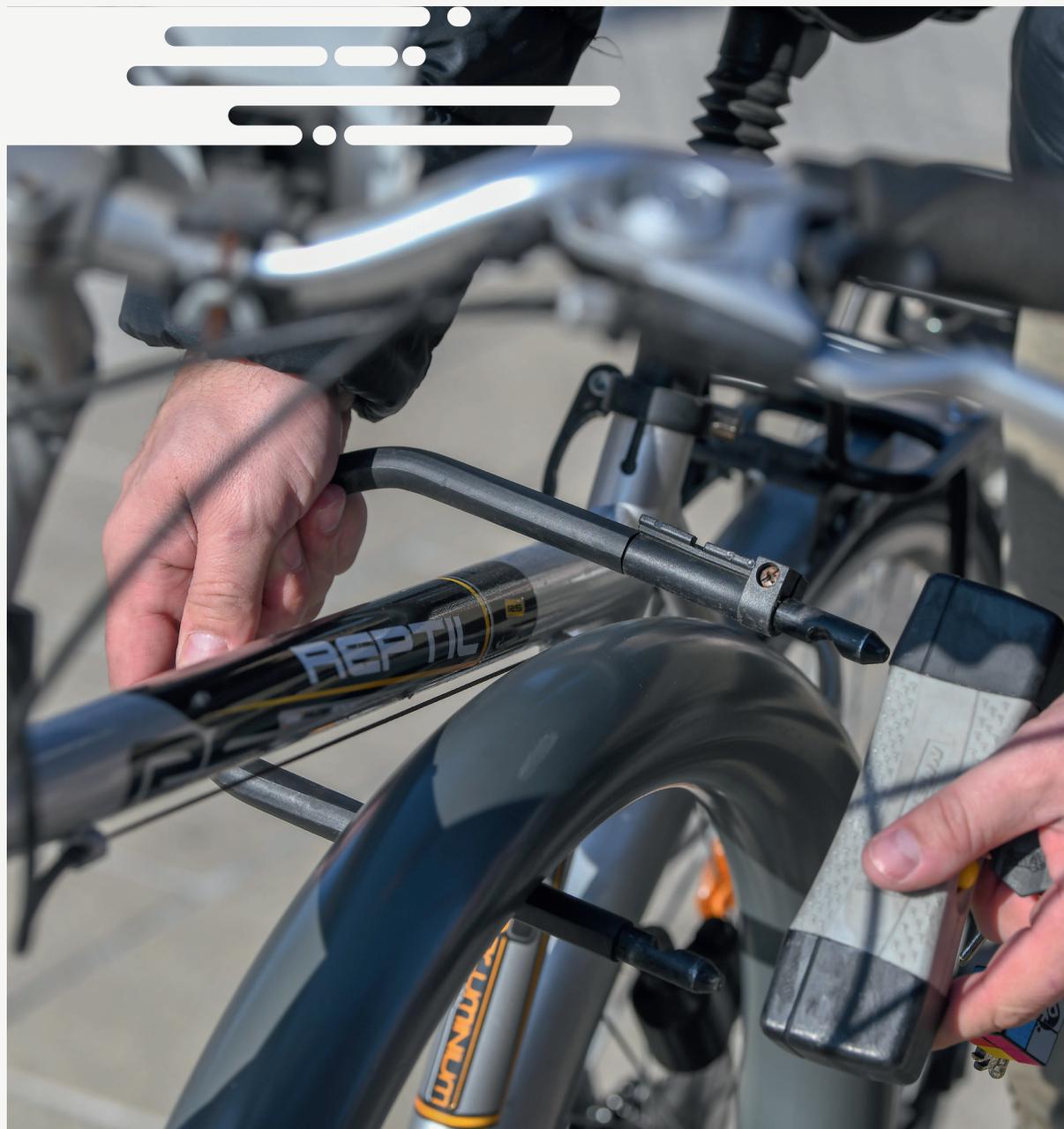
*« Quand j'arrive au travail
avec mes vêtements de pluie pour le vélo,
les autres femmes se moquent de moi
car je ne suis pas « classe »
Ce n'est pas plaisant. »*
(Focus Groupe Bray-Dunes)

*« Quelle est la raison pour laquelle vous ne
faites pas de vélo ? » « J'ai une voiture. »*
(Echange lors d'un évènement
derrière la maison de quartier de la Tente Verte)

Durant les temps d'échange, l'image que renvoie le vélo est revenue à plusieurs reprises : non adapté pour des tenues de travail, peu pratique, lent, etc. La raison qui nous a souvent été donnée est le manque de publicités commerciales pour le vélo face à celles des voitures.



© Mien Mien
Marion Damman



Propositions



Propositions pour le renforcement de la pratique du vélo sur le territoire

Si le débat avait pour but de comprendre les freins à l'utilisation du vélo sur le Dunkerquois, il s'agissait également de définir des axes d'améliorations afin de renforcer la pratique du vélo. Issue des questionnaires, espaces d'expression-libre, Focus Groupes et échanges avec les habitant·e·s, voici une liste non-exhaustive (Cf. *Annexe liste exhaustive des contributions*) de propositions permettant de lever les freins relevés lors du débat.

a. Synthèse de l'analyse

Ville à Vélo :
un sujet qui suscite l'engouement
des habitant·e·s et des professionnel·le·s



63 partenaires mobilisés



16 événements



1 plateforme dédiée



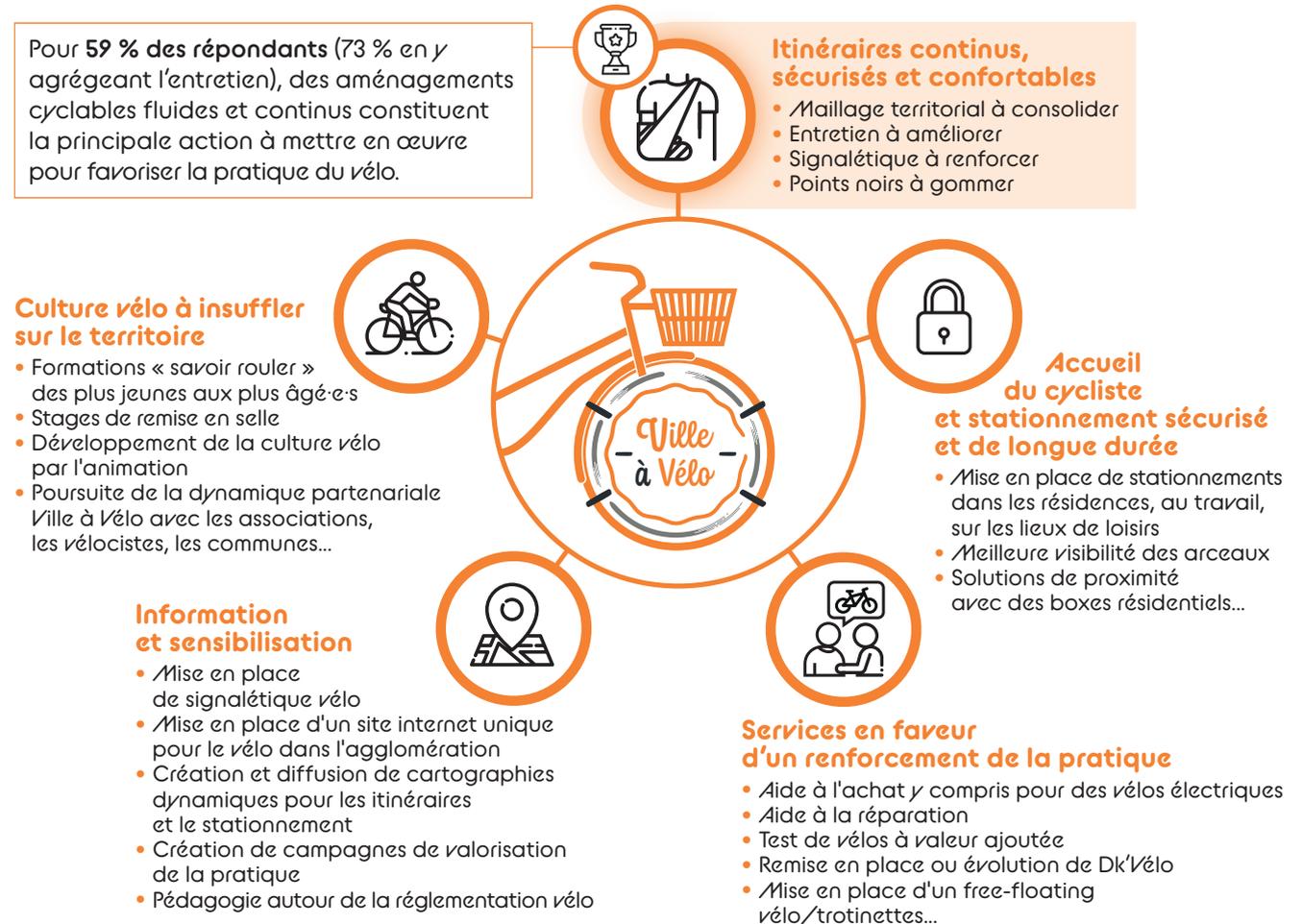
1581 questionnaires



80 contributions

La concertation a permis de définir 5 axes principaux

Il s'agit des principales idées formulées pendant le débat. Dans ce schéma, elles sont présentées par thématique, sans notion d'opportunité, ni de faisabilité ou de compatibilité entre elles.



b. Propositions autour des grands sujets de la concertation



Itinéraires continus, sécurisés et confortables

« Je rêve que Dunkerque devienne une ville où l'on peut circuler sans danger. Pour le moment, ce n'est pas le cas malheureusement mais je salue les efforts déjà réalisés. »
(Commentaire Expression libre)

Maillage territorial à consolider

Le développement des aménagements cyclables est un enjeu majeur pour l'ensemble des habitant·e·s du Dunkerquois. L'idée est de retenir le principe d'aménager, dans la mesure du possible, des axes continus suivant une programmation par tronçon. Afin de créer un réel maillage territorial, les liaisons entre communes doivent être renforcées et des « destinations cyclables » vers des lieux culturels et touristiques doivent être pensées.

Signalétique à renforcer

Outre la création d'aménagements cyclables, c'est leur visibilité qui doit être améliorée, grâce à une couleur plus apparente et éclatante. Cela permettrait de sécuriser les cyclistes :

- Pour les bandes cyclables et les sas vélos, afin de mieux les faire respecter

Prioriser les cyclistes dans les aménagements

Pour renforcer la pratique du vélo et sécuriser les cyclistes, la création de ces nouveaux aménagements doit prioriser le cycliste sur l'automobiliste :

- D'un côté, il s'agit de créer des aménagements cyclables sécurisés et séparés de la route par une bordure confortable.
- De l'autre, ces aménagements cyclables doivent être complétés par la multiplication de dispositifs priorisant le vélo (sas vélo, cédez-le-passage cycliste aux feux tricolores, priorités des vélos à certaines traversées...).



Sélection des itinéraires

Développer l'intermodalité

L'association Véloroute et Voie Verte - Sud a réalisé un « Guide des bonnes pratiques européennes d'intermodalité » afin de connaître les différentes options d'aménagements, notamment pour les lignes interurbaines et leur coût.



Modalités

Pour plus d'information :

http://www.vvvsud.org/guide_bonnespratiques_europintermodalites2007-pp15-30.pdf

- et conscientiser les automobilistes de la présence des cyclistes (exemple de la bande cyclable, quartier des Glacis).
- Pour les « cédez-le-passage cyclistes ».

Entretien à améliorer

Le confort des cyclistes sur la route passe également par l'amélioration de l'existant :

- Pistes et voies vertes :
 - Aménagements d'équipements tels que des poubelles et poubelles pour déjection canine ;
 - Entretien de la végétation et sensibilisation des technicien·ne·s et habitant·e·s sur les modes de fauchage et leurs impacts sur la faune/flore.
- Bandes cyclables : entretien constant des marquages. Les bandes cyclables situées sur la route de Bergues à Coudekerque-Branche, rue des scieries à Petite-Synthe et sur le secteur Chapeau Rouge à Tétéghem nous ont régulièrement été remontés comme dégradés.
- Globalement :
 - Plus d'éclairage pour les déplacements de fin de journée et de nuit grâce à des dispositifs de détection des cyclistes (respect de la faune nocturne et des habitations environnantes).
 - Sensibilisation des technicien·ne·s lors du déblayage des routes afin de ne pas laisser les feuilles mortes et branches sur les pistes cyclables.

- Lors des travaux d'amélioration des routes, allouer un budget pour l'amélioration des pistes cyclables (nids de poule, racines, etc.).

Points noirs à gommer

Tout au long du débat, les citoyen·ne·s nous ont remonté certaines zones et voies à améliorer en priorité, notamment car les cyclistes s'y sentent en insécurité :

- Renforcer les liaisons entre communes. Parmi les priorités citées : Gravelines/Loon-Plage, Gravelines/Grand-Fort-Philippe, Spycker/Dunkerque, Bourbourg/Loon-Plage.
- Fortifier les liaisons de certain·e·s quartiers/villes de Dunkerque à l'hypercentre. Les exemples les plus cités concernent Fort/Mardyck, Saint-Pol-sur-Mer, Halle aux sucres/Grand Large ou encore la route de Furnes
- Augmenter les aménagements sur les lieux de loisir comme le Lac de Tétéghem mais également sur la Digue où la cohabitation piétons/cyclistes en période estivale est décrite comme « dangereuse ».
- Repenser les aménagements des ronds-points : Kruysbellaert, Parapluies, Riangle, Samaritaine.





Accueil du cycliste et stationnement sécurisé et de longue durée

Le deuxième sujet prioritaire est le stationnement et ce sous toutes ses formes : parkings couverts, surveillés, arceaux, de bas d'immeuble, de rues, etc.

Mettre en place des boxes à vélo : des stationnements sécurisés, de longue durée et de proximité



Gestion des équipements

Développer le nombre et la sécurisation des stationnements en général (résidences, lieux de travail, lieux de loisirs)



multiplication des relations avec les bailleurs sociaux

Un des enjeux prioritaires pour les cyclistes est la sécurisation de leur vélo, notamment lorsque ces dernier·ère·s ne disposent pas de la place nécessaire pour les stocker dans leur logement. La mise en place de boxes à vélo sécurisés et fermés permettrait de lever la problématique du stockage.

La demande en stationnements est grande : il convient donc de se poser la question de leur usage (très courte durée pour des courses, à la journée autour des lieux de travail, de nuit autour des habitations). La peur du vol ou de la dégradation est présente, beaucoup mentionnent le besoin de sécuriser les équipements par des caméras ou de la surveillance.

En ce qui concerne l'accueil du cycliste dans son lieu de travail ; que ce soient des vestiaires, des lieux pour stationner son vélo ou une prime, il est important de proposer un minimum de dispositifs et équipements au sein des structures si l'on souhaite développer la pratique quotidienne du vélo.

Depuis quelques années, des aides nationales facilitent l'accueil du cycliste chez les professionnel·le·s. Il s'agit donc de faire connaître ces aides :

- Le site *Ville à Vélo*, développé par Happy Day dans le cadre du débat, pourrait servir de plateforme centralisant toutes les informations nécessaires. Un espace « Forum » pourrait également être mis en place afin de créer une communauté d'employeur·se·s, permettant l'échange de bonnes pratiques.
- Des temps d'échanges collectifs pourraient être proposés pour toutes les structures

Les boxes vélo de Lille Métropole : un service de stationnements vélos sécurisés à proximité des habitations

Les boxes peuvent accueillir en moyenne 5 vélos dont l'accès se fait par Smartphone ou par badge. Chaque emplacement (de type arceau) est attribué à un utilisateur et accessible 24 heures sur 24, sauf exception. La durée de l'abonnement est d'un an à compter de l'ouverture des droits d'accès à la box qui nécessite le dépôt d'un dossier d'inscription. Les frais d'abonnement annuel sont fixés à 50 euros par vélo.

Financé grâce au budget participatif, la demande d'installation de boxes à proximité de son habitation peut être réalisée en remplissant un formulaire.

Plus d'informations : <https://www.lille.fr/Vivre-a-Lille/Me-deplacer/Le-box-a-velo/Comment-ca-marche>



La Fédération Française des Usagers de la Bicyclette (FUB) et le Label Employeur Pro-Vélo

Développé en 2020 par la FUB, ce label valorise les employeur-se-s qui promeuvent dans les paroles et les faits la solution vélo comme mode de transport alternatif pour leurs collaborateur-ric-e-s, client-e-s, publics et fournisseurs. Les candidat-e-s souhaitant bénéficier du label sont d'abord soumis à un système d'auto-évaluation puis, si le niveau est suffisant, un audit est réalisé sur le site.

Le référentiel est en cours de construction. Sa version provisoire ainsi que toutes les informations sur ce nouveau label se trouvent ici :

<https://www.fub.fr/fub/actualites/lancement-label-employeur-pro-velo>



en faisant la demande. Le Focus Groupe professionnel-le-s organisé dans le cadre du débat avait donné lieu à des partages intéressants, de par la présence de structures ayant développé un Plan de Déplacement d'Entreprise/d'Administration et de l'ADAV

Pour le stationnement de courte à très courte durée :

Multiplier les arceaux à proximité des commerces. Les habitant-e-s proposent de les placer sur des lieux visibles de tou-te-s, ceci afin de sécuriser par un « contrôle social ».

Pour le stationnement à la journée :

Des stationnements sécurisés pourraient être développés à proximité des sites

touristiques, culturels et naturels : faire du vélo en famille ou entre ami-e-s est un plus pour insuffler une culture vélo sur le territoire.



modalités d'entrées et inscriptions



Park à vélos Pôle d'Échange Grande-Synthe Puythouck

Zoom sur...

Les bailleurs sociaux lors du tour de table organisé par Paul Simon (Chef de projet Politique de la Ville, CUD)

Les bailleurs sociaux sont des acteurs incontournables dans le développement de la pratique du vélo, et notamment sur la question des stationnements.

De nombreuses contributions du débat en témoignent, soulevant soit un manque de stationnement dans les logements collectifs, soit des structures peu adaptées au stockage de plusieurs vélos (en cave, locaux exigus, etc.).

Le 15 septembre, Paul Simon a organisé un tour de table « Vélo & Quartiers ». Le but était de comprendre comment les bailleurs sociaux, institutions publiques et la Maison de l'Environnement pourraient collaborer à l'avenir pour développer la pratique du vélo. Pour ce public, un sondage spécifique a été réalisé (*se référer à l'Annexe « Sondage bailleurs sociaux Vélo et Quartiers (CUD) »*).

Lors d'évènements proposés sur le Dunkerquois, il serait intéressant de systématiser la mise en place de racks à vélo mobiles ou encore du dispositif « J'y vais à vélo ».

Des équipements supplémentaires sur l'ensemble des stationnements : l'exemple de la borne de recharge pour vélo à assistance électrique.

De manière générale, une demande de bornes de recharge pour VAE a été portée, que ce soit dans les stationnements existants ou à venir. Elles doivent être pensées pour convenir à différentes batteries disponibles sur le marché : un système de prise invitant chacun à prendre son câble de rechargement permettrait de résoudre les problèmes de connectivité entre batterie et chargeur. L'exemple du réseau de bornes de recharges

pour VAE sur les voies vertes de Maine-et-Loire : 11 bornes de recharge pour vélos à assistance électrique sont installées sur les voies vertes. Quelques bornes équipent également d'autres pistes/bandes cyclables à trafic important. Les cyclistes peuvent ainsi profiter d'une pause sur des sites touristiques pour recharger leurs VAE.

Plus d'informations : <https://www.sieml.fr/recharge-velo-electrique-maine-et-loire>

Enfin, pour le stationnement « longue durée » :

- La multiplication des « parks à vélos », plus petits que celui de la Gare de Dunkerque, sur des lieux stratégiques et accessibles par des voiries cyclables (l'exemple du « park à vélos » d'Auchan Grande-Synthe nous a souvent été cité comme non-utilisable dû à l'insécurité des voiries cyclables menant au supermarché).
- La possibilité de stationner son vélo dans des parkings réservés normalement aux voitures.

Meilleure visibilité autour de l'existant

Il est à noter que des équipements sont demandés à des endroits où ils existent déjà,

ce qui pose la question de leur visibilité ou de leur signalisation. Plusieurs solutions ont été émises pour faire connaître l'existant :

- Développer la communication autour des « parks à vélos » afin d'augmenter leur utilisation : affichage sur l'arrière des bus du réseau DK'Bus, diffusion de flyers sur l'ensemble du territoire (entreprises, maisons de quartier, Mairies, centres socio-culturels, etc.).
- Visibiliser les arceaux et stationnements existants grâce à des panneaux colorés, une signalétique ou un sigle visible.
- Faire la promotion de l'existant lors d'évènement.



Services en faveur d'un renforcement de la pratique

Le budget vélo, les difficultés à entretenir un vélo, les problèmes de stationnement (par exemple ceux qui habitent à l'étage dans un collectif) étant des sujets régulièrement évoqués par les répondant·e·s, l'ensemble des services est globalement demandé sans qu'un de ces derniers soit plébiscité : chacun trouve son public.

Prolonger l'aide à l'achat y compris pour des vélos à assistance électrique

L'aide à l'achat fonctionne, elle a permis à de nombreux·ses Dunkerquois·es d'acquérir un vélo à la sortie du confinement et a été saluée pendant la consultation. Ainsi, 25% des cyclistes ont répondu que ce service doit être développé sur le territoire. L'aide à l'achat pourrait être prolongée pour les personnes n'ayant pu trouver de vélo sur le Dunkerquois dû à la forte demande à l'issue du confinement.

Par ailleurs, ses modalités pourraient cependant être revues afin de permettre de répondre aux besoins de tou·te·s :

- Pour répondre à tous les profils et revenus, augmenter la vitesse de remboursement ou proposer un système de bons plutôt qu'un remboursement.

- Augmenter le montant pour les personnes aux plus faibles revenus (étudiant·e·s et personnes touchant d'autres allocations que le RSA) ou devant acheter des vélos spécifiques (vélos à assistance électrique, des cargos, des trikes, etc.) ; dans le but que chacun·e puisse acquérir un vélo adapté à ses besoins.
- Etendre l'aide aux enseignes situées sur les territoires voisins (à l'échelle du SCOT).

Les vélos à assistance électrique (VAE)



Le nombre de VAE sur les routes a fortement augmenté ces dernières années. Ils apparaissent comme une réelle alternative pour les longs trajets, pour les cyclistes se remettant en selle, pour lutter contre le vent ou encore pour concilier habits de travail et vélo.

Aide à la réparation

Pour pallier la crainte de la crevaison, mais aussi le coût de certaines réparations, l'idée de mettre en place des ateliers de réparation/entretien sur l'ensemble du territoire a été proposée. Différents formats ont été suggérés, dont plusieurs déjà existants qui sont à valoriser :

- Les Repairs Cafés : un réseau étendu sur l'ensemble du territoire allant de Grand-Fort-Philippe à Bray-Dunes. Grâce à des bénévoles, les habitant·e·s sont accompagné·e·s pour réparer leurs objets. Les bénévoles des Repairs Café proposent ainsi des ateliers d'accompagnement à la réparation de vélo pendant les permanences.
- La Vélobox et les ateliers d'aide à la réparation de l'Association Droit Au Vélo (ADAV) : un service à étendre. L'association propose des ateliers vélo solidaires et participatifs de réparation afin de transmettre leur savoir-faire sur le sujet. Du changement de la chambre à air aux conseils d'entretien, ces ateliers ont pour objectif d'apprendre à réparer (lorsque cela est possible) son vélo soi-même. Actuellement mis en place à la Vélobox, située dans le parc Ziegler et animée avec la Maison de l'Environnement, ce système de permanence mensuelle pourrait être développé sur d'autres communes plus éloignées.
- Le développement d'actions en faveur de la réfection de vélos abandonnés et cassés.
- La mise en place de « stations de réparation » comme on peut trouver à Lille ou en Belgique. Disposées à des endroits stratégiques, elles permettent aux cyclistes de réparer leur vélo en extérieur.

Zoom sur...

L'opération « marché 100% gratuit - spécial vélo » lors de l'évènement « un tour après le tour » : l'économie circulaire au service des habitant·e·s



Le 23 Septembre, l'association « Les Chrysalides / Effet Papillon » proposait un marché 100% gratuit autour du vélo. L'objectif de ce marché était, en se basant sur le principe de courtoisie, de donner/prendre des équipements sur le thème. Accompagnés du vélociste « l'Echappée Bike », de nombreux vélos en mauvais état ont été récupérés et démontés pour ne garder que les pièces encore utilisables. Cette action a permis de « recréer » environ 5 vélos prêts à l'utilisation.

Les stations de réparation fixées au sol



Elles sont conçues pour être utilisées dans des endroits publics (sur des pistes et dans des parcs VTT, au camping, devant des hôtels, en centre-ville ou sur des sites touristiques). Ces stations de réparation fixées au sol sont équipées d'un ensemble d'outils de réparation de base et d'une pompe à pied pour bicyclette, avec jauge. Pour faciliter la réparation, le vélo peut être suspendu sur les crochets spécialement conçus sur le support, avec protections en caoutchouc. Il existe plusieurs fournisseurs, dont voici un exemple : <https://uniortools.com/fr/product/1693ES-fix-it-yourself-with-stainless-steel-pump#947097>



Matériel pour éviter le vandalisme



Modalités de mises en place

Location courte durée : l'exemple de la Communauté de Communes Pays de Lumbres

La CC de Lumbres propose à l'ensemble des habitant·e·s depuis juillet 2020 une location à courte durée (15 jours, 1 mois ou 2 mois) de trois types de VAE : vélo classique, tricycle ou triporteur. Pour cela, un formulaire doit être rempli en amont par le demandeur. Un tarif dégressif est proposé pour ce service allant de 30 à 80€.

Plus d'informations : <http://www.cc-paysdelumbres.fr/Vie-pratique/Mobilites-durables/Louer-un-velo-a-assistance-electrique>



Proposer un service de location de courte durée : le test de vélo à valeur ajoutée

« Comme dans d'autres agglomérations, villes moyennes de France (et ailleurs bien sûr), il conviendrait de promouvoir le plus possible l'usage des vélos-cargos, par les particuliers, si possible, mais aussi bien sûr par les entreprises, administrations, artisans et commerçants. »
(Commentaire Expression libre)

La Communauté urbaine de Dunkerque et les Mairies pourraient s'associer aux vélocistes le souhaitant pour développer la location de différents types de vélo « non classique » (triporteur, vélo-cargo, bicycle, trike, Vélo à

Assistance Électrique, etc.). Le coût d'achat de ce genre de vélo étant important, cela permettrait aux citoyen·ne·s de tester avant d'acheter. Ce type de service serait également un plus pour l'économie du territoire.

Remise en place ou évolution du DK'Vélo

Pour les services, on note une quarantaine de commentaires en plus des réponses au questionnaire (22%) demandant le retour des DK'Vélos, certains en faisant évoluer le service, d'autres en l'étendant à toute l'agglomération.



Évolution du format

Le DK'Vélo est avant tout un symbole de la politique cyclable de la CUD pour les habitant·e·s. L'évolution de ce service permettrait d'augmenter son utilisation :

- Sur le type de vélo, une demande est faite pour qu'il soit plus confortable, léger et esthétique.
- Sur les emplacements, certaines zones sont à prioriser. Quelques suggestions ont été données : différents sites de l'université, lieux touristiques/culturels et centres-villes des différentes communes de la CUD

Mise en place d'un free-floating vélo/trottinettes

A noter encore la demande de certain·e·s contributeur·rice·s pour la mise en place de vélos électriques (32 occurrences) et de trottinettes en free-floating*. Il permet d'en finir avec les stations de vélos fixes. Pour les Dunkerquois·es, cela permettrait de pouvoir utiliser les vélos en libre-service sur l'ensemble du territoire.



La faisabilité et la gestion au quotidien sur l'espace public

* Le free-floating (ou flotte-libre) consiste à mettre à disposition du public différents modes de transports (vélo, trottinette, ...) sans qu'ils ne soient rattachés à une station ou une borne.



Information et sensibilisation

Pour 13 % des cyclistes et 17 % des non cyclistes ayant répondu au questionnaire, la question des itinéraires semble essentielle au renforcement de la pratique. Deux éléments ont été soulevés lors de la consultation : le manque de panneaux de signalétique permettant de réaliser de manière simple et sécurisée les trajets et un besoin d'outillage/ de communication sur le sujet.

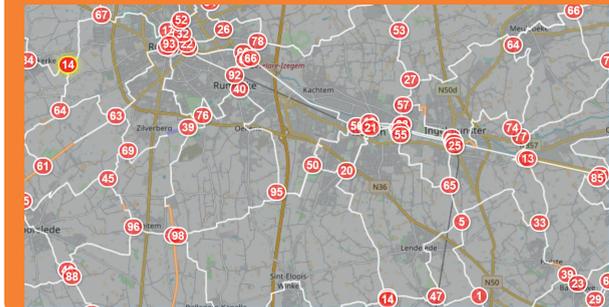
Mise en place de signalétique vélo

Les itinéraires cyclables, bien qu'existants, sont peu connus. Il s'agit donc de développer le fléchage des itinéraires cyclables grâce à des panneaux de signalisation (aiguiller les cyclistes comme les automobilistes).

Lors de la balade vélo organisée à l'occasion de la journée éco-mobilité de Petite-Synthe le 16 Septembre, les participant·e·s ont majoritairement salué le jalonnement mis en œuvre sur le boulevard Simone Veil. Tou·te·s ont demandé que celui-ci soit étendu sur l'ensemble du territoire. Ce jalonnement semble intéressant à la fois sur les aménagements dédiés aux cyclistes mais également sur les voies partagées pour orienter vers ces aménagements. De plus, lors des Focus Groupes, l'idée d'un jalonnement « itinéraire touristique » a été évoquée afin de créer des parcours mêlant tourisme, culture et découverte des commerces locaux

Exemple de la Belgique et le « Réseaux Cyclables à Point-Nœuds »

Inventé à Genk, ce système de fléchage d'itinéraires cyclables permet de se repérer grâce à des numéros attribués aux croisements stratégiques de voiries cyclables. La liste des numéros se trouve sur www.fietsnet.be et permet de parcourir facilement un itinéraire touristique. Le Département du Nord s'est d'ailleurs inspiré de son voisin belge et prévoit le déploiement d'un « réseau à point-nœuds » sur tout son territoire.



Balade vélo du 16 septembre à Petite-Synthe

Mise en place d'un site internet unique pour le vélo dans l'agglomération

Lors des différents échanges, le besoin d'être tenu informé·e de la politique, des acteurs, des actions/solutions et nouveautés autour du vélo nous a été remonté. La plateforme a permis pendant une courte durée d'informer les habitant·e·s et les professionnel·le·s sur le sujet. À l'avenir, la maintenir permettrait de proposer plusieurs rubriques selon les publics et besoins :

- Un calendrier des évènements vélo sur l'ensemble du territoire et des évènements où le dispositif « J'y vais à vélo » est mobilisé.
- Des informations à destination des professionnel·le·s (conseils pour réaliser ses Plans de Déplacements Entreprise ou Administration, aides données pour réaliser des travaux permettant un meilleur accueil du cycliste, etc.).
- Une carte des aménagements cyclables du territoire (voiries, stationnements, stations de réparation, etc.).
- Des espaces de discussion entre citoyen·ne·s pour échanger autour du vélo, facilitant la cohabitation entre tou·te·s les usager·ère·s de la route.
- Des informations pour le vélotourisme.

- Des informations permettant aux établissements scolaires de faciliter les actions autour du vélo (exemple : Savoir Rouler à Vélo)

Création et diffusion de cartographies dynamiques pour les itinéraires

Deux formats seraient idéalement à proposer pour correspondre à tout type de public :

- Une version papier : améliorer la communication grâce à la diffusion des « Plans des aménagements cyclables et véloroutes » sur l'ensemble du territoire (mise à disposition dans les Mairies, maisons de quartiers, centres socio-culturels, etc.).
- Une version numérique : développer une application afin de permettre aux cyclistes

de trouver leur itinéraire d'un point A à un point B.

Création de campagnes de valorisation de la pratique

Lié à l'absence de culture vélo, il y a donc l'enjeu d'attractivité de ce mode de transport qui a été mis en avant, qui peut être levé tant par de la communication écrite que par des actions de terrains :

- Mettre en récit pour redorer l'image du vélo et du cycliste.
- Sensibiliser et faire découvrir les itinéraires cyclables grâce à des balades découvertes des aménagements, alliant culture ou biodiversité et vélo.

Pédagogie autour de la réglementation vélo : la sensibilisation au code de la route

Non officiel comme le Code de la Route, ce « Code du cycliste » permet à chacun·e de connaître les dispositions spécifiquement applicables aux cyclistes. Une idée soumise par un habitant lors du débat était de réaliser une sensibilisation au code de la route à chaque achat de vélo sur le Dunkerquois. Cela pourrait passer par l'achat et le financement d'un code du cycliste, remis à chaque vélociste du territoire. Ludovic Duprey, *Code du cycliste*, Ed. Dalloz, 176 pages (2019)





Culture vélo à insuffler sur le territoire

Aménagements peu connus, règles mal comprises (double sens, sas-vélo...) mais aussi manque d'assurance dans la pratique, méconnaissance de la signalisation et des itinéraires, etc. Il faut, par des événements, des stages, des balades, des animations, insuffler une culture vélo plus forte dans l'agglomération.

Formations « savoir rouler » des plus jeunes aux plus âgé·e·s

Durant le débat, il a été noté un réel besoin de stages de remise en selle pour les jeunes comme les moins jeunes :

- Pour réapprendre à rouler à vélo ;
- Pour comprendre comment partager la voirie entre automobilistes et cyclistes, piétons et cyclistes et conducteurs de transports en commun et cyclistes ;
- Pour découvrir la signalétique existante sur le territoire (sas vélo, cédez-le-passage cycliste, double-sens cyclable, etc.) ;
- Pour connaître les différentes voiries cyclables existantes. Il pourrait s'agir de s'appuyer sur l'effectif salarié d'une association existante -comme l'ADAV- ou

de former les technicien·ne·s de la CUD à la « remise en selle ». Parallèlement, la collectivité pourrait compter sur d'autres acteurs du territoire comme l'ADASARD, les ETAPS (Educateurs territoriaux des activités physiques et sportives) de la Direction des Sports ou encore la Maison de l'Environnement de Dunkerque.

Prêt de vélo longue durée : permettre l'apprentissage et la remise en selle pour tou·te·s

Il est parfois difficile de se projeter sur l'achat d'un matériel sans en connaître son utilisation à court, moyen ou long terme. Véritable budget pour certaines familles, l'achat d'un vélo peut devenir un frein à la pratique de ce mode de transport et à son apprentissage. Pour répondre à cette problématique, un système de location longue durée pourrait être proposé :

- Mise à disposition d'une flotte de vélos dans les maisons de quartiers et centres sociaux : véritables acteurs de la cohésion sociale sur le territoire, les maisons de quartier, centres sociaux et leurs usager·ère·s ne sont parfois pas équipé·e·s de vélo. Les équiper ou faciliter la location longue durée de vélos pour ces structures permettrait de toucher et développer aisément des animations avec divers publics.

Prêt de vélo chez les plus jeunes : développement de la culture et de l'apprentissage pour tou·te·s

L'association SoliCycle à Paris prête aux enfants (de 3 à 10 ans) de familles modestes un vélo qui est adapté à leur taille. Cette action est complétée par la sensibilisation de l'enfant à l'importance de l'entretien de son vélo via des ateliers réparation et des réunions entre bénéficiaires et leurs parents.



Pour aller plus loin :

<https://www.paris.fr/pages/un-velo-pour-10-ans-aidez-solicycle-a-preter-des-velos-aux-enfants-6616>

- Prêt de vélo pour l'apprentissage des plus jeunes et/ou la mise à disposition de vélo dans les établissements scolaires :

La Maison du vélo et de la mobilité de Douai

Située en face de la gare ferroviaire de Douai, cette Maison du vélo et de la mobilité est un projet développé par la Ville de Douai en partenariat avec le Syndicat Mixte des Transports du Douaisis, la Région Hauts-de-France, la SNCF et l'association de cyclistes Droit d'Vélo.



Parking sécurisé pour 106 vélos, ce lieu permet également à l'association Droit d'Vélo d'y réaliser ses permanences hebdomadaires, ses marquages vélo et de l'aide à la réparation. Cette Maison est également un lieu identifié par les habitant·e·s pour obtenir l'ensemble des informations sur la pratique du vélo sur le territoire.

Plus d'informations :

<http://www.ville-douai.fr/index.php/Douai%20à%20vélo?idpage=572&idmetacontenu=15637#1>

savoir rouler à vélo dès le plus jeune âge permet d'intégrer une culture du vélo et de s'approprier ce mode de transport.

- L'achat d'un vélo, chaque année ou tous les deux ans, selon la croissance de l'enfant, peut vite devenir un frein pour les parents. Un système de prêt adapté aux besoins évolutifs des enfants permettrait une accessibilité à tou-te-s.

Une maison du vélo pour créer du lien en permanence entre cyclistes et non cyclistes



Forme et gestion

Plusieurs fois il nous a été demandé la mise en place d'une « maison du vélo » pour

développer l'éducation, la sensibilisation et faire la promotion du vélo (23 % des cyclistes et 19 % des non-cyclistes dans les questionnaires). Le savoir-faire des acteurs de terrain (associations, vélocistes, opérateurs de mobilité, etc.) serait valorisé. Ce-s lieu-x permettrai-en-t de réunir les informations autour de la pratique du vélo dans l'agglomération et de développer des services participatifs et solidaires à proximité des citoyen-ne-s :

- Ateliers de réparation pour apprendre à entretenir et réparer son vélo.
- Contrôles techniques pour apprendre à diagnostiquer l'état de son vélo et constituer son kit de réparation complet.

- Bourses aux vélos ou aux pièces de rechange.
- Vélo-école pour retrouver confiance, apprendre à circuler à vélo en toute sécurité ou encore permettre la réinsertion sociale grâce à la possibilité de se déplacer à vélo.
- Coaching vélo pour maîtriser 3 ou 4 parcours stratégiques.

Développement de la culture vélo par l'animation

Que ce soit pour les cyclistes comme les non-cyclistes, l'apparition d'une culture vélo passe par la mise en place d'évènements et de balades :

- Faire du Grand Dunkerquois un espace vitrine, multiplier les offres touristiques globales autour des vacances à vélo (eurovéloroute, autoroute maritime) : gîtes accueil pour cyclistes, restauration. Il s'agit de donner envie et de faciliter la découverte des patrimoines depuis les grands axes verts.
- Organiser des Journées « centre-ville sans voiture » (une fois par an ou une fois par mois).
- Animer des évènements « J'y vais à vélo » en impliquant entreprises, associations, établissements scolaires, commerces, etc. sur tout le territoire Dunkerquois.

Les challenges écomobilités : sensibiliser les publics aux déplacements doux

Organisé par le Centre Ressources en EcoMobilité (CREM), l'objectif de ce challenge ludique est de sensibiliser les élèves aux déplacements doux (marche, vélo, trottinette, transport en commun, co-voiturage...) pour effectuer les déplacements domicile-école. Pour cela, un site Internet (www.challenge-ecomobilite-scolaire.fr) est développé avec des livrets d'activités courtes et simples à réaliser en classe. A la

fin, chaque classe peut mesurer son taux de progression. Les classes les plus écomobiles sont récompensées par un diplôme et une remise de lots.

Plus d'information :

<https://www.ecomobilite.org/Le-challenge-de-l-ecomobilite-scolaire>

Sur le même principe, un challenge mobilité est co-organisé par la CCI Grand Lille,

l'association Réseau Alliances, la Direction régionale de l'ADEME, la DREAL Hauts-de-France, la Métropole de Lille et Hauts-de-France Mobilité. Il vise à valoriser les bonnes pratiques en matière de mobilité, qu'elles soient le fait des salariés eux-mêmes ou des établissements qui facilitent l'usage de modes alternatifs pour leurs salarié-e-s.

Plus d'informations :

<http://challenge-mobilite-hdf.fr>

- Multiplier les événements autour du vélo tels que « Un tour avant le tour » ou les journées écomobilités réunissant plusieurs acteurs de la thématique sur le territoire.

visite d'estaminets et arrêt pour s'y restaurer, tour à vélo autour des acteurs de l'alimentation durable, etc.

- Mêler défis et vélo : pour la pratique des plus jeunes (nombre de kilomètres à parcourir, chasse aux trésors autour de la ville avec des photos à prendre, etc.).

Une autre idée émise est de mêler sorties à vélo à une thématique ou à des événements connus de tou-te-s :

- Mêler festivités et pratique du vélo : carnaval, halloween, parade de Noël à vélo, etc.
- Mêler culture et pratique du vélo : balades accompagnées afin de visiter les aménagements culturels du territoire, cinéma en plein-air où la place est offerte aux cyclistes, etc.
- Mêler découverte et vélo : tour de la ville en « Rosalibus », apéro vélo, tour patrimoine,

La balade autour de l'opération Dynamo proposée par Duck Slip Kustom et l'Office du Tourisme

L'association Duck Slip Kustom, une association de « customisation » de vélos, propose régulièrement des balades thématiques à vélo avec ses adhérent-e-s mais également tous les publics du Dunkerquois. La dernière en date était proposée lors du village écomobilité organisé par la CUD le 19 septembre 2020. Les participant-e-s ont pu profiter de l'expertise d'un guide de l'Office du Tourisme pour en apprendre plus autour de l'opération Dynamo (Seconde Guerre mondiale), tout en parcourant Dunkerque et ses alentours à vélo.



Les balades thématiques de la Maison de l'Environnement de Dunkerque

La Maison de l'Environnement et l'ADAV coportent de nombreuses balades thématiques sur le territoire du Dunkerquois :

- Les balades Permis de Végétaliser, en partenariat avec la Direction du Développement Durable et de l'Environnement de la Ville de Dunkerque. Elles permettent de découvrir des exemples de Permis de Végétaliser dans les rues de la commune.
- Le tour à vélo des acteurs de l'alimentation durable, en partenariat avec les Jardins de Cocagne Leffrinckoucke, le Potager de la Tente Verte, Label Epicerie et Côté Jardin Dunkerque.

L'idée est de faire connaître les acteurs de l'alimentation durable aux citoyen-ne-s tout en parcourant les différents aménagements cyclables. La première édition ayant fortement mobilisé, les partenaires de ce tour souhaitent développer des actions similaires à l'avenir



L'idée derrière tous ces événements est de montrer que le vélo est un plaisir et qu'il peut se pratiquer en toutes circonstances. Afin d'améliorer la visibilité et la communication autour de la « vie à vélo », des calendriers mensuels et/ou annuels de tous les événements liés au vélo pourraient :

- Être mis en ligne (plateforme vélo en ligne, site internet de la CUD, newsletters de la Maison de l'Environnement et de l'ADAV, etc.) ;

- Être intégrés aux différentes programmation papier du territoire (journaux communautaires, le magazine « 100 % bons plans », etc.).

Poursuite de la participation des habitant-e-s : la création d'un comité vélo



Que ce soit lors des Focus Groupes, des échanges durant les événements ou à travers les réponses aux questionnaires, les Dunkerquois-es ont été nombreux-ses à demander la mise en place d'un comité vélo

Mai à vélo : une fête nationale autour du vélo

Fin septembre 2020 a été annoncé le lancement en mai 2021 de la première édition d'un rendez-vous vélo sur un mois entier.

L'idée ? Chaque année, Mai à vélo mobiliserait tous les acteurs du vélo sur l'ensemble des territoires autour d'événements cyclables afin de réunir une diversité de publics, relançant annuellement la dynamique autour du vélo. Chaque structure est invitée à faire part de ses actions en faveur de la pratique du vélo



au comité de pilotage Mai à vélo. Pour retrouver le communiqué de presse annonçant le lancement de Mai à vélo : <https://www.unionsportcycle.com/fr/les-actualites/2020-09-28/communique-de-presse-mai-velo-est-lance>

qui ferait le lien entre citoyen-ne-s, élu-e-s, technicien-ne-s, associations et vélocistes du territoire. Il a donc été proposé que chaque Mairie nomme un-e « référent-e vélo » au sein de ses élu-e-s. Ces référent-e-s se regrouperaient afin de :

- Connaître les bonnes pratiques d'une commune à une autre.
- Mettre en place une réelle politique cyclable cohérente.
- Valoriser le travail que chacun-e réalise sur sa commune.
- Mettre en place des cycles dédiés aux référent-e-s afin de découvrir les projets innovants extérieurs au territoire (Belgique, Pays-Bas, département du Nord, etc.).

Poursuite de la dynamique partenariale Ville à Vélo avec les associations, vélocistes, les communes...

Un travail important d'animation autour de la thématique vélo, en co-construction avec les maisons de quartiers et centres sociaux, a été mené par la Maison de l'Environnement. Celui-ci a fortement contribué à la réussite du projet et a permis de débiter une dynamique auprès des habitant-e-s et des salarié-e-s des structures sur le sujet. Encore aujourd'hui, les structures sollicitent la Maison de l'Environnement

Zoom sur...



La journée de formation « accompagner un groupe d'habitant-e-s à la pratique du vélo »

Pour permettre aux professionnel-le-s en lien avec le public de prendre le relais sur des actions de sensibilisation au vélo, la Maison de l'Environnement et le CREM (Centre Ressources en éco-mobilité) ont organisé une journée de formation en juillet. La journée était dédiée à la connaissance des acteurs, outils, actions et à l'échange d'expériences. Entre théorie et pratique, les questions liées à la sécurité, la remise en selle ou encore des exemples d'animations autour de la thématique ont été abordées. Cette journée a été proposée dans un premier temps pour les professionnel-le-s accompagnant des adultes et pourrait être renouvelée pour les accompagnant-e-s de jeunes publics.

pour être accompagnées sur l'animation d'événements en 2021. Les structures souhaitent ainsi être accompagnées sur :

- La mise en relation avec les acteurs du vélo.
- La formation des salarié-e-s pour accompagner en vélo des groupes d'habitant-e-s sur le territoire.
- Des balades découvertes et/ou thématiques animées par des expert-e-s.
- La mise à disposition de matériel.
- La communication des différents dispositifs et événements du territoire. Parmi les animations à développer, une liste de propositions

avait été réalisée par la Maison de l'Environnement en amont de la concertation. En voici quelques exemples :

- Créer des animations pour lever les freins à la pratique du vélo : défilé des équipements cyclistes, création de courts-métrages sur l'image du vélo, etc.
- Développer des journées thématiques : la lutte contre le vol et la connaissance des équipements, sécurité routière, etc.
- Informer sur le lien santé et environnement : travailler en lien avec des acteurs locaux experts sur le sujet pour montrer les liens entre la pratique du vélo et la santé.

Un peu de hauteur sur le projet

ATOUTS	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none">• La situation post-confinement : réel engouement autour du vélo, aux niveaux communautaire et national.• Le Plan Vélo 2019-2025 et les nombreux aménagements réalisés en faveur du vélo (parks à vélos sécurisés, pistes cyclables, voies vertes, etc.).• La grande mobilisation de nos partenaires, qu'ils soient institutionnels, associatifs ou commerciaux sur l'ensemble du territoire.• Leur implication, ainsi que celle des citoyen·ne·s, dès le cadrage du projet grâce aux nombreuses rencontres et discussions lors des événements publics, semi-publics ou ciblés.• Le grand nombre d'avis collectés : près de 1600 réponses aux questionnaires, plus de 80 contributions sur le site ou par mail, plus d'une centaine d'avis collectés lors des événements.• La mobilisation de tou·te·s : des réponses et avis collecté·e·s chez toutes les tranches d'âge et chez des publics variés.• Le fait de mandater un tiers pour réaliser ce débat (neutralité et écoute) ; en outre, un acteur associatif (mise en réseau des structures du territoire, élargissement des publics touchés).	<ul style="list-style-type: none">• La crise du coronavirus : baisse de fréquentation chez les partenaires mobilisés, annulation de certains événements.• Le calendrier court du projet et la construction des partenariats en période estivale.• L'existence de deux récentes concertations (DK'Plus de vélo et Vivre Ensemble Après) dont les suites et résultats sont encore peu connu·e·s des habitant·e·s.• La participation sur le questionnaire restreinte aux habitant·e·s de la CUD et non aux personnes extérieures venant travailler sur le territoire.

OPPORTUNITÉS	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> • La force du réseau de la MDE pour construire la suite de « Ville à Vélo », notamment sur le volet mobilisation citoyenne. • La sensibilisation, la communication et l'évènementiel : des leviers pour développer la pratique du vélo et impliquer les partenaires. • La demande de stages de remise en selle : activité déjà existante avec plusieurs acteurs qui peuvent répondre à la demande. • La proximité géographique avec des pays où la pratique du vélo est fortement développée : un partage d'expériences est d'autant plus simple que les topographies et les conditions météorologiques des territoires belges et hollandais sont similaires à celles de la CUD. • La proximité géographique de communautés de communes qui souhaitent également développer la pratique du vélo (CCHF, CCFI, CASO, etc.). 	<ul style="list-style-type: none"> • Sans retour suite à cette concertation ou sans prise en compte des avis (aide à l'achat, Dk'Vélo, etc.), la possible perte de confiance des citoyen-ne-s. • Un engouement visible pour la pratique du vélo, à confirmer sur le long terme (météo hivernale, etc.).

Synthèse du débat



Les points clés de la concertation

La concertation a été très riche et a permis de faire émerger de nombreuses idées et demandes. Classées selon les 5 axes, toutes ces propositions sont reprises dans le rapport complet et seront examinées.

Les grandes tendances

D'une manière générale, les participant·e·s constatent une belle évolution quant à la place du vélo sur le territoire. Elle concerne aussi bien les aménagements que les services même si, pour renforcer la pratique du vélo, il reste des actions à développer ou à faire évoluer.

Les principales demandes

Très largement en tête des demandes des habitant·e·s : des itinéraires continus, sécurisés et confortables. Il y a encore le souhait de mieux relier les équipements touristiques, sportifs, de loisirs ainsi que les communes entre elles.

Deuxième sur le podium : le stationnement, avec pour préoccupation première la crainte du vol. À noter que les demandes de stationnement –et plus largement d'accueil du cycliste– concernent le travail, l'école, les habitations (collectives ou non), les lieux de loisirs ou de shopping.

Ensuite, les autres thématiques recueillent des nombres de demandes proches les unes des autres. Chacun·e peut avoir ses propres besoins : réapprendre à faire du vélo, financer son équipement, se former dès le plus jeune âge, cohabiter avec les autres modes de transport, mieux connaître les itinéraires et les aménagements, mieux valoriser le vélo et les cyclistes... Pour globaliser ces différentes demandes, il s'agit de créer un éco-système favorable pour rouler, dont le développement d'une « culture vélo » sur le territoire.

Enfin, les associations, les vélocistes, les aficionados, les vélotafeurs souhaitent s'impliquer toujours plus dans le développement du vélo dans l'agglomération.

Afin d'établir des pistes d'actions prioritaires, quatre critères ont été utilisés :

- 1 La force de la demande des habitant·e·s, c'est-à-dire le nombre d'occurrences dans les différentes formes de contributions.
- 2 La faisabilité de la solution dans le contexte qui est le nôtre : la solution s'inscrit-elle dans le cadre d'une ville urbaine de taille moyenne ? Est-elle techniquement et économiquement réalisable ?
- 3 Le rapport coût/bénéfice de la solution. Le coût lié à la mise en œuvre du projet impacte-t-il suffisamment rapidement la pratique du vélo sur le territoire ?
- 4 L'impact et la durabilité de la solution : quel impact à long terme sur la pratique du vélo quotidien dans le territoire ?



Une sélection de pistes d'actions prioritaires

Parmi les nombreuses propositions, plusieurs pistes d'actions prioritaires ont été sélectionnées.

⚠ Assurer des itinéraires continus et sécurisés

- Une programmation par tronçon pour un meilleur maillage territorial.
- Prioriser le cycliste sur l'automobiliste pour toute création d'aménagement : aménagements cyclables sécurisés et séparés de la route ; multiplication des solutions et équipements en faveur du vélo (cédez-le-passage cycliste aux feux tricolores, sas-vélo).

⚠ Traiter les points noirs et améliorer l'entretien

Tout au long du débat, les citoyen-ne-s nous ont suggéré certaines zones et voies à améliorer en priorité, notamment car les cyclistes ne s'y sentent pas en sécurité : liaisons entre communes, grands axes, ronds-points... mais les questions d'équipements et d'entretien ont aussi été soulevées.

⚠ Mettre en place des boxes à vélo : des stationnements sécurisés de longue durée et de proximité

Un des enjeux prioritaires pour les cyclistes est la sécurisation de leur vélo, notamment lorsque ces dernier-e-s ne disposent pas de la place nécessaire pour le stocker dans leur logement. La mise en place de boxes à vélo sécurisés et fermés permettrait de lever la problématique du stockage.

⚠ Développer le nombre et la sécurisation des stationnements en général

Globalement, il s'agit d'accroître l'offre, de la rendre plus visible et plus sécurisée. Les demandes sont diverses mais une surveillance accrue (caméra, contrôle social) et l'augmentation du nombre d'arceaux et de leur visibilité ont été plébiscitées lors des échanges.

⚠ Prolonger d'une année la prime à l'achat

En revoyant ses modalités pour toucher un plus grand nombre d'habitant-e-s et en couplant cette solution à la mise en place de boxes à vélo, pour plus d'efficacité.

⚠ Proposer un service de location de courte durée : le test de vélos à valeur ajoutée

Pouvoir tester, sans doute en lien avec les vélocistes, certains types de vélos (cargos, tribikes, vélos à assistance électrique) avant l'achat et sur une courte durée permettrait de lever le frein lié à l'investissement de départ.

⚠ Développer la « culture vélo »

Aménagements peu connus, règles mal comprises (double sens, sas-vélo...) mais aussi manque d'assurance dans la pratique, méconnaissance de la signalisation et des itinéraires, etc.

Il faut, par des évènements, des stages, des balades, des animations, insuffler une culture vélo plus forte dans l'agglomération.

⚠ Créer une des maison-s du vélo à proximité des habitant-e-s

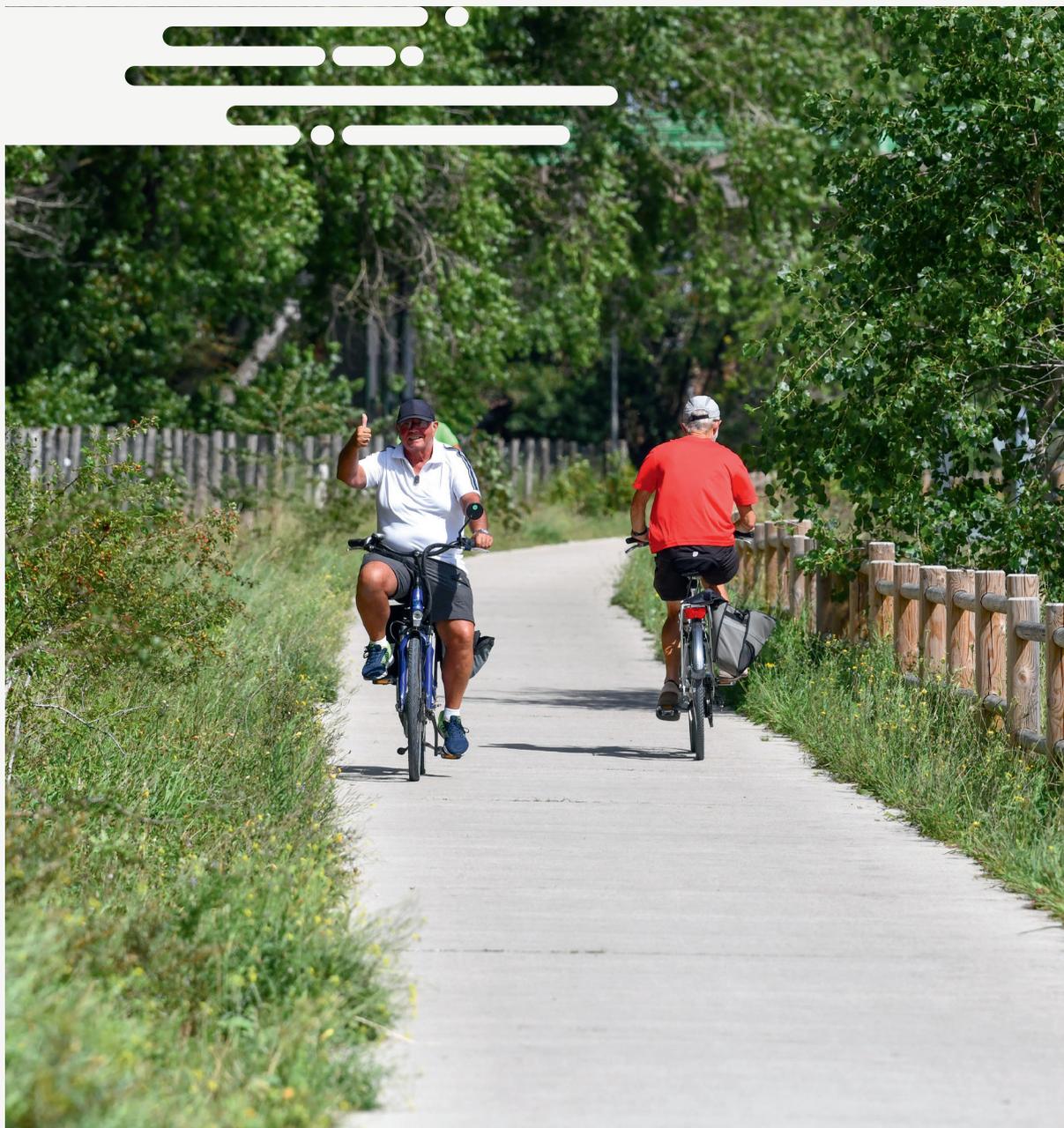
Un tel projet permettrait de réunir les informations autour de la pratique du vélo dans l'agglomération et de développer des services participatifs et solidaires à proximité des citoyen-ne-s : vélo-école, ateliers réparations, animations, site internet générique sur le vélo...

Poursuivre la participation des habitant·e·s

La création d'un comité vélo pourrait ancrer dans la durée la dynamique partenariale lancée par la Maison de l'Environnement lors de la consultation « Ville à Vélo ». Il permettrait de mobiliser les référent·e·s vélo des mairies, les élu·e·s communautaires, les technicien·ne·s, les citoyen·ne·s ou les représentant·e·s du milieu associatif et les acteurs du vélo.

Conclusion

Sur l'ensemble de la démarche, les retours des citoyen·ne·s étaient positifs, tant sur les aménagements et services développés ces dernières années que sur la tenue du débat. La demande phare reste pourtant la multiplication des aménagements (voiries et stationnements), bien devant les autres requêtes ou revendications. Parallèlement, il s'agit de créer un « système vélo », d'insuffler une ambiance vélo sur le territoire pour multiplier les remises en selle !



Annexes



Les annexes

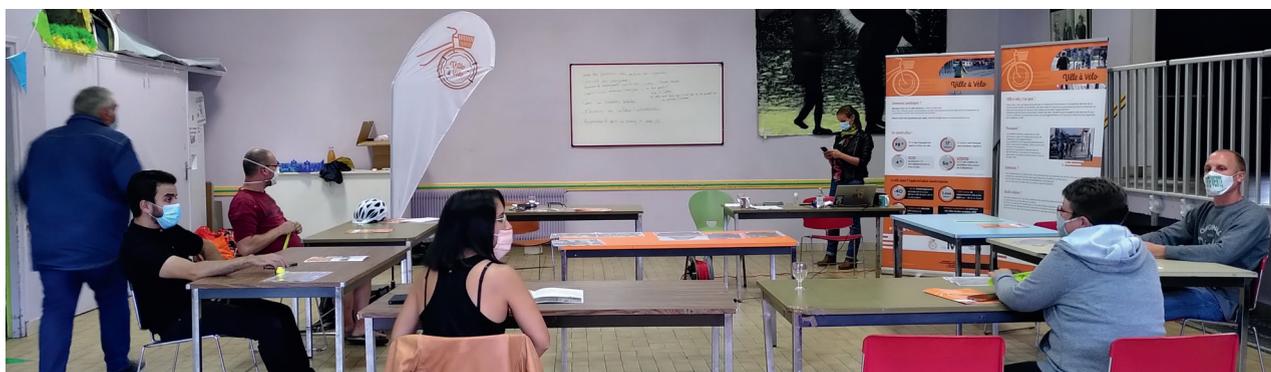
Annexe « événements »

Le débat a été marqué par un nombre important d'événements portés par nos partenaires ou par la Maison de l'Environnement, ce qui nous a permis de toucher des publics divers et variés. Après annulation de quatre événements dû au contexte sanitaire et deux à cause des mauvaises conditions météorologiques, la MDE, parfois accompagnée de la CUD ou Happy Day, était présente à plus d'une trentaine d'événements, balades et temps d'échange en amont et durant le temps de la concertation.

Retour sur quelques actions :

Les Focus Groupes (du 26 août au 15 septembre)

Ces temps d'échange ont permis de discuter et faire émerger les principaux freins à l'utilisation du vélo. Pendant deux heures, les participant-e-s pouvaient exprimer leurs idées, remarques et suggestions à travers des animations semi-directives. L'occasion pour les cyclistes comme les non-cyclistes d'avoir la parole.



Focus Groupe à la maison de quartier de la Tente Verte (Dunkerque)



Focus Groupe au centre socioculturel, Espace Jean Pierre Top (Téteghem)



Animation « brise-glace » pour comprendre la vision du vélo chez les participant-e-s



Focus Groupe à la maison de quartier Mendès France (Saint-Pol-sur-Mer)



Focus Groupe « Accueil du cycliste » à la Maison de la Vie Associative (Dunkerque)



Focus Groupe à la maison de quartier Jeu de Mail (Dunkerque)



Temps d'échange avec les vélocistes, associations et collectifs vélo du territoire

Le stand « Ville à Vélo » à la rentrée des associations de Gravelines (30 août)

Lorsqu'elle a appris qu'un débat était mené sur l'ensemble de la Communauté urbaine de Dunkerque, la Ville de Gravelines nous a invités à participer à sa rentrée des associations, où le sport était au rendez-vous. L'occasion de faire parler du débat et de comprendre les freins à l'utilisation du vélo à l'Ouest du territoire communautaire.



Du son sur les flots, Grand-Fort-Philippe (5 et 6 septembre)

Pour ouvrir le débat à plus de publics, il nous fallait aller sur des événements qui ne parlent pas de vélo. Les Agitateurs Publics nous ont invités à participer à leur événement « Du Son sur les Flots » afin de marquer les vélos des participant·e·s et de parler du débat.



Village Vélo avec la maison de quartier La Timonerie (23 septembre)

Quelques jours après le village écomobilité de la CUD, c'est au Grand Large que nous nous sommes rendu·e·s pour développer la culture vélo. Malgré un contexte compliqué (sanitaire

et météorologique), le public était présent et a apprécié les nombreuses activités proposées. Marquage, challenge, atelier réparation, diagnostic, tombola, tour en rosalibus du quartier et contes autour du vélo. Tant d'acteurs présents pour un événement riche en collaborations.



Le stand « Ville à Vélo » à Auchan Grande-Synthe (28 septembre)

Echanger, inciter, proposer de remplir des questionnaires : nous avons passé notre matinée à l'Auchan de Grande-Synthe afin, encore une fois, de toucher des publics variés.



Calendrier des événements

Manifestation publique : Oui/Non	Date	Nom	Type	Lieu	Nombre de personnes touchées
Non	Jeudi 2 juillet	Formation écomobilité pour les maisons de quartier	Formation	Maison de l'environnement de Dunkerque	10aine
Non	Jeudi 23 juillet	Présentation du débat	Temps d'échange entre vélocistes et associations	Maison de l'environnement de Dunkerque	20aine
Oui	Dimanche 23 août	Un Tour avant le Tour	Stand « Ville à Vélo »	Salle de sports du Grand Large à Dunkerque	100aine
Non	Mercredi 26 août	Focus Groupe Tente Verte	Focus Groupe citoyen-ne	Maison de quartier de la Tente Verte, Dunkerque-Rosendaël	5
Non	Jeudi 27 août	Animation Maison de quartier	Animation public spécifique	Maison de quartier du Jeu de Mail Dunkerque	20aine
Non	Jeudi 27 août	Focus Groupe Bray-Dunes	Focus Groupe citoyen-ne	Salle Dame Blanche derrière la Mairie	5
Non	Vendredi 28 août	Focus Groupe Tétéghem-Coudekerque-Village	Focus Groupe citoyen-ne	Centre socioculturel St Exupéry	15aine
Oui (sur inscription pour le marquage)	Samedi 29 août	Marquage Vélo	Marquage + stand « Ville à Vélo »	Vélobox (MDE), 106 avenue du Casino Dunkerque	20aine
Oui	Dimanche 30 août	Rentrée des associations	Stand « Ville à Vélo »	Gravelines Sportica	50aine
Non	Mercredi 2 septembre	Focus Groupe Loon-Plage	Focus Groupe citoyen-ne	Centre social de Loon Plage	7
Non	Jeudi 3 septembre	Focus Groupe MIA	Focus Groupe entreprises	Maison de la Vie associative, Jeu de Mail Dunkerque	10
Non	Vendredi 4 septembre	Focus Groupe Gravelines	Focus Groupe citoyen-ne	Maison des Associations et du citoyen	6
Oui	Samedi 5 septembre	Du son sur les flots	Stand « Ville à Vélo » + marquage	Grand-Fort-Philippe	20aine
Oui	Dimanche 6 septembre	Du son sur les flots	Stand « Ville à Vélo » + marquage	Grand-Fort-Philippe	20aine

Manifestation publique : Oui/Non	Date	Nom	Type	Lieu	Nombre de personnes touchées
Non	Lundi 7 septembre	Focus Groupe St-Pol-sur-Mer	Focus groupe citoyen-ne	Maison de quartier Mendès France	15aine
Semi-public	Mardi 8 septembre	Temps d'animation Tente Verte	Marquage et temps d'échanges	Maison de quartier de la Tente Verte	10aine
Non	Mercredi 9 septembre	Porte Ouverte Basse Ville	Stand « Ville à Vélo » / Echange	Maison de quartier Basse Ville	Moins d'une 10aine
Non	Mardi 15 septembre	Table-ronde "Vélo et quartiers CUD"	Table-ronde avec des bailleurs et institutions	Atrium de Grande-Synthe	10aine
Oui	Mercredi 16 septembre	Balades convergentes des maisons de quartier	Balades vélo	Départ MQ Jeu de Mail vers Fort de Petite Synthe	15aine
Non	Mercredi 16 septembre	Balade agents Mairie Petite Synthe	Balade vélo	Départ Mairie de quartier Petite Synthe vers Fort	
Oui	Mercredi 16 septembre	Événement écomobilité	Stand « Ville à Vélo » + marquage	Place Saint Nicolas, Petite Synthe	20aine
Spécifique	Jeudi 17 septembre	Au Boulot à vélo	Stand « Ville à Vélo » à l'arrivée le matin	Hôtel de Ville Dunkerque	50aine
Oui	Samedi 19 septembre	Village Ecomobilité	Stand « Ville à Vélo » + marquage + animations	Parc de la Marine	100aine
Oui	Lundi 21 septembre	Temps de présentation/échange	Animation public spécifique	Centre social AFMACS	Moins d'une 10aine
Oui	Mercredi 23 septembre	Journée d'animation Maison de quartier Timonerie	Animation conjointe, public spécifique	Square Grand Large	50aine
semi-public (public maison de quartier et quartier Glacis)	Vendredi 25 septembre	Matinée d'échange puis balade à pieds le long des aménagements	Animation, public spécifique	Maison de quartier Glacis à Dunkerque	Moins d'une 10aine
Oui	Lundi 28 septembre	Stand centre commercial Auchan	Stand « Ville à Vélo »	Centre commercial Auchan Grande-Synthe	30aine

Les annexes

Annexe « événements »

Manifestation publique : Oui/Non	Date	Nom	Type	Lieu	Nombre de personnes touchées
Oui	Jeudi 1 ^{er} octobre	Stand centre commercial Pôle Marine	Stand « Ville à Vélo »	Centre commercial Pôle Marine Dunkerque	20aine
Oui (sur inscription pour le marquage)	Samedi 3 octobre	Marquage Vélo	Marquage	Maison de l'environnement de Dunkerque	10aine
Oui (sur inscription)	Lundi 5 octobre	Balade marchande	Balade marchande	Départ AFMACS Fort Mardyck	15aine
Oui (sur inscription)	Lundi 5 octobre	Balade marchande	Balade marchande	Départ AFMACS Fort Mardyck	15aine
Oui	Mardi 6 octobre	Diag en marchant	Balade à pied publique	MQ Soubise	Moins d'une 10aine
Non	Samedi 10 octobre	Balade vélo	Balade à vélo	Gravelines	20aine
Non	Jeudi 15 octobre	Foire aux solutions	Temps d'échange entre associations et vélocistes	Mairie de quartier de Rosendaël	15aine
Semi-public (public maison de quartier et Leffrinckoucke)	Demande pour printemps 2021	Animation Maison de quartier Leffrinckoucke	Animation public spécifique	Leffrinckoucke, Maison pour tous	
Non	Demande pour printemps 2021	Animation Combi FM à Gravelines	Animation public spécifique	Gravelines	
Semi-public (public maison de quartier et Fort Mardyck)	Demande pour printemps 2021	Animation AFMACS	Animation public spécifique	Maison de quartier Fort Mardyck	
Non	Demande pour printemps 2021	Animation centre socio culturel et collègue	Animation conjointe, public spécifique	Centre socio culturel Estran à Grand-Fort-Philippe	
Semi-public (public St Pol)	Demande pour printemps 2021	Balade autour des aménagements vélo Conseil de quartier St Pol	Balade à pied public spécifique (conseil citoyen)	À déterminer	
Oui (sur inscription)	REPORTÉ	Vélotour Du Champ à l'Assiette	Balade vélo à a découverte des acteurs de l'alimentation durable sur la CUD	Départ à la Maison de l'Environnement et arrivée à Label Epicerie	

Annexe
« Apport de l'antenne
dunkerquoise
de l'Association
Droit au Vélo - ADAV »



Antenne de Dunkerque
Maison de l'Environnement
106, avenue du Casino - BP 21
59941 Dunkerque cedex 2

Apport de l'antenne dunkerquoise de l'Association Droit au Vélo - ADAV

L'antenne de Dunkerque de l'Association Droit au vélo - ADAV s'est réjouie de la mise en route d'une concertation d'ampleur autour du développement de la pratique du vélo. Nous saluons la méthode de travail employée, qui met à contribution l'ensemble des acteurs. C'est prometteur !

D'autres consultations avaient déjà été conduites et avaient donné lieu, entre autres, à l'élaboration du plan vélo 2019-2025. Les 5 axes qui y sont développés sont pleinement d'actualité. La pandémie à laquelle nous faisons face en a renforcé les enjeux, et nous devons être plus audacieux, en nous appuyant sur tout le savoir déjà développé à l'échelle de la CUD et sur les engagements pris.

Nous saisissons l'étape de consultation du public pour partager nos constats sur les aménagements actuels. Notre contribution préfigure peut-être l'observatoire vélo évoqué dans le Plan en faveur du vélo 2019... Nous reprenons 3 des rubriques du questionnaire de septembre-octobre 2020 : circulation - communication - solutions

CIRCULATION

Le linéaire d'aménagement cyclable a largement augmenté ces dernières années, mais on y constate de nombreuses malfaçons et imperfections : revêtement très ondulé et vibrant, entrées et sorties de voies vertes peu aisées, intersections avec le reste de la voirie dangereuses, présence d'obstacles rétrécissant les voies vertes déjà étroites, bordure surplombant les canaux sans barrière de sécurité, bandes cyclables brusquement interrompues, etc.

La signalisation le long des aménagements cyclables est perfectible : cédez-le-passage non réglementaires, stop mal placés et nuisant à la fluidité des déplacements.

Le marquage au sol est également perfectible : actuellement la CUD ne marque pas les trajectoires cyclistes, un marquage à l'axe type chevron serait une solution pour inciter le cycliste à bien prendre sa place sur la route (voir la fiche CEREMA présentant les recommandations en terme de marquage de trajectoire).

Propositions :

- > Pour l'entretien des aménagements cyclables, nous demandons de dédier un budget annuel (communal / communautaire) à l'entretien des aménagements cyclables, permettant ainsi d'avoir des moyens humains et matériels pour réaliser ces tâches et une communication fluide avec ces services.
- > Limiter la place de la voiture en ville est un levier essentiel à une stratégie vélo efficace afin d'apaiser la circulation et d'améliorer la sécurité routière et sanitaire (qualité de l'air).

Question 9 : *notez votre ressenti sur le déplacement à vélo dans votre commune*

Sans prétendre être exhaustifs, voici une sélection de quelques endroits qui nous semblent emblématiques et de nos propositions d'évolution.

L'ADAV a mis en place une cartographie collaborative, pour permettre aux cyclistes de noter les voies de la région en fonction de leur accessibilité à vélo. La consultation de cette carte de la cyclabilité peut enrichir les éléments présentés ci-dessous <https://droitauvelo.org/La-carte-de-cyclabilite-des-Hauts-de-France>

1. Dans les rues résidentielles et/ou dans les zones limitées à 30km/h, à vélo je me sens :

La systématisation des **double-sens cyclables** sur Malo est une bonne chose mais certaines rues sont étroites et ne permettent pas le croisement aisé d'une voiture et d'un vélo (ex : les deux côtés de l'église de la place Turenne).

Nous demandons d'accompagner l'installation des double-sens cyclables d'un **travail de marquage** plus soutenu en entrée et sortie de rue pour favoriser la **visibilité de l'aménagement** (ex : marquage à l'aide d'aplats vert à Lille et autres villes de la région).

Une extension des **zones de rencontre**, où la vitesse est limitée à 20 km/h et où les circulations douces sont prioritaires sur la circulation automobile, est également souhaitable pour améliorer la qualité de vie dans les quartiers résidentiels.

Dans d'autres communes de l'agglomération, la mise en place de double-sens cyclables pourrait être accentuée, à l'instar des rues à sens unique Pasteur et des Arts à Coudekerque-Branche. Cela faciliterait l'accès aux commerces pour les cyclistes.

Dans l'hyper centre de Dunkerque, le boulevard Sainte-Barbe est un axe peu confortable pour les cyclistes. En cas d'embouteillage automobile, les vélos restent coincés derrière.

Une solution simple consisterait à proposer un itinéraire vélo alternatif rue du Sud en mettant la rue en sens unique tête bêche avec double sens cyclable.

Une autre solution, plus ambitieuse, serait de rendre progressivement le boulevard Alexandre III réservé aux bus et vélos, et de proposer des alternatives pour la voiture (stationnement à la périphérie et itinéraires alternatifs). Cela serait avantageux tant pour les bus (parcours plus fluide) que pour les vélos. Cela poursuivrait l'effort déjà réalisé avec la piétonisation de la rue Clemenceau, autre axe de traversée du centre-ville, très appréciée et investie par les piétons. Nous demandons une réflexion sérieuse sur cette deuxième solution.

2. Sur les grands axes, je me sens à vélo :

Pour renforcer la visibilité **des sas vélo aux carrefours à feux**, une rénovation plus fréquente lorsque la peinture est usée.

Nous demandons une réflexion sur l'aménagement systématique sur les grands axes, en **séparant les flux piéton et cycliste** pour éviter les conflits d'usages, avec un travail sur les revêtements et les couleurs d'aménagements.

ex : avenue de Rosendaël aux abords de l'Hôpital, affreuse impression d'être coincé par les voitures qui roulent vite, à double sens et se doublent en réduisant encore l'espace pour y rouler à vélo, nombreux bus sur cet axe. Si les aménagements sont compliqués à réaliser, une alternative serait d'orienter les cyclistes sur l'axe parallèle rue Marcel Hénaux - rue des Pêcheurs où le trafic voiture est moindre grâce au sens interdit tête bêche avec l'avenue Louis Herbaux, avec double sens cyclable tout le long de l'axe.

Un travail d'**identification des ronds-points à risque** pour les vélos devrait être engagé afin d'en améliorer la sécurité. L'ADAV s'est déjà impliquée à ce sujet avec d'autres collectivités dans la région.

3. Pour rejoindre les communes voisines, je me sens à vélo :

Certaines liaisons sont dangereuses : Téteghem - Dunkerque, St-Pol-sur-Mer - Fort-Mardyck, Grande-Synthe et les autres communes adjacentes.

Pour le lien entre les villes, nous proposons d'**identifier et de valoriser par marquage et jalonnement**, des rues à faible trafic voiture pour créer des continuités cyclables quand c'est possible. Sur les axes où le trafic est élevé, nous proposons de réaliser des aménagements cyclables type piste, bande ou voie verte en valorisant le réseau des canaux autant que possible.

Les aménagements réalisés dans le cadre de la Vélomaritime peuvent constituer un axe structurant vélo Est - Ouest, qu'il convient d'étoffer en travaillant sur les raccordements avec les quartiers à proximité pour favoriser le rabattement sur cet axe.

4. Sur les voies vertes (voies partagées entre piétons, cyclistes, trottinettes), je me sens à vélo :

De nombreuses **voies vertes** ont été construites ces dernières années, elles sont aménagées à la largeur minimale. Cela rend les croisements, les doubléments et la cohabitation avec les autres usagers peu facile quand il y a un peu de monde. Nous proposons de les réaliser à une largeur minimum de 3 m, voire plus quand le secteur le permet et au vu des flux constatés/attendus.

Les voies vertes sont adaptées à des **liaisons longues distances en campagne**, mais pas adaptées en milieu urbain. Les pistes à hauteur de trottoirs construites récemment ne sont pas lisibles : elles s'interrompent aux carrefours, on ne sait pas ensuite où aller. Sur certains axes, la continuité amène sur le trottoir, et entraîne des risques.

Sur ces types de voie, le revêtement de type béton balayé ou enrobé permet une pratique cyclable par tous les temps. Les revêtements type sables compactés nécessitent plus d'entretien, se dégradent rapidement et ne permettent pas une circulation aisée en cas d'intempérie. Nous demandons de les éviter.

COMMUNICATION

Question 12 : Je sais où m'adresser pour obtenir les informations sur les aménagements et services vélo

Question 13 : Si oui, qui contactez-vous ?

L'**entretien des aménagements cyclables** laisse souvent à désirer : verre brisé, gravillons et feuilles mortes sont dangereux (risques de crevaisons et de glissades). L'outil DK-clic ne semble pas suffisamment connu. Même nous, association représentant les cyclistes et les piétons, nous n'avons aucune idée de la manière dont sont organisés les services municipaux et communautaires pour l'entretien des voies cyclables. Exemple : quand c'est l'automne et que les feuilles tombent, est-ce que les services interviennent, à quel rythme, qui planifie les secteurs sur lesquels intervenir ?

Une campagne de **présentation des outils de signalement et de l'organisation des services** permettrait plus de lisibilité.

SOLUTIONS

Question 14 : Selon vos besoins et attentes, choisissez 2 actions ou dispositifs à mettre en place pour favoriser la pratique du vélo sur la Communauté urbaine de Dunkerque (2 réponses possibles) :

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Un développement des aménagements cyclables ; | <input type="checkbox"/> Davantage de solutions de stationnement ; |
| <input type="checkbox"/> Des itinéraires fluides et continus ; | <input type="checkbox"/> Plus de signalisation ; |
| <input type="checkbox"/> Un meilleur entretien des aménagements cyclables ; | <input type="checkbox"/> Autre (précisez) : |

> position de l'Adav Dunkerque

Il est impossible de classer les propositions par ordre de priorité, toutes les réponses sont bonnes à cocher, l'enjeu, c'est de développer un système vélo global, en activant chacun des leviers.

L'action la plus efficace, qu'il nous semble nécessaire de mettre en œuvre, c'est le **rééquilibrage des modes de déplacements en faveur des mobilités actives et douces** (marche, vélo, transports en commun) et la **restriction de la circulation automobile**. Dans le dunkerquois, le maillage cyclable se développe, ce qui est une bonne chose, mais la contrainte sur la voiture et la pratique autosoliste (stationnement gratuit en centre-ville, voie de circulation dédiée) est assez faible du coup la pratique du vélo reste marginale. Une solution efficace est de revoir le plan de circulation et de restreindre le stationnement en centre-ville pour apaiser et pour favoriser les modes actifs (piétons et vélos).

Exemple de Lille en 2016 : <https://droitauvelo.org/Le-nouveau-plan-de-circulation-de-Lille-mieux-que-des-amenagements-cyclables-une-forte-remise-en-cause-de-la-voiture>

Pour soutenir la **fluidité et la continuité des itinéraires**, nous proposons, en cas d'occupation temporaire des aménagements cyclables (pour événement ou pour travaux), de développer la signalisation et l'accompagnement des cyclistes vers un itinéraire alternatif et sécurisé.

Les **solutions de stationnement vélo** doivent prendre en compte les usages :

- pluralité des stationnements (courte durée / moyenne durée / longue durée, voir ci-dessous)
- stationnement résidentiel : stationnement type vélo box, permettant de stationner son vélo sur l'espace public de manière sécurisée et abritée à proximité de son domicile, répondant ainsi à un besoin des résidents ne possédant pas de garage et ayant des contraintes de place dans leur domiciles

- stationnement événementiel : à penser systématiquement pour rendre incitatif l'accès à vélo (proximité, de taille suffisante, équipement de bonne qualité)

Analyses et préconisations de l'ADEME

d'après : Développer les modes actifs sur les territoires, étape par étape - cahier pour les collectivités - ADEME Pays-de-la-Loire

La cyclabilité des itinéraires est déterminée par trois variables : la sécurité des aménagements, l'efficacité du parcours (distance/temps) et la praticité d'usage (relief et lisibilité de l'itinéraire).

Pour les territoires, les enjeux sont multiples :

- redonner une véritable place aux modes actifs dans l'espace public, grâce à des aménagements cyclables et des cheminements piétons de qualité dans un environnement apaisé
- proposer des alternatives au tout-voiture pour anticiper les évolutions des modes de déplacement, notamment pour les ménages éloignés géographiquement et possiblement précarisés par leur forte dépendance à la voiture
- trouver des solutions pour maîtriser les phénomènes de congestion automobile, de pollution atmosphérique ou d'engorgement des transports publics dans les agglomérations
- répondre aux engagements pris en matière de développement durable et d'économie d'énergie, notamment sur le volet mobilité.

La séparation entre les différents modes de transport n'est pas toujours réalisable et induit une réflexion plus globale sur le partage de l'espace public. Ce rééquilibrage doit être une préoccupation constante, en cherchant à réduire le différentiel de vitesse entre les usagers.

Prévoir le stationnement vélo :

- de courte durée, quelques minutes à plusieurs heures = arceaux implantés de manière régulière à proximité des commerces et des équipements publics, pôles générateurs de trafic (administratifs, culturels, sportifs)
- de moyenne durée, quelques heures à 1/2 journée = abris vélo couverts de type box ou consigne à vélo répondant au besoin de protection des intempéries, implantés sur des lieux de passage pour permettre une surveillance passive des vélos
- de longue durée, une dizaine d'heures à plusieurs jours, nocturne et diurne = abris ou parkings sécurisés prioritairement implantés aux abords des pôles d'échanges multimodaux (gares, nœuds de correspondance bus, aires de covoiturage, etc.) et dans certaines zones d'activités, généralement conditionné à un abonnement donnant accès à un local sécurisé et fermé par badge, clé ou code d'accès, surveillance à distance ou une présence humaine

Question 15 : Selon vos besoins et attentes, choisissez le service qui vous semble le plus important à mettre en place pour favoriser la pratique du vélo sur la Communauté urbaine de Dunkerque :

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Aide à l'achat ; | <input type="checkbox"/> Autre (précisez) : |
| <input type="checkbox"/> Communication /évènementiel ; | |
| <input type="checkbox"/> DK'Vélo / vélos en libre-service ; | |
| <input type="checkbox"/> Création d'une école du vélo
(apprentissage de la pratique, remise en
selle, ateliers de réparation...) ; | |

> position de l'Adav Dunkerque :

Nous appelons à l'établissement d'une **stratégie vélo** (schéma directeur vélo), dans les termes suivants : elle définit une stratégie politique de développement de l'usage du vélo, visant un rééquilibrage modal en limitant l'usage de la voiture individuelle. Elle vise à garantir la sécurité pour les cyclistes et à favoriser l'intermodalité avec les transports en commun ou le covoiturage. Enfin, elle facilite la coordination des services qui interviennent sur le territoire.

La **concertation** devra être un des piliers de cette stratégie vélo pour définir clairement le **partage des actions** nécessaires, entre collectivités, entreprises (dont vélocistes) et associations, coordonner et faire des points d'étape réguliers. En raison de l'objet même de l'association Droit au vélo, nous comptons bien nous mobiliser et en prendre notre part.

La présence sur le territoire d'une **école du vélo** serait un plus. Quand des personnes contactent l'Adav pour l'apprentissage vélo, elles sont réorientées vers Peps trike la plupart du temps, ou d'autres opérateurs. Mais le modèle économique pose rapidement problème, plusieurs séances sont nécessaires et la prise en charge Coup de pouce du gouvernement est limitée. La mobilisation par la ville de Grande-Synthe de ses éducateurs sportifs pour des séances de (re)mise en selle peut être une source d'inspiration. De notre côté, depuis la fin du printemps 2020, nous proposons un service de coaching ciblant en priorité les collégiens afin de les aider à identifier les trajets les plus pratiques pour aller de chez eux à leur établissement scolaire et à adopter les bons réflexes sur la route.

Nous demandons une réflexion approfondie au sujet des **services de location vélo**. L'ADEME présente ci-dessous une typologie des solutions de vélo-partage qui donne des repères. Des exemples inspirants de système de vélo en location longue durée (VLD) sont mis en place à Amiens et Strasbourg. Les

agglomérations de St-Omer (CAPSO) et Flandre Lys pour le VAE (CCFL) ont récemment mis en place de type de service. <http://mouveo.ca-pso.fr/mouvelo/> ; <https://www.cc-flandrelys.fr/vivre-et-s-installer/mobilite/location-de-velo-electrique>

Analyses et préconisations de l'ADEME

d'après : Développer les modes actifs sur les territoires, étape par étape - cahier pour les collectivités - ADEME Pays-de-la-Loire

Le VELOPARTAGE est un levier pour inciter au changement et (re)découvrir les avantages de circuler à vélo.

Le rôle de la collectivité est d'être facilitateur et d'organiser une offre dédiée et ciblée.

- territoires à faible densité urbaine : systèmes de location ou de prêt de vélos de moyenne et longue durée, offre ciblée sur les types de publics (étudiants, entreprises, actifs), sur l'usage et la fonction recherchée (tourisme, déplacements professionnels, domicile-travail, accompagnement école), gamme de vélos à proposer : vélo à assistance électrique, vélo cargo, tandem, vélo pliant, vélo standard, etc.), occasion de tester avant d'envisager l'acquisition d'un vélo personnel, envisager complémentarité et partenariat avec les vélocistes locaux pour assistance technique, entretien
- tissu urbain dense avec potentiel important d'usagers : location de très courte durée (VLS), système à coût élevé nécessitant une implantation coordonnée à une connaissance fine des pôles générateurs de déplacements (pôles multimodaux, entreprises, administrations, écoles, etc.) pour optimiser leur utilisation, entretien régulier, un maillage dense sur le périmètre retenu et un taux de disponibilité suffisant de vélos sur chacune des stations déterminent la réussite du service, complément par une offre de location de moyenne ou longue durée de vélos classiques ou spécifiques (VAE, vélos pliants, triporteurs), les deux systèmes de vélopartage ne visant pas les mêmes usages.

Gagner en "vélonomie"

- développer les services liés à la maîtrise de la pratique du vélo
- développer les connaissances sur l'entretien et la réparation, d'autant plus important dans un contexte socio-économique difficile et une situation de l'emploi tendue, où le vélo devient un moyen de locomotion très économique, voire une solution pour retrouver une autonomie sociale.
- s'appuyer sur le savoir-faire et le savoir-être des acteurs de terrain (associations, vélocistes, opérateurs de mobilité, etc.), et inciter le développement de services, souvent participatifs et solidaires :
 - . ateliers de réparation pour apprendre à entretenir et réparer son vélo
 - . contrôles techniques pour apprendre à diagnostiquer l'état de son vélo et constituer son kit de réparation complet
 - . bourses aux vélos ou de pièces de rechange
 - . vélo-écoles pour retrouver confiance ou apprendre à circuler à vélo en toute sécurité
 - . coaching vélo pour maîtriser 3 ou 4 parcours stratégiques
 - . cours de vélo-insertion pour faciliter la réinsertion (sociale ou géographique)

Planifier, c'est :

Aménager pour créer les conditions favorables à la pratique quotidienne des modes actifs grâce à des aménagements adéquats.
Communiquer pour promouvoir les mobilités actives auprès de toutes les populations par des actions de communication ciblées.
Développer des services et accompagner l'essor des nouvelles pratiques de mobilité durable.

Un schéma directeur s'établit sur la base des éléments suivants :

1 Créer un maillage hiérarchisé du réseau cyclable/piéton : guider le cycliste vers des destinations stratégiques du réseau + mieux faire respecter les règles du code de la route par l'ensemble des usagers + stationnement des cycles dans une optique de trajet monomodal et multimodal.

2 Intégrer la politique vélo dans une vision globale des déplacements et de l'urbanisme

3 Inventorier, hiérarchiser et programmer les actions concrètes : aménagements à réaliser ou à modifier, plan de communication pour sensibiliser les divers publics, développer les services dédiés aux modes actifs. Plan pluriannuel avec estimations de coûts, services en charge des actions, partenaires à associer.

Le schéma directeur vélo est en synergie avec des programmes tels que :

- Le Plan régional santé environnement (PRSE)
- Les Schémas régionaux du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE)
- Le Plan climat-air-énergie territorial (PCAET)
- Les Territoires à énergie positive pour la croissance verte (TepCV)

Annexe

« Contribution du collectif Vélorution Dunkerque »

La Communauté urbaine de Dunkerque veut (enfin) concrétiser un plan vélo.

Après avoir misé sur le bus gratuit, sans l'associer pleinement aux cyclistes (et aux piétons), après déjà trois concertations (PluiHd, plan vélo, vivreensembleapres.com), après avoir loupé le virage du déconfinement (aberrante suppression des Dk'Vélos, absence de « coronapiste »). Le temps est venu de prendre en considération les mobilités actives et particulièrement le Vélo. Pour notre collectif la réussite d'un tel plan réside sur une multitude de domaines (éducatif, économique,...), toutefois, le principal frein au développement du Vélo reste ... la voiture.

Il faut inverser la hiérarchie urbaine : penser la ville d'abord pour le piéton puis le vélo, les transports en commun et ensuite la voiture individuelle. La place dévolue à la voiture dans notre cité est énorme (parkings, voies de circulation).

Il est urgent d'inverser la tendance : de réallouer ces surfaces aux modes actifs, de briser la vitesse des motorisés, d'offrir des aménagements de qualité pour tous.

C'est ainsi qu'on amènera la population dunkerquoise vers une mobilité active saine, économique et écologique.

Collectif Vélorution Dunkerque



Annexe « Questionnaire professionnel·le·s »

Lors des premiers temps d'échange avec les citoyen·ne·s, nous avons relevé certaines problématiques étant du ressort d'acteurs privés et publics tels que les commerces, les sites administratifs, les structures de loisirs etc. La MDE a donc souhaité associer les professionnel·le·s dans le cadre de la consultation afin d'aborder la thématique de l'accueil du cycliste dans les structures.

Deux temps d'échange (Focus Groupes) spécifiques ont été organisés, réunissant une vingtaine d'acteurs (Cf Annexe « Participant·e·s aux focus groupes »), l'un spécifique à l'accueil

du cycliste et l'autre en lien avec les bailleurs sociaux. Tous deux ont abouti à la création d'un questionnaire destiné aux employeurs du territoire.

Ce questionnaire a été envoyé uniquement par le biais du numérique aux différent·e·s professionnel·le·s. Ils·elles pouvaient y répondre du 19 octobre au 16 novembre 2020. Il est complété d'un questionnaire à destination des bailleurs sociaux réalisé par Paul Simon (Chef de projet Politique de la Ville, CUD) (voir Annexe du rapport Ville à Vélo datant de décembre 2020).

Analyse du questionnaire

Ce questionnaire a été élaboré suite aux échanges des Focus Groupes spécifiques à l'accueil du cycliste. Il a été élaboré selon trois parties principales :

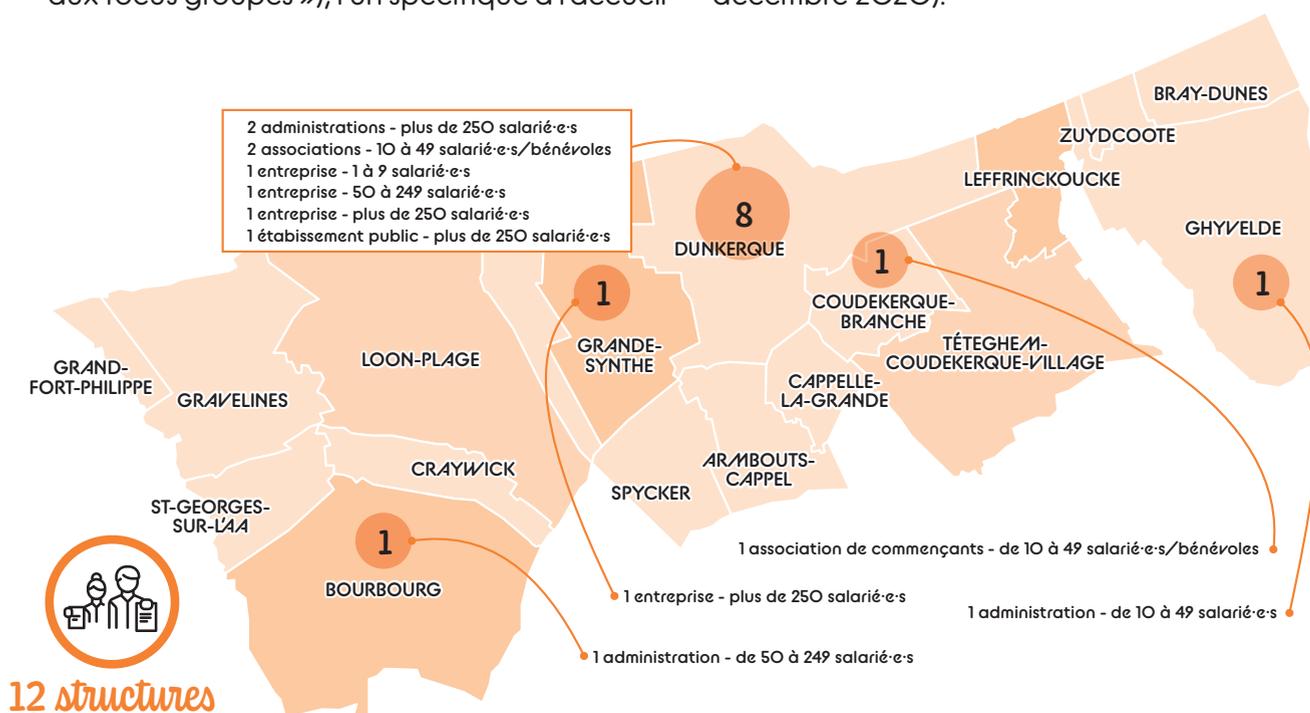
- Le profil de la structure
- Les actions et services autour de la mobilité existants
- Les actions et services autour de la mobilité à développer

Profil des professionnel·le·s

Débuté plus tard et au moment du deuxième confinement, ce questionnaire a peu mobilisé et ne représente ni l'ensemble, ni la diversité des entreprises du territoire. Au total, 12 structures ont répondu au questionnaire dont la plupart se situent sur la commune de Dunkerque.

Majoritairement nous avons reçu des retours des administrations mais également de quelques associations et d'entreprises.

Parmi les 12 structures ayant répondues, 6 proposent des horaires exclusivement en journée pour les salarié·e·s et 6 proposent (à moins de 50% de leurs salariés) des horaires postés.



Analyse de l'existant

Les services liés à la mobilité durable dans une structure

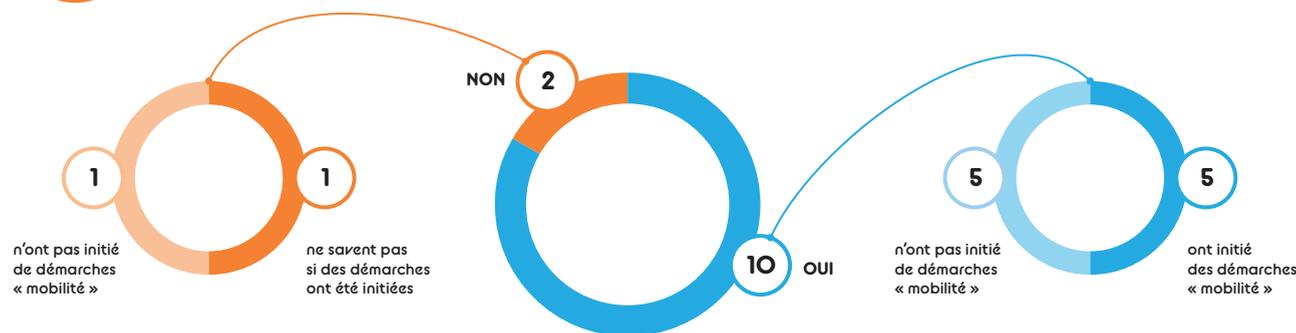
Le Plan De Mobilité Employeur (PDM-E) est un ensemble de mesures qui vise à optimiser et à augmenter l'efficacité des déplacements liés à l'activité de l'entreprise, en particulier ceux de son personnel, pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques et réduire la congestion des infrastructures et des moyens de transports, tel que stipulé dans l'article L1214-8-2 du code des transports. [Source: Ademe]. Depuis le 1er janvier 2020, la loi LOM de décembre 2019 oblige les entreprises de plus de 50 salariés sur un même site d'insérer, dans leurs négociations salariales obligatoires avec les partenaires sociaux, un volet mobilité. À défaut l'élaboration d'un Plan de Mobilité Employeur (PDM-E) s'impose.

83% des structures ayant répondu au questionnaire ont connaissance de ce type d'actions mais 42% d'entre elles ont initiées ce type de démarche.

Au-delà de la mise en place d'un PDM-E, nous nous sommes intéressé·e·s aux aides développées en faveur de certains types de mobilité pour les salarié·e·s. En effet, la mise en place de celles-ci nous avait été remontés lors des Focus Groupes comme un levier pour inciter la pratique du vélo sur son lieu de travail.



Connaissance du PDM.E



Sur le sujet, il existe notamment un forfait Mobilités Durables (anciennement appelée indemnité kilométrique vélo) qui peut être mis en place dans la structure. Contrairement à l'indemnité kilométrique voiture, ce forfait est à ce jour non obligatoire.

Parmi les 12 répondants :

- 6 structures proposent l'indemnité kilométrique voiture.
- 3 structures prennent en charge l'abonnement « transport en communs ».
- Aucune ne propose le forfait Mobilités Durables ou une indemnité favorisant le covoiturage

Le Forfait « Mobilités Durables »

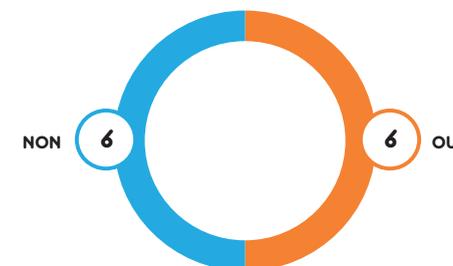
Mis en place par le décret du 9 mai 2020, le « forfait Mobilités Durables » a pour but d'accompagner les salarié·e·s et les employeurs

du privé à utiliser, pour leurs trajets quotidiens, des modes de transport moins coûteux et plus propres. Pour les employé·e·s, il s'agit de la prise en charge facultative par leur employeur des frais de transports personnels entre le domicile et le lieu de travail jusqu'à 400 € par an. Il est exonéré d'impôt sur le revenu et de cotisations sociales jusqu'à 400 € par an et par salarié.

[Source : Service Public]

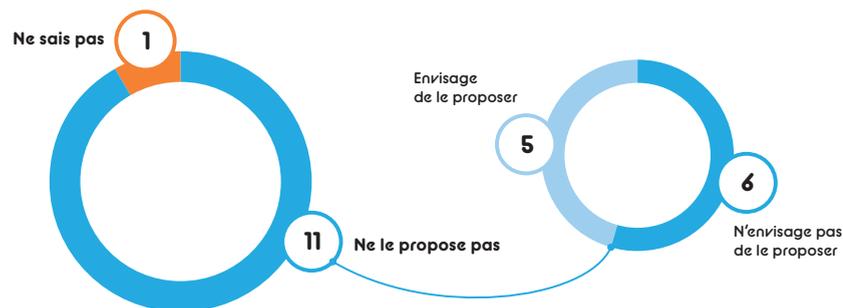


Connaissance du Forfait « Mobilités durables »





Forfait « Mobilités durables »



Les incitations économiques, tel que le forfait Mobilités Durables, peuvent donc être un motivateur pour changer ses habitudes. Elles permettent de récompenser les actions les « plus vertueuses » sur le plan environnemental.

Ainsi, inciter les employeurs à proposer des indemnités pour le vélo peut se révéler bénéfique tant pour les collectivités locales (moins de pollution atmosphérique), pour les employeurs (employé·e·s en meilleure santé et plus dynamique) et pour les employé·e·s (moindre coût pour le porte-monnaie).

« Nous sommes en attente des décrets qui permettent d'indemniser les déplacements à vélo. »

(Focus Groupe professionnel·le·s, Maison de la Vie Associative)

Les équipements proposés en faveur du vélo

Le second incitateur qui nous a été remonté lors des Focus Groupes est la mise en place d'équipements (stationnements, douches, casiers, etc.). Levant la problématique de l'insécurité liée à la peur du vol (l'un des freins récurrents remonté lors de la consultation), ils

permettent également de se changer afin de ne pas stigmatiser les cyclistes sur leurs lieux de travail. Cet élément nous a été relevé lors de la consultation comme un frein à la pratique du vélo pour les trajets domicile-travail.

« Quand j'arrive au travail avec mes vêtements de pluie pour le vélo, les autres femmes se moquent de moi car je ne suis pas « classe » Ce n'est pas plaisant. »

(Focus Groupe Bray-Dunes)

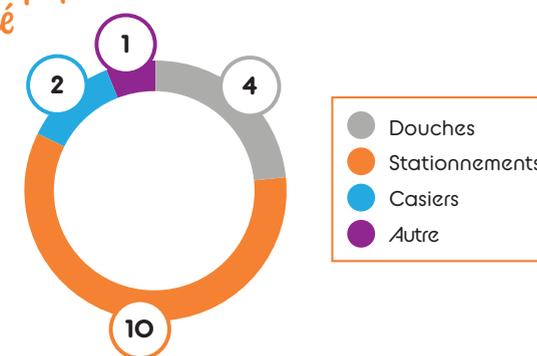
11 structures ont répondu positivement à la question « proposez-vous des équipements en faveur du vélo dans votre structure ». Parmi les équipements les plus proposés, nous retrouvons les stationnements vélo.



© Mion Mion - Marion Damman



Type d'équipement proposé



Les déplacements en vélo en entreprise : l'utilisation d'une flotte vélo

La mise en place d'une flotte vélo en interne peut répondre à plusieurs utilisations :

- Pour les déplacements professionnels.
- Pour les déplacements domicile-travail, de manière ponctuelle ou pour un usage quotidien.

45% des structures ayant participées au questionnaire proposent une flotte vélo à destination des salarié·e·s, mobilisée principalement pour les déplacements professionnels.

Cependant nous remarquons une faible utilisation de celles-ci : seule une structure a noté une utilisation fréquente de celle-ci.

Sur les 8 employeurs ne proposant pas de flotte vélo, seul un a comme projet d'acquérir des vélos pour ses employé·e·s.

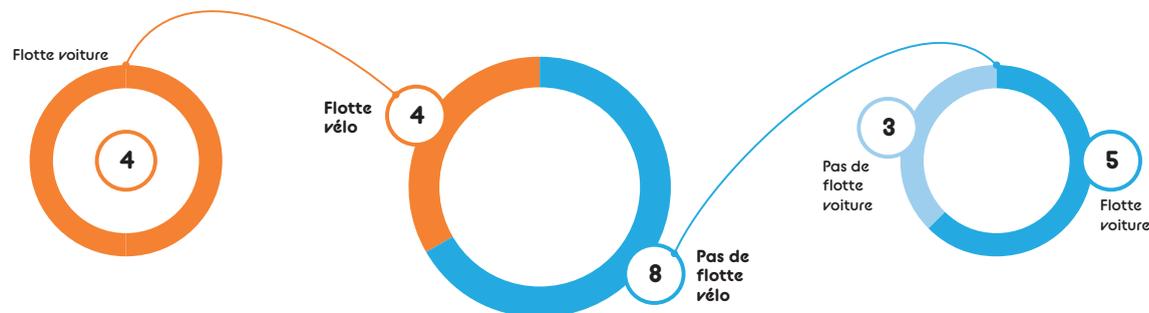
Nous passons beaucoup de temps au travail, c'est donc un lieu privilégié pour créer de nouvelles habitudes dans nos manières de nous déplacer. Si, pour certaines entreprises, l'utilisation du vélo est difficile pour les déplacements professionnels (sites industriels non sécurisés, long trajet en dehors de l'agglomération), pour beaucoup d'employeurs l'utilisation du vélo serait possible et justifiée.



© Citycycle



Flotte vélo - Flotte voiture



Zoom sur...

La flotte vélo pour les trajets domicile-travail

La mise à disposition d'une flotte vélo pour les trajets domicile-travail permet de lever plusieurs freins, notamment lorsqu'elle est couplée à des actions de la part des collectivités locales.

Cet usage permet notamment de palier au coût lié à l'achat et à l'entretien d'un vélo, qui peut se révéler important selon les revenus des ménages. Par ailleurs, elle permet un usage ponctuel pour les employé·e·s, selon le temps qu'ils-elles ont, la météo ou encore leur envie d'une balade à vélo sur la pause méridienne.

Couplée à la mise en place de boxes à vélo à proximité des logements collectifs, les freins du coût et du stockage peuvent être levés.

Les entreprises soumises à l'impôt sur les sociétés (IS) peuvent bénéficier d'une réduction d'impôt pour la mise à disposition d'une flotte vélo.

Plus d'informations : <https://www.citycycle.com/21010-une-flotte-de-velo-pour-les-salaries-des-entreprises>

Les propositions pour développer la pratique du vélo

Tout comme pour les citoyen·ne·s, il a été demandé aux employeurs de prioriser les actions qui leur semble essentiel à mettre en place afin de développer la pratique quotidienne du vélo sur le territoire.

Actions à développer par les structures

(2 réponses possibles)

Du côté des actions à développer par les structures, c'est un service qui arrive en priorité. Selon elles, la mise en place du forfait « Mobilités Durables » inciterait économiquement leurs employé·e·s à utiliser davantage le vélo.

Il s'agit donc d'accompagner les employeurs et de faire connaître les modalités pour la mise en place d'incitation économique à l'utilisation du vélo.

Cependant, il nous a été remonté que l'utilisation du vélo sur certains sites industriels reste restreinte pour des raisons de sécurité en interne.

« Les actions en faveur de l'utilisation du vélo seront de toute manière très limitée car nous décourageons l'utilisation de vélo au sein des sites industriels pour des raisons de sécurité. »

(Commentaire libre expression)

Actions collectivités

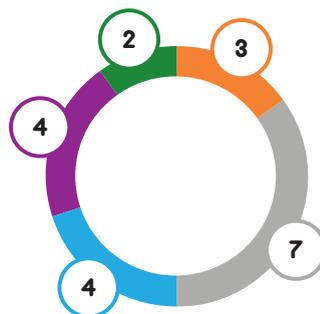
Du côté des actions à mettre en place par les collectivités locales, comme pour les questionnaires citoyen·ne·s, les itinéraires sécurisés, confortables et continus qui arrivent en tête. Ce sont donc des aménagements vers les différents sites, sur lesquels les employé·e·s doivent se sentir à l'aise, qui sont à prioriser.

« Il y a encore la notion d'insécurité qui est dans les esprits (cohabitation difficile entre cycliste/ automobiliste, entre cycliste/bus...). »

(Commentaire libre expression).



Actions à développer par les structures



- Meilleur accueil du cycliste (casiers, douches etc.)
- Mise en place de l'Indemnité Kilométrique vélo / du Forfait « Mobilités Durables »
- Meilleur accompagnement / davantage de sensibilisation
- Davantage de stationnements (arceaux, parkings à vélo sécurisés, etc.)
- Mise à disposition de vélos et/ou vélos à assistance électrique

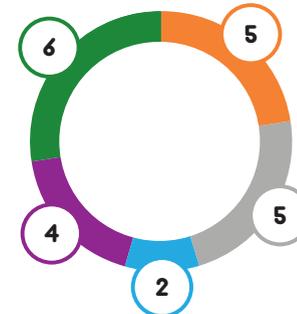
« En tant qu'association de commerçants, nous souhaiterions des solutions qui inciteraient nos clients à utiliser le vélo pour faire leurs courses de proximité. Il faut essentiellement développer des voies protégées, et du stationnement sécurisé le temps de leur présence chez le poissonnier, le primeur, la boulangerie, le coiffeur, l'esthéticienne, etc. »

(Commentaire libre expression).

Pour compléter ces propositions, et en lien avec une problématique relevée à la fois dans les Focus Groupes professionnel·le·s et citoyen·ne·s, une demande liée à la multiplication des stationnements à proximités des structures a été soulevée.



Actions à développer par les collectivités



- Un développement des aménagements cyclables
- Des itinéraires fluides et continus
- Un meilleur entretien des aménagements cyclables
- Davantage de solutions de stationnement
- Plus de signalisation
- Aide à l'acquisition ou à la location d'un vélo

Conclusion

Une partie des professionnel·le·s souhaitent proposer à leurs employé·e·s et salarié·e·s des aides et équipements pour développer le nombre de vélotaffeurs (personnes allant au travail à vélo). Cependant, si plus de la moitié des répondant·e·s ont pour projet, par exemple, de proposer le forfait Mobilités Durables, il convient de les accompagner pour la réalisation des démarches nécessaires.

Par ailleurs, on voit que plus de la moitié des professionnel·le·s ayant répondu proposent des équipements afin de stationner son vélo. Malgré la non-représentativité de ce questionnaire, la question de leur visibilité et de leur accessibilité est à se poser.

Enfin, tout comme pour le questionnaire à destination des citoyen·ne·s, les professionnel·le·s pensent que c'est en développant des itinéraires fluides et continus ainsi que des équipements cyclables que leurs employé·e·s/bénévoles/salarié·e·s seraient plus enclin à utiliser le vélo.

Annexe « Sondage des bailleurs sociaux »

CU de Dunkerque - Contrat de ville
Sondage complémentaire de la table ronde "vélo & quartiers" du 15/09/20 - bailleurs sociaux CUD engagés dans le dispositif d'abattement de TFPB
octobre 2020

Identification : votre nom, votre organisme et votre fonction	FLANDRE OPALE HABITAT Claire THERY, chargée de politique de la ville et NPNRU	HABITAT DU NORD Séverine METAY, Animatrice Réseau de proximité	PARTENORD HABITAT Hervé SOULOUMIAC, directeur commercial, social et exploitation	COTTAGE SOCIAL DES FLANDRES JF BENETREAU, responsable Contrôle de gestion	Synthèse	Propositions
Êtes-vous entré.e en contact avec la Maison de l'Environnement dans le cadre du débat "Ville à Vélo"?	Oui, et nous avons participé à un focus group/une discussion sur ce sujet	Non mais nous sommes intéressés par la démarche	Oui, et nous avons participé à un focus group/une discussion sur ce sujet	Non mais nous sommes intéressés par la démarche	Les bailleurs sont intéressés par la démarche	Groupes de travail à poursuivre
Avez-vous effectué un auto-diagnostic de votre patrimoine en QPV, concernant la qualité de vos aménagements de stationnement vélo intérieur et extérieurs?	Non, mais nous sommes volontaires pour effectuer une telle démarche en étant accompagnés	Nous connaissons nos aménagements mais sans inventaire détaillé	Nous connaissons nos aménagements mais sans inventaire détaillé	Non, mais nous sommes volontaires pour effectuer une telle démarche en étant accompagnés	Les bailleurs peut outillés pour connaître et améliorer leurs aménagements ; mais volontaires pour se perfectionner	Un accompagnement au diagnostic
La montée en qualité de vos aménagements vélo fait-elle partie de vos prochaines priorités?	Pas encore mais c'est une possibilité, en étant accompagnés pour le faire	? Pas de réponse	Pas encore mais c'est une possibilité, en étant accompagnés pour le faire	Pas encore mais c'est une possibilité, en étant accompagnés pour le faire		Un accompagnement à la "stratégie vélo"
Avez-vous programmé de nouveaux aménagements vélo ou projetez-vous d'en programmer?	C'est en réflexion	Oui actuellement, action aménagement locaux vélos valorisée TFPB à St Pol/mer	Oui Cité Liberté Rehabs Victor Hugo et résidence sénior en basse ville Ouverts pour soutenir un projet de local vélo sur l'espace public devant Robelet	C'est en réflexion	Des initiatives à valoriser, d'autres à accompagner ou faire émerger	
Complément de réponse libre aux 2 précédentes questions (le vélo fait-il partie de vos priorités? projetez-vous des aménagements?)	A étudier	Il ne s'agit pas d'une priorité mais une possibilité suivant les diagnostics partagés, interpellation partenaires ou demandes des habitants : actuellement sur St Pol/Mer uniquement				
Avez-vous connaissance des aides possibles pour effectuer des aménagements vélo sur votre parc?	Non, mais nous sommes intéressés et souhaitons être plus informés / accompagnés	Oui et nous les avons sollicitées / ou allons les solliciter	Non, mais nous sommes intéressés et souhaitons être plus informés / accompagnés	Non, mais nous sommes intéressés et souhaitons être plus informés / accompagnés	Connaissances moyennes des aides possibles	Mieux faire connaître et accompagner les démarches
Complément de réponse libre à la précédente question (aides possibles à l'aménagement)		On connaît Alveole et avons élargé sur d'autres sites que CUD pour le moment				
De façon complémentaire, êtes-vous favorable à un soutien via le dispositif d'abattement de TFPB, sous forme de concours financier; [Aménagements portés par la collectivité sur l'espace public (parking collectif...)]	Non	Oui, tout à fait	Oui, tout à fait	à réfléchir ensemble	3 bailleurs plutôt ouverts sur cette question	Une opportunité à saisir pour les communes et la CUD pour faire des aménagements de proximité (boxes, locaux+ateliers, arceaux...)
De façon complémentaire, êtes-vous favorable à un soutien via le dispositif d'abattement de TFPB, sous forme de concours financier; [Des actions d'animation/promotion du vélo par des associations]	à réfléchir ensemble	? Pas de réponse	Oui, tout à fait	à réfléchir ensemble	Le plus gros bailleur, Partenord Habitat, paraît très volontaire; les autres sont ouverts, à conforter	Imaginer et proposer un panel d'actions divers, peut être d'abord avec Partenord sur des secteurs ciblés
De façon complémentaire, êtes-vous favorable à un soutien via le dispositif d'abattement de TFPB, sous forme de concours financier; [Des aides matérielles aux locataires (gilets de visibilité, antivol...)]	à réfléchir ensemble	? Pas de réponse	Oui, tout à fait	à réfléchir ensemble		
De façon complémentaire, êtes-vous favorable à un soutien via le dispositif d'abattement de TFPB, sous forme de concours financier; [Des projets plus structurants dans un cadre partenarial (Contrat de ville...)]	à réfléchir ensemble	? Pas de réponse	Oui, tout à fait	à réfléchir ensemble		
Complément de réponse libre: avez-vous une attente / vigilance particulière sur votre participation éventuelle à la dynamique "ville à vélo"?		Nous gérons les logements mais pas le mode de déplacement de nos locataires : nous ne savons qui utilise ou pas le vélo et qui pourrait être concerné par ce type de projet - N'est-ce pas une thématique qui pourrait être portée par une maison de quartier ?				Mettre les acteurs d'hyper proximité au cœur de la dynamique

Annexe « Observations issues des diagnostics en marchant GUSP-TFPB »

Éléments complémentaires : Observations issues des diagnostics en marchant GUSP – TFPB septembre – octobre 2020 + notes personnelles Paul SIMON

	Accessibilité du quartier à vélo, sécurité	Stationnements extérieurs	Stationnements résidentiels	Autres	Synthèse / Propositions
DK – Soubise, Basse-Ville	Des bandes cyclables sur les axes structurants, mais pas au cœur des quartiers ni de contresens cyclables. Nombreuses intersections à 90° avec une faible visibilité, et du stationnement gênant. La continuité cyclable le long des canaux est vraiment parfaite. Un aménagement du canal de Bergues serait pertinent d'autant que le cadre est potentiellement attractif (pont batardeau...).	Quelques arceaux extérieurs mais trop rares. Le parking vélo devant le lycée Vauban en revanche est de qualité, il peut servir de modèle. Partenord Habitat pourrait être intéressé par un format de park à vélo voire d'atelier devant Robelet, endroit intéressant en entrée de quartier face à la CAF. Quid de la salle d'expo inoccupée ?	Chez Partenord Habitat, actuellement des locaux « débarras » existent où sont entassés des vélos. Pas de locaux aménagés convenablement. C'est inclus dans le projet de réhab à Hugo et dans une nouvelle résidence sénior. Verrerie et Robelet : des caves individuelles peu accessibles, pas adaptées. Pas de possibilité de faire de vrais aménagements intérieurs. Ne sont pas contre un accompagnement pour mieux connaître et perfectionner leur parc .	Quartiers proches mais finalement peu ouverts sur la véloroute voie verte Quartiers assez vieillissants, le développement de la pratique doit prendre en compte ++ la question de l'accessibilité des aménagements. Nombre important de petits logements, petits ménages. Enjeu d'amener les nouveaux habitants à utiliser le vélo (logements individuels FOH sur Soubise notamment)	Travail avec Partenord et la Ville sur un park à vélo + atelier en entrée de quartier près de Robelet ? Travail sur l'appropriation de la véloroute à travailler avec Partenord et la maison de quartier ? Développer les arceaux extérieurs, les contresens cyclables... ? Travail avec FOH et la ville sur le stationnement vélo en cœur de Soubise ?
DK – Jeu de Mail, Carré de la Vieille	Au nord, Franchissement de l'avenue de Petite Synthe / bd Simone Veil très peu sûr depuis l'embranchement cyclable du canal de Mardyck. Débouche sur un double trottoir étroit au milieu d'une circulation très dense. A l'est, le chemin de halage sud du canal de Mardyck est intéressant pour relier le JM puis le CV au centre-ville, mais : <ul style="list-style-type: none"> • Pente trop importante au niveau de l'accès depuis le pont Europe/rue de Lille • Les débouches sur la voirie au jeu de mail sont curieusement uniquement des passages piétons : pas sûr Au sud est, l'accès au jeu de mail par la rue Neuts aurait pu être mieux aménagé dans la continuité de la véloroute de Basse ville : il n'y a même pas une bande cyclable... Le début de la piste cyclable en arrivant dans le Jeu de Mail est déformé par des racines d'abres. A l'intérieur du Jeu de Mail, la circulation à vélo est plutôt aisée, Le pont vers le Carré de la Vieille comprend une passerelle dédiée au vélo. En cœur d'îlot du Carré de la Vieille, la circulation paraît plus dangereuse, sans matérialisation spécifique. Il eût été intéressant d'imaginer un accès plus direct du secteur à la rive gauche du canal de Bourbourg., qui est un bel espace. A l'intérieur du Banc Vert, hormis une contre allée cyclable depuis le rond	Le cœur de la rue du Jeu de mail est bien pourvu en arceaux vélo mais fait figure d'exception : on n'en retrouve pas ailleurs, on stationne contre des rambardes ou poteaux. Le stationnement vélo des commerces alimentaires devrait être travaillé (intermarché, Lidl). Peut être utile dans le traitement de la problématique de caddies.	Sur le patrimoine de Partenord habitat, il y a essentiellement des locaux « débarras » où sont stockés des vélos. Sur Pivoines et Primevères, les accès caves ont été condamnés. Pas d'arceaux proches en extérieur. Pas de vue sur le patrimoine du Cottage et de FOH.	Les données statistiques englobent tout le QPV inclus le Banc Vert et l'île Jeanty : pas de focus particulier sur ce secteur. Sur le QPV, les logements sont plus grands, les ménages plus nombreux et plus jeunes que sur Soubise-Basse-Ville. Le taux d'activité est plus important. =potentiel d'usages cyclistes avec plus de jeunes cyclistes ; Enjeux d'apprentissage ?	Enjeux de stationnements intérieurs et extérieurs, avec une typologie diversifiée (vélos enfants, adultes, travailleurs, courses...) Enjeu d'appropriation des canaux Enjeux de continuités cyclables (sorties/entrée de canal) Travail plus spécifique peut être entre le Banc Vert, le Carré de la vieille et l'embranchement cyclable du canal de Mardyck. Enjeux sur ces secteurs d'éducation au vélo, travail sur l'accessibilité vélo des commerces alimentaires

Annexe « Liste exhaustive des contributions libres »

(commentaires questionnaire citoyen·ne et Facebook, espaces d'expression libre, échanges)

Notons, d'une manière générale, des commentaires de remerciements et d'encouragements pour la démarche Ville à Vélo mais aussi pour les récents aménagements réalisés.

Ces notes positives s'accompagnent aussi de mentions « bien mais peut mieux faire » ou « mieux mais il reste du travail... »

A noter encore quelques remarques sur la nécessité d'améliorer la météo si on veut développer le vélo ; des encouragements à se tourner vers les pays voisins pour prendre exemple ; enfin, des demandes générales contradictoires : limiter la place des voitures pour développer le vélo ou, à l'inverse développer le vélo sans gêner les voitures.

Continuer le développement des aménagements cyclables : la priorité des habitant·e·s

Quantitativement, la demande de pistes cyclables sécurisées écrase (150 occurrences) tous les autres sujets (itinéraires fluides, continus, séparés des autres moyens de transport, confortables). À noter que certains mélangent voies vertes et pistes mais c'est bien la demande de pistes qui reste extrêmement majoritaire.

Continuité, sécurité, confort des aménagements cyclables

Tester, notamment à l'aide des « coronapistes ».

3

Sécuriser les cyclistes, par exemple avec des voies bidirectionnelles séparées des trottoirs et de la route, ou sensibiliser. 8

Faire une meilleure continuité cyclable, notamment au niveau des zones industrielles et portuaires (zones d'emplois), au niveau des intersections et des ronds-points. 15

Ecoles, collèges, lycées :

- Créer une piste pour accéder à toutes les structures à vélo.
- Développer les pistes cyclables proches des écoles afin qu'elles puissent être exploitées dans le cadre du dispositif « Savoir Rouler à Vélo ».

« Individualiser » au sol les voies réservées aux vélos (revêtement coloré, drainant et roulant) 2 ; proposer des couleurs spécifiques aux aménagements cyclables. 13

Construire des passerelles au-dessus des obstacles (ronds-points, routes très fréquentées).

Clarifier la place du vélo sur la digue. Il existe 4 zones de circulation avec chacune une réglementation différente.

Créer un réseau vélo dédié aux loisirs/ promenades (l'actuel réseau à améliorer) et créer un réseau rapide dédié au travail (Réseau Express Vélo, REV) et aux déplacements entre communes.

Aménager des zones tampons pour les services de livraison à vélo (UBER, Deliveroo) pour éviter qu'ils ne stationnent ou ne patientent sur les trottoirs.

Les feux voiture doivent être en décalage, notamment lorsque la voiture tourne à droite et que les vélos peuvent aller tout droit - aujourd'hui systèmes synchrones. 3

Mettre en œuvre un urbanisme tactique au profit du vélo et ainsi réduire l'espace de la voiture sur l'espace public :

- La circulation dans le centre-ville, même si vitesse réduite à 30 km/h, est peu sécurisante. 3

- Supprimer le stationnement sur un côté de rue pour développer les pistes cyclables à double-sens.
- Mettre des priorités au vélos sortant des véloroutes.
- Limiter la vitesse des voitures, notamment autour de certaines zones (écoles, entreprises, administrations, etc.). 3
- Priorité des vélos sur les voitures dans les zones 30.
- Itinéraires cyclables prioritaires. 5

Manque de continuité d'itinéraires. Ex. : de la Halle aux sucres au Grand Large. 2

Mieux réfléchir les pistes lors des projets de réaménagements (ex. : supprimer les bordures). 2

Développer les aménagements vélo en campagne. 2

Le confort des cyclistes : la chaussée et son entretien

Il y a des demandes :

- Pour un meilleur entretien des pistes existantes (notamment les bandes sur les bords de route et certaines pistes comme celle qui longe la route de Bergues).

Zoom sur...

Les demandes spécifiques d'aménagements

- Aménager une piste cyclable Boulevard Alexandre III et Boulevard de la République 3
- Accès Bourbourg à Gravelines 3
- Accès Bourbourg à Petite-Synthe 2
- Accès Grand-Fort-Philippe à Gravelines 9
- Accès Spycker à Capelle-la-Grande 5
- Accès Loon-Plage/Gravelines 9
- Aménager une piste cyclable dans la ville de Saint-Pol-sur-Mer 3
- Accès Auchan/Fort-Mardyck
- Accès Gravelines : vers centrale nucléaire 3
- Aménager une piste cyclable route de Furnes 2
- Accès lac de Tétéghem par la route de Furnes n'est pas sécurisant...
- Aménager et sécuriser la Chaussée des Darses 3
- Accès Ghyvelde à Bray-Dunes
- Créer une véloroute pour rejoindre la commune de Coudekerque-Branche 2
- Créer une véloroute jusqu'à La Panne 6
- Aménager une piste cyclable sécurisée sur la digue 7.

- Pour l'amélioration du confort (revêtement, bordure, etc.).

Installer des équipements cyclables adaptés pour le jour et la nuit 2, mettre des lumières à énergie solaire sur certaines parties de la véloroute.

« Aplanir » les aménagements cyclables - racines - et mieux les entretenir/nettoyer. 4

Voie verte : valorisées mais aussi critiquées pour leur revêtement, pour les plantes qui poussent autour (espèces arbustives épineuses) ou pour leur étroitesse les jours d'affluence. 20aine

Une solution de couverture des pistes cyclables pour protéger des intempéries.

Réaliser des audits du réseau cyclable pour faciliter les travaux et l'entretien de la chaussée. **4**

- La piste cyclable Coudekerque-Branche/Bergues. **5**
- Des pistes cyclables sont à rénover sur le secteur du Chapeau Rouge de Tétéghem et rue de la scierie à Petite-Synthe.

Les services en faveur du renforcement de la pratique du vélo

Pour les services, on note une trentaine **31** de commentaires demandant le retour des DK'Vélos, certains en faisant évoluer le service, d'autres en l'étendant à toute l'agglomération. Quelques-uns proposent de remplacer ce service par un système de location longue durée couplé à des dispositifs de stationnement longue durée dans les quartiers d'habitation.

À noter encore la demande, sous différentes formes, de vélos électriques **32 occurrences** et de trottinettes pour remplacer les DK'Vélos, en free floating ou encore en location longue durée.

Concernant l'aide à l'achat **22 occurrences**, elle est mentionnée pour remercier la collectivité, pour demander sa prolongation, son extension (pas

seulement pour des vélos achetés à Dunkerque), sa simplification ou son augmentation de montant.

Les autres services demandés sont liés à des points de réparation, de gonflage mais aussi de prêts test de vélos électriques.

Location de vélo ou libre-service : l'expérimentation des différents types de vélo

Reproposer les DK'Vélos / des vélos libre-service ou développer la location. **10**

Faire connaître les différents types de vélos (comme les vélo-cargos) et adapter les aménagements pour tous types de vélos. **3**

Pour le free floating, il existe des exemples intéressants, comme celui de la start-up française Pony Bikes.

On peut aussi regarder et développer l'initiative SOLICYCLE à destination des enfants (et indirectement des parents) qui n'ont pas accès pour des questions parfois financières à un vélo. Comme toute sensibilisation, au plus tôt elle est débutée, au mieux elle devient ancrée dans nos habitudes de vie.

<https://www.paris.fr/pages/un-velo-pour-10-ans-aidez-solicycle-a-preter-des-velos-aux-enfants-6616>

Ateliers de réparation et entretien de vélo

Mettre à disposition des usagers des « stations de réparation » / des espaces de réparation en « libre-service ». **2**

Développer une filière emploi locale pour l'entretien, la réparation ou la réfection des vélos.

Autres

Vélopartage : la collectivité peut être un facilitateur et organiser une offre dédiée. **2**

Créer un chantier d'insertion qui fabrique des vélos et qui les revend.

Association proposant des ateliers de réparation, des chantiers d'insertion, de la vente, des événements et de la location : on peut imaginer s'inspirer de cet exemple qui a l'avantage de créer également de l'emploi, ou de faciliter le retour à l'emploi (<https://veloservices.fr>).

L'accueil du cycliste et les problématiques de stationnement

Sous toutes ses formes : parking couverts, surveillés, arceaux, de bas d'immeuble, de rues... La demande est forte. A noter que des équipements sont demandés... à des endroits où ils existent déjà ; ce qui pose aussi la question de leur visibilité ou de la signalisation. Beaucoup de mentions «avec caméras» ou «surveillés» accompagnent ces demandes d'équipements.

Visibilité et communication autour de l'existant

De très nombreuses idées sont proposées concernant la communication et la sensibilisation ; d'abord le renforcement ou la diffusion plus large de plans, itinéraires dynamiques, points de stationnements, vélocistes.... Il est aussi demandé à plusieurs reprises un site internet unique avec toutes les informations.

Autres aspects : des campagnes de communication pour valoriser le vélo ou pour sensibiliser au partage de l'espace public et à la sécurité.

Accueil du cycliste sur les lieux de vie

Aider les bailleurs sociaux et les entreprises pour qu'il-elle-s réalisent des diagnostics mobilité. 2

Systématiser les plans de déplacements entreprise et administration.

Donner accès aux écoles pour entreposer les vélos, poussettes et trottinettes des enfants.

Développement et adaptation des stationnements

Développer plus de stationnements adaptés car manque - notamment à Dk 11 et réaffecter une partie des places aujourd'hui réservées à la voiture 4
Parking sécurisés pour longue durée
Box à vélo pour le stationnement résidentiel et autre type quand pas de garage. dont 4

Arceaux vélo pour courte durée et pour les commerces. 3

Mettre des bornes de recharge pour vélos électriques dans ces garages et équiper les garages à vélos actuellement installés.

Développement de l'intermodalité

Il faudrait développer la multimodalité pour la personne qui est venue en vélo mais qui a besoin d'une voiture pour un ou plusieurs déplacements distants.

Faciliter l'autorisation de transporter le vélo dans les transports en commun. 3

Parking relais en périphérie avec garage vélo sécurisé afin de limiter la circulation des voitures en centre-ville.

Le renforcement de la signalétique et la communication autour des itinéraires

Concernant la signalisation, des suggestions sont faites comme celles de peindre les pistes dans des couleurs très flashy pour que l'on ne puisse pas les manquer. Il y a aussi la question des itinéraires : indiquer des directions globales simples mais aussi quelle route suivre pour trouver la prochaine piste. Enfin, il y a la qualité de marquage des bandes cyclables ou des contre-sens cyclistes.

Un jalonnement à renforcer sur le territoire et la « cohérence cyclable »

Créer un maillage à l'échelle du SCOT (travailler avec les EPCI périphériques, faire des connexions avec la CCHF, Bergues par exemple). ③

Créer une cohérence entre les communes limitrophes à Dunkerque et Dunkerque (application des mêmes règles).

Indiquer une direction dans l'agglomération afin de pouvoir se diriger vers et trouver la voie verte.

Prévoir des itinéraires de randonnées avec une signalétique appropriée - système de nœuds chiffrés. ②

Faire un circuit avec un balisage ou une cartographie (style parcours).

Manque de signalétique lorsque l'on vient de Grande-Synthe vers la pénétrante qui arrive à Dunkerque.

L'indication des itinéraires cyclables : communication et outils

Développer des plans référencés via une appli GPS afin de faire connaître les aménagements existants, souvent méconnus. ④

Une culture vélo à insuffler sur l'ensemble du territoire

Sur le thème de la découverte/redécouverte du vélo, plusieurs idées et suggestions pour sensibiliser les jeunes dès l'école et, plus largement des propositions d'organisation de manifestations, balades découvertes, stages de remise en selle, création d'une école du vélo...

Il faut surfer sur la vague pour déclencher le déclic vélo : saisir tous les outils disponibles (appels à projet, plan vélo national, aides, associations vélo et vélocistes, Mai à vélo, etc.) et sensibiliser les Dunkerquois-es à la reconnaissance du vélo comme moyen locomotion à part entière.

« Savoir rouler » : l'apprentissage et la remise en selle des plus jeunes aux plus âgé·e·s

Digue : (ré)apprendre à partager la chaussée entre les différents utilisateurs.

Sensibiliser tou·te·s les usager·ère·s de la route à une meilleure cohabitation (faire connaître la signalétique et les aménagements). ⑫

Créer de vélos écoles.

Une maison du vélo pour créer du lien en permanence entre cyclistes et non-cyclistes et sensibiliser

Faire respecter le Code de la Route (SAS vélo, bande cyclable) et organiser des actions avec les forces de l'ordre.

Ecole du vélo / maison du vélo - permettrait notamment de développer l'emploi local et de donner de la visibilité aux spécialistes et associations vélo du territoire. ⑥

Créer un emploi vélo associé à un plan vélo ambitieux afin de développer la culture vélo (plaisir et éducation au vélo). ②

Le cyclotourisme

Valoriser le cyclotourisme comme atout économique pour le territoire.

Multiplier les offres touristiques globales autour des vacances à vélo (gîtes à vélos, restauration, donner envie de découvrir les patrimoines depuis les grands axes verts -et faciliter cette découverte-, faire du grand Dunkerquois un espace vitrine, etc.). ②

**La continuité de la plateforme
« ville-a-velo.org » :
une communication unique autour du vélo**

Créer une toile de la mobilité comme celle sur l'alimentation à la Halle aux sucres : recensement de toutes les informations utiles à tous les acteurs, connaître les chiffres et budgets autour du vélo etc.

Créer du lien entre tous les acteurs du territoire grâce à une mise en réseau

Créer un « comité vélo » avec des élu·e·s, associations, citoyen·ne·s etc. (retours réguliers sur les actions mises en place et à venir, échange sur les attentes et besoins...). 3

Des efforts doivent être faits à tous niveaux : aider les magasins de vélos existants, communiquer, former, participer à l'aide à l'achat de manière significative (comme dans d'autres agglomérations), construire des accès sécurisés et éduquer nos enfants.

Développer des partenariats avec le monde associatif (vélocistes, association Eco'Cap créée en juin 2020 à Grand-Fort-Philippe, Maison de l'Environnement de Dunkerque, associations vélo / de cyclotourisme / de VTT, etc.) pour prendre en compte toutes les demandes.

Autres

Créer un système de « parents taxi école ».

Verbaliser les doubles files à la sortie des écoles. 2

Promouvoir le déplacement en vélo comme il a été fait pour le bus et inciter les entreprises à donner une indemnité de transport même si l'on vient en vélo.

S'inspirer de la Hollande et des Pays-Bas. 3

Rendre obligatoire le port du casque, pour les vélos mais également les trottinettes électriques. 3

Annexe « On parle de nous »

Les relais de communication ont été nombreux du début à la fin de la démarche !

Quelques exemples de publications réalisées par nos partenaires :



Article paru dans le Phare Dunkerquois

Le vélo en débat du 15 septembre au 11 octobre



Le vélo, ça ne s'oublie pas ! On a tous un jour ou l'autre de notre vie enfourché une bicyclette. Et puis, chemin faisant, elle a été remisée dans la cave de l'immeuble ou dans l'abri de jardin pour ne plus jamais en sortir.

Entretiens, la crise sanitaire a imposé des gestes barrières, tandis que la Communauté urbaine (CUD) a apporté une aide financière de 80 € ou 150 € pour chaque habitant de l'agglomération de plus de 11 ans qui souhaite acheter une bicyclette. C'est peut-être le bon moment de remonter en selle, de retrouver des sensations oubliées et de voir la ville autrement, sur deux-roues, guidon en mains et cheveux au vent !

Un questionnaire sur internet et en format papier

C'est précisément pour renforcer la pratique du vélo par tous et accélérer le plan vélo communautaire adopté au printemps 2019 que la CUD lance une vaste concertation du 15 septembre au 11 octobre. Elle sera réalisée à partir d'un questionnaire disponible sur internet (www.ville-a-velo.org), ainsi qu'en format papier, dans toutes les mairies, à l'Hôtel communautaire et à la Maison de l'environnement. Vous pouvez y exprimer vos souhaits en termes d'aménagements, de stationnement, de location, d'acquisition de vélos ou de mise à disposition en libre-service, d'outils d'information, d'animations, d'aides à la réparation, d'ateliers de remise en selle... mais ce sera également l'occasion d'expliquer vos craintes et empêchements vis-à-vis de la pratique cycliste.

Afin de parfaire votre information, la Communauté urbaine et la Maison de l'environnement vous invitent à visiter un village écomobilité, presque entièrement dédié au vélo, le samedi 19 septembre de 10 h à 18 h au Parc de la Marine. Et en attendant le 15 septembre, vous pouvez d'ores et déjà poser toutes vos questions à l'adresse suivante : debatvelo@maison-environnement.org.

Article paru dans le Dunkerque & You

Pour que le Dunkerquois soit le royaume des cyclistes, donnez votre avis



De www.lavoixdunord.fr - 15 septembre, 15:49

"La communauté urbaine de Dunkerque lance une consultation auprès de la population pour savoir ce qu'elle attend pour faire plus de vélo. Portée par la Maison de l'environnement, elle aura lieu du 15 septembre

Article paru sur le site écomobilité (MRES et CREM)

LA VOIX DU NORD VENDREDI 11 SEPTEMBRE 2020

Pour que le Dunkerquois soit le royaume des cyclistes, donnez votre avis

La communauté urbaine de Dunkerque lance une consultation auprès de la population pour savoir ce qu'elle attend pour faire plus de vélo. Portée par la Maison de l'environnement, elle aura lieu du 15 septembre au 11 octobre.

L'objectif de la CUD est ambitieux : « Doupler la part modale du vélo dans les dix ans à venir et affirmer le Dunkerquois comme l'une des agglomérations où il est le plus facile et le plus agréable de se déplacer à vélo. » La CUD va s'appuyer sur un plan vélo pour s'en donner les moyens. Pour en fixer les priorités, elle sollicite l'avis des habitants.

« On veut développer qu'il y ait une offre complète, et pas de changer entre un tel service, comme les barrières. On souhaite aussi de voir un service d'entretien vélo qui puisse le rendre, les associations et les habitants. C'est une chose que nous sommes prêts à faire, mais il faut que ça soit financé par la CUD, ça ne peut pas être financé par la commune. »

« On veut développer qu'il y ait une offre complète, et pas de changer entre un tel service, comme les barrières. On souhaite aussi de voir un service d'entretien vélo qui puisse le rendre, les associations et les habitants. C'est une chose que nous sommes prêts à faire, mais il faut que ça soit financé par la CUD, ça ne peut pas être financé par la commune. »

Les gens souhaitent de l'éducation et de la sensibilisation, pour se remettre en selle, apprendre à son enfant.

DÉVELOPPER LA CULTURE VÉLO

« Il en ressort que les pistes cyclables plaisent, mais il y a un besoin de continuité avec les autres aménagements et entre les communes, et de signalétique. Les gens souhaitent de l'éducation et de la sensibilisation, pour se remettre en selle, apprendre à son enfant, partager la route avec les voitures, les piétons, utiliser les aménagements. Il y a une demande de stationnement. On nous a beaucoup parlé d'une culture vélo à développer », résume Alixée Sergent. La peur de ne pas se sentir en sécurité est un frein à la pratique du vélo. Préféré à des débats publics, le questionnaire mêlera questions fermées et questions ouvertes. Il fera l'objet d'un rapport remis à la CUD d'ici la fin d'année. Une restitution publique est prévue en janvier. (1) Sur le site ville-a-velo.org.



La consultation « Ville à vélo » va à la rencontre des habitants sur les événements, comme ici à « Un tour avant le Tour », où son triporteur orange a roulé.

23 % En pourcentage, la hausse du trafic vélo enregistrée par les compteurs de la CUD

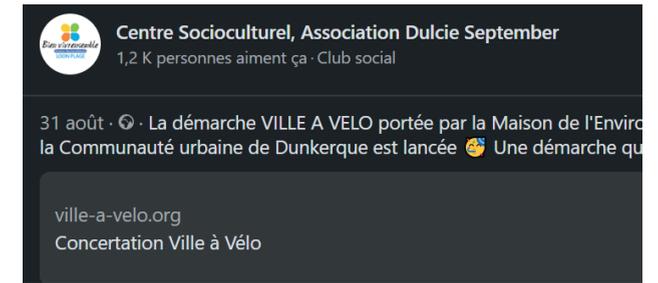
2 800 A la date de ce mercredi, le nombre de demandes de prime à l'achat d'un vélo reçues par la CUD depuis le lancement de l'opération.

Article paru dans la Voix du Nord

Les annexes

Annexe « On parle de nous »

Quelques publications des communes, maisons de quartier et centres socioculturels pour inciter les habitant·e·s à répondre au questionnaire.



Quand ce ne sont pas les réseaux des communes, les élu·e·s aussi nous ont donné de la visibilité !



Last but not least, nos relais chez les associations et commençant·e·s vélo.



Annexe « Questionnaire grand public »



Ville à Vélo

Questionnaire

Qui êtes-vous ?

Question 1 : Vous êtes : un homme, une femme, neutre ?

Un homme Une femme Neutre

Question 2 : Dans quelle tranche d'âge vous situez-vous ?

12-18ans 26 – 45ans 60 ans ou plus
 19-25 ans 46- 59 ans

Question 3 : Sur quelle commune résidez-vous ?

.....

Question 4 : Êtes-vous ?

En activité En recherche d'emploi Autre (précisez)
 Etudiant-e/ écolier-ère Retraité-e

.....

Usage

Question 5 : Quel est votre mode de déplacement principal ? (1 seule réponse possible)

Transports en commun (bus, train) Marche à pied
 Vélo (y compris électrique) Trotinette
 2 roues motorisés (scooter, mobylette) Autre (précisez)
 Voiture

.....

Question 6 : Pratiquez-vous le vélo ?

Oui, presque tous les jours Jamais (Si vous avez répondu
 Oui, régulièrement (environ 1 fois/ « jamais », passez directement à la
semaine) rubrique "non-cycliste" à la question
 Oui, rarement (1 fois par mois) numéro 16)
 Très occasionnellement

.....

ville-a-velo.org

Question 7 : J'utilise principalement le vélo pour (plusieurs réponses possibles) :

- Me rendre au travail/à l'école/à l'université
 Faire mes courses
 Me balader, faire des sorties loisirs ou du tourisme
 Autre (précisez) :

.....

CYCLISTE

EN GÉNÉRAL

Question 8 : Selon vous, quelles sont les principales améliorations pour le vélo ces dernières années ? (question ouverte, plusieurs réponses possibles)

.....

CIRCULATION

Question 9 : Sur 1 (désagréable) à 5 (très agréable), notez votre ressenti sur le déplacement à vélo dans votre commune

1 ○ 2 ○ 3 ○ 4 ○ 5 ○

Question 10 : Notez de 1 (pas du tout à l'aise) - à 5 (tout à fait à l'aise)

- Dans les rues résidentielles et/ou dans les zones limitées à 30km/h, à vélo je me sens :
1 ○ 2 ○ 3 ○ 4 ○ 5 ○
- Sur les grands axes, je me sens à vélo :
1 ○ 2 ○ 3 ○ 4 ○ 5 ○
- Pour rejoindre les communes voisines, je me sens à vélo :
1 ○ 2 ○ 3 ○ 4 ○ 5 ○
- Sur les voies vertes (voies partagées entre piétons, cyclistes, trotinettes), je me sens à vélo :
1 ○ 2 ○ 3 ○ 4 ○ 5 ○

Question 11 : J'ai un commentaire supplémentaire concernant la circulation à vélo :

.....
.....
.....

COMMUNICATION

Question 12 : Je sais où m'adresser pour obtenir les informations sur les aménagements et services vélo :

- Oui Non

Question 13 : Si oui, qui contactez-vous ?

.....
.....

SOLUTIONS

Question 14 : Selon vos besoins et attentes, choisissez 2 actions ou dispositifs à mettre en place pour favoriser la pratique du vélo sur la Communauté urbaine de Dunkerque (2 réponses possibles) :

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Un développement des aménagements cyclables ; | <input type="checkbox"/> Davantage de solutions de stationnement ; |
| <input type="checkbox"/> Des itinéraires fluides et continus ; | <input type="checkbox"/> Plus de signalisation ; |
| <input type="checkbox"/> Un meilleur entretien des aménagements cyclables ; | <input type="checkbox"/> Autre (précisez) :
.....
..... |

Question 15 : Selon vos besoins et attentes, choisissez le service qui vous semble le plus important à mettre en place pour favoriser la pratique du vélo sur la Communauté urbaine de Dunkerque :

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Aide à l'achat ; | <input type="checkbox"/> Autre (précisez) :
..... |
| <input type="checkbox"/> Communication /évènementiel ; | |
| <input type="checkbox"/> Dk'Vélo / vélos en libre-service ; | |
| <input type="checkbox"/> Création d'une école du vélo (apprentissage de la pratique, remise en selle, ateliers de réparation...); | |

NON-CYCLISTE

Question 16 : Quelle est la raison principale pour laquelle vous n'utilisez pas le vélo ?

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Je n'en ai pas envie | <input type="checkbox"/> Je ne sais pas où stationner mon vélo |
| <input type="checkbox"/> Mon organisation ne me permet pas de l'utiliser (horaires de travail, vie de famille, etc.) | <input type="checkbox"/> Autre (précisez) :
..... |
| <input type="checkbox"/> Je ne sais pas rouler à vélo | |
| <input type="checkbox"/> Je ne me sens pas à l'aise/en sécurité à vélo | |

Question 17 : Pour pratiquer le vélo, j'aurais besoin (plusieurs réponses possibles) :

- D'un stage de remise en selle ou d'apprentissage
 De savoir réparer rapidement mon vélo/de savoir régler mon vélo
 De me sentir plus en sécurité sur la route
 De mieux connaître les aménagements et les itinéraires vélo du territoire
 De stationnement adapté
 Autre (précisez) :
.....

LIBRE EXPRESSION

(pour cycliste et non cycliste)

Question 18 : Avez-vous d'autres remarques et/ou suggestions concernant le vélo sur la Communauté urbaine de Dunkerque ?

.....
.....
.....

Nous vous remercions de votre participation. Pour toute demande relative au vélo, contactez Allo Voirie au 03 28 25 92 70. Pour vous informer sur le débat, poser vos questions, formuler vos remarques et avis, découvrez le programme : ville-a-velo.org

debatvelo@maison-environnement.org



Débat mené en partenariat avec la AIDE



Annexe « Réponses au questionnaire »

Pour les contributions libres, se référer à l'Annexe « Liste exhaustive des contributions »

Qui êtes-vous ?

Question 1 : Vous êtes : un homme, une femme, neutre ?

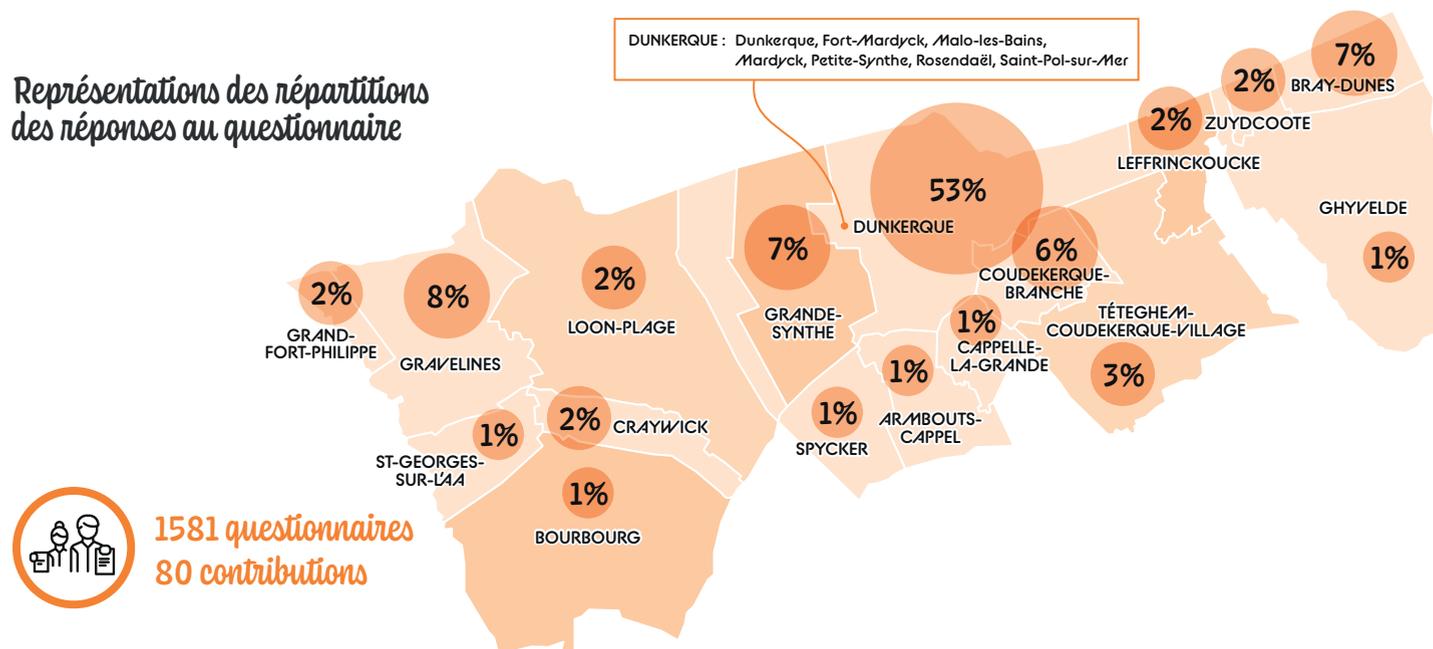
Homme (715 réponses, 45%), femme (849 réponses, 54%), neutre (17 réponses, 1%)

Question 2 : Dans quelle tranche d'âge vous situez-vous ?

12-18 ans (13,3%), 19-25 ans (4,8%), 26-45 (32,1%), 46-59 (25,8%), 60+ (24%)

Question 3 : Sur quelle commune résidez-vous ?

Représentations des répartitions des réponses au questionnaire



Question 4 : Êtes-vous ?

En activité (55,2%), en recherche d'emploi (3,4%), étudiant.e.s/écolier.ère.s (14,9%), retraité.e (23%), autre (3,6%)

Usage**Question 5 : Quel est votre mode de déplacement principal ? (1 seule réponse possible)**

2 roues motorisés (<1%), autre (1,8%), marche à pied (12,9%), transports en commun (11%), trottinette (1%), vélo - y compris VAE (18,5%), voiture (54%)

Question 6 : Pratiquez-vous le vélo ?

Presque tous les jours (26,5%), régulièrement - environ 1 fois par semaine (35%), rarement - environ 1 fois par mois (14,7%), très occasionnellement (14,4%), jamais (9,2%)

Question 7 : J'utilise principalement le vélo pour (plusieurs réponses possibles) :

- Me rendre au travail/à l'école/à l'université : 22% (315 réponses)
- Faire mes courses : 32% (452 réponses)
- Me balader, faire des sorties loisirs ou du tourisme : 90% (1294 réponses)
- Autre : 7% (106 réponses) --> Sport, déplacements du quotidien interurbain, se rendre chez les ami.e.s/la famille

CYCLISTE**EN GÉNÉRAL****Question 8 : Selon vous, quelles sont les principales améliorations pour le vélo ces dernières années ? (question ouverte, plusieurs réponses possibles)**

SAS vélo, voies vertes, prime à l'achat, développement des pistes cyclables, double-sens cyclables, DK'Vélo, parkings sécurisés, nouveaux panneaux routiers, réduction vitesse voiture, vélo à assistance électrique

CIRCULATION**Question 9 : Sur 1 (désagréable) à 5 (très agréable), notez votre ressenti sur le déplacement à vélo dans votre commune**

Moyenne : 2,97

- 1 : 63 votes
- 2 : 163 votes
- 3 : 641 votes
- 4 : 431 votes
- 5 : 137 votes

Question 10 : Notez de 1 (pas du tout à l'aise) - à 5 (tout à fait à l'aise)

1. Dans les rues résidentielles et/ou dans les zones limitées à 30km/h, à vélo je me sens :

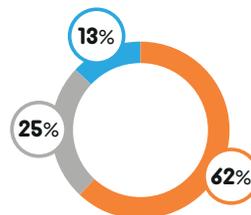
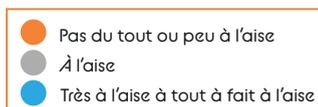
Moyenne : 3,40

- 1 : 66 votes
- 2 : 192 votes
- 3 : 487 votes
- 4 : 478 votes
- 5 : 212 votes

Sur les grands axes, je me sens à vélo :

Moyenne : 2,27

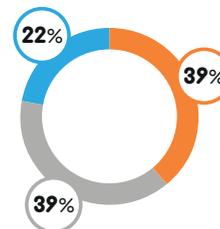
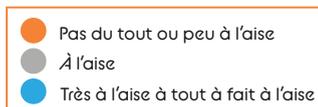
- 1 : 418 votes
- 2 : 476 votes
- 3 : 357 votes
- 4 : 110 votes
- 5 : 74 votes



Pour rejoindre les communes voisines, je me sens à vélo :

Moyenne : 2,73

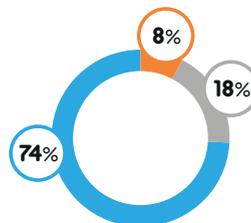
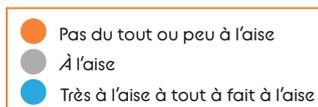
- 1 : 239 votes
- 2 : 320 votes
- 3 : 559 votes
- 4 : 223 votes
- 5 : 94 votes



Sur les voies vertes (voies partagées entre piétons, cyclistes, trottinettes), je me sens à vélo :

Moyenne : 4,01

- 1 : 51 votes
- 2 : 66 votes
- 3 : 260 votes
- 4 : 498 votes
- 5 : 560 votes



COMMUNICATION

Question 12 : Je sais où m'adresser pour obtenir les informations sur les aménagements et services vélo :

Oui (362 réponses, 25%), non (1075 réponses, 75%)

Question 13 : Si oui, qui contactez-vous ?

Mairies, CUD, MDE, internet, décathlon/go sport, réseaux sociaux, service urbanisme, bureau de la circulation routière, office du tourisme, DK'Bus, ville-a-velo.org, ADAV, CERE/MA, FUB, maison de quartier, Rebecca Guignard, Thomas Annycke, vélocistes (Arcelon, station du vélo 59), Adasard, syndicat d'initiative

SOLUTIONS

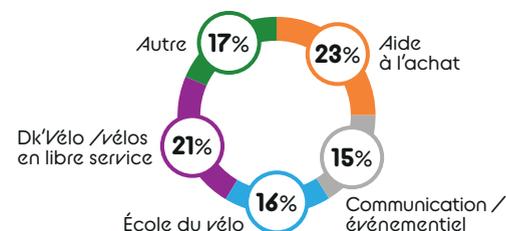
Question 14 : Selon vos besoins et attentes, choisissez 2 actions ou dispositifs à mettre en place pour favoriser la pratique du vélo sur la Communauté urbaine de Dunkerque (2 réponses possibles) :

- Développement des aménagements cyclables : 905 votes
- Itinéraires fluides et continus : 680 votes
- Meilleur entretien des aménagements cyclables : 385 votes
- Davantage de solutions de stationnement : 381 votes
- Plus de signalisation : 212 votes
- Autre : 117 votes

À 59 % des répondants (74 % en y agrégeant l'entretien), des aménagements cyclables fluides et continus constituent une des deux principales actions à mettre en œuvre pour favoriser la pratique du vélo

Question 15 : Selon vos besoins et attentes, choisissez le service qui vous semble le plus important à mettre en place pour favoriser la pratique du vélo sur la Communauté urbaine de Dunkerque :

- Aide à l'achat : 362 votes
- Communication / événementiel : 229 votes
- Ecole du vélo : 265 votes
- DK'Vélo / vélos en libre-service : 334 votes
- Autre : 274 votes

**NON-CYCLISTE**

Question 16 : Quelle est la raison principale pour laquelle vous n'utilisez pas le vélo ?

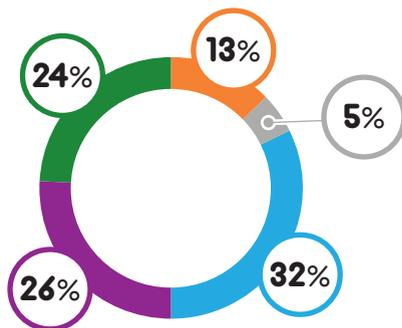
- Je n'en ai pas envie : 17 votes
- Je ne me sens pas à l'aise/en sécurité à vélo : 34 votes
- Mon organisation ne me permet pas de l'utiliser : 29 votes
- Je ne sais pas où stationner mon vélo : 15 votes
- Je ne sais pas rouler à vélo : 7 votes
- Autre : 34 votes

Question 17 : Pour pratiquer le vélo, j'aurais besoin (plusieurs réponses possibles) :

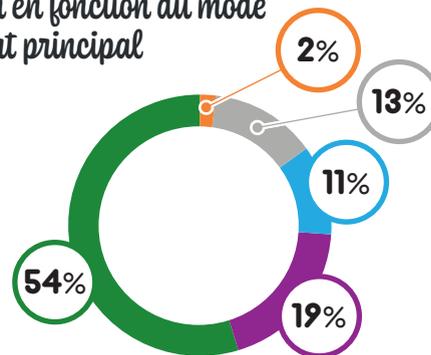
- D'un stage de remise en selle ou d'apprentissage : 19 votes
- De savoir réparer rapidement mon vélo/de savoir régler mon vélo : 21 votes
- De me sentir plus en sécurité sur la route : 69 votes
- De mieux connaître les aménagements et les itinéraires vélo du territoire : 34 votes
- De stationnement adapté : 28 votes
- Autre : 47 votes

Annexe « Répartition profils des répondant-e-s »

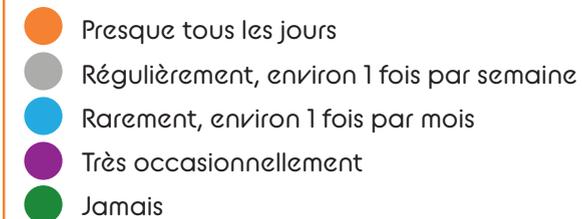
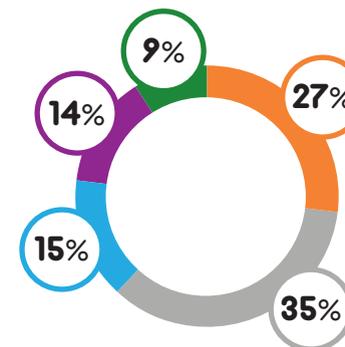
Répartition en fonction de l'âge



Répartition en fonction du mode de transport principal



Répartition en fonction de l'usage du vélo



Annexe « Synthèse Focus Groupes »

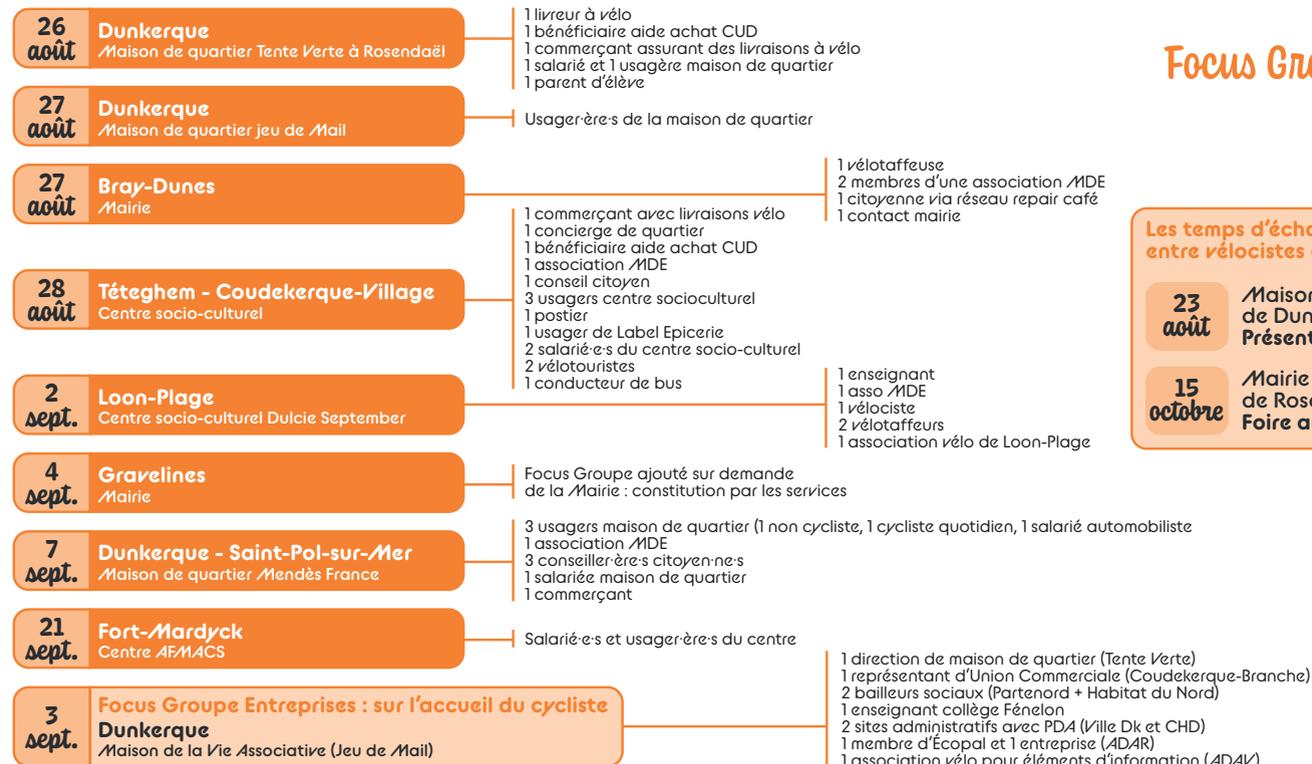
Les Focus Groupes et leur mise en place

En amont de la concertation grand public, la Maison de l'Environnement accompagnée de Happy Day a développé des « Focus Groupes » sur le territoire. Ces Focus Groupes avaient pour objectifs de faire émerger les freins à l'utilisation du vélo et d'affiner les sujets pour la suite de la concertation. C'est à partir de ces temps d'échange qu'ont été construits les questionnaires citoyen·ne·s et professionnel·le·s.

10 Focus Groupes ont ainsi été proposés entre le 26 août et le 15 septembre 2020 sur l'ensemble du territoire communautaire. 8 étaient dédiés aux citoyen·ne·s et 2 aux professionnel·le·s sur la question de l'accueil du cycliste dans les structures. Afin de s'adapter au contexte sanitaire, les Focus Groupes ont rassemblé entre 5 à 15 participant·e·s. Ils·elles ont été mobilisé·e·s de façon préciblée pour garantir une juste représentation de l'ensemble des usager·ère·s du vélo :

- En ce qui concerne le panel des Focus Groupes citoyen·ne·s, des cyclistes du quotidien, des cyclistes de loisirs mais également des non-cyclistes étaient présent·e·s.

- En ce qui concerne les Focus Groupes professionnel·le·s, des commerçant·e·s, bailleurs sociaux, administrations publiques ou encore des entreprises et associations étaient représenté·e·s.



Les temps d'échanges entre vélocistes et associations vélo

23 août Maison de l'environnement de Dunkerque
Présentation du débat

15 octobre Mairie de Rosendaël
Foire aux solutions

Les Focus Groupes se sont déroulés en 3 parties, avec des animations « brise-glace » :

- Pour les citoyen-ne-s, les temps d'échanges étaient menés de la sorte : mon rapport au vélo ; le vélo dans ma commune ; le renforcement de la pratique du vélo sur le territoire (baguette magique et priorisation des solutions).
- Pour les professionnel-le-s, la forme était sensiblement similaire : mon rapport au vélo ; le vélo dans ma structure ; le renforcement de la pratique du vélo sur le territoire et dans ma structure (baguette magique et priorisation des solutions).
Lors de ce Focus Groupe, une représentante de l'Association de Droit au Vélo (ADAV) était présente afin d'éclairer les participant-e-s sur les aides, la réglementation et les solutions possibles.

Les principaux points des Focus Groupes citoyen-ne-s

Lors des échanges, nous avons cherché à comprendre - dès la première partie des réunions - comment été perçues les dispositifs mis en place dans le cadre du Plan Vélo de la CUD.

D'une manière générale, il y a une évidente **reconnaissance des avancées** tant en termes d'aménagements (pistes et voies cyclables) qu'en termes d'équipements (stationnements et panneaux de circulation).

La liste ci-dessous reprend les observations le plus souvent identifiées lors des réunions :

- Les SAS vélo : félicités mais peu connus et/ou respectés.
- Les tourne-à-droite : méconnus ce qui donne lieu à une impression d'infraction.
- Les double-sens : appréciés car plus direct, ils sont vus comme dangereux notamment sur les zones où il y a du stationnement voiture.
- L'aide à l'achat : appréciée mais une forte demande pour un changement dans la forme.
- Les parkings sécurisés : quand ils sont connus, il y a une demande pour leur multiplication.
- Les DK'Vélo : regret quant à leur retrait mais compréhension du coût que représente le service pour la collectivité. En plus d'envoyer une image positive, les vélos en libre-service répondent à 3 problématiques : coût de

possession d'un vélo, impossibilité de le stocker à domicile, peur du vol.

- Les voies vertes : très appréciées pour le loisir, la détente mais (très) difficile cohabitation entre les usager-e-s.
- Les arceaux : plébiscités, ils apparaissent comme une réponse s'ils sont placés dans des lieux visibles (contrôle social).

En complément de la reconnaissance des avancées, nous notons malgré tout une certaine méconnaissance de la signalétique, des itinéraires ou encore de certains services tels que les « parks à vélos ».

La seconde partie des réunions concernée les axes à travailler pour renforcer la pratique sur le territoire. Plusieurs besoins sont ressortis des Focus Groupes citoyen-ne-s :

- La forte demande pour continuer le **développement d'aménagements favorables aux cyclistes**. Les citoyen-ne-s comme les professionnel-le-s pensent que c'est en créant des **aménagements sécurisants et continus** que le nombre de cyclistes sur les routes pourra augmenter. Parallèlement, quand les aménagements existent, il s'agit de les entretenir tant au niveau du marquage que de la qualité de la chaussée.

- La nécessité de **multiplier les stationnements longue durée** à proximité de tous les lieux de vie (habitation, écoles, lieux de travail, etc.).
- Le besoin de proposer **plus de stages de remise en selle**, tant pour faire connaître la signalétique que les itinéraires cyclables du territoire. Parallèlement, une faible partie des citoyen·ne·s ne savent pas forcément rouler à vélo : il s'agit donc de créer une école du vélo pour l'apprentissage.
- La demande de **gouvernance autour du vélo**, qu'il y ait des référent·e·s vélo dans les communes afin de répondre aux demandes particulières des habitants et de partager les connaissances avec la société civile.
- La demande pour la **création d'un lieu dédié au vélo** (comme une Maison du vélo), à grouper avec la mise en place d'une « gouvernance » autour du vélo.

Enfin, d'autres éléments liés aux freins à la pratique du vélo ont été soulevés.

Classiquement, on retrouve la question de la météo, le manque de culture vélo ou les problèmes d'organisation familiales.

Lié à l'absence de culture vélo, il y a donc l'enjeu d'attractivité de ce mode de transport qui a été mis en avant. Pour lever ces

problématiques, les citoyen·ne·s ont proposé, en complément d'une communication écrite, la mise en place d'actions de terrain où le dialogue entre habitant·e·s est privilégié.

Les principaux points des Focus Groupes professionnel·le·s

En ce qui concerne les Focus Groupes professionnel·le·s, les trois solutions principales qui sont ressorties sont :

- Le besoin d'une meilleure continuité cyclable (plus de pistes et moins d'arrêts de pistes/bandes sur une voie automobile), notamment pour arriver sur les lieux de travail.
- Le besoin de donner la priorité aux cyclistes face aux automobilistes pour lever le frein de l'insécurité sur les routes.
- Le besoin de multiplier les stationnements sur l'ensemble du territoire.

Chez les professionnel·le·s, il apparaît souvent qu'il y a une volonté d'améliorer l'accueil du cycliste dans les structures, qu'ils-elles soient salarié·e·s, habitant·e·s, partenaires, client·e·s. Cependant, ce n'est en général pas la priorité des acteurs, notamment lorsqu'il s'agit d'allouer un budget au développement

d'aménagement ou à la mise en place de plan de déplacement dans les structures.

Tout comme les citoyen·ne·s, les professionnel·le·s ressentent la nécessité d'une mise en récit afin de redorer l'image du vélo et du cycliste. La multiplication d'évènements tels qu'« Au boulot à vélo », que ce soit au niveau communautaire ou au sein même des structures, peut-être un bon moyen de multiplier les vélotaffeur·se·s.



ville-a-velo.org

