



# Ville à Vélo

## Synthèse du débat



© Marion Damman

Suite à la forte demande des habitants lors de la consultation « Vivre ensemble après », les élu-e-s communautaires ont confié à la Maison de l'Environnement le pilotage d'une large concertation citoyenne sur l'usage du vélo à l'échelle de l'agglomération, et ce afin de recueillir tous les avis : des cyclistes avertis aux aficionados de la bicyclette en passant par les cyclistes occasionnels ou encore les non cyclistes.

La crise sanitaire et la sortie du confinement ont en effet 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, la

Communauté urbaine de Dunkerque (CUD) a décidé d'accélérer et d'intensifier son programme d'actions pour accompagner les habitant-e-s du territoire dans le choix de ce mode de déplacement.

**Ville à Vélo, c'est la première concertation publique 100 % dédiée au vélo sur le territoire communautaire et une démarche qui a pour but de renforcer la pratique et, ainsi, de doubler le nombre de cyclistes réguliers d'ici 2025.** Cette large consultation doit permettre aux élu-e-s communautaires de prioriser les actions et services à développer, à créer ou à adapter dans le cadre du Plan Vélo local 2019-2025.



[ville-a-velo.org](http://ville-a-velo.org)

Débat mené  
en partenariat  
avec la MDE



# Ville à Vélo : 4 mois de concertation dans toute l'agglomération

Retour sur le calendrier  
des évènements et rencontres

**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

**2**

## 23 août Un tour avant le tour

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

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



## 6 juillet au 26 août

- Rencontre et développement des partenariats
- Préparation des Focus Groupes



16 septembre

- Lancement des balades et événements grand public

15 septembre

- Lancement des questionnaires

8 au 11 septembre

- Analyse des réunions citoyen.ne.s
- Création des questionnaires

26 août au 15 septembre

- Animation des Focus Groupes



12 octobre

- Fin de la concertation grand public

15 octobre au 15 novembre

- Analyse et écriture du rapport



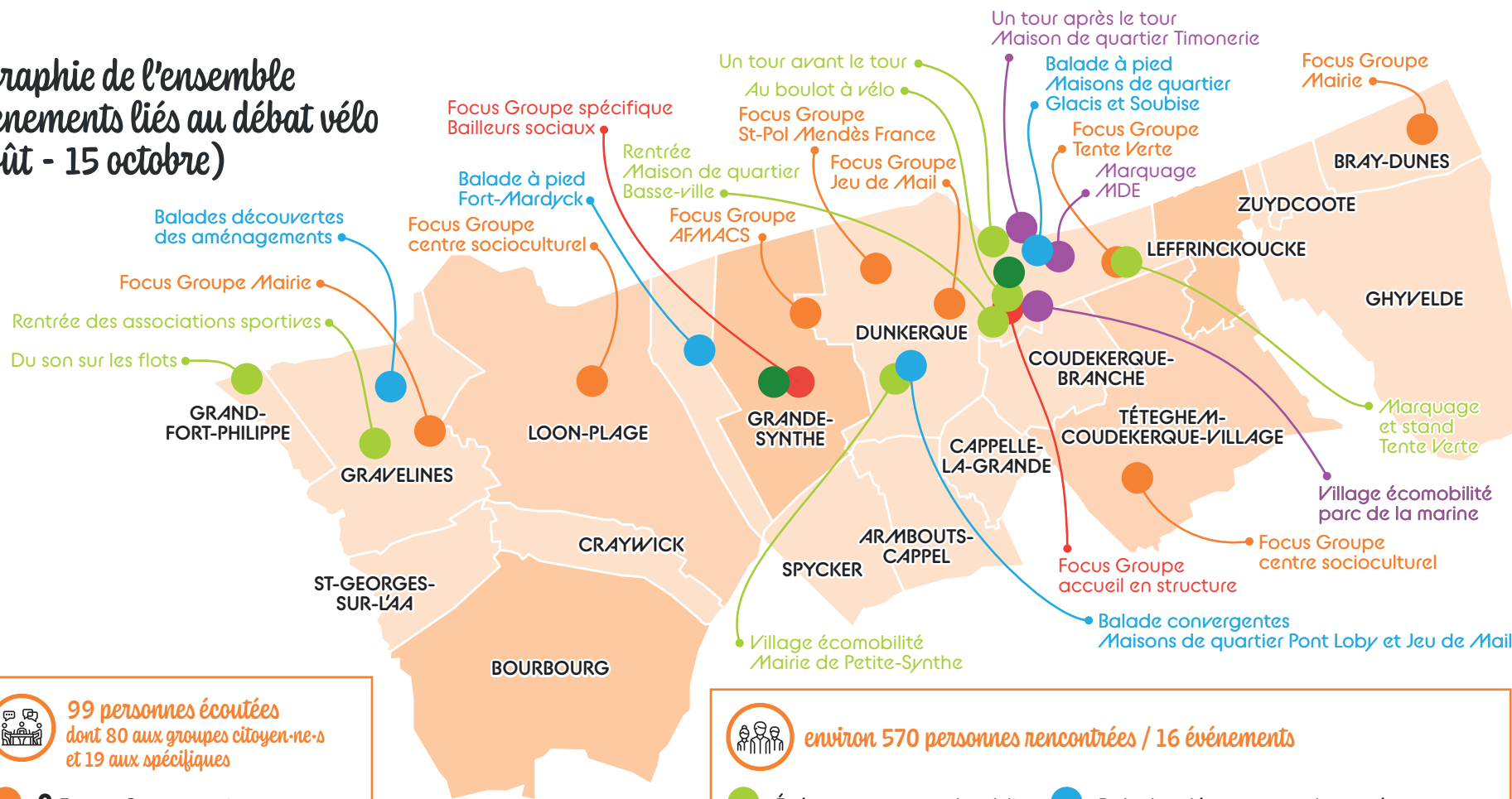
# Une méthode inclusive et participative

En amont de la concertation, la Maison de l'Environnement a rencontré un panel de citoyen-ne-s préciblé pour garantir une représentation de l'ensemble des usager-ère-s du vélo. Ces huit temps d'échange appelés Focus Groupes ont permis de dégager les principaux freins à l'utilisation du vélo sur le

Dunkerquois et les principaux sujets de préoccupations des habitant-e-s. C'est à partir de ces derniers que le questionnaire à destination des citoyen-ne-s a été co-construit avec le comité de pilotage du débat vélo. Le questionnaire était disponible sous deux formats du 15 septembre au 11 octobre :

- En version numérique, sur la plateforme « ville-a-velo.org » (2/3 des réponses)
- En version papier, déposé chez l'ensemble de nos partenaires et distribué lors des événements (1/3 des réponses)

## Cartographie de l'ensemble des évènements liés au débat vélo (23 août - 15 octobre)



**99 personnes écoutées**  
dont 80 aux groupes citoyen-ne-s  
et 19 aux spécifiques

- 8 Focus Groupes citoyens
- 2 Focus Groupes spécifiques

**environ 570 personnes rencontrées / 16 événements**

- Événements grand public
- Événements spécifiques
- Balades découvertes des aménagements
- Stands centres commerciaux

## Une mobilisation générale

Le débat a été soutenu (cf *cartographie partenaires*) par les acteurs vélo du territoire qui y ont pleinement pris part mais aussi par les acteurs de terrain (Maisons de quartier, Centres Socio-Culturels...) et les collectivités (Communauté urbaine de Dunkerque et mairies...). Tous se sont impliqués tant pour la communication autour du débat, pour la mise à disposition de questionnaires citoyen-ne-s en temps voulu et pour la mise en place d'actions au sein de leur structure.

Le débat a fortement mobilisé les habitant-e-s, dans toute l'agglomération (cf *cartographie questionnaires*) avec, par exemple, près de 1 600 réponses au questionnaire. 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 ; avec, par exemple : les cyclistes du quotidien (25 % des répondant-e-s) ou les non-cyclistes (10 % des répondant-e-s).

Et, parmi l'ensemble des citoyen-ne-s ayant répondu, 54 % utilisent la voiture comme mode de déplacement principal : preuve que le vélo ne mobilise pas que les aficionados de la bicyclette.

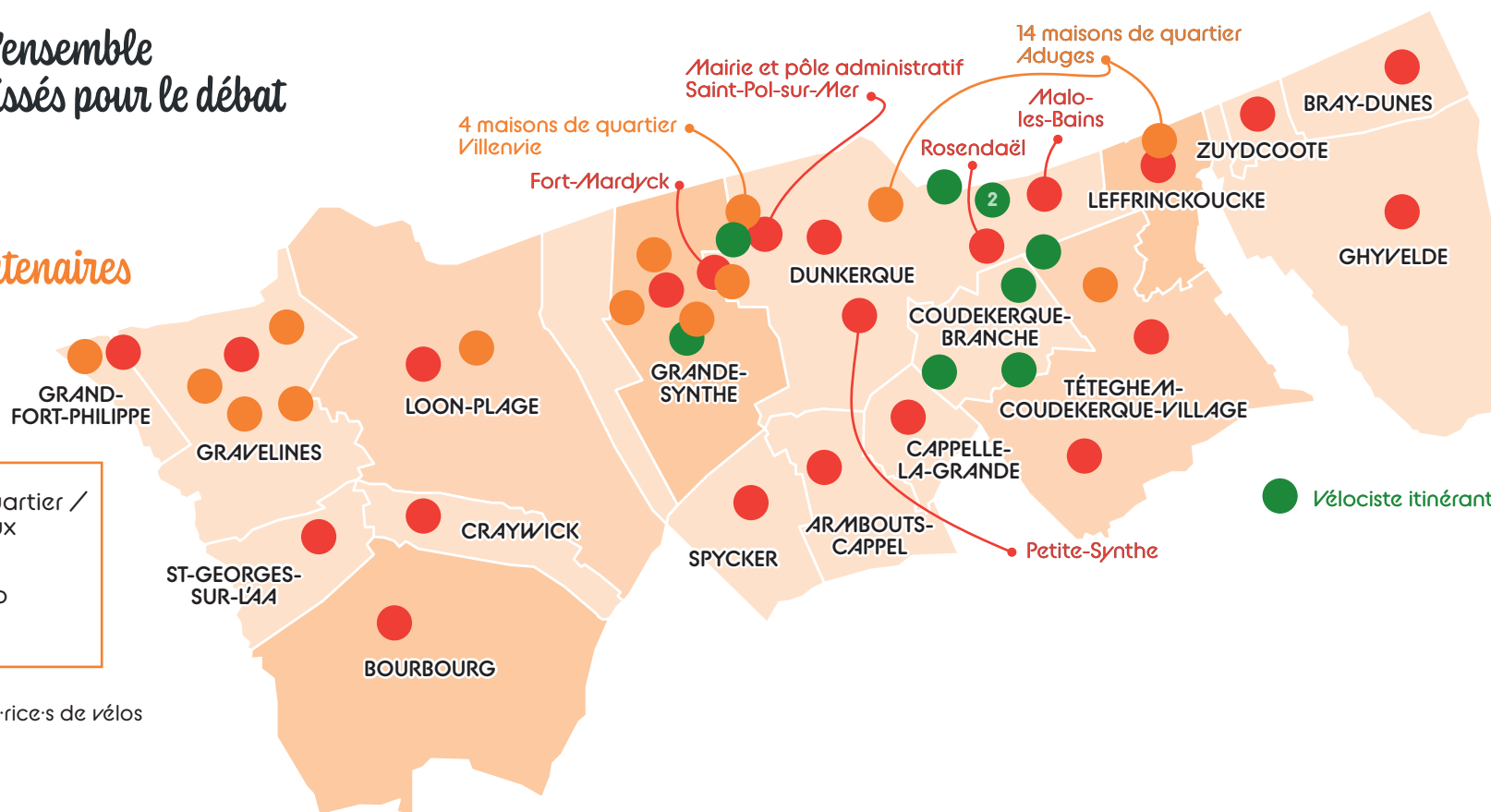
## Cartographie de l'ensemble des partenariats tissés pour le débat



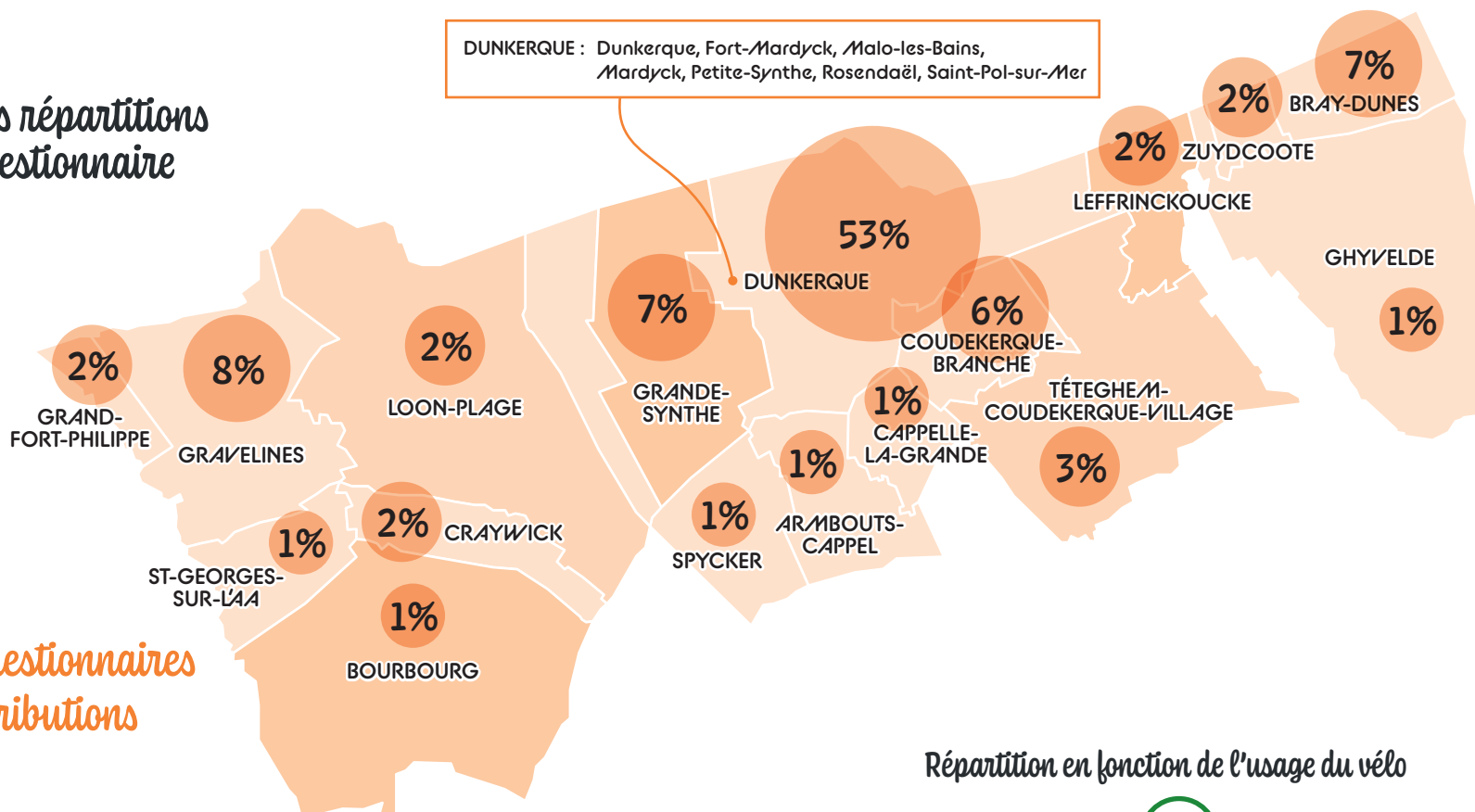
63 partenaires

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

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

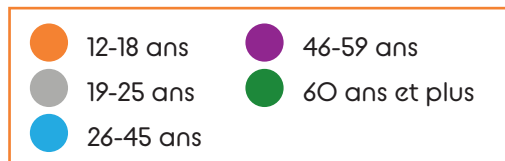
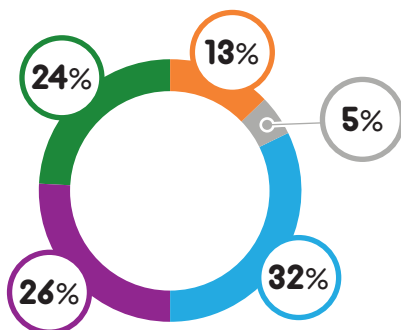


## Représentations des répartitions des réponses au questionnaire

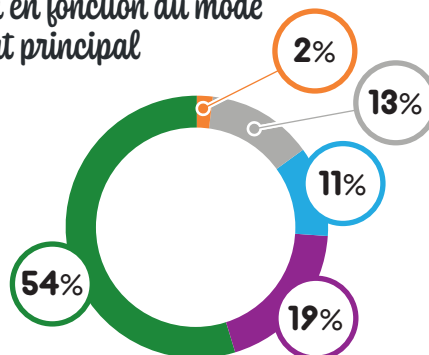


1581 questionnaires  
80 contributions

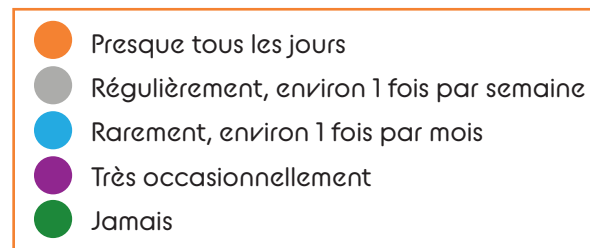
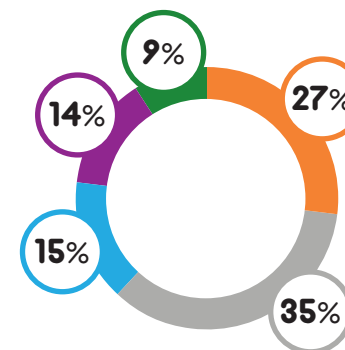
### Répartition en fonction de l'âge



### Répartition en fonction du mode de transport principal



### Répartition en fonction de l'usage du vélo





# Les points clés de la concertation

## 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.



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.

Plus de détails dans le rapport

### 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.

84 % des cyclistes trouvent les déplacements à vélo sur leur commune de assez agréables à très agréables.

## Une sélection de pistes d'actions prioritaires

Parmi les nombreuses propositions, nous avons choisi de sélectionner des pistes d'actions prioritaires. Pour établir cette sélection, quatre critères ont été utilisés :

- la **force de la demande des habitant·e·s**, c'est-à-dire le nombre d'occurrences dans les différentes formes de contributions.
- la **faisabilité** de la solution dans le contexte qui est le nôtre (notamment urbain, villes moyennes).
- le **rapport coût/bénéfice** de la solution.
- l'**impact et la durabilité** de la solution.

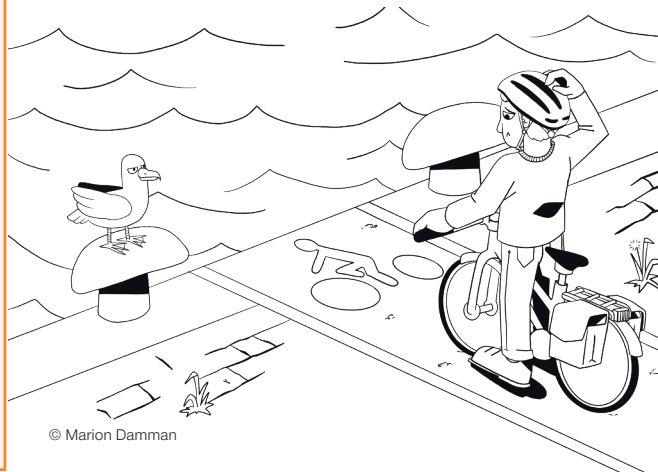
### Les pistes d'actions prioritaires

- Assurer des itinéraires continus et sécurisés
- Traiter les points noirs et améliorer l'entretien
- Mettre en place des boxes à vélo : des stationnements sécurisés de longue durée et de proximité
- Développer le nombre et la sécurisation des stationnements en général
- Prolonger d'une année la prime à l'achat
- Proposer un service de location de courte durée : le test de vélos à valeur ajoutée
- Développer la « culture vélo »
- Créer une des maison·s du vélo à proximité des habitant·e·s
- Poursuivre la participation des habitant·e·s

### 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).

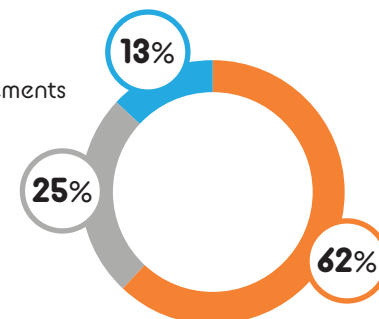
« Relier les pistes cyclables c'est relier les quartiers, les hommes et femmes qui habitent ces territoires. [...] Pour faire aimer le vélo il faut créer des destinations. »  
(Commentaire Expression libre)



## Ressentis...

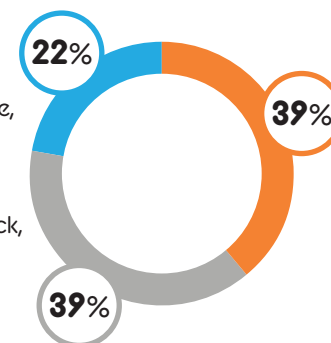
### ... sur les grands axes

> Renforcer les aménagements pour instaurer un sentiment de sécurité.



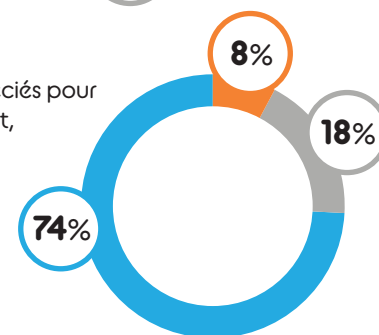
### ... pour rejoindre les communes voisines

> Renforcer les liaisons entre communes (priorité donnée à Gravelines/Loon-Plage, Gravelines/Grand-Fort-Philippe, Spycker/Dunkerque, Bourbourg/Loon-Plage) et quartiers à l'hypercentre (priorité donnée à Fort-Mardyck, Saint-Pol-sur-Mer, Halle aux sucres/Grand Large ou encore la route de Furnes).



### ... sur les voies vertes

> Des équipements appréciés pour la sécurité qu'ils apportent, mais une cohabitation piétons/cyclistes/chiens difficile : sensibiliser, éduquer, communiquer.



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

### ⚠️ 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-ère-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.

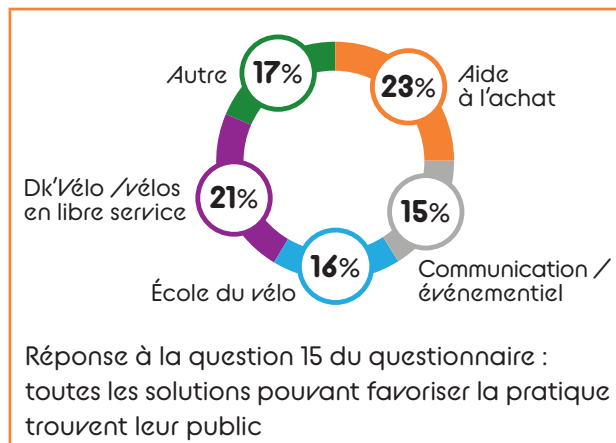
### ⚠️ Développer le nombre et la sécurisation des stationnements en général

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 plébiscités 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.

## 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 !

### ⚠️ 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 événements, 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.