



Antenne de Dunkerque  
Maison de l'Environnement  
106, avenue du Casino  
59240 Dunkerque  
✉ dunkerque@droitauvelo.org

# Elections municipales 2020

## Comment développer les mobilités actives à Dunkerque ?

### Les propositions de l'ADVA

Aujourd'hui, "les citoyens font du vélo un enjeu fort et souhaitent le débat avec l'État, les collectivités locales, les employeurs, la société civile, pour que le vélo trouve sa place partout"<sup>1</sup>. Les mobilités actives (vélo et marche à pied) sont en effet des solutions pour la transition énergétique, le maintien en forme des habitants ou encore l'attractivité des territoires<sup>2</sup>. Pour ce qui est de l'usage de la bicyclette, un sondage réalisé par l'IFOP pour le WWF en juin 2018<sup>3</sup> montre que 83% des français sont favorables à une augmentation de la place à lui accorder.

Les maires, les présidents d'intercommunalités et leurs équipes peuvent répondre à cette demande d'une autre mobilité en engageant une politique de déplacements durables.

L'Association Droit au vélo – ADVA a réuni ses adhérents et sympathisants durant le second trimestre 2019 dans ses différentes implantations du Nord et du Pas-de-Calais. Vous trouverez ici des propositions du groupe de travail dunkerquois que vous pouvez reprendre dans vos engagements de campagne pour les élections municipales de mars 2020. A Dunkerque, avec la mise en place du bus à haut niveau de service des parkings-relais et le développement rapide des infrastructures cyclables, des grands pas en avant ont été faits et on peut encore aller plus loin pour améliorer notre cadre de vie. Aujourd'hui, une ville attractive c'est une ville qui sait mettre au premier plan l'humain. A nous de faire en sorte que notre agglomération soit, cette fois encore à l'avant-garde.

#### ENCOURAGEONS LES MOBILITÉS ACTIVES

**Pour développer les déplacements à pied et à vélo, nous veillerons à installer des itinéraires sécurisés, agréables et sans obstacles.**

- En **apaisant la circulation automobile** grâce à la **généralisation des zones 30** à l'ensemble des rues en modifiant l'aménagement des rues pour rendre cette limitation effective (réduction de la largeur de la chaussée, chicanes, ralentisseurs) ; en zone résidentielle, en **limitant le trafic automobile de transit** par l'implantation de **zones à trafic limité** et par une imperméabilité de certains quartiers entre eux pour le trafic automobile.
- En garantissant à **chaque enfant la possibilité de se rendre de manière sécurisée dans son établissement scolaire**, que ce soit à pied ou à vélo en restreignant voire en supprimant la circulation devant les écoles aux heures d'entrée et de sortie des classes comme cela est fait à l'école de la Mer à Malo-les-Bains.
- En généralisant les « **Rues aux Enfants** » à la demande des riverains sur une période donnée pour permettre aux familles de s'approprier l'espace urbain sans voiture.
- En encourageant **les employeurs à mettre en place le forfait mobilité durable** et les incitant à mettre en place des plans de mobilité dans les entreprises.
- Au sein **des services municipaux**, en continuant à inciter les agents aux déplacements à pied ou à vélo : mise en place de formation et de sensibilisation, accompagnement de sorties scolaires par le personnel municipal, développement de la flotte de vélos de service.
- En menant des **campagnes de communication** fortes sur la pollution causée par l'utilisation de l'automobile, sur les aménagements cyclables créés, sur les avantages des mobilités actives sur la santé, l'environnement et le cadre de vie.
- En organisant des « **Journées sans voiture** ».
- En organisant des animations autour du vélo dans les écoles, les centres sociaux et les centres aérés.

<sup>1</sup> [https://www.ville-dunkerque.fr/fileadmin/user\\_upload/Presse/2020-CP/2020-02-07-CP-Parlons-velo.pdf](https://www.ville-dunkerque.fr/fileadmin/user_upload/Presse/2020-CP/2020-02-07-CP-Parlons-velo.pdf)

<sup>2</sup> Gössling, Stefan & Choi, Andy & dekker, kaely & Metzler, Daniel. (2019). The Social Cost of Automobility, Cycling and Walking in the European Union. *Ecological Economics*. 158. 10.1016/j.ecolecon.2018.12.016.

<sup>3</sup> <https://www.wwf.fr/vous-informer/actualites/plan-national-velo-une-ambition-mais-des-moyens-insuffisants>

## DÉVELOPPONS LES DÉPLACEMENTS A VÉLO

---

Pour faciliter la pratique du vélo dans la commune, nous continuerons à développer les aménagements cyclables de qualité.

- En privilégiant de véritables pistes cyclables, accessibles par tout type de cyclistes quel que soit leur âge, larges et prioritaires aux intersections ; quand ce n'est absolument pas possible, en installant des bandes cyclables.
- En veillant à ce que les aménagements cyclables ne soient pas encombrés par du stationnement illégal ou par des poubelles.
- En généralisant et renforçant la signalétique les double-sens cyclables dans les zones 30 lorsque cela est possible.
- En installant les sas-vélos et les « cédez-le passage cyclistes » aux feux et aux Stop partout où cela est possible et donnant la priorité aux cyclistes aux intersections voirie classique/voie verte ou piste cyclable.
- En mettant en place des chaucidoux où cela est possible.
- En continuant à installer des arceaux vélos et parkings sécurisés à proximité des établissements publics et des commerces. En développant le stationnement vélos sécurisé résidentiel (vélobox)
- En continuant à développer le jalonnement des itinéraires cyclables.
- En limitant les espaces partagés piétons-cyclistes, en les réservant aux situations où les trottoirs sont très larges.
- En traitant les points durs repérés par les associations cyclistes.

## DÉVELOPPONS LES DÉPLACEMENTS À PIED

---

Simple, conviviale, accessible à tous ou presque, bonne pour la santé, la marche est non seulement bénéfique pour ceux qui la pratiquent mais aussi pour l'environnement et pour le commerce de proximité. Elle est complémentaire aux déplacements à vélo et en transport en commun.

- En veillant à ce que chaque trottoir soit libéré de tout obstacle (poteaux, poubelles, voitures). Une personne à mobilité réduite ou un parent conduisant une poussette doit pouvoir se déplacer facilement partout.
- En développant la piétonisation ou semi-piétonisation de certaines rues (ex. : rues Poincaré et Albert 1<sup>er</sup>).
- En faisant la promotion de la marche et de la rue comme espace de vie en commun, en organisant des « Rues aux Enfants ».
- En veillant à sécuriser les traversées piétonnes.

## AGISSONS AU NIVEAU DE LA COMMUNAUTE URBAINE DE DUNKERQUE

---

- En encourageant la CUD à développer un outil de signalement des dysfonctionnements.
- En mettant en place des groupes de travail marche et vélo dans chaque ville, réunissant l'ADAV, les élus, les techniciens de la CUD et des municipalités.
- En mettant en place des rencontres marche et vélo entre municipalités, d'experts d'usage et d'experts techniques (élus, Police Municipale, association et collectifs vélo ...)
- En nommant un(e) élu(e) « référent vélo » sera spécifiquement en charge des mobilités actives et des PMR.
- En votant un budget vélo clairement identifié pour créer des aménagements et équipements, mais aussi pour envisager d'aider les habitants à l'acquisition d'un vélo. L'Etat, l'Union européenne seront sollicités pour financement à chaque fois que ce sera possible.

## Pour que ces objectifs ne restent pas à l'état de simple écrit, nous engageons à

---

- établir une concertation permanente sur la pratique des mobilités actives durant le mandat municipal ;
- inviter les associations de cyclistes, de piétons, de personnes à mobilité réduite dès les premières phases des projets d'aménagement de voirie ;
- fixer des objectifs chiffrés sur la part modale de la marche et du vélo et publier régulièrement les indicateurs.

Notre équipe se tient à votre disposition pour toute demande d'information et pour un rendez-vous.