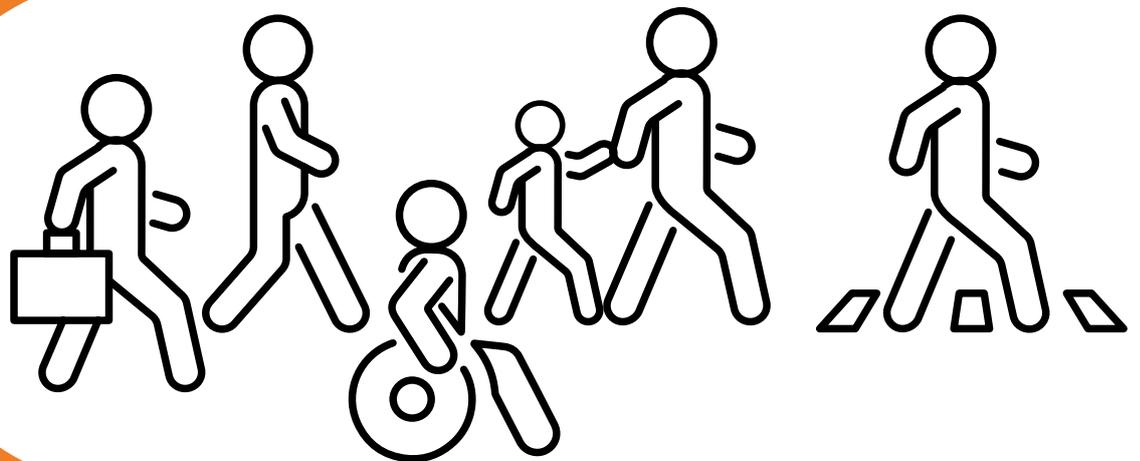


►► Plan marche (2024-2030)

Rendre à nouveau la ville marchable pour tous





▶▶ Édito

Dans le même esprit d'innovation qui a présidé à la mise en œuvre de notre réseau de transport en commun gratuit, puis du Plan vélo +, la Communauté urbaine de Dunkerque s'engage sur un Plan marche ambitieux pensé avec les habitants.

Notre équipe communautaire s'est engagée dès 2014 dans une profonde transformation écologique du territoire, pour faire face au défi climatique et répondre à un double enjeu de développement économique et d'amélioration de la qualité de vie des 200 000 habitants de l'agglomération dunkerquoise.

Dix ans plus tard, nous sommes particulièrement fiers de notre reconnaissance nationale et internationale comme un « laboratoire de toutes les transitions ».

La transition énergétique du territoire et la décarbonation de notre modèle industriel sont clairement engagées et ont conduit récemment le World Economic Forum à classer Dunkerque parmi les 20 pôles industriels qui « vont sauver le monde » !

Nous sommes tout autant fiers des succès obtenus en matière de mobilité.

Fer de lance de nos politiques publiques Éco-Gagnantes (bonnes pour la planète et le pouvoir d'achat des habitants), notre réseau de transport en commun affiche en 2024 une progression de sa fréquentation de plus de 125 % par rapport à 2017.

La pratique vélo a augmenté pour sa part de près de 20 % ces cinq dernières années.

Forts de cette révolution des déplacements du quotidien plébiscitée par les habitants, nous avons souhaité engager la mise en œuvre d'un Plan marche ambitieux afin de faciliter plus encore la mobilité de toutes et tous.

Avec ce Plan marche, la Communauté urbaine de Dunkerque se donne l'objectif d'atteindre une part modale de 25 % d'ici 2030 et s'inscrit parmi les rares métropoles françaises engagées sur le sujet.

Le plan d'actions très détaillé que nous vous présentons dans ce document, nous l'avons pensé avec les habitants. **1 400 personnes ont ainsi pu exprimer leurs attentes** et orienté nos dispositifs en faveur de la mise en place d'itinéraires clairement identifiés et sécurisés.

En cœur d'agglomération, la définition d'itinéraires piétons prioritaires, les « magistrales piétonnes », est déjà lancée, notamment avec la liaison entre le Pôle Marine, le Centre Marine et le boulevard Alexandre III à Dunkerque.

La marche doit aussi être simplifiée en dehors de nos villes avec des cheminements confortables qui facilitent les déplacements des habitants ; la passerelle piétonne, installée entre le quartier du Chapeau Rouge et le lac à Tétéghem - Coudekerque-Village, constitue l'illustration parfaite de cette volonté.

Pour cela, **une 1^{ère} phase d'actions sur 3 ans à hauteur de 10 millions d'euros d'investissement** sera lancée prochainement afin de créer de nouvelles liaisons, mais aussi d'améliorer et de garantir le confort et l'accessibilité des espaces publics.

À vos marques, prêts, marchez !



Patrice VERGRIETE

Président de la Communauté urbaine



Jean-François MONTAGNE

Vice-Président en charge de la Transition écologique



Grégory BARTHOLOMEUS

Conseiller délégué Transport et Mobilité

►► Contexte

La mobilité constitue un enjeu social, environnemental, de développement économique et urbain mais aussi de qualité de vie. Mieux se déplacer, mieux partager les espaces publics doit permettre de mieux vivre ensemble.

Difficile de ne pas reconnaître de très nombreux atouts à la marche : écologique, économique, favorable à la santé, synonyme de liberté et d'autonomie... ou encore compatible avec les autres modes de transport.

D'ailleurs, les Français marchent ; selon l'enquête mobilité des personnes menée en 2019, par le Ministère de la Transition Écologique, 23,9 % des déplacements locaux sont effectués principalement à pied (et 2,6 % à vélo).

La marche est aussi souvent associée à d'autres modes de transport, notamment les transports en commun et la voiture. En comptabilisant aussi la marche effectuée comme mode de transport secondaire (au-delà de 5 minutes), elle est en fait utilisée pour 36,9 % des déplacements locaux. Les Français combinent en effet la marche avec un ou plusieurs autres modes de transport pour 13 % de leurs déplacements.

Mais lorsque l'on sait qu'en ville, 50 % des déplacements font moins de 2 km, il est envisageable que cette part progresse.

Très tôt, l'agglomération dunkerquoise a compris la nécessité de se tourner vers l'avenir, de limiter nos impacts sur le climat et donc de modifier nos comportements et modes de faire.

Il s'agit de favoriser la marche comme mode de déplacement, notamment pour les trajets courts (jusqu'à 2 ou 3 km), mais aussi pour découvrir le territoire ou encore pratiquer une activité physique.



►► Enjeux du Plan marche

4 enjeux principaux

- 1. Économique et social :** la marche, c'est gratuit. Quand un territoire facilite la mobilité piétonne, il propose une solution à tous ses habitants, quels que soient leurs revenus. Il contribue à libérer chacun de la dépendance à la voiture individuelle avec tout ce qu'elle implique (entretien, assurance, carburants).
- 2. Qualité de vie et attractivité :** une ville qui privilégie les modes actifs de mobilité est une ville plus apaisée et donc plus conviviale dans laquelle les échanges, la vie collective s'organisent plus facilement. Les aménagements piétons prenant moins de place que les aménagements routiers, privilégier la marche dans certains espaces permet aussi de les embellir, de les rendre plus confortables et attrayants, de faire entrer la nature en ville, bref d'améliorer aussi le cadre de vie et l'accueil des visiteurs.
- 3. Environnement :** le mode de transport ultradominant demeure la voiture individuelle provoquant d'importants impacts en termes de pollution, d'émission de CO₂ mais aussi de congestion des villes. La marche crée un cercle vertueux : plus de marche, c'est moins de voiture et donc une meilleure qualité de l'air.
- 4. Santé publique :** toutes les études démontrent la nécessité de consacrer trente minutes par jour à l'activité physique ; la marche répond facilement à ce besoin, sans compter les bénéfices de vivre dans une ville plus apaisée et plus agréable.





►► L'élaboration du Plan marche

La Communauté urbaine de Dunkerque s'est appuyée sur le 2^{ème} baromètre national sur la marche 2023, réalisé par un collectif d'associations, mais aussi sur les expériences d'autres territoires. Force est de constater que ce sujet est encore émergent en France avec seulement 8 plans marche ou plans piéton approuvés mi-2023 (essentiellement des métropoles). Conscient du travail à mener, l'État a par ailleurs lancé le 1^{er} appel à projets sur le sujet en juin 2023 ; la CUD est ainsi lauréate de ce 1^{er} appel à projets relatif à la marche.

En complément, pour recueillir les besoins et attentes du territoire, une enquête a été lancée à l'échelle de la Communauté urbaine. 1400 habitants se sont exprimés (cf. **résultats complets à partir de la page 16**). Cette démarche a été enrichie par des focus groupes et des temps d'échanges avec des habitants, les partenaires du territoire ainsi qu'avec les services et élus concernés des communes.

Dans cette enquête et lors de différentes rencontres, les personnes ont relevé très majoritairement une amélioration globale de la prise en compte du piéton mais ils ont aussi exprimé leurs souhaits et idées.

3 principales attentes ressortent de cette enquête :

- **Plus de confort et d'attractivité** : ce qui comprend des itinéraires et, notamment des trottoirs bien aménagés et bien entretenus, mais aussi des « services » sur le trajet comme des bancs, des toilettes publiques. Dans le confort, les répondants intègrent aussi la qualité des espaces publics (espaces verts, paysages...)
- **Une meilleure cohabitation entre modes de déplacement** : les piétons se sentent souvent peu respectés par les autres modes de transport et sont en demande de plus de vigilance par exemple sur le stationnement gênant pour les voitures ou sur les comportements dans les espaces partagés (vélo, trottinette...). Ils souhaitent aussi des espaces où les piétons sont prioritaires, voire des espaces qui leur sont entièrement réservés.
- **L'information** : il existe une demande pour un renforcement de l'information sur les itinéraires et sur les modalités de partage des espaces.

Calendrier :

- **Fin 2022** : volonté politique de se doter d'un plan marche
- **Mars 2023** : lancement de l'élaboration du Plan marche
- **18 mai > 31 juillet 2023** : 1 400 réponses dans le cadre de l'enquête auprès des habitants
- **12 septembre 2023** : résultats du 2^e baromètre national sur la marche
- **19 septembre 2023** : la CUD est lauréate du 1^{er} appel à projets national en faveur de la marche
- **19, 26 et 28 septembre 2023** : focus groupes avec les habitants
- **Octobre 2023 > février 2024** : échanges avec les partenaires
- **Mars > avril 2024** : proposition d'une feuille de route et d'un plan d'actions
- **Juin 2024** : adoption du Plan marche communautaire

L'agglomération s'est déjà fortement engagée en faveur des piétons ces dernières années.

De nombreuses démarches connexes intégraient ou intègrent la marche à pied :

- DK Plus de Mobilité en 2018 (avec l'aménagement et la requalification de nombreux espaces publics offrant plus de place aux piétons comme la place Jean-Bart, la place de la Gare à Dunkerque ou encore le boulevard Simone Veil),
- le Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces Publics (PAVE) adopté en 2019,
- le Plan vélo + adopté en 2021 (via le développement de voies vertes),
- le volet mobilité du Plan Local d'Urbanisme intercommunal Habitat Déplacements (PLUiHD) adopté en 2022,
- le Plan paysage adopté en 2022,
- les démarches en cours « Opération Grand Site escapade nature sans voiture » de la Direction Tourisme ou « Ville amie des Aînés », lancée en 2023 par la mission Séniors de la Ville de Dunkerque.

Et de nombreuses actions concrètes ont d'ores et déjà été mises en place (cf. **tableau en page 20**).

Les bonnes initiatives relevées doivent se poursuivre et être renforcées si besoin. Pour mettre davantage en avant les bénéfices pour la marche de chacune d'elles, une labellisation sera créée dès 2024.

Les structures du territoire pourront ainsi compléter le recensement initial en sollicitant la labellisation d'une ou plusieurs de leurs actions. Ce travail en continu permettra de connaître et faire connaître les différentes actions avec l'ambition de pouvoir les reproduire sur les autres communes ou quartiers.





►► Un programme d'actions

À partir des échanges et suggestions, il est proposé de retenir **5 axes**, au sein desquels 6 actions prioritaires ont été identifiées afin de répondre au mieux aux attentes des habitants :

1. **Des espaces piétons plus confortables et plus qualitatifs**
2. **Des espaces piétons plus nombreux et plus accessibles**
3. **Des itinéraires de balade valorisés**
4. **Un meilleur respect des espaces piétons**
5. **Un suivi et une construction collective**

1. Des espaces piétons plus confortables et plus qualitatifs

1.1 Apaiser les quartiers

Initiées en 2012, sous l'impulsion des communes, les zones 30 se développent au sein des centres-villes et des quartiers (Rosendaël, Malo-les-Bains, Petite-Synthe, Fort-Mardyck, Gravelines, etc.), avec la révision des plans de déplacement afin d'éviter les trafics « parasites » et d'apaiser les quartiers (**action existante 1-3**). Le travail doit se poursuivre, les services de la Communauté urbaine étant en appui des communes. En parallèle, le design actif et incitatif permettra de renforcer l'identification et la compréhension de ces zones apaisées et de les mettre en valeur.

Il s'agit de sécuriser les déplacements piétons et de faire en sorte que la zone d'accueil de l'école profite à l'ensemble des citoyens, hors temps scolaire. Les rues scolaires deviennent alors des espaces apaisés, conviviaux et des îlots de fraîcheur au cœur du milieu urbain. Pour être pleinement efficace, ce travail doit s'accompagner d'une réflexion sur les déplacements des élèves et de leurs parents (*plan de déplacement scolaire - action marche 4.2*).

Une attention particulière sera portée aux abords des écoles (**action existante 1-5**). Enfin, pour certains secteurs (comme le centre-ville de Dunkerque), favoriser l'usage de parkings relais situés en périphérie, associé à la marche (combinée ou non au bus), doit permettre de contribuer à l'apaisement de la ville.

1.2 Mieux gérer les traversées piétonnes

Lieu physique où piétons et automobilistes se croisent, le sujet des traversées piétonnes est revenu à de nombreuses reprises au cours des différents échanges avec un sentiment d'insécurité : manque de visibilité, manque d'éclairage, temps de traversée trop court, etc. La gestion par feux tricolores rassure certains usagers tandis qu'à certains endroits, d'autres la trouvent contraignante et préféreraient que le piéton soit libre de traverser à tout moment. Ces besoins parfois contradictoires sont à prendre en compte.

Plusieurs actions peuvent être menées : ajuster au mieux les temps de feu vert donnés aux piétons, développer les sas-vélos aux feux tricolores (*action du Plan vélo +*), suivre le test national en cours sur l'expérimentation d'un feu jaune piéton, neutraliser les places de stationnement situées 5 mètres en amont des passages piétons, expérimenter la ligne d'arrêt avant les passages piétons non gérés par feux ou encore, sur des lieux très fréquentés, tester l'utilisation d'une technologie intelligente pour faciliter la traversée des piétons (*lien action marche 1.5*). Le sujet de l'éclairage est abordé en point 1.3.

1.3 Adapter l'éclairage public

La question de l'éclairage a également été évoquée dans chacun des échanges avec les habitants et les partenaires. Si historiquement les candélabres accompagnent la voirie dédiée aux voitures, il convient d'intégrer les itinéraires déconnectés des voies voitures et d'en améliorer l'éclairage afin de les rendre plus lisibles et de diminuer le sentiment d'insécurité. L'éclairage solaire peut être une solution dans les secteurs éloignés des réseaux existants.

Une attention particulière sera portée au niveau des passages piétons avec le lancement d'une étude pour analyser de manière objective les différentes solutions techniques émergentes.

Plus globalement, il s'agit de s'assurer du bon entretien de l'éclairage existant et d'identifier les lieux où celui-ci est insuffisant.

1.4 Améliorer le cadre de vie

Les temps de marche sont souvent surestimés et l'appréciation que l'on en a est fortement liée à ce que l'on voit, ce que l'on ressent dans notre environnement. Pour rendre la marche plus agréable et plus attractive, les habitants attendent des espaces plus qualitatifs (1^{er} besoin cité par les habitants avec 42 % des avis exprimés).

En plus du bon entretien des cheminements (trottoirs, passerelles), cela se traduira par un renforcement de la place

du végétal (*action existante I-6*), tout en veillant à adapter les plantations et à assurer leur entretien de manière à ne pas limiter l'accessibilité des espaces piétons (déformation des trottoirs par des racines, empiètement des végétaux réduisant la largeur des cheminements, etc.). Cette action contribuera également à créer des îlots de fraîcheur.

Le cadre de vie peut également être amélioré par des éléments visuels, en créant des « choses à voir » sur le parcours : mise en valeur de façades remarquables, mise en place d'œuvres d'art (*action existante C-5*).

Marcher c'est aussi s'arrêter, se reposer. Pour cela, le marcheur doit pouvoir disposer de services essentiels comme les bancs (de forme adaptée) et les toilettes. Or selon l'enquête réalisée sur le territoire de la CUD, 59 % des habitants déplorent le manque d'équipements. Ils classent ce sujet au 2^{ème} rang des besoins prioritaires, avec 40 % des avis exprimés.

Aussi, en lien avec chaque mairie, un recensement de l'offre existante et des besoins sera réalisé avec l'objectif d'offrir davantage de services. Des lieux prioritaires pourront être déterminés en lien avec la définition d'itinéraires piétons magistraux (*lien action marche 2.2*) et les principaux lieux de balade (*lien action marche 3.1*).

Ces besoins ont également été évoqués par les seniors de la ville de Dunkerque, dans le cadre des ateliers de concertation organisés par la Mission Seniors en 2022 et 2023, afin de permettre des pauses lors de leurs sorties.

1.5 Oser de nouvelles manières de permettre des pauses

Bien qu'universelle, la marche est un sujet récent en termes d'aménagement de l'espace public et de mobilité. Il faut savoir inventer, tester, s'inspirer des autres territoires. Cela pourra prendre différentes formes :

- Mettre de la couleur dans l'espace urbain, sur les murs ou au sol - exemple des fresques urbaines (*action existante C-5*) ;
- Tester des actions mises en place ailleurs ;
- Poursuivre la veille et le benchmark auprès des autres territoires et via les structures et associations nationales (Rue de l'avenir, CEREMA, Club des villes et territoires cyclables et marchables, etc.).

À ce titre, la Communauté urbaine a été lauréate du 1^{er} appel à projets sur la marche quotidienne pour développer des actions innovantes au sein de plusieurs quartiers prioritaires de la ville.

2. Des espaces piétons plus nombreux et plus accessibles

2.1 Renforcer la place du piéton

Les derniers aménagements et projets de voirie tendent à donner davantage de place au piéton (exemples : place Jean Bart, digue de Malo-les-Bains, rues Thévenet et Poincaré à Dunkerque, place des Arts à Cappelle-la-Grande) (**action existante I-2**).

La mise à jour du référentiel des aménagements permettra d'entériner et de formaliser ce principe dans les aménagements neufs en détaillant la part d'espaces piétons attendue en fonction de la nature des projets, les largeurs fonctionnelles ainsi que les types de revêtement à mettre en place. Afin de réduire les conflits piétons et vélos, ce guide préconisera la séparation des flux piétons et cyclistes sur les secteurs urbains les plus fréquentés.

La hiérarchisation du réseau piéton ou la définition de «magistrales piétonnes», c'est-à-dire d'itinéraires piétons prioritaires (à l'instar de ce qui a déjà été fait pour la voiture et le bus,) permettra d'adapter les attendus du référentiel en fonction de ce classement (plus de largeur, plus de confort, etc.).

Enfin, de nombreux raccourcis ou perméabilités existent au sein des quartiers. Il convient de les identifier et de les valoriser : éclairage, revêtement, cadre de vie (**lien actions marche 1.3 et 1.4**). La création de nouveaux raccourcis et perméabilités est prévue au sein de l'**action marche 2.3**.

2.2 Rendre la ville plus accessible

La Communauté urbaine de Dunkerque a engagé ses premières actions en faveur d'une meilleure accessibilité des trottoirs dès les années 2000. Le relevé des principaux itinéraires montre qu'1/3 des cheminements est accessible (norme), 1/3 est praticable

et le dernier tiers n'est pas accessible. L'accessibilité de la ville s'améliore chaque année grâce aux réaménagements complets des rues mais aussi grâce à des actions plus ponctuelles (déplacement d'un poteau, abaissé de trottoir).

En 2019, l'ensemble de la démarche a été formalisé dans un document cadre, le Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE), dont l'intérêt est double : valoriser les actions réalisées en matière de conception de la voirie et lancer un nouveau programme d'actions visant à garantir l'accessibilité dans le temps, en travaillant sur les différents usages de l'espace public (mobilier urbain, collecte de déchets, espaces verts, événements/travaux, terrasses et mobiliers publicitaires, stationnement) (**action existante I-1**).

Ainsi le PAVE doit être considéré comme complémentaire du Plan marche dont il constitue un document annexe. L'ensemble des actions sera suivi avec, au vu des besoins remontés par les habitants et les partenaires, une attention particulière sur 3 priorités d'usage :

- Les travaux : créer des cheminements alternatifs, informer les piétons en amont de la zone de déviation à l'instar de ce qui se fait déjà pour les automobilistes, rédiger un guide pratique à l'attention des professionnels, sensibiliser les contrôleurs de travaux et les mairies (lors de la délivrance des autorisations d'occupation du domaine public) ;
- Le stationnement des véhicules : sujet lié à la conception de la voirie et à la présence de mobiliers urbains limitant les mésusages ainsi qu'à la sensibilisation des professionnels et des particuliers (**lien actions marche 4.1 et 4.2**) ;
- Les espaces verts (**lien action marche 1.4**).



En matière de conception, il conviendra d'intégrer le niveau d'accessibilité comme l'un des critères pour définir, avec chaque commune, les programmes triennaux de voirie et de mieux planifier la réfection des trottoirs.

Rappelons que la Communauté urbaine de Dunkerque s'est vu décerner en mars 2021, pour 5 ans, la plus haute distinction de la marque nationale «Destination Pour Tous», à savoir la mention «or». Cette distinction vient récompenser les efforts fournis pour construire un territoire plus inclusif et proposer une offre touristique adaptée et accessible pour tous les publics et l'attention particulière portée sur la mise en accessibilité globale du territoire : transport, voirie, bâtiments publics, commerces, manifestations, ainsi que des sites touristiques, culturels et de loisirs.

2.3 Développer de nouveaux itinéraires

Après s'être attaché à développer le maillage pour les piétons et les vélos en zone urbaine agglomérée, 2 nouvelles priorités géographiques apparaissent. Celles-ci seront travaillées en cohérence avec le Plan vélo + dont les objectifs sont identiques :

- Permettre de mieux relier les communes les plus éloignées souvent isolées de la zone agglomérée ou des communes voisines : absence de trottoirs (et de pistes cyclables), présence de coupures urbaines (autoroute, canal, voie ferrée). Cela peut nécessiter la création (et l'entretien) des passerelles piétonnes permettant de compenser ces coupures (par exemple la future passerelle de la gare de Dunkerque) (**action existante I-7**).
- Permettre aux salariés de rejoindre et circuler à pied au sein des zones industrielles avec le besoin de pouvoir se rendre à pied (et à vélo) aux entrées des sites depuis les arrêts de bus. Ce projet concerne autant les nouvelles zones industrielles (sur l'ouest par exemple) que les zones existantes (zone des 2 syntheses par exemple).

En parallèle, il est important de poursuivre le travail initié pour :

- Assurer des liaisons intra et inter-quartiers plus directes et plus qualitatives (**action existante I-8**) ;
- Développer un réseau piéton au sein des trames verte et bleue (**action existante I-9**).

3. Des itinéraires de balades valorisés

3.1 Centraliser l'information et mieux communiquer

Le travail réalisé durant un an pour recenser les actions existantes sur le territoire en faveur de la marche a mis en évidence une offre déjà très conséquente de balades en zone urbaine ou naturelle pour découvrir le territoire et /ou pratiquer une activité physique. Ces actions sont portées par divers organismes (Office de tourisme, Agence d'Urbanisme Flandre-Dunkerque, Centre de la Mémoire Urbaine d'Agglomération, Centre permanent d'initiatives pour l'environnement Flandre Maritime, À tes côtés, Espace Santé du Littoral, etc.) et sous différentes formes (brochures et/ou application) (**actions existantes C-1, C-2, C-3 et C-9**).

Ces divers itinéraires sont des supports de découverte des «valeurs paysagères» qui font les spécificités du Dunkerquois : patrimoine hydraulique (polder), historique, militaire, industriel et naturel. À ce titre, l'Opération Grand Site des dunes de Flandre constitue une démarche partenariale exemplaire, intégrant des actions de préservation et de mise en valeur d'un projet de territoire partagé (labellisation prévisionnelle en 2025).

Actuellement 60 % des habitants considèrent qu'il n'y a pas suffisamment d'information sur les itinéraires de marche / balade, et effectivement il n'est pas aisé de se repérer.

Plusieurs itinéraires sont jalonnés sur le terrain par des panneaux directionnels. Le diagnostic réalisé dans le cadre de l'Opération

Grand Site a montré la nécessité d'harmoniser la signalétique directionnelle, parfois trop foisonnante et variée.

Afin de préserver les espaces et de ne pas les encombrer, le travail initié pour centraliser plusieurs balades sur une page Internet (brochures téléchargeables) et sur l'application «WIVISITES» sera renforcé permettant ainsi aux habitants et visiteurs de trouver facilement l'information. Dans un deuxième temps, de nouveaux parcours pourraient être proposés avec la possibilité pour les usagers de partager leurs «bons plans» en la matière.

3.2 Qualifier ces itinéraires

Les besoins des habitants et visiteurs diffèrent : certains sont intéressés par de grandes balades de plusieurs heures, tandis que d'autres recherchent des parcours de courte distance à proximité de leur lieu de vie.

Qualifier les itinéraires existants permettra aux usagers de choisir le parcours le plus adapté à leurs besoins et de préparer leur sortie. Une grille d'analyse sera élaborée collégialement sur la base d'informations telles que la distance (mètres ou nombre de pas), pente, type de revêtement, présence de bancs, toilettes, zones ombragées, etc. Cette analyse devra être partagée avec les usagers selon des modalités qui restent à définir.

Un effort sera fait pour répondre aux besoins mis en évidence pour améliorer la qualité de l'offre.

4. Des espaces publics respectés

L'enquête réalisée sur le territoire communautaire montre que les piétons ne se sentent pas ou plus respectés dans l'espace public : 65 % déclarent que le stationnement des véhicules motorisés est gênant. Ils signalent des conflits importants avec les usagers des trottinettes électriques (89 % de non-respect), les automobilistes (70 %) et les cyclistes (60 %). Le respect des piétons est la 1^{ère} attente des habitants.

4.1 Se montrer exemplaire

Excepté pour porter secours aux biens et aux personnes, aucune raison ne justifie de se garer sur un trottoir même quelques minutes. Avant de solliciter les habitants, il est indispensable de montrer l'exemple. Pour cela, il est proposé de rappeler les règles d'usage de l'espace public (et notamment des espaces piétons) aux représentants des services publics (agents communautaires, communaux, services des forces de l'ordre, etc.).

Des propositions seront faites en ce sens aux différentes administrations.

4.2 Sensibiliser et former les habitants

Il est essentiel de pouvoir amener les personnes concernées à comprendre les difficultés que le non-respect des espaces piétons induit. Le sujet des conflits d'usage est complexe et différentes actions doivent être initiées pour améliorer la situation : campagne de communication, action de sensibilisation ciblée (*exemple : action existante C-8*), verbalisation. La Communauté urbaine s'appuiera sur le partage d'expériences via les réseaux avec les autres territoires (confrontés aux mêmes difficultés) et sur les initiatives nationales

(l'ADAV et Rue de l'avenir élaborent actuellement un support sur les bons usages entre piétons et cyclistes).

Lors des événements rassemblant de nombreux participants (brocante, courses sportives, etc.), il pourrait être intéressant de travailler avec les organisateurs pour limiter l'usage de la voiture (marche, vélo, bus, covoiturage) et pour faire respecter les trottoirs.

Un volet spécifique vers les enfants et leurs parents, au sein des écoles, doit être intégré pour leur apprendre les règles d'usage de l'espace public, les inciter à marcher et à respecter les espaces piétons (*action existante C-7*). Pour plus de cohérence, il serait pertinent d'envisager cela dans le cadre d'un plan de déplacement scolaire à l'échelle de l'établissement (*lien action marche 1.1*).

4.3 Communiquer différemment

Si les arguments en faveur de la marche sont nombreux, il n'est pas si évident de trouver le ou les bons moyens pour inciter les habitants à marcher davantage, que ce soit pour se déplacer ou pour se balader. Il faudra s'appuyer sur différents médias (affiches, brochures, panneaux, applis) et rendre la marche plus attractive au travers d'événements ludiques (ex : géocaching, challenge, semaine de la mobilité, etc.).

Enfin la complémentarité avec les transports en commun sera davantage mise en avant (équipements accessibles à pied depuis les arrêts de bus, cartographie autour de chaque arrêt de bus et information sur les lieux clés de l'arrêt et de la ligne la plus proche).

5. Un suivi et une construction collective

5.1 Co-construire

Plusieurs instances existantes permettront de maintenir le lien avec les habitants, les partenaires et les communes : le comité des élus référents vélos de chaque commune qui est devenu un comité « vélo & marche », le comité des Partenaires Mobilité ou encore les commissions communales et intercommunale pour l'accessibilité.

En complément, des groupes de travail thématiques permettront de suivre chacune des actions et, avec l'appui des communes, des marches exploratoires sur des secteurs géographiques donnés seront proposées aux habitants. Les supports techniques existants « Kiosc » et « Allo voirie » permettront aux habitants de faire remonter leurs demandes aux services et de les suivre.

Globalement, pour coordonner l'ensemble, au vu des nombreuses thématiques concernées dans la mise en œuvre du Plan marche (déplacement, accessibilité, environnement, tourisme, santé), le comité de pilotage réunissant les élus communautaires référents se réunira a minima une fois par an pour orienter les actions et assurer le suivi.

5.2 Évaluer et communiquer

Chaque action et sous-action sera assortie d'indicateurs qualitatifs et/ou quantitatifs permettant d'établir et de partager la mise en œuvre et l'avancement du programme d'actions.

Après la communication sur l'adoption du Plan marche, il s'agira d'informer régulièrement les parties prenantes des actions menées.



►► Conclusion

Avec l'adoption du Plan marche, la Communauté urbaine de Dunkerque entend remettre la marche au goût du jour. Mode de déplacement économique, favorable à la santé et à l'environnement, elle est accessible à tous et son universalité lui permet d'être complémentaire avec les autres moyens de transport.

Le Plan marche est l'aboutissement d'une concertation qui a permis des rencontres et des échanges avec les habitants du territoire, les associations, les collectivités, etc.

Et maintenant ? Il faut que cela marche !

Pour cela, de nombreux facteurs entrent en compte : de nouveaux aménagements d'espaces, des zones dédiées où

le piéton est prioritaire, l'entretien des trottoirs, des parcours de découverte touristique... Mais avant tout : cela dépend de vous !

Avez-vous vraiment besoin de votre voiture pour ce trajet si court ? Avez-vous proposé une promenade du dimanche matin à votre voisine ou voisin ? En voiture, avez-vous respecté le « passage clouté » pour que le piéton se sente en sécurité ? Vous êtes-vous garé un peu plus loin pour ne pas annexer le trottoir ? Avez-vous vanté les bienfaits de la marche pour la santé à votre groupe d'amis ?

Oui cela dépend avant tout de vous. Alors, pour conclure ce Plan marche, un seul conseil : vous aussi, prenez votre pied !

Actions du plan marche

Axe	N° action	Action	N° sous-action	Sous action
Des espaces piétons plus confortables et plus qualitatifs	1.1	Apaiser les quartiers pour une meilleure cohabitation	1.1.1	Développer les plans de déplacements et les zones 30 / abaisser les vitesses
			1.1.2	Utiliser le design actif et incitatif
			1.1.3	Aménager les abords des écoles
			1.1.4	Favoriser l'usage des parkings relais
	1.2	Mieux gérer les traversées piétonnées	1.2.1	Ajuster au mieux les temps de feu vert donnés aux piétons
			1.2.2	Développer les sas-vélos aux feux tricolores
			1.2.3	Suivre le test national en cours sur l'expérimentation d'un feu jaune piéton (pour différencier le rouge stop du rouge de dégagement)
			1.2.4	Neutraliser les places de stationnement situées 5 mètres en amont des passages piétons
			1.2.5	Expérimenter la ligne d'arrêt 5 mètres avant les passages piétons non gérés par feux
			1.2.6	Sur des lieux très fréquentés, tester l'utilisation d'une technologie intelligente pour faciliter la traversée des piétons
	1.3	Adapter l'éclairage	1.3.1	Améliorer l'éclairage des espaces déconnectés de la chaussée afin de les rendre plus lisibles et de diminuer le sentiment d'insécurité tout en l'adaptant aux espaces naturels
			1.3.2	Traiter spécifiquement les passages piétons avec lancement d'une étude pour analyser de manière objective les différentes solutions techniques émergentes
			1.3.3	Mettre en place des solutions pour les personnes tout en réduisant les impacts négatifs de l'éclairage sur la faune et la flore et en réalisant des économies d'énergie
			1.3.4	Assurer le bon entretien de l'éclairage existant et d'identifier les lieux où celui-ci est insuffisant en vue d'une action corrective.
	1.4	Améliorer le cadre de vie	1.4.1	Renforcer la place du végétal
			1.4.2	Mettre en valeur les éléments visuels remarquables / en créer
			1.4.3	Recenser l'offre existante (bancs, toilettes, etc.) et identifier les besoins prioritaires
	1.5	Oser de nouvelles manières de faire	1.5.1	Mettre de la couleur dans l'espace urbain, sur les murs ou au sol
			1.5.2	Tester des actions mises en place ailleurs
1.5.3			Poursuivre la veille et le parangonnage	

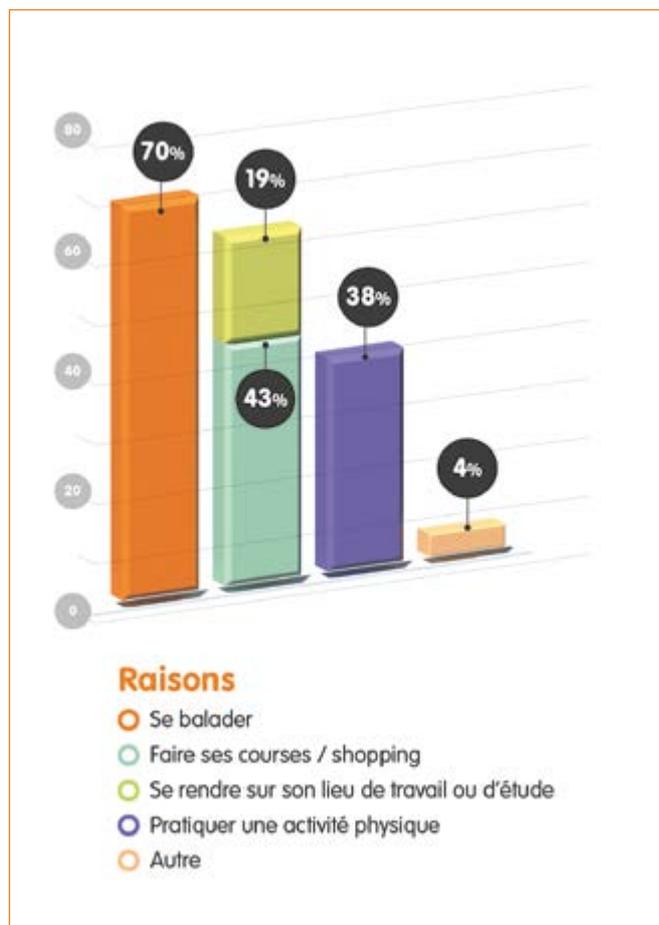
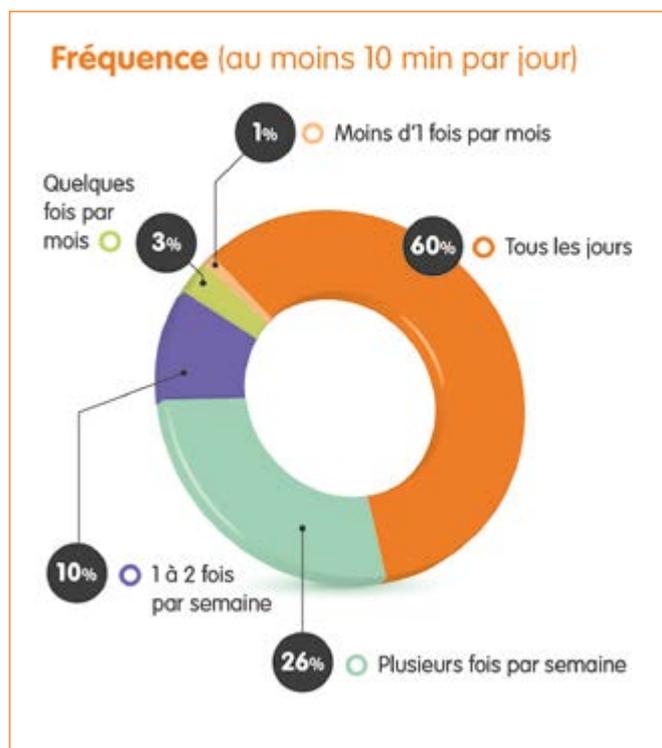
Axe	N° action	Action	N° sous-action	Sous action
Des espaces piétons plus nombreux et plus accessibles	2.1	Renforcer la place du piéton et l'accessibilité	2.1.1	Donner davantage de place aux piétons dans les projets neufs et séparer les flux piétons- vélos / Mettre à jour le référentiel d'aménagements des espaces publics
			2.1.2	Hiérarchiser le réseau piéton
			2.1.3	Identifier et valoriser les raccourcis et perméabilités au sein des quartiers
			2.1.4	Poursuivre la mise en accessibilité des trottoirs
			2.1.5	Garantir la continuité et l'accessibilité des trottoirs lors des travaux et événements
	2.2	Développer de nouveaux itinéraires	2.2.1	Mieux relier les communes entre elles et traiter les coupures et franchissements
			2.2.2	Développer un réseau de voies vertes autour des sites industriels
			2.2.3	Créer des liaisons via ouvrage d'art et entretenir le patrimoine existant
			2.2.4	Assurer des liaisons intra et inter-quartiers plus directes et plus qualitatives
			2.2.5	Développer un réseau piéton au sein des trames verte et bleue
Des itinéraires de balades valorisés	3.1	Mieux communiquer	3.1.1	Recenser l'offre existante (en autonomie ou accompagnée)
			3.1.2	Rendre cette offre facilement accessible / Centraliser l'information et mieux communiquer (brochures, appli..)
	3.2	Qualifier ces itinéraires	3.2.1	Évaluer et communiquer sur le niveau d'accessibilité et de services (grille d'analyse) des balades
			3.2.2	Améliorer l'accessibilité et l'offre de services
Un meilleur respect des espaces piétons	4.1	Se montrer exemplaires	4.1.1	Sensibiliser les agents des services publics
	4.2	Sensibiliser / former les habitants	4.2.1	Sensibiliser les usagers au respect des espaces piétons
			4.2.2	Réaliser des campagnes de communication sur les bienfaits de la marche
			4.2.3	Établir une charte encourageant les déplacements alternatifs à la voiture avec les associations et lors des événements (sportifs culturels professionnels) et assurant le respect des trottoirs
			4.2.4	Mener des actions spécifiques en faveur des enfants au sein des écoles (PDS, permis piéton)
	4.3	Communiquer différemment	4.3.1	Réaliser des campagnes de communication via différents médias
			4.3.2	Communiquer sur les temps de parcours pour rejoindre les principaux pôles de déplacement depuis les arrêts de bus
Un suivi et une construction collective	5.1	Co-construire	5.1.1	Mettre en place un comité piéton
			5.1.2	Développer les marches exploratoires avec les habitants
			5.1.3	Faciliter les signalements des habitants (et les gérer)
	5.2	Évaluer et communiquer	5.2.1	Communiquer sur l'adoption du Plan marche et sur ses avancées chaque année
			5.2.2	Suivre la mise en œuvre des actions (évaluation qualitative et quantitative)

►► Annexes

Résultats de la consultation citoyenne menée par la CUD

1 400 réponses : 86 % des répondants marchent 10 minutes par jour, plusieurs fois par semaine, voire tous les jours.

1^{er} motif : la **balade (80 %)** devant le **déplacement (62 %)**



Les principales améliorations

- Trottoirs
- Zones piétonnes
- Voies vertes et véloroutes
- Digue
- Bus
- Voies partagées

Les lieux où ils aiment marcher

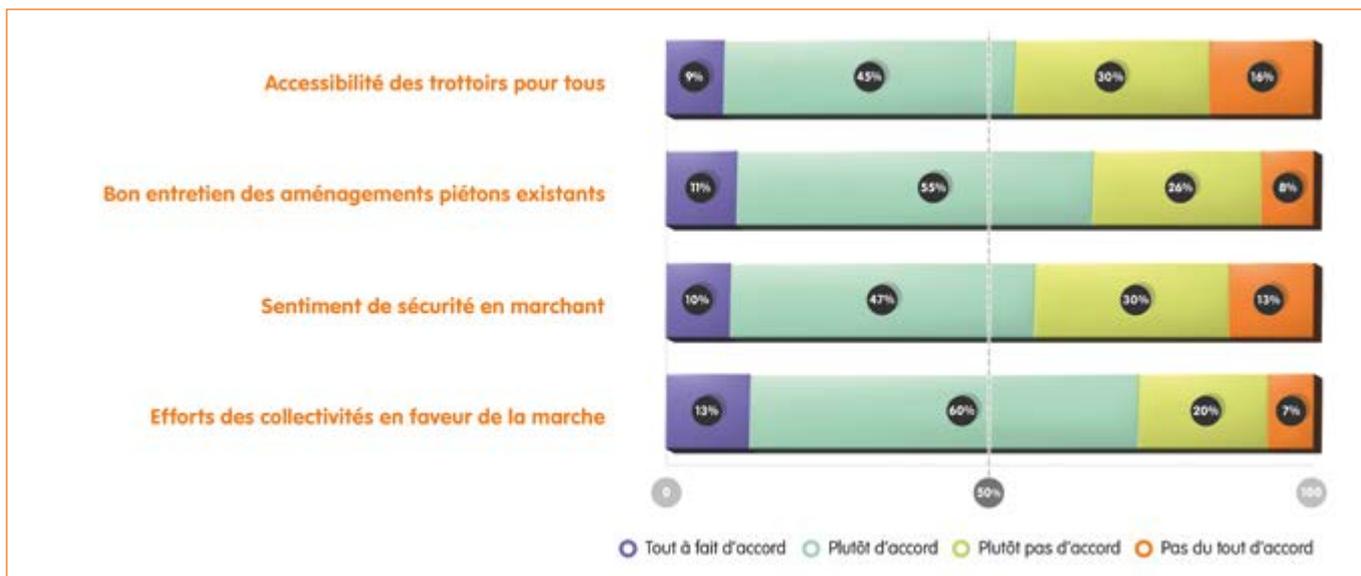
- Plage/Digue
- Voies vertes et véloroutes
- Dunes
- Bois des Forts
- Lac de Tétéghem – Coudekerque-Village
- Centre-ville de Dunkerque

Les lieux à améliorer

- Digue
- Trottoirs
- Boulevard de la République à Dunkeque
- Rue de la République à Saint-Pol-sur-Mer
- Avenue de Rosendaël Dunkerque
- Gare de Dunkerque

Des satisfactions

- 54 % des répondants considèrent que les trottoirs sont accessibles pour tous et 66 % qu'ils sont bien entretenus.
- 57 % estiment se sentir en sécurité lorsqu'ils marchent.
- 2/3 considèrent que leur commune et/ou la CUD est à l'écoute des marcheurs et/ou fait des efforts.



► Efforts à maintenir et à renforcer

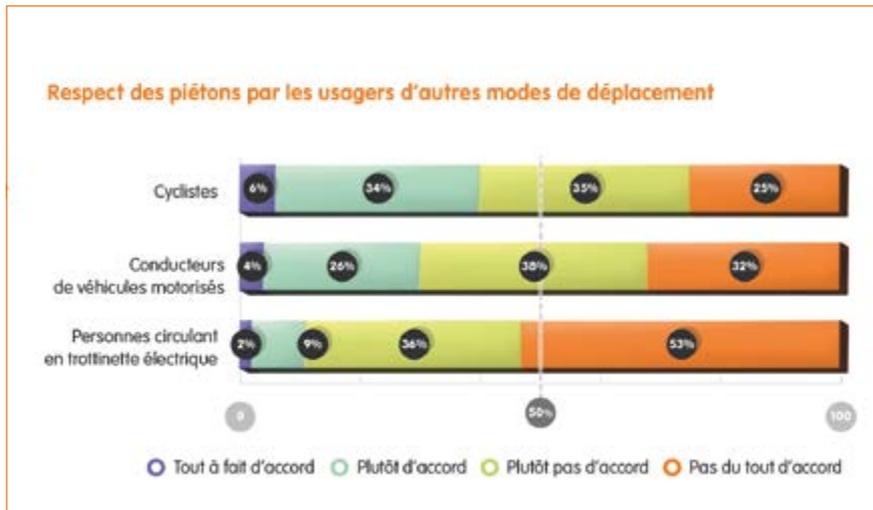
Des points à améliorer

- 59 % des répondants considèrent qu'il n'y a pas suffisamment de mobilier urbain (bancs, toilettes...).
- 60 % considèrent qu'il n'y a pas suffisamment d'information sur les itinéraires de marche (balade).

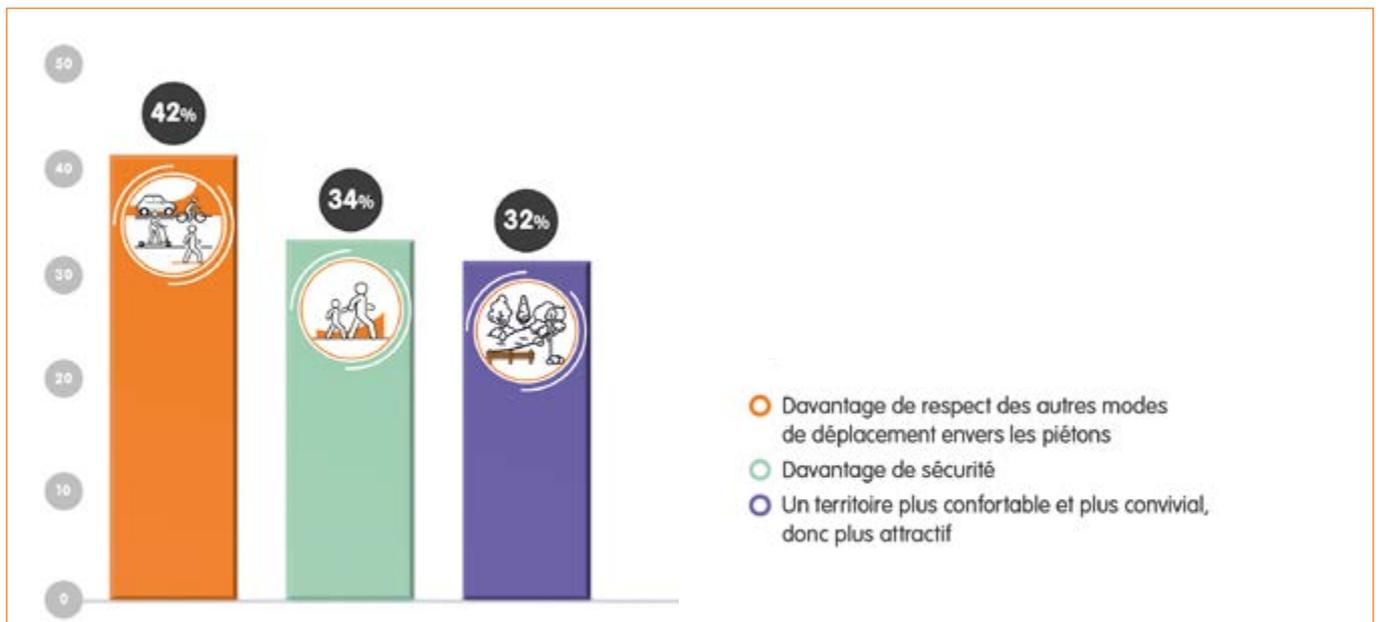


Sur le respect entre usagers

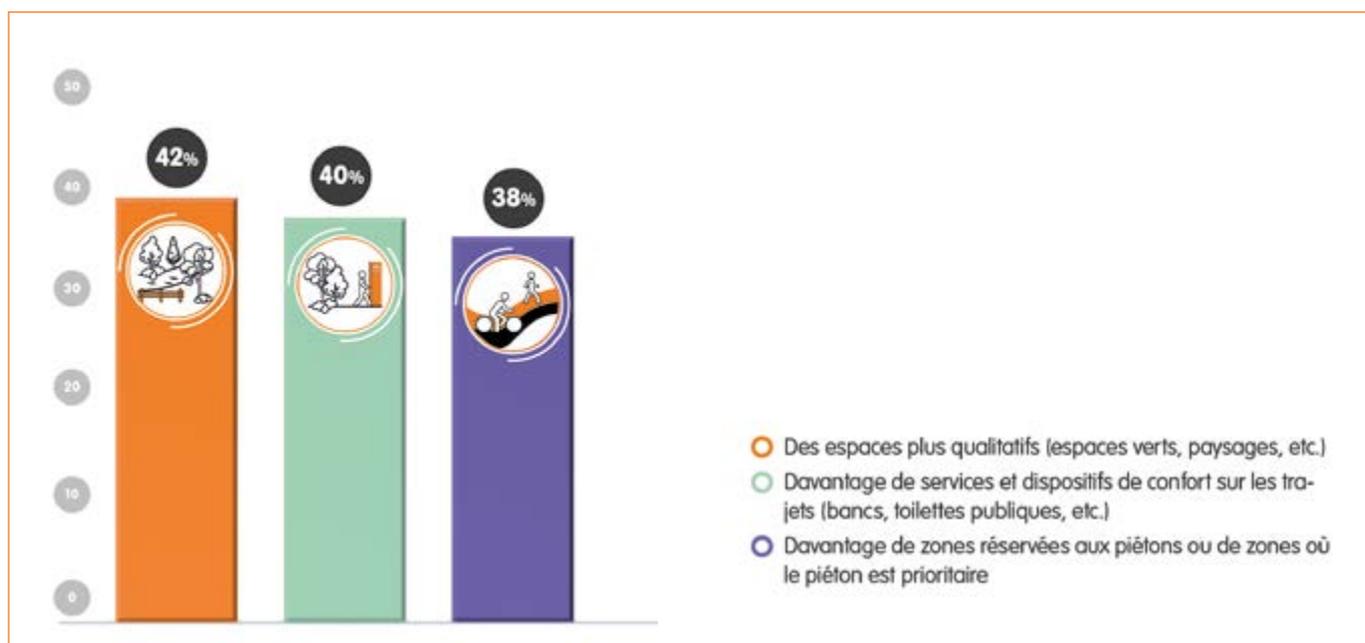
- Une majorité des enquêtés (65 %) déclarent que le stationnement des véhicules motorisés est dangereux pour les piétons.



Les trois principales attentes des usagers



Les trois principaux besoins des usagers



Actions existantes en faveur de la marche à pied sur la Communauté urbaine de Dunkerque

Recensement 2023



► CONSULTEZ LE DÉTAIL DES ACTIONS DÉJÀ EXISTANTES SUR LE TERRITOIRE



Thématiques	Nom de l'action	N° fiche
Infrastructures/Cheminements	Accessibilité des trottoirs : conception et usage	I-1
	Plus de place pour les piétons	I-2
	Zones apaisées	I-3
	Passerelles	I-4
	Abords des écoles	I-5
	Nature en ville	I-6
	Voies vertes	I-7
	Liaisons inter et intra quartiers	I-8
	Réseau piéton au travers des trames verte et bleue	I-9
Communication/Animation	Balades découverte à pied	C-1
	Réseau pédestre du Département	C-2
	Réseau Points Nœuds Piétons	C-3
	Carte des temps	C-4
	Art urbain	C-5
	Ateliers marche	C-6
	Permis Piéton	C-7
	Sensibilisation des automobilistes	C-8
	Parcours du cœur	C-9
	OGS escapade nature sans voiture	C10
Planification	Marque "Destination pour tous"	P-1
	Démarche "Ville amie des aînés"	P-2

Pour plus d'information sur la marche ou l'accessibilité des cheminements piétons, contactez Allo Voirie : voirie@ cud.fr ou 03 28 25 92 70

communaute-urbaine-dunkerque.fr/vie-pratique/la-mobilite-et-le-transport