



Rencontre entre Droit au Vélo Dunkerque et Antoine Diers, candidat à l'élection municipale à Dunkerque.

10 mars 2014

Étaient présent : M. Jean-Pierre Castier (ADAV), M. Damien Dekeister (ADAV), M. Sébastien Triquet (ADAV), M. Antoine Diers.

La rencontre s'est déroulée sereinement, et le document de propositions de Droit au vélo a servi de base aux dialogues.

Comme il n'est pas aisé de retranscrire un dialogue, nous avons synthétisé les idées et propositions de M. Diers concernant le vélo, les modes doux et l'aménagement urbain en général, en conservant l'ordre du dialogue.

Concernant la première partie des propositions de l'ADAV, M. Diers indique tout d'abord qu'il souhaite dévier le trafic de voitures qui ne font que passer par le centre de Dunkerque, afin de ne "garder" que les voitures qui viennent dans le centre pour leurs achats ou d'autres activités.

Il souhaite mettre en place 30 minutes de gratuité de stationnement et revoir le plan de circulation et la signalétique en ce sens, pour inciter les motorisés à se détourner et passer le long du canal par exemple.

Là où l'ADAV propose une mixité des modes en hypercentre et dans les quartiers (via une zone 30 généralisée et des aménagements urbains permettant à cette zone 30 de s'appliquer sereinement), M. Diers souhaite une séparation stricte des modes de déplacement.

Il évoque une triple approche piétons/vélos/motorisés où chaque mode est à sa place et cela quelque soit le type de voie (hypercentre/quartiers, axes structurants urbains, axes inter-urbains). Il souhaite des bandes cyclables partout où cela est possible, pour selon lui, garantir la sécurité des cyclistes.

Pour la mise en œuvre de ces bandes cyclables, il pense réduire la largeur de la voie destinée aux voitures, ou au piétons si c'est nécessaire.

Concernant la place de la voiture, il n'est pas d'accord sur le fait que la ville soit trop perméable aux automobiles. Il ne pense pas qu'une diminution du nombre de voitures circulant en ville participe à une augmentation des déplacements à vélo.

A propos des zones de rencontre ou de la mixité des modes, un adhérent ADAV cite le CEREMA (ex. CERTU, *centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement*) en expliquant que ce dernier conseille ce type d'aménagements en ville. M. Diers n'y est pas du tout favorable et précise qu'il voit les usagers des modes doux comme des "boucliers humains" dans ces aménagements.

Il indique également que pour lui la séparation des modes est plus intéressante et amène les automobilistes à respecter les vélos. Il pense également que la mixité est moins bien acceptée "socialement".

Au niveau de la zone 30, M. Diers n'y est pas favorable (sauf cas particuliers dans certains quartiers) dans la mesure où la séparation des modes règle pour lui le problème de la sécurité ou du sentiment d'insécurité. Il est toutefois d'accord avec l'idée d'aménager les rues/routes où la vitesse indiquée n'est pas respectée.

Sur la priorité vélo aux intersections sans feux (comme par exemple un passage piéton ou la voiture doit d'arrêter pour laisser passer les piétons - voir photo sur les propositions ADAV), M. Diers pense que dans l'état actuel des choses ce serait dangereux pour tout le monde et qu'il faut laisser passer du temps. Il préfère mettre un stop et demander aux cyclistes de s'arrêter.

Pour le contrôle et la répression (vitesses, aménagements et stationnement), il est d'accord car pour lui, il faut faire respecter la loi sur ces points.

Sur la remise en état des pistes abîmées et l'entretien, il est conscient que c'est un problème et fera son possible pour y remédier rapidement, également dans le cadre de la compétence CUD.

Concernant la demande d'un parking à vélo de grande capacité à la gare, il indique y être très favorable (développement de l'inter modalité, rayonnement de la ville) et ajoute vouloir créer des box de stationnement de quartiers de petite capacité pour palier au problème de stationnement sécurisé pour les habitants d'immeubles.

Toujours au niveau du stationnement, il est également favorable à la sensibilisation des commerçants à propos de l'importance du stationnement vélo devant leurs enseignes (hors voirie publique, par exemple pour les moyennes surfaces implantées en ville).

Sur les cheminements cyclables aux abords des établissements scolaires, il est favorable à une approche plus attentive, avec par exemple des marquages au sol spécifiques ou des équipements "en dur" protégeant le jeune cycliste.

Pour terminer, M. Diers a évoqué le système **DK'Vélo** qu'il souhaite étendre car il pense que certains quartiers ont été oubliés. Pour lui c'est un effort à faire rapidement car DK'Vélo est un bon moyen de promotion du vélo à ses yeux.