

## Introduction

**Damien CAREME, Maire de Grande-Synthe, deuxième Vice-président de la Communauté Urbaine de Dunkerque chargé de la transformation écologique et sociale de l'agglomération.**

Damien CAREME souhaite la bienvenue aux participants. Il rappelle que la présente réunion fait suite à un premier cycle de concertation portant sur le thème de la mobilité. Cette première phase s'est traduite par neuf réunions publiques et a donné lieu à de nombreuses remontées, qui ont guidé la réflexion des élus communautaires.

## Retour sur la première phase de concertation, état des lieux

**Damien CAREME, Maire de Grande-Synthe, deuxième Vice-président de la Communauté Urbaine de Dunkerque chargé de la transformation écologique et sociale de l'agglomération.**

Damien CAREME revient sur les principaux éléments caractérisant la mobilité dans le dunkerquois. Un habitant du territoire effectue en moyenne trois à quatre déplacements par jour. On dénombre 932 000 déplacements sur l'agglomération, tandis que le temps moyen journalier passé dans les transports est d'une heure. La longueur moyenne d'un déplacement est de 3,6 kilomètres. Néanmoins, plus de la moitié des déplacements effectués ne dépassent pas deux kilomètres. Damien CAREME rappelle que le coût annuel moyen de détention d'une automobile est de 5 000 euros. Il précise que ce chiffre est variable selon le modèle du véhicule. Actuellement, la Communauté Urbaine consacre près de 52 millions d'euros par an pour les transports, budget auquel il faut ajouter 12 millions d'euros pour les voiries de l'agglomération.

Damien CAREME revient sur les chiffres du précédent cycle de concertation. Neuf réunions réunissant 564 participants ont eu lieu en 2014, ce qui s'est traduit par 18 heures de débat, 223 interventions et 67 contributions proposées via Internet. Pour Damien CAREME, ces éléments ont été très utiles pour préparer ce second cycle de concertation.

Damien CAREME passe en revue les principaux sujets évoqués lors de la précédente concertation et note que les participants ont fait part de réelles attentes en matière de transport en commun. Pour Damien CAREME, cela s'explique par une prise de conscience environnementale de la part des habitants du territoire, mais aussi par leur désir d'améliorer la qualité de leur cadre de vie. De même, il relève des interventions sur la complémentarité bus/vélo. Les participants ont également fait part de temps de trajet qu'ils jugent beaucoup trop longs, donc pas en mesure de concurrencer la voiture. Damien CAREME souligne d'autres insatisfactions, telles que le non-respect des horaires, des temps d'attente trop longs et des fréquences trop peu soutenues. De même, de nombreux contributeurs ont jugé que les correspondances entre bus et train étaient perfectibles. Enfin, il ressort des débats que certains quartiers sont mal desservis, que les tarifs du bus ne sont pas adaptés à de courts trajets et que les usagers attendent une meilleure qualité de service. Damien CAREME précise que ces facteurs sont autant d'obstacles à l'utilisation des transports en commun dans l'agglomération.

Damien CAREME indique que la Communauté Urbaine a mené une enquête auprès de ménages du territoire, afin de connaître leurs habitudes de déplacement. Ce sondage a été effectué deux fois, en 2003 et en 2015, afin d'en tirer de grandes tendances. Il en ressort que la part modale des transports en commun est passée de 5,7 % à 4,7 %, soit une baisse d'un point sur la période observée. Par contre, on note que la part modale de l'automobile est en augmentation.

Damien CAREME procède à la présentation du réseau, tel qu'il est configuré depuis les années 70. Ce dernier compte une ligne et demie à fréquence de dix minutes, une ligne à fréquence de quinze minutes, une autre à vingt minutes, ce

que Damien CAREME juge insuffisant pour une agglomération de 200 000 habitants. Actuellement, seul un tiers de la population bénéficie d'une ligne à fréquence soutenue en journée, tandis que certains quartiers denses du centre de l'agglomération sont oubliés par ce type de ligne. Damien CAREME fait un parallèle entre le revenu moyen des habitants et le schéma actuel du réseau. Il constate que les zones à hauts revenus sont mieux desservies que les zones les plus modestes. Pour Damien CAREME, c'est une injustice qu'il faut réparer. De plus, il souligne que le temps de trajet moyen d'un bus, se rendant à la gare, est relativement élevé au départ de villes comme Grande-Synthe ou Fort-Mardyck.

Forts de ces constats, les élus communautaires ont décidé d'un certain nombre de mesures. Ces dernières ont notamment pour but de redynamiser le territoire. Damien CAREME annonce la prochaine gratuité des bus le week-end. Cette mesure aura l'avantage d'être peu coûteuse pour la collectivité, tout en participant à la nécessaire relance du commerce. Le réseau n'est pas oublié pour autant, avec l'achat de nouveaux bus, plus respectueux de l'environnement, ainsi que le remplacement de toutes les bornes d'information obsolètes. Pour Damien CAREME, ces actions doivent être réalisées dans un contexte financier contraint. Il est donc nécessaire d'optimiser le réseau afin de l'adapter plus finement à la demande. Les élus communautaires envisagent d'engager la rénovation du Pont du Triangle. Cette solution permettrait aux bus d'emprunter à nouveau cet ouvrage, donc de parcourir quotidiennement moins de kilomètres. Damien CAREME indique que cette mesure se traduira par une économie de 300 000 euros. Enfin, de nouvelles stations DK'vélo seront implantées dans l'agglomération. Damien CAREME explique que la demande des maires est forte à ce sujet et que toutes les possibilités d'installation seront étudiées par les services compétents.

#### **Enjeux du projet « DK'plus de mobilité »**

***Damien CAREME, Maire de Grande-Synthe, deuxième Vice-président de la Communauté Urbaine de Dunkerque chargé de la transformation écologique et sociale de l'agglomération.***

***Xavier DAIRAINÉ, chef de projet Transport à Haut Niveau de Service à la Communauté Urbaine de Dunkerque.***

Damien CAREME rappelle que le schéma actuel du réseau n'est pas égalitaire, alors même que de nombreuses familles modestes du territoire n'ont pas les moyens de posséder une automobile. Ces dernières doivent donc pouvoir bénéficier d'une solution leur permettant de se déplacer aisément dans l'agglomération. Pour Damien CAREME, il est nécessaire de bâtir un nouveau réseau plus juste, qui mettra tout un chacun à un temps acceptable du centre de l'agglomération. Cette refonte du réseau sera une réelle action de modernisation du territoire. En effet, ce réaménagement modernisera la ville, embellira le cadre de vie de ses habitants et créera des espaces publics plus respectueux des différents modes de mobilité. La Communauté Urbaine va désormais s'appuyer sur son réseau de transport en commun, avant de construire des quartiers, afin d'obtenir un ensemble cohérent. Selon Damien CAREME, cette restructuration permettra d'ouvrir et de connecter l'agglomération. Il insiste sur le fait que ces aménagements doivent être respectueux de l'environnement. Pour autant, ce nouveau schéma permettra des déplacements rapides, fiables, confortables, tout en ménageant le pouvoir d'achat des usagers.

Damien CAREME passe en revue les quatre idées fortes du projet « DK'plus de mobilité ». La première est de mettre en place un réseau plus rapide afin que la majorité des habitants du cœur de l'agglomération soient à moins de vingt minutes du centre de Dunkerque. La seconde idée forte est que ces habitants soient à moins de 300 mètres d'une station faisant partie d'une ligne à fréquence de dix minutes. La troisième idée forte vise à améliorer le service pour tous. Il s'agit de rendre le réseau plus lisible, plus simple d'utilisation et davantage cohérent. Enfin, la quatrième idée forte est la gratuité. Damien CAREME souligne l'importance de cette mesure, qui permettra au nouveau réseau de prendre toute son ampleur. Il explique que le but de cette mesure est de faire passer la part modale du transport en commun de 4 à 10 % au cours de la mandature, ce qui se traduit par un doublement de la fréquentation du bus.

Sept grands travaux et 150 aménagements dans l'agglomération ont été identifiés. S'agissant de la zone agglomérée, cette dernière bénéficiera de deux pôles d'échange permettant aux habitants de l'Ouest et de l'Est du territoire d'emprunter des lignes à haute fréquence. Les autres priorités seront d'aménager la pénétrante, ainsi que la rue de la République à Saint-Pol-sur-Mer. Damien CAREME détaille les actions prévues pour le centre du réseau, à savoir la gare et le centre-ville de Dunkerque, véritable goulot d'étranglement pour les bus. Cette zone bénéficiera d'aménagements spécifiques, visant à fluidifier le trafic. La gare, quant à elle, connaîtra un nouvel aménagement, avec notamment des liaisons douces vers les autres quartiers. Damien CAREME ajoute que de nombreuses problématiques isolées seront traitées sur l'ensemble du territoire, pour donner la priorité aux bus.

Damien CAREME dévoile les deux scénarios d'organisation du réseau sur lesquels travaillent les élus communautaires. Ces deux schémas ont un coût comparable de 65 millions d'euros. Tous deux répondent aux demandes exprimées par les maires et les habitants du territoire et prévoient une moitié de parcours réservée aux bus.

Le premier schéma s'articule autour de cinq lignes à forte fréquence. Son objectif est d'irriguer l'agglomération et d'offrir à la majorité de ses habitants la proximité d'une ligne à forte fréquence. Le second scénario prévoit un grand axe à dix minutes de fréquence, complété par d'autres lignes fonctionnant en rabattement vers l'artère centrale.

Dans le premier scénario, trois lignes partiraient du Puythouck. L'une d'entre elles, très rapide, traverserait Grande-Synthe, emprunterait la pénétrante, passerait par la gare et irait dans le centre de Dunkerque. Cette ligne mettrait Grande-Synthe à 14 minutes de la gare de Dunkerque, contre 25 minutes actuellement.

Vincent GAUMAY, de Bourbourg, interpelle Damien CAREME. Il relativise ce gain de temps car, selon lui, la ligne 1 permet déjà de se rendre en 17 minutes à la gare. Pour Damien CAREME, la fréquence actuelle des bus de cette ligne n'est certainement pas aussi élevée que celle que l'on connaîtra avec le nouveau schéma. Xavier DAIRAINÉ précise que la rapidité n'est qu'un aspect de la question et que le futur réseau s'appuiera sur trois axes, qui sont la rapidité, la proximité et la fiabilité. Damien CAREME, quant à lui, estime que la régularité et la fiabilité permettront de s'affranchir de la notion d'horaire. Vincent GAUMAY s'enquiert de l'existence d'une garantie quant aux futures fréquences. Damien CAREME lui assure que le trafic des bus sera fluidifié, ce qui sera un gage de garantie en termes de fréquence. Pour Vincent GAUMAY, ce gain de temps n'est pas une demande des usagers, déjà satisfaits du réseau actuel. Sur ce point, l'avis de Xavier DAIRAINÉ est que les usagers actuels sont des personnes qui n'ont d'autre choix que de prendre le bus. Il rappelle que l'objectif de la Communauté Urbaine est de gagner de nouveaux utilisateurs. Or, ces derniers ne se tourneront vers le bus que s'il est rapide, régulier et fiable. Enfin, Vincent GAUMAY revient sur la gratuité des bus le week-end. Il suggère qu'un accord soit trouvé avec le réseau Arc en Ciel. Damien CAREME lui répond que les élus y travaillent. Il ajoute que, même en cas de gratuité, les usagers devront être munis de leur carte Pass-Pass. En effet, le fait de badger permettra d'établir des statistiques.

Damien CAREME revient à la présentation du premier scénario. Sur les cinq lignes prévues, trois traverseront l'agglomération, une autre ligne reliera Coudekerque-Branche à Malo Terminus. Dans l'Ouest de l'agglomération, des bus navettes permettront aux usagers de rejoindre le Puythouck pour se raccorder au réseau. Des lignes de rattrapage sont prévues. Elles n'auront pas une fréquence élevée, mais elles irrigueront toute l'agglomération. Enfin, Damien CAREME annonce qu'à la rentrée prochaine, des TER au départ de Bourbourg viendront compléter ce dispositif.

Damien CAREME détaille le second scénario d'organisation du réseau. Ce schéma comprend une grande ligne allant jusqu'à Leffrinckoucke, complétée par des lignes de rabattement. Ces dernières ont pour but d'amener les usagers vers la ligne à grande vitesse. Cette organisation ne change rien au coût des travaux prévus. De même, l'Est et l'Ouest de l'agglomération bénéficieront de pôles de correspondance, au Puythouck et au Fort des Dunes.

Les deux scénarios permettent d'améliorer notablement la situation actuelle, en allant véritablement chercher tous les habitants de l'agglomération. En effet, 80 % des ces derniers seront à moins de 300 mètres d'une station. Néanmoins, ces schémas présentent des différences importantes dans la manière de vivre la mobilité dans la ville. Damien CAREME juge le premier schéma plus lisible que le second, davantage tourné vers une ligne centrale. Pour les

habitants de Bourbourg, ces deux scénarios permettent des gains de temps de l'ordre de dix minutes. Pour ceux de Craywick, ce gain de temps pourra atteindre trente minutes.

Damien CAREME rappelle que le réseau actuel est perfectible en termes de fiabilité, de maillage, de proximité, de temps de parcours et de fréquence. Les deux scénarios sont identiques en termes de fiabilité et de maillage. Le premier schéma se démarque pour ce qui est de la proximité. Les temps de parcours sont également meilleurs, du fait d'une organisation comprenant moins de correspondances. Les fréquences, quant à elles, sont identiques dans les deux cas.

Cette réorganisation se traduit par un budget de 65 millions d'euros, dont la plus grande part sera consacrée aux travaux prévus. Damien CAREME précise que ces investissements seront financés par différents biais, que sont les recettes, une dotation de l'Etat et une épargne réalisée par la CUD grâce au versement transport. La région et l'Europe viendront compléter ce tour de table.

Damien CAREME détaille le calendrier du projet. Ce dernier est actuellement dans sa phase de concertation. Les études d'avant-projet sont menées, avant une enquête d'utilité publique qui aura lieu fin 2015. Les travaux préparatoires sur les voiries débuteront en décembre 2015, pour une ouverture de ce nouveau réseau en septembre 2018. Damien CAREME précise que c'est un calendrier serré, eu égard à l'importance des travaux. Il ne cache pas que cette phase sera compliquée pour tous, mais il estime que ces opérations sont nécessaires pour arriver à obtenir un réseau performant.

## Débat

***Damien CAREME, Maire de Grande-Synthe, deuxième Vice-président de la Communauté Urbaine de Dunkerque chargé de la transformation écologique et sociale de l'agglomération.***

***Xavier DAIRAINÉ, chef de projet Transport à Haut Niveau de Service à la Communauté Urbaine de Dunkerque.***

André HENNEBERT, maire de Craywick, s'enquiert de ce qui est prévu pour sa commune. Xavier DAIRAINÉ lui explique que l'approche de la Communauté Urbaine vise à mettre les habitants des communes isolées en liaison avec des services se trouvant en zone agglomérée centrale. A cet égard, le Puythouck sera un point de correspondance permettant aux usagers de rejoindre rapidement le centre de l'agglomération. Xavier DAIRAINÉ précise qu'il est impossible de constituer un réseau homogène sur l'ensemble du territoire. Dès lors, il est nécessaire d'adapter le réseau à la typologie des communes desservies. S'agissant de Craywick en particulier, la commune sera autant desservie qu'actuellement, à la différence que la station de correspondance du Puythouck permettra aux usagers un plus grand choix de destinations. Damien CAREME ajoute que le nouveau réseau sera davantage adapté aux horaires scolaires.

## Conclusion

***Damien CAREME, Maire de Grande-Synthe, deuxième Vice-président de la Communauté Urbaine de Dunkerque chargé de la transformation écologique et sociale de l'agglomération.***

Damien CAREME se félicite du projet qui va voir le jour et souligne que chacun y gagnera en qualité de vie.