

## Introduction

**Léon DEVLOIES, maire de Cappelle-la-Grande.**

Léon DEVLOIES souhaite la bienvenue aux participants et se félicite des nombreux élus présents dans la salle. Il explique que cette réunion fait suite à un premier cycle de concertation sur la mobilité et que l'objectif des élus communautaires est de mettre en place un nouveau réseau de transport en commun dans l'agglomération. Pour lui, cette action est absolument nécessaire, dans la mesure où le réseau actuel n'a pas évolué depuis les années 1970.

## 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.**

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

Damien CAREME revient sur le précédent cycle de concertation, qui abordait tous les moyens de transport. Cette première phase avait permis de dresser un portrait de la mobilité dans le dunkerquois. Damien CAREME souligne que c'était la première fois que la Communauté Urbaine venait débattre d'un de ses projets avec les citoyens. Pour lui, ces réunions ont été très utiles pour préparer le projet qui va être présenté aux participants. Damien CAREME indique que les élus communautaires restent, plus que jamais, à l'écoute de la population du territoire.

Damien CAREME annonce que le nouveau réseau entrera en service en septembre 2018 et que le but de la Communauté Urbaine est de doubler la part modale du bus, d'ici à 2020. Selon lui, cela se traduira par des effets bénéfiques sur l'environnement, donc sur la qualité de vie des habitants du territoire. Il invite Xavier DAIRAINÉ à la tribune, pour une présentation du projet.

Xavier DAIRAINÉ débute son intervention en dressant un bilan de la première phase de concertation et en rappelant quelques chiffres clés. Le coût moyen annuel de la mobilité pour un ménage est de 5 140 euros. Xavier DAIRAINÉ note que c'est le second budget des ménages, après l'habitation, mais avant la nourriture. En moyenne, un habitant du territoire effectue trois à quatre déplacements par jour, tandis que le temps moyen passé dans les transports est d'une heure. Il précise que la grande majorité des déplacements sont de courte durée, puisque plus de la moitié d'entre eux ne dépassent pas deux kilomètres. Dès lors, il invite les participants à réfléchir au moyen le plus adapté pour couvrir ces faibles distances.

Xavier DAIRAINÉ explique que la Communauté Urbaine de Dunkerque consacre annuellement 52 millions d'euros pour le transport en commun et 12 millions d'euros pour les infrastructures. Ce sont donc plus de 60 millions d'euros par an qui sont consacrés aux transports et aux déplacements, ce qui constitue le premier budget de la Communauté Urbaine. A ces dépenses, Xavier DAIRAINÉ oppose des recettes - générées par la billetterie - de 4 millions d'euros par an. Il note une augmentation constante de ces coûts sur les dix dernières années. Pour Xavier DAIRAINÉ, cette augmentation de plus de 5 % par an constitue une dérive des coûts, qui devra être jugulée par le futur réseau.

Xavier DAIRAINÉ rappelle que le précédent cycle de concertation a généré neuf réunions publiques, ayant donné lieu à 17 heures de débat. Nombre de sujets ont été soulevés, en direct ou via le site Internet du projet. Selon Xavier DAIRAINÉ, ce premier cycle a été particulièrement utile pour mettre en place les propositions qui vont être présentées.

Xavier DAIRAINÉ revient sur les principaux thèmes abordés lors des premières réunions. Globalement, il note de fortes attentes vis-à-vis de modes doux de déplacement, c'est-à-dire les mobilités respectueuses de l'environnement.

Cependant, les contributeurs avaient fait part d'autres attentes, cette fois concernant une évolution du transport collectif. S'agissant de ce point, Xavier DAIRAINÉ indique que les habitants attendent des améliorations en termes d'horaires, de correspondances et de dessertes. Pour lui, la population est prête à utiliser davantage le bus, à la condition d'une nette amélioration de la qualité du service, ce qui est l'objectif du projet.

Xavier DAIRAINÉ procède à un état de lieux des transports collectifs dans l'agglomération. En préambule, il signale que la part modale du bus est relativement peu élevée dans le dunkerquois, au regard de ce que l'on constate dans des agglomérations similaires. Il explique 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 observe que la part modale de l'automobile a connu une augmentation de cinq points sur la même période.

Xavier DAIRAINÉ juge le réseau actuel relativement dense sur la zone agglomérée, mais peu lisible. Au final, les élus communautaires se sont aperçus que le maillage du territoire était perfectible. De plus, sur les dix lignes du réseau actuel, seule une ligne et demie propose une fréquence de dix minutes. Xavier DAIRAINÉ souligne qu'une telle fréquence permet de s'affranchir de toute notion d'horaire.

Actuellement, 60 000 habitants de la zone agglomérée se trouvent à moins de 300 mètres d'une ligne à haute fréquence, ce qui est insuffisant pour Xavier DAIRAINÉ. De même, Xavier DAIRAINÉ souligne que les zones à faibles revenus sont souvent moins bien desservies par des lignes à fréquence soutenue. Dès lors, il considère que ce réseau est déséquilibré, parce que les populations de ces secteurs ont particulièrement besoin des transports en commun. Enfin, de trop nombreuses villes ne bénéficient pas d'un accès rapide à la gare par le bus, ce qui peut expliquer la baisse de la part modale du bus dans l'agglomération.

Damien CAREME passe en revue les mesures permettant de pallier à la situation décrite par Xavier DAIRAINÉ. Damien CAREME revient sur le décalage flagrant entre un budget transport qui augmente significativement tous les ans, alors même que la fréquentation des bus est en baisse constante. Selon lui, il est urgent de travailler sur la maîtrise des coûts afin d'optimiser le réseau actuel et l'adapter plus finement à la demande. Damien CAREME rappelle que ce dernier a connu très peu d'évolutions depuis les années 70. Il convient donc d'éliminer les éventuels doublons ou les avantages accordés à certaines communes, dans un but évident d'équité. De même, cette réflexion comprend des travaux, comme ceux qui vont être entrepris pour permettre la circulation des bus sur le Pont du Triangle. Cette solution permettrait aux bus de parcourir quotidiennement moins de kilomètres. Damien CAREME précise qu'une telle mesure permettrait d'économiser 300 000 euros par an, ce qui n'est pas négligeable dans un contexte budgétaire contraint.

Damien CAREME indique qu'une seconde vague d'implantation de stations DK'vélo est à l'étude. Il rappelle que ces stations doivent se situer dans des lieux pertinents, permettant l'équilibre économique de ce dispositif. Pour Damien CAREME, il est également nécessaire de moderniser le réseau. Il précise que, dans le cadre de son renouvellement naturel, l'ensemble de la flotte de bus va être progressivement convertie au gaz naturel de ville, contre 50 % actuellement. Cette solution va permettre de diminuer les émissions de particules fines dans l'atmosphère, particulièrement néfastes pour la santé et l'environnement. Sur ce point, il semble important à Damien CAREME que la Communauté Urbaine soit exemplaire. L'information des voyageurs n'est pas oubliée par les élus communautaires, avec une vague de rénovation des bornes d'information, devenues obsolètes. Enfin, Damien CAREME annonce la mise en place de la gratuité des bus le week-end, à compter de septembre 2015. Il estime qu'une telle mesure servira la relance du commerce sur le territoire, sans pour autant peser sur les finances de la collectivité. Damien CAREME conclut en indiquant que ce sera un réel test, avant l'instauration d'une gratuité tout au long de la semaine.

## Premier 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.***

**Léon DEVLOIES, maire de Cappelle-la-Grande.**

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

Régine SERVAETEN, de Cappelle-la-Grande, s'étonne qu'aucun service de bus dédié aux personnes à mobilité réduite ne soit proposé par la Communauté Urbaine. Damien CAREME rappelle l'existence du dispositif « Handibus », qui est une offre de mobilité à destination des personnes à mobilité réduite.

Hortense VANGREVELYNGHE, de Cappelle-la-Grande, rebondit sur la précédente intervention et s'enquiert des formalités nécessaires pour accéder à un tel service. S'agissant du bus, elle regrette qu'aucune ligne ne passe par la « Cité des Cheminots », malgré les multiples demandes de ses habitants.

Jean-Pierre TAGHON, de Cappelle-la-Grande, estime qu'il est illogique qu'aucun bus ne desserve directement Coudekerque-Branche.

Martine BAERT, de Cappelle-la-Grande, propose l'aménagement d'un arrêt de bus au niveau du magasin « Bricoman ». Damien CAREME lui répond qu'une telle installation est prévue.

Yann VANSTRACEELE, de Cappelle-la-Grande, s'inquiète d'une éventuelle disparition du service « Noctibus ». Damien CAREME l'assure que ce dispositif sera conservé, mais que la fin de service aura lieu une heure plus tôt - à 5h00 - dans la mesure où c'est l'heure à laquelle les lignes régulières débutent leurs rotations. Pour Damien CAREME, c'est le parfait exemple des ajustements nécessaires sur le réseau actuel. Yann VANSTRACEELE suggère que l'entrée en service des bus réguliers se fasse une heure plus tôt. Pour Damien CAREME, une telle option n'est pas envisageable, car les bus réguliers doivent répondre à un besoin collectif.

S'agissant d'une ligne directe entre Cappelle-la-Grande et Coudekerque-Branche, Damien CAREME promet d'étudier la question afin d'adapter le réseau, à la condition qu'il existe une vraie demande en ce sens. Concernant la « Cité des Cheminots », Xavier DAIRAINÉ signale que les rues de cette dernière permettent difficilement d'y faire circuler un bus. De plus, il explique que les quartiers résidentiels se prêtent peu à l'installation d'arrêts de bus. Léon DEVLOIES s'étonne des arguments avancés par Xavier DAIRAINÉ et assure à Madame VANGREVELYNGHE que cette cité est au cœur des préoccupations des élus. Il lui promet une desserte à moyen terme. Pour Damien CAREME, le service « Etoile » pourrait être une réponse adaptée à certains habitants de cette cité. Il demande à tous d'être conscient qu'il n'est pas possible de desservir de la même façon tous les quartiers de l'agglomération.

Julien GOKEL, premier adjoint du maire de Cappelle-la-Grande, rappelle qu'un nouveau quartier va voir le jour dans le secteur de la ZAC du centre. Il s'enquiert de la desserte envisagée pour ce futur quartier.

Damien CAREME lui promet d'ajouter cet élément aux réflexions actuellement en cours. Plus largement, il estime qu'il faudra adapter l'agglomération au réseau et construire les quartiers autour des axes de transport en commun.

Isabelle VEREECKE, d'Armbouts-Cappel, regrette que la desserte de sa commune soit quasiment nulle le dimanche.

Thierry STEVEN, de Cappelle-la-Grande, abonde dans le sens d'Isabelle VEREECKE. Il ajoute que les horaires ne sont pas assez adaptés aux collégiens et lycéens. Sur ce point, il est rejoint par Marie-Line DAGNIAUX et Patricia MASSE, qui partagent le même avis sur ce sujet.

Jean-Luc DARCOURT, maire d'Armbouts-Cappel, demande si le futur réseau va englober les compétences de transport scolaire, actuellement supportées par sa commune. D'autre part, il espère que tous les arrêts dans sa commune seront maintenus dans le futur réseau.

S'agissant des dessertes le dimanche, Xavier DAIRAINÉ précise que l'objectif est de proposer une desserte correcte en semaine, du lundi au samedi. Selon lui, il faut être conscient que la demande est moindre le dimanche. Néanmoins, des bus circuleront le dimanche, mais à une cadence beaucoup moins élevée qu'en semaine. Pour Xavier DAIRAINÉ, il s'agit d'adapter le service afin d'arriver à un compromis acceptable par tous.

Xavier DAIRAINÉ explique que les élus travaillent sur le sujet des horaires scolaires. Il ajoute qu'il reste possible de solliciter des renforts aux heures de pointe, pour les lignes desservant des collèges. Xavier DAIRAINÉ reconnaît que le dispositif actuel est perfectible. Damien CAREME ajoute qu'une certaine unicité des horaires des collèges faciliterait les réponses à apporter à cette problématique.

S'agissant des éventuelles suppressions d'arrêts de bus, Damien CAREME précise que certains sont maintenus, alors même qu'ils concernent un nombre extrêmement réduit de montées/descentes. Il convient donc de les supprimer,

eu égard au contexte financier contraint dans lequel évolue la collectivité. De plus, supprimer des arrêts inutiles revient à faire gagner du temps à la ligne concernée. Dans le même état d'esprit, Damien CAREME explique qu'une réflexion est menée sur les services à la demande. Pour Damien CAREME, il n'est pas question de les supprimer, mais plutôt de les rationaliser.

En réponse à la demande de Jean-Luc DARCOURT, quant au transport scolaire, Damien CAREME souligne que la Communauté Urbaine n'a pas de compétence en la matière.

Guillemette MYMOCHOD, de Coudekerque-Village, estime que sa commune n'est pas assez bien desservie par le bus. Grégory SCHREVELLE, de Cappelle-la-Grande, considère qu'il règne une certaine insécurité dans le secteur de la gare de Dunkerque, alors que cet équipement est un lieu de transit obligé pour nombre d'habitants du territoire. Il estime qu'il faudrait réorganiser les lignes, de façon à éviter ce point de passage.

Eric DI SALVO, de Tétéghem, souligne la complémentarité entre le dispositif DK'vélo et le réseau de transport en commun. Pour lui, les vélos en libre service sont un complément idéal au bus. Il propose donc que l'on améliore le maillage du territoire en matière de stations DK'vélo.

Patrick CRANDAL, de Cappelle-la-Grande, suggère que la cadence des bus le dimanche – un par heure – soit revue à la hausse.

Isabelle VEREECKE, d'Armbouts-Cappel, rebondit sur la précédente intervention. Elle note qu'il est souvent possible d'aller vers Dunkerque le dimanche, mais qu'il est beaucoup plus compliqué d'en revenir.

S'agissant des cadences le dimanche, Jean-Luc GOETBLOET - maire de Spycker – estime qu'il faudrait davantage de bus le matin - vers Dunkerque - et en fin d'après-midi – afin d'en revenir. Damien CAREME prend bonne note de cette suggestion, mais ajoute que la mise en place de telles cadences devra répondre à une vraie demande.

Pour Xavier DAIRAINÉ, le futur réseau devra prendre en compte le fait qu'un grand nombre d'usagers transitent actuellement par Dunkerque, alors même que ce n'est pas leur destination finale. S'agissant de la complémentarité bus/vélo, Xavier DAIRAINÉ souscrit à l'opinion d'Eric DI SALVO. Il rappelle que l'installation d'une station DK'vélo doit répondre à des critères précis. Selon lui, ce dispositif n'est pas la seule manière d'assurer la complémentarité bus/vélo. Ainsi, des espaces sécurisés permettant le stockage des vélos seront installés dans des zones fréquentées. Pour Xavier DAIRAINÉ, c'est bien toutes les facettes de la mobilité qui doivent être traitées.

### **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.***

Pour Damien CAREME, ce nouveau réseau s'articule autour de plusieurs thématiques. Tout d'abord, il s'agit de moderniser la ville pour la rendre plus agréable. Les travaux nécessaires à l'édification du futur réseau vont transformer l'agglomération. La mobilité doit anticiper ces évolutions et irriguer les principaux pôles de vie du territoire. Damien CAREME estime que ce projet aura un impact positif sur la qualité des espaces publics de l'agglomération. Il précise que les élus réfléchissent à l'aménagement des espaces publics, ainsi qu'à des infrastructures plus respectueuses de l'environnement. Selon Damien CAREME, ce réseau va être l'occasion d'une vraie transformation du territoire, dans le but de fluidifier la circulation des bus. En effet, trop de personnes se détournent du bus, du fait d'un manque de fiabilité. Damien CAREME assure que le nouveau schéma permettra de garantir des cadences et des temps de parcours. Pour ce faire, des aménagements routiers spécifiques seront mis en place et permettront de passer à travers des zones actuellement problématiques en termes de trafic.

Pour Damien CAREME, il s'agit bien de se doter d'un réseau plus juste et plus équilibré sur l'ensemble du territoire, notamment pour les zones à faible revenu.

Damien CAREME soutient que le développement urbain se fera désormais autour du futur réseau afin d'éviter des travaux supplémentaires. Ce nouveau schéma donnera naissance à une agglomération ouverte et connectée. Plus que jamais, la mobilité sera améliorée et respectueuse de l'environnement. Selon Damien CAREME, toutes les parties prenantes de la mobilité sortiront gagnantes de ce projet.

Damien CAREME rappelle que l'objectif de cette nouvelle organisation est également social. Il est absolument primordial de combattre les inégalités, en favorisant l'accès à la mobilité pour les plus modestes et en préservant leur pouvoir d'achat.

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 de la zone agglomérée – de Grande-Synthe à Leffrinckoucke - soient à moins de vingt minutes la gare de Dunkerque. La seconde idée forte est que 80 % de ces habitants soient à moins de 300 mètres d'une station faisant partie d'une ligne à fréquence dix minutes. Selon Damien CAREME, ces critères de proximité feront que les habitants des zones se tourneront vers le bus. La troisième idée forte vise à améliorer le service pour tous. Il s'agit de le rendre 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 ambitieuse. Pour lui, le réseau de transport en commun doit être considéré comme un service public, un réel bien commun, au même titre que bien d'autres services offerts par la collectivité.

Damien CAREME explique que sept grands travaux seront nécessaires pour la mise en place du réseau, tandis que 150 points devront être aménagés dans toute l'agglomération. Tout d'abord, deux pôles d'échange seront créés à l'Est et à l'Ouest de l'agglomération, au Puythouck et au Fort des Dunes. Ces pôles permettront une connexion entre la zone suburbaine et la zone urbaine et seront le point de départ des lignes rapides qui irrigueront le territoire. En termes de temps de déplacement, cette organisation se traduira par des gains de temps pour les usagers habitant en dehors de la zone agglomérée. En outre, la pénétrante sera réaménagée avec une séparation entre le trafic des automobiles et celui des bus. L'avenue de la République, à Saint-Pol-sur-Mer, sera également réaménagée afin d'améliorer la traversée de ce secteur, mais aussi afin de procéder à un meilleur partage de l'espace public. Damien CAREME ajoute qu'un des plus grands chantiers de cette phase concernera le centre-ville et la gare de Dunkerque. Ici, il s'agira de fluidifier la circulation des bus dans une zone qui est actuellement un vrai goulot d'étranglement.

Ces grands travaux seront complétés par 150 aménagements, afin de répondre à des problématiques isolées, sur tout le territoire. Pour Damien CAREME, les aménagements annoncés vont permettre une amélioration de l'espace urbain, tout en donnant la priorité au bus. A cet effet, il commente les caractéristiques de quelques-uns des futurs aménagements.

Damien CAREME rappelle que la physionomie de l'agglomération dunkerquoise est spécifique, ce qui rend difficile d'apporter une réponse unique à tous. En effet, certains points de l'agglomération sont éloignés du centre de cette dernière.

Xavier DAIRAINÉ procède à la présentation des deux scénarios d'organisation du réseau ayant été étudiés par les élus communautaires. Ces deux schémas s'appuient sur les aménagements annoncés précédemment, qui ont pour but de fluidifier la circulation des bus. Xavier DAIRAINÉ ajoute que les deux organisations prévoient chacune un total de six kilomètres de voies en site propre.

Xavier DAIRAINÉ dévoile le réseau du premier scénario, tel qu'imaginé par les élus communautaires. Il s'agit d'irriguer, grâce à cinq grandes lignes à haute fréquence, le territoire de la zone agglomérée. Ces lignes sont complétées par d'autres lignes à fréquence moins soutenue, plus adaptée aux territoires qu'elles desservent.

Le second scénario s'appuie sur un axe principal, Est-Ouest, complété de nombreuses lignes permettant un rabattement vers la ligne principale.

Dans le premier schéma, la première ligne est assez similaire à la ligne 2 actuelle, à la différence qu'elle restera en zone urbaine. Elle desservira Fort-Mardyck et Saint-Pol-sur-Mer, passera par la gare, Malo-les-Bains et Rosendaël. La seconde ligne est, quant à elle, assez similaire à la ligne 1 actuelle. Elle desservira Petite-Synthe et Rosendaël. La troisième ligne desservira Coudekerque-Branche et ira jusqu'à Leffrinckoucke-Plage, en passant par Malo-les-Bains, tout comme la ligne 3 actuelle. Ces lignes seront complétées par deux nouvelles lignes. La première permettra une connexion rapide entre l'extrémité Ouest de l'agglomération et le cœur de cette dernière, via la pénétrante. La seconde ligne raccordera les extrémités Nord et Sud du territoire, sans pour autant passer par la gare de Dunkerque. Xavier DAIRAINÉ indique que des lignes à fréquence moins soutenue viendront compléter ce dispositif. Il cite la ligne 4, de Tétéghem à Cappelle-la-Grande, qui desservira également Armbouts-Cappel et Spycker. Une autre ligne

desservira Coudekerque-Village, la Zone Industrielle Portuaire et aboutira au pôle d'échange Est. Une ligne desservira l'extrémité Sud de Coudekerque-Branche et la Zone Industrielle des Deux Synthe. Elle aboutira également au pôle d'échange Est. D'autres lignes sont prévues, dans le but de desservir certains quartiers à l'aide de petits bus. Les communes situées à l'Est et à l'Ouest de l'agglomération seront reliées aux deux pôles d'échange.

Le second scénario ne prévoit qu'un grand axe, dont les stations sont espacées d'un kilomètre. Sur chaque station viendront se rabattre de nombreuses lignes courtes qui vont irriguer la zone agglomérée. Tout comme dans le premier schéma, on retrouve deux stations de correspondance, à l'Est et à l'Ouest de l'agglomération.

Pour Xavier DAIRAINÉ, les deux scénarios répondent aux objectifs des élus communautaires, avec des gains en termes de proximité, de vitesse, de fiabilité et de régularité. Néanmoins, ces deux schémas comportent quelques différences. Le premier scénario améliore grandement la situation en termes de maillage du territoire, alors que le second scénario n'est pas globalement différent de la situation actuelle. Xavier DAIRAINÉ insiste sur le fait que les nouveaux équipements permettront de garantir un temps de parcours entre deux points, ce qui est actuellement très aléatoire. A titre d'exemple, le trajet Cappelle-la-Grande/centre-ville de Dunkerque, sera ramené de 18 à 15 minutes. Xavier DAIRAINÉ insiste sur le fait que ce temps de trajet sera garanti par un trafic fluide, ce qui est loin d'être le cas actuellement.

Xavier DAIRAINÉ signale que les deux organisations envisagées améliorent la desserte, la vitesse et la fiabilité. Toutefois, le scénario « cinq grandes lignes » répond davantage aux attentes de la Communauté Urbaine. En effet, le scénario « un grand axe » induit plus de correspondances.

Le coût du projet, 65 millions d'euros, se décompose en 5 millions d'euros de coût d'étude et d'acquisition foncière, le reste étant consacré aux travaux d'amélioration de l'espace public. Xavier DAIRAINÉ précise que les sept grands chantiers prévus mobiliseront à eux seuls 40 millions d'euros. Cette phase sera financée 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, le département et l'Europe viendront compléter ce tour de table.

En termes de calendrier, l'objectif est une mise en service du nouveau réseau en septembre 2018. Xavier DAIRAINÉ explique que le temps restant va être mis à profit pour réaliser les travaux décrits précédemment. De même, des nouvelles concertations auront lieu d'ici à la fin de l'année et se concluront par une grande enquête publique. Il ne cache pas que la phase de travaux provoquera des perturbations, mais que cette dernière est absolument nécessaire pour obtenir un réseau efficace et adapté aux attentes des habitants du territoire.

## Second 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.**

Grégory SCHREVELLE, de Cappelle-la-Grande, se félicite des travaux annoncés. Néanmoins, il estime que ces travaux sont trop centrés sur l'hypercentre du territoire. De même, il a le sentiment que les villes situées aux extrémités des lignes sont quelque peu oubliées par ce projet. Grégory SCHREVELLE tient à rappeler que le dunkerquois est également composé de petites communes, telles Spycker et Armabouts-Cappel. En tant qu'habitant de Cappelle-la-Grande, il ne voit pas ce que « DK'plus de mobilité » va lui apporter.

Jean-Luc DAR COURT, maire d'Armabouts-Cappel, ne partage pas l'avis de Grégory SCHREVELLE. En effet, ce projet permettra une liaison vers le dunkerquois plus directe pour les habitants de sa commune. Il demande des précisions quant à la desserte de la zone du pont de Petite-Synthe et du « Barreau de Cappelle ».

Geneviève ALLESINA, de Tétéghem, s'enquiert des changements induits par le projet pour les habitants de sa commune.

Jean-Luc GOETBLOET, maire de Spycker, s'inquiète de l'absence d'une desserte directe de Grande-Synthe.

Jannick FIOEN, de Coudekerque-Village, demande où se situera la plateforme d'échange pour toutes les communes

du Sud de l'agglomération.

S'agissant des travaux, Xavier DAIRAINÉ indique que ces derniers sont concentrés dans les zones où les bus rencontrent des problèmes de circulation, d'où une concentration des chantiers dans le centre de l'agglomération. En outre, Xavier DAIRAINÉ rappelle que le centre de l'agglomération est la destination de la majorité des habitants des communes du Sud. Pour lui, ces grands travaux bénéficieront à l'ensemble des usagers, dans la mesure où les lignes passent par le cœur du territoire. Xavier DAIRAINÉ souligne également le fait que nombre d'aménagements seront effectués dans l'ensemble des communes de l'agglomération.

Concernant le « Barreau de Cappelle », Xavier DAIRAINÉ précise que le département du Nord a engagé une étude afin de réaliser cet ouvrage. Il ajoute que le réseau s'adaptera à ce pont, dès lors que ce dernier aura été réalisé.

Xavier DAIRAINÉ revient sur les temps de parcours. Il explique que le tracé de la ligne 4 ne changera pas, mais qu'elle sera connectée à un réseau à dix minutes de fréquence. Xavier DAIRAINÉ ajoute que le pôle d'échange, pour les communes du Sud, se matérialisera au travers de toutes les stations auxquelles se connecteront les lignes allant vers le Sud. C'est une différence notable, par rapport aux communes de l'Est et de l'Ouest, qui dépendront des pôles d'échange.

S'agissant de la liaison Spycker-Grande-Synthe, Xavier DAIRAINÉ reconnaît qu'aucune desserte directe n'est envisagée. Les élus communautaires ont fait le choix de raccrocher Spycker à la ligne 4, passant par Cappelle-la-Grande. Cette solution a l'avantage d'augmenter la fréquence de desserte de Spycker et de rapprocher ses habitants des lignes à haute fréquence. Damien CAREME ajoute que la liaison vers Grande-Synthe ne devrait pas comporter plus d'une correspondance. A ce stade de la discussion, il lui semble utile de rappeler que le présent projet n'est pas totalement arrêté et que les discussions qui ont lieu pourront orienter les élus communautaires vers des adaptations. Damien CAREME rassure les participants sur le fait que le nouveau réseau va améliorer les connexions dans l'ensemble de l'agglomération, quelle que soit la taille de la commune concernée. Xavier DAIRAINÉ précise que le Nord d'Armbouts-Cappel sera desservi par une ligne adaptée, à l'aide d'un minibus.

Steven THIERRY, de Cappelle-la-Grande, se demande si la Communauté Urbaine a étudié la typologie de la population susceptible de se tourner vers les transports en commun, ainsi que ses besoins en termes de destinations. Damien CAREME précise que le réseau actuel accueille 15 millions de voyageurs par an, ce qui représente environ 4 % des déplacements effectués dans l'agglomération. Il ajoute que l'ambition des élus est de doubler la part modale du bus, d'ici à 2020. Damien CAREME ne cache pas que cet objectif est ambitieux et que cela signifie qu'une large partie de la population empruntera les bus du réseau. Selon lui, ce but est atteignable, à la condition que les transports en commun soient fiables, rapides et confortables. Il s'agit bien de passer d'un public captif – qui n'a d'autre choix que de prendre le bus – à un public utilisant délibérément les transports en commun. Dès lors, Damien CAREME considère que la cible de ce nouveau réseau est très large.

Rémi KRZEMINSKI, de Coudekerque-Village, demande si l'augmentation de la fréquence d'une ligne génère mécaniquement une augmentation de la fréquentation de cette dernière. Pour Xavier DAIRAINÉ, le futur réseau est dimensionné de façon à doubler la part modale du bus, voire de la tripler dans certaines zones. Il ajoute qu'au-delà d'une simple question de fréquence, de nombreux facteurs entrent en ligne de compte pour développer la fréquentation d'une ligne de bus.

Francis MERSSEMAN, de Coudekerque-Branche, regrette que la question des parkings relais n'ait pas été évoquée. Il suggère l'installation d'un tel équipement au niveau de la zone artisanale de Cappelle-la-Grande. Selon lui, il y a une vraie demande en ce sens. Francis MERSSEMAN revient sur les travaux envisagés pour la gare de Dunkerque et s'étonne de ce qui a été prévu pour la passerelle. Xavier DAIRAINÉ explique que les automobiles ne circuleront plus sur le Quai de Mardyck, mais de l'autre côté du canal de jonction. S'agissant de la création de parkings relais, Damien CAREME indique que tout est envisageable, mais que de telles implantations seront étudiées au fur et à mesure de l'avancement du projet.

Grégory SCHREVELLE, de Cappelle-la-Grande, suggère la création d'une ligne permettant la desserte de Téteghem, Coudekerque-Village, Cappelle-la-Grande et Armbouts-Cappel, via la route des sept planètes. Xavier DAIRAINÉ répond qu'une telle ligne n'est pas envisageable, car elle serait trop peu fréquentée.

Jean-Pierre TAGHON, de Cappelle-la-Grande, s'enquiert d'une ligne Cappelle-la-Grande/Coudekerque-Branche. Alain DESCHAMPS, de Cappelle-la-Grande, regrette que certains arrêts de bus soient trop exposés aux éléments. Pour Xavier DAIRAINÉ, une liaison directe Cappelle-la-Grande/Coudekerque-Branche n'est pas envisageable. Il rappelle que ce trajet reste possible, via une correspondance à Dunkerque. Damien CAREME souscrit à l'avis d'Alain DESCHAMPS. Il désire que la localisation des arrêts de bus soit finement étudiée, afin d'apporter un plus grand confort aux usagers. Xavier DAIRAINÉ ajoute qu'il n'est pas toujours possible d'installer un abribus à un arrêt, du fait de réticences de la part des riverains.

### 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 remercie l'ensemble des participants pour les nombreux sujets évoqués au cours de cette soirée. Il estime que ces discussions seront d'une grande aide pour les élus communautaires.