

Introduction

Patrice VERGRIETE, Président de la Communauté Urbaine de Dunkerque, maire de Dunkerque.

Patrice VERGRIETE souhaite la bienvenue aux participants. Il se félicite des nombreuses personnes présentes dans l'assistance, ce qui démontre l'intérêt des Dunkerquois pour la mobilité. Il rappelle qu'un premier cycle de concertation a eu lieu en 2014 et que ce dernier traitait de la mobilité en général. Patrice VERGRIETE précise que ce second cycle se penchera tout particulièrement sur les transports collectifs. Il souligne la volonté de la Communauté Urbaine de Dunkerque quant à une évolution significative du réseau en termes de lisibilité, de fiabilité et de rapidité. Enfin, Patrice VERGRIETE indique que les élus communautaires ont à cœur d'instaurer la gratuité des transports en commun dans l'agglomération.

Retour sur la première phase de concertation, état des lieux

Patrice VERGRIETE, Président de la Communauté Urbaine de Dunkerque, maire de Dunkerque.

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.

Cédric GHESQUIERES, Délégué Général ville et environnement à la Communauté Urbaine de Dunkerque.

En préambule à son intervention, Cédric GHESQUIERES revient sur quelques chiffres clés. Un habitant de l'agglomération effectue en moyenne trois à quatre déplacements par jour, tandis que le temps moyen passé dans les transports est d'une heure. Avec un coût annuel moyen de 5 000 euros, l'automobile figure en deuxième place dans les dépenses des ménages, juste après le logement, mais avant l'alimentation. Cédric GHESQUIERES précise que la majorité des déplacements sont de courte distance, puisque la moitié d'entre eux ne dépassent pas deux kilomètres, pour une longueur moyenne de près de quatre kilomètres. Fort de ces statistiques, Cédric GHESQUIERES souligne le caractère local des déplacements sur le territoire.

Cédric GHESQUIERES indique que le premier poste de dépense de la Communauté Urbaine de Dunkerque est le budget des transports en commun, avec une enveloppe annuelle de 52 millions d'euros, somme à laquelle il faut rajouter 12 millions d'euros pour les infrastructures. A ces dépenses, Cédric GHESQUIERES oppose des recettes, comme la billettique. Il explique que cette dernière génère des rentrées annuelles de l'ordre de 4 millions d'euros et qu'elle est complétée par le versement transport collecté auprès des entreprises de l'agglomération.

Cédric GHESQUIERES note que les dépenses liées aux transports connaissent une progression constante de 1,3 million d'euros par an.

Cédric GHESQUIERES revient sur les chiffres du précédent cycle de concertation. En 2014, neuf réunions publiques ont eu lieu. Elles ont généré 17 heures de débat ainsi que de très nombreuses interventions, en direct ou via le site Internet dédié. Pour lui, cette phase a été essentielle pour mener à bien une réflexion complète sur les transports en commun dans l'agglomération. Lors de cycle, toutes les mobilités avaient été abordées.

S'agissant des transports en commun, Cédric GHESQUIERES présente les principaux enseignements tirés des précédentes concertations. Tout d'abord, les habitants de l'agglomération sont conscients de l'impact de la mobilité sur l'environnement et la qualité de vie. Ces derniers souhaitent davantage de complémentarité entre les différents moyens de transport, notamment entre le bus et le vélo. Cédric GHESQUIERES explique que, pour autant, les habitants ont des attentes vis-à-vis du réseau actuel, qu'ils estiment perfectible. Ils jugent que les temps de trajet en bus sont souvent trop longs, rendant ainsi ce moyen de transport moins compétitif que la voiture. De même, les

questions de fiabilité des horaires, de fréquence et de correspondance avaient été évoquées dans de très nombreuses interventions. Certains intervenants avaient pointé du doigt des quartiers mal desservis par les transports en commun, ou encore des tarifs peu adaptés aux courts trajets. Enfin, les usagers sont dans l'attente d'une plus grande qualité de service en termes d'accueil, d'information et de confort.

Selon Cédric GHESQUIERES, de nombreux habitants du territoire seraient prêts à se reporter sur le bus, encore faut-il que ce dernier s'améliore sur tous les points cités précédemment. Forts de ces constats, les élus communautaires ont intégré toutes ces remarques dans le présent projet.

Cédric GHESQUIERES va plus loin dans son état des lieux, en expliquant qu'il existe un décalage flagrant entre une fréquentation des transports en commun, qui est en baisse, et des coûts liés au réseau qui augmentent chaque année. A cet effet, il indique que la part modale du bus est passée de 5 à 4 % en douze ans. En parallèle, Cédric GHESQUIERES constate que la part modale de l'automobile a connu une très nette augmentation au cours de la même période.

Cédric GHESQUIERES revient sur la physionomie actuelle du réseau de bus. Ce dernier ne comporte qu'une ligne fonctionnant avec une fréquence de dix minutes, ce qui est insuffisant, eu égard à la taille de l'agglomération dunkerquoise. Cédric GHESQUIERES explique que de nombreux secteurs de l'agglomération, pourtant très peuplés, ne bénéficient pas d'une ligne à fréquence soutenue, donc d'une offre de transport attractive. Dans le même ordre d'idée, il souligne le fait que les zones à faibles revenus sont souvent les moins bien desservies par des lignes à fréquence soutenue, alors même que les habitants de ces secteurs ont besoin du bus. Pour Cédric GHESQUIERES, ces caractéristiques traduisent une inégalité qu'il est urgent de réparer. Enfin, de trop nombreuses villes ne bénéficient pas d'un accès rapide à la gare de Dunkerque par le bus, c'est-à-dire en moins d'un quart d'heure.

Damien CAREME prend la parole et rappelle que les habitants de l'agglomération sont dans l'attente d'une amélioration de leur cadre de vie et de transports en commun plus respectueux de l'environnement. Il estime que la Communauté Urbaine se doit d'être exemplaire en la matière. Damien CAREME annonce qu'une des premières mesures prises par les élus communautaires est de convertir progressivement l'ensemble de la flotte de bus au gaz naturel. En outre, la CUD va procéder à une vague de remplacement des bornes d'information voyageur, les totems actuels étant devenus obsolètes. S'agissant des tarifs du bus, Damien CAREME dévoile 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, au vu des faibles recettes réalisées le week-end. Pour Damien CAREME, cette mesure est un premier pas vers une gratuité totale tout au long de la semaine, à partir de septembre 2018. Il revient sur l'augmentation constante des coûts du réseau et estime qu'il est plus que nécessaire de l'optimiser en l'adaptant davantage à la demande. Damien CAREME rappelle que le réseau actuel a très peu évolué depuis les années 70, ce qui se traduit notamment par des doublons. Il indique qu'une observation fine de ces phénomènes est menée actuellement afin de dégager des pistes d'économie. Selon Damien CAREME, de telles actions sont nécessaires et souhaitables. Cette réflexion comprend des travaux, tels que ceux qui vont être entrepris pour permettre la circulation des bus sur le Pont du Triangle. Cette solution permettra aux bus de parcourir quotidiennement moins de kilomètres. Damien CAREME précise qu'une telle mesure permettra à la collectivité d'économiser 300 000 euros par an, ce qui n'est pas négligeable dans un contexte budgétaire contraint. Enfin, il indique que de nouvelles implantations de stations DK'vélo sont à l'étude, afin d'améliorer l'intermodalité bus/vélo. Damien CAREME ajoute que quinze stations de ce type seront implantées dans l'agglomération, mais que ces dernières devront répondre à des critères très précis.

Pour Damien CAREME, les mesures décrites sont les premières réponses des élus communautaires aux observations formulées par les citoyens lors du premier cycle de concertation.

Patrice VERGRIETE, Président de la Communauté Urbaine de Dunkerque, maire de Dunkerque.

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.

Franck JOUAN, de Dunkerque, interpelle les élus présents. Selon lui, le bus est une vision archaïque de la mobilité. Il estime qu'un tramway serait davantage adapté à une agglomération telle que Dunkerque et, de plus, bénéfique pour son image. S'agissant de la gratuité des bus, Franck JOUAN s'interroge sur l'utilité de cette mesure.

Pour Nelly THOOR, de Malo-les-Bains, les chauffeurs de bus sont sous pression, ce qui peut avoir des effets pervers sur la qualité du service.

Henri LACRESSONNIERE, de Zuydcoote, constate que le projet porte essentiellement sur la partie agglomérée du territoire. Il s'enquiert de ce qui est prévu pour l'Est de l'agglomération.

Paule DEKEYSER, de Dunkerque, évoque la question de la gratuité. Elle s'inquiète d'éventuelles conséquences de cette mesure sur la fiscalité locale. Elle dubitative quant à l'adhésion des usagers à une gratuité le week-end, les bus étant peu fréquentés pendant cette période de la semaine. Elle suggère donc qu'un test soit mené en semaine. Enfin, elle apprécie les débats participatifs, mais elle s'interroge sur leur réelle utilité, dans la mesure où elle a l'impression que les décisions sont d'ores et déjà prises.

S'agissant d'un tramway, Patrice VERGRIETE signale qu'en Europe, les villes moyennes ont tendance à se détourner de ce moyen de transport. Il l'explique par des infrastructures très coûteuses, qui donnent naissance à des réseaux ne comptant qu'une ligne centrale, donc moins performants. Pour Patrice VERGRIETE, un tramway ne permettrait pas d'irriguer correctement l'agglomération. Il ajoute que de nombreuses études démontrent qu'un tramway doit s'appuyer sur un réseau de bus efficace, ce qui n'est pas le cas à Dunkerque. Patrice VERGRIETE revient sur le réseau actuel et souligne la faible part de la population à proximité immédiate d'une ligne performante. Selon lui, ajouter une ligne de tramway au réseau actuel reviendrait à amplifier les injustices en termes de desserte. Il anticipe sur la présentation des scénarios envisagés, en assurant que le schéma privilégié par les élus communautaires sera beaucoup plus équitable.

En ce qui concerne le concept de modernité, Patrice VERGRIETE invite les participants à réfléchir davantage en termes d'organisation du système, et non pas en termes de matériel. Pour lui, c'est la façon dont sera réorganisée la ville qui fera de « DK'plus de mobilité » un projet moderne. Il signale que ce plan va donner lieu à 60 millions d'euros d'investissements, qui vont profondément modifier le paysage urbain et la vie des habitants du territoire. Dès lors, Patrice VERGRIETE estime qu'un réseau de bus est tout à fait un facteur de modernité. Il ajoute que la possibilité d'un tramway pourrait être étudiée, mais à long terme et pas avant d'avoir mis en place un réseau du bus performant.

S'agissant de la gratuité, Patrice VERGRIETE comprend les éventuelles inquiétudes pouvant découler de cette mesure. A ce stade du débat, il souligne que les recettes générées par les ventes de billets de bus représentent 4 millions d'euros sur les 52 nécessaires au fonctionnement du réseau, donc moins de 10 % de ce budget. Fort de ce constat, Patrice VERGRIETE explique que les transports en commun sont déjà largement supportés par la collectivité. Il s'engage à ce que la gratuité n'ait pas d'impact sur la taxe d'habitation, déjà très élevée à Dunkerque. Enfin, Patrice VERGRIETE indique que le manque à gagner généré par la gratuité pourra être couvert par le versement transport des entreprises de l'agglomération. Pour lui, cet engagement politique fort redonnera du pouvoir d'achat aux familles modestes et renforcera l'attractivité du territoire.

Patrice VERGRIETE explique qu'en l'état actuel, une expérimentation de la gratuité n'est pas possible en semaine. En effet, le réseau n'est pas assez performant pour supporter la fréquentation supplémentaire induite par cette mesure. La fréquentation étant actuellement assez faible le week-end, cette période de la semaine est donc la plus adaptée à un test. Patrice VERGRIETE conclut ce point en rappelant que l'objectif des élus communautaires est de doubler la part modale du bus, but qui ne pourra être atteint qu'en améliorant les infrastructures et en instaurant la gratuité.

Damien CAREME revient sur l'utilité des réunions de concertation. Il rappelle que les débats qui ont lieu guident les élus dans les décisions qu'ils prennent. Il souscrit à l'avis de Patrice VERGRIETE concernant le tramway et cite

l'exemple de Nantes qui, bien qu'équipée d'un tel équipement, a réalisé l'extension de son réseau via des bus. Damien CAREME demande aux participants d'être conscients des contraintes financières qui pèsent sur les collectivités locales.

S'agissant de la desserte de l'Est de l'agglomération, Damien CAREME précise qu'un pôle d'échange sera installé à Leffrinckoucke et que ce dernier facilitera grandement les échanges entre zone urbaine et zone suburbaine. Concernant une pression liée aux horaires, Damien CAREME explique que les aménagements du futur réseau permettront une plus grande fluidité dans le déplacement des bus. De plus, une fréquence de dix minutes permettra réellement de s'affranchir de toute notion d'horaire.

Yves COLAERT, de Dunkerque, suggère que la circulation de bus soit proscrite dans le centre-ville de Dunkerque. Il estime que cette dernière représente une véritable nuisance pour tous, d'autant que ce secteur est régulièrement engorgé. Il propose une desserte du centre-ville par des navettes gratuites. S'agissant du quartier du « Grand Large », Yves COLAERT regrette que son accès ne soit pas possible par le Pont du Grand Large. Sur ce point, il pense qu'une large concertation est nécessaire. Enfin, il invite les élus communautaires à être très attentifs en matière d'urbanisme. Pour Gérard BREUGGHE, de Dunkerque, l'expérimentation de la gratuité le week-end risque de se heurter au fait que très peu de commerces sont ouverts le dimanche à Dunkerque. Selon lui, l'augmentation attendue de la fréquentation risque de ne pas être au rendez-vous. Gérard BREUGGHE estime donc que cette mesure devrait s'accompagner d'une redynamisation commerciale du centre-ville. D'autre part, il s'enquiert des aménagements prévus entre le boulevard Paul Verlet et le boulevard Alexandre III.

Henri LACRESSONNIERE, de Zuydcoote, rejoint Yves COLAERT quant aux problèmes de circulation dans le centre-ville de Dunkerque. Il suggère un réaménagement complet de ce secteur.

Daniel DAVID, de Dunkerque, se réjouit de l'absence de circulation sur le Pont du Grand Large. Pour lui, permettre l'accès à cet ouvrage reviendrait à compliquer la circulation dans le quartier.

Patrice VERGRIETE est conscient que peu de commerces du centre-ville sont ouverts à Dunkerque le dimanche, mais il rappelle que la gratuité est un concept global, qui s'appliquera dans toute l'agglomération. S'agissant d'une redynamisation commerciale de la ville, Patrice VERGRIETE annonce que, suite à l'adoption de la loi Macron, une réflexion sera menée avec les commerçants.

Concernant l'accès au quartier du « Grand Large », il relève que les avis sont très partagés. Patrice VERGRIETE reconnaît que des erreurs ont été commises lors de la conception de ce quartier, mais qu'il a pour volonté de remédier à cette situation.

Patrice VERGRIETE revient sur la circulation dans le centre-ville de Dunkerque. Pour lui, il est évident que ce secteur représente un véritable goulot d'étranglement pour le transport collectif, qui a des impacts sur l'ensemble du réseau. Dès lors, il sera nécessaire de revoir le schéma de circulation et bien étudier les flux afin de mieux les organiser. Patrice VERGRIETE indique que les élus reviendront devant les habitants, dès le mois de mai, pour proposer de nouveaux schémas de circulation, ainsi que le détail des travaux prévus. Henri LACRESSONNIERE rejoint Patrice VERGRIETE sur la nécessité de bien séparer les flux de circulation.

Damien CAREME revient sur l'utilité d'une gratuité le week-end, notamment le dimanche. Il précise que l'agglomération ne compte pas que commerces, mais également nombre de sites à visiter ou encore d'équipements de loisir ou sportifs. Pour lui, le futur réseau permettra aux habitants de redécouvrir les richesses de leur territoire.

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.

Cédric GHESQUIERES, Délégué Général ville et environnement à la Communauté Urbaine de Dunkerque.

Damien CAREME dévoile les trois enjeux et les quatre idées fortes du projet « DK'plus de mobilité ». Tout d'abord, il s'agit d'aménager et de moderniser la ville. Pour Damien CAREME, ce nouveau réseau est une occasion unique de repenser les aménagements urbains et d'irriguer les pôles de vie du territoire. De même, des espaces publics plus

respectueux de tous les modes de mobilités seront conçus. Le territoire va véritablement être transformé, dans le but de fluidifier la circulation des bus.

Pour Damien CAREME, il s'agit bien de se doter d'un réseau plus juste et plus socialement équilibré sur l'ensemble du territoire. Il affirme que tous les pôles de vie du territoire seront irrigués, afin que tout un chacun puisse accéder aisément aux différents équipements de l'agglomération, tant pour les loisirs que pour le travail, ou encore pour les études. Selon lui, le développement urbain se fera désormais autour du futur réseau afin d'éviter des travaux supplémentaires ultérieurs. Damien CAREME rappelle la spécificité de l'agglomération, très large et peu profonde, qui regroupe des secteurs aux caractéristiques différentes. Ce nouveau schéma donnera naissance à une agglomération ouverte et connectée. Plus que jamais, la mobilité sera améliorée et respectueuse de l'environnement. Damien CAREME a la conviction que toutes les parties prenantes de la mobilité sortiront gagnantes de ce projet, grâce à un réseau prenant en compte les réalités du territoire et les besoins de ses habitants.

Damien CAREME passe en revue les quatre idées fortes du projet « DK'plus de mobilité ». La première est d'obtenir un réseau plus rapide afin que l'essentiel des habitants de l'agglomération soient à moins de vingt minutes de la gare de Dunkerque. La seconde idée forte est que 80 % des habitants de la zone agglomérée 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 le rendre plus lisible, plus simple d'utilisation et davantage cohérent, afin de s'affranchir des horaires. Enfin, la quatrième idée forte est la gratuité. Damien CAREME souligne l'importance de cette mesure, d'autant plus qu'elle contribuera à l'amélioration du pouvoir d'achat des ménages du territoire. Il rappelle que la mobilité doit être considérée comme un service public, un véritable bien commun. Damien CAREME précise que 15 millions de trajets en bus sont effectués chaque année à l'intérieur de l'agglomération. Ce chiffre, à lui seul, justifie que la collectivité soit proactive dans ce domaine.

Pour Cédric GHESQUIERES, le futur réseau s'appuiera sur deux axes, qui sont le réaménagement de la ville et la réorganisation des lignes. En termes de réaménagement, les élus communautaires ont identifiés sept grands travaux. Tout d'abord, deux pôles d'extrémité seront créés, au Puythouck et au Fort des Dunes. En outre, la pénétrante va bénéficier d'aménagements. Cédric GHESQUIERES souligne que cet axe date des années 70 et qu'il n'est plus adapté à des contraintes modernes de déplacement. Ainsi, la circulation y sera complètement repensée. L'avenue de la République, à Saint-Pol-sur-Mer, va également être réaménagée afin d'améliorer le partage de l'espace public. La gare de Dunkerque est aussi concernée par cette phase de travaux. En effet, il est devenu nécessaire de revoir ses aménagements afin qu'elle joue pleinement son rôle de pôle d'échange. Enfin, comme évoqué précédemment, le centre-ville de Dunkerque verra sa voirie aménagée afin de fluidifier la circulation.

Cédric GHESQUIERES indique que ces grands travaux vont valoriser la ville, mais qu'ils ne sont pas suffisants pour assurer la totale fiabilité du futur réseau. Ils seront donc complétés par 150 aménagements spécifiques, répondant à des problématiques isolées dans toute l'agglomération. Cédric GHESQUIERES commente les caractéristiques de certains des futurs aménagements. Il relève la grande qualité de ces derniers ainsi que l'accent mis sur la multimodalité.

Cédric GHESQUIERES rappelle la physionomie particulière de l'agglomération dunkerquoise, forte de 200 000 habitants et étirée le long de la Mer du Nord. Il indique que cette particularité a donné naissance à deux scénarios d'organisation du réseau. Ces deux schémas s'appuient sur les aménagements cités précédemment. De même, les deux hypothèses laissent une large part aux sites propres, c'est-à-dire les voies réservées aux bus, avec au moins six kilomètres dans cette configuration.

Le premier scénario comporte cinq grandes lignes à fréquence de dix minutes, tandis que le second prévoit un grand axe à dix minutes de fréquence, complété par des lignes de rabattement. Dans les deux cas, on distingue la zone agglomérée du reste de l'agglomération. La connexion entre ces deux zones se fait via deux pôles de correspondance, à l'Est et à l'Ouest du territoire.

Dans le premier scénario, une ligne Est-Ouest emprunte la pénétrante et a son terminus sur la plage. La seconde ligne passera par Grande-Synthe, Fort-Mardyck et le boulevard de la République. La troisième ligne desservira le Sud de l'agglomération. Elle passera par Petite-Synthe, le CHD et aura son terminus au Fort des Dunes. Ces trois lignes, relativement classiques, seront complétées par deux lignes, plus originales. La première viendra desservir Coudekerque-Branche et se rendra dans le Nord de Malo-les-Bains. La seconde de ces lignes, quant à elle, facilitera les

déplacements Nord-Sud dans l'agglomération, avec des liaisons entre Saint-Pol-sur-Mer et Petite-Synthe. Ces cinq lignes seront en service de 7h00 à 19h00 avec des fréquences de dix minutes et, ensuite, avec des fréquences moins soutenues. Cette organisation permettra d'éviter des problématiques en termes d'horaire. Cédric GHESQUIERES passe à la présentation du second scénario. Tout comme dans la première organisation, il s'appuie sur les deux pôles d'échanges, à l'Est et à l'Ouest de l'agglomération. Par contre, cette ligne unique comportera d'importantes interdistances. Enfin, cet axe central Est-Ouest sera complété de lignes de rabattement. Pour Cédric GHESQUIERES, les deux scénarios présentés comportent des avantages par rapport à l'organisation actuelle. Dans les deux schémas, toutes les zones à haute densité urbaine sont mieux couvertes, mettant ainsi 80 % de la population à moins de 300 mètres d'une ligne à dix minutes de fréquence. Cédric GHESQUIERES expose ensuite les temps de trajet de l'organisation actuelle. A titre d'exemple, il précise que le temps gagné sur un trajet centre de Dunkerque/centre de Grande-Synthe sera de l'ordre de 5 minutes. De même un trajet Fort-Mardyck/plage passera de 30 à 20 minutes. Selon Cédric GHESQUIERES, ces deux organisations permettent donc d'obtenir un réseau plus proche des habitants de l'organisation. Cédric GHESQUIERES poursuit son comparatif et relève de grandes améliorations sur tous les points. Ainsi, les critères de qualité, de temps de parcours, de fréquence, de proximité et de fiabilité sont nettement revus à la hausse. Néanmoins, il existe des différences entre les deux organisations proposées. En effet, le scénario un grand axe oblige les usagers à davantage de correspondances, ce qui se traduit *in fine* par une perte de temps. Enfin, Cédric GHESQUIERES note que le maillage de l'agglomération est meilleur dans le scénario prévoyant cinq grandes lignes. La réalisation des aménagements prévus nécessite un budget de 65 millions d'euros. Cette enveloppe se décompose en 5 millions d'euros de coût d'étude et d'acquisition foncière, le reste étant intégralement consacré aux travaux d'amélioration de l'espace public. A ces dépenses, il oppose des recettes, matérialisées par des subventions du département, de la région, de l'Etat et de l'Europe. Cédric GHESQUIERES ajoute que les entreprises participent au financement de ce projet, via le versement transport. Selon lui, ce tour de table permet de financer intégralement les 65 millions nécessaires, sans faire appel à des financements supplémentaires. Cédric GHESQUIERES annonce que le calendrier prévisionnel sera relativement serré. Suite à la présente phase de concertation, une enquête publique aura lieu fin 2015. A cette occasion, une nouvelle phase de dialogue aura lieu afin de présenter tous les détails des travaux. Enfin, ces derniers débiteront en juin 2016 et s'étaleront sur 26 mois au total. La mise en service du nouveau réseau, ainsi que la mise en place de la gratuité, est prévue pour septembre 2018.

Second débat

Patrice VERGRIETE, Président de la Communauté Urbaine de Dunkerque, maire de Dunkerque.

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.

Karima BENARAB, première adjointe au maire de Dunkerque.

Cédric GHESQUIERES, Délégué Général ville et environnement à la Communauté Urbaine de Dunkerque.

Xavier VILAIN, de Dunkerque, suggère que la gratuité le week-end s'accompagne d'une baisse des tarifs en semaine. Il estime excessifs les tarifs pratiqués actuellement, au regard de ceux qui sont pratiqués dans des agglomérations comparables. D'autre part, eu égard à l'offre culturelle de Dunkerque, il propose que des bus circulent après 21h30, ainsi que l'installation d'une station DK'vélo dans le quartier de l'Île Jeanty.

Francis MERSSEMAN, de Coudekerque-Branche, suggère la mise en place d'une aire de stationnement au niveau de la zone artisanale de Cappelle-la-Grande. Selon lui, cela permettrait aux personnes venant des zones rurales de garer leur véhicule, pour prendre les transports en commun. Il regrette que personne n'ait évoqué le sujet des Bus à Haut Niveau de Service. Francis MERSSEMAN revient sur les aménagements de la pénétrante. Dans la mesure où cette dernière comportera des stations, il doute que les trajets en bus soient aussi rapides que prévu. S'agissant de la

liaison avec la gare, Francis MERSSEMAN demande des éclaircissements à propos du plan de circulation des bus. Il se déclare favorable à la gratuité, dans la mesure où elle fera disparaître les agressions commises à l'encontre des chauffeurs. Enfin, Francis MERSSEMAN suggère des aménagements de voirie sur la place de la Victoire, afin de fluidifier la circulation des bus.

Nelly THOOR, de Malo-les-Bains, s'enquiert d'une ligne directe reliant Malo-les-Bains à Rosendaël.

Patrick BOIDIN, de Dunkerque, se félicite du réaménagement de la gare. S'agissant des schémas d'organisation proposés, il préfère le scénario à cinq grandes lignes, dans la mesure où il génère moins de correspondances que le scénario à un grand axe.

Concernant la liaison vers la gare, Cédric GHESQUIERES indique les plans prévoient une séparation de la circulation à l'extrémité de l'axe. Il promet que le détail des aménagements sera présenté lors du prochain cycle de concertation. S'agissant des liaisons Nord-Sud, Cédric GHESQUIERES explique qu'une ligne – dite « ligne sourire » - est prévue pour ce type de desserte. Il revient sur les arrêts de bus de la pénétrante et souligne que ces derniers seront séparés d'environ 500 mètres, contre 300 mètres en ville. Pour Cédric GHESQUIERES, cette interdistance devrait permettre de un bon compromis entre vitesse et desserte.

Nelly THOOR, de Malo-les-Bains, s'interroge quant à la desserte de Tétéghem. Cédric GHESQUIERES l'assure que cette commune sera desservie par le nouveau réseau, mais pas avec une fréquence supérieure à dix minutes.

Patrice VERGRIETE se félicite de la richesse du débat. Il promet que les suggestions émises au cours de la soirée seront étudiées par les services communautaires. Patrice VERGRIETE revient sur la gratuité et demande aux participants de ne pas négliger l'impact psychologique de la gratuité sur la fréquentation. S'agissant d'une ligne de bus empruntant l'avenue de la mer, Patrice VERGRIETE souligne les difficultés provoquées par les automobiles stationnant sauvagement devant les écoles. Il reconnaît que ces incivilités sont générales et qu'une réflexion est en cours sur ce sujet.

Damien CAREME annonce qu'une station DK'vélo sera installée dans le secteur de la Sécurité Sociale, au printemps 2016.

Franck JOUAN, de Dunkerque, se déclare assez perplexe quant à la gratuité des bus. Il suggère que les élus concentrent leurs efforts sur le volet touristique, atout majeur de Dunkerque. Au-delà de cela, il ne voit pas l'intérêt de la gratuité. Damien CAREME revient sur la nécessité de considérer la mobilité comme un service public gratuit, tout comme bien d'autres services offerts par la collectivité. Karima BENARAB indique à Franck JOUAN qu'elle emprunte le bus tous les jours, y compris le week-end. A ce titre, elle constate que beaucoup d'utilisateurs prennent le bus le week-end.

Claudine DUCCELLIER, de Dunkerque, fait le constat que les usagers actuels du bus sont des utilisateurs captifs de ce dernier. Elle se demande si la gratuité va réellement détourner de leur voiture les autres usagers potentiels. Pour elle, il faut s'interroger sur la place de la voiture dans notre société, mais aussi sur l'urbanisation qui se développera autour du futur réseau.

Pour Fathia ZIANE, de Dunkerque, le trajet Dunkerque-Tétéghem est actuellement beaucoup trop long en bus. Elle s'enquiert de la rapidité de ce trajet avec le futur réseau.

Karim ACHRAFI, de Dunkerque, s'exprime en tant que conducteur de bus chez DK'bus. Il craint que les coûts induits par le nouveau réseau et par la gratuité ne provoquent des problèmes budgétaires.

Nicolas MUCCIO, de Coudekerque-Branche, également conducteur de bus chez DK'bus interpelle Patrice VERGRIETE quant au financement de la gratuité. Il estime qu'il sera difficile de se passer de 4 millions d'euros de recettes.

Benoît DERYCK, de Dunkerque, suggère que les stationnements gratuits de longue durée ne soient plus possibles dans le centre-ville.

Henri LACRESSONNIERE, de Zuydcoote, demande si les aménagements prévus dans le centre-ville comportent des espaces spécifiques pour les modes doux de déplacement.

Nadine KIRALY, de Dunkerque, suggère que l'accessibilité du réseau et des bus soit améliorée.

Patrice VERGRIETE regrette le manque d'accessibilité du réseau actuel. Pour lui, c'est un point à améliorer et il promet d'étudier toutes les solutions permettant aux personnes à mobilité réduite de voyager dans des conditions normales.

S'agissant du financement de la gratuité et de l'inquiétude des conducteurs présents dans la salle, Patrice VERGRIETE rappelle avoir détaillé ce point en toute transparence, en réponse à la question d'un précédent intervenant. Une nouvelle fois, il répète que le versement transport sera affecté au fonctionnement du futur réseau. Il revient sur la desserte des secteurs peu denses et indique qu'on ne peut offrir le même service à tous. Pour Patrice VERGRIETE, les secteurs éloignés du cœur d'agglomération ne peuvent pas bénéficier d'un service comparable à celui qui est proposé en zone dense.

Patrice VERGRIETE rejoint Claudine DUCCELLIER quant au besoin d'une mixité sociale dans les transports en commun. Il estime que la part modale actuelle du bus n'est pas acceptable, tant elle est peu élevée. Patrice VERGRIETE souligne que la gratuité ne sera pas suffisante pour amener cette mixité sociale. Selon lui, un réseau de qualité est également nécessaire pour assister à un afflux de nouveaux usagers. Il assure que parallèlement à ce projet, les élus communautaires travaillent à de grandes transformations urbaines, qui viendront compléter ce réseau. Plus largement, Patrice VERGRIETE indique que « DK'plus de mobilité » est un volet d'un plus large plan de développement du territoire.

Damien CAREME revient sur la gratuité et se veut rassurant vis-à-vis des chauffeurs de bus. En effet, DK'bus va se développer et embaucher des agents supplémentaires. Il rappelle que la situation des chauffeurs est très enviable par rapport à celle de certains habitants du territoire, dont l'emploi est menacé. D'autre part, il confirme que les élus communautaires travaillent sur l'attractivité du territoire.

S'agissant des modes doux dans les nouveaux aménagements, Cédric GHESQUIERES explique qu'une large place leur est réservée.

Conclusion

Patrice VERGRIETE, Président de la Communauté Urbaine de Dunkerque, maire de Dunkerque.

Patrice VERGRIETE remercie l'ensemble des participants pour les nombreux sujets évoqués au cours de cette soirée.