

DK plus de Mobilité

OCTOBRE 2015

BILAN DE LA CONCERTATION PRÉALABLE



Photo non contractuelle - © Atelier Alfred Peiter

Concertation préalable (article L300-2 du Code de l'Urbanisme) sur le projet de restructuration et d'amélioration du réseau de transport collectif sur l'agglomération dunkerquoise - Réalisation d'une infrastructure de Transport Collectif en Site Propre (T.C.S.P.)

www.dk-mobilite.fr

Dunkerque
Grand Littoral
COMMUNAUTÉ URBAINE

SOMMAIRE

ÉDITO	3
RAPPEL DE CE QUI A ÉTÉ MIS AU DÉBAT	4
DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION ET DISPOSITIF MIS EN ŒUVRE	5
SYNTHÈSE DES DÉBATS	6
LE PROJET ARRÊTÉ À L'ISSUE DE LA CONCERTATION RÉGLEMENTAIRE : LE RÉSEAU PROPOSÉ ET SES GRANDS AMÉNAGEMENTS	8
UN NOUVEAU SCHÉMA DE CIRCULATION AU CENTRE DE L'AGGLOMÉRATION	15
LES AMÉNAGEMENTS	16
CALENDRIER DES PROCHAINES ÉTAPES	26

ÉDITO

Comme nous nous y étions engagés pour les grands projets d'aménagement du territoire, la Communauté Urbaine de Dunkerque est allée à la rencontre de ses habitants pour leur présenter les enjeux de la mobilité, les solutions étudiées et surtout pour écouter leurs réactions, avis, suggestions...



De très nombreux résidents de l'agglomération se sont mobilisés et exprimés sur le site internet, dans les réunions publiques, les permanences ou encore sur les registres mis à leur disposition dans toutes les mairies et mairies annexes du territoire.

Ce grand temps d'échange a permis de mieux cerner les attentes et contraintes de chacun et surtout de faire évoluer le futur réseau pour, dans la mesure du possible, mieux répondre aux besoins de chacun.

Un grand merci, donc, à toutes celles et tous ceux qui ont pris de leur temps pour participer à la construction d'un projet qui va façonner notre territoire pour de nombreuses années.

Car DK'Plus de Mobilité, c'est la mise en place d'un nouveau réseau de transports en commun mais c'est aussi le réaménagement de nombreux espaces publics dans l'agglomération et, notamment, dans son cœur.

Une nouvelle phase de rencontre avec les habitants et acteurs du territoire, avant l'enquête publique est lancée concernant des espaces comme la place Jean Bart à Dunkerque ou la rue de la République à Saint-Pol-sur-Mer...

Vous êtes donc à nouveau invités à vous investir et à participer à la construction de notre agglomération de demain.



Patrice VERGRIETE,
Président de la Communauté Urbaine,
Maire de Dunkerque



Damien CAREME,
2^{ème} Vice-Président à la transformation
écologique et sociale de l'agglomération,
environnement, énergie et transport,
Maire de Grande-Synthe

Francis BASSEMOM,
Maire de Bourbourg

Jean-Luc GOETBLOET,
Maire de Spycker

David BAILLEUL,
Maire de Coudekerque-Branche

André HENNEBERT,
Maire de Craywick

Fabienne CASTEL,
Maire déléguée de Mardycq

Christian HUTIN,
Maire délégué
de Saint-Pol-sur-Mer

Claude CHARLEMAGNE,
Maire de Saint-Georges-sur-l'Aa

Isabelle KERKHOF,
Maire de Coudekerque-Village

Paul CHRISTOPHE,
Maire de Zuydcoote

Roméo RAGAZZO,
Maire délégué de Fort-Mardycq

Sony CLINQUART,
Maire de Grand-Fort-Philippe

Bertrand RINGOT,
Maire de Gravelines

Jean-Luc DAR COURT,
Maire de Ambouts-Cappel

Eric ROMMEL,
Maire de Loon-Plage

Jean DECOOL,
Maire de Ghyvelde

Catherine VERLYNDE,
Maire de Bray-Dunes

Léon DEVLOIES,
Maire de Cappelle-la-Grande

Bernard WEISBECKER,
Maire de Leffrinckoucke

Franck DHERSIN,
Maire de Tétéghem

RAPPEL DE CE QUI A ÉTÉ MIS AU DÉBAT

Conçu dans les années 70, le réseau de transports en commun de l'agglomération est devenu peu performant, mais surtout injuste. En effet, il ne dessert pas ou mal certains secteurs du territoire.

Par ailleurs, les enquêtes menées par la Communauté Urbaine sur l'usage des différents modes de déplacement dans l'agglomération ont montré un fort recul du bus par rapport à la voiture.

Pour toutes ces raisons, les élus communautaires ont décidé de lancer un grand projet de refonte du réseau de transport en commun : DK'Plus de mobilité.

**L'idée est simple :
Mieux se déplacer, mieux partager les espaces publics doit permettre de mieux vivre sur le territoire.**

Des objectifs clairs et ambitieux ont été définis :

- **Plus de voyageurs** dans les transports collectifs ; l'ambition est de doubler la part du transport collectif dans les déplacements d'ici à 2020, en la portant au-delà de 10 %.

Dans ce but, il faut construire, dans la zone agglomérée :

- Un réseau **plus rapide**, en mettant l'essentiel des habitants de l'agglomération à moins de 20 minutes de son centre, la gare de Dunkerque ;
- Des bus **plus fréquents et plus près**, en dessinant un réseau qui place près de 120 000 habitants à proximité d'une ligne à 10 minutes de fréquence.

Et pour les habitants des communes périphériques :

- Un accès **plus performant** aux services du cœur d'agglomération (démarches administratives, santé, achats...), en adaptant l'offre aux besoins ;
- Des déplacements domicile-travail **plus faciles** ;
- Des horaires **plus réguliers et plus fiables**.

Et pour que le bus soit plus attractif pour tous, la mise en place progressive d'un service universel gratuit est en cours.

Les services de la Communauté Urbaine ont travaillé à l'élaboration de scénarii permettant d'atteindre ces objectifs. Les deux hypothèses les plus performantes ont été étudiées et mises au débat pour écouter les réactions des habitants et des usagers des transports en commun.

Ont ainsi été présentés et débattus :

- le scénario « 5 Grandes Lignes » ;
- le scénario « 1 Grand Axe » ;
- les comparaisons entre les deux scénarii et leur impact sur l'aménagement du territoire ;
- les coûts des deux scénarii et l'impact de la gratuité ;
- les aménagements nécessaires pour la mise en œuvre des deux scénarii ;
- l'amélioration de la qualité de service pour atteindre l'objectif de doublement de la part modale ;
- l'amélioration des espaces publics pour favoriser toutes les mobilités ;
- le calendrier de travaux de mise en œuvre du projet.

DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION ET DISPOSITIF MIS EN ŒUVRE

La concertation réglementaire (article L 300-2 du Code de l'Urbanisme) sur le projet de transport à haut niveau de service piloté par la Communauté Urbaine de Dunkerque s'est déroulée du 28 janvier au 30 mai 2015.

/ Dispositif mis en œuvre

La Communauté Urbaine de Dunkerque a mis en œuvre un dispositif très complet, au-delà des dispositions réglementaires, qui a porté sur :

- 10 réunions publiques dans l'agglomération dunkerquoise : Grande-Synthe, Bourbourg, Bray-Dunes, Cappelle-la-Grande, Saint-Pol-sur-Mer, Dunkerque, Gravelines, Loon-Plage, Rosendaël et Coudekerque-Branche. Patrice VERGRIETE, président de la CUD, Damien CAREME, vice-président en charge des transports de la Communauté Urbaine de Dunkerque ainsi que les maires de toutes les communes concernées ont successivement participé à ces réunions. Les services de la collectivité étaient représentés par Cédric GHESQUIERES, directeur général adjoint et Xavier DAIRAIN, chef du projet transport. 663 personnes ont participé à ces réunions qui ont fait l'objet de 208 interventions orales du public présent ;
- des registres d'expression ont été déposés dans toutes les communes de la CUD : 35 contributions écrites ont été relevées ainsi qu'une pétition signée par 108 riverains à Leffrinckoucke ;
- le site Internet <http://www.dk-mobilite.fr/> a été mis en ligne le 27 janvier 2015. Il a enregistré 3 545 visites, avec 9 535 pages vues. 61 personnes ont posté un avis ou une question pendant la durée de la concertation ;



SYNTHÈSE DES DÉBATS

Nous commentons succinctement et successivement les thèmes généraux et les thèmes spécifiques traités au cours des réunions publiques.

/ Les thèmes généraux

• Les fréquences et les horaires :

Ce sujet a fait l'objet de très nombreux commentaires. Ce sont prioritairement **les horaires scolaires** qui font l'objet d'observations, voire de mécontentements : horaires des bus inadaptés aux horaires des collèges et des lycées, non-respect des horaires affichés, temps de parcours très longs pour les jeunes le matin (1h à 1h30). Les habitants de certaines communes constatent des fréquences faibles et peu de personnes dans les bus : elles jugent que cette situation ne favorise pas l'usage du bus.

• Les dessertes :

C'est naturellement un sujet récurrent lors de toutes les réunions publiques. Plus de fréquences sont demandées : vers Ghyselde, Craywick ou Bray-Dunes, rue des Cheminots à Cappelle-la-Grande, desserte des zones industrielles, faible utilisation des navettes estivales des parkings à la mer. A Dunkerque, des habitants relèvent le peu de confort de la desserte du quartier du Grand Large.

• Les autres services du réseau :

Il s'agit du maintien du service Noctibus tard le soir et tôt le matin, certains constatant qu'il y aurait beaucoup de demandes et d'autres relevant l'absence de voyageurs très tôt le matin dans les bus. Plusieurs personnes, notamment à Cappelle-la-Grande, ont souligné la faiblesse du service le dimanche ; d'autres relèvent le service insuffisant lors des vacances scolaires et des week-ends ou bien à l'occasion des grands événements.

Il faut aussi relever les commentaires sur l'affichage des bus et les messages diffusés qui ne seraient pas explicites. Pour certains usagers, la sécurité ne serait pas optimale dans les bus.

• Les abribus et les arrêts de bus :

Des habitants souhaitent que des abribus "incassables" soient mis en place. D'autres pointent l'absence d'abribus à la gare et l'accessibilité difficile pour lire les panneaux horaires et demandent davantage d'abribus afin d'être protégé en cas de pluie (place du Beffroi par exemple). D'autres font part des soucis générés par les arrêts devant les habitations.

• La gratuité :

C'est l'un des sujets les plus commentés au cours des réunions publiques. Certains s'inquiètent sur les capacités de la Communauté Urbaine de Dunkerque à garantir la gratuité. D'autres demandent si la gratuité, en particulier celle annoncée par les élus pour les week-ends à la rentrée 2015, sera étendue à l'ensemble de l'agglomération et si des accords seront trouvés avec le réseau du Conseil départemental pour cette même gratuité. Des habitants craignent que la gratuité soit un risque pour les populations et le matériel et que cela entraîne une hausse des impôts locaux pour financer la gratuité.

• L'accessibilité pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) :

Ce thème a également fait l'objet d'échanges riches et constructifs. Différentes problématiques ont été soulevées : le Parc de l'Étoile et l'accueil de nombreuses populations handicapées, la mise à disposition des bus spécialement adaptés aux PMR, la réorganisation des montées-descentes pour les PMR afin d'éviter de longues attentes, les conditions requises pour bénéficier du service Handibus.

• Les travaux :

Ce sujet n'a pas été traité partout. Des informations ont été demandées sur la chronologie exacte des travaux et sur la gestion des retards des bus pendant les travaux. Des questions ont été posées sur les aménagements spécifiques dans la commune ainsi que sur les voiries qui sont dégradées. Il a été relevé que les travaux envisagés vont concerner prioritairement Dunkerque et "le côté mer" et que les bouts de lignes "côté terre" sont peu traités. Les travaux porteraient finalement essentiellement sur la partie agglomérée et peu sur les extrémités de l'agglomération.

• Le budget du projet :

Ce sujet a fait l'objet de quelques questions ou interventions sur les engagements financiers du délégataire Dk'Bus Marine, sur l'impact du projet sur les impôts, pour l'investissement et le fonctionnement.

• Le vélo :

Il faut relever plusieurs demandes d'installation d'une station DK Vélo dans les communes ainsi que la réalisation d'aménagements cyclables. Des habitants ont exprimé des inquiétudes sur la cohabitation vélo-bus sur les lignes de Bus à Haut Niveau de Service et ont attiré l'attention sur la sécurisation des parcs à vélos.

/ Les thèmes spécifiques

• L'aménagement de la RD 601 et le quai Wilson :

Les impacts de l'aménagement de la pénétrante sur la gestion du trafic et sa fluidité, les difficultés de stationnement sur le quai Wilson pour l'accès aux commerces et l'impact des travaux sur la pérennisation des 250 emplois sur le quai.

• Le centre-ville de Dunkerque :

L'animation du centre-ville le dimanche, l'aménagement du centre-ville et la gestion de la circulation place Jean-Bart.

• La place de la Gare à Dunkerque :

L'aménagement de la place de la Gare suscite différents commentaires : la nature du projet, les craintes sur la diminution de la voirie, l'inquiétude pour les commerces.



• La rue Victor Hugo à Coudekerque-Branche :

Plusieurs interventions sur ce point difficile : insécurité, passage des bus sur le trottoir, tremblement des maisons, vibrations du sol.

• Rues Roger Salengro à Leffrinckoucke, de Zuydcoote à Dunkerque - Rosendaël et avenue de la Mer à Dunkerque - Malo-les-Bains :

Un collectif d'habitants a participé à la réunion publique pour dénoncer les nuisances rue Salengro, l'insécurité pour les vélos et les piétons, l'inadaptation de la rue au passage des bus.

• La desserte des établissements hospitaliers :

Ce thème fait l'objet de quelques observations, voire revendications, concernant la desserte de l'hôpital maritime de Zuydcoote, de la clinique de Flandres, de la clinique Villette et de l'hôpital de Dunkerque.

LES ENSEIGNEMENTS DU MAÎTRE D'OUVRAGE

À l'issue de cette concertation, la Communauté Urbaine de Dunkerque, maître d'ouvrage du projet, a identifié les thématiques suivantes à prendre en compte :

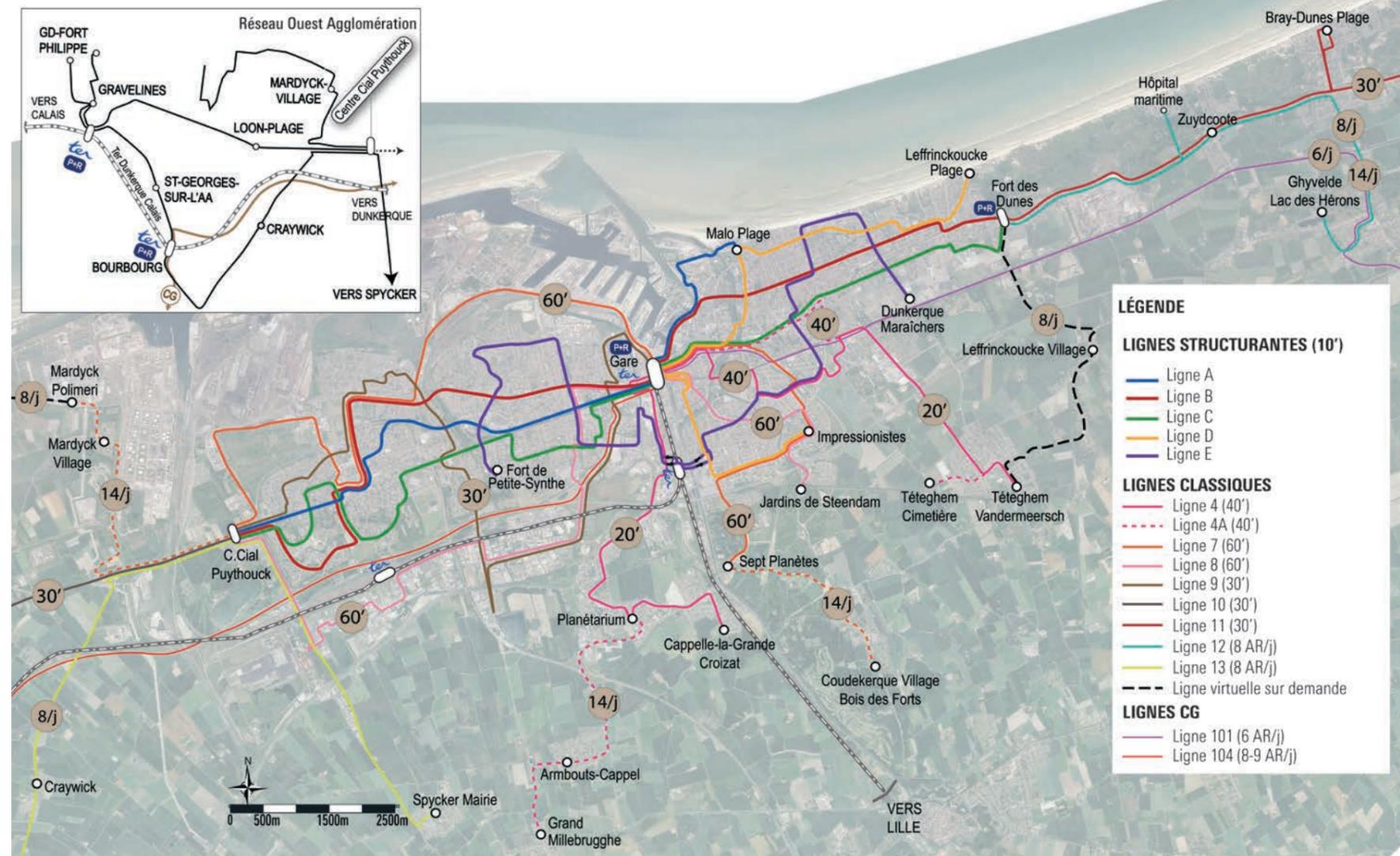
- L'ajustement des tracés, suite à la concertation.
- La desserte des communes du sud de l'agglomération.
- Les temps de liaison pour les communes les plus éloignées du centre de Dunkerque.
- Les aménagements du centre-ville de Dunkerque.
- Les sujets particuliers : rue Victor Hugo à Coudekerque-Branche, rue Roger Salengro à Leffrinckoucke, plusieurs rues à Dunkerque – Rosendaël et Dunkerque – Malo-les-Bains, boulevard de la République à Dunkerque, rue de la République à Saint-Pol-sur-Mer.
- L'aménagement de la D601 appelée "pénétrante" et de la place de la Gare de Dunkerque.

Par ailleurs, certaines thématiques ont suscité des interrogations et nécessiteront d'être suivies et débattues avec la population tout au long du projet :

- Le principe de la gratuité.
- Les craintes exprimées sur l'insécurité.
- Les nuisances liées au passage des bus (vibrations dans des rues très étroites ou dont le revêtement est très dégradé).

LE PROJET PROPOSÉ À L'ISSUE DE LA CONCERTATION RÉGLEMENTAIRE : LE RÉSEAU PROPOSÉ ET SES GRANDS AMÉNAGEMENTS

/ LE RÉSEAU FUTUR



/ Le scénario 5 grandes lignes

Le principe

Ce scénario répond parfaitement aux objectifs fixés par Dk'Plus de mobilité. Le réseau se structure autour de 5 grandes lignes de bus à 10 minutes de fréquence entre 7h et 19h, du lundi au samedi.

- Une ligne entre Grande-Synthe et la station balnéaire de Malo-les-Bains (ligne A – bleue)
- Une ligne entre Grande-Synthe et Leffrinckoucke qui dessert les communes de Fort-Mardyck, Saint-Pol-sur-Mer (ligne B – rouge)
- Une ligne entre Grande-Synthe et Leffrinckoucke qui dessert les quartiers de Dunkerque - Petite-Synthe et de Dunkerque - Rosendaël (ligne C – verte)
- Une ligne entre Coudekerque-Branche et Leffrinckoucke Plage qui dessert le quartier de Dunkerque - Malo-les-Bains (ligne D – orange)
- Une ligne qui permet d'assurer des liaisons Nord Sud entre Dunkerque - Petite-Synthe et Saint-Pol-sur-Mer, entre Dunkerque - Rosendaël et Dunkerque - Malo-les-Bains et des liaisons Est Ouest passant par Coudekerque-Branche et sa gare (ligne E – violette).

Ces 5 lignes structurantes, à fréquence de passage élevée, irriguent l'ensemble de la zone agglomérée, là où la demande de déplacement est la plus importante.

Les lignes A – bleue, B – rouge, C – verte et D – orange passent par la station de correspondance de la gare de Dunkerque, en connexion avec le réseau ferroviaire.

La ligne E – violette permet de créer des liaisons entre le nord et le sud entre Saint-Pol-sur-Mer et Dunkerque – Petite-Synthe, entre les quartiers de Malo-les-Bains et Rosendaël et avec Coudekerque-Branche. Elle relie les quartiers d'habitat dense où la demande de déplacement en transport collectif est importante : cité des Cheminots et Guynemer - Jean-Bart à Saint-Pol-sur-Mer, Banc-Vert à Dunkerque - Petite-Synthe, Jeu de Mail et Carré de la Vieille à Dunkerque, Hoche à Coudekerque-Branche et Degroote à Tèteghem.

Les communes du sud de l'agglomération (Armbouts-Cappel, Cappelle-la-Grande, Coudekerque-Village et Tèteghem), sont desservies par un réseau de lignes classiques, dont la fréquence est fixée en fonction de la demande de déplacements, qui se connecte au réseau des lignes structurantes de la zone agglomérée, en passant par la station de correspondance de la gare de Dunkerque.

Deux lignes classiques, dont la fréquence est proposée à 60 minutes en journée, du lundi au samedi, desservent les activités de la zone industrielle portuaire (ligne 7 sur la carte) et la zone industrielle des deux Synthe (ligne 8 sur la carte). La ligne 7 dessert également la commune associée de Mardyck et la commune de Coudekerque-Village, elle passe par la station de correspondance du centre commercial du Puythouck. La ligne 8 dessert les quartiers sud de Coudekerque-Branche (Jardin de Steendam) et a son terminus au centre commercial du Puythouck.

Une ligne nouvelle, dont la fréquence est proposée à 30 minutes en journée, du lundi au samedi, soit un passage tous les quarts d'heure. Il s'agit de la ligne 9 qui dessert en minibus les quartiers où l'accès est difficile pour des bus classiques à Grande-Synthe (quartier Saint-Jacques) et à Fort-Mardyck. Elle est en terminus à la gare de Dunkerque et passe par la rue Achille Pères à Dunkerque – Petite-Synthe.

Les communes de l'ouest de l'agglomération, Bourbourg, Craywick, Grand-Fort-Philippe, Gravelines, Loon-Plage et Saint-Georges-sur-l'Aa, mais aussi Spycker sont desservies par deux lignes suburbaines (10 et 13) qui se rabattent sur une station de correspondance située au niveau du centre commercial du Puythouck à Grande-Synthe. Les usagers sont en connexion avec les lignes structurantes du réseau urbain (A – bleue, B – rouge et C – verte) et les lignes classiques de desserte des pôles d'activités et des quartiers (lignes 7, 8 et 9). La ligne 10 dessert Grand-Fort-Philippe, Gravelines et Loon-Plage.

Comme avec la ligne A actuelle, son terminus ouest est alternativement Grand-Fort-Philippe et Gravelines - Petit-Fort-Philippe et la desserte de ces deux pôles est complétée par une navette dites "des Forts ". La ligne 13 dessert Gravelines, Saint-Georges-sur-l'Aa, Bourbourg, Craywick, Grande-Synthe et Spycker.

Les communes de l'est de l'agglomération, Bray-Dunes, Ghyvelde et Zuydcoote sont desservies par deux lignes suburbaines (11 et 12) qui se rabattent sur la station de correspondance située au niveau du Fort des Dunes, à l'extrémité est de la zone agglomérée. Les usagers sont en connexion avec les lignes structurantes du réseau urbain (B – rouge et C – verte).

Une ligne dite "virtuelle", c'est-à-dire avec des horaires définis mais qui ne fonctionne que sur demande téléphonique, permet de relier Téteghem et Leffrinckoucke Village à cette station de correspondance est. La ligne 11 dessert Zuydcoote, Bray-Dunes Plage et a son terminus à la gare d'Adinkerque. La ligne 12 dessert Zuydcoote, Bray-Dunes Poste et Ghyvelde.

Certaines communes sont également desservies par d'autres réseaux de transport collectif, utilisables dans les mêmes conditions que le réseau de transport collectif de l'agglomération.

- **Le TER :** Bourbourg, Coudekerque-Branche, Dunkerque, Grande-Synthe et Gravelines.
- **Les cars interurbains Arc en Ciel :** Bourbourg, Dunkerque et Ghyvelde.



/ Ce que la concertation a permis de faire évoluer

Les fréquences des lignes ont été adaptées aux besoins des habitants. Elles permettent un fonctionnement optimal du réseau de transport collectif, tout en maîtrisant les coûts de fonctionnement.

Le niveau de service a été amélioré par rapport à la situation actuelle et défini en tenant compte des caractéristiques nouvelles du réseau. Une évolution importante est qu'il ne prévoit plus de fonctionnement spécifique pendant les vacances scolaires, en dehors des vacances d'été pendant lesquelles la demande de déplacement est réduite. En effet, l'objectif de doublement de la fréquentation conduit à offrir un service plus large, moins dépendant du calendrier scolaire. Bien entendu le service pourra être adapté en fonction des usages qui seront observés après la mise en service du nouveau réseau de bus.

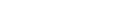
Le tracé des lignes a également été adapté pour tenir compte de la configuration urbaine et des besoins de déplacement exprimés par les habitants. Ainsi :

- **La ligne E – violette** est prolongée jusqu'au Fort de Petite-Synthe à son extrémité ouest, permettant de desservir cet équipement et les quartiers sud-ouest de Dunkerque – Petite-Synthe. Le tracé de cette même ligne a été déplacé de la rue Vangheluwe vers la rue Winston Churchill à Dunkerque – Rosendaël. Cela permet de mieux desservir le cœur de ce quartier, en évitant le carrefour entre la rue Paul Machy et la rue Vangheluwe, très contraint.
- **Le tracé de la ligne C – verte** à son extrémité est déplacé de la rue Roger Salengro vers la rue de Leffrinckoucke, la route du Pont et la rue du Fort. Cela permet de mieux desservir le sud de la commune de Leffrinckoucke et le Lycée Professionnel Horticole.
- **La desserte de Spycker.** Elle était proposée en lien avec le centre de Dunkerque via Armbouts-Cappel et Cappelle-la-Grande. Elle est maintenant en lien avec Grande-Synthe via la station de correspondance du Puythouck.



FRÉQUENCES OFFERTES : COEUR DE RÉSEAU ET LIGNES CLASSIQUES

Du lundi au samedi en journée 7h-19h (hors période de vacances d'été)

	AUJOURD'HUI	DEMAIN
+ Renforts scolaires en semaine	LIGNE 1    3 bus/h/sens 20'	LIGNE A       6 bus/h/sens 10'
	LIGNE 1A    3 bus/h/sens 20'	LIGNE C       6 bus/h/sens 10'
	LIGNE 2    3 bus/h/sens 20'	LIGNE B       6 bus/h/sens 10'
	LIGNE 2A    3 bus/h/sens 20'	LIGNE D       6 bus/h/sens 10'
	LIGNE 3     4 bus/h/sens 15'	LIGNE E       6 bus/h/sens 10'
	LIGNE 4/4A    3 bus/h/sens 20'	LIGNE 4/4A    3 bus/h/sens 20'
	LIGNE 5/5A    3 bus/h/sens 20'	LIGNE 7  1 bus/h/sens 60'
	LIGNE 7  1 bus/h/sens 60'	LIGNE 8  1 bus/h/sens 60'
	LIGNE 8A/8B   2 bus/h/sens 30'	LIGNE 9  1 bus/h/sens 60'
	LIGNE 9   2 bus/h/sens 30'	LIGNE 10   2 bus/h/sens 30'
+ Renforts scolaires en semaine	LIGNE 2B   2 bus/h/sens 30'	LIGNE 11   2 bus/h/sens 30'
	LIGNE A   2 bus/h/sens 30'	LIGNE 12  8 bus/h/sens
	LIGNE 21   ~2 bus/h/sens 25'	

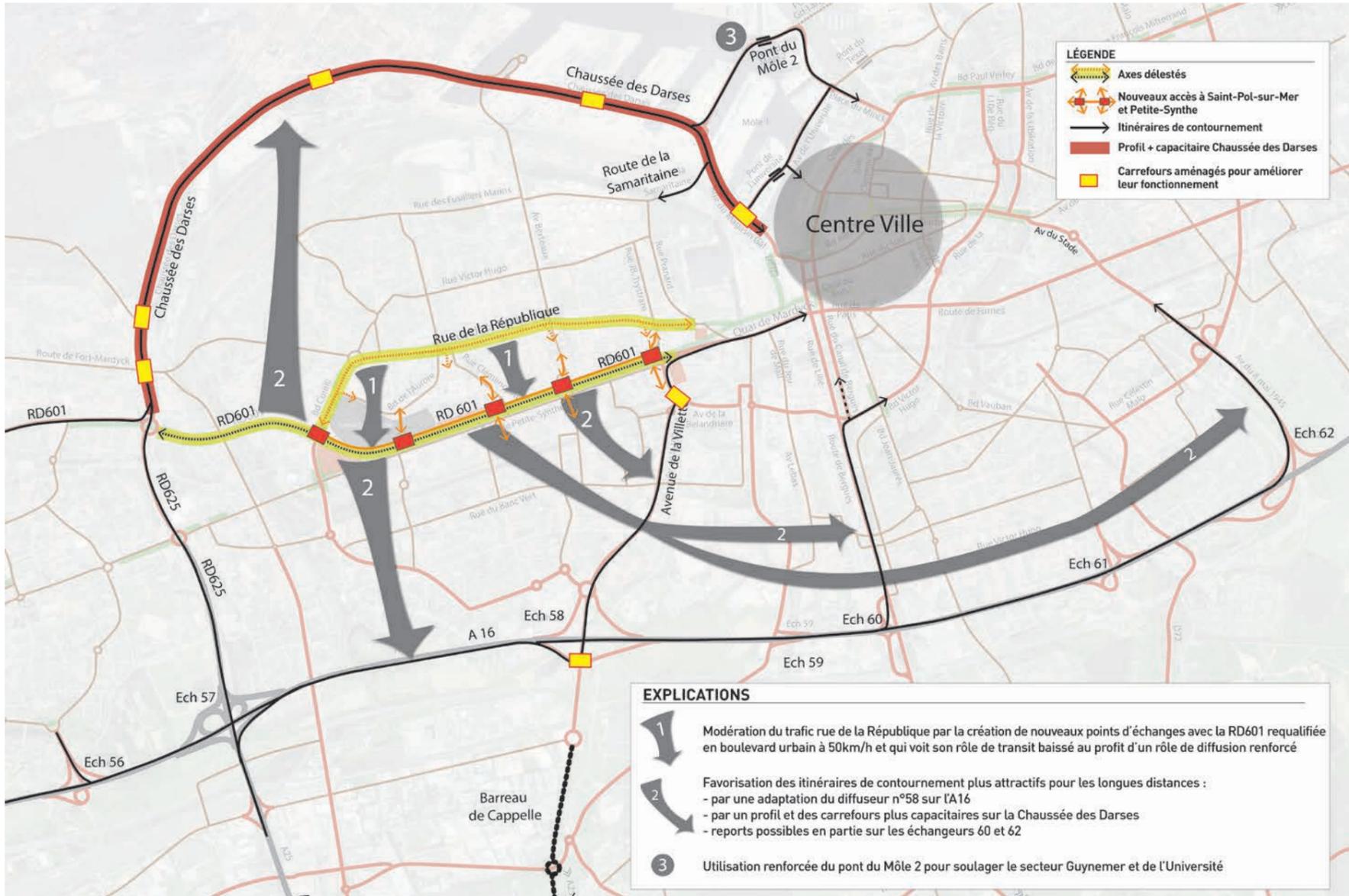
FRÉQUENCES OFFERTES : COEUR DE RÉSEAU ET LIGNES CLASSIQUES

Dimanche et jours fériés 6h-21h30 (toute l'année)

	AUJOURD'HUI	DEMAIN
+ Renforts scolaires en semaine	LIGNE 1  1 bus/h/sens 60'	LIGNE A   2 bus/h/sens 30' desserte plage
	LIGNE 1A  1 bus/h/sens 60'	LIGNE C   2 bus/h/sens 30'
	LIGNE 2  1 bus/h/sens 60'	LIGNE B   2 bus/h/sens 30'
	LIGNE 2A  1 bus/h/sens 60'	LIGNE D   2 bus/h/sens 30' desserte plage
	LIGNE 3    3 bus/h/sens 20'	LIGNE E   2 bus/h/sens 30' desserte plage
	LIGNE 4/4A  1 bus/h/sens 60'	LIGNE 4/4A  1 bus/h/sens 60'
	LIGNE 5/5A   2 bus/h/sens 30'	LIGNE 7  8 bus/h/sens
	LIGNE 7  0,5 bus/h/sens 120'	LIGNE 8  8 bus/h/sens
	LIGNE 8A/8B  1 bus/h/sens	LIGNE 9  8 bus/h/sens
	LIGNE 9  1 bus/h/sens 60'	LIGNE 10  1 bus/h/sens 60'
+ Renforts scolaires en semaine	LIGNE 2B  1 bus/h/sens 60'	LIGNE 11  1 bus/h/sens 60'
	LIGNE A  1 bus/h/sens 60'	LIGNE 12  8 bus/h/sens
	LIGNE 21   ~2 bus/h/sens 25'	

Du lundi au samedi en heures creuses 5h30-7h et 19h-21h30 (hors période de vacances d'été)

AUJOURD'HUI	DEMAIN
Fréquence réduite de 30 à 50 % selon les lignes	Conservation du rapport actuel Heures Creuses / Journée
Problème de correspondance avec le dernier train arrivant à 22h20 en gare de Dunkerque	Décalage le soir en rapport avec le dernier train
	Augmentation de l'amplitude à étudier le samedi soir en compensant par un espacement des passages le matin



UN NOUVEAU SCHÉMA DE CIRCULATION AU CENTRE DE L'AGGLOMÉRATION

Un nouveau plan de circulation accompagne les aménagements et la mise en place du futur réseau.

La D601 dans sa partie urbaine, appelée "pénétrante", aujourd'hui voie express à 90 km/h, est transformée en boulevard urbain limité à 50 km/h intégrant l'ensemble des modes de transport et notamment les bus qui circuleront sur des voies réservées sur toute sa longueur. Des nouveaux carrefours sont créés pour permettre des échanges aujourd'hui impossibles avec Saint-Pol-sur-Mer et Dunkerque – Petite-Synthe. Les quais du canal de jonction sont complètement reconfigurés avec les bus au nord, permettant un accès facile à la gare de Dunkerque, et la circulation automobile au sud en double sens, dans la continuité de la rue de Paris.

Les aménagements de voies réservées aux bus sont nombreux dans cette partie centrale de l'agglomération pour permettre d'atteindre les niveaux de performance élevés et une fiabilité sans faille pour le nouveau réseau de bus.

Dans la traversée de Saint-Pol-sur-Mer, des alternats de circulation sont aménagés dans les deux parties les plus étroites de la rue de la République, pour permettre d'élargir les trottoirs et redonner du confort aux piétons. Ces alternats de circulation sont gérés par feux et intègrent une détection des bus permettant à la ligne B – rouge de ne pas être pénalisée sur cet axe.

Dans le centre-ville de Dunkerque, le secteur Gare/ Guynemer est aussi complètement reconfiguré en donnant une large place aux bus et aux espaces piétons, permettant de rendre plus faciles les liaisons entre la gare et les espaces commerciaux du centre-ville. L'accès aux zones de stationnement est rendu plus lisible aux différents points d'entrée du cœur de ville, par la mise en place d'un jalonnement des parkings. Les axes principaux du centre-ville (Sainte-Barbe, Alexandre III et Clémenceau) sont aménagés pour les décharger de la part de la circulation qui ne fait que le traverser sans s'y arrêter.

Il s'agit aussi d'affirmer la hiérarchie du réseau de routes et voies dans l'agglomération en adaptant l'aménagement de l'espace public et la configuration des carrefours. Ainsi, le réseau structurant d'agglomération se connecte aux axes autoroutiers, il garde une capacité de circulation adaptée aux niveaux de trafics et permet des échanges entre les communes de l'agglomération. Les voies de distribution permettent d'acheminer les usagers depuis les axes structurants jusqu'au cœur des communes et quartiers. Ils doivent intégrer l'ensemble des usages et usagers : la circulation automobile, les bus, les piétons, les vélos, le stationnement.

Les voies de desserte au cœur des quartiers doivent être pacifiées au profit des usages très locaux. Elles n'accueillent que le trafic local des riverains et sont idéalement incluses dans un secteur en zone 30. Les entrées de ces zones sont clairement identifiées notamment aux carrefours entre voies structurantes pour ne pas inciter les usagers automobiles à s'y engager si ce n'est pas leur destination finale.

Le projet ne fera pas tout mais permettra de tendre vers une cohérence globale du plan de circulation.

**LES AMÉNAGEMENTS :
UN AXE AVEC DES VOIES
RÉSERVÉES DANS LE
CENTRE D'AGGLOMÉRATION
ET UNE MULTITUDE
DE PETITS AMÉNAGEMENTS
POUR FAVORISER
LA CIRCULATION DES BUS**



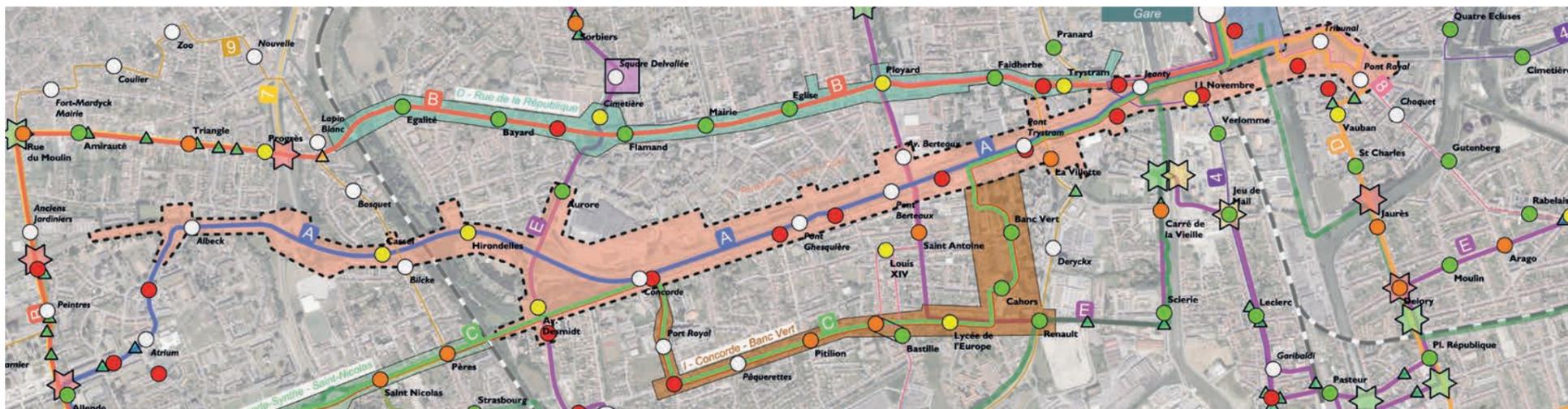
LES AMÉNAGEMENTS : UN AXE AVEC DES VOIES RÉSERVÉES DANS LE CENTRE D'AGGLOMÉRATION ET UNE MULTITUDE DE PETITS AMÉNAGEMENTS POUR FAVORISER LA CIRCULATION DES BUS

Le réseau 5 grandes lignes du projet Dk'Plus de mobilité comprend l'aménagement d'un axe ouest – est, entre les communes de Grande-Synthe et Leffrinckoucke, qui permet de répondre aux objectifs en réalisant des voies réservées aux bus là où c'est nécessaire, pour améliorer leur circulation et fiabiliser leur temps de trajet.

Environ 5 km de voies réservées seront aménagés sur cet axe, dans la partie centrale de la zone agglomérée, essentiellement sur la route D601 (ex-route nationale 1), entre le boulevard des Flandres à Grande-Synthe et la gare de Dunkerque.

Aux extrémités ouest et est de cet axe, des stations de correspondances permettent d'assurer la connexion avec les lignes suburbaines de desserte des communes périphériques de l'agglomération :

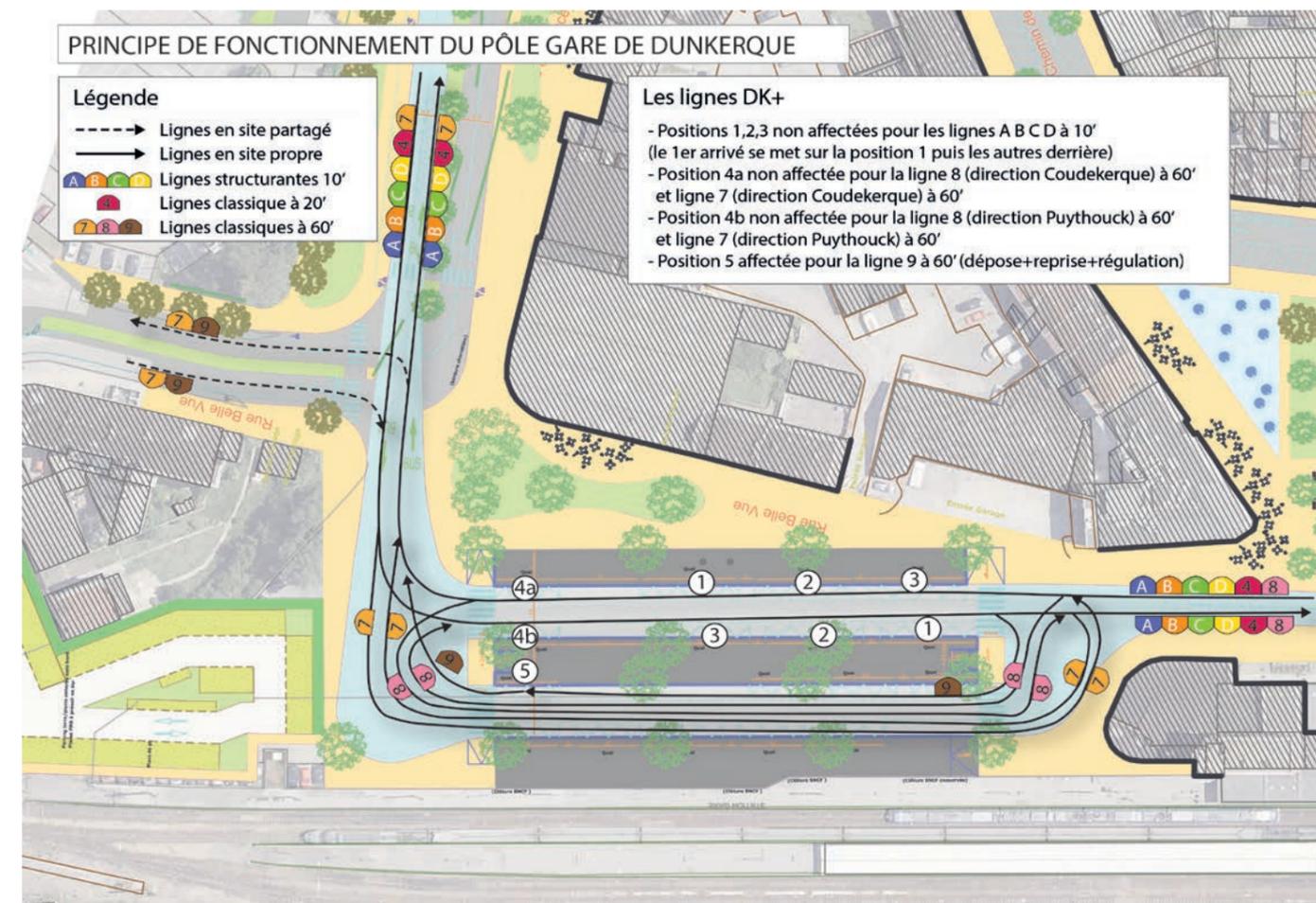
- Bray-Dunes, Ghyvelde et Zuydcoote côté est ;
- Bourbourg, Craywick, Grand-Fort-Philippe, Gravelines, Saint-Georges-sur-l'Aa et Spycker côté ouest.



Au cœur de cet axe, une station de correspondance fonctionnelle sera aménagée au niveau de la gare de Dunkerque, permettant la correspondance avec les TER et TGV et les cars interurbains du réseau Arc en Ciel.

L'axe ainsi aménagé est partagé par diverses lignes dites à "Haut Niveau de Service" qui irriguent l'agglomération, avec une fréquence soutenue, 10 minutes, selon une offre dite "plate" (fréquence de passage constante) de 7h à 19h.

...

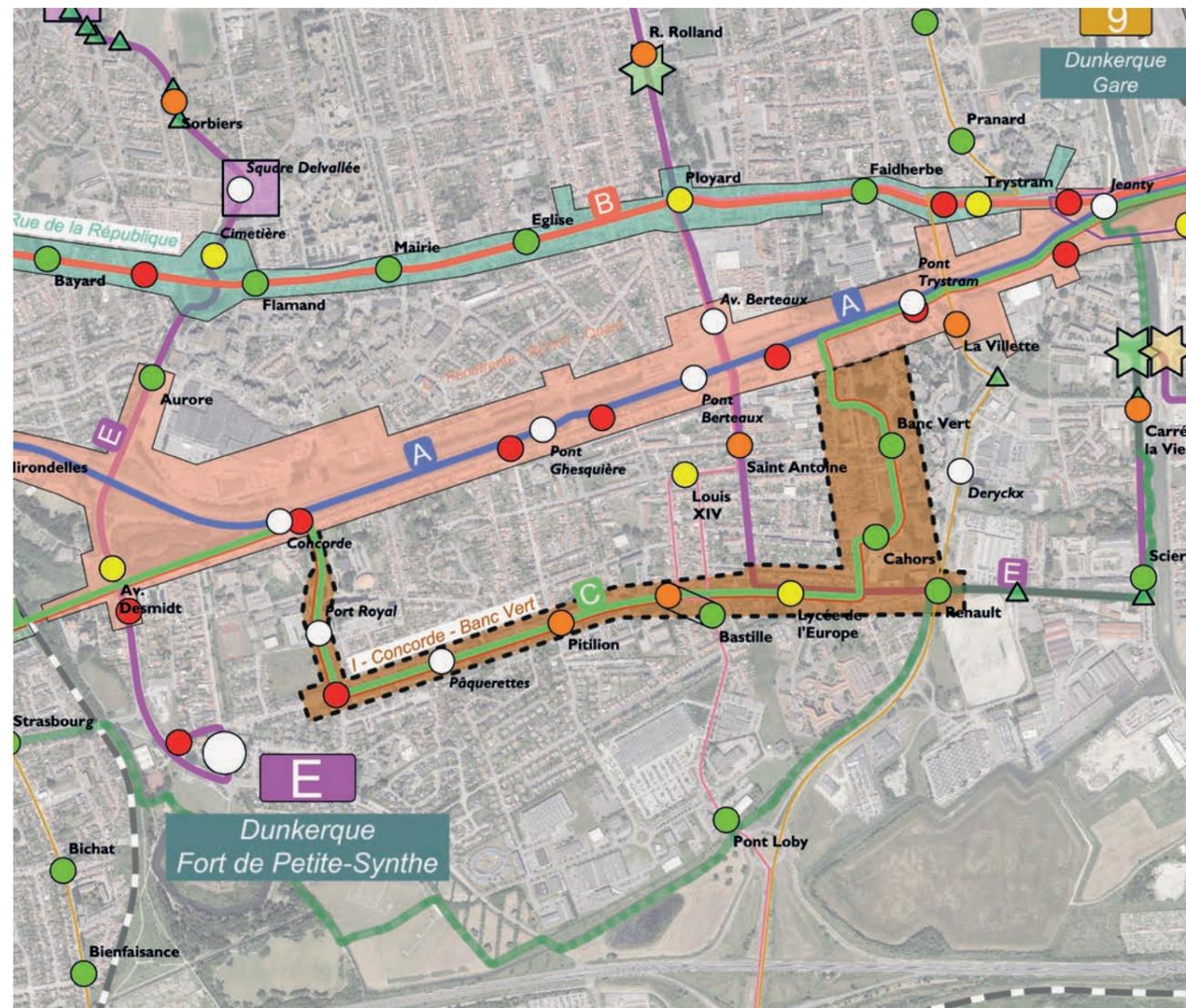


"SITE PROPRE" = "VOIES RÉSERVÉES AUX BUS"

LES AMÉNAGEMENTS :

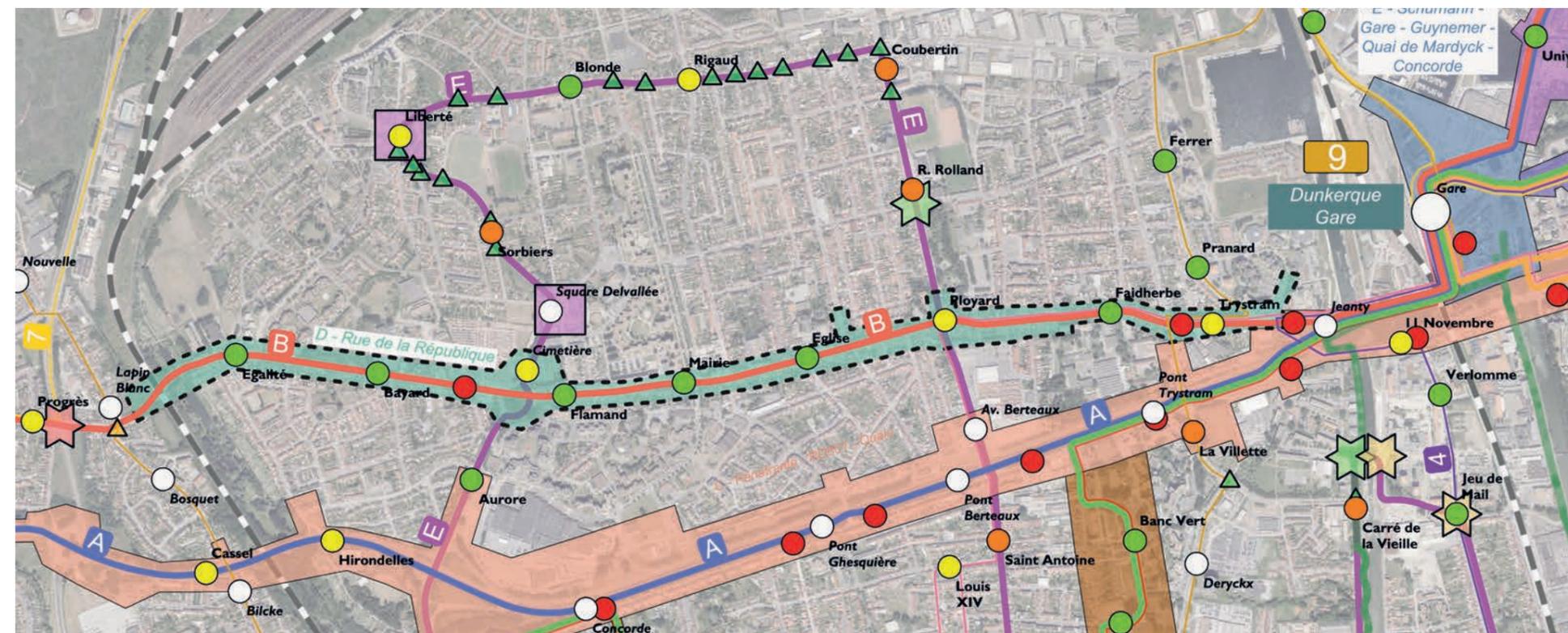
- Dans Dunkerque – Petite-Synthe, la section rue de la Concorde, rue Jean Zay, rue du Banc Vert et quartier du Banc Vert, emprunté par la ligne C – verte.

Il s'agit, en donnant la priorité aux véhicules de transport collectif, d'améliorer l'environnement de la rue du Banc Vert et d'animer cet axe très large et très routier.



- La rue de la République à Saint-Pol-sur-Mer.

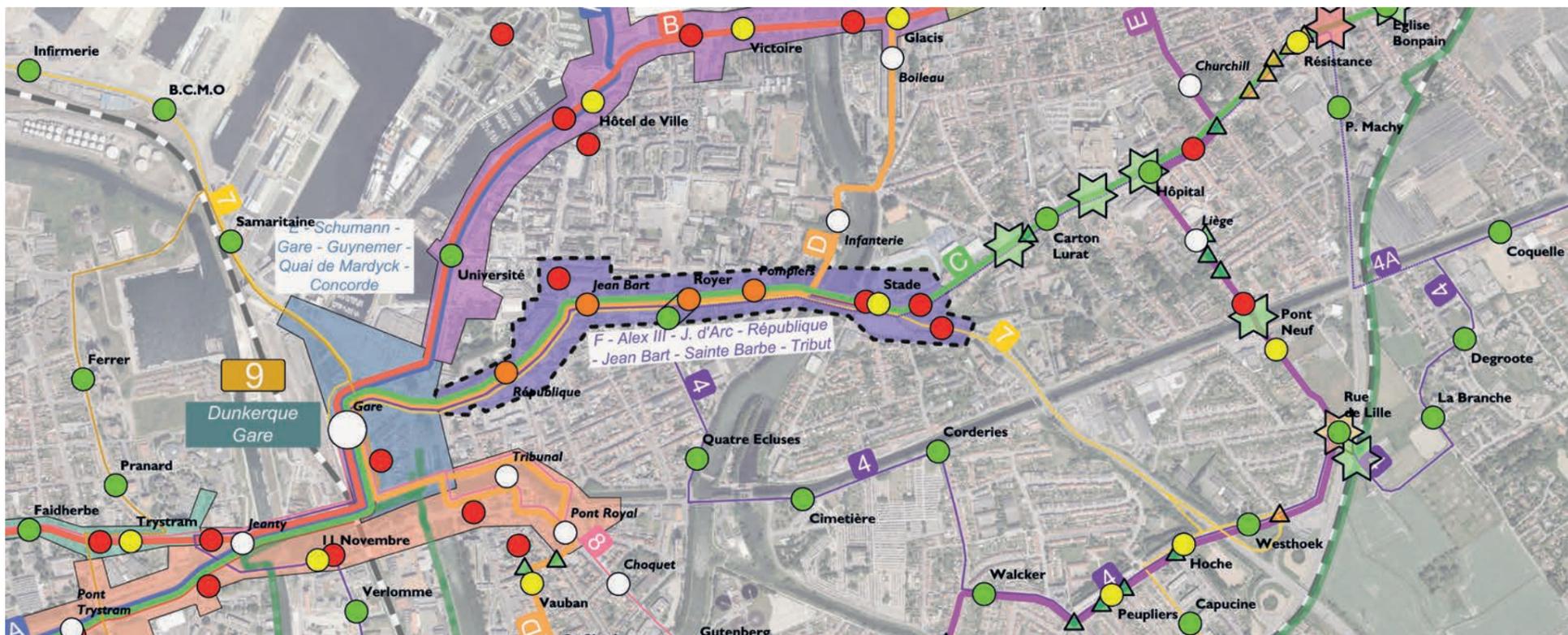
Il s'agit ici de favoriser à la fois la circulation des bus sur cette rue qui comporte deux sections très étroites sur une longueur de 100 mètres environ (entre les rues Roger Salengro et Pasteur et entre les rues Jules Ferry et Etienne Dolet), mais surtout la circulation des piétons devant les commerces. Pour cela, le stationnement le long des trottoirs est déplacé dans des espaces situés à proximité des commerces.



LES AMÉNAGEMENTS :

• Le centre-ville de Dunkerque

L'environnement et l'ambiance seront améliorés par les aménagements qui feront cohabiter les différents modes (voitures, bus, vélos et piétons). Ils garantiront la bonne circulation des bus, rendront plus lisibles les espaces de stationnement, les boucles piétonnes commerciales, en lien avec les projets de développement du programme Phoenix. Ils supprimeront les obstacles et points de conflits dans la circulation routière et piétonne au droit du carrefour de la place Jean Bart.



• Les quais des bassins, le secteur Victoire - Paul Verley, le Grand Large et la place Paul Asseman, entrée ouest de la station balnéaire de Malo-les-Bains.

Il s'agit de mieux desservir le quartier du Grand Large et d'aménager une aire de stationnement fonctionnelle permettant d'informer les usagers sur le nombre de places disponibles couplée à un terminus pour la ligne A – bleue sur la place Paul Asseman.

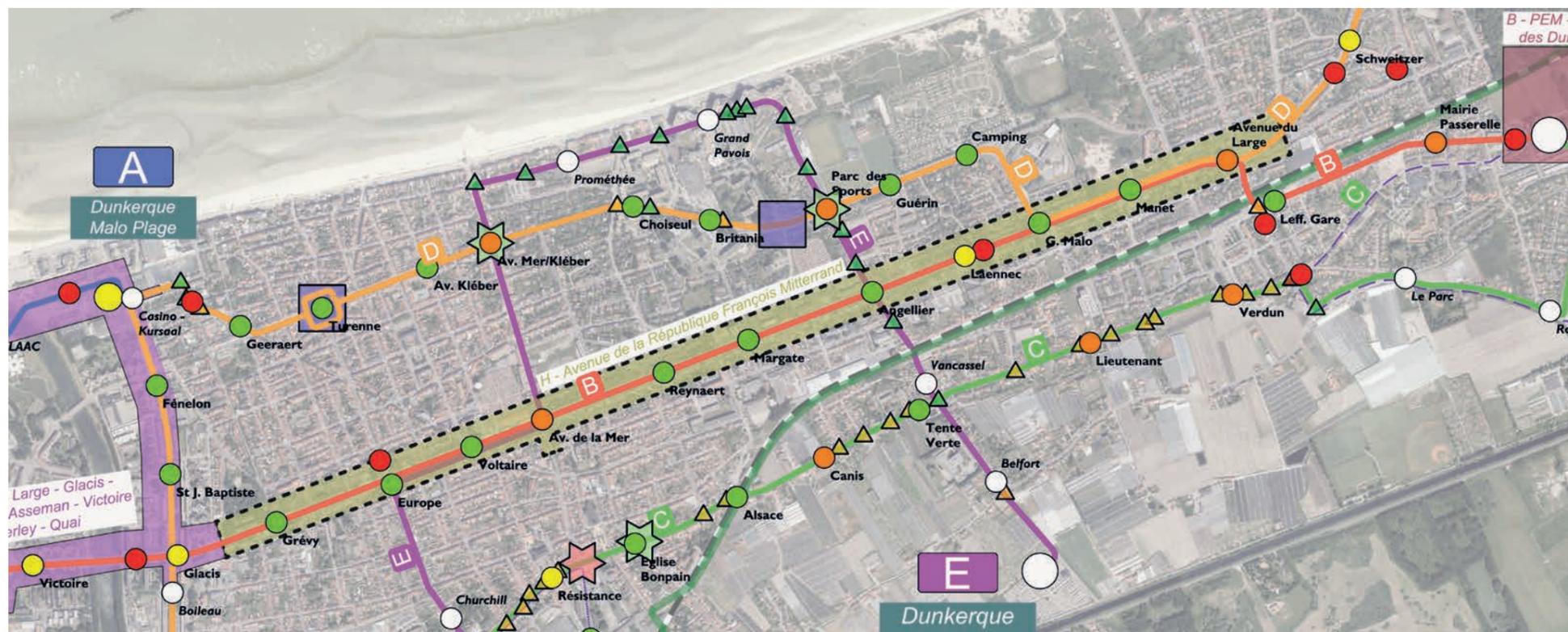
L'aménagement de l'axe Victoire - Paul Verley, doit permettre d'améliorer l'entrée est des bus dans le centre ville, dans la continuité du boulevard de la République - François Mitterrand.



LES AMÉNAGEMENTS :

- **Le boulevard de la République – François Mitterrand entre les quartiers dunkerquois de Malo-les-Bains et Rosendaël.**

Il s'agit essentiellement, sans modifier la capacité de cet axe, de permettre aux bus de remonter les files d'attente aux feux tricolores afin de fiabiliser leurs horaires.



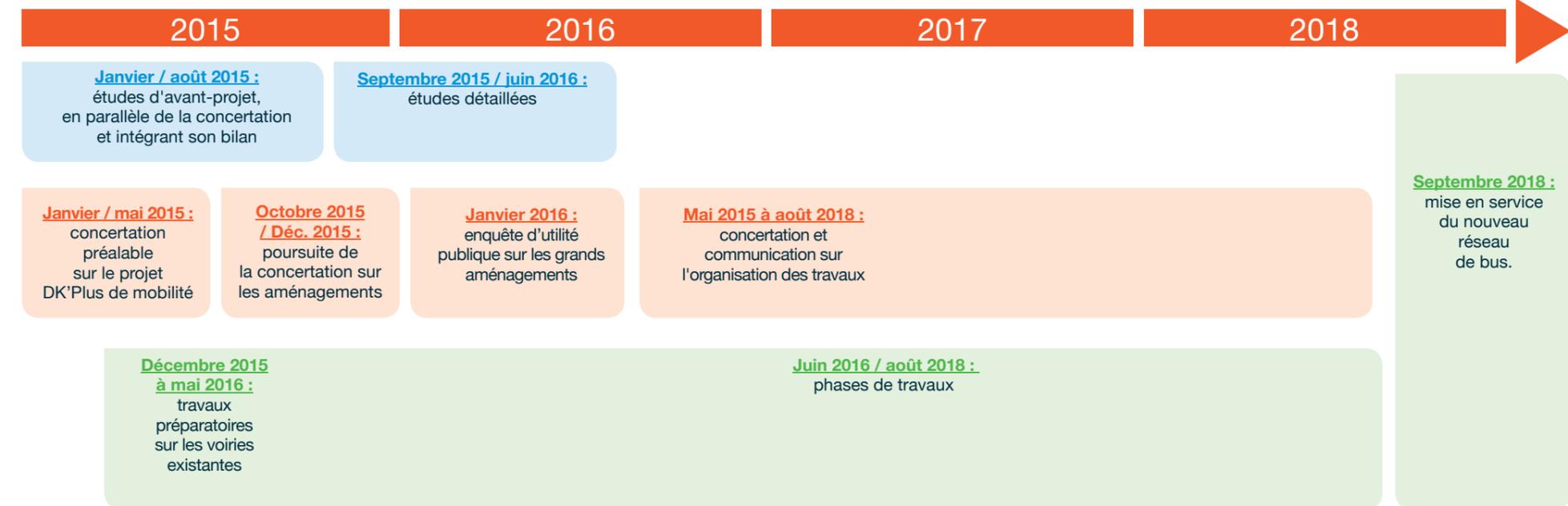
CALENDRIER DES PROCHAINES ÉTAPES

La concertation avec les habitants se poursuit sur les caractéristiques de ces aménagements et les détails de conception de l'espace public pendant le **dernier trimestre 2015**.

Une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet se déroulera au cours du **premier trimestre 2016**.

La mise en œuvre du projet final tiendra compte des observations formulées pendant ces périodes de rencontre avec le public et **les travaux pourront démarrer au milieu de l'année 2016 pour un achèvement au milieu de l'année 2018**.

Les habitants et usagers de notre agglomération verront une ville renouvelée et bénéficieront d'un réseau de bus amélioré, plus efficace, plus juste et d'accès gratuit en septembre 2018.





MISE EN SERVICE 2018

| www.dk-mobilite.fr |

| **Communauté urbaine de Dunkerque** |

Pertuis de la Marine - BP 85530 - 59386 Dunkerque Cedex 1

