

Préfecture du Nord

Enquête publique

**Projet de restructuration du réseau de transports collectifs de l'agglomération dunkerquoise, baptisé « DK'Plus de mobilité » comprenant :
L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et l'enquête parcellaire sur les communes de Coudekerque-Branche, Dunkerque, Grande-Synthe, Leffrinckoucke et Tétéghem-Coudekerque-Village.**



**Enquête publique menée du jeudi 18 février
au lundi 21 mars 2016**

Conduite par décision du Tribunal Administratif de Lille
N° E16000002/59 du 13 janvier 2016

Conclusions de l'enquête Déclaration d'Utilité Publique

Siège de l'enquête : Communauté Urbaine de Dunkerque

Commission d'Enquête :

<i>Michel DUVET :</i>	<i>Président</i>
<i>Gérard GUILBERT :</i>	<i>Titulaire</i>
<i>Roger FEBURIE :</i>	<i>Titulaire</i>
<i>Christian MAJCHEREK :</i>	<i>Suppléant</i>

SOMMAIRE

Préambule	Page 3
I – Avis au regard de l’enquête publique : DUP	Page 3
II – Avis au regard du dossier	Page 5
III – Avis au regard du projet DK’ Plus de mobilité	Page 5
III – 1 La situation actuelle	Page 5
III – 2 Avantages du projet	Page 6
III – 3 Inconvénients du projet	Page 7
III – 4 Bilan avantages / Inconvénients - Avis de la commission d’enquête	Page 8

Préambule

Le réseau de transports en commun de la Communauté Urbaine de Dunkerque (CUD) créé il y a 46 ans ne répond plus intégralement aux besoins d'une population de 200000 habitants répartie sur 18 communes et ayant des aspirations parfois bien différentes quant à la configuration du réseau de bus et à son fonctionnement.

DK'Plus a pour objectif de construire un nouveau réseau de transport en commun en l'intégrant le mieux possible dans cette agglomération tout en laissant une place à la voiture, aux cyclistes, aux piétons et en aménageant de nombreux espaces publics dans le cadre d'une qualité de vie meilleure. Cette attractivité du bus passera en plus par la mise en place d'un service universel gratuit à l'horizon 2018.

I – Avis au regard de l'enquête publique : DUP

Vu

- Le Code de l'environnement

Article L122-1 et suivants : avis de l'autorité administrative de l'état

Article L123-1 et suivants : DUP soumise à enquête car il y a réalisation d'étude d'impact

Article L214-1 et suivants : régimes d'autorisation et de déclaration

Article L350-1 à L350-2 : sites et paysages

Article R350-1 à R350-15 : sites et paysages

Article L582-1 : pollution visuelle

Circulaire L582-1

- La réforme de l'enquête publique : les lois du 12/07/2010 et 29/12/2011

- Le Code de l'Urbanisme

L123-13 -1 et 2 : notification de ce projet au préfet et aux personnes publiques associées

L123-18 : notification aux maires des communes concernées

L130-1 et L130-6 : espaces boisés classés

R130-1 à R130-26 : espaces boisés classés

- Le Code de la voirie routière

- Le Code de la route

- Le Code du patrimoine

- Le Code général des politiques publiques

- Le Code général des collectivités territoriales

- La délibération du 15 octobre 2015 du conseil de la Communauté Urbaine de Dunkerque prescrivant d'arrêter le projet relatif au futur réseau de transport collectif

- L'ordonnance n°E16000002/59 du 13 janvier 2016 de Madame la présidente du tribunal administratif de Lille désignant une commission d'enquête composée comme suit :

Président : Monsieur Michel DUVET, technicien agricole retraité
Membres titulaires : Monsieur Gérard GUILBERT, géomètre du cadastre retraité
Monsieur Roger FEBURIE, officier de la gendarmerie retraité

Membres suppléant : Monsieur Christian MAJCHEREK, retraité de la gendarmerie nationale

- L'arrêté préfectoral en date du 25 janvier 2016 prescrivant l'enquête unique DUP et parcellaire et en fixant les modalités.

- L'ensemble des pièces composant le dossier fourni par les services de la CUD

- L'avis de l'autorité environnementale et le mémoire en réponse des services THNS de la CUD

- Les 11 registres d'enquête publique joints : Coudekerque Branche, CUD, Dunkerque, Fort Mardyck, Grande Synthe, Leffrinckoucke, Malo les Bains, Petite Synthe, Rosendaël, Saint Pol sur Mer, Téteghem - Coudekerque Village mis à la disposition du public du 18 février 2016 au 21 mars 2016

- Le rapport d'enquête publique joint

- La demande de mémoire en réponse au pétitionnaire : PV de synthèse des observations concernant l'enquête unique : DUP et parcellaire ainsi que les observations de la commission d'enquête

- Le mémoire en réponse des services de la Communauté Urbaine de Dunkerque

Considérant

▪ Que le public a bien été informé du déroulement de l'enquête publique suite aux annonces légales parues dans la presse habilitée

La Voix du Nord du 30 janvier 2016
du 22 février 2016

Le Phare Dunkerquois du 3 février 2016
du 24 février 2016

▪ Que les conditions de l'enquête publique relative au Projet DK'Plus de mobilité de la Communauté Urbaine de Dunkerque ont respecté la législation et la réglementation en vigueur en ce qui concerne l'affichage sur les panneaux officiels des mairies et de la CUD ; les certificats d'affichage l'attestent ainsi que sur les principaux sites à aménager pour restructurer le réseau de transport en commun par bus.

▪ Que chacun a pu librement consulter le dossier en mairies et à l'hôtel communautaire et s'exprimer dans de bonnes conditions aux horaires d'ouverture des lieux et au cours des permanences tenues par les commissaires enquêteurs

▪ Que certaines communes ont diffusé l'information dans leurs parutions municipales

▪ Que la CUD a informé le public de différentes façons

- Messages sur les antennes de Radio Delta FM
- Annonces de l'enquête dans le magazine « MAG » de la CUD de janvier et février 2016
- Document de 8 pages à disposition du public résumant l'objet de l'enquête, annonçant les lieux de permanences où le dossier est consultable en version papier et les sites de la Communauté Urbaine de Dunkerque hébergeant la version numérique de DK'Plus de mobilité.

▪ Que les membres de la commission d'enquête pouvaient se rendre sur les divers lieux, objets des modifications de DK'Plus de mobilité : ce qui a été effectué à plusieurs reprises

Attendu

♦ Que ce projet DK'Plus de mobilité a été notifié aux personnes publiques associées suivantes :

La DDTM : Direction Départementale des Territoires de la Mer

La DRAC : Direction Régionale des Affaires Culturelles

La DREAL : Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement

Et qu'aucune réponse ne nous soit parvenue

♦ Que le contenu de ce dossier, l'ensemble des consultations préalables ainsi que la consultation de celui-ci par le public sont conformes à la législation en vigueur.

II– Avis au regard du dossier

Après étude du dossier par les membres de la commission d'enquête, des remarques ont été émises. Dans l'ensemble, les documents mis à disposition du public sont de qualité, toutefois la pièce la plus consultée concerne « les aménagements liés à la restructuration du réseau de transports collectifs de l'agglomération dunkerquoise » : aménagements majeurs et mineurs, ainsi que la pièce D Plan général des travaux.

- Le plan général des travaux eût été plus lisible à une échelle adaptée.

- Les plans d'ouvrages projetés et les plans d'arrêts d'autobus sur fond de carte satellitaire n'étaient pas très lisibles et ne permettaient pas toujours au public de se repérer aisément, l'indication des rues principales aurait été nécessaire.

III – Avis au regard du projet DK'Plus de mobilité

III-1 La situation actuelle

Dans le cadre de cette enquête préalable à la réalisation éventuelle du projet DK'Plus de mobilité, il s'agit d'apprécier l'intérêt de l'opération projetée mais aussi de lister les inconvénients pour justifier concrètement d'un caractère d'utilité publique de l'opération.

Le dunkerquois est un territoire où l'on utilise beaucoup plus la voiture individuelle comparativement à d'autres agglomérations françaises de 200000 à 300000 habitants. L'usage

des transports collectifs urbains est de 5%, l'usage de la voiture individuelle est en augmentation ces dernières années. Le réseau de transport collectif urbain actuel souffre de nombreuses lacunes : peu de lisibilité, peu de lignes à fortes fréquences, manque d'efficacité, manque de compétitivité par rapport à la voiture particulière.

III-2 Avantages du projet DK'Plus de mobilité

Cette opération a pour but à terme d'améliorer le cadre de vie de la majorité des habitants :

- Proposer une offre de transports collectifs qui s'adapte aux besoins des habitants et qui tient compte des lieux d'activités d'achats et de loisirs. Il s'agit du droit à la mobilité, notion d'égalité des chances pour chacun.
- Assurer un transport plus accessible et équitable pour les habitants.
- Permettre l'adaptation du réseau aux conditions économiques et démographiques à venir.
- Faciliter l'émergence de nouveaux pôles économiques.
- Partager l'espace public en y intégrant les circulations douces : piétons et cyclistes tout en gardant une place à la voiture particulière, notion de partage de la ville.
- Assurer la présence de tous les modes de déplacements sur le futur boulevard urbain.
- Equiper diverses stations d'abris vélos sécurisés.
- Fluidifier la circulation de la voie « Chaussée des Darses » aux deux extrémités.
- Réduire les gaz à effets de serre, bus moins polluants, réduction de la vitesse de circulation par transformation de la pénétrante en boulevard urbain.
- Améliorer la qualité de l'air et réduire des nuisances sonores.
- Faire passer plus rapidement au gaz naturel, la totalité du parc de matériels roulants.
- Constituer un facteur d'attractivité et favoriser la « ville intense ».
- Redynamiser le centre-ville du fait de l'augmentation de la mobilité et de la fréquentation.
- Permettre le développement du tourisme.
- Accélérer la mise en valeur du site « Fort des Dunes » sur le territoire de Leffrinckoucke .
- Renforcer les échanges entre cette agglomération et les territoires voisins par l'attractivité des services proposés et les aménagements projetés.
- Faciliter la revitalisation de certains quartiers / requalifications urbaines.

- Permettre plus de déplacements piétonniers entre St Pol et Petite Synthe grâce à l'installation de nombreuses passerelles de liaison.
- Dessiner un réseau de 5 lignes à fortes fréquences : 10 minutes, mais aussi restructurer l'ensemble des lignes.
- Permettre la continuité des déplacements avec les autres modes doux.
- Assurer une meilleure fiabilité des temps de parcours pour augmenter l'attractivité du réseau.
- Mettre en place un accès gratuit pour l'ensemble des usagers à l'horizon 2018.
- Pouvoir faire profiter du transport les moins favorisés, de par la gratuité, dans l'esprit de la loi RSU.
- Permettre une meilleure accessibilité et une sécurisation des divers sites : secteur gare, Puytouck, ...
- Entraîner une réduction potentielle des accidents suite au report modal « voiture » vers le bus car moins de circulation automobile.
- Améliorer l'accessibilité des PMR suite à l'adaptation des bus et des stations d'arrêts.
- Renforcer la sécurité des piétons en certains endroits étroits de la rue de la république à St Pol.
- Délester la rue de la république à St Pol de son trafic d'échange intercommunal via le boulevard urbain grâce à de nouveaux accès.
- Inciter les véhicules en transit à emprunter d'autres itinéraires (autoroute, etc)
- Intégrer les aménagements paysagers au projet : Place Jean Bart, Pénétrante, Boulevards, ...etc
- Réaliser le projet avec peu d'expropriations.

III-3 Inconvénients du projet DK'Plus de mobilité

Tout projet génère des inconvénients qu'il faut maîtriser et essayer de réduire au maximum.

- L'impact écologique sera réel durant les travaux.
- Le projet pourrait avoir une incidence environnementale sur le site « Fort des Dunes » à Leffrinckoucke.

- Des désagréments existeront pour les riverains pendant la réalisation des aménagements : bruits, déviations,...etc
- Pénalisation de l'accessibilité des commerces impactés durant les travaux.
- L'enquête unique intègre le volet « enquête parcellaire » qui touche au droit de propriété des propriétaires concernés.
- Changements pour des usagers des autobus à utiliser certaines lignes qui seront réaménagées et des stations qui seront déplacées.
- Le coût non négligeable d'un tel projet de 65M HT d'euros de travaux financé par la Communauté Urbaine de Dunkerque.
- Du fait de la gratuité, augmentation à prévoir de la demande d'extensions du réseau ou des fréquences de passages avec incidences financières.
- La gratuité pourrait être à l'origine d'une augmentation des incivilités.

III-4 Le bilan avantages / inconvénients de l'opération

Avis de la commission d'enquête

Après examen du projet soumis à l'avis du public, la commission d'enquête estime que les conséquences de la mise en œuvre de la restructuration de ce réseau de transports collectifs comparées aux bénéfices avancés par les services de la CUD sont supportables par rapport à la qualité de ce projet.

- Les dispositions prises par le maître d'ouvrage pour impacter l'environnement au minimum sont une garantie du sérieux de son engagement. Les aménagements prennent en compte la biodiversité du milieu et la gestion des eaux pluviales ainsi que des déchets générés lors des travaux.
- La pollution lumineuse a été prise en compte par le choix d'appareils d'éclairage public économes en énergie dans les nouveaux secteurs et de couleurs adaptées aux différentes zones éclairées.
- Les avantages attendus par ce projet vont dans le sens de l'intérêt social et public.
- Les cheminements doux réadaptés et l'amélioration du réseau de transports collectifs auront un effet sur la qualité de l'air et sur les émissions sonores d'où une influence positive sur la santé publique.
- La qualité de vie doit se trouver améliorer par le renouveau des sites transformés, par une végétalisation adaptée et plus importante et par des lieux de rencontres nouveaux grâce à la piétonisation à proximité de la Place Jean Bart.

- Ce projet est compatible avec le PLU Intercommunal (dernières modifications 15/10/2015) et autorise la réalisation du projet.
- Pour l'être humain, tout changement des habitudes de déplacements dans la ville pose des interrogations et entraîne parfois des réticences cependant l'évolution des commerces des centres villes n'est pas uniquement liée au transport collectif et à la circulation des automobiles.
- Concernant le coût financier de l'opération, la commission d'enquête n'est pas en mesure de s'exprimer sur un chiffrage évalué à 65M d'euros H.T, c'est à la CUD de maîtriser son budget et de communiquer son bilan à ses administrés.
- Attribuer cette dépense pour uniquement 5% d'usagers supplémentaires du réseau d'autobus n'est pas un raisonnement exact car les aménagements projetés concerne t aussi d'autres domaines : voies de circulations automobiles et cyclables aménagées, volet paysager, voies piétonnes, reports de stationnement automobiles, « pôle gare » restructuré totalement, ...etc
- Ce réseau renouvelé devra être l'occasion de mettre en œuvre une sécurisation maximum aussi bien au niveau des stations qu'au niveau de la circulation des véhicules : les personnes à mobilité réduite devront faire l'objet d'une attention particulière.
- Les trois volets : le social, l'économique et l'écologique ont été pris en compte dans le montage et l'étude de ce projet DK'Plus de mobilité par le service transport de la CUD.

-
- ➔ Après une étude attentive et approfondie du dossier d'enquête présenté par les services « transport à haut niveau de service » de la Communauté Urbaine de Dunkerque,
 - ➔ Après avoir participé à plusieurs réunions de travail sur ce dossier avec la CUD,
 - ➔ Après nous être tenus à disposition du public pendant 18 permanences dont une le samedi matin en mairie de Dunkerque,
 - ➔ Après avoir étudié et analysé les observations, courriers et mails recueillis pendant la durée de l'enquête,
 - ➔ Après avoir dressé, une fois l'enquête terminée, le procès verbal de synthèse des observations et avoir reçu en retour et examiné le mémoire en réponse de la CUD,

Compte tenu que ce projet ambitieux de par sa diversité et sa complexité demande à évoluer ainsi qu'il a pu être constaté tant lors de l'enquête par les observations formulées que par la suite des projets à réaliser, nous émettons un

AVIS FAVORABLE

à cette déclaration d'Utilité Publique portant sur le projet de restructuration du réseau de transports collectifs de l'agglomération dunkerquoise baptisé « DK'Plus de mobilité »

ASSORTI DE 5 RESERVES

Réserve 1 : Les services de la CUD devront identifier les riverains ayant des problèmes d'accès à leur garage ou domicile et trouver avec les personnes concernées des solutions pérennes et économiques pour aménager de nouveaux accès.

Réserve 2 : Les travaux d'aménagements de la voie n°601 dite la Pénétrante ainsi que la réalisation de bretelles d'accès ne devront pas pénaliser les commerces proches. Cette réserve s'applique également à d'autres lieux impactés : Place Jean Bart, Rue de la République à Saint Pol sur Mer, Pôle de la gare, ...

Réserve 3 : Les aménagements paysagers ne devront être réalisés qu'avec des espèces locales adaptées au climat maritime.

Réserve 4 : Un maillage dense des transports collectifs au sein du territoire de la CUD devra être assuré sans aucune discontinuité.

Réserve 5 : La liaison vers le pays voisin, la Belgique devra être maintenue voire même confortée.

ASSORTI DE 7 RECOMMANDATIONS

Recommandation 1 : Le chantier projeté étant en milieu urbain, la commission d'enquête recommande la mise en place d'informations par les services transport de la CUD :

- Etablissement du planning des travaux
- Conditions d'accès aux voies perturbées durant les travaux
- Existence permanente jusqu'à la fin de réalisation des travaux, d'un contact téléphonique pour pallier les éventuels désordres engendrés par le chantier.
- Signalétique des déviations pour les usagers et les riverains
- Limitation de circulation des engins de chantiers aux heures de pointe
- Respect des procédures écrites et pré-établies avant l'ouverture du chantier par les entreprises titulaires et sous traitantes intervenant sur les chantiers.

Recommandation 2 : Les mesures compensatoires devront faire l'objet d'un suivi et de communications périodiques : sites web, Mag dunkerquois, autres presses,...

Recommandation 3 : Le dialogue devra toujours rester ouvert et constructif avec les commerçants du centre ville de Dunkerque mais aussi des autres communes impactées par les travaux de réalisation de ce projet.

Recommandation 4 : Réalisation, après quelques temps de mise en service du nouveau réseau, d'un comptage des usagers des autobus et du flux automobile ainsi que l'influence sur l'utilisation des vélos en libre service.

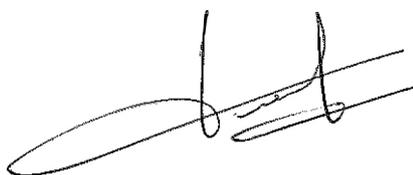
Recommandation 5 : Adapter les lignes d'autobus et les stations de dessertes à l'évolution démographique des nouveaux quartiers mais aussi à l'évolution de nouvelles activités économiques : usine, zones commerciales, hôpitaux, ...

Recommandation 6 : La CUD devra être totalement transparente quant au coût réel de cette réalisation.

Recommandation 7 : Former ou améliorer la formation des chauffeurs à l'éco-conduite et faire respecter les limitations de vitesses.

Fait à Dunkerque, le 20 avril 2016

Monsieur Michel DUVET,
Président

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'M. DUVET', written over two horizontal lines.

Monsieur Gérard GUILBERT,
Titulaire

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'GG', written over two horizontal lines.

Monsieur Roger FEBURIE,
Titulaire

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'R. FEBURIE', written over two horizontal lines.