

Introduction

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

Damien CAREME souhaite la bienvenue aux participants. Il indique la présente réunion fait suite à un premier cycle de concertation sur le thème de la mobilité, ayant eu lieu fin 2014. Ce second cycle a pour but de présenter aux habitants du territoire le projet « DK'plus de mobilité ». Pour Damien CAREME, la première phase de concertation a permis d'explorer les différents modes de transport dans l'agglomération, mais aussi de recueillir les avis des habitants à propos du réseau de bus. Les élus communautaires ont tenu compte de ces observations dans la mise en place de cette seconde phase. Il annonce que cette dernière aidera la Communauté Urbaine de Dunkerque à dessiner le futur réseau DK'plus. Selon Damien CAREME, ces concertations ont une importance particulière. A cet effet, il souligne que cette démarche est une première pour la CUD, qui avait à cœur d'aller au contact de la population afin qu'elle devienne une réelle partie prenante de ce projet structurant.

Retour sur la première phase de concertation, état des lieux

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

Cédric GHESQUIERES revient sur les principaux éléments présentés lors des précédents débats. Il rappelle qu'un habitant du territoire effectue en moyenne trois à quatre déplacements par jour, tous modes confondus. 932 000 déplacements par semaine sont effectués dans l'agglomération dunkerquoise, tandis que le temps moyen passé dans les transports est d'une heure par jour. Cédric GHESQUIERES précise que la majorité des déplacements sont de courte distance, puisque plus de la moitié d'entre eux ne dépassent pas deux kilomètres. Avec un coût annuel moyen de 5 000 euros, la mobilité figure en deuxième place dans les dépenses des ménages, juste après le logement, mais avant l'alimentation. Pour Cédric GHESQUIERES, c'est bien la preuve de la montée en puissance de la mobilité dans le quotidien de tout un chacun.

Cédric GHESQUIERES indique que la Communauté Urbaine de Dunkerque consacre 52 millions d'euros pour le transport en commun et 12 millions d'euros pour les voiries. Ce budget comporte des recettes, telles le versement transport ou la billettique, qui représentent environ 4 millions d'euros. Cédric GHESQUIERES constate que ces dépenses connaissent une progression constante de 1,3 million d'euros par an, qu'il explique par l'augmentation du prix des énergies fossiles, mais aussi par les coûts d'augmentation du service.

Cédric GHESQUIERES détaille les chiffres du précédent cycle de concertation. Neuf réunions réunissant 500 participants ont eu lieu en 2014, ce qui se traduit par 18 heures de débat, une soixantaine de contributions proposées via Internet, et 200 interventions orales. Pour lui, il était important d'organiser ces débats, afin d'aborder la mobilité sous toutes ses formes et au plus près du terrain.

Cédric GHESQUIERES revient sur les principaux thèmes abordés par les habitants lors de ce précédent cycle. S'agissant de la voiture, il explique que l'autoroute A16 a été de multiple fois évoquée. Il assure que toutes les demandes exprimées lors des réunions ont été remontées auprès de l'Etat, qui est en charge de cette infrastructure. Le stationnement est également un thème qui est apparu comme étant au cœur des préoccupations des participants. Cédric GHESQUIERES souligne que cette problématique est du ressort des communes. Les autres sujets abordés étaient divers, tels le besoin d'une meilleure information concernant les voitures innovantes ou encore les problèmes

de comportement sur la route. Cédric GHESQUIERES indique que certains participants avaient exprimé le souhait de se passer de leur véhicule, mais que cela ne leur semblait pas possible, eu égard à l'organisation des transports en commun ou à l'impossibilité d'utiliser des modes doux.

Concernant le vélo, c'est la question des équipements qui a principalement été évoquée. Les participants se sont largement exprimés sur la qualité et l'entretien des pistes cyclables. Cédric GHESQUIERES explique que la CUD travaille spécifiquement sur le sujet des pistes cyclables, pour les développer et améliorer le maillage du territoire, mais aussi pour améliorer le confort de ces équipements, sujet ayant été également abordé au cours des discussions. Cédric GHESQUIERES revient sur le dispositif DK'vélo ainsi que sur les aménagements nécessaires à une circulation en tout sécurité. Il promet que des propositions seront faites prochainement sur tous ces sujets.

S'agissant de la marche, c'est l'état des trottoirs, la sécurité des piétons et la cohabitation entre ces derniers et les autres modes de transport qui sont ressortis des débats. Plus spécifiquement, au niveau de Dunkerque, la question de la piétonisation de la Digue de Mer a été évoquée.

Concernant les transports en commun, Cédric GHESQUIERES relève de multiples attentes, portant aussi bien sur la qualité de vie que sur la protection de l'environnement, mais aussi sur la complémentarité bus/vélo. Il souligne que certains participants ont fait remonter des temps de trajet trop longs en bus, ce qui nuit à la compétitivité des transports en commun face à la voiture. D'autres contributeurs ont regretté un manque de régularité ou des fréquences de bus mal adaptées. De même, Cédric GHESQUIERES indique que certains quartiers s'estiment mal desservis et donc trop éloignés des points d'attractivité du territoire. La question d'un tarif davantage adapté à de courts déplacements a été soulevée. La qualité du service, à travers les thèmes de l'accueil, de la conduite, de l'information aux usagers a également été évoquée au cours des débats. Cédric GHESQUIERES rappelle que la CUD a pour ambition de développer le bus, encore faut-il que le service s'améliore sur tous les points remontés lors de la précédente concertation. Selon lui, les élus communautaires ont bien noté le chemin restant à parcourir en termes de qualité de service et des solutions seront proposées dans le cadre du projet « DK'plus ».

Cédric GHESQUIERES procède à un état des lieux, en expliquant que la Communauté Urbaine a procédé à une enquête auprès des ménages du territoire, afin de connaître leurs pratiques de déplacement. En 2003, près de 5,7 % des personnes interrogées avaient déclaré avoir pris le bus la veille, contre 4,7 % en 2015, ce qui représente une baisse d'environ 20 % de la part modale des transports en commun dans les déplacements. S'agissant des déplacements effectués en voiture, 61 % des personnes interrogées en 2003 avaient déclaré avoir utilisé leur automobile la veille. En 2015, ces personnes représentent 66 % des personnes interrogées. Cédric GHESQUIERES relève que, malgré un coût d'utilisation élevé, la voiture connaît une progression continue sur le territoire. Il souligne qu'une tendance inverse s'observe dans d'autres territoires.

Cédric GHESQUIERES présente le réseau du centre aggloméré dense. Il explique que ce dernier ne compte qu'une ligne et demie à dix minutes de fréquence, ce qui est assez peu au regard de la taille de l'agglomération dunkerquoise. Au niveau de l'agglomération, 60 000 habitants sont actuellement à moins de 300 mètres d'une ligne de ce type. Cédric GHESQUIERES constate que la répartition des lignes est assez inégale, avec certaines communes peu ou pas couvertes. Dès lors, les habitants du territoire ne sont pas tous égaux en termes de niveau de service. Dans le même ordre d'idée, Cédric GHESQUIERES souligne le fait que les zones à faibles revenus sont souvent les moins bien desservies par des lignes à fréquence soutenue. Enfin, certaines villes, comme Grande-Synthe, ne bénéficient pas d'un accès rapide à la gare par le bus. Pour Cédric GHESQUIERES, ces constats peuvent expliquer la faible part modale des transports en commun dans l'agglomération.

Damien CAREME annonce les mesures proposées pour pallier à la situation décrite par Cédric GHESQUIERES. La gratuité des bus le week-end va être proposée. Cette mesure aura l'avantage d'être peu coûteuse pour la collectivité, tout en participant à la nécessaire relance du commerce. Pour Damien CAREME, ce sera un préambule à ce que comptent proposer les élus par la suite, à savoir une gratuité totale tout au long de la semaine. La deuxième mesure évoquée est liée à la maîtrise des coûts du réseau. Dans un contexte budgétaire contraint, la CUD réfléchit à plusieurs

sources d'économies, dont la rénovation du Pont du Triangle. Cette solution permettrait aux bus d'emprunter à nouveau cet ouvrage, donc de parcourir quotidiennement moins de kilomètres. Pour Damien CAREME, il est nécessaire d'optimiser au quotidien le réseau afin de l'adapter davantage à la demande, ce qui se traduit notamment par l'élimination de tous les doublons pouvant exister sur le réseau. De même, il faudra revoir certains avantages accordés à des communes, dans un but évident d'équité. Damien CAREME annonce l'implantation de nouvelles stations DK'vélo, mais précise que ces dernières devront se situer dans des lieux pertinents.

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.

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

Marie-Paule HOQUET, de Grande-Synthe, juge les propositions présentées intéressantes, mais elle suggère que des bus supplémentaires circulent lors d'événements particuliers. Elle est consciente du coût supplémentaire induit par une telle mesure, mais elle estime qu'il sera inférieur à celui des dégradations provoquées par les automobiles. Marie-Paule HOQUET regrette que le port de Dunkerque ne soit pas desservi par des lignes de bus et pense que cela inciterait davantage de personnes à utiliser les transports en commun. Elle évoque le tarif du bus et juge qu'il est normal qu'il ne soit pas réduit pour de courtes distances. Marie-Paule HOQUET suggère que les fréquences des bus restent identiques, quel que soit le moment de la journée.

En complément à l'intervention de Marie-Paule HOQUET, Najat BELKALA propose l'installation de garages à vélos mobiles dans l'agglomération, afin de faciliter les déplacements à vélo.

Jean-Marc MESSALI, de Grande-Synthe, s'étonne du peu de bus roulant le dimanche et de la coexistence d'horaires dits « scolaires » et « non scolaires ». Pour lui, une harmonisation des horaires est nécessaire pour simplifier la vie des usagers. Il regrette, qu'au quotidien, les bus subissent des situations qui nuisent *in fine* à la régularité des lignes. Enfin, il note que les bornes d'information ne sont pas fiables et que la communication de DK'bus, à propos des horaires, est perfectible.

S'agissant d'un service occasionnel de bus, Damien CAREME indique avoir régulièrement des demandes de ce type de la part de maires de communes de l'agglomération. Il explique qu'il est impossible de satisfaire ces demandes, du fait d'un coût trop élevé pour la collectivité. Selon lui, c'est aux communes de prendre directement en charge de tels services. De même, sur la question des garages à vélos mobiles, il ajoute que des initiatives de ce type relèvent des communes. Concernant la desserte du port de Dunkerque, Damien CAREME promet d'étudier la question. Damien CAREME considère qu'il n'est pas normale qui existe une disparité tarifaire. Il indique que le système de gratuité mettra tous les utilisateurs sur un même pied d'égalité. Damien CAREME reconnaît que des améliorations sont nécessaires en termes de fréquence. Il ajoute que tout est mis en œuvre afin d'améliorer la régularité des bus. Le projet du futur réseau comprend une phase de réfection des bornes d'information. De plus, les services de la CUD réfléchissent à une nouvelle signalétique à l'intérieur des bus et dans les stations. Damien CAREME explique que le futur réseau s'accompagnera d'une simplification des horaires. Au-delà de cela, il insiste sur le fait que c'est bien la fréquence élevée des bus qui améliorera la qualité du service.

Pour Marie-Paule HOQUET, il est nécessaire d'adapter au mieux les horaires des bus à la demande, pour que ces derniers soient en mesure de concurrencer la voiture. Sur ce point, Damien CAREME attire son attention sur le fait qu'il ne faut pas multiplier les horaires, sous peine de perdre l'utilisateur dans un système trop complexe.

Stéphanie PYNTHÉ, de Mardyck, demande si la fréquence de dix minutes sera applicable à l'ensemble du futur réseau.

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.

Pour Damien CAREME, le réseau de transport en commun actuel est inégalitaire car il privilégie les zones à hauts revenus, au détriment des plus modestes. Pour lui, un réseau plus équilibré et plus juste sera une réponse à cette problématique. Damien CAREME souligne la nécessité de restructurer le territoire autour d'un nouveau réseau à haut niveau de service, qui rendra le territoire attractif et moderne.

Damien CAREME estime que les enjeux d'une telle démarche sont multiples. Le premier d'entre eux est l'aménagement des villes. Les nouveaux aménagement permettront de redensifier l'habitat et de rendre le quotidien des habitants plus agréable. Le deuxième enjeu est la réorganisation de l'agglomération, via des pôles de vie qui verront leur desserte grandement améliorée. Pour Damien CAREME, il s'agit de créer une réelle « ville de demain », ouverte et connectée. Bien entendu, cette nouvelle mobilité doit préserver l'environnement. Damien CAREME rappelle qu'un tiers des déplacements ne dépasse pas le kilomètre. Dès lors, il invite les participants à réfléchir au moyen le plus adapté pour couvrir de faibles distances. Selon Damien CAREME, le présent projet est une occasion unique de repenser l'espace public afin de limiter la place de la voiture, au profit des modes doux.

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 les habitants du cœur de l'agglomération soient à moins de vingt minutes du centre de Dunkerque. La seconde idée forte est que ces habitants soient à moins de 300 mètres d'une station faisant partie d'une ligne à fréquence dix minutes. Damien CAREME explique que ces deux facteurs seront déterminants pour arriver à changer les habitudes des habitants. 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, tant pour le pouvoir d'achat des ménages que pour le service à la collectivité. 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.

Cédric GHESQUIERES revient sur les axes de travail fixés par les élus communautaires. Le premier concerne l'espace public et doit permettre de donner plus de rapidité au bus, tout en améliorant la qualité urbaine de la ville. Cédric GHESQUIERES explique que les élus disposent d'un budget de 65 millions d'euros pour ce projet et que ces derniers ont d'abord réfléchi à la structuration du futur réseau, grâce à des stations de correspondance pertinentes situées à l'Est et à l'Ouest de territoire. Le second axe de priorité vise à aménager la pénétrante. Sur ce point, il s'agit de transformer cette infrastructure, datant des années 70, en un véritable espace moteur de développement. Le troisième axe de priorité consiste à un nouvel aménagement de la rue de la République à Saint-Pol-sur-Mer, afin d'améliorer le partage de l'espace public. Le quatrième aménagement concerne la zone de la gare. Cédric GHESQUIERES juge l'organisation actuelle de cette infrastructure trop complexe. Là encore, les services de la CUD vont travailler sur la qualité de l'espace et la lisibilité. Cédric GHESQUIERES annonce que nombre d'espaces du centre de l'agglomération, et du centre-ville de Dunkerque, bénéficieront d'aménagements afin de favoriser la fluidité des transports en commun. Même si ces grands travaux couvrent les deux tiers du budget annoncé par Cédric GHESQUIERES, ces derniers ne répondent pas forcément à des problématiques isolées nuisant à la fluidité du trafic. Les services de la CUD vont donc étudier toutes les problématiques de ce type, sur la zone agglomérée. Pour Cédric GHESQUIERES, les aménagements annoncés vont permettre une amélioration de l'espace urbain, tout en donnant la priorité au bus.

Néanmoins, il reste nécessaire d'organiser le réseau. Pour ce faire, deux scénarios d'organisation du réseau ont été étudiés. Cédric GHESQUIERES précise que ces deux scénarios utilisent les mêmes infrastructures, donc que le choix se fait sur le mode d'organisation des transports. Le premier scénario prévoit la création de cinq lignes à forte fréquence.

Son objectif est d'irriguer l'agglomération est d'offrir à la majorité de ses habitants la proximité d'une ligne à forte fréquence. Cédric GHESQUIERES rappelle que ce type de ligne permet de s'affranchir de la notion d'horaire. Le second scénario prévoit un grand axe, complété par d'autres lignes fonctionnant en rabattement, que l'on peut assimiler à un modèle de type « tramway ».

Cédric GHESQUIERES dévoile le réseau du premier scénario, tel qu'imaginé par les élus communautaires. Ce dernier comporterait cinq lignes. Trois lignes partiraient du Puythouck et iraient vers l'Est. Une ligne passerait par Saint-Pol-sur-Mer et aurait son terminus au Fort des dunes. Une ligne desservirait le Sud de l'agglomération, en passant par Grande-Synthe et Petite-Synthe. La ligne la plus rapide partirait du Puythouck, emprunterait la pénétrante et aurait son terminus à Malo Plage. La quatrième ligne partirait de Coudekerque-Branche afin de desservir Leffrinckoucke Plage, en passant par le centre de l'agglomération. La cinquième ligne, quant à elle, devrait faciliter les déplacements Nord-Sud dans l'agglomération. Cette ligne partirait du fort de Petite-Synthe, passerait par Saint-Pol-sur-Mer, Coudekerque-Branche, le CHD, Malo-les-Bains et Rosendaël. Les habitants de l'Ouest de l'agglomération auront la possibilité de se raccorder à ce réseau, via une correspondance au Puythouck. Cédric GHESQUIERES annonce que les lignes présentées fonctionneraient de 7h00 à 19h00, avec une fréquence de dix minutes.

Stéphanie PYNTHÉ, de Mardyck, regrette des correspondances souvent longues pour les lycéens. Sur ce point, Damien CAREME lui répond qu'il est impossible de répondre à toutes les attentes, sous peine de voir le budget transport de la CUD exploser. Il souligne le fait que le service est renforcé aux heures d'entrée et de sortie des lycées, mais promet que les usages seront observés afin d'adapter, si nécessaire, les horaires.

Cédric GHESQUIERES revient à la présentation du second scénario. Ce dernier comporte les mêmes stations de correspondance que dans le premier scénario, la différence étant que ce schéma s'appuie sur une ligne forte. Cette ligne, très rapide, traverserait le centre de Grande-Synthe, emprunterait la pénétrante pour finir au Fort des dunes. Cette ligne principale serait complétée par des lignes secondaires, permettant de se rabattre sur cette dernière.

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. Damien CAREME précise, que ce sont des temps théoriques et que les aménagements prévus pour fluidifier la circulation vont les améliorer.

Cédric GHESQUIERES juge ces deux scénarios assez proches, tant au niveau des améliorations apportées que des coûts d'exploitation. La différence principale est que le second scénario comprend davantage de correspondances que le premier. 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. Cédric GHESQUIERES fait remarquer à l'assistance que l'argent investi servira essentiellement à l'amélioration des infrastructures, ce qui aura des effets sur la circulation des bus et sur le paysage urbain. Cédric GHESQUIERES souligne que le financement du projet ne nécessitera pas d'apport supplémentaire de la part de la CUD.

Cédric GHESQUIERES annonce que les futurs aménagements seront dévoilés au public entre décembre 2015 et janvier 2016, ce qui donnera lieu à un nouveau cycle de concertation. La mise en service du nouveau réseau est fixée à septembre 2018, ce qui induit de commencer les travaux, au plus tard, lors de l'été 2016.

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.

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

Dominique WIART, de l'association des Papillons Blancs de Dunkerque, s'enquiert de la prise en compte des problématiques d'accessibilité dans le nouveau projet. En outre, il demande si le futur schéma prendra en compte le Parc de l'Etoile.

Sofiane BELGUIDOUM, de Grande-Synthe, interpelle les élus car il ne pense pas qu'il soit réaliste d'augmenter la fréquentation des bus, tout en raccourcissant les temps de parcours.

Jean-Marc MESSALI, de Grande-Synthe, revient sur le financement de l'opération et souhaite connaître l'engagement financier du délégataire de service.

Samir AMEDJKOUH, de Grande-Synthe, intervient en tant que conducteur chez DK'bus. Il désire connaître le calendrier des travaux, leur durée et les mesures mises en place afin de limiter les nuisances de ces derniers. En outre, il aimerait savoir jusqu'à quelle heure circuleront les bus dans le dunkerquois.

Un habitant de Grande-Synthe s'interroge quand à la fréquence des bus desservant les zones industrielles.

Claude DIACRE, de Grande-Synthe, juge irréalistes les temps de circulation annoncés dans le projet.

Sur ce point, Damien CAREME précise que la phase de travaux comprend l'aménagement de voies de circulation dédiées. Il se veut donc rassurant à propos des temps de parcours. Il ajoute que le centre-ville de Dunkerque, véritable goulot d'étranglement pour les bus, sera revu en profondeur.

S'agissant des questions relatives à l'accessibilité, Cédric GHESQUIERES assure que tous les aménagements seront conformes aux règles en la matière. En outre, les nouveaux bus sont équipés de rampes facilitant leur accès. C'est donc toute la chaîne de déplacement qui sera adaptée aux personnes à mobilité réduite. Concernant la chronologie des travaux, Cédric GHESQUIERES considère qu'il est trop tôt pour la connaître en détail. Néanmoins, il ne cache pas que cette phase de travaux sera compliquée pour tous. Partant de ce principe, il faudra une étroite collaboration entre les différentes parties prenantes de ce projet afin de trouver les meilleurs compromis. Cédric GHESQUIERES promet une information transparente à ce sujet.

Xavier DAIRAINNE revient sur la desserte des zones industrielles. Il précise que ces dernières n'ont pas été oubliées dans la future organisation. S'agissant de la desserte du Parc de l'Etoile, Xavier DAIRAINNE explique que les deux scénarios envisagés prévoient la desserte de ce type de zone. Damien CAREME confirme que le Parc de l'Etoile sera desservi par une ligne à haute fréquence. Il revient ensuite sur la desserte des zones industrielles en admettant que le système actuel n'est pas satisfaisant sur ce point. Pour Damien CAREME, il est nécessaire d'améliorer la situation. S'agissant des économies à réaliser, il rappelle que le présent réseau n'a pas évolué depuis les années 70. Dès lors, il lui semble normal de reconsidérer l'utilité de certains arrêts. Damien CAREME en appelle à la responsabilité de chacun, pour comprendre que certains services ne pourront plus être supportés par la collectivité. Enfin, concernant le financement du projet, DAMIEN CAREME assure, chiffres à l'appui, que les travaux ne se traduiront pas par des charges supplémentaires pour la Communauté Urbaine.

Xavier DAIRAINNE détaille les amplitudes de service. La fréquence la plus élevée sera réservée à la tranche 7h00-19h00, tandis que le service commencera à 5h30 pour se terminer à 23h30, comme actuellement.

Sofiane BELGUIDOUM s'interroge quant à un éventuel impact de ce projet sur les impôts locaux. Damien CAREME l'assure que la gratuité n'aura aucun impact sur les impôts locaux des habitants.

Marie-Paule HOQUET suggère que le futur schéma n'oublie pas la polyclinique de Grande-Synthe, d'autant qu'elle est dotée d'un pôle de soin pour les personnes âgées. Il lui semble primordial que les futurs quartiers laissent la part belle au bus. Marie-Paule HOQUET propose une extension de la ligne 2, jusqu'à Grande-Synthe. Enfin, il lui semblerait nécessaire, dans certains cas, de se doter d'un système de taxibus.

Isabelle VASSEUR, de Grande-Synthe, rappelle les incidents qui sont survenus sur les lignes récemment. Elle s'enquiert des éventuelles mesures mises en place pour prévenir de futurs problèmes.

Sur ce dernier point, Damien CAREME rappelle que des mesures ont été prises dès la survenue des incidents. Les bus ont reçu tout l'équipement de sécurité nécessaire à la sécurité des chauffeurs et des passagers. Il poursuit en expliquant que certains incidents sont difficilement prévisibles, tels les « caillassages ». Damien CAREME assure que chaque incident donne lieu à une analyse, mais que le risque zéro n'existe malheureusement pas en matière de délinquance. Quant aux futurs quartiers, Damien CAREME souscrit à l'avis de Marie-Paule HOQUET et indique que le Plan Local d'Urbanisme prendra en compte cette dimension. Il promet à cette dernière que sa demande d'extension de ligne sera étudiée par les services compétents. S'agissant d'un système de taxibus, Damien CAREME rappelle que de telles solutions existent déjà dans l'agglomération, mais qu'elles se révèlent très coûteuses pour la collectivité, d'autant qu'elles répondent à des besoins individuels.

Albert DA COSTA, de Grande-Synthe, souligne la nécessité de modifier le parcours du bus au niveau de la sortie de l'A16, à Saint Nicolas. Selon Damien CAREME, la solution consisterait plutôt à aménager une voie réservée aux bus. Pour Albert DA COSTA, il est nécessaire d'intégrer les chauffeurs de bus – véritables techniciens de la route - dans toute décision concernant les futurs aménagements. Damien CAREME comprend Albert DA COSTA, mais il rappelle que de nombreux paramètres entrent en ligne de compte lors des aménagements de voirie.

Jean-Marc MESSALI se déclare non satisfait quant à la réponse qui lui a été faite à propos des financements, car pas assez détaillée quant aux éventuels financements privés. En outre, il estime que les abribus ne sont pas assez nombreux. Jean-Marc MESSALI suggère que l'on adapte le type de véhicule utilisé au nombre de personnes transportées, dans un souci évident d'économie. Enfin, il juge que les bordures installées dans les aires de stationnement de Grande-Synthe ne sont pas adaptées et susceptibles d'abîmer les voitures. Pour lui, c'est le signe que les services en charge de ces travaux ne sont pas assez en contact avec la réalité du terrain.

Amar BRAHIMI, de Grande-Synthe, interpelle les élus présents quant à l'étroitesse de certaines rues de sa commune, qui rend difficile le croisement des bus.

Flore-Marie SEUWIN, de Grande-Synthe, demande si des places sont réservées aux handicapés dans les bus et déplore qu'on lui refuse de descendre du bus par la porte avant. Enfin, elle s'enquiert de la future desserte de la commune de Ghyvelde.

Damien CAREME rassure Flore-Marie SEUWIN quant à la desserte de Ghyvelde. Cédric GHESQUIERES ajoute qu'une desserte de cette commune existe déjà, via Bray-Dunes, et que la future ligne sera plus rapide. Damien CAREME rappelle que des places réservées aux handicapés existent dans les bus et en appelle au civisme des usagers valides.

S'agissant d'éventuels financements privés, Damien CAREME explique qu'ils sont inexistantes, du fait de l'organisation du transport à la CUD. Damien CAREME reconnaît l'existence de certains points noirs pour les bus, mais il demande aux participants de ne pas se focaliser sur des cas relativement isolés. Concernant les abribus, Damien CAREME annonce que toutes les stations de bus en seront dotées. Un participant propose l'installation d'abribus incassables, ce qui limiterait les coûts de réparation de ces installations. Cette proposition semble excessive à Damien CAREME, pour qui les dégradations restent isolées. Il ajoute qu'installer un abribus incassable revient à en construire en dur, ce qui coûte plus cher, sans pour autant augmenter le confort ou la sécurité des usagers.

Pour Rémi DELRAVIL, de Dunkerque, il est primordial de renforcer les bus circulant le week-end. De plus, il s'inquiète de la diminution du nombre de kilomètres parcourus par les bus. Damien CAREME l'assure que davantage de bus circuleront le week-end, notamment en période estivale. S'agissant des économies réalisées, il précise que seuls les kilomètres inutiles seront supprimés et que, dans un même temps, le nombre de lignes et de bus sera augmenté.

Un participant s'interroge quant à la capacité de la CUD à supporter financièrement la gratuité. Pour Damien CAREME, ce choix politique fort est une priorité absolue, il n'y a donc pas lieu de s'inquiéter pour la Communauté Urbaine. En outre, il insiste sur le fait que le transport est déjà très largement financé par la collectivité.

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. Il rappelle que ce second cycle de concertation comporte de nombreuses autres réunions publiques.