

Introduction

Jean-Claude BOUCHERY, conseiller municipal de la ville de Gravelines.

Jean-Claude BOUCHERY souhaite la bienvenue aux participants et indique que ce second cycle de concertation sera très utile, afin de cerner au mieux la problématique des transports en commun dans l'agglomération.

Retour sur la première phase de concertation, état des lieux

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

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

Damien CAREME revient sur le précédent cycle de débat et précise que ce dernier s'intéressait à la mobilité sous toutes ses formes. Il explique qu'il est aujourd'hui question de présenter plus spécifiquement les grandes lignes du futur réseau de transport en commun de l'agglomération. Damien CAREME souligne l'intérêt des précédents débats, puisqu'un certain nombre des remarques formulées à cette occasion ont été intégrées dans les schémas qui seront dévoilés lors de la présente concertation. Il se félicite de cette démarche, visant à associer les habitants à un projet en particulier, ce qui est une première pour la Communauté Urbaine de Dunkerque. Damien CAREME annonce qu'une troisième séquence sera organisée par les élus communautaires, fin 2015, dans le but de présenter le détail des aménagements du réseau. Il incite les participants à poser toute question leur permettant de mieux appréhender le projet « DK'plus de mobilité ». Enfin, Damien CAREME invite Xavier DAIRAINÉ à la tribune, afin d'effectuer une présentation du projet.

Xavier DAIRAINÉ débute son intervention par une présentation des chiffres clés de la mobilité. En moyenne, un habitant du territoire effectue trois à quatre déplacements par jour, tandis que le temps moyen passé dans les transports est d'une heure, ce qui est valable aussi bien au niveau national que dans le dunkerquois. Il précise que la grande majorité des déplacements sont de courte durée, la moitié d'entre eux ne dépassant pas deux kilomètres. Dès lors, Xavier DAIRAINÉ invite les participants à réfléchir au moyen le plus adapté pour couvrir ces faibles distances. Le coût moyen annuel de la mobilité pour un ménage est de 5 000 euros, ce qui constitue une dépense non négligeable.

Xavier DAIRAINÉ explique que les transports constituent le premier budget d'investissement de la Communauté Urbaine. Cette dernière y consacre une enveloppe annuelle de 52 millions d'euros, tandis que 12 millions d'euros sont dédiés aux infrastructures. A ces dépenses, Xavier DAIRAINÉ oppose des recettes - générées par la billetterie - de 4 millions d'euros par an, ce qui couvre à peine 10 % des dépenses. Il note une augmentation constante des coûts d'exploitation du réseau de transport, au cours des dix dernières années. Pour Xavier DAIRAINÉ, cette augmentation de plus de 5 % par an constitue une dérive, qui devra être jugulée par les solutions apportées par le futur réseau.

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

Xavier DAIRAINÉ revient sur les enseignements à tirer des précédentes réunions. Pour lui, les remarques ont été nombreuses, notamment à propos du fonctionnement du réseau. Les élus communautaires ont noté une réelle prise de conscience environnementale chez les citoyens du territoire. Globalement, ces derniers estiment que les trajets en bus sont trop longs, que les horaires et points de correspondance sont perfectibles. En outre, la fiabilité du réseau a

été pointée du doigt dans nombre d'interventions. Xavier DAIRAINÉ assure que tous ces points ont été remontés aux élus communautaires et intégrés dans les schémas envisagés. Son sentiment est que population est prête à utiliser davantage le bus, à la condition d'une nette amélioration de la qualité du service, ce qui est le l'objectif de « DK'plus de mobilité ».

Xavier DAIRAINÉ procède à un état de lieux des transports en commun dans le dunkerquois. Il explique que la Communauté Urbaine a mené une enquête auprès de ménages du territoire, afin de connaître leurs habitudes de déplacement. Ce sondage a été effectué deux fois, en 2003 et en 2015, afin d'en tirer des tendances de fond. Il en ressort que la part modale des transports en commun est passée de 5,7 % à 4,7 %, soit une baisse d'un point sur la période observée. Plus inquiétant encore, on observe que la part modale de l'automobile a connu une nette augmentation sur la même période.

Pour Xavier DAIRAINÉ, le réseau de bus actuel n'est pas assez performant. En effet, trop peu d'habitants de la zone agglomérée sont desservis par des lignes à fréquence soutenue. Carte à l'appui, il démontre que seuls 60 000 habitants de la zone agglomérée se trouvent à moins de 300 mètres d'une ligne à dix minutes de fréquence. De même, Xavier DAIRAINÉ souligne que les zones à faibles revenus sont souvent moins bien desservies par des lignes à fréquence soutenue. Dès lors, il considère que ce réseau est injuste. Enfin, de trop nombreuses villes ne bénéficient pas d'un accès rapide à la gare par le bus, c'est-à-dire en moins de quinze minutes. Selon Xavier DAIRAINÉ, ces facteurs induisent un manque de compétitivité du bus par rapport à l'automobile.

A ce stade du débat, Damien CAREME intervient afin de passer en revue les diverses mesures permettant de faire évoluer la situation décrite par Xavier DAIRAINÉ. Tout d'abord, il revient sur la mise en service de la ligne SNCF Gravelines/Dunkerque, qui met ces deux villes à dix-neuf minutes l'une de l'autre. Damien CAREME rappelle que la Communauté Urbaine a participé, à hauteur de 5 millions d'euros, à l'électrification de cette ligne TER. Plus largement, et concernant le reste de l'agglomération, il souligne l'importance de mesures visant à diminuer la pollution atmosphérique générée par la circulation automobile. A cet effet, Damien CAREME précise que, dans le cadre de son renouvellement naturel, l'ensemble de la flotte de bus va être progressivement convertie au gaz naturel de ville, contre 50 % actuellement. Cette solution va permettre de diminuer les émissions de particules fines dans l'atmosphère, particulièrement néfastes pour la santé et l'environnement. L'information des voyageurs, thème fréquemment abordé lors de la précédente concertation, n'est pas oubliée par les élus communautaires. Damien CAREME annonce que les totems actuels, devenus obsolètes, seront remplacés.

Pour Damien CAREME, il est primordial de réussir à instaurer une fréquence fiable et élevée, permettant de s'affranchir de toute notion d'horaire. Il explique que le réseau actuel ne permet pas d'assurer une fluidité suffisante dans la circulation des bus, ce qui explique que la population s'en détourne. De même, le réseau doit être plus finement adapté aux besoins de ses utilisateurs. Damien CAREME ajoute que les mesures décrites seront complétées de travaux. A titre d'exemple, il cite le chantier qui va être entrepris pour permettre la circulation des bus sur le Pont du Triangle. Cette solution permettra à ces derniers de parcourir quotidiennement moins de kilomètres. Damien CAREME précise qu'une telle mesure permettra à la collectivité d'économiser 300 000 euros par an. Il indique qu'une seconde vague d'implantation de stations DK'vélo est envisagée afin d'améliorer le maillage du territoire. Damien CAREME rappelle que les lieux d'installation devront répondre à des critères très précis.

Enfin, Damien CAREME annonce la mise en place de la gratuité des bus le week-end, à compter de septembre 2015. Il estime que ce choix politique fort traduit la vision des élus communautaires, qui considèrent les transports collectifs comme un bien commun, utile à toute la collectivité. Pour Damien CAREME, cette gratuité le week-end sera un réel test, avant une instauration de cette dernière tout au long de la semaine.

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

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

Josette MESSERMACRE, de Grand-Fort-Philippe, souligne la grande dépendance aux transports en commun des habitants de sa commune. Elle regrette la correspondance désormais obligatoire à Gravelines et s'enquiert de ce qui est prévu dans le cadre du futur réseau.

René VANDROOME, de Gravelines, se félicite de la mise en service de la ligne TER Gravelines/Dunkerque. Néanmoins, il estime que les horaires de ces trains devraient être étendus, notamment le soir, ce qui éviterait le recours au service « Taxibus ». D'autre part, il pense qu'il serait intéressant de mener une enquête afin de connaître la fréquentation exacte de cette ligne TER, ainsi que l'avis des usagers.

S'agissant de trajets plus directs au départ de Grand-Fort-Philippe, Damien CAREME promet que ses services vont étudier la question. Anne-Marie CHEVALIER, de Grand-Fort-Philippe, s'étonne que Petit-Fort-Philippe bénéficie d'une desserte directe. Pour elle, cette situation traduit une inégalité entre les deux communes. Paul BERRETROT, Directeur de DK'bus Marine, explique que cette situation découle de la récente mise en correspondance entre bus et TER. Il reconnaît que ce problème ne lui avait jamais été remonté et s'engage à étudier toute solution permettant d'y pallier. Damien CAREME ajoute qu'il devrait être possible d'instaurer à nouveau des départs alternés entre Grand-Fort-Philippe et Petit-Fort-Philippe.

Concernant une étude du taux de fréquentation de la ligne TER, Damien CAREME précise qu'elle telle démarche n'est pas à l'ordre du jour. Luc LENAIN, précise qu'un premier bilan de l'intégration tarifaire a été dressé, mais qu'aucun élément concernant la fréquentation n'est disponible. Il explique que la région va procéder à des enquêtes en ce sens et que la CUD n'est pas compétente en la matière. Damien CAREME le rejoint sur ce point, en rappelant que le TER relève d'une compétence régionale.

Damien CAREME reconnaît que les horaires des transports en commun sont perfectibles, notamment en soirée. Il précise que des services, tels « Noctibus » ou « Taxibus » prennent le relais des lignes régulières aux heures tardives. Il assure que ces services ne seront pas remis en cause par la future organisation. Damien CAREME demande aux participants d'être conscients qu'un service régulier de bus, la nuit, ne serait pas justifiable économiquement. S'agissant plus spécifiquement d'une adaptation des horaires du TER, Damien CAREME précise qu'une telle démarche est en cours, et qu'elle fait l'objet de discussions avec la région. Luc LENAIN confirme les dires de Damien CAREME et ajoute que les premiers résultats sont attendus à la rentrée prochaine, avec un arrêt supplémentaire en gare de Bourbourg.

Pascaline MOISSON, de Gravelines, regrette les trop nombreux retards qu'elle constate sur la ligne TER Gravelines/Dunkerque. D'autre part, elle signale que les contrôleurs de la SNCF ignorent tout de l'intégration tarifaire permettant l'utilisation de la carte Pass-Pass sur cette ligne. Pascaline MOISSON propose que les abords de la gare de Gravelines soient remis en état, notamment pour améliorer le cheminement des piétons. S'agissant des horaires de bus, elle note que ceux de la ligne A ne sont pas affichés sur les panneaux d'information voyageur. Enfin, elle craint que la future organisation, qui va instaurer des pôles d'échanges, ne se traduise par un allongement des temps de transit.

Guy VERMEULEN, de Gravelines, estime très utile le présent débat. Il conseille aux participants d'adresser leurs doléances directement à la SNCF, quant à une augmentation de la fréquence des TER.

Marie-Madeleine FOURNIER, de Grand-Fort-Philippe, regrette les nuisances causées par le bus qui stationnent sur les raquettes de retournement.

Damien CAREME comprend les sentiments exprimés par Marie-Madeleine FOURNIER. Il explique que des solutions seront proposées dans la nouvelle organisation afin d'éloigner les bus des zones d'habitation. Damien CAREME revient sur le thème des correspondances. Il souligne que ces dernières ne seront plus un problème, dans la mesure où le trafic des bus sera fluidifié, grâce à des aménagements *ad hoc* qui amélioreront notablement la fiabilité du

réseau. Xavier DAIRAINÉ ajoute que le problème du réseau actuel tient au fait que certaines lignes traversent à la fois des zones urbaines et suburbaines, ce qui a pour effet de casser le rythme du bus. Pour lui, une telle caractéristique nuit à la fiabilité des lignes, ce qui explique de longs temps d'attente aux extrémités de ces dernières. Le futur réseau, qui comprendra des lignes urbaines et des lignes suburbaines, sera une réponse efficace à cette problématique.

Damien CAREME annonce que la gare de Gravelines sera une réelle plateforme multimodale, permettant d'utiliser toutes les formes de mobilité. S'agissant d'aménagements spécifiques à la gare de Gravelines, Damien CAREME explique que de telles demandes nécessitent une négociation avec la SNCF. Xavier DAIRAINÉ précise que ce bâtiment étant classé, il peut être délicat, voire impossible, d'y implanter certaines installations.

Enjeux du projet « DK'plus de mobilité »

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

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

Pour Damien CAREME, ce nouveau réseau s'articule autour de plusieurs enjeux. Tout d'abord, il s'agit de moderniser et d'embellir la ville. Pour lui, toutes les villes ayant travaillé sur leur réseau de transport en commun en ont été transformées. De même, un réseau efficace permettra d'irriguer les pôles de vie du territoire. Damien CAREME rappelle tous les lieux d'intérêt de l'agglomération susceptibles d'être visités, que ce soit pour le travail, les loisirs ou la santé. Il précise que les élus réfléchissent à l'aménagement des espaces publics, ainsi qu'à des infrastructures plus respectueuses de l'environnement. Damien CAREME estime que ce réseau va être l'occasion d'une vraie transformation du territoire, dans le but de fluidifier la circulation des bus. Selon lui, il s'agit de se doter d'un réseau plus juste et plus équilibré sur l'ensemble du territoire, notamment pour les zones à faible revenu.

Damien CAREME soutient que le développement urbain se fera désormais autour du futur réseau afin d'éviter des travaux supplémentaires. Dans le futur, c'est bien l'agglomération qui s'adaptera au réseau, et non l'inverse. Ce nouveau schéma donnera naissance à une agglomération ouverte et connectée, permettant à tout un chacun de s'y déplacer facilement. Plus que jamais, la mobilité sera améliorée et respectueuse de l'environnement.

Pour Damien CAREME, l'objectif de ce projet est également social, puisqu'il vise à réduire les inégalités. Sa conviction est 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. La première est de mettre en place un réseau plus rapide. A cet égard, il annonce que les schémas envisagés généreront d'importants gains de temps. La seconde idée forte est de mettre davantage d'habitants de la zone agglomérée à proximité de lignes à haute fréquence, avec pour objectif que 80 % des habitants de cette zone soient à moins de 300 mètres d'une ligne à dix minutes de fréquence. Pour Damien CAREME, ces critères de proximité feront que les habitants de ces secteurs se tourneront vers le bus. La troisième idée forte vise à améliorer le service pour tous. Il s'agit de rendre le réseau plus lisible, plus simple d'utilisation et davantage cohérent. Enfin, la quatrième idée forte est la gratuité, qui sera l'aboutissement de ce grand projet. Pour Damien CAREME, le bus est un bien commun, au même titre que bien d'autres services rendus par la collectivité. Il invite Xavier DAIRAINÉ à la tribune, pour une présentation des travaux nécessaires à la mise en place du réseau.

Selon Xavier DAIRAINÉ, il faut intervenir prioritairement dans le cœur d'agglomération, là où se situent des zones propices aux congestions routières. Les élus communautaires ont identifié sept grands travaux qui contribueront à améliorer les performances du bus. Le premier chantier consistera à implanter, aux extrémités Est et Ouest de la zone dense, des pôles d'échanges permettant une connexion entre la zone urbaine et la zone suburbaine. Ces pôles seront les points de départ d'autres lignes, irriguant le territoire. Les autres chantiers viseront à aménager la voirie dans des zones où il est nécessaire que le bus puisse circuler rapidement. La première de ces zones est l'avenue de la République, à Saint-Pol-sur-Mer. Cette dernière sera réaménagée afin de procéder à un meilleur partage de l'espace public. D'autre part, la pénétrante sera réaménagée avec une séparation entre le trafic des automobiles et celui des bus. La gare de Dunkerque n'est pas oubliée, avec une réorganisation complète du trafic des bus la desservant. S'agissant du centre-ville de Dunkerque, il s'agira de fluidifier la circulation des bus dans une zone qui est actuellement un vrai goulot d'étranglement, conduisant *in fine* à une dégradation de la régularité.

Xavier DAIRAINÉ ajoute que ces grands travaux seront complétés par 150 aménagements, disséminés dans toute l'agglomération, afin de répondre à des problématiques de circulation isolées. Là encore, ces travaux permettront de donner la priorité au bus, donc de garantir sa vitesse tout au long de son parcours. Xavier DAIRAINÉ commente les

caractéristiques de quelques-uns des futurs aménagements annoncés. Il souligne la qualité de ce qui sera réalisé, ainsi que la plus grande place laissée à la nature.

Xavier DAIRAINÉ souligne la difficulté provoquée par la physionomie particulière de l'agglomération dunkerquoise. En effet, elle occupe un espace très étiré d'une trentaine de kilomètre. Il en résulte que certains points du territoire sont éloignés de la ville-centre.

Xavier DAIRAINÉ dévoile les deux scénarios d'organisation du réseau, tels qu'imaginés par les élus communautaires. Ces deux schémas s'appuient sur les aménagements annoncés précédemment, ainsi que sur un total de six kilomètres de voies en site propre.

Le premier scénario comporte cinq grandes lignes. Dans cette organisation, l'agglomération est irriguée par des lignes à dix minutes de fréquence. Ces dernières desservent toute la zone agglomérée. Xavier DAIRAINÉ ajoute que des pôles d'échanges sont implantés aux extrémités Est et Ouest de cette zone, afin de faire la liaison entre la zone urbaine et la zone suburbaine. A titre d'exemple, il précise que le pôle d'échanges des habitants de Gravelines se situera au Puythouck. Ces cinq lignes à haute fréquence seront complétées par d'autres lignes, moins rapides.

Le second scénario ne comporte qu'un grand axe. Tout comme la première organisation, il permet d'irriguer l'agglomération de la même façon. Ce scénario comporte également les deux pôles d'échanges décrits précédemment. La différence tient au fait qu'on ne trouve qu'un axe principal, dont les stations sont espacées d'un kilomètre. Sur chaque station viendront se rabattre de nombreuses lignes courtes qui vont irriguer la zone agglomérée.

Pour Xavier DAIRAINÉ, les deux scénarios répondent aux attentes des usagers, avec des gains en termes de proximité, de lisibilité, de vitesse, de fiabilité et de régularité. Les deux organisations permettront de désenclaver certaines zones du territoire. A titre d'exemple, le temps de trajet entre le centre de Gravelines et celui de Saint-Pol-sur-Mer sera ramené de 53 à 45 minutes. S'agissant de cet exemple, Xavier DAIRAINÉ reconnaît que ce déplacement est plus court lorsqu'il est effectué en train, mais il rappelle qu'il n'y a que cinq TER par jour, contrairement aux bus, dont la fréquence sera beaucoup plus élevée. Xavier DAIRAINÉ insiste sur le fait que ce temps de trajet sera garanti par un trafic fluide, ce qui est loin d'être le cas actuellement.

Xavier DAIRAINÉ relève que les deux organisations envisagées améliorent la desserte, la vitesse et la fiabilité. Le coût du projet, quant à lui, est de 65 millions d'euros. Cette somme se décompose en 5 millions d'euros de coût d'étude et d'acquisition foncière, le reste étant consacré aux travaux d'amélioration du cadre de vie. Cette phase sera financée par différents biais, que sont les recettes, une dotation de l'Etat le versement transport effectué par les entreprises du territoire. La région, le département et l'Europe viendront compléter ce tour de table des financeurs.

Xavier DAIRAINÉ conclut son intervention en détaillant le calendrier des opérations. Il annonce que les travaux démarreront en 2016, pour une mise en service de ce nouveau réseau en septembre 2018. Un prochain rendez-vous avec les citoyens est programmé fin 2015, à l'occasion d'une grande enquête publique. Damien CAREME ne cache pas que la période des travaux risque de perturber le réseau actuel, mais qu'ils sont absolument nécessaires pour arriver à l'objectif fixé.

Second débat

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

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

Guy VERMEULEN, de Gravelines, s'enquiert du nombre de nouveaux arrêts de bus créés par le projet.

Pascaline MOISSON, de Gravelines, suggère que l'on améliore l'affichage des horaires dans les arrêts de bus. D'autre part, elle estime que le confort de certains arrêts est perfectible.

Anne-Marie CHEVALIER, de Grand-Fort-Philippe, déplore que les arrêts de bus ne soient pas interdits aux fumeurs.

Damien CAREME indique qu'il est encore trop tôt pour connaître exactement le nombre d'arrêts créés ou supprimés. Il explique que les arrêts concernés par une suppression sont ceux qui sont les moins fréquentés. Il relate ces suppressions, en soulignant qu'elles feront gagner de temps aux bus des lignes concernées. Damien CAREME se veut rassurant, en expliquant que le nombre total d'arrêts ne va pas fondamentalement changer dans la nouvelle

organisation. Xavier DAIRAINÉ va dans son sens, en soulignant que les lignes qui composeront le futur réseau ressembleront à celles qui le composent actuellement.

Damien CAREME rejoint Pascaline MOISSON quant à une amélioration de l'affichage des horaires. Néanmoins, il rappelle qu'une fréquence de dix minutes permet de s'affranchir de toute notion d'horaire. Pour Pascaline MOISSON, il serait préférable de continuer à afficher les horaires des bus, dans la mesure où le réseau peut-être emprunté par des personnes venant de l'extérieur de l'agglomération.

S'agissant de l'interdiction du fumer dans les arrêts de bus, Damien CAREME souligne que ces derniers sont des espaces publics, à l'air libre. A ce titre, une telle mesure ne serait pas envisageable. Cependant, il se dit sensible à cette demande et promet d'étudier la question.

Pascaline MOISSON suggère que les futures lignes portent des noms explicites et simples à retenir.

Guy VERMEULEN, de Gravelines, regrette que trop peu d'arrêts de bus de sa commune soient équipés d'abri. Selon lui, c'est un frein à l'utilisation du bus. Il propose donc l'installation de bancs et d'abribus, afin d'améliorer le confort des usagers. D'autre part, il espère que ce projet n'aboutira pas à une dégradation des conditions de circulation des automobiles, notamment sur le Pont de l'Europe.

Xavier DAIRAINÉ précise que les aménagements prévus seront largement dimensionnés afin de supporter la circulation automobile. Selon lui, la volonté des élus communautaires n'est pas d'opposer le bus à la voiture, mais plutôt de faciliter les déplacements en transport collectif. Au-delà des aménagements prévus, c'est aussi l'accès à la ville qui sera revu.

S'agissant des abribus, Xavier DAIRAINÉ explique qu'il n'est pas toujours possible d'en installer, dans la mesure où les riverains s'opposent souvent à des telles installations. Il note une vraie difficulté en la matière, avec des citoyens désireux de bénéficier d'un service collectif, mais réticents à en supporter les quelques inconvénients. Xavier DAIRAINÉ ajoute que l'accent sera mis sur la complémentarité bus/modes doux de déplacement et sur l'intermodalité entre les différents modes de déplacement. A cet effet, les pôles d'échanges permettront de stocker un vélo en toute sécurité.

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 les participants pour ce débat constructif. Il juge que les nombreuses remarques formulées lors de cette soirée seront très utiles pour continuer à avancer sur le projet « DK'plus de mobilité ». Il rappelle qu'un nouveau cycle de concertation aura lieu en fin d'année.