

## Introduction

***Eric ROMMEL, Vice-président de la Communauté Urbaine de Dunkerque, maire de Loon-Plage.***

Eric ROMMEL souhaite la bienvenue aux participants. Il souligne l'importance, pour le territoire et pour Loon-Plage, du projet « DK'plus de mobilité » et invite Damien CAREME à la tribune.

Damien CAREME rejoint Eric ROMMEL quant à l'importance du « DK'plus de mobilité ». Il revient sur le précédent cycle de concertation, organisé en décembre 2014, qui s'intéressait à la mobilité sous toutes ses formes. Il explique tout l'intérêt de ces débats, dans la mesure où ils ont guidé les élus communautaires dans leurs réflexions. Pour Damien CAREME, le présent cycle, qui se focalise sur la présentation des grandes lignes du futur réseau, sera tout aussi important. Dans cette optique, il invite les participants à poser toute question qui leur semblera utile.

## 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.***

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 l'agglomération. 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 suggère que ces faibles distances soient parcourues grâce à des modes doux de déplacement. Il indique que le coût moyen annuel de la mobilité pour un ménage est de 5 000 euros, ce qui constitue le deuxième budget des Français, après le logement, mais avant l'alimentation.

Xavier DAIRAINÉ explique que les transports constituent le premier budget de la Communauté Urbaine de Dunkerque. Cette dernière y consacre une enveloppe annuelle de 52 millions d'euros, tandis que 12 millions d'euros sont dédiés à l'entretien des voiries. A ces dépenses, Xavier DAIRAINÉ oppose des recettes, générées principalement par la billetterie. Cette dernière, qui représente 4 millions d'euros par an, couvre moins de 10 % des dépenses. Il souligne l'augmentation constante des coûts d'exploitation du réseau de transport au cours des dix dernières années. Selon Xavier DAIRAINÉ, cette augmentation de plus de 5 % par an constitue une dérive. En effet, même si une partie de ce phénomène est liée à l'augmentation du prix des énergies fossiles, la Communauté Urbaine se doit de maîtriser ces coûts.

Xavier DAIRAINÉ rappelle que le précédent cycle de concertation a généré neuf réunions publiques, ayant donné lieu à de nombreux débats. Nombre de sujets ont été soulevés, en direct ou via le site Internet du projet. Pour Xavier DAIRAINÉ, ce premier cycle a été particulièrement utile dans l'élaboration du projet « DK'plus de mobilité ». Il revient alors sur les enseignements à tirer de ces premières réflexions. Xavier DAIRAINÉ relève une vraie prise de conscience écologique chez les habitants de l'agglomération, devenus soucieux de leur cadre de vie et de leur santé. Globalement, ces derniers ont réclamé davantage de complémentarité entre le bus et le vélo. Les participants jugent également que les trajets en bus sont trop longs et pas assez compétitifs par rapport à la voiture. De même, les horaires, les correspondances, le maillage du territoire et les fréquences sont considérés par les usagers comme perfectibles. D'autre part, les habitants de certains quartiers estiment être de véritables « oubliés » de l'actuel réseau de transport en commun. Les questions tarifaires ont été également abordées, avec un tarif qui n'est pas assez adapté

aux trajets de courte distance. Enfin, les participants ont réclamé davantage de confort et une plus grande qualité de service.

Le sentiment de Xavier DAIRAINÉ est que les habitants sont prêts à faire le choix du bus, mais encore faut-il que le réseau soit à la hauteur de toutes les attentes citées précédemment. Il procède ensuite à un état de lieux des transports en commun dans le dunkerquois. Xavier DAIRAINÉ 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 de grandes tendances. 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. Selon Xavier DAIRAINÉ, cette proportion n'est pas assez élevée pour une agglomération comme Dunkerque. Plus inquiétant encore, il souligne que la part modale de l'automobile a connu une nette augmentation sur la même période. Xavier DAIRAINÉ met en évidence le décalage flagrant entre des coûts de service en augmentation constante et une fréquentation du réseau en berne.

Xavier DAIRAINÉ présente les caractéristiques actuelles du réseau de transport en commun. Il relève que ce dernier ne compte pas assez de lignes à haute fréquence, ce qui induit une différence dans la manière dont sont desservis les habitants du territoire. Pour lui, la physionomie même des lignes, à la fois urbaines et suburbaines, nuit à la régularité de ces dernières, en cassant le rythme des bus.

Xavier DAIRAINÉ explique que seuls 60 000 habitants de la zone agglomérée se trouvent à moins de 300 mètres d'une ligne à dix minutes de fréquence. Il en résulte que certaines zones, pourtant denses, ne sont pas desservies d'une façon optimale. De même, Xavier DAIRAINÉ souligne que les zones à faibles revenus sont souvent moins bien desservies par des lignes à fréquence soutenue. 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. S'agissant plus spécifiquement de Loon-Plage, Xavier DAIRAINÉ précise que les déplacements se font majoritairement en direction du Grand Dunkerque. Les habitants de la commune, quant à eux, utilisent majoritairement la ligne A et la navette A.

Damien CAREME intervient afin de décrire les mesures prises par les élus communautaires pour faire évoluer la situation décrite par Xavier DAIRAINÉ. Tout d'abord, il revient sur la dérive des coûts d'exploitation du réseau actuel. Selon Damien CAREME, une telle situation n'est pas acceptable, d'autant que ce phénomène ne s'accompagne pas d'une amélioration du service. Il indique que la Communauté Urbaine travaille à la réduction de ces coûts, de concert avec DK'bus. Ainsi, certains services non justifiés ou en doublon devront être supprimés. Il se veut rassurant concernant des services spécifiques, comme Handibus, mais demande aux participants d'être conscient des coûts supportés par la collectivité. Plutôt qu'une réduction de ces services, Damien CAREME explique que ces derniers seront optimisés, au plus grand bénéfice de chacun.

Il ajoute que les mesures décrites seront complétées de travaux. A titre d'exemple, il cite le chantier qui va être entrepris afin de 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 revient sur la prise de conscience environnementale des habitants de l'agglomération. A cet effet, Damien CAREME précise que, dans le cadre de son renouvellement naturel, l'ensemble de la flotte de bus va être progressivement converti 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, autre thème fréquemment abordé lors de la précédente concertation, n'est pas oubliée par les élus communautaires. Damien CAREME annonce que les bornes d'information voyageur actuelles, devenues obsolètes, seront remplacées. Il ajoute que ces remplacements concerneront les arrêts les plus fréquentés, pour une raison économique évidente. D'autre part, Damien CAREME explique que de nouvelles implantations de stations DK'vélo sont prévues, mais que ces dernières devront se situer dans des lieux pertinents. Pour lui, cette action illustre à perfection la complémentarité bus/vélo. Dans le même ordre d'idée, les pôles d'échanges seront équipés de lieux sécurisés permettant le stockage des vélos.

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 permettra une relance du commerce, tout en donnant l'occasion aux habitants de redécouvrir leur territoire. En outre, cela constituera un réel test avant une instauration de cette mesure tout au long de la semaine. Eric ROMMEL se félicite d'une telle mesure qui, selon lui, favorisera grandement la mobilité dans l'agglomération.

#### **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.***

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

Béatrice PANTIERS, de Loon-Plage, s'enquiert de l'installation d'une nouvelle borne d'information voyageur à Loon-Plage, notamment dans les stations de la ligne A. Xavier DAIRAINÉ lui indique que les stations les plus fréquentées seront pourvues de ces nouveaux équipements. Il précise que la ligne A est concernée par cette action. Damien CAREME ajoute que le schéma actuel des lignes, parfaitement illisible, va être refondu. Il propose alors d'expliquer plus avant le projet « DK'plus de mobilité ».

#### **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'articulera autour de trois enjeux et de quatre idées fortes. Tout d'abord, il précise que ce projet sera une occasion unique de procéder au réaménagement de la ville. Damien CAREME soutient que le développement urbain se fera désormais autour du futur réseau, ce qui facilitera pour l'accès aux transports en commun des populations. Il indique 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. S'agissant de ce dernier point, il explique que des cadences élevées vont permettre de s'affranchir de toute notion d'horaire, dans un contexte garantissant les temps de parcours, ce qui n'est pas le cas actuellement. Ce sont ces facteurs qui vont inciter les habitants à se tourner davantage vers le réseau de bus.

Selon Damien CAREME, 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. Les pôles de vie seront mieux irrigués, ce qui facilitera leur accès à tout un chacun. A cet égard, la gratuité du bus permettra de donner un réel second souffle aux différents équipements de l'agglomération.

Pour Damien CAREME, l'objectif de ce projet est également social, puisqu'il vise à réduire les inégalités. Il fait part de sa conviction, quant au fait d'apporter aux populations les plus modestes un service public essentiel. Damien CAREME pense 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, mettant ainsi l'essentiel des habitants de l'agglomération à moins de vingt minutes de la gare de Dunkerque. La seconde idée forte est de mettre 80 % des habitants de la zone agglomérée à proximité immédiate d'une ligne à dix minutes de fréquence. 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, pour obtenir un service comparable à celui d'un métro. Enfin, la quatrième idée forte est la gratuité, qui sera l'aboutissement de ce projet. Pour Damien CAREME, ce réseau doit être considéré

comme un bien commun, au même titre que d'autres services publics rendus par la collectivité. Il se déclare extrêmement attaché à ce concept. Damien CAREME invite Xavier DAIRAINÉ à la tribune, pour une présentation des travaux nécessaires à la mise en place du réseau.

Pour Xavier DAIRAINÉ, ce dossier doit s'envisager sous deux angles. Le premier consiste à trouver la meilleure façon d'aménager la ville afin d'y installer un réseau de transport en commun performant. Les élus communautaires ont identifié sept grands travaux qui contribueront à atteindre cet objectif. Le premier chantier consistera à implanter, aux extrémités Est et Ouest de la zone agglomérée, 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 les zones urbaines où il est nécessaire que le bus circule rapidement. Le premier de ces secteurs 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 entre les différentes mobilités. 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 par le projet, avec une réorganisation complète du trafic des bus la desservant. En outre, cet équipement retrouvera sa fonction de pôle d'échange central. 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 pour ces derniers. Enfin, le dernier de ces grands travaux concerne le secteur Victoire/Paul Verley, ce dernier nécessitant également des aménagements afin de fluidifier la circulation.

Xavier DAIRAINÉ ajoute que ces grands travaux seront complétés par des 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.

Afin d'illustrer ses propos, Xavier DAIRAINÉ commente les caractéristiques de quelques-uns des futurs aménagements annoncés. Il souligne, ensuite, la physionomie particulière de l'agglomération dunkerquoise, qui occupe un espace très étiré d'une trentaine de kilomètres. Cette caractéristique induit des particularités en termes de desserte.

Xavier DAIRAINÉ dévoile les deux scénarios d'organisation du réseau, tels qu'imaginés par les élus communautaires. Il explique que ces deux schémas s'appuient sur les aménagements cités précédemment.

La première organisation comporte, pour la zone agglomérée, cinq grandes lignes à dix minutes de fréquence. La zone suburbaine est desservie à partir de deux pôles d'échanges, situés à l'Est et à l'Ouest de l'agglomération. L'autre organisation prévoit la création d'un grand axe Est-Ouest, complété par de nombreuses lignes courtes, à dix minutes de fréquence, qui fonctionnent en rabattement de l'axe central.

Dans le premier scénario, les futures lignes sont assez comparables aux lignes 1, 2 et 3 actuelles. Cependant, la desserte de l'agglomération est améliorée par la création de deux lignes à dix minutes de fréquence. La première d'entre elle permet de rejoindre très rapidement la gare de Dunkerque, à partir du Puythouck. La seconde, quant à elle, aura vocation à faire une liaison entre le Nord et le Sud de l'agglomération, sans passer par la gare. Xavier DAIRAINÉ explique que ces cinq lignes seront complétées par d'autres lignes, qui auront une fréquence moins élevée que celle des axes principaux. Ces dernières desserviront les zones industrielles, le Sud de l'agglomération ainsi que la zone suburbaine. Pour Xavier DAIRAINÉ, cette organisation permettra, via les pôles d'échanges, de limiter les correspondances et de raccourcir les temps de parcours.

Dans le second scénario, les communes de la zone suburbaine bénéficieront également des deux pôles d'échanges. La zone agglomérée est traversée par un grand axe central, comportant des stations espacées d'un kilomètre, contre 500 mètres habituellement. Cette ligne principale est complétée de très nombreuses lignes afin d'irriguer l'agglomération. 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. A titre d'exemple, le temps de trajet entre Loon-Plage et Fort-Mardyck sera ramené de 34 à 25 minutes. S'agissant de cet exemple, Xavier DAIRAINÉ insiste sur le fait que ce temps de trajet sera garanti par un trafic fluide, du fait des aménagements routiers installés.

Xavier DAIRAINÉ relève que les deux organisations permettront à 120 000 habitants d'être à proximité d'une ligne à fréquence soutenue. De même, ces deux schémas améliorent grandement la performance du réseau actuel. Selon Xavier DARAINE le premier scénario présente un avantage majeur par rapport au second. En effet, la présence d'une

ligne centrale génère davantage de correspondances, donc une perte de temps au final.

Le coût du projet 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 et le versement transport effectué par les entreprises du territoire. La région, le département et l'Europe viendront compléter ces financements.

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. Xavier DAIRAINÉ reconnaît que ces travaux risquent 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.**

**Eric ROMMEL, Vice-président de la Communauté Urbaine de Dunkerque, maire de Loon-Plage.**

Roxane MAEREN, de Loon-Plage, suggère que les futurs arrêts de bus soient correctement aménagés. Pour elle, il est nécessaire d'améliorer le confort des usagers durant le temps d'attente du bus. D'autre part, elle se félicite des aménagements prévus dans le cadre de ce projet. Elle estime qu'il est absolument nécessaire de réaménager la gare de Dunkerque, dans la mesure où cet équipement doit davantage être connecté avec la ville. Enfin, elle s'enquiert de l'installation d'aires de covoiturage.

Arlette DEMARET, de Loon-Plage, propose que la gratuité totale soit appliquée avant 2018.

S'agissant de la gratuité, Isabelle FERNANDEZ, de Loon-Plage, demande si cette mesure sera appliquée en même temps sur l'ensemble du territoire.

Damien CAREME rappelle que le réseau actuel compte près de 600 arrêts de bus et que le confort de ces derniers est une préoccupation des élus communautaires. Il ajoute que certains arrêts, trop peu fréquentés, seront supprimés, ce qui reviendra à faire gagner du temps aux utilisateurs des lignes concernées. Damien CAREME revient sur la gratuité totale. Selon lui, il est impossible d'appliquer dès aujourd'hui une telle mesure. En effet, le réseau actuel n'est pas dimensionné d'une façon lui permettant de recevoir dans de bonnes conditions le surplus de voyageurs qu'elle induirait. Damien CAREME confirme que la gratuité totale s'appliquera dans toute l'agglomération, sur l'ensemble du réseau. S'agissant des aménagements urbains prévus, il souligne leur grande qualité, le fait que la nature retrouve toute sa place dans ces derniers et l'accent mis sur la complémentarité entre les différentes mobilités.

Eric ROMMEL indique avoir été interrogé par certains de ses administrés qui s'étonnent de l'allongement de certains temps de trajet, lorsqu'on les compare à ceux du réseau express actuel. Pour Damien CAREME, c'est bien la fréquence qui va faire la différence. En effet, la future organisation va proposer des cadences élevées dans les dessertes, ce qui n'est pas le cas avec les bus express actuels.

Sur ce point Béatrice PANTIERS interpelle Damien CAREME. Elle souligne la nécessité de conserver une ligne de bus expresse au départ de Loon-Plage. Xavier DAIRAINÉ lui indique que cette ligne sera maintenue, car jugée utile pour les habitants de la commune.

Béatrice PANTIERS regrette que les usagers de la ligne A ne soient pas davantage protégés des éléments, lorsqu'ils se trouvent dans la station de la place Jean Bart. Luc LENAIN reconnaît l'existence de ce problème. Selon lui, ce phénomène s'explique par un orniérage provoqué par le passage des bus. S'agissant des bus express, il rappelle qu'historiquement, ces derniers ont été mis en place afin de soulager le réseau actuel lors des périodes de pointe. Des trains circulant depuis peu entre Gravelines et Dunkerque, force est de constater que la fréquentation de la ligne A a sensiblement baissé. Dès lors, il était nécessaire d'ajuster à la baisse le nombre de bus express desservant Dunkerque.

A ce stade du débat, Damien CAREME revient sur les gains en termes de temps de parcours et insiste sur le fait qu'une fréquence élevée des bus sera un bénéfice pour tous.

S'agissant du confort des stations, et notamment de celui de la place Jean Bart, Xavier DAIRAINÉ promet une amélioration.

Emmanuel VERRIELE, de Loon-Plage, s'inquiète d'une éventuelle retombée de la gratuité sur les impôts locaux. Damien CAREME lui répond que c'est la Communauté Urbaine de Dunkerque qui financera cette mesure, qui ne se traduira pas par un alourdissement de la fiscalité locale. Il explique que le versement transport couvrira les coûts de fonctionnement du futur réseau. Au-delà de ces considérations, le sentiment de Damien CAREME est que cet engagement politique nécessitera des arbitrages, au détriment de certains budgets, moins vitaux pour la population. D'autre part, Emmanuel VERRIELE insiste sur le fait que les futurs horaires de bus devront être fiables. Damien CAREME se veut rassurant sur ce point. Pour lui, les aménagements routiers prévus vont permettre de fluidifier la circulation, donc de garantir la fréquence. Xavier DAIRAINÉ ajoute que les fréquences de dix et trente minutes seront assurées de 7h00 à 19h00. En dehors de cette tranche horaire, les bus circuleront, mais avec une fréquence moins soutenue. S'agissant des temps de déplacement, Damien CAREME demande aux participants d'envisager leurs trajets dans leur globalité. Pour lui, une telle réflexion permet de se rendre compte que le bus est bien plus compétitif que la voiture.

Eric ROMMEL souligne la nécessité d'adapter les futurs horaires de bus aux lycéens. Sur ce point, Xavier DAIRAINÉ explique que le projet va améliorer l'ensemble du réseau de transport en commun, y compris pour les lycéens.

Béatrice PANTIERS, de Loon-Plage, s'enquiert de l'existence de sites propres dans la future organisation. Damien CAREME signale que 6 kilomètres de voies adopteront cette configuration. Ces sites propres seront installés dans la zone agglomérée, qui est la zone la plus problématique en termes de circulation routière.

Emmanuel VERRIELE, de Loon-Plage, demande s'il est prévu d'aménager une piste cyclable entre Loon-Plage et Gravelines. Damien CAREME annonce que ce projet a été adopté et qu'il sera réalisé avant 2020.

## 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.***

***Eric ROMMEL, Vice-président de la Communauté Urbaine de Dunkerque, maire de Loon-Plage***

Damien CAREME remercie les participants pour ce débat constructif et promet que les lycéens ne seront pas oubliés par le projet « DK'plus de mobilité ». Il rappelle qu'un nouveau cycle de concertation aura lieu en fin d'année.

Eric ROMMEL se félicite de ce projet. Il se déclare rassuré que la gratuité soit envisagée pour l'ensemble des communes de l'agglomération. Il estime que cette réunion a été très utile, tant pour les élus communautaires que pour les habitants.