

FABRIQUER ENSEMBLE LA VILLE DE DEMAIN

/ ENJEUX /

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

Par ailleurs, les enquêtes « mobilité » ont montré un fort recul du bus par rapport à la voiture.

DK'Plus de mobilité a été lancé. Son ambition est de construire un nouveau réseau de transports en commun mais aussi de réaménager de nombreux espaces publics dans l'agglomération et, notamment, dans son cœur.

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

DKplus
de Mobilité

www.dk-mobilite.fr | Dunkerque Grand Littoral
COMMUNAUTÉ URBAINE

/ OBJECTIFS /

- **Plus de voyageurs** dans les transports collectifs ; doubler sa part dans les déplacements d'ici à 2020.

Dans ce but, construire, dans la zone agglomérée :

- Un réseau **plus rapide** (l'essentiel des habitants à moins de 20 minutes de son centre) ;
- Des bus **plus souvent et plus près**, avec un réseau qui place près de 120 000 habitants à proximité d'une ligne à 10 minutes de fréquence.

Et pour les habitants des communes périphériques :

- Un accès **plus performant** aux services du cœur en adaptant l'offre aux besoins ;
- Des déplacements domicile-travail **plus faciles** ;
- Des horaires **plus réguliers et plus fiables**.

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



UN GRAND PROJET PARTAGÉ



Comme ses élus s'y étaient engagés, la Communauté Urbaine de Dunkerque est allée à la rencontre de ses habitants pour leur présenter les enjeux de la mobilité, les solutions étudiées et surtout pour écouter leurs réactions, avis, suggestions.

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

Ce grand temps d'échange a permis de faire évoluer le futur réseau pour mieux répondre aux besoins de chacun.

La concertation se poursuit aujourd'hui sur les aménagements ; vous êtes à nouveau invités à participer à la construction de notre agglomération de demain.



PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION :

- Le scénario 5 Grandes Lignes répondant le mieux aux objectifs
- L'ajustement de certains tracés
- La demande de multi-modalité (notamment bus, marche et vélo)
- La desserte des communes du sud de l'agglomération
- Les temps de liaison plus courts pour les communes péri-urbaines
- Les aménagements du centre-ville de Dunkerque
- Quelques points particuliers comme la RD 601 (voie express appelée « pénétrante »), la rue de la République à Saint-Pol-sur-Mer, la place de la Gare à Dunkerque...
- La nécessité de poursuivre le dialogue sur les sujets suivants :
 - > La gratuité ;
 - > Les craintes exprimées sur l'insécurité ;
 - > La gêne liée au passage des bus dans certains secteurs aux chaussées dégradées.



5 GRANDES LIGNES POUR IRRIGUER TOUTE L'AGGLOMÉRATION DENSE

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

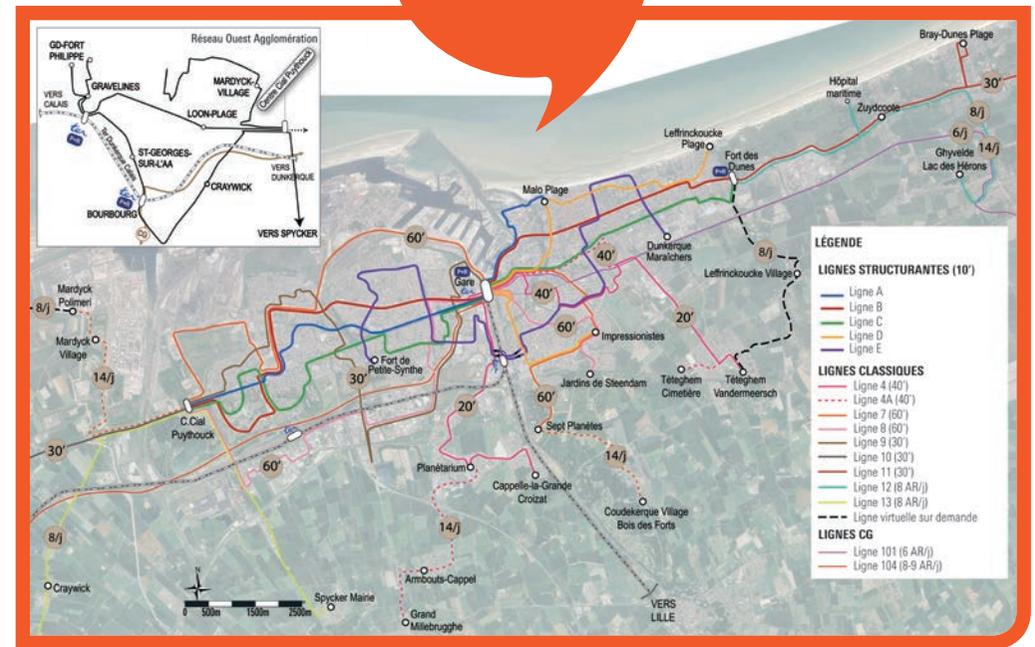
- Une ligne entre Grande-Synthe et la station balnéaire de Malo-les-Bains (ligne A – bleue)
- Une ligne entre Grande-Synthe et Leffrinckoucke qui dessert les communes de Fort-Mardyck, Saint-Pol-sur-Mer (ligne B – rouge)
- Une ligne entre Grande-Synthe et Leffrinckoucke qui dessert les quartiers de Dunkerque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

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

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

La ligne E – violette permet de créer des liaisons Nord Sud entre Saint-Pol-sur-Mer et Dunkerque – Petite-Synthe, entre les quartiers de Malo-les-Bains et Rosendaël et avec Coudekerque-Branche.

LE RÉSEAU FUTUR



UN RÉSEAU CONNECTÉ

Le principal facteur qui expliquait le manque de fiabilité des bus était la grande longueur des lignes (de Gravelines à Dunkerque ou de Dunkerque à la Belgique). De plus, les habitants se sont plaints d'un manque de connexion entre les lignes et entre les trains et les bus. Pour résoudre ces difficultés, 3 stations de correspondances à la gare de Dunkerque, à Grande-Synthe et à Leffrinckoucke seront créées et permettront de connecter les lignes urbaines à haute fréquence entre elles mais aussi de relier les lignes suburbaines au réseau de la zone urbaine dense.

Les communes du sud de l'agglomération, Armbouts-Cappel, Cappelle-la-Grande, Coudekerque-Village et Tétéghem, sont desservies par un réseau de lignes classiques qui se connecte au réseau des lignes structurantes en passant par la station de correspondance de la gare de Dunkerque.

La zone industrielle portuaire et la zone industrielle des deux Synthe sont desservies par 2 lignes classiques (7 et 8) à une heure de fréquence.

Les communes de l'ouest de l'agglomération, Bourbourg, Craywick, Grand-Fort-Philippe, Gravelines, Loon-Plage, Saint-Georges-sur-l'Aa et Spycker sont desservies par deux lignes suburbaines (10 et 13) qui se connectent à la station de correspondance de Grande-Synthe. Les usagers sont en connexion avec les lignes structurantes du réseau urbain (A – bleue, B – rouge et C – verte).

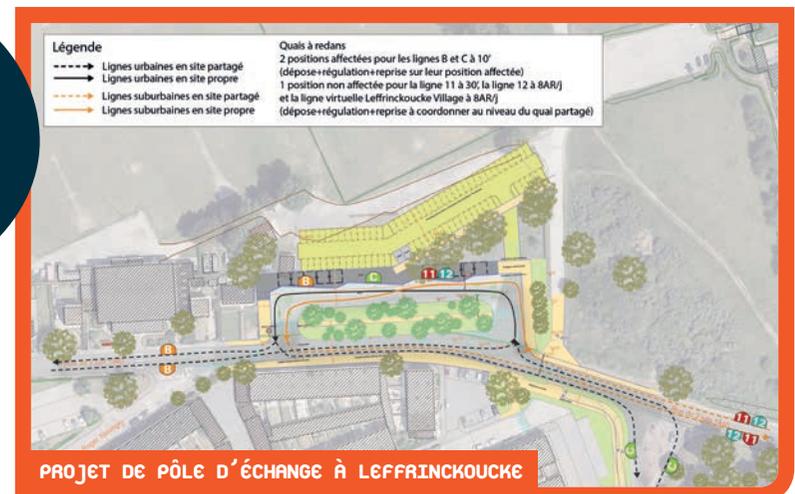
Les communes de l'est de l'agglomération, Bray-Dunes, Ghyvelde et Zuydcoote sont desservies par deux lignes suburbaines (11 et 12) qui se connectent à la station de correspondance de Leffrinckoucke. Les usagers sont en connexion avec les lignes structurantes du réseau urbain (B – rouge et C – verte).

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

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

Une ligne dite « virtuelle », (horaires définis, actionnée sur demande téléphonique), relie Tétéghem et Leffrinckoucke Village à la station de correspondance est.

LES PÔLES
D'ÉCHANGE PERMETTRONT
UNE CORRESPONDANCE
À L'ABRI ET EN
TOUTE SÉCURITÉ



UN GRAND PROJET D'AMÉNAGEMENT SUR LE TERRITOIRE

/ NOS VILLES PLUS BELLES /

DK'Plus de mobilité, c'est la refonte du réseau de transports en commun mais, c'est aussi et surtout, un grand projet visant à dessiner la ville de demain : plus belle, plus moderne et plus agréable à vivre.

Le projet intègre donc de grands aménagements, principalement dans le centre d'agglomération : place Jean Bart, place de la République, place de la Gare à Dunkerque, rue de la République à Saint-Pol-sur-Mer...

/ UN PLAN DE CIRCULATION OPTIMISÉ /

Une voie ouest-est réservée aux bus

Le réseau 5 grandes lignes comprend l'aménagement d'un axe ouest-est de voies réservées aux bus entre les communes de Grande-Synthe et Leffrinckoucke pour améliorer leur circulation et fiabiliser leur temps de trajet. Environ 5 km de voies réservées seront aménagés sur cet axe.

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

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

Carrefours et ronds-points améliorés

De nombreux aménagements, répartis sur l'ensemble de l'agglomération, seront réalisés pour faciliter la circulation des bus, mieux partager l'espace public entre les différents modes et assurer la meilleure fiabilité au réseau de transport collectif. Il s'agit de donner la priorité aux bus, soit par la modification du régime de priorité, soit par la création de couloirs d'approche aux feux tricolores, soit par la mise en place d'une détection aux feux, soit par la création de voies réservées dans la traversée des ronds-points.

EXEMPLE DE GRAND AMÉNAGEMENT : RD 601



EXEMPLE D'UN AMÉNAGEMENT DE CARREFOUR :
AV. MAURICE BERTEAUX/RUE VICTOR HUGO À SAINT-POL-SUR-MER, VOIE RÉSERVÉE EN APPROCHE DU FEU ET DÉTECTION



DKplus
de Mobilité



UNE NOUVELLE RUE DE LA RÉPUBLIQUE À SAINT-POL-SUR-MER

La rue de la République à Saint-Pol-sur-Mer constitue un des principaux points de difficulté pour la circulation des piétons, des vélos, des voitures et des bus. Il s'agit, en effet, d'un des principaux axes est-ouest de la commune, une rue commerçante. Mais elle présente deux tronçons d'environ 100 mètres chacun qui sont particulièrement étroits (2 voitures peinent à se croiser) ; les trottoirs sont minuscules alors qu'il y a, sur ces zones, de nombreux commerces.

Il s'agit ici de favoriser la circulation de tous, des bus mais aussi des piétons devant les commerces, sans pénaliser le stationnement.

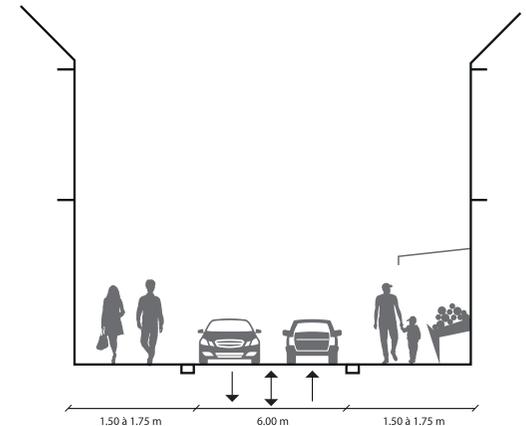
EMBELLIR LA VILLE

L'idée proposée par la Communauté Urbaine et la commune est de profiter de ces aménagements pour embellir la ville, mettre en sécurité les piétons (il était impossible pour une poussette de passer sur les trottoirs).

RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ COMMERCIALE ET PRÉSERVER LE STATIONNEMENT

Il s'agit aussi de renforcer l'attractivité commerciale de ces secteurs. Pour ce faire, en plus de l'aménagement de l'espace public, les places de stationnement, aujourd'hui sur la chaussée le long du trottoir, seront entièrement reportées sur des espaces à proximité des commerces. Cela permet de rendre le stationnement plus facile puisqu'il sera concentré sur des espaces dédiés place Saint-Benoît et dans un îlot entre les rues Jules Ferry et Etienne Dolet, et de libérer de l'espace pour les piétons afin de faciliter l'accès aux commerces.

ZONES AMÉNAGÉES ET ESPACES DE STATIONNEMENT À PROXIMITÉ DES COMMERCES



/ SUR DEUX SECTIONS : ÉLARGISSEMENT
DES TROTTOIRS ET UNE VOIE
DE CIRCULATION DE CHAQUE SENS /



BOULEVARD ALEXANDRE III

BIENVENUE DANS LE CENTRE COMMERÇANT DE DUNKERQUE

Le Boulevard Alexandre III constitue une des principales artères commerciales ; il possède plusieurs atouts indéniables : de nombreuses enseignes, une longue « continuité commerciale », de larges trottoirs... Mais il a aussi, aujourd'hui, quelques défauts : des traversées de route difficiles pour les piétons, de nombreux obstacles comme, par exemple, la place Jeanne d'Arc ou la place du Lion d'Or, des carrefours sans feux non sécurisés, un stationnement peu lisible, parfois en épi, parfois le long du trottoir dans des espaces peu visibles...

UNE NOUVELLE OFFRE DE PARKING POUR LE CENTRE

La construction d'un parking de 250 places, gratuit pour les chalands, est prévue sur le square Guynemer, à l'entrée du boulevard Alexandre III. Il permettra de se garer de manière simple et rapide pour accéder à l'immense majorité des commerces d'agglomération en quelques minutes.

CONNECTER LE CENTRE-VILLE ET LA GARE

Ce parking et les aménagements qualitatifs des espaces publics du boulevard rendront naturelle la liaison piétonne de la gare à la place Jean Bart. Aujourd'hui, l'aménagement actuel ne donne envie à personne de quitter la gare à pied pour se rendre en centre-ville. Il y a pourtant moins de 600 m à parcourir ! Et 200 m pour se trouver dans une des principales artères commerciales de l'agglomération.

FACILITER LA CIRCULATION DES BUS

Sur cet axe, la circulation est maintenue à une voie dans chaque sens pour les voitures et les bus. Seuls des aménagements ponctuels au carrefour permettront de faciliter le passage des bus.



UNE AGGLOMÉRATION AU GRAND CŒUR : LA PLACE JEAN BART

La première ambition est de proposer aux habitants, aux salariés et aux chaland, un centre d'agglomération plus attractif, plus beau et plus agréable à vivre. L'environnement et l'ambiance seront améliorés par les aménagements qui feront cohabiter les différents modes (voitures, bus, vélos et piétons).

MIEUX PARTAGER LES ESPACES PUBLICS

Les nouveaux aménagements garantiront la bonne circulation des bus afin qu'ils ne perdent pas de temps, rendront plus lisibles les espaces de stationnement, les « boucles piétonnes » commerciales, en lien avec les projets de développement du programme Phœnix. Ils supprimeront, notamment, les obstacles et points de conflits dans la circulation routière et piétonne au droit du carrefour de la place Jean Bart.

FACILITER L'ACCÈS AUX COMMERCES

Aujourd'hui, pour accéder à la rue de la Marine, une des principales rues commerçantes et unique rue piétonne du centre d'agglomération, le piéton doit traverser une artère de plus de 12 mètres de large à proximité d'un des carrefours les plus problématiques de l'agglomération. La place sera donc agrandie pour faciliter le cheminement des chaland entre la place Jean Bart, le Centre Marine et le Pôle Marine.

ENCHANTER LE CENTRE D'AGGLOMÉRATION

La place Jean Bart constitue le cœur historique de l'agglomération ; elle a donc vocation à accueillir de grands événements et à être animée tout au long de l'année. Dans ce cadre, elle fera l'objet d'une attention particulière sur sa qualité urbaine mais aussi sur sa modularité pour pouvoir s'adapter à toutes les manifestations pour toutes les saisons. Un centre d'agglomération confortable, esthétique et animé, c'est une attractivité renforcée pour les commerces de centre-ville et une ambiance plus agréable pour ses riverains.



PLACE DE LA RÉPUBLIQUE PLUS BELLE, PLUS CONFORTABLE

La place de la République est un bel exemple d'un aménagement public qui a vieilli. Elle possède de nombreux atouts mais deux défauts principaux : D'abord, son organisation actuelle donne le sentiment qu'elle n'est qu'un grand parking à ciel ouvert ; Ensuite, elle multiplie les obstacles pour les piétons : il faut monter ou descendre des marches, contourner des murets...

MAINTENIR DU STATIONNEMENT EN AMÉLIORANT LA QUALITÉ URBAINE

L'objectif est donc d'améliorer sa partie nord en lien avec le boulevard Alexandre III et la place Jeanne d'Arc tout en maintenant le stationnement. L'idée est donc de niveler la place et d'apporter une véritable qualité urbaine : un confort et une esthétique pour mieux accueillir tous ses utilisateurs.



PLACE DE LA GARE : DE GARE ROUTIÈRE À VÉRITABLE ENTRÉE DE VILLE

Très souvent, la place de la gare est la première vision que l'on a d'une ville. A Dunkerque, l'espace devant la gare est confortable, les bâtiments alentours s'y intègrent bien ; mais il n'y a pas de véritable place de la gare, seulement une immense gare routière, pas très simple d'accès et peu lisible. Les bus utilisent pour venir et repartir toutes les rues qui mènent à la place.

CRÉER UNE VÉRITABLE PLACE

Une place de la gare est, logiquement, un lieu accueillant où l'on peut faire quelques achats, prendre un verre (pourquoi pas en terrasse) en attendant le train, ou démarrer une promenade ou un shopping. Elle doit être lisible et inciter au cheminement vers la ville.

Le projet prévoit donc de reporter les quais de bus sur la rue Bellevue, au niveau de l'actuel parking voitures en parallèle des voies ferrées, tout en simplifiant la circulation et les montées et descentes dans les bus. La place de la Gare de Dunkerque pourra ainsi devenir un vrai espace public partagé entre les piétons, les vélos et les voitures.

Elle deviendra ainsi une véritable porte d'entrée vers le centre-ville.

Pour remplacer le stationnement actuel, le nouveau parking de la gare sera réalisé à proximité des quais de bus et déplacé plus au nord.



PÉNÉTRANTE : DE VOIE EXPRESS À BOULEVARD URBAIN

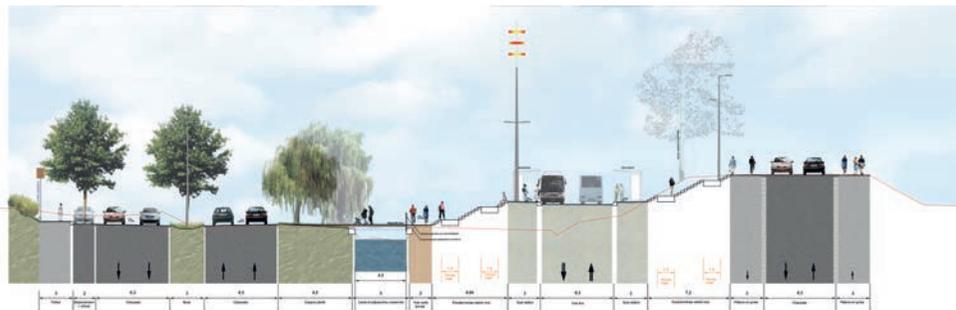
Certains pourraient se féliciter de voir une voie express entrer dans le centre d'une agglomération. C'est oublier les nombreuses nuisances que cela implique :

- Pour les riverains : de nombreux désagréments, notamment au niveau du bruit ;
- Cela consomme beaucoup d'espaces de l'agglomération notamment au niveau des échangeurs ;
- Cela n'irrigue pas Saint-Pol-sur-Mer car il n'y a pas de sortie (dans le sens Grande-Synthe vers Dunkerque) ;
- Pire cela enclave Saint-Pol-sur-Mer et limite considérablement ses possibilités de connexion avec Petite-Synthe.

En limitant la vitesse de 90 à 50 km par heure sur un tronçon qui mesure moins de 3 km, les automobilistes ne perdent pratiquement pas de temps (moins de deux minutes) mais tout change.

La pénétrante devient boulevard urbain et cela permet de réaliser un aménagement de qualité avec plus de nature en ville, une voie piétonne et cyclable reliant l'ouest de l'agglomération à son centre, des voies dédiées au bus, des sorties pour irriguer Saint-Pol-sur-Mer et ses commerces du quai Wilson, ainsi que ceux de Petite-Synthe.

/ COUPE DE LA PÉNÉTRANTE À L'ISSUE DU PROJET /



LES BUS ET LES VÉLOS PASSENT CÔTÉ NORD POUR SE RENDRE À LA GARE



COUDEKERQUE-BRANCHE : UN RÉSEAU PLUS PROCHE DES HABITANTS

Historiquement, le réseau de transports en commun de l'agglomération dunkerquoise était principalement organisé sur l'axe est-ouest et offrait peu de liaisons nord-sud. À ce titre, **Coudekerque-Branche, deuxième ville de l'agglomération**, était relativement partiellement desservie.

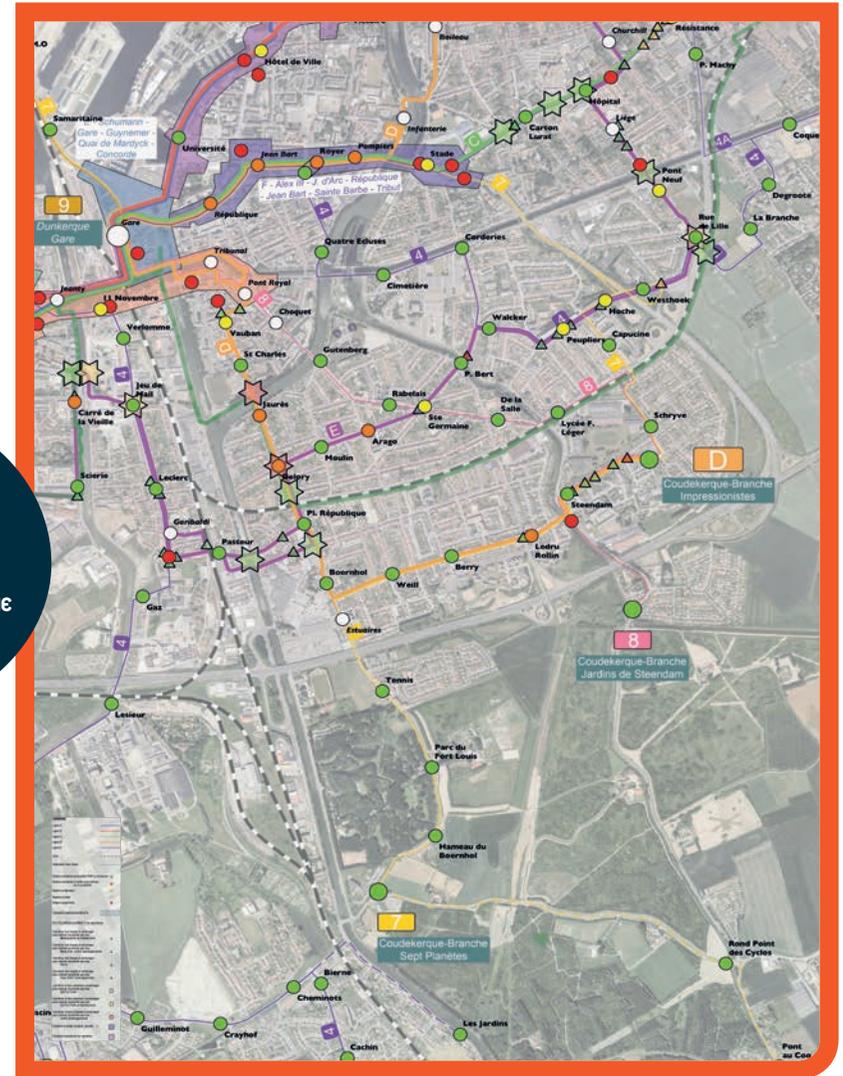
La nouvelle organisation prévoit deux lignes à 10 minutes de fréquence passant par Coudekerque-Branche. Elles permettront de se rendre au centre-ville de Dunkerque, au Centre Hospitalier directement mais aussi de rejoindre la station balnéaire de Malo-les-Bains. Mais surtout, elles connecteront Coudekerque-Branche à l'ensemble du réseau.

Le projet DK'Plus de mobilité constitue aussi l'occasion d'étudier et de solutionner « les points noirs », c'est-à-dire les rues où le passage des bus est mal-aisé.

C'est pour cette raison que la refonte du réseau a fait l'objet d'une large concertation qui se poursuit encore.

Plusieurs aménagements sont prévus dans la commune pour fluidifier le trafic et permettre à tous les modes de transports de cohabiter harmonieusement, par exemple, rue Victor Hugo.

LA NOUVELLE ORGANISATION PRÉVOIT DEUX LIGNES À 10 MIN. DE FRÉQUENCE PASSANT PAR COUDEKERQUE-BRANCHE



GRANDE-SYNTHÉ : AU CŒUR DU RÉSEAU

En matière de transports en commun, Grande-Synthe a été novatrice en étant la première des villes de l'agglomération à aménager des voies réservées aux bus sur la rue Georges Clémenceau.

Dans le cadre du projet DK'Plus de mobilité, Grande-Synthe reste au cœur du réseau puisque la commune bénéficiera d'une station de correspondance importante au niveau du centre commercial du Puythouck et de trois lignes à 10 minutes de fréquence.

Par ailleurs, c'est une nouveauté, une ligne desservira le quartier Saint-Jacques ainsi que l'Îlot des Peintres. Ce seront des minibus qui assureront la desserte de ces quartiers dont certaines rues sont trop étroites pour pouvoir être empruntées par des bus classiques.

Plusieurs aménagements seront également réalisés dans ce cadre :

- la prolongation des couloirs de bus sur la rue Georges Clémenceau, jusqu'à la rue Salvador Allende pour améliorer la sécurité de tous,
- l'aménagement de l'avenue de Petite-Synthe entre le boulevard Pierre Mendès-France et le rond-point des Parapluies ou encore la D601 (ex-route nationale 1) entre le boulevard des Flandres et le rond-point du Kruysbellaert, permettant d'améliorer les échanges avec le quartier de Dunkerque - Petite-Synthe - Dessinguez.

DKplus
de Mobilité



www.dk-mobilite.fr

Dunkerque
Grand Littoral
COMMUNAUTÉ URBAINE

