

## Introduction

**Patrice VERGRIETE, Président de la Communauté Urbaine de Dunkerque, maire de Dunkerque.**

Patrice VERGRIETE souhaite la bienvenue aux participants et se félicite de l'intérêt des habitants de l'agglomération pour le projet « DK'plus de mobilité ». Il rappelle que les aspects généraux de la mobilité avaient été abordés en 2014, lors d'un précédent cycle de concertation. Patrice VERGRIETE précise que les présents débats se pencheront plus particulièrement sur le transport collectif. En la matière, l'ambition de la Communauté Urbaine de Dunkerque est grande, puisque qu'elle a l'ambition de doubler la part des transports en commun dans l'agglomération avant la fin de la mandature. Pour Patrice VERGRIETE, c'est un objectif particulièrement ambitieux, porté par des ambitions sociales et environnementales. Il souligne la volonté de la Communauté Urbaine de Dunkerque quant à une évolution significative du réseau en termes de lisibilité, de fiabilité et de rapidité. Patrice VERGRIETE ajoute que le futur réseau sera porté par la gratuité pour tous. Il indique le désir et le besoin des élus communautaires quant à un échange direct sur tous ces sujets avec la population.

## Retour sur la première phase de concertation, état des lieux

**Patrice VERGRIETE, Président de la Communauté Urbaine de Dunkerque, maire de Dunkerque.**

**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 Cédric GHESQUIERES, il est important de quantifier la mobilité. A cet effet, il souhaite revenir sur quelques chiffres clés. Un habitant de l'agglomération effectue en moyenne trois à quatre déplacements par jour, tous modes confondus, tandis que le temps moyen passé dans les transports est d'une heure. Avec un coût annuel moyen de 5 000 euros, l'automobile figure en deuxième place dans les dépenses des ménages, juste après le logement, mais avant l'alimentation. Selon Cédric GHESQUIERE, le budget annoncé illustre à lui seul l'importance du débat. Il précise ensuite que la majorité des déplacements sont de courte distance, puisque la moitié d'entre eux ne dépassent pas deux kilomètres, pour une longueur moyenne de près de quatre kilomètres. Fort de ces statistiques, Cédric GHESQUIERES souligne le caractère local des déplacements, en règle générale.

Cédric GHESQUIERES explique que le premier budget de la Communauté Urbaine de Dunkerque est celui qu'elle consacre aux transports en commun. Cette enveloppe représente environ 52 millions d'euros par an, somme à laquelle il faut ajouter 12 millions d'euros pour la voirie. A ces dépenses, Cédric GHESQUIERES oppose des recettes, comme la billettique. Il explique que cette dernière génère des rentrées annuelles de l'ordre de 4 millions d'euros. Dès lors, Cédric GHESQUIERES relativise l'impact de la gratuité totale des transports en commun, dans la mesure où ces rentrées couvrent moins de 10 % des dépenses du budget transport. Il indique que ces recettes sont complétées par le versement transport collecté auprès des entreprises de l'agglomération.

Cédric GHESQUIERES relève que les dépenses liées aux transports connaissent une augmentation constante de 1,3 million d'euros par an depuis 2008, soit plus de 5 % par an. Pour lui, un tel phénomène deviendra à moyen terme insoutenable financièrement pour la collectivité. Il est donc primordial de s'interroger sur l'efficacité du service et sur la dérive des dépenses.

Cédric GHESQUIERES revient sur le précédent cycle de concertation. En 2014, neuf réunions publiques ont eu lieu, avec pour objectif de traiter de toutes les facettes de la mobilité. Ces réunions publiques ont été particulièrement riches et essentielles pour mener à bien une réflexion complète sur les transports en commun dans l'agglomération. S'agissant plus particulièrement des transports collectifs, Cédric GHESQUIERES passe en revue les principaux enseignements tirés du précédent cycle de concertation.

En premier lieu, les habitants de l'agglomération ont exprimé une attente vis-à-vis du transport collectif. Ils sont conscients de l'impact de la mobilité sur l'environnement et la qualité de vie. Les habitants désirent davantage de complémentarité entre les différentes mobilités, notamment entre le bus et le vélo. Cédric GHESQUIERES explique que, pour autant, les habitants ont des attentes vis-à-vis du réseau actuel, qu'ils estiment perfectible. Ils jugent que les temps de trajet en bus sont souvent trop longs, rendant ainsi ce moyen de transport moins compétitif que la voiture. De même, les questions de fiabilité des horaires, de fréquence et de correspondance avaient été évoquées par de nombreux participants. Certains intervenants avaient signalé que leurs quartiers étaient mal desservis par les transports en commun, ou encore des tarifs peu adaptés aux courts trajets. Enfin, Cédric GHESQUIERE relève qu'il existe une attente forte quant à une plus grande qualité de service.

Selon Cédric GHESQUIERES, ces remarques sont autant de défis à relever afin d'augmenter significativement la part modale du bus. Les réponses à ces attentes ont été identifiées par les élus communautaires. Tout d'abord, il s'agit d'instaurer une fréquence plus élevée. D'autre part, l'image du bus devra être attractive. Enfin, le futur réseau devra être beaucoup plus lisible qu'actuellement. Cédric GHESQUIERE explique que ces critères ont été intégrés dans le présent projet.

Cédric GHESQUIERES fait le constat d'une fréquentation des transports en commun en berne. A cet effet, il indique que la part modale du bus est passée de 5 à 4 % en douze ans. En parallèle, Cédric GHESQUIERES relève que la part modale de l'automobile a connu une très nette augmentation au cours de la même période. Selon lui, cette tendance n'est pas compatible avec les enjeux environnementaux et sociaux auxquels l'agglomération doit faire face.

Cédric GHESQUIERES revient sur la physionomie actuelle du réseau de bus. Ce dernier ne comporte qu'une ligne fonctionnant avec une fréquence de dix minutes. D'autres lignes viennent compléter cette dernière, mais elles présentent des fréquences moins soutenues. Cédric GHESQUIERES souligne la complexité du réseau actuel, difficilement déchiffrable par ses usagers. Il poursuit sa description et explique que de nombreuses zones de l'agglomération, pourtant très peuplées, ne bénéficient pas d'une ligne à fréquence soutenue, donc d'une offre de transport attractive. Seuls 60 000 habitants de la zone agglomérée sont à proximité immédiate d'une ligne à dix minutes de fréquence. Dans le même ordre d'idée, il souligne le fait que les secteurs à faible pouvoir d'achat sont souvent les moins bien desservis par des lignes à fréquence soutenue, alors même que les habitants de ces secteurs ont besoin du bus. Enfin, Cédric GHESQUIERES relève que de trop nombreuses villes ne bénéficient pas d'un accès rapide à la gare de Dunkerque par le bus, c'est-à-dire en moins d'un quart d'heure.

Damien CAREME prend la parole et passe en revue les mesures adoptées par les élus communautaires afin de pallier à la situation décrite par Cédric GHESQUIERES. Tout d'abord, l'accent est mis sur l'optimisation du réseau, eu égard à l'augmentation constante des coûts liés à ce dernier. Les élus communautaires étudient des pistes d'économie, qui pourront se traduire par la suppression de certains doublons ou services, lorsqu'ils ne sont pas justifiés. Damien CAREME ajoute que cette réflexion comprend des travaux, tels que ceux qui vont être entrepris pour permettre la circulation des bus sur le Pont du Triangle, entre Fort-Mardyck et Saint-Pol-sur-Mer. Cette solution permettra aux bus de parcourir quotidiennement moins de kilomètres. Damien CAREME précise qu'une telle mesure permettra à la collectivité d'économiser 350 000 euros par an. Afin de répondre au mieux à la préoccupation environnementale de la population, Damien CAREME annonce que la totalité flotte de bus l'agglomération va être progressivement convertie au gaz naturel. Cette mesure permettra de diminuer les émissions de particules fines dans l'atmosphère. Pour Damien CAREME, la Communauté Urbaine se doit d'être exemplaire en la matière. S'agissant de l'information des usagers, la CUD va procéder par vague au remplacement des bornes d'information voyageur, les bornes actuelles étant devenues obsolètes. Damien CAREME signale que l'intermodalité n'est pas oubliée par ces premières mesures, avec l'installation de parcs à vélos dans différentes gares de l'agglomération. En outre, de nouvelles implantations de

stations DK'vélo sont à l'étude. Damien CAREME ajoute que la demande des maires est forte en la matière et que ce dispositif est un réel succès. Enfin, Damien CAREME annonce la mise en place de la gratuité des bus le week-end, à compter de septembre 2015. Il estime qu'une telle mesure permettra aux habitants de profiter pleinement des nombreux équipements et lieux notables de l'agglomération.

Selon Damien CAREME, les mesures décrites sont déjà en place ou le seront avant septembre 2015.

## Premier débat

**Patrice VERGRIETE, Président de la Communauté Urbaine de Dunkerque, maire de Dunkerque.**

**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.**

**Bernard WEISBECKER, Vice-président de la Communauté Urbaine de Dunkerque, maire de Leffrinckoucke.**

**Jean-François MONTAGNE, adjoint de quartier de Rosendaël, ville de Dunkerque.**

Marie-Hélène PICHON, de Leffrinckoucke, s'enquiert de l'articulation du présent cycle de concertation avec l'enquête publique à venir. Damien CAREME précise que l'enquête publique sera lancée fin 2015 et que les présentes réunions ont pour but d'aider les élus communautaires à ajuster au mieux leurs propositions.

Selon Micheline MILBOR, de Leffrinckoucke, la rue Roger Salengro est trop étroite pour accueillir des Bus à Haut Niveau de Service. Pour elle, la circulation de ces derniers provoquera inévitablement des problèmes de sécurité.

Joseline LEGAY, de Rosendaël, regrette que les cartes de dix voyages ne soient pas emballées sous vide, ce qui favorise la fraude.

Estelle JOLIVET, de Rosendaël, suggère que l'on installe davantage de stations DK'vélo dans son quartier, notamment vers l'Est.

Pierrick LEFEBVRE, de Malo-les-Bains, considère comme une sorte de « gadget » le dispositif DK'vélo. Il trouverait plus pertinent de procéder à des travaux sur le boulevard de la République afin de réaménager ce dernier, au profit de toutes les mobilités.

Patrice VERGRIETE revient sur l'utilité des concertations, telles qu'elles sont organisées par la Communauté Urbaine de Dunkerque. Il y voit le signe que la démocratie locale est la priorité de la mandature. Patrice VERGRIETE assure que les différents points de vue seront entendus, analysés et pris en compte. S'agissant plus particulièrement de la rue Roger Salengro, il indique avoir été alerté par le maire de Leffrinckoucke de la situation. Il indique que les services compétents travaillent actuellement sur un itinéraire évitant cette rue. Patrice VERGRIETE demande aux participants d'être confiants dans le processus de concertation en cours et des décisions qui en ressortiront. Bernard WEISBECKER confirme qu'aucun bus ne passera par la rue Roger Salengro. Il annonce qu'une réunion publique sera organisée en mairie de Leffrinckoucke afin de réfléchir avec les habitants aux aménagements nécessaires dans cette rue.

Concernant le dispositif DK'vélo, Patrice VERGRIETE ne partage pas l'analyse de Pierrick LEFEBVRE. Il explique que ce système est un maillon de la chaîne de la mobilité et que les retours à son égard sont plutôt positifs. Patrice VERGRIETE souligne le fait que les lieux d'implantation des stations doivent répondre à des critères précis, notamment en termes de flux. Damien CAREME ajoute que de nouvelles stations seront implantées dans l'Est de l'agglomération, au niveau de Malo-Terminus. Il indique qu'il faut intégrer DK'vélo dans un cadre plus global, incluant les pistes cyclables de l'agglomération. A cet égard, il rappelle que 62 kilomètres de voies cyclables seront aménagés au cours du mandat.

DAMIEN CAREME doute qu'un emballage sous vide soit une réponse adaptée à d'éventuelles fraudes. Par contre, il assure que la gratuité règlera, de fait, ce problème.

Alain CHASTANG, de Rosendaël, signale que les bus rencontrent d'importantes difficultés pour circuler dans la rue de Zuydcoote. Cette voie est trop étroite, ce qui rend la circulation en vélo plus que dangereuse. Il revient sur l'intervention de Joseline LEGAY, car il considère que le problème des cartes n'est pas lié à des tentatives de fraude, mais à un phénomène de démagnétisation.

Mario PEDRETTI, de Leffrinckoucke, se félicite des résultats de la concertation sur la rue Roger Salengro. Néanmoins, il rappelle qu'un projet de gare routière est toujours en cours et s'enquiert du stade d'avancement de ce dossier. D'autre part, il exprime ses craintes quand au fait que le quartier de Leffrinckoucke-village soit oublié par la future organisation du réseau.

Marie WEXSTEEN, de Rosendaël, rejoint Alain CHASTANG à propos de la rue de Zuydcoote et sur le fait que le croisement des bus est accidentogène. Elle est rejointe par Julie DELMAU et Claude DEPANCE, de Rosendaël, qui partagent son avis. Ils interpellent les élus communautaires quant à la situation et à l'état de cette rue.

S'agissant de Leffrinckoucke-Village, Patrice VERGRIETE estime qu'une commune suburbaine ne peut bénéficier des mêmes dessertes qu'une commune urbaine, dans la mesure où ces zones représentent un coût élevé pour la collectivité. Il rappelle qu'il en est de même dans toutes les agglomérations de France. Dès lors, l'engagement qui a été pris de mettre les habitants à moins de vingt minutes de la gare, ne concerne que les populations de la partie urbanisée dense de l'agglomération. Patrice VERGRIETE se veut néanmoins rassurant pour la population des zones suburbaines. Ces dernières bénéficieront de temps de parcours très compétitifs.

Concernant la rue de Zuydcoote, Patrice VERGRIETE se déclare conscient des difficultés liées à cet axe. Il explique qu'un atelier de fabrique d'initiatives locales a été mis en place afin de traiter de la mobilité à Rosendaël et que cette voie en est un des sujets centraux. Sur un plan plus général, il indique que la Communauté Urbaine a décidé d'un plan de rattrapage de la voirie. Cette mesure permettra d'endiguer la détérioration de la voirie communautaire.

S'agissant plus précisément de la rue de Zuydcoote, Jean-François MONTAGNE confirme que cette dernière est une préoccupation constante des élus. Il reconnaît que son état n'est pas satisfaisant. Il annonce que ce constat va être suivi d'actions et que le plan de rattrapage de la voirie prévoit une réfection totale de cette chaussée. Jean-François MONTAGNE invite tous les habitants de cette rue à le retrouver, dès septembre, autour de ce projet.

Damien CAREME dit comprendre les préoccupations des riverains, mais il précise que décaler une ligne de bus d'une rue ne fait que déplacer le problème. Pour lui, une réflexion est nécessaire, mais les habitants doivent avoir conscience qu'ils ne peuvent bénéficier de ce service, sans subir quelques inconvénients.

### **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.***

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

Damien CAREME dévoile les trois enjeux du projet « DK'plus de mobilité », qui sont l'aménagement de la ville, l'irrigation et l'organisation de l'agglomération, l'amélioration de la mobilité et le préservation de l'environnement. Pour Damien CAREME, ce nouveau réseau est une occasion unique de repenser les aménagements urbains pour embellir la ville. De même, des espaces publics plus respectueux de tous les modes de mobilités seront conçus. Le territoire va être transformé, dans le but de fluidifier la circulation des bus. En effet, les habitants de l'agglomération connaissent de réelles difficultés pour se déplacer en bus, ce qui explique la faible part modale des transports en commun sur le territoire.

Pour Damien CAREME, il s'agit bien de se doter d'un réseau plus juste et plus socialement équilibré sur l'ensemble du territoire. Il affirme que tous les pôles de vie du territoire seront irrigués, afin chacun puisse accéder aisément aux différents équipements de l'agglomération. Selon lui, le développement urbain se fera désormais autour du futur réseau, ce qui fait de ce projet une préparation à l'urbanisation de demain. Ce nouveau schéma donnera naissance à une agglomération ouverte et connectée. Plus que jamais, la mobilité sera améliorée et respectueuse de l'environnement. Damien CAREME a la conviction 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, notamment en termes de confort. Damien CAREME rappelle que le bus est un service public essentiel et, qu'à ce titre, il sera totalement gratuit dès la mise en service du nouveau réseau. Il réaffirme que c'est bien la concertation qui permettra de bâtir une nouvelle organisation, plus proche des besoins des habitants.

Damien CAREME passe en revue les quatre idées fortes du projet « DK'plus de mobilité ». La première est d'obtenir un réseau plus rapide afin que l'essentiel des habitants de l'agglomération soient à moins de vingt minutes de la gare

de Dunkerque. La seconde idée forte est que 80 % des habitants de la zone agglomérée soient à moins de 300 mètres d'une station faisant partie d'une ligne à fréquence de dix minutes. Pour Damien CAREME, la fréquence et la régularité des bus pourront être assimilées à celle d'un métro, ce qui permettra de s'affranchir de toute notion d'horaire. La troisième idée forte vise à améliorer le service pour tous. Il s'agit donc de rendre le réseau plus lisible, plus simple d'utilisation et davantage cohérent. Enfin, la quatrième idée forte est la gratuité. Damien CAREME souligne l'importance de ce choix politique fort, d'autant plus qu'il contribuera à l'amélioration du pouvoir d'achat des ménages de l'agglomération. Il rappelle que la mobilité doit être considérée comme un véritable bien commun.

Cédric GHESQUIERES explique qu'un réseau de bus fonctionne avec deux outils différents. Le premier d'entre eux est l'aménagement de l'espace public, qui permet la circulation des bus, tandis que le second est l'organisation des lignes. En termes d'aménagement, les élus communautaires ont identifiés sept grands travaux. Ces derniers seront complétés par des travaux complémentaires, moins conséquents, mais tout aussi utiles.

Tout d'abord, une station de correspondance sera créée dans l'Est de l'agglomération, au Fort des dunes. Cette station marquera la frontière entre zone urbaine et zone suburbaine. D'autre part, 170 aménagements ponctuels vont être réalisés sur le territoire afin de fluidifier la circulation des bus, en lui donnant la priorité. La pénétrante et l'avenue de la république à Saint-Pol-sur-Mer vont bénéficier d'aménagements. Le centre-ville de Dunkerque, ainsi que sa gare sont également concernés par cette phase de travaux. Outre le Fort des dunes, une seconde station de correspondance sera créée au Puythouck. Cédric GHESQUIERES commente les caractéristiques de certains des futurs aménagements. Il relève la grande qualité de ces derniers, l'accent mis sur la multimodalité et la place laissée à la nature.

Cédric GHESQUIERES présente les deux scénarios d'organisation envisagés pour le futur réseau. Le premier schéma s'appuie sur cinq grandes lignes à dix minutes de fréquence. Le second schéma comporte un grand axe Est-Ouest, illustrant la physionomie particulière de l'agglomération.

Le premier scénario comporte la station de correspondance du Fort des Dunes, de laquelle partent deux lignes à dix minutes de fréquence, une vers le Sud et l'autre vers le Nord. Une troisième ligne part en direction de Leffrinckoucke-Plage, emprunte le boulevard de la république, passe au Nord de Malo-les-Bains, puis par la place Paul Asseman et les Glacis, pour finir à la gare de Dunkerque. La quatrième ligne est l'équivalent de la ligne 2 actuelle. La cinquième ligne desservira les grands pôles de santé dunkerquois, que sont le CHD et la Polyclinique de Grande-Synthe. Cédric GHESQUIERES relève une ligne inédite, permettant les liaisons Nord-Sud, véritables oubliées du réseau actuel. Il annonce que ce scénario prévoit une vraie desserte du quartier du Grand Large, inexistante actuellement.

Cédric GHESQUIERES passe à la présentation de la seconde organisation. Tout comme dans la première organisation, il s'appuie sur les deux pôles d'échanges, à l'Est et à l'Ouest de l'agglomération. Par contre, ce premier schéma ne comporte qu'une seule ligne centrale, complétée de lignes de rabattement.

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. A titre d'exemple, il précise que le temps gagné sur un trajet mairie de Leffrinckoucke/gare de Dunkerque sera de l'ordre de 3 minutes. De même, un trajet place Turenne/mairie de Coudekerque-Branche passera de 25 à 20 minutes. Sur d'autres trajets, Cédric GHESQUIERES précise que les gains de temps approcheront les 25 %. Il insiste sur le fait que le réseau sera fiable, avec des temps de trajets garantis, ce qui est loin d'être le cas actuellement.

Quand bien même ces deux organisations présentent des similitudes, Cédric GHESQUIERES souligne qu'il existe une différence majeure. En effet, le scénario un grand axe oblige les usagers à davantage de correspondances, ce qui se traduit *in fine* par une perte de temps pour les usagers. Les besoins de mobilité directe sont donc mieux remplis avec le premier scénario.

En termes de coûts, la réalisation des aménagements prévus nécessite un budget de 65 millions d'euros. Cette enveloppe se décompose en 5 millions d'euros de coût d'étude et d'acquisition foncière, le reste étant intégralement consacré aux travaux d'amélioration de l'espace public. A ces dépenses, Cédric GHESQUIERES oppose des recettes,

que sont des subventions du département, de la région, de l'Etat et de l'Europe. Il ajoute que les entreprises participent au financement de ce projet, via le versement transport. Ce tour de table permet de financer intégralement les 65 millions nécessaires, sans faire appel à des financements supplémentaires.

Cédric GHESQUIERES passe à la présentation du calendrier prévisionnel. Suite à la présente phase de concertation, des ajustements seront réalisés. Dès lors que cette étape sera franchie, les aménagements seront revus avec les élus locaux concernés. Une nouvelle présentation aura lieu, lors d'une enquête publique, fin 2015. A cette occasion, il sera encore possible d'ajuster les détails des aménagements. Enfin, les travaux débiteront en juin 2016 et s'étaleront sur 26 mois au total. La mise en service du nouveau réseau, ainsi que la mise en place de la gratuité, est prévue pour septembre 2018.

## Second débat

**Patrice VERGRIETE, Président de la Communauté Urbaine de Dunkerque, maire de Dunkerque.**

**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.**

Suzanne SEUX, de Malo-les-Bains, regrette la suppression de la station de bus « Churchill ». D'autre part, elle suggère que chaque station de bus de Rosendaël soit équipée d'un banc.

Dominique ABRAHAM, de Dunkerque, désire en savoir davantage sur les parcs à vélos sécurisés. S'agissant des bus, il propose que l'on en utilise de plus étroits et que l'on opte pour un mode de propulsion électrique.

Michel FAYENS, de Rosendaël, s'enquiert du coût du dispositif DK'Vélo pour la collectivité. Il suggère que les habitants des zones n'étant pas équipées de stations DK'Vélo bénéficient d'une aide leur permettant d'acheter un vélo.

Bertrand BUTEZ, de Rosendaël, interroge les élus communautaires à propos des gains en termes de temps de parcours. Il désire en savoir plus.

Pour Grégory RAMBOUR, de Leffrinckoucke, le surplus de voyageurs induit par la gratuité va faire grimper les coûts d'exploitation du réseau. Pour lui, cela pourrait remettre en cause cette mesure. D'autre part, il s'enquiert d'aménagement en site propre pour le bus, au-delà de 2018. Grégory RAMBOUR se félicite des futurs aménagements de la pénétrante, mais s'inquiète des éventuels impacts de ces derniers sur le trafic routier.

Patrice VERGRIETE souscrit à l'idée de Suzanne SEUX, quant à l'installation de bancs dans chaque station de bus. S'agissant de la gratuité, Patrice VERGRIETE indique que les agglomérations ayant fait ce choix en sont pleinement satisfaites. Il revient sur le manque à gagner induit par cette mesure et le relativise, en le comparant au budget total dédié au transport. Pour lui, le système actuel de transport collectif de l'agglomération est déjà largement subventionné par la collectivité. Patrice VERGRIETE estime que le bus doit être considéré comme un bien commun et qu'à ce titre, il est normal qu'il soit gratuit, tout comme bien d'autres services offerts par la collectivité. Il cite des exemples d'agglomérations ayant opté pour la gratuité, en France comme à l'étranger, qui sont autant de preuves que ce système se généralise. Au-delà de ces arguments, Patrice VERGRIETE, explique que cette mesure est urgente, tant d'un point de vue environnemental que social.

Patrice VERGRIETE juge l'organisation actuelle des transports collectifs injuste et inefficace. Selon lui, le projet « DK'plus de mobilité » rétablira de grands équilibres. Pour répondre à l'interrogation de Grégory RAMBOUR, il a le sentiment qu'au-delà de 2018, c'est plutôt la question du matériel qui se posera, dans la mesure où le réseau aura atteint un niveau optimum de performance. Il comprend les éventuelles inquiétudes à propos de la pénétrante, mais juge que cet équipement ne répond plus aux contraintes actuelles de la mobilité, tout en défigurant la ville.

Damien CAREME explique que les parcs à vélos sécurisés sont une réponse adaptée aux besoins des personnes désireuses de stocker leur vélo à proximité d'équipements, tels que des gares. S'agissant de bus électriques, Damien CAREME juge que cette technologie n'offre pas encore une autonomie satisfaisante. Il revient ensuite sur DK'vélo et révèle que le coût d'un vélo, dans un tel dispositif, est de 2 500 euros par an, tandis que l'investissement nécessaire à

l'implantation d'une station est de 15 000 euros par an. Enfin, 20 000 euros par an sont nécessaires pour faire fonctionner une station. Les 31 stations du dispositif mobilisent un budget annuel de 600 000 euros. Pour Damien CAREME, le fait de subventionner l'achat d'un vélo n'est pas forcément pertinent, alors que le vélo en libre service est une réponse aux usages du plus grand nombre.

S'agissant des gains en termes de temps de parcours, Damien CAREME rappelle que les temps de trajet seront garantis par les nombreux équipements permettant de fluidifier la circulation des bus. Damien CAREME 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. Le futur réseau, qui comprendra des lignes urbaines et des lignes suburbaines, sera une réponse efficace à cette problématique.

Plutôt que des bus plus étroits, Cédric GHESQUIERES juge qu'il faut utiliser, dans certains cas et pour certains usages, des minibus. Selon lui, il n'existe pas une réponse unique en termes de matériel, chaque type de bus répondant à un besoin particulier.

Véronique COMPERNOLLE, de Malo-les-Bains, craint les éventuelles nuisances provoquées par la circulation des bus sur l'avenue de la Mer.

Alain THOMAS, de Rosendaël, s'enquiert de l'amplitude horaire des futures lignes.

Jean-Marc CORROYEZ, de Dunkerque, souligne que l'avenue de la Mer est l'axe Nord-Sud le plus chargé de l'agglomération. Il estime donc que le passage de bus ne va pas améliorer la situation.

Jonathan CATO, de Mardyck, se réjouit du scénario d'organisation prévoyant cinq grandes lignes. Il demande ce que ce schéma changera pour de petites communes, comme la sienne.

Pierrick LEFEBVRE, de Malo-les-Bains, suggère qu'une tarification soit appliquée aux camions empruntant l'A16, dans la mesure où ils représentent un important facteur de pollution.

Claude DEFRANCE, de Rosendaël, propose que des trottoirs surbaissés soient installés le long de la rue de Zuydcoote, ce qui améliorerait le stationnement des voitures. D'autre part, il estime que les bus devaient être davantage prioritaires sur la route.

S'agissant de l'avenue de la Mer, Patrice VERGRIETE indique que la circulation des bus sur cette voie n'en est qu'au stade de projet. Il rappelle que l'état de cette voie nécessite, dans tous les cas de figure, des aménagements. Dans cet esprit, l'avenue de la Mer bénéficiera de travaux au cours des prochaines années. Ce chantier sera l'occasion de repenser la mobilité sur cette avenue.

Concernant l'impact de « DK'plus de mobilité » sur les communes suburbaines, Patrice VERGRIETE explique que le temps gagné dans la zone urbaine aura des retombées positives sur la desserte de ces dernières. D'autre part, il déclare qu'il est conscient des préoccupations des riverains de la rue de Zuydcoote. Pour Patrice VERGRIETE, des solutions ne pourront être trouvées qu'à l'issue d'une réflexion avec les habitants. Enfin, s'agissant d'une facilitation de la circulation des bus, Patrice VERGRIETE rappelle que de nombreux aménagements routiers sont prévus dans la phase de travaux évoquée précédemment. Ces derniers permettront de donner la priorité au bus, donc de fluidifier la circulation. Le sentiment de Patrice VERGRIETE est que ce sont bien les aménagements qui vont réguler d'eux-mêmes le trafic routier.

Damien CAREME, explique que les lignes à dix minutes de fréquence fonctionneront sur une plage horaire 7h00-19h00. Au-delà de ces heures, la cadence sera moins élevée. Concernant la desserte de Mardyck, Damien CAREME confirme tous les bénéfices induits par la nouvelle organisation. Il revient sur les enjeux liés à la pollution atmosphérique et souligne que de nombreux efforts sont produits par toutes les parties prenantes du territoire, afin de lutter contre ce phénomène. S'agissant de l'A16, Damien CAREME reconnaît une coexistence difficile avec cet axe routier très fréquenté. Il rappelle que la limitation de vitesse à 90 km/h a des effets bénéfiques, même s'ils ne sont pas toujours quantifiables. A ce stade du débat, de nombreux intervenants font part de leur mécontentement quant à la suppression du différentiel de 20 km/h entre la vitesse des camions et celle des automobiles. Patrice VERGRIETE indique avoir demandé une concertation, en ce sens, aux services de l'Etat. En outre, il ajoute avoir réclamé la mise en place de radars discriminants, permettant ainsi que verbaliser les poids lourds fautifs.

Concernant un péage urbain sur cet axe, Damien CAREME rappelle que l'A16 relève de l'Etat. A ce titre, une telle initiative n'est pas envisageable de la part des services communautaires. Néanmoins, il est conscient des nombreuses nuisances provoquées par le trafic des poids lourds dans le Nord-Pas-de-Calais et estime que des solutions de compensation seraient justifiées.

Christine IMPINES, de Rosendaël, s'enquiert des aménagements prévus sur la voie express. Damien CAREME lui répond que la circulation des bus et des automobiles sera séparée, dans les deux sens de circulation. Il ajoute que l'aménagement prévu permettra aux habitants de Saint-Pol-sur-Mer de prendre le bus plus facilement, tout en améliorant la desserte de cette commune.

Edwige ROYER, de Leffrinckoucke, regrette que la question de la sécurité des bus n'ait pas été évoquée.

Alain CHASTANG, de Rosendaël, propose que la circulation des poids lourd soit interdite dans la rue de Zuydcoote et qu'elle soit détournée vers la route de Furnes.

Michel FAYENS, de Dunkerque, demande que la nouvelle organisation ne soit pas synonyme de pénalisation pour les automobilistes. D'autre part, il suggère que les implantations d'arrêt de bus soient plus finement étudiées.

Estelle JOLIVET, de Rosendaël, s'inquiète de la cohabitation vélo/Bus à Haut Niveau de Service.

Marcelle BERGARD, de Malo-les-Bains, juge que les motos roulent trop vite sur l'avenue de la Mer.

Claude SAEN, de Malo-les-Bains, s'étonne que certains arrêts de bus soient implantés à proximité de feux, dans la mesure où cela génère des bouchons. S'agissant de l'avenue de la Mer, il estime qu'elle est trop congestionnée pour supporter des passages de bus.

Pour Patrice VERGRIETE, la cohabitation bus/vélo est un sujet d'actualité. Selon lui, « DK'plus de mobilité » sera l'occasion de revoir le schéma d'aménagement des pistes cyclables, afin que le transport collectif n'empiète pas sur les modes doux de déplacement. S'agissant d'une éventuelle pénalisation des automobilistes, Patrice VERGRIETE souligne qu'il n'est pas question d'opposer le bus à la voiture. A des mesures coercitives, il préfère une incitation à prendre le bus. Enfin, il juge qu'interdire le stationnement des voitures dans le centre-ville reviendrait à condamner le commerce de proximité.

Patrice VERGRIETE revient sur l'avenue de la Mer et estime qu'un travail collaboratif avec les riverains est nécessaire.

Concernant la sécurité dans les bus, Damien CAREME précise que la gratuité aura pour effet un redéploiement des actuels contrôleurs. Dans la future organisation, ces derniers veilleront à la tranquillité des voyageurs. Quant à la sécurité des chauffeurs, Damien CAREME explique que cette dernière est assurée par des vitres anti-agression. Il est conscient que le risque zéro n'existe pas, mais assure que tous les moyens sont mis en oeuvre pour assurer la sécurité des usagers et des chauffeurs. Selon lui, en augmentant le nombre de voyageurs, la gratuité sera également une solution efficace en la matière.

Damien CAREME se dit conscient que certains arrêts de bus provoquent des gênes dans la circulation. Il explique que de nombreux facteurs entrent en jeu dans l'implantation de ces équipements.

## Conclusion

**Patrice VERGRIETE, Président de la Communauté Urbaine de Dunkerque, maire de Dunkerque.**

Patrice VERGRIETE remercie l'ensemble des participants pour les nombreux sujets évoqués au cours de cette soirée.