

## Introduction

**Jean-Pierre CLICQ, premier adjoint au maire de Saint-Pol-sur-Mer.**

Jean-Pierre CLICQ souhaite la bienvenue aux participants et aux élus communautaires présents. Il estime que cette réunion sera utile pour répondre aux nombreuses questions que ne manqueront pas de poser les Saint-Polois.

## 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.**

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

Damien CAREME revient sur le précédent cycle de concertation, en précisant que ce dernier avait abordé tous les modes de déplacement. Pour lui, ces débats ont permis de tracer les grandes lignes du projet qui sera présenté lors de cette deuxième phase. Il était plus que nécessaire de faire évoluer le réseau de bus actuel, dans la mesure où ce dernier était resté quasi à l'identique depuis les années 70. Damien CAREME explique que la mobilité est une composante essentielle de la vie de tout un chacun et que le territoire ne pouvait se passer d'une profonde réflexion en la matière.

Damien CAREME précise qu'il n'est pas question d'opposer le bus à l'automobile, mais que le fait de développer les transports en commun ne pourra être que bénéfique pour l'environnement et pour la santé des habitants de l'agglomération. Plus qu'un simple vecteur de déplacement, le futur réseau sera synonyme de transformation pour les villes du territoire et le cadre de vie des citoyens.

Il invite Cédric GHESQUIERES à la tribune, pour une présentation du projet.

Cédric GHESQUIERES revient sur les chiffres clés présentés lors des précédents débats. Il rappelle qu'un habitant du territoire 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 par jour. Avec un coût annuel moyen de 5 000 euros, la mobilité figure en deuxième place dans les dépenses des ménages, juste après le logement, mais avant l'alimentation. Cédric GHESQUIERES précise que la majorité des déplacements sont de courte distance, puisque la moitié d'entre eux ne dépassent pas deux kilomètres. Fort de ce constat, Cédric GHESQUIERES invite les participants à s'interroger sur les modes de transport les plus adaptés à ces courtes distances.

Cédric GHESQUIERES indique que le premier budget de la Communauté Urbaine de Dunkerque est celui qui est consacré aux transports en commun, avec une enveloppe annuelle de 50 millions d'euros, somme à laquelle il faut rajouter 12 millions d'euros pour les voiries. Il ajoute que ce budget comporte des recettes, comme le versement transport ou la billettique, mais que c'est bien le budget général qui assure le financement de ce dispositif. Cédric GHESQUIERES note que ces dépenses connaissent une progression constante de 1,3 million d'euros par an. Pour lui, il est donc nécessaire d'enrayer ce phénomène, qui n'est pas soutenable à terme.

Cédric GHESQUIERES détaille les chiffres du précédent cycle de concertation. Les neuf réunions qui ont eu lieu en 2014 ont généré 17 heures de débat et de très nombreuses interventions. Pour lui, cette phase a été essentielle pour mener à bien une réflexion complète sur les transports en commun dans l'agglomération.

Cédric GHESQUIERES revient sur les principaux thèmes abordés par les habitants lors de ce précédent cycle. Le sentiment général exprimé était que les citoyens sont très largement favorables aux transports en commun, à condition que ces derniers soient plus respectueux de l'environnement et de la santé. Néanmoins, les avis relevés

étaient assez critiques vis-à-vis du réseau actuel. Ainsi, les temps de parcours sont jugés trop longs, rendant ainsi le bus moins compétitif que la voiture. De même, les questions de fiabilité, de fréquence et de correspondance avaient été évoquées dans de très nombreuses interventions. Enfin, le maillage du territoire est perfectible. Cédric GHESQUIERES assure que tous ces points ont été remontés aux élus communautaires et intégrés dans le présent projet. Dans les autres sujets abordés, on relève des quartiers mal desservis, des tarifs pas assez adaptés aux courtes distances, un accueil et une information des usagers à améliorer. Cédric GHESQUIERES rappelle que la CUD a pour ambition de développer le bus, encore faut-il que le service s'améliore sur tous les points évoqués lors de la précédente concertation. Selon lui, les élus communautaires ont bien noté le chemin restant à parcourir en termes de qualité de service et des solutions seront proposées dans le cadre du projet « DK'plus de mobilité ».

Cédric GHESQUIERES va plus loin dans son état des lieux, en expliquant 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. En parallèle, il constate que la part modale de l'automobile a connu une très nette augmentation au cours de la même période.

Cédric GHESQUIERES revient sur la physionomie actuelle du réseau de bus. Ce dernier ne comporte qu'une ligne et demie fonctionnant avec une fréquence de dix minutes, les autres lignes ayant des fréquences inférieures. Cédric GHESQUIERES juge que c'est insuffisant, eu égard à la taille de l'agglomération dunkerquoise et précise que ce facteur peut expliquer la faible part modale du bus. Cédric GHESQUIERES explique que de nombreux secteurs de l'agglomération ne bénéficient pas d'une ligne à fréquence soutenue, donc d'une offre de transport attractive. Dans le même ordre d'idée, il souligne le fait que les zones à faibles revenus sont souvent les moins bien desservies par des lignes à fréquence soutenue, ce qui traduit une inégalité. Enfin, de trop nombreuses villes ne bénéficient pas d'un accès rapide à la gare de Dunkerque par le bus.

Damien CAREME explique comment pallier à la situation décrite par Cédric GHESQUIERES. Il revient sur le décalage flagrant entre un budget transport qui augmente significativement tous les ans, alors même que la fréquentation des bus est en baisse constante. Selon Damien CAREME, il est urgent de maîtriser les coûts de service du réseau. Il convient donc d'identifier et d'éliminer les éventuels doublons et d'étudier toutes les pistes d'économie envisageables. Pour autant, il ne s'agit pas de dégrader la qualité de service, mais plutôt d'optimiser le réseau et de l'adapter à la demande. Cette réflexion comprend des travaux, tels que ceux qui vont être entrepris pour permettre la circulation des bus sur le Pont du Triangle. Cette solution permettra aux bus de parcourir quotidiennement moins de kilomètres. Damien CAREME précise qu'une telle mesure permettra à la collectivité d'économiser 300 000 euros par an, ce qui n'est pas négligeable dans un contexte budgétaire contraint. Il ajoute 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, à terme, de diminuer les émissions de particules fines dans l'atmosphère, particulièrement néfastes pour la santé et l'environnement. L'information des voyageurs n'est pas oubliée par les élus communautaires, avec une vague de rénovation des bornes d'information voyageur, devenues obsolètes. Damien CAREME indique que de nouvelles implantations de stations DK'vélo est à l'étude, afin d'améliorer l'intermodalité bus/vélo. 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 servira la relance du commerce sur le territoire, sans pour autant peser sur les finances de la collectivité, au vu des faibles recettes réalisées le week-end. Pour Damien CAREME, les mesures décrites sont les premières réponses aux observations formulées lors du premier cycle de concertation.

**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.**

**Jean-Pierre CLICQ, premier adjoint au maire de Saint-Pol-sur-Mer.**

**Luc LENAIN, Directeur des transports et des déplacements à la Communauté Urbaine de Dunkerque.**

Tony DETIENNE, de Saint-Pol-sur-Mer, interpelle les élus présents sur le fait que l'enquête effectuée par la Communauté Urbaine était trop contraignante pour les participants.

Michel CORDIER, de Fort-Mardyck, s'enquiert d'une éventuelle gratuité du service « Handibus » le week-end, à compter de septembre 2015. Damien CAREME précise que la gratuité des bus le week-end concernera tout le réseau, y compris ce service spécifique.

Roland RICHARD, de Saint-Pol-sur-Mer, suggère d'améliorer la fréquence des bus de la ligne 5. Il estime que la fréquence actuelle, d'un bus par heure, n'est pas adaptée.

Jacques LESSIEUX, de Saint-Pol-sur-Mer, partage l'avis de Roland RICHARD. En outre, il aimerait que la ligne qu'il emprunte comporte davantage d'abribus.

Marie-Françoise STORQUE, de Saint-Pol-sur-Mer, s'étonne du peu de bus circulant entre midi et 14h00 sur la ligne 5A. S'agissant de l'enquête réalisée par la Communauté Urbaine auprès des ménages, Luc LENAIN indique que les participants sont tirés au sort, mais que la participation de ces derniers n'est pas obligatoire. Il juge indispensable ces entretiens en face à face, nécessaires pour cerner au mieux la mobilité des habitants. Luc LENAIN reconnaît néanmoins que le fait qu'il faille que tous les membres d'une même famille soient présents peut générer des contraintes. Il explique que cette procédure est imposée par le ministère des transports de façon à pouvoir dresser des statistiques nationales.

Concernant l'avenir du service « Handibus », Cédric GHESQUIERES se déclare très confiant, eu égard à sa grande utilité. Il revient sur le sujet des abribus et explique que l'installation d'un tel équipement est fonction de la fréquentation des stations. Cédric GHESQUIERES précise que la station « Place du Beffroi » de Saint-Pol-sur-Mer, bien que très fréquentée, n'est pas équipée d'un abribus. Il l'explique par une volonté de la municipalité, soucieuse d'une bonne intégration urbaine de ce type d'installation. Jean-Pierre CLICQ ajoute que plusieurs facteurs entraînent en ligne de compte, mais que toutes les réserves ayant été levées, la Place du Beffroi devrait bientôt être équipée d'un abribus. Pour Jacques LESSIEUX, il serait nécessaire que les élus se déplacent davantage en bus, afin qu'ils se rendent compte des problématiques rencontrées par les usagers. Jean-Pierre CLICQ précise qu'habitant Saint-Pol-sur-Mer, il n'a pas besoin d'emprunter le bus pour connaître les besoins des administrés.

S'agissant de la ligne 5, Cédric GHESQUIERES reconnaît une problématique de fréquence le week-end, notamment le dimanche. Selon lui, la ligne étant faiblement fréquentée, un renforcement des fréquences n'est pas économiquement envisageable. Néanmoins, il estime que le futur réseau permettra d'améliorer la situation à moyen terme.

Pour Dominique VANDAMME, de Saint-Pol-sur-Mer, la faible fréquentation d'une ligne peut s'expliquer par des stations mal équipées. Selon lui, des stations plus confortables renforceraient l'attractivité du bus.

Daniel PASQUEREAU, de Fort-Mardyck, s'inquiète du coût des travaux envisagés et d'une éventuelle répercussion sur les impôts locaux. D'autre part, il juge le tarif des abonnements excessifs pour certaines populations. Daniel PASQUEREAU juge utile de distinguer le transport urbain du transport scolaire et estime que des économies pourraient également être réalisées dans le transport des lycéens. Enfin, il estime que les actions envisagées seront bénéfiques pour l'environnement, mais il regrette qu'elles s'arrêtent aux portes de l'agglomération. A cet effet, il trouve regrettable qu'il n'existe pas de liaison ferrée vers Adinkerke.

Michel OLME, de Fort-Mardyck, s'enquiert de l'éventuelle installation d'un arrêt de bus à proximité des « Salines ». D'autre part, il s'étonne de l'absence de station Dk'vélo dans sa commune.

Linda GENS, de Saint-Pol-sur-Mer, aborde le sujet de la tarification appliquée aux élèves de certains secteurs, mais

aussi aux étudiants. Elle la juge excessive. Linda GENS propose que la Communauté Urbaine procède à une sensibilisation des jeunes aux transports en commun.

Albert COEUGNART, de Saint-Pol-sur-Mer, suggère l'installation d'équipements permettant un stockage sécurisé des vélos en ville.

Marie-Françoise STORQUE, de Saint-Pol-sur-Mer, regrette que certains secteurs de Dunkerque ne soient pas desservis par le bus, notamment la Route de Bergues. Selon elle, c'est la faible fréquence des bus le dimanche qui explique la faible fréquentation de ces derniers, ce jour de la semaine.

Maryse BECUWE, de Saint-Pol-sur-Mer, propose la mise en place d'un service de « Taxibus » à Rosendaël à partir de 21h00 le samedi, afin de prendre le relais des lignes régulières qui terminent leur service trop tôt. D'autre part, elle juge que l'information des usagers est perfectible.

S'agissant du transport scolaire, Cédric GHESQUIERE indique que la CUD organise le transport des lycéens de l'Ouest de l'agglomération. Il explique que ce service n'étant pas obligatoire, les coûts induits ne sont remboursés qu'en partie par le Conseil Régional. Cédric GHESQUIERES ajoute qu'une réflexion est en cours sur l'optimisation des circuits, ce qui pourrait se traduire par une économie de l'ordre de 25 % sur ce coût spécifique. En outre, il pense que le futur réseau répondra également en partie aux besoins des collégiens et lycéens.

Concernant la desserte de certains quartiers, Cédric GHESQUIERES comprend les attentes de certains habitants. Il précise qu'un transport mieux adapté à la typologie des quartiers desservis sera une réponse efficace à cette problématique.

A ce stade du débat, Damien CAREME revient sur la question des tarifs des abonnements. Il rappelle que les élus communautaires ont pour objectif d'instaurer la gratuité des transports en commun, pour tous et tout au long de la semaine, à compter de septembre 2018. Cette mesure, de fait, va régler la problématique tarifaire. S'agissant d'abris sécurisés pour les vélos, Damien CAREME annonce que de telles installations sont prévues aux abords des futurs pôles d'échange.

Damien CAREME ne partage pas tout à fait l'avis de Linda GENS, quant à la sensibilisation des jeunes. Selon lui, ces derniers sont déjà largement sensibilisés aux questions environnementales. Il est convaincu qu'un réseau efficace et moderne les détournera de la voiture, au profit des transports en commun.

S'agissant de l'amélioration de l'information des usagers, Damien CAREME rappelle que les bornes d'information voyageur vont être remplacées. Il ajoute que les élus communautaires travaillent en amont, avec les syndicats, afin d'instaurer un « service minimum » qui, en cas de débrayage de la part des conducteurs, permettrait le ramassage des collégiens et lycéens.

Concernant une liaison ferrée vers Adinkerke, Damien CAREME souligne qu'une réflexion est en cours, mais que ce dossier ne relève pas d'une compétence communautaire. Son avis personnel est qu'une telle liaison pourrait se traduire par une « fuite des consommateurs » vers la Belgique, pour le plus grand préjudice de l'agglomération.

Enfin, Damien CAREME explique que Fort-Mardyck, comme bien d'autres communes de l'agglomération, a sollicité la CUD pour l'installation d'une station DK'vélo. Il précise que cette demande sera étudiée, mais qu'il ne sera pas possible d'en installer partout, dans la mesure où une telle implantation doit répondre à des critères précis.

### **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 et les quatre idées fortes du projet « DK'plus de mobilité ». S'agissant des enjeux, le premier d'entre eux est d'aménager la ville. Pour Damien CAREME un transport en commun adapté et correctement structuré est synonyme d'une ville moderne et agréable, porte-drapeau d'un territoire attractif. Il souligne la nécessité de densifier la population autour d'un nouveau réseau à haut niveau de service. Le deuxième enjeu est la réorganisation de l'agglomération, via des pôles de vie qui verront leur desserte grandement améliorée.

Des espaces publics plus respectueux de tous les modes de mobilités seront conçus. Damien CAREME précise que ce dossier est une occasion unique d'améliorer les espaces publics. Le territoire va véritablement être transformé, dans le but de fluidifier la circulation des bus.

Pour Damien CAREME, il s'agit bien de se doter d'un réseau plus juste et plus socialement équilibré sur l'ensemble du territoire, notamment pour les zones à faible revenu. Il soutient que tous les pôles de vie du territoire seront irrigués, afin que tout un chacun puisse accéder aisément aux différents équipements de l'agglomération, tant pour les loisirs que pour le travail. Selon lui, le développement urbain se fera désormais autour du futur réseau afin d'éviter des travaux supplémentaires ultérieurs. 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. Il rappelle néanmoins qu'un tel projet est collectif et, qu'à ce titre, il ne pourra pas répondre à certaines attentes, trop individuelles.

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, cette caractéristique permet de s'affranchir de toute notion d'horaire. La troisième idée forte vise à améliorer le service pour tous. Il s'agit de le rendre plus lisible, plus simple d'utilisation et davantage cohérent. Enfin, la quatrième idée forte est la gratuité. Damien CAREME souligne l'importance de cette mesure ambitieuse, d'autant plus qu'elle contribuera à l'amélioration du pouvoir d'achat des ménages du territoire.

Damien CAREME explique que de grands chantiers seront nécessaires pour la mise en place de ce réseau. A ce titre, les élus communautaires ont identifié sept grands travaux à effectuer en priorité. Ces derniers seront complétés par près de 150 aménagements dans l'agglomération. Tout d'abord, deux pôles d'échange seront créés à l'Est et à l'Ouest de l'agglomération, au Puythouck et dans le secteur de Leffrinckoucke. Ces pôles seront des connexions entre la zone suburbaine et la zone urbaine. Ils seront les points de départ des lignes à haute fréquence qui irrigueront l'agglomération. En outre, la pénétrante va bénéficier d'un certain nombre d'aménagements, tout comme l'Avenue de République à Saint-Pol-sur-Mer. Sur ce dernier point, la traversée de cette zone sera améliorée, tandis que l'espace public sera mieux partagé entre les différentes mobilités. Damien CAREME ne doute pas que ces travaux seront également très bénéfiques pour l'attractivité commerciale de Saint-Pol-sur-Mer. La gare de Dunkerque va également être le théâtre d'un de ces grands chantiers. Selon Damien CAREME cet équipement a vieilli et il est plus que nécessaire de repenser aux aménagements l'entourant. De même, le centre-ville de Dunkerque, véritable goulot d'étranglement pour les bus, verra sa voirie aménagée afin de fluidifier leur circulation. Damien CAREME souligne que ces aménagements se feront en concertation avec les habitants et commerçants de Dunkerque.

Comme annoncé, 150 aménagements sont prévus dans cette phase de travaux. Ils viendront répondre à diverses problématiques de circulation, sur l'ensemble du territoire. Pour Damien CAREME, il s'agit de fluidifier la circulation des bus, afin d'être en mesure de garantir les temps de parcours, ce qui est loin d'être le cas avec le réseau actuel. A cet effet, il commente les caractéristiques de certains des futurs aménagements. Damien CAREME relève la grande qualité de ces derniers ainsi que la place importante qui est redonnée à la nature. En conclusion, il rappelle la physionomie particulière de l'agglomération dunkerquoise, très étirée en longueur le long de la Mer du Nord. Il en ressort que certains points de ce territoire de 200 000 habitants sont relativement éloignés du cœur d'agglomération. C'est pour cela que les plans de la CUD distinguent deux zones, une urbaine et une suburbaine.

Damien CAREME passe la parole à Cédric GHESQUIERES, afin qu'il présente les schémas envisagés pour le futur réseau de bus. Ce dernier précise que les remontées du premier cycle de concertation ont permis aux élus communautaires d'élaborer deux scénarios d'organisation. Il ajoute que ces deux schémas nécessitent les chantiers et aménagements décrits précédemment. De même, les deux hypothèses laissent une large part aux sites propres, c'est-à-dire les voies réservées aux bus, avec au moins six kilomètres dans cette configuration.

Le premier scénario prévoit la création de cinq grandes lignes à fréquence de dix minutes. Une de ces lignes permettra de rallier rapidement le centre-ville de Dunkerque, à partir de Grande-Synthe, et verra son terminus à

Malo-les-Bains. Le second scénario étudié ne comporte qu'une ligne à haute fréquence, Est-Ouest, complétée par des lignes de rabattement. Pour Cédric GHESQUIERES, ce schéma est tout à fait comparable à une organisation de type « tramway ».

Au-delà de la zone agglomérée, les deux organisations prévoient des lignes fonctionnant avec des fréquences différentes. Ces lignes sont connectées à la zone agglomérée grâce aux deux pôles d'échange prévus. Cédric GHESQUIERES procède à un zoom sur Saint-Pol-sur-Mer. Cette dernière serait desservie par trois lignes. Une première ligne desservirait le Sud de la commune. Un deuxième axe viendrait de Fort-Mardyck, emprunterait le Pont du Triangle, l'Avenue de la République et passerait par la gare de Dunkerque. Le terminus de cette seconde ligne serait à Leffrinckoucke. Enfin, une troisième ligne se situerait au Nord de la commune, afin d'améliorer la desserte de cette zone, dont les quartiers « Guynemer » et « Cité des cheminots ». Cet axe s'orienterait ensuite vers Coudekerque, mais il permettrait également d'atteindre d'autres destinations grâce à des correspondances. C'est cette ligne qui relierait Saint-Pol-sur-Mer à l'ensemble de l'agglomération. Enfin, une ligne partirait de Grande-Synthe, vers la gare, pour aboutir à Leffrinckoucke. La ligne E, quant à elle, desservirait Coudekerque en passant par Tétéghem. Cédric GHESQUIERES indique que cette ligne facilitera les déplacements Nord-Sud dans l'agglomération, sans pour autant passer par le gare de Dunkerque.

Dans le second scénario, la ligne forte évoquée passerait par Grande-Synthe, emprunterait la pénétrante, puis desservirait la gare de Dunkerque, pour aboutir à Leffrinckoucke. Autour de cet axe central, Cédric GHESQUIERES décrit de nombreuses 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 Saint-Pol-sur-Mer/CHD sera de l'ordre de 10 minutes.

Cédric GHESQUIERES poursuit son comparatif des deux organisations. Ces dernières sont supérieures au réseau actuel en termes de qualité, de temps de parcours, de fréquence, de proximité et de fiabilité. Il relève que le scénario prévoyant cinq grandes lignes présente un léger avantage par rapport au second schéma envisagé, car il comporte moins de correspondances que ce dernier.

Les deux options prévoient 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 consacré aux travaux d'amélioration de l'espace public. Cédric GHESQUIERES remarque que ce budget est tout à fait raisonnable, eu égard à l'ampleur des travaux prévus. A ces dépenses, il oppose des recettes, matérialisées par des subventions du département, de la région, de l'Etat et de l'Europe. Cédric GHESQUIERES ajoute que les entreprises participent au financement de ce projet, via le versement transport. Selon lui, ce tour de table permet de financer intégralement les 65 millions nécessaires, sans faire appel à des financements supplémentaires, donc sans incidence sur la fiscalité des ménages de l'agglomération.

Cédric GHESQUIERES annonce qu'une enquête publique aura lieu fin 2015 et, qu'à cette occasion, une nouvelle phase de dialogue aura lieu afin de présenter tous les détails des travaux. Ces derniers commenceront pendant l'été 2016 et s'étaleront sur 26 mois. La mise en service du nouveau réseau, quant à elle, est prévue pour septembre 2018. Cédric GHESQUIERES ne cache pas que ce calendrier est serré et qu'il reste beaucoup à faire. Il invite les participants à entrer dans le débat.

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

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

**Jean-Pierre CLICQ, premier adjoint au maire de Saint-Pol-sur-Mer.**

Dominique VANDAMME, de Saint-Pol-sur-Mer, s'inquiète des conséquences que pourraient avoir les futurs aménagements de la pénétrante sur la circulation automobile. Il craint que cela ne génère des embouteillages et, par la même, de la pollution supplémentaire.

Henri WOJCIAK, de Saint-Pol-sur-Mer, estime que la gratuité fera exploser la délinquance dans les bus. Il s'enquiert des mesures prévues pour la sécurité des voyageurs. Tony DETIENNE abonde dans son sens. Il craint un développement des incivilités.

Daniel PASQUEREAU, de Fort-Mardyck, s'étonne des aménagements envisagés pour la gare de Dunkerque, dans la mesure où il était envisagé de déplacer cette dernière. Il demande si ce projet est toujours d'actualité. Daniel PASQUEREAU déplore également les nombreuses incivilités dont il est le témoin dans le bus. Il suggère que des mesures éducatives soient prises en la matière. Enfin, il espère que les promesses prises par les élus communautaires, en matière d'urbanisme, seront tenues.

François REUMAUX, de Saint-Pol-sur-Mer, s'exprime en tant que propriétaire d'un commerce Quai Wilson. Il estime que la réduction de la circulation automobile pourrait avoir des conséquences néfastes sur le petit commerce.

S'agissant des aménagements de la pénétrante, Damien CAREME explique que cet axe n'est plus du tout adapté aux contraintes urbaines modernes. Il se veut confiant sur d'éventuelles conséquences sur la circulation automobile, dans la mesure où la partie réservée aux voitures sera très correctement dimensionnée.

Damien CAREME souligne que la gratuité résoudra nombre de problèmes d'insécurité. De plus, il indique que le personnel dédié au contrôle des billets ne disparaîtra pas et qu'il sera réaffecté à des missions visant à assurer la tranquillité des voyageurs. Il conclut sur ce point, en précisant que les communes ayant fait le choix de la gratuité n'ont pas constaté un développement des agressions à l'intérieur des bus. S'agissant des problèmes – plus généraux – liés au manque de civisme, Damien CAREME estime que c'est une question de savoir-vivre. Là aussi, il pense que des bus gratuits, donc davantage fréquentés, auront pour effet de réduire les incivilités. Pour lui, la gratuité n'est pas synonyme de laisser-aller.

Concernant le Quai Wilson, Damien CAREME ne souscrit pas à l'avis de François REUMAUX. Il pense, au contraire, que les aménagements prévus vont faciliter l'accès à cette zone. Il ajoute que les parkings actuels, nécessaires aux commerces, seront conservés. Jean-Pierre CLICQ le rejoint sur ce point, en précisant que le nombre de places de stationnement sera augmenté. Ce dernier explique que la municipalité est en contact étroit avec les techniciens de la Communauté Urbaine et que la plus grande attention est portée au Quai Wilson. Cédric GHESQUIERES juge utile de rappeler qu'une enquête publique va avoir lieu en fin d'année. Dans cette optique, la CUD va présenter des plans détaillés à chaque commune concernée par un chantier, afin que l'enquête publique ne soit plus qu'une formalité. Cédric GHESQUIERES assure l'auditoire de rapports étroits et continus entre la CUD et les municipalités, afin d'acter les actions nécessaires au fur et à mesure du projet. Selon lui, il ne faut pas voir le développement des transports en commun comme une menace pour le commerce, mais plutôt comme un moyen d'amener sur place de nouveaux consommateurs. Il est conscient des inquiétudes des commerçants, mais il estime que les habitudes de mobilité vont changer à long terme.

S'agissant de la gare de Dunkerque, Cédric GHESQUIERES explique que le projet de déplacement de cette dernière est toujours envisagé à long terme, quoi qu'hypothétique. Néanmoins, les projets d'aménagement restent compatibles avec un bâtiment déplacé plus au Nord de la ville. Enfin, concernant les éventuels effets pervers de la gratuité, Cédric GHESQUIERES cite l'exemple de la navette gratuite du Môle 1. Selon lui, c'est un exemple qui prouve que l'on ne peut pas lier gratuité et insécurité. En outre, il pense que le développement de la part modale du bus va amener automatiquement une mixité sociale dans ce type de transport, donc davantage de sécurité.

Roland RICHARD, de Saint-Pol-sur-Mer, suggère que les bus embarquent des panneaux d'information actualisés en temps réel. D'autre part, il regrette que les chiens ne soient pas admis dans les navettes gratuites.

Linda GENS, de Saint-Pol-sur-Mer, est dubitative quant à un report massif de la population de la voiture vers le bus. Selon elle, l'usage de l'automobile est beaucoup trop ancré dans les mentalités, ce qu'elle déplore.

André DECROIX, de Saint-Pol-sur-Mer, s'inquiète de l'accessibilité des magasins du Quai Wilson durant la période des travaux.

Sylvie MALLET, de Fort-Mardyck, demande s'il est certain que les subventions nécessaires à la réalisation des travaux seront obtenues. D'autre part, elle s'enquiert des critères qui dictent l'implantation d'un arrêt de bus devant une habitation.

S'agissant de panneaux d'information embarqués, Damien CAREME reconnaît que des évolutions technologiques sont nécessaires afin d'améliorer le confort des usagers. Il rappelle, ensuite, que les chiens sont interdits dans le bus et qu'aucune dérogation n'est possible, mis à part pour les chiens guides d'aveugle. Concernant le report de la population vers le bus, Damien CAREME rappelle que le coût moyen de possession d'une automobile est très élevé et que cette tendance n'est pas prête de s'inverser. Pour lui, un transport collectif moderne et fiable saura séduire les habitants de l'agglomération. Il reconnaît le statut particulier de la voiture dans notre société, mais pense qu'un doublement de la part modale du bus est tout à fait possible d'ici à 2020. Cédric GHESQUIERES le rejoint sur ce point. Pour lui, les mentalités évolueront dans l'agglomération. Damien CAREME indique que le futur réseau sera continuellement observé afin de pouvoir l'adapter finement aux usages. Enfin, il confirme que le versement des subventions nécessaire au financement des travaux est acquis.

Cédric GHESQUIERES reconnaît que les travaux Quai Wilson pourront causer des désagréments. Il promet aux participants que les avis des riverains et des commerçants seront pris en compte afin de limiter au maximum les gênes. Quant au positionnement des arrêts de bus, Cédric GHESQUIERES explique que les critères d'implantation des stations sont multiples et très précis. Il se déclare conscient du fait que les riverains apprécient peu d'avoir un arrêt de bus en face de chez eux. Cependant, ces derniers acceptent généralement une telle implantation, au nom de l'intérêt général.

André DECROIX, de Saint-Pol-sur-Mer, interpelle les élus communautaires et leur demande d'être très attentifs à ce qui sera fait sur le Quai Wilson, d'autant que cette zone concentre à elle seule 250 emplois.

Philippe CACHE, de Saint-Pol-sur-Mer, se félicite des projets présentés, mais se déclare inquiet quant au financement nécessaire à l'exploitation et à l'entretien du futur réseau.

Damien DECROOQ, de Petite-Synthe, suggère un aménagement de la rue du Banc Vert, cette dernière étant fortement dégradée.

Pour Marc DETIENNE, de Saint-Pol-sur-Mer, la gratuité des bus va se traduire par des concessions salariales pour les chauffeurs de DK'bus.

Damien CAREME comprend les inquiétudes des commerçants du Quai Wilson et leur assure que la Communauté Urbaine sera à leur écoute. Concernant le financement du fonctionnement du futur réseau, Damien CAREME explique que les sommes perçues dans le cadre du versement transport seront dévolues au fonctionnement du réseau, une fois les travaux achevés. Il revient sur la gratuité, dont le coût est estimé à 4 millions d'euros, et souligne que c'est un choix politique fort. A titre d'exemple, il rappelle que la Communauté Urbaine verse annuellement 6 millions d'euros pour le sport de haut niveau, ce qui ne choque personne, alors même que cela ne concerne qu'un nombre limité d'individus. Pour Damien CAREME, des arbitrages entre différents budgets seront nécessaires, sans que la Communauté Urbaine soit déséquilibrée financièrement. S'agissant d'un éventuel effet de la gratuité sur les salaires des chauffeurs, Damien CAREME souligne que le nombre d'emplois va augmenter chez DK'bus, sans pour autant que les acquis sociaux soient remis en cause. Il explique que les économies seront réalisées en optimisant le réseau, en réalisant des gains de productivité, et non pas en rognant sur les salaires des chauffeurs. Pour Damien CAREME, il est anormal que ce travail n'ait pas été effectué avant.

Cédric GHESQUIERES partage le constat de Damien DECROOQ quant à l'état de la rue du Banc Vert. Il précise que des aménagements sont envisagés, mais que ces derniers doivent faire l'objet d'une discussion entre la CUD et la mairie

de Petite-Synthe avant toute présentation au public.

## **Conclusion**

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

Damien CAREME remercie l'ensemble des participants pour les nombreux sujets évoqués au cours de cette soirée. Il se félicite de la richesse du débat et pense que cette discussion va guider les élus communautaires dans leur réflexion.