

Dk plus de Mobilité

| DOSSIER DE CONCERTATION |



Concertation préalable (article L300-2 du Code de l'Urbanisme) sur le projet de restructuration et d'amélioration du réseau de transport collectif sur l'agglomération dunkerquoise - Réalisation d'une infrastructure de Transport Collectif en Site Propre (T.C.S.P.)

| www.dk-mobilite.fr |

Dunkerque
Grand Littoral
COMMUNAUTE URBAINE

SOMMAIRE

ÉDITO	3
PRÉAMBULE	5
1/ LA STRUCTURE DE L'AGGLOMÉRATION ET LES MOBILITÉS AUJOURD'HUI OPTIMISER LE SERVICE ET MAÎTRISER LES COÛTS	9
2/ LES OBJECTIFS DE DK'PLUS DE MOBILITÉ	31
3/ DEUX SCÉNARIOS POUR DES BUS PLUS ATTRACTIFS ET PLUS PERFORMANTS	35

ÉDITO

La mobilité est au cœur de notre vie quotidienne.

Enjeu social, environnemental et de développement économique, il s'agit aussi, tout simplement, d'une question de qualité de vie. Mieux se déplacer, mieux partager les espaces publics doit permettre de mieux vivre ensemble dans notre Communauté Urbaine.

Ces dernières années, seuls 5 % des déplacements se sont faits en bus. Le faible usage de ce mode de transports s'explique à la fois par une organisation du réseau de bus qui n'a que peu évolué depuis 1970 et par une place très importante laissée à la voiture dans nos villes.

En novembre et décembre 2014, nous avons organisé neuf réunions publiques sur la mobilité pour écouter vos avis et vos attentes. Grâce à cela, nous avons pu affiner notre diagnostic et nos pistes de travail.

Vous vous êtes exprimés, pour que le bus soit attractif, plusieurs facteurs sont nécessaires : le respect des horaires, la rapidité, le confort d'usage, la fréquence, la proximité... Cela implique des aménagements de l'espace public pour améliorer la circulation du bus et le rendre prioritaire par rapport à la voiture.

Aujourd'hui, forts de ces enseignements, nous revenons vers vous pour vous présenter les fruits du travail mené et les propositions concrètes de transformation du réseau.

Nous, les maires de l'agglomération, avons fait de la mobilité un axe prioritaire de ce mandat. Nos objectifs sont simples et clairs :

- la refonte du réseau de transport public pour mettre près de 120 000 habitants à moins de 300 mètres d'une ligne de bus fréquente ;
- permettre à la majorité des habitants de l'agglomération de se rendre au centre de l'agglomération en moins de 20 minutes,
- la mise en place d'un service public universel, cela passe par la gratuité,
- le doublement du nombre d'usagers du bus d'ici à 2020.

À partir des objectifs fixés et de vos demandes, deux scénarios ont été étudiés. Avant que le conseil communautaire ne se prononce, nous souhaitons, pour cette deuxième étape, recueillir vos avis d'usagers. Vous avez à nouveau la parole lors de prochaines réunions publiques, sur les registres qui seront mis à votre disposition dans les mairies ou sur le site internet, afin de nous aider à bâtir la solution la plus performante, la plus efficace et la plus pragmatique.

Dans ce document, nous vous invitons à découvrir ce que pourrait être le futur réseau de transports en commun ; notre projet DK'Plus de mobilité va dessiner notre agglomération pour les décennies à venir. Il s'agit donc d'un enjeu majeur pour notre avenir commun.

Nous comptons sur vous.



Patrice VERGRIETE,
Président de la Communauté Urbaine,
Maire de Dunkerque



Damien CAREME,
2^{ème} Vice-Président à la transformation
écologique et sociale de l'agglomération,
environnement, énergie et transport,
Maire de Grande-Synthe

Francis BASSEMON,
Maire de Bourbourg

Jean-Luc GOETBLOET,
Maire de Spycker

David BAILLEUL,
Maire de Coudekerque-Branche

André HENNEBERT,
Maire de Craywick

Fabienne CASTEL,
Maire déléguée de Mardick

Christian HUTIN,
Maire délégué
de Saint-Pol-sur-Mer

Claude CHARLEMAGNE,
Maire de Saint-Georges-sur-l'Aa

Isabelle KERKHOF,
Maire de Coudekerque-Village

Paul CHRISTOPHE,
Maire de Zuydcoote

Roméo RAGAZZO,
Maire délégué de Fort-Mardick

Sony CLINQUART,
Maire de Grand-Fort-Philippe

Bertrand RINGOT,
Maire de Gravelines

Jean-Luc DARCOURT,
Maire de Armbouts-Cappel

Eric ROMMEL,
Maire de Loon-Plage

Jean DECOOL,
Maire de Ghyvelde

Catherine VERLYNDE,
Maire de Bray-Dunes

Léon DEVLOIES,
Maire de Cappelle-la-Grande

Bernard WEISBECKER,
Maire de Leffrinckoucke

Franck DHERSIN,
Maire de Tétéghem



PRÉAMBULE

UN TERRITOIRE CONÇU POUR LA VOITURE	6
MIEUX VIVRE ENSEMBLE	6
UN OBJECTIF : PLUS DE VOYAGEURS DANS LES TRANSPORTS COLLECTIFS	7
OPTIMISER LE SERVICE ET MAÎTRISER LES COÛTS	7
DES INÉGALITÉS RÉDUITES ET UN RÉSEAU PLUS ÉQUILIBRÉ	7
UN PROJET PARTAGÉ ET CONCERTÉ	7

PRÉAMBULE



/ Un territoire conçu pour la voiture

Reconstruite après la Seconde guerre mondiale, l'agglomération dunkerquoise a été conçue pour l'automobile. Ce mode de déplacement possède ses qualités, notamment sa simplicité d'usage et ses défauts : rejet de gaz à effet de serre, de particules fines, coût élevé générant des inégalités, encombrement des villes...

Mais surtout, un seul mode de transport ne peut pas répondre à toutes les attentes et besoins des habitants. Pour que chacun puisse se déplacer plus facilement, plus librement, en fonction de ses revenus, de sa destination, du temps dont il dispose... Tout simplement, pour que chacun ait le choix, il faut que notre territoire offre des solutions variées et performantes. Et afin que la marche, le vélo et les transports en commun puissent se développer, il est nécessaire de revoir la politique mobilité de notre agglomération.

Chaque ménage dépense, en moyenne,
5 140 euros par an pour sa mobilité.

83 % de cette somme
est consacrée à la voiture*

* Comprenant l'amortissement de l'achat de la voiture (source Adème)

/ Mieux vivre ensemble

L'idée n'est, en aucun cas, de faire disparaître les voitures ; elles resteront, dans les prochaines années au moins, le mode dominant. Mais le territoire dunkerquois doit se moderniser et permettre aux habitants d'opter pour des modes plus respectueux de l'environnement.



/ Un objectif : Plus de voyageurs dans les transports collectifs

Les transports collectifs ne représentent, actuellement, que **7 % environ des déplacements** (5 % pour le bus). L'objectif affiché par les élus communautaires est très clair : **doubler leur fréquentation d'ici à 2020**. Il ne s'agit pas seulement de s'adapter à la ville d'aujourd'hui ; le projet DK'Plus de mobilité doit anticiper les évolutions futures et participer au développement durable du territoire, à son rayonnement et à son attractivité.

Le réseau de transports en commun doit donc devenir plus efficace et plus performant.

/ Optimiser le service et maîtriser les coûts

Les sommes consacrées à la mobilité, aux transports urbains et aux infrastructures routières représentent le premier budget de la Communauté Urbaine de Dunkerque. Il convient donc de construire un réseau et une offre justes, équilibrés, efficaces et adaptés aux besoins du plus grand nombre.

/ Des inégalités réduites et un réseau plus équilibré

Conçu dans les années 70, le réseau actuel était devenu peu performant, mais surtout injuste. En effet, certains secteurs de l'agglomération étaient oubliés, situés loin d'un arrêt ou à des durées de trajet trop importantes du centre. L'objectif du projet DK'Plus de mobilité est aussi de mieux irriguer le territoire et, notamment, de cibler particulièrement les zones les moins favorisées.

LE COÛT DES TRANSPORTS POUR LA COMMUNAUTÉ URBAINE

Les transports et les déplacements représentent le premier budget de dépense de la Communauté Urbaine (chiffres de l'année 2013) :

- **51,75 millions d'euros** pour les transports en commun
- **11,85 millions d'euros** pour la voirie (réfection et entretien des routes)

À noter que, sur l'ensemble de ces sommes, les recettes liées à la vente des billets et des abonnements ne représentent qu'environ 4 millions d'euros.

/ Un projet partagé et concerté

À chaque étape, ce grand projet de modernisation des transports est partagé et débattu avec les habitants. L'objet de ce document est de vous apporter l'information la plus complète sur la situation du transport collectif, sur les aménagements urbains qu'il est nécessaire de réaliser, sur les scénarios de réseau envisageables, sur l'offre de service (amplitude, fréquence...).



1 / LA STRUCTURE DE L'AGGLOMÉRATION ET LES MOBILITÉS AUJOURD'HUI

1/ UNE AGGLOMÉRATION DE 200 000 HABITANTS PAS COMME LES AUTRES	10
2/ LA MOBILITÉ DANS LE DUNKERQUOIS AUJOURD’HUI	14
3/ FORCES ET FAIBLESSES DE L’OFFRE ACTUELLE DE TRANSPORT COLLECTIF	16
4/ VOUS NOUS AVEZ DIT	28

1 / LA STRUCTURE DE L'AGGLOMÉRATION ET LES MOBILITÉS AUJOURD'HUI

1/ UNE AGGLOMÉRATION DE 200 000 HABITANTS PAS COMME LES AUTRES

L'agglomération dunkerquoise a une forme urbaine très particulière qui longe le littoral sur une **bande de 30 kilomètres** et une **épaisseur de 4 à 5 kilomètres** dans les terres.

Globalement longiligne, elle est en fait un territoire constitué de deux entités :

- une zone agglomérée semi-concentrique de **150 000 habitants**, zone urbaine plus dense organisée autour de Dunkerque, avec les communes de Cappelle-la-Grande, Coudekerque-Branche, Fort-Mardyck (commune associée à Dunkerque), Grande-Synthe, Leffrinckoucke et Saint-Pol-sur-Mer (commune associée à Dunkerque);
- un bassin de vie périphérique de **50 000 habitants**.

/ Une zone urbaine étirée : des contraintes pour l'organisation du réseau de transport

La "plaque" urbaine dunkerquoise est plus étirée que celles d'agglomérations de 150 000 habitants. Les villes de Cappelle-la-Grande, Grande-Synthe, Fort-Mardyck, Leffrinckoucke, Saint-Pol-sur-Mer, le quartier de Petite-Synthe se trouvent relativement éloignées (4 à 6 kilomètres à vol d'oiseau) du centre-ville de Dunkerque.

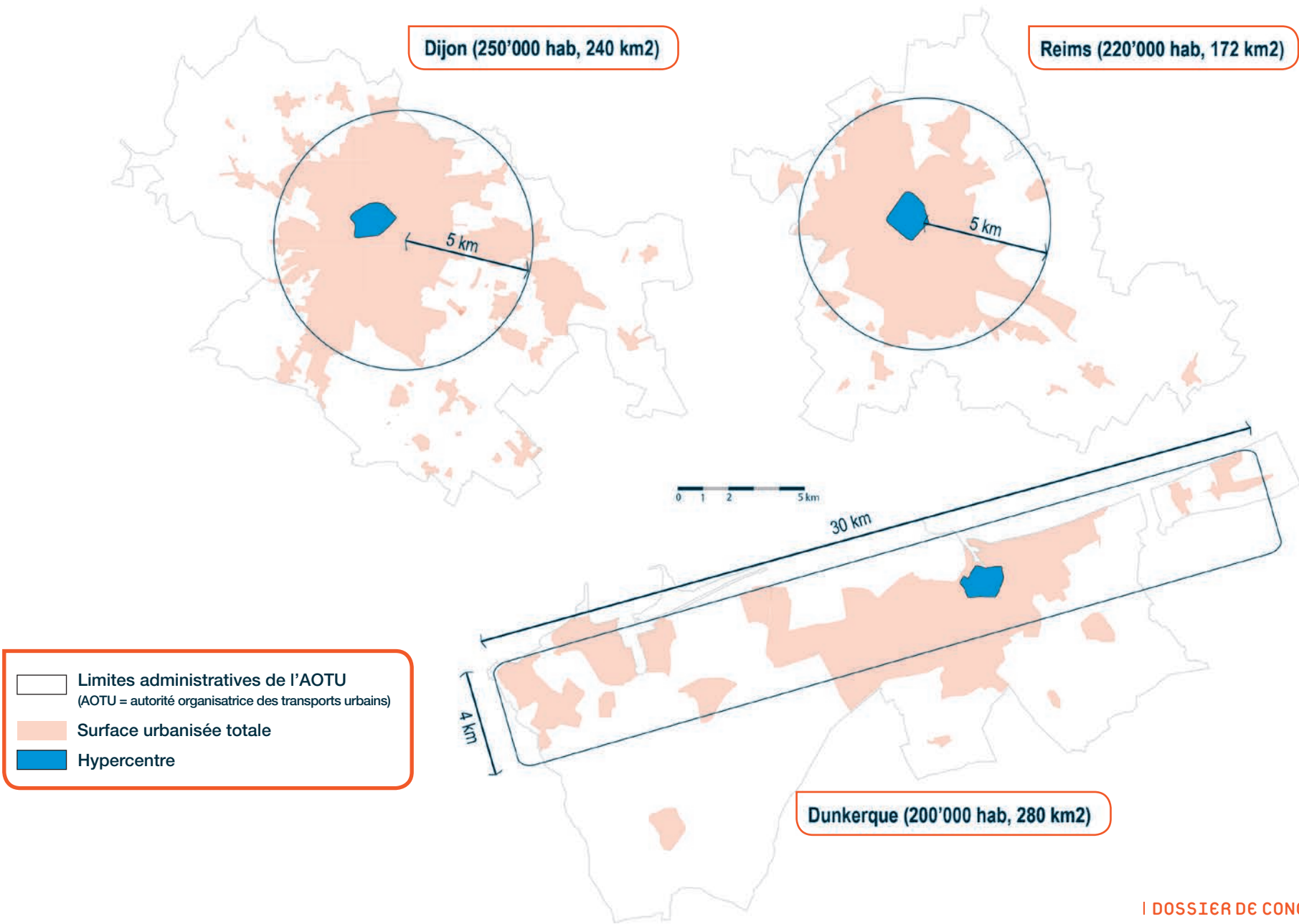
L'agglomération est également constituée de communes isolées de la plaque urbaine qui sont reliées à la ville centre par des infrastructures routières sur lesquelles la vitesse autorisée est de 90 km/h. Cette configuration impose de fortes contraintes pour l'organisation du réseau de transport collectif : des lignes longues aux coûts d'exploitation plus élevés. Cela occasionne aussi, du fait de vitesses de circulation variables, plus de risques d'irrégularité dans les fréquences. De plus, elle rend la voiture particulière plus rapide pour effectuer les déplacements de moyenne distance (5 à 15 kilomètres).

/ Des fractures urbaines fortes, héritage des années 70

La zone agglomérée du Dunkerquois est irriguée par un réseau important d'infrastructures routières. Ces routes, comme l'A16, par exemple, permettent de se déplacer facilement en voiture, mais constituent de véritables fractures dans le paysage urbain et isolent certaines communes et certains quartiers.

La route départementale 601- ex route nationale 1 - occupe aussi beaucoup de place dans le cœur d'agglomération. Elle passe entre Grande-Synthe, Petite-Synthe (Dunkerque) et Fort-Mardyck. Elle se poursuit vers le centre-ville de Dunkerque en créant une coupure entre la commune associée de Saint-Pol-sur-Mer et Petite-Synthe. Elle permet d'accéder en voiture particulière à moins de 1 500 mètres du centre-ville, avec une vitesse de 90 km/h. Sa configuration autoroutière la rend difficile à traverser pour un piéton ou un cycliste.

Cette trame routière n'a pas que des aspects négatifs; elle constitue le lien avec les communes de l'Ouest, Loon-Plage et Gravelines, assure les continuités urbaines, paysagères et écologiques fortes et participe à la lisibilité du territoire. Il convient de s'appuyer sur elle pour faciliter les échanges, en rééquilibrant les modes de déplacement et en apaisant les circulations afin de rendre les voies plus faciles à traverser.



1 / LA STRUCTURE DE L'AGGLOMÉRATION ET LES MOBILITÉS AUJOURD'HUI

LUTTER CONTRE L'ÉTALEMENT URBAIN (SOURCE FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT)

L'étalement urbain correspond à un mouvement des populations à la fois choisi et subi, selon le niveau de ressources. Beaucoup de ménages à faibles revenus ont quitté les centres-villes, devenus trop chers, pour s'installer dans des lotissements de résidences individuelles modestes en milieu rural ou périurbain.

L'étalement urbain implique une extension des surfaces bâties et donc des pertes d'espaces naturels et de terres agricoles; il accroît les distances parcourues. Ainsi, il est démontré que plus la densité d'une ville est faible, c'est-à-dire plus la ville s'étale, plus la consommation d'énergie augmente.

Pour l'Île-de-France, un Parisien émet deux fois moins de CO₂ qu'un Francilien.

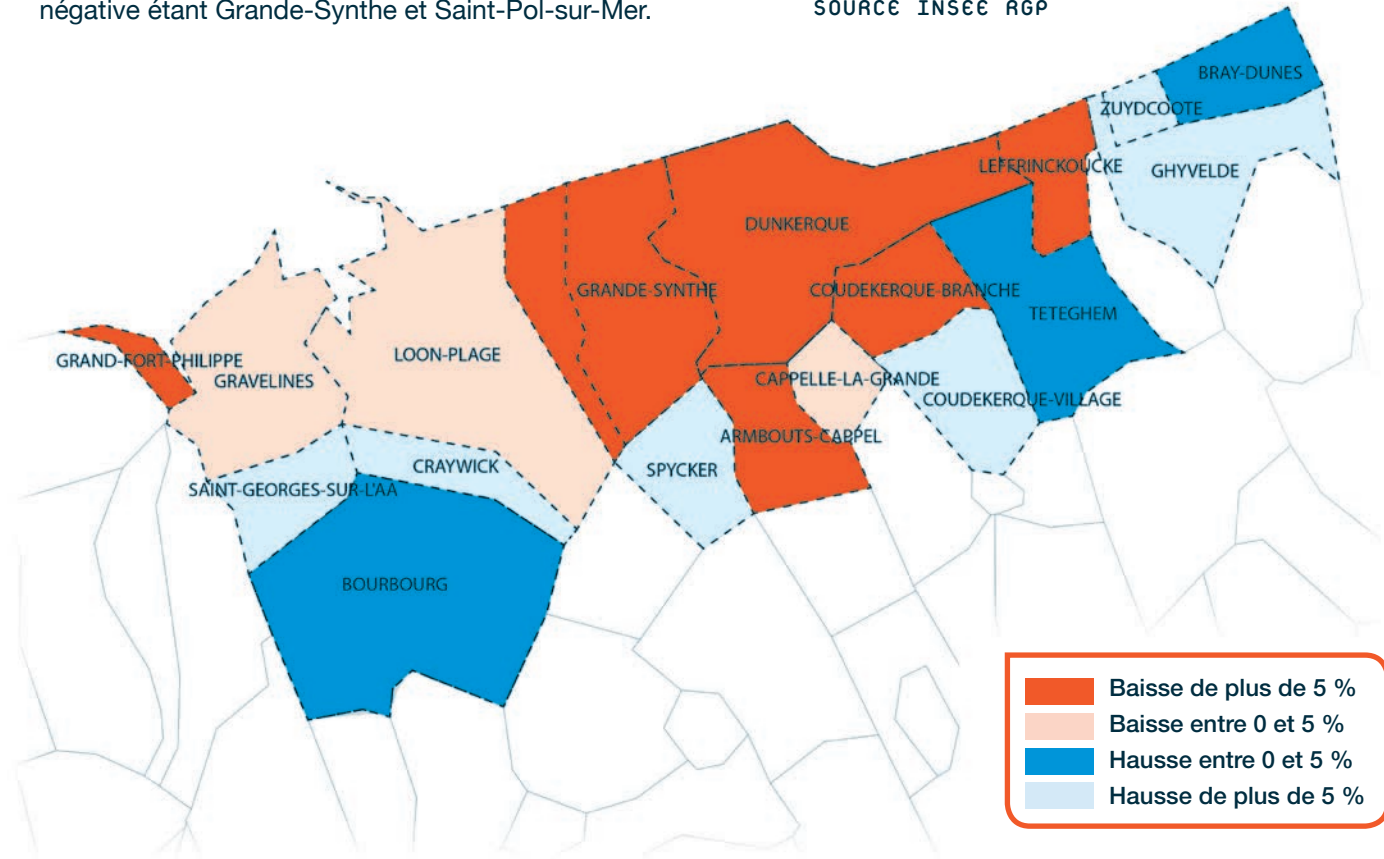
Ensuite, le développement d'axes routiers plus performants participe à une artificialisation des sols qui représente une consommation de terres équivalente à un département français moyen (610 000 hectares) tous les sept ans.

L'essor de l'automobile est donc tout à la fois la cause et la conséquence de l'étalement urbain. Il a augmenté les vitesses de déplacement; ce qui a permis d'habiter plus loin. Ainsi, la voiture a bouleversé la morphologie des villes.

/ Une structure socio-démographique en mutation

L'agglomération dunkerquoise est pénalisée par un solde migratoire largement déficitaire à la fois vis-à-vis de l'extérieur et vis-à-vis des communes périphériques. Le territoire urbain connaît une perte d'attractivité forte depuis la fin des années 90, les secteurs les plus touchés par cette dynamique négative étant Grande-Synthe et Saint-Pol-sur-Mer.

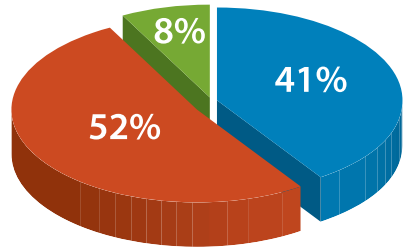
/ ÉVOLUTION DE LA POPULATION ENTRE 1999 ET 2011
SOURCE INSEE RGP



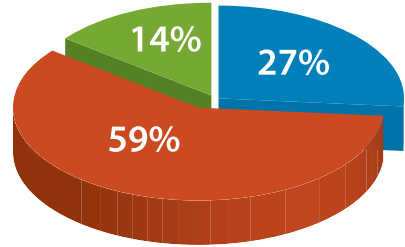
Comme ailleurs en France, le vieillissement de la population a des conséquences sur les pratiques de mobilité. L'arrivée aux grands âges de la génération du "Baby-Boom" et le déficit migratoire élevé des couples de jeunes actifs devraient engendrer un effet de vieillissement encore plus marqué sur notre agglomération que sur d'autres territoires. Il conviendra de tenir compte de cette situation dans le futur système de mobilité.

Le dernier constat socio-démographique important concerne les déséquilibres territoriaux vis-à-vis des revenus moyens des ménages. La voiture particulière peut peser plus fortement sur le budget des ménages et l'enjeu du développement d'une offre de transport collectif performante est encore plus important.

/ RÉPARTITION DE LA POPULATION EN 1975



/ RÉPARTITION DE LA POPULATION EN 2008



Moins de 20 ans
20 à 64 ans
65 ans et plus

/ Des atouts pour demain

Notre territoire possède aussi de sérieux atouts pour tenter d'infléchir ces dynamiques négatives :

- des politiques urbaines dynamiques et d'importantes potentialités foncières qui permettent de reconquérir les espaces de la partie la plus ancienne du port pour le développement de la ville;
- une station de correspondance d'agglomération (gare de Dunkerque) à redynamiser mais qui profite d'une position optimale et d'une desserte train et bus attractive;
- un environnement de qualité avec une présence forte de la nature et de l'eau en ville comme le long des quais;
- un patrimoine historique intéressant à mettre en valeur à travers notamment la qualité des espaces publics;
- une absence de congestion importante qui, même si elle participe à l'attractivité de la voiture particulière, pourrait permettre de mettre en place un réseau de transport collectif performant sans consentir à de lourds aménagements.

1 / LA STRUCTURE DE L'AGGLOMÉRATION ET LES MOBILITÉS AUJOURD'HUI

2 / LA MOBILITÉ DANS LE DUNKERQUOIS AUJOURD'HUI

/ Les déplacements principaux dans l'agglomération

L'étude des déplacements dans l'agglomération a été conduite à deux échelles : une analyse au niveau de la zone agglomérée constituée des communes et communes associées de Cappelle-la-Grande, Coudekerque-Branche, Dunkerque, Fort-Mardyck, Grande-Synthe, Leffrinckoucke et Saint-Pol-sur-Mer et une analyse sur l'ensemble des communes de l'agglomération.



La première analyse permet de distinguer assez clairement :

- un faisceau de déplacement Est-Ouest, composé d'un cumul de déplacements de nature différente : relations avec le centre-ville mais aussi des déplacements intercommunaux/interquartiers à l'Est comme à l'Ouest du centre-ville
- un faisceau de déplacements Nord-Sud principalement avec Coudekerque-Branche.

Bien que très importants en nombre (40 % des déplacements des habitants du territoire), les flux internes aux communes, communes associées ou quartiers n'apparaissent pas sur le schéma ci-contre. Ces déplacements courts de 1 à 2 km sont, néanmoins, d'une grande importance puisqu'ils constituent un potentiel pour la pratique des modes dit "actifs" : marche à pied, vélo...

La deuxième analyse de la demande sur l'ensemble de l'agglomération permet de distinguer :

- pour l'essentiel des communes, les échanges se font principalement avec Dunkerque.
- les échanges domicile/travail sont relativement diffus vers les zones d'activités. On peut en distinguer deux grandes : la zone industrielle portuaire et la zone d'activité au Sud de Grande-Synthe et Petite-Synthe.
- le déplacement des écoliers et étudiants est assez important, puisque les établissements scolaires et universitaires sont principalement situés dans la zone agglomérée.

/ Une présence forte de la voiture particulière

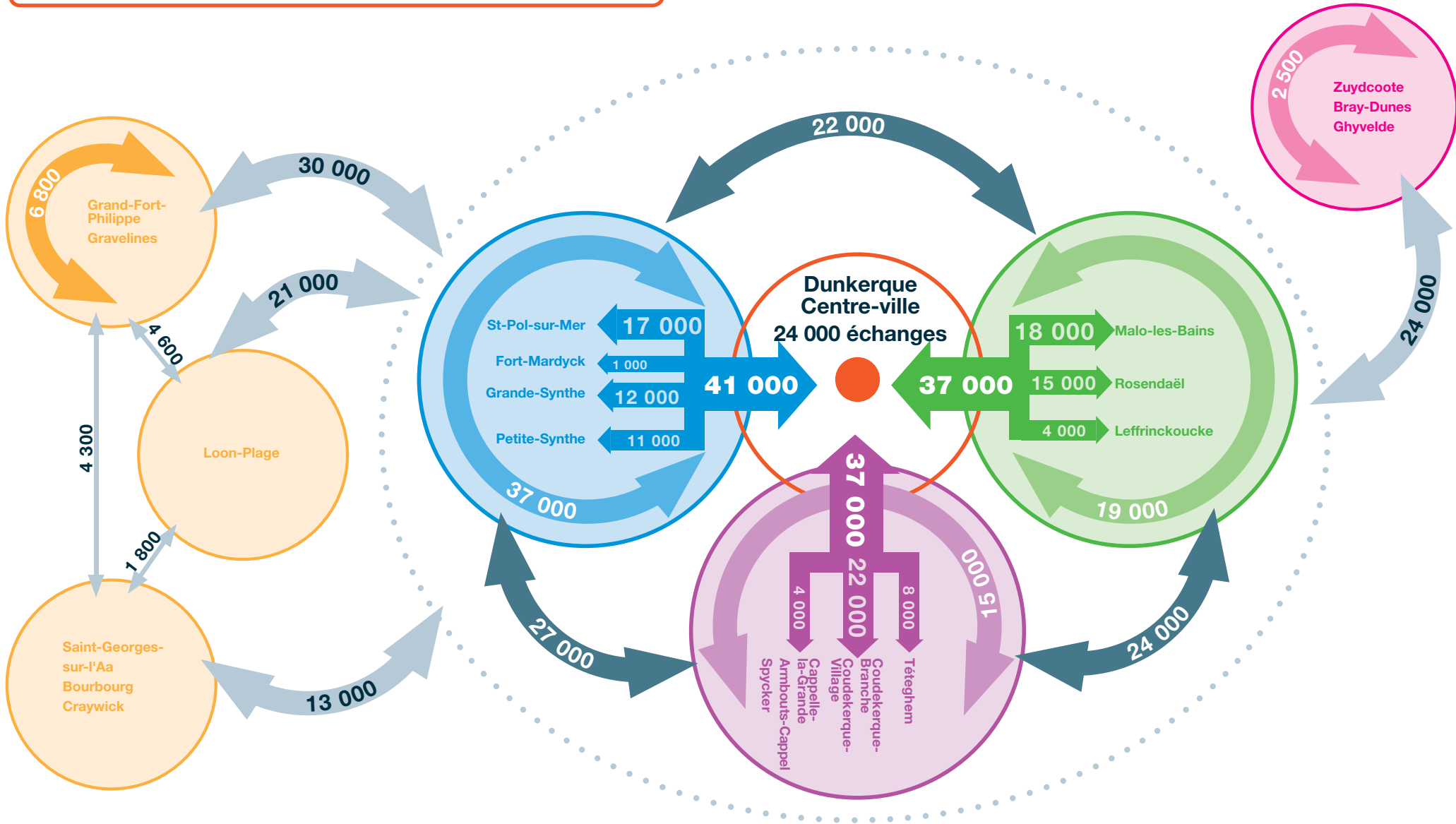
La comparaison de l'utilisation des différents modes de déplacement avec d'autres agglomérations françaises de 200 000 à 300 000 habitants montre l'attachement de notre territoire à la voiture particulière :

- la voiture représente 64 % des déplacements.
- l'usage des transports collectifs est encore limité à une population le plus souvent captive (lycéens, personnes âgées, personnes à revenus modestes...).
- l'agglomération dunkerquoise se trouve dans la fourchette basse pour la pratique des modes actifs, marche à pied et vélo.

Il faut cependant nuancer ce constat si on ne considère que la zone agglomérée et que l'on compare le Dunkerquois avec des agglomérations de 150 000 habitants, ayant un territoire périurbain de 50 000 habitants.

/ FLUX D'ÉCHANGES ENTRE SECTEURS

Les déplacements entre la zone agglomérée et le centre sont importants (44 % des flux), mais il existe également un nombre conséquent de déplacements qui ne concernent pas le centre d'agglomération (30 % des flux).



3/ FORCES ET FAIBLESSES DE L'OFFRE ACTUELLE DE TRANSPORT COLLECTIF



/ Des tracés complexes qui nuisent à la lisibilité du réseau

Le réseau actuel sur le Dunkerquois est constitué de lignes urbaines, de lignes mixtes, urbaines et suburbaines, de lignes suburbaines et de navettes. À ce réseau, il convient d'ajouter les offres des autres autorités organisatrices de transport que sont la Région Nord-Pas-de-Calais, le Département du Nord et le Département du Pas-de-Calais, avec respectivement le TER qui dessert les communes de Bourbourg, Coudekerque-Branche, Dunkerque, Grande-Synthe et Gravelines, les cars interurbains Arc en Ciel qui desservent les communes de Bourbourg, Dunkerque et Ghyvelde et les cars interurbains Oscar qui desservent la gare de Gravelines.

L'intégration tarifaire permet aux usagers de la Communauté Urbaine de Dunkerque d'utiliser l'offre de transport interurbain de la Région et du Département du Nord avec les abonnements du réseau urbain. Le réseau de la Communauté Urbaine de Dunkerque est exploité, à travers une délégation de service public, par la STDE, DK'BUS MARINE, société du groupe Transdev.

Les communes de l'Ouest de l'agglomération sont desservies par :

- une ligne ferroviaire qui dessert Gravelines, Bourbourg, Grande-Synthe, Coudekerque-Branche et Dunkerque : TER Calais Dunkerque
- une ligne interurbaine qui dessert Bourbourg et Dunkerque : ligne Arc en Ciel 104
- une ligne suburbaine qui dessert Grand-Fort-Philippe, Gravelines, Loon-plage, Grande-Synthe et Dunkerque : la ligne A du réseau DK'BUS MARINE
- une ligne suburbaine qui dessert Bourbourg, Craywick, Grande-Synthe, Gravelines et Saint-Georges-sur-l'Aa : navette de Bourbourg
- une navette qui relie Grand-Fort-Philippe, Gravelines et Petit-Fort-Philippe (commune de Gravelines) : la navette des Forts

Les autres communes sont desservies par le réseau suivant :

- 4 lignes principales :
 - Lignes 1/1A Grande-Synthe-Russel <> Av. du Large
 - Lignes 2/2A/2B Grande-Synthe-Jardin-Public/ Fort-Mardyck-Arcelor/Polimeri <> Av. du Large/ Adinkerque
 - Lignes 3/3A Coudekerque-Branche <> Leffrinckoucke-Plage
 - Lignes 4/4A Cappelle-la-Grande-Croizat <> Tétéghem-Vandermeersch

• 5 lignes locales :

- Lignes 5/5A Saint-Pol-sur-Mer-Egalité <> Coudekerque-Branche-Jardin-de-Steendam
- Ligne 7 Mardyck-polimeri <> Coudekerque-Branche-Sept planètes
- Lignes 8/8A Armbouts-Cappel/Mardyck-Arcelor <> Malo-Plage
- Ligne 9 Grande-Synthe-Centre-Commercial-Puythouck <> Angellier
- Ligne 21 Bray-Dunes-Plage <> Ghyvelde-Lac-du-Héron

À ce réseau, il convient d'ajouter l'offre du Département du Nord :

- La ligne Arc en Ciel 101 qui dessert Ghyvelde et Dunkerque
- La ligne Arc en Ciel 104 qui dessert Bourbourg et Dunkerque

Ainsi que l'offre TER de la Région Nord-Pas-de-Calais :

- La ligne Calais <> Dunkerque qui dessert Gravelines, Bourbourg, Grande-Synthe, Coudekerque-Branche et Dunkerque.
- Les lignes en direction de Lille et Arras qui desservent Coudekerque-Branche et Dunkerque.

Les tracés complexes des lignes de bus participent au manque de lisibilité du réseau : trajets aller/retour qui empruntent des axes différents, antennes qui se séparent pour la desserte des quartiers...



1 / LA STRUCTURE DE L'AGGLOMÉRATION ET LES MOBILITÉS AUJOURD'HUI

CARTE DU RÉSEAU
DK'BUS MARINE



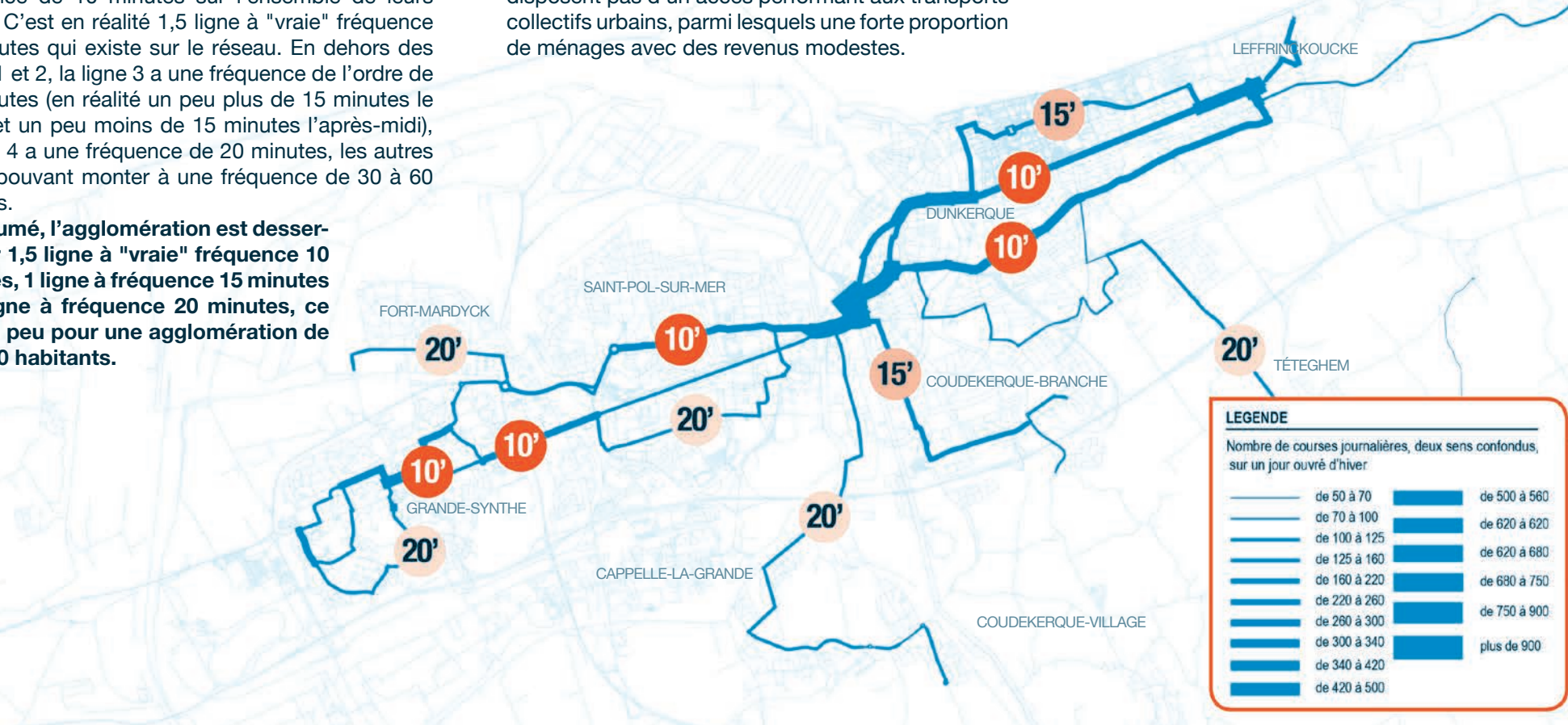
Une offre de mobilité à deux vitesses : peu de lignes à forte fréquence

Le réseau est peu attractif car il y a peu de lignes à forte fréquence. Avec le principe d'antennes de desserte vers Fort-Mardyck, Grande-Synthe et Petite-Synthe, les lignes 1 et 2 n'offrent pas une fréquence de 10 minutes sur l'ensemble de leurs tracés. C'est en réalité 1,5 ligne à "vraie" fréquence 10 minutes qui existe sur le réseau. En dehors des lignes 1 et 2, la ligne 3 a une fréquence de l'ordre de 15 minutes (en réalité un peu plus de 15 minutes le matin et un peu moins de 15 minutes l'après-midi), la ligne 4 a une fréquence de 20 minutes, les autres lignes pouvant monter à une fréquence de 30 à 60 minutes.

En résumé, l'agglomération est desservie par 1,5 ligne à "vraie" fréquence 10 minutes, 1 ligne à fréquence 15 minutes et 1 ligne à fréquence 20 minutes, ce qui est peu pour une agglomération de 200 000 habitants.

On note aussi ce manque d'efficacité sur la desserte du territoire avec seulement 1/3 de la population et des emplois desservis par une ligne à fréquence 10 minutes en journée et 2/3 des ménages qui ne disposent pas d'un accès performant aux transports collectifs urbains, parmi lesquels une forte proportion de ménages avec des revenus modestes.

COURSES JOURNALIÈRES

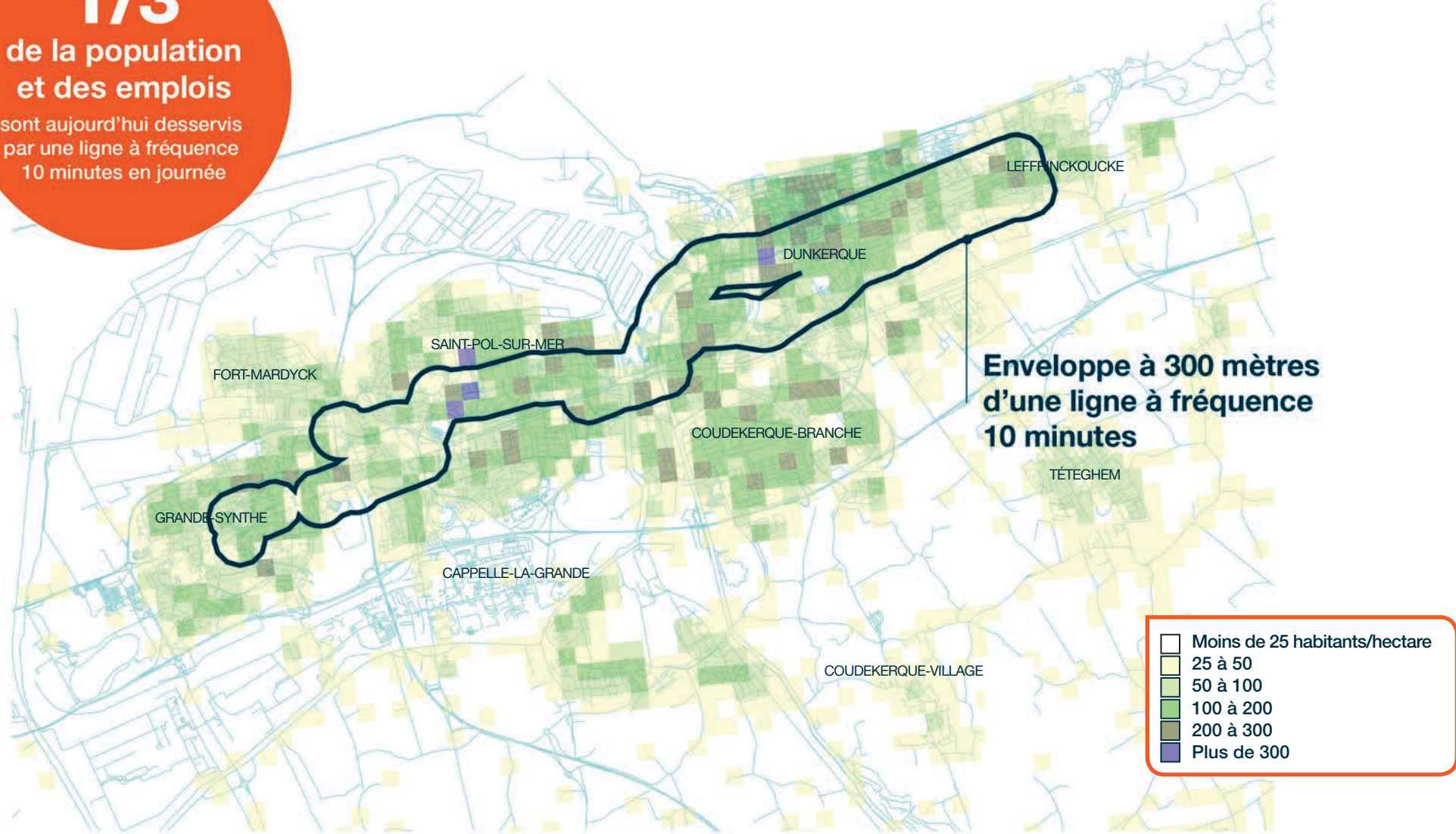


1 / LA STRUCTURE DE L'AGGLOMÉRATION ET LES MOBILITÉS AUJOURD'HUI

Malgré une vitesse commerciale assez élevée*, le transport collectif manque de compétitivité par rapport à la voiture particulière. (* cf page 22)

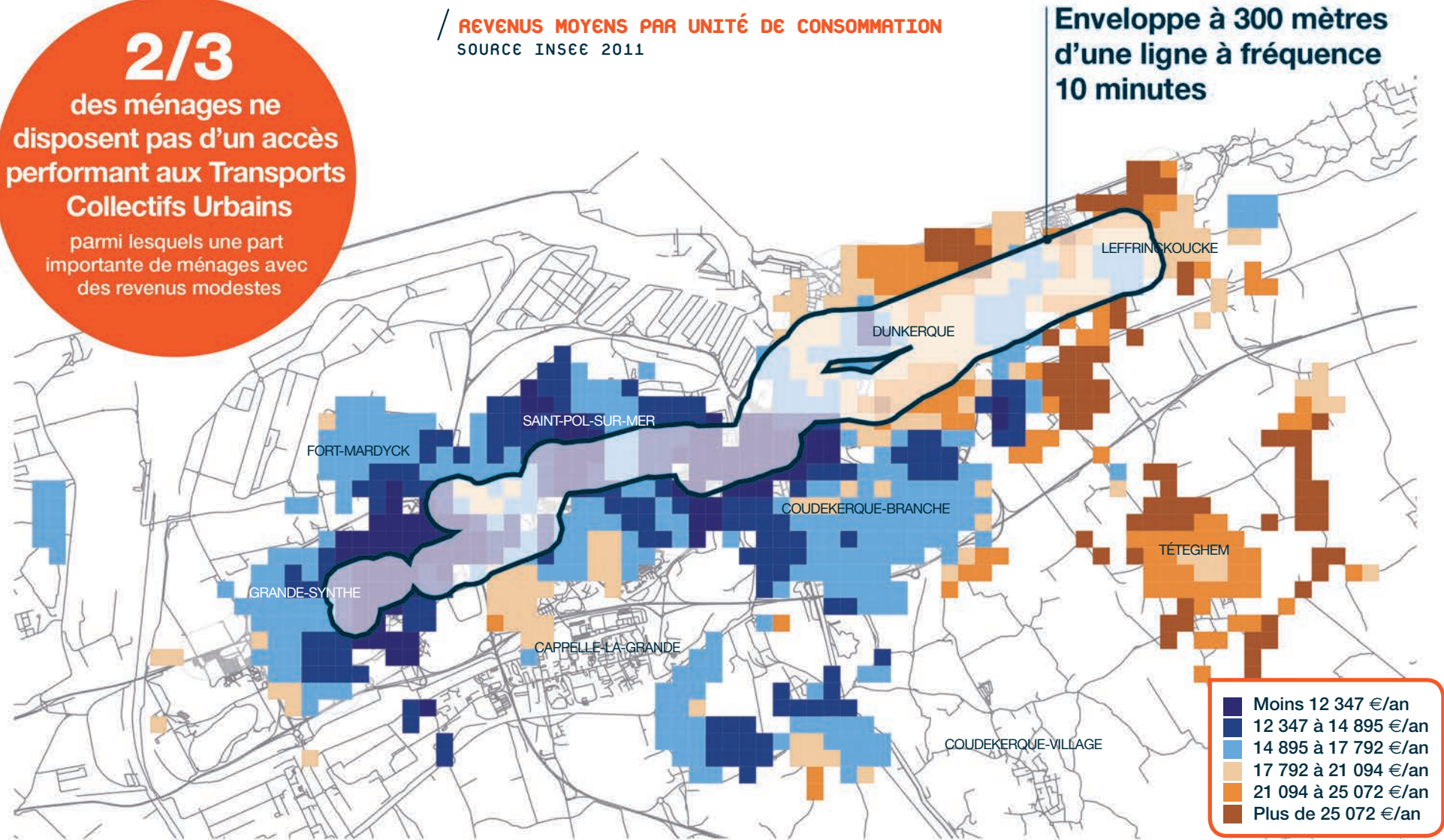
1/3
de la population
et des emplois
sont aujourd'hui desservis
par une ligne à fréquence
10 minutes en journée

DENSITÉ DE LA POPULATION PAR HECTARE
SOURCE INSEE 2009



2/3
des ménages ne
disposent pas d'un accès
performant aux Transports
Collectifs Urbains
parmi lesquels une part
importante de ménages avec
des revenus modestes

REVENUS MOYENS PAR UNITÉ DE CONSOMMATION
SOURCE INSEE 2011



1 / LA STRUCTURE DE L'AGGLOMÉRATION ET LES MOBILITÉS AUJOURD'HUI

L'efficacité globale du réseau est limitée avec beaucoup de kilomètres offerts mais une fréquentation faible comme le montre la comparaison avec d'autres agglomérations de taille équivalente. Il se situe dans la fourchette haute des kilomètres offerts (40,1 kilomètres par habitant contre 31,7 pour la moyenne des agglomérations des régions françaises - hors Ile de France) conséquence d'un étalement du territoire, mais en bas de classement de la fréquentation en voyages par habitant (77 pour 113 sur la moyenne des agglomérations des régions - hors Ile de France*). *chiffres 2013

Dans la carte ci-contre on peut repérer les vitesses moyennes des bus par tronçon. Cela permet d'identifier les zones dans lesquelles le bus perd du temps aux heures de pointe. Si la vitesse dite "commerciale" est globalement élevée, en raison notamment du peu de congestion et de la forme distendue du territoire, on distingue clairement des secteurs à enjeux bien localisés pour lesquels une priorisation des bus pourrait être nécessaire.

Ces secteurs à enjeux qui ressortent se situent :

- dans la traversée du centre de Saint-Pol-sur-Mer, rue de la République;
- le long de la D601 (voie express appelée aussi "pénétrante") entre Saint-Pol-sur-Mer et Petite-Synthe, sur l'avenue de Petite-Synthe;
- au niveau de la gare de Dunkerque;
- dans le centre-ville de Dunkerque et particulièrement sur le boulevard Alexandre III et la place Jean Bart;
- entre la place de la Victoire et le boulevard de la République à Dunkerque (boulevard Paul Verley);
- au Sud de Dunkerque, en direction de Coudekerque-Branche (rue du Fort Louis à Dunkerque et boulevard Jean Jaurès à Coudekerque-Branche).

QU'EST-CE QUE LA VITESSE COMMERCIALE D'UN BUS

La vitesse commerciale est la vitesse moyenne des bus sur le réseau; il s'agit d'une moyenne des vitesses réelles sur les différents tronçons tout en prenant en compte les temps d'arrêt aux stations (les montées et les descentes, l'accélération, la décélération...).

La vitesse commerciale constitue donc un des facteurs primordiaux de la compétitivité et de l'attractivité du bus.

Les aménagements permettant de favoriser la circulation des bus concerneront prioritairement ces secteurs à enjeux.

Y compris dans les relations centre-périphérie, le bus est peu concurrentiel en temps de parcours.

En voiture, 100 % de la zone agglomérée est accessible en moins de 15 minutes.

En bus, c'est seulement 30 % de l'agglomération.

(VOIR PLANS PAGES 24-25)

L'utilisation répandue de la voiture particulière, aussi favorisée par la structure urbaine du territoire, est aujourd'hui rendue très attractive par l'environnement très routier marqué par :

- un réseau d'infrastructures routières qui s'est développé avec les activités économiques et industrielles, favorisant la circulation automobile et qui ne connaît pas ou peu de congestion;
- une offre de stationnement à destination importante et majoritairement non réglementée sur le cœur d'agglomération.

VITESSES COMMERCIALES ET TEMPS PERDUS EN HEURE DE POINTE



Des zones bien déterminées font, aujourd'hui, perdre de la rapidité et de la compétitivité au bus.

1 / LA STRUCTURE DE L'AGGLOMÉRATION ET LES MOBILITÉS AUJOURD'HUI

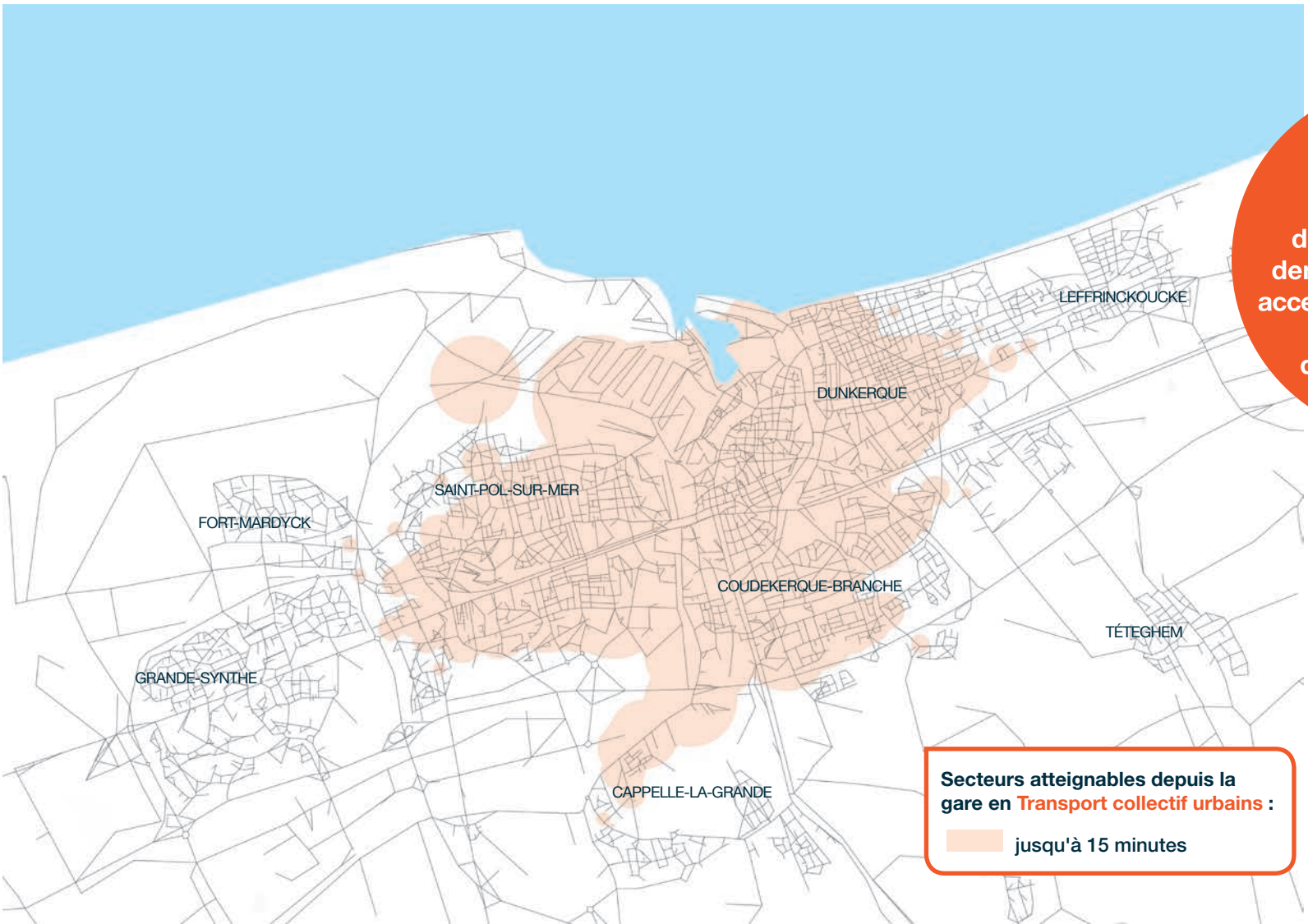
/ ZONE URBAINE DENSE EN VOITURE

100%
du territoire
de la zone urbaine
dense est aujourd'hui
accessible en 15 minutes
en voiture au départ
de la gare



/ ZONE URBAINE DENSE EN BUS

30%
du territoire
de la zone urbaine
dense est aujourd'hui
accessible en 15 minutes
en bus au
départ de la gare



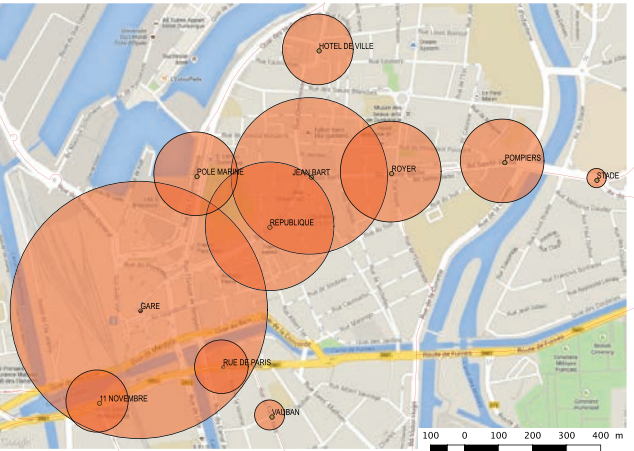
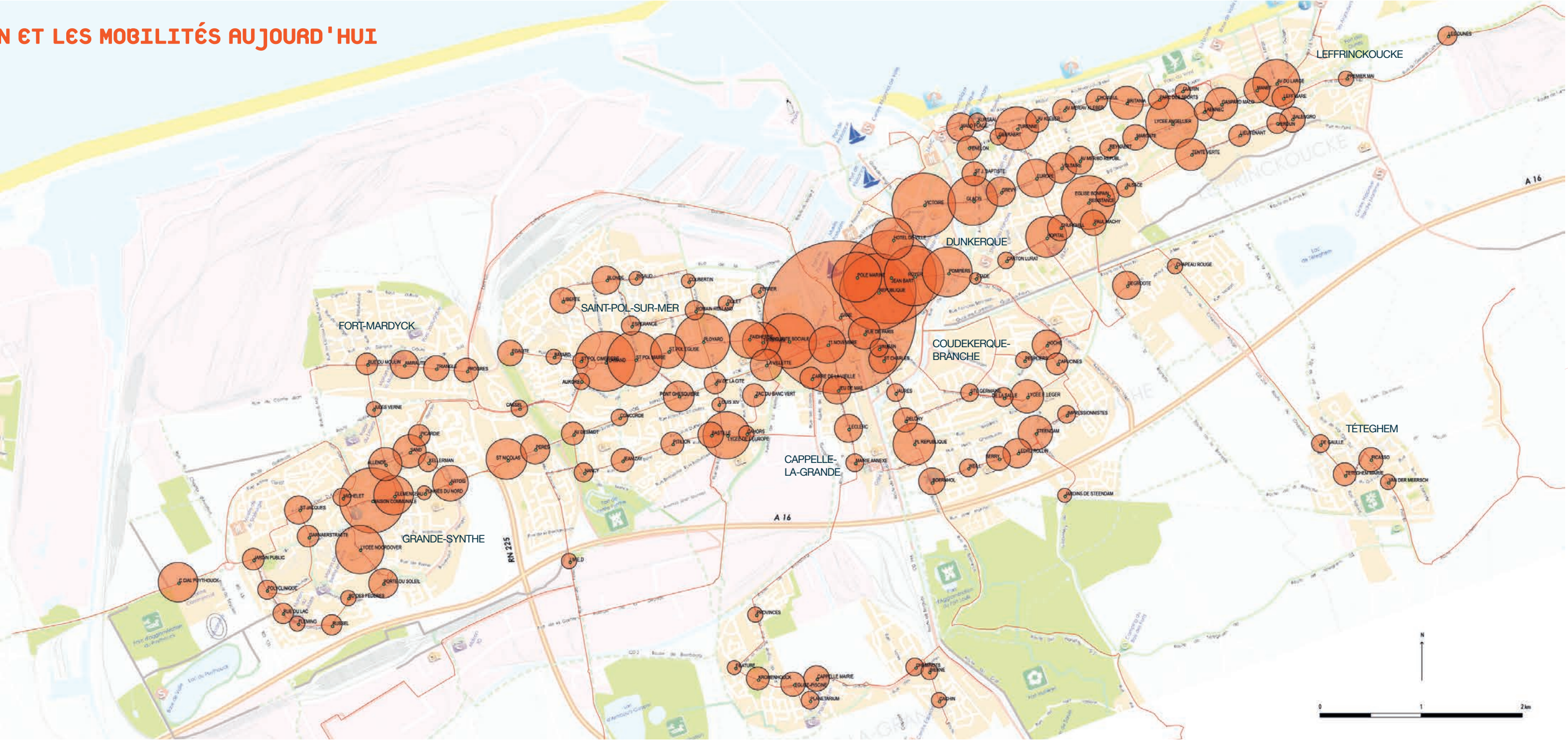
1 / LA STRUCTURE DE L'AGGLOMÉRATION ET LES MOBILITÉS AUJOURD'HUI

/ L'usage du réseau actuel

L'étude des montées en station indique, par zone, la demande de mobilité en transport collectif. Sans surprise, la gare de Dunkerque est de loin l'arrêt le plus fréquenté par son rôle de station de correspondance principale. Et, sur les plus de 300 stations du réseau, la moitié compte plus de **50 montées par jour** et représente **90 à 95 % du trafic**.

On remarque aussi que si le territoire est étiré, il a aussi une "épaisseur", c'est-à-dire des points de montée importants dans sa largeur.

Aujourd'hui, les 4 lignes essentielles du réseau captent les **3/4 de la fréquentation** avec **2/3 des kilomètres offerts**. La ligne 2 est une ligne urbaine "classique" et "soutenable" avec un bon ratio fréquentation / offre. Les lignes secondaires, dont les fréquences sont plus faibles, sont peu fréquentées. Enfin, **85 % des usagers scolaires** du territoire utilisent le réseau de transport collectif. Cette clientèle dite "captive" pourra difficilement être augmentée significativement.

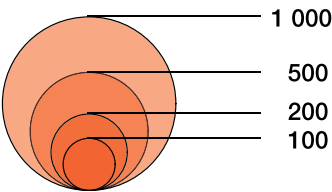


Montées actuelles

LEGENDE

- Ligne de bus
- Arrêt de bus avec plus de 50 montées / jour

Nombre de montées / jour (> 50 montées / jour)



1/ LA STRUCTURE DE L'AGGLOMÉRATION ET LES MOBILITÉS AUJOURD'HUI

4/ VOUS NOUS AVEZ DIT

Lors des 9 réunions publiques réalisées fin 2014 et sur le site internet, plus de 700 habitants ont participé au débat. Bien évidemment, ces témoignages n'ont pas valeur de sondage mais plusieurs "tendances" ont pu être relevées à travers ces avis.



Prise de conscience environnementale et souhait de qualité de vie

On peut d'abord relever une réelle attente des habitants sur le sujet des transports en commun; notamment liée à une prise de conscience environnementale et un souci de qualité de vie. Nombreux sont ceux qui, par exemple, ont indiqué utiliser leur voiture contraints et forcés parce que les durées de trajet en bus étaient trop importantes.

Dans ce cadre, a aussi émergé une forte demande de complémentarité entre le bus et le vélo : demande de station DK Vélo, demande de bus permettant d'accueillir les vélos, demandes de parcs à vélos plus sécurisés... Beaucoup d'habitants de l'agglomération voient un lien naturel entre ce mode dit "actif" de déplacement et les transports en commun.

Des demandes précises de fiabilité, de ponctualité, de fréquence et de rapidité

La parole des habitants a surtout permis de faire émerger plusieurs axes de progrès.

- Les participants ont ainsi relevé que les temps de trajet en bus sont trop longs et donc, non compétitifs par rapport à la voiture. Ils ont aussi regretté des horaires non respectés et donc des temps d'attente trop longs.
- La question des fréquences a aussi été soulevée, notamment dans les communes périphériques mais aussi pour certaines lignes concernant le centre d'agglomération.
- Beaucoup ont aussi dénoncé des problèmes particuliers de desserte ou de maillage et, notamment, l'obligation de repasser par la gare et de prendre une correspondance même quand on veut simplement se rendre dans la commune d'à côté. Le manque de correspondance d'horaire entre le train et les bus a aussi été mis en évidence. Des quartiers comme le Grand Large, la Citadelle ou Liberté à Saint-Pol-sur-Mer posent des difficultés particulières et sont peu ou mal desservis.

Mon cher bus

Quelques personnes abonnées mais surtout les "non-abonnés" ont dénoncé un coût unitaire du ticket trop élevé, en particulier lorsque l'on ne parcourt qu'une courte distance. Plusieurs intervenants ont aussi trouvé anormal que la navette de centre-ville soit gratuite alors que le reste du réseau est payant.



Une meilleure relation avec "son" bus

Le réseau de bus est globalement apprécié par les utilisateurs réguliers. La nécessité d'un meilleur confort d'utilisation, d'un meilleur accueil a aussi été exposée : conduite plus douce, plus sûre...

Sinon, la problématique de l'information des usagers, de la complexité du réseau actuel a été mise en exergue à de nombreuses reprises. L'information et la communication sont globalement jugées insuffisantes.

En conclusion, d'une manière générale, en dehors de quelques participants demandant pratiquement au réseau de transport de faire office de taxi, la plupart des intervenants indiquent être prêts à prendre moins la voiture pour certains déplacements si le bus est attractif, confortable, simple, régulier et fiable.



SYNTHÈSE :
DU TOUT VOITURE À DES TRANSPORTS EN COMMUN PLUS ATTRACTIFS

L'agglomération dunkerquoise a été conçue pour la voiture à sa reconstruction. Cette donnée est renforcée par l'organisation particulière du territoire, très étiré le long de la mer.

En outre, plus d'un quart des habitants vivent en périphérie, à une distance relativement éloignée du cœur d'agglomération. L'idée n'est pas de supprimer la voiture qui restera le mode dominant.

Néanmoins, il existe une demande croissante pour des transports collectifs plus efficaces, plus justes et moins polluants. Par ailleurs, pour beaucoup de ménages, la voiture coûte trop cher. Ils expriment le besoin de bus performants.

De nombreux habitants sont prêts à effectuer certains trajets en bus (ou en combiné bus-vélo) mais, pour cela, il faut des transports en commun plus attractifs, plus fiables, plus confortables et plus rapides.

C'est l'objectif du projet DK'Plus de mobilité

2 / LES OBJECTIFS DE DK' PLUS DE MOBILITÉ

RÉDUIRE LES INÉGALITÉS FACE À LA MOBILITÉ	32
UN RÉSEAU PLUS ÉQUILIBRÉ, MIEUX ADAPTÉ ET PLUS JUSTE SUR LE TERRITOIRE	32
UN PROJET MIEUX INTÉGRÉ DANS LE TERRITOIRE	32
UN RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF SOUTENABLE ET DONT LA PERFORMANCE EST OPTIMISÉE	33
UN ACCÈS AU RÉSEAU POUR TOUS	33
SYNTHÈSE DES OBJECTIFS	33

2 / LES OBJECTIFS DE DK' PLUS DE MOBILITÉ

DK'Plus de mobilité est un grand projet de refonte du réseau de transport en commun. Ce dernier, dans l'agglomération dunkerquoise, date des années 70. Il n'est donc plus adapté au territoire tel qu'il a évolué; il n'est plus non plus adapté aux attentes des habitants. La preuve ? Seuls 5 % des déplacements du Dunkerquois se font en bus.

Mais le projet DK'Plus de mobilité ne doit pas être, simplement, une adaptation du bus à l'existant. L'ambition est d'anticiper les besoins futurs, de s'appuyer sur le réseau pour construire la ville de demain.

Pour cela, des objectifs clairs ont été définis et le nouveau réseau devra y répondre.

/ Réduire les inégalités face à la mobilité

La desserte à haute fréquence de la zone agglomérée est aujourd'hui limitée à une étroite bande de territoire. Cela crée une offre de mobilité à deux vitesses. Et, parmi les populations non desservies par une offre attractive, il existe une très forte proportion de ménages aux revenus modestes. Cet état de fait pose la question du droit à la mobilité, mais aussi celle du gain de pouvoir d'achat lorsque l'on réduit notre dépendance à la voiture.

Il convient de répondre à la demande en proposant une offre de transports collectifs "plus souvent et plus près" des habitants, des lieux d'activité, d'achat et de loisir.

/ Un réseau plus équilibré, mieux adapté et plus juste sur le territoire

La lisibilité du réseau doit être améliorée, tout comme son efficacité sur la desserte des territoires denses et sur les temps de parcours entre les centres des communes. Aujourd'hui, certains quartiers se sentent un peu oubliés; les liaisons apparaissent complexes. Il faut que chaque habitant puisse se sentir concerné par le réseau de transport en commun.

/ Un projet mieux intégré dans le territoire

Chaque grande agglomération doit travailler sur un Plan Local d'Urbanisme intercommunal. Ce document a pour objet de dessiner le territoire pour les prochaines années, de fixer des règles, des priorités. Bien évidemment, les transports en commun jouent un rôle prépondérant dans l'organisation d'un territoire. Le projet DK'Plus de mobilité doit donc s'intégrer pleinement dans le projet urbain et participer à la construction du nouveau Plan Local d'Urbanisme intercommunal.



/ Un réseau de transport collectif soutenable et dont la performance est optimisée

Depuis 10 ans, la charge des dépenses de mobilité augmente, bien au-delà de l'inflation. Il importe de repenser l'offre de transports en optimisant le service et en améliorant le réseau.

Même si la vitesse moyenne est bonne, il est nécessaire d'améliorer la régularité et la fiabilité des horaires, pour lisser les temps de parcours entre heures de pointe et heures creuses. Les irrégularités que l'on constate aujourd'hui sont un obstacle à l'utilisation du transport collectif.

Ainsi, même en augmentant l'offre, des améliorations de temps de parcours des bus de l'ordre de 10 à 15 % permettraient d'optimiser les dépenses de fonctionnement en facilitant les rotations.

Ces améliorations concernent :

- la réduction des temps d'arrêt aux carrefours, en donnant plus de priorité aux bus et en améliorant la gestion des feux tricolores;
- la réduction des temps d'arrêt aux stations en améliorant la fluidité des montées et descentes;
- l'optimisation des temps de rotation entre les courses, par la combinaison de temps de parcours plus rapides et de battements moins importants.

/ Un accès au réseau pour tous

Le transport collectif est un service public essentiel, il doit être accessible au plus grand nombre. Dans un contexte de renchérissement du coût de l'énergie, la charge des déplacements, deuxième place dans les dépenses des ménages, va devenir une contrainte financière importante pour eux.

Comme beaucoup d'autres services publics, l'accès aux transports urbains doit être facile et donc gratuit. Le projet de restructuration intègre cet objectif de gratuité d'usage.

/ DK'Plus de mobilité Synthèse des objectifs

- **plus de voyageurs** dans les transports collectifs, l'ambition est de doubler la part du transport collectif dans les déplacements d'ici à 2020, en la portant au-delà de 10 %.

Dans ce but, il faut construire, dans la zone agglomérée :

- un réseau **plus rapide**, en mettant l'essentiel des habitants de l'agglomération à moins de 20 minutes de son centre, la gare de Dunkerque;
- des bus **plus souvent et plus près**, en dessinant 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 d'agglomération (démarches administratives, santé, achats...), en adaptant l'offre aux besoins;
- des déplacements domicile-travail **plus faciles**;
- des horaires **plus réguliers et plus fiables**.

3 / DEUX SCÉNARIOS POUR DES BUS PLUS ATTRACTIFS ET PLUS PERFORMANTS

1/ LE SCÉNARIO "5 GRANDES LIGNES"	38
2/ LE SCÉNARIO "1 GRAND AXE"	40
3/ COMPARAISONS ENTRE LES DEUX SCÉNARIOS	42
4/ DES COÛTS MAÎTRISÉS, ÉQUIVALENTS POUR LES DEUX SCÉNARIOS	47
5/ AMÉNAGER LA VILLE POUR MIEUX VIVRE ENSEMBLE, UNE CONSTANTE POUR LES DEUX SCÉNARIOS	48
6/ AMÉLIORER L'ESPACE PUBLIC POUR FAVORISER TOUTES LES MOBILITÉS	53
7/ PRENEZ LA PAROLE	54

3 / DEUX SCÉNARIOS POUR DES BUS PLUS ATTRACTIFS ET PLUS PERFORMANTS

Bâtir un réseau de transport en commun est un travail d’une extrême complexité. Il s’agit de déterminer les zones à desservir, de toucher un maximum d’habitants; il convient aussi de choisir les itinéraires, en prenant en compte la capacité des voiries à accueillir des bus, la rapidité des trajets, la circulation aux différentes heures de la journée... Il faut, avant tout, considérer les besoins de mobilité des habitants : à quelles heures ils se déplacent ? pour aller où ? sans oublier, par exemple, les connexions avec les autres lignes ou avec le train.

Ces derniers mois, deux scénarios ont été élaborés puis étudiés précisément, notamment au regard des objectifs fixés par les maires de l’agglomération et des avis exprimés lors des réunions publiques sur la mobilité de novembre à décembre 2014.

Le premier s’articule, autour de cinq lignes à forte fréquence (10 minutes) permettant, en s’intégrant dans un réseau, d’irriguer l’ensemble de l’agglomération; il prévoit aussi une ligne rapide de Grande-Synthe à la station balnéaire de Malo-les-Bains. On peut le nommer :

LE SCÉNARIO "5 GRANDES LIGNES"

Le second s’appuie sur une ligne forte à dix minutes de fréquence, autour de laquelle se rabattent 8 lignes courtes. Ces lignes également à 10 minutes de fréquence permettent d’amener les habitants vers l’artère principale. On peut le nommer :

LE SCÉNARIO "1 GRAND AXE"

Quel que soit le scénario choisi, pour fonctionner de manière optimale, la nouvelle organisation devra s’appuyer sur des aménagements, équipements et connexions nécessaires dans tous les cas. Ainsi, par exemple, trois stations de correspondance seront à réaliser à l’Ouest, à l’Est et à la gare de Dunkerque pour connecter le réseau et le fluidifier.

En plus de ces lignes "à passage toutes les 10 minutes ", et, là encore, quel que soit le choix du scénario, des

lignes classiques, dont la fréquence varie de 20 à 60 minutes vont irriguer l'ensemble des communes de l'agglomération. Ces lignes seront en connexion avec les lignes fréquentes de la zone agglomérée pour la desserte des communes du Sud (Armbouts-Cappel, Cappelle-la-Grande, Coudekerque-Village, Spycker et Téteghem) et la commune associée de Mardyck (Dunkerque).

Les lignes vers les communes de l'Est et de l'Ouest sont en rabattement vers les stations de correspondance en bord de la zone agglomérée. Ces lignes sont, en fonction de leur fréquentation, soit à une fréquence de 30 minutes, soit avec un niveau de service en nombre d'allers/retours par jour. Ces scénarios sont détaillés ci-dessous et feront l’objet du débat lors des prochaines réunions publiques avec les habitants; mais quel que soit le choix final, pour que le bus soit plus performant, il va falloir lui donner une meilleure place sur nos routes et dans nos villes. Cela passe par des aménagements particuliers, certains très importants, pour créer des tronçons en site propre (voies dédiées aux bus); d’autres plus légers, par exemple, pour donner la priorité aux bus dans les carrefours les plus importants. Ces deux types d’intervention sont également présentés ci-dessous. Et bien sûr, pour que des transports en commun performants et attractifs trouvent toute leur place, il faut aussi qu’ils s’intègrent dans une ville plus apaisée, plus douce, plus confortable... Refondre le réseau de transport en commun, c’est donc aussi agir sur les espaces publics, l’organisation du territoire...

QUELLE OFFRE DE SERVICE POUR LES USAGERS DU BUS ?

Pour un réseau de bus performant, il convient d’adapter le niveau de service aux besoins des usagers. A ce niveau de service sont associés : une fréquence de passage, une amplitude horaire (période de fréquence forte et période de fréquence réduite dans la journée), une offre hebdomadaire, une offre réduite pendant les périodes de faible fréquentation (vacances scolaires), des modalités de desserte.

La fréquence de desserte : Les lignes sont soit à fréquence régulière, soit avec des horaires définis répondant au mieux aux besoins des usagers.

Les fréquences peuvent être de 10 minutes (haut niveau de service), 20, 30, 40 ou 60 minutes.

Lorsque des horaires sont fixés, ils sont adaptés aux besoins. Ainsi on peut distinguer trois niveaux de desserte : 8 allers/retours par jour (une offre aux heures de pointe du matin et du soir et le midi), 14 allers/retours par jour (une offre l’après-midi en plus) par jour ou 18 allers/retours par jour (une offre le matin en plus).

Exemple d’horaires pour ces trois types de service :

Standard 8 aller/retour par jour :																	
4h	5h	6h	7h	8h	9h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h
		45	15	15					20			30	30	30			
			45														
Standard 14 aller/retour par jour :																	
4h	5h	6h	7h	8h	9h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h
		45	15	15			30		20	20	20	0	0	0			
			45									30	30	30			
Standard 18 aller/retour par jour :																	
4h	5h	6h	7h	8h	9h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h
		15	15	15	15	15	30	20	20	20	20	0	0	0			
		45	45									30	30	30			

L’amplitude horaire (pour les lignes à forte et moyenne fréquences, de 10 à 20 minutes) :

Il faut distinguer deux types d’amplitude. L’amplitude pendant laquelle le niveau de service est à son maximum, généralement de 7 h à 19 h, c’est ce qu’on appelle une "offre plate", et les périodes pendant lesquelles la fréquence est réduite pour tenir compte de la fréquentation, pouvant aller de 5 h 30 à 21 h 30 (au départ des lignes). Les amplitudes horaires du réseau actuel sont déjà relativement importantes dans notre agglomération. Elles peuvent cependant être améliorées, notamment le soir, pour assurer une meilleure correspondance avec les liaisons ferroviaires et pour tenir compte des activités du week-end.

L’offre hebdomadaire : Actuellement, les horaires des lignes concernent plusieurs périodes :

- du lundi au samedi inclus;
- les dimanches et jours fériés;
- pour les lignes 1 et 2 : un service différencié le samedi et pendant les périodes de vacances scolaires.

Afin d’améliorer l’offre de service, il est préférable d’avoir une offre constante du lundi au vendredi, une offre spécifique le samedi qui tienne compte des pratiques de ce jour et une offre spécifique les dimanches et jours fériés. Les horaires particuliers en période de vacances scolaires sont peu lisibles, mais un service spécifique pendant les vacances d’été, période où la fréquentation est faible, est envisageable.

Les modalités de desserte : Si toutes les lignes doivent avoir une fréquence ou des horaires de desserte clairs et lisibles, il convient d’éviter des services inutiles et des bus qui circulent à vide. C’est pourquoi, certaines lignes qui, même avec un objectif de doublement de la fréquentation, resteront peu utilisées, pourraient être activées à la demande. C’est ce qu’on appelle des lignes virtuelles. Ces lignes ont des horaires et des arrêts définis mais ne sont activées que si les usagers le demandent, par téléphone sur une plate-forme d’accès gratuit.

3 / DEUX SCÉNARIOS POUR DES BUS PLUS ATTRACTIFS ET PLUS PERFORMANTS

1/ LE SCÉNARIO "5 GRANDES LIGNES"

Ce concept de "réseau à haut niveau de service" se compose d'un maillage de plusieurs lignes fortes à fréquence élevée qui couvrent une part très importante du territoire et assurent des liaisons efficaces depuis les stations de correspondance Est et Ouest vers le centre, sans correspondance obligatoire.

Le réseau "5 Grandes Lignes" se composerait donc de 5 lignes à fréquence 10 minutes en journée, dont 1 ligne accélérée reliant le centre de Grande-Synthe à la station balnéaire de Malo-les-Bains qui assurerait les liaisons moyenne distance entre les stations de correspondance Est et Ouest vers le centre.

La performance du réseau tient en grande partie dans "l'accélérateur de bus", véritable pierre angulaire du réseau, qui permet une circulation rapide et une bonne régularité sur le secteur central, le plus stratégique, puisqu'y passent presque toutes les lignes du réseau. Concrètement, cela se traduit par des aménagements de sites propres qui permettent une priorisation du bus sur la circulation générale sur un axe Ouest/Est dans le cœur d'agglomération.

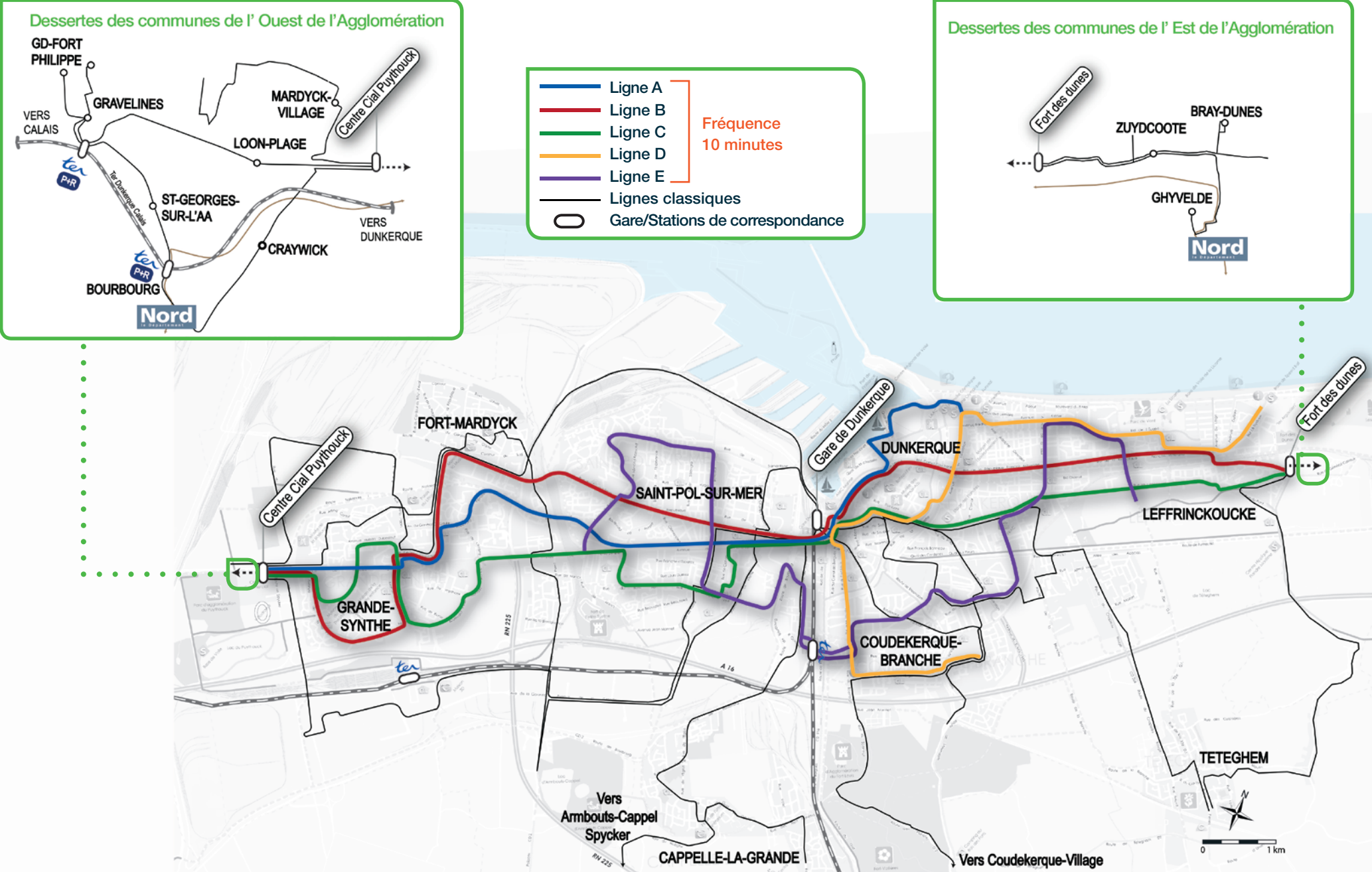
SYNTHÈSE :

Un réseau à haut niveau de service de 5 Grandes Lignes à Fréquence 10 minutes en journée
1 ligne accélérée et un accélérateur de bus en partie centrale d'agglomération
Environ 20 minutes de temps de parcours du centre de Dunkerque vers les stations de correspondance Est et Ouest.

FORCES ET FAIBLESSES :

Le grand point fort de ce scénario est d'irriguer l'ensemble du territoire avec 5 lignes à haut niveau de service et forte fréquence (10 minutes). Il permet aussi de ne pas passer systématiquement par le centre d'agglomération. Par contre, il peut apparaître moins lisible qu'une artère principale avec des lignes de rabattements (scénario "1 Grand Axe"). Par ailleurs, il réduit le nombre de correspondances nécessaires pour une bonne couverture du territoire.

CARTE DU SCÉNARIO "5 GRANDES LIGNES"



3 / DEUX SCÉNARIOS POUR DES BUS PLUS ATTRACTIFS ET PLUS PERFORMANTS

2/ LE SCÉNARIO "1 GRAND AXE"

Le concept de ce scénario est celui d'un **réseau organisé autour d'une ligne de bus structurante** sur le modèle des lignes de Bus Rapid Transit que l'on a vues émerger en Amérique du Sud. En France aussi, il y a des exemples de ce type de lignes de bus en site propre intégral sur sa partie principale, avec une interdistance entre arrêts plus grande pour augmenter la vitesse commerciale de la ligne.

La déclinaison de ce concept sur Dunkerque passerait par la création d'une **"Artère principale/voie rapide"** avec des stations tous les 1 000 à 1 500 mètres (sur le réseau actuel, les arrêts sont distants de 300 à 500 mètres dans la zone agglomérée) et 8 lignes courtes à 10 minutes de fréquence qui s'enrouleraient autour de la ligne structurante, en rabattement sur 2 à 3 stations.



Ligne de Bus structurante à Nantes

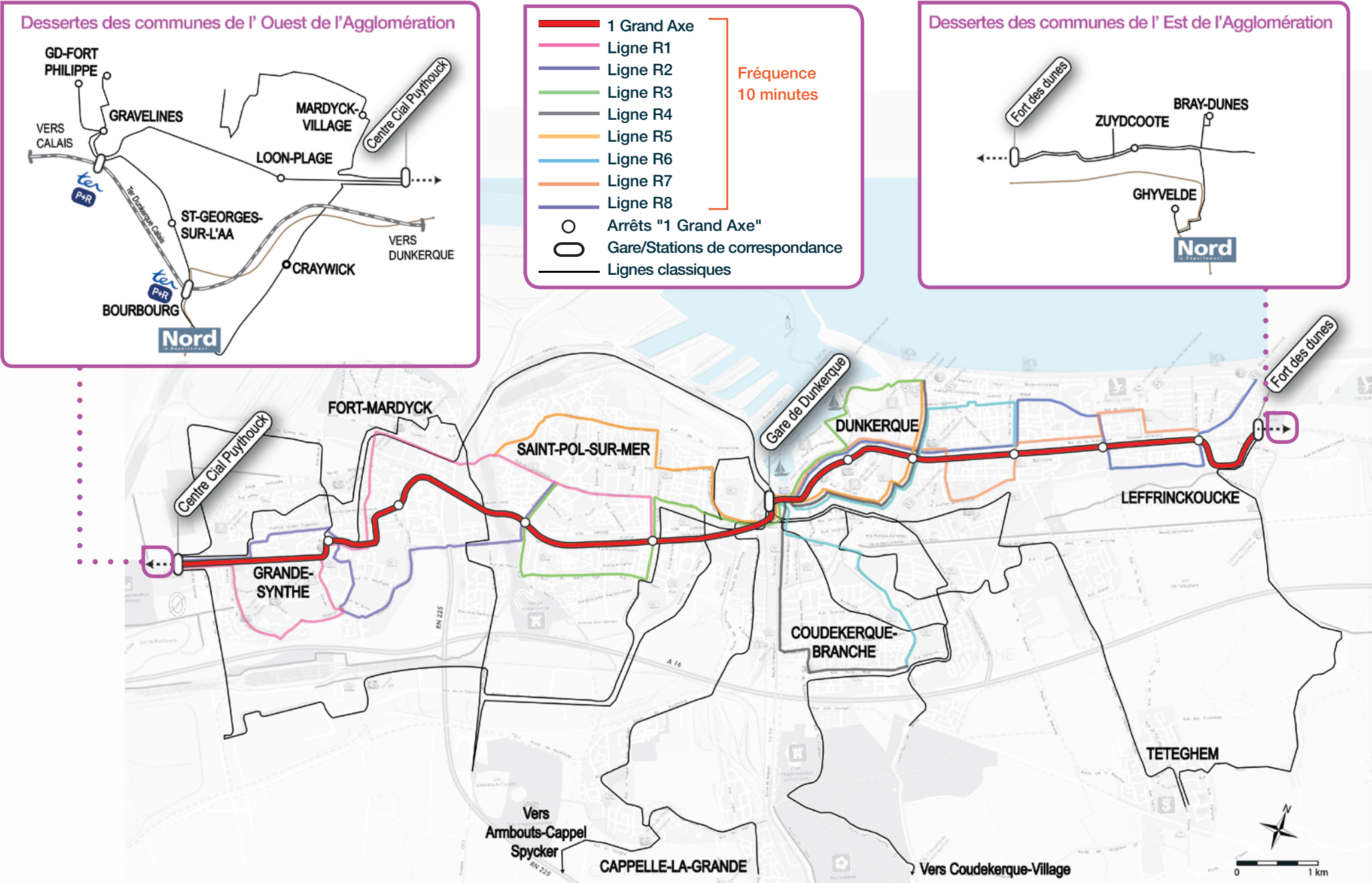
SYNTHÈSE :

1 Grande Ligne à fréquence 10 minutes de type Artère Principale / Voie Rapide avec 12 stations (tous les 1 à 1,5 km).
8 lignes courtes à fréquence 10 minutes de rabattement sur 2 à 3 stations de l'artère principale.

FORCES ET FAIBLESSES :

Si ce concept "1 Grand Axe" est séduisant pour des liaisons moyenne distance du centre-ville de Dunkerque vers l'Est et l'Ouest de l'agglomération, il pénalise la desserte des quartiers dans l'épaisseur et les temps de déplacement.
Son atout est l'amélioration des temps de parcours sur un axe Est Ouest. Mais il comporte de nombreuses lignes et néglige les autres liaisons.

CARTE DU SCÉNARIO "1 GRAND AXE"



3/ DEUX SCÉNARIOS POUR DES BUS PLUS ATTRACTIFS ET PLUS PERFORMANTS

3/ COMPARAISONS ENTRE LES DEUX SCÉNARIOS

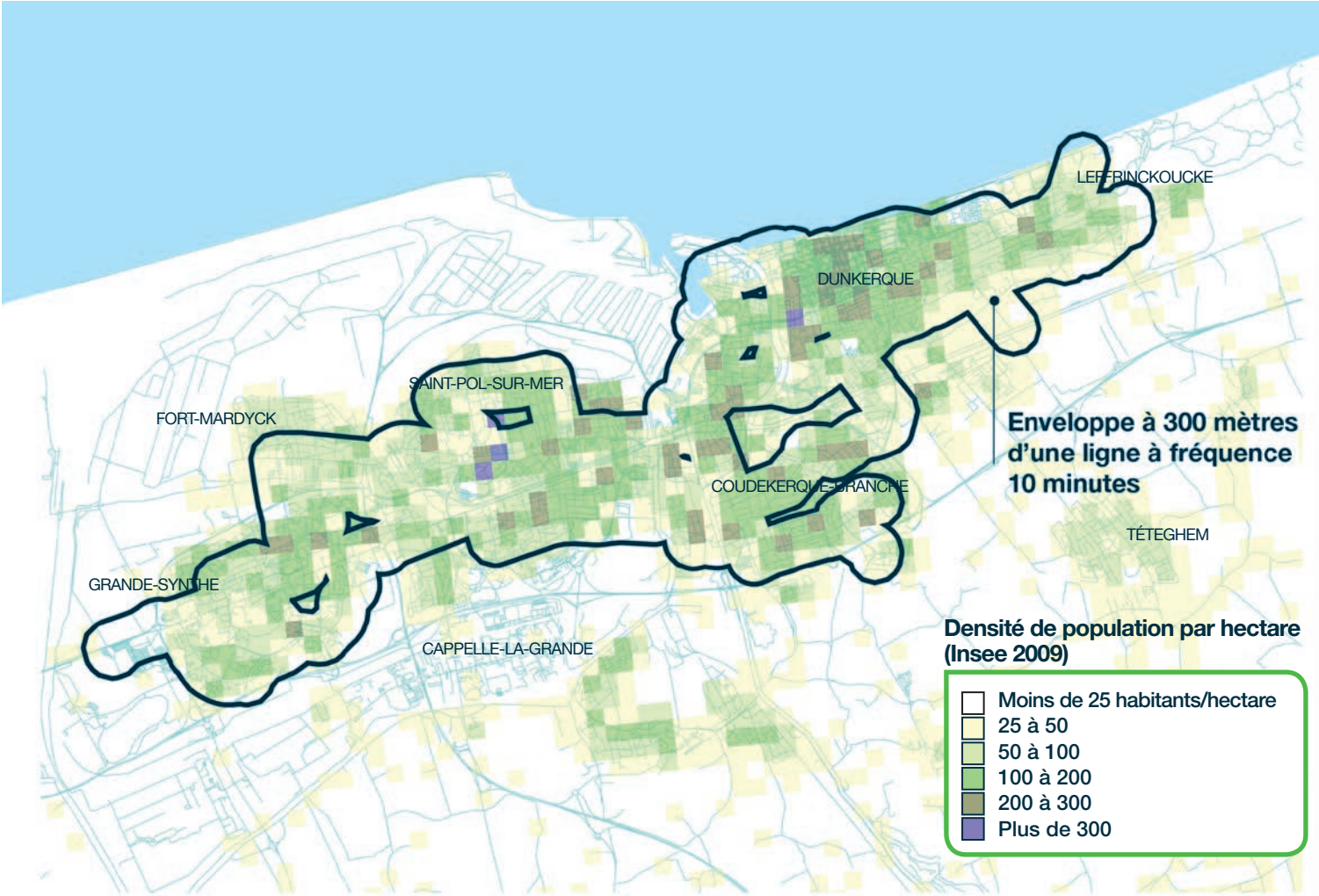
Lors des réunions publiques organisées fin 2014, les habitants avaient clairement exprimé leurs attentes vis-à-vis des transports en commun : plus de fréquence, des temps de parcours réduits, plus de proximité, plus de fiabilité dans les horaires, de meilleures connexions avec les autres modes de transport comme le train. Les maires et le Conseil communautaire ont donc demandé à ce que des hypothèses soient analysées en ce sens. **Le scénario "5 Grandes Lignes"** et **le scénario "1 Grand Axe"** répondent aux principaux objectifs déterminés et apportent une plus-value incontestable par rapport à la situation actuelle.

Tout en partageant certaines constantes : la priorisation du bus, des parties de parcours en site propre, la fréquence, la proximité... ils présentent des différences importantes dans la manière de vivre la mobilité dans la ville. Les principaux éléments à comparer sont donc : l'organisation territoriale, la lisibilité du réseau, le nombre de correspondances, les temps de parcours.

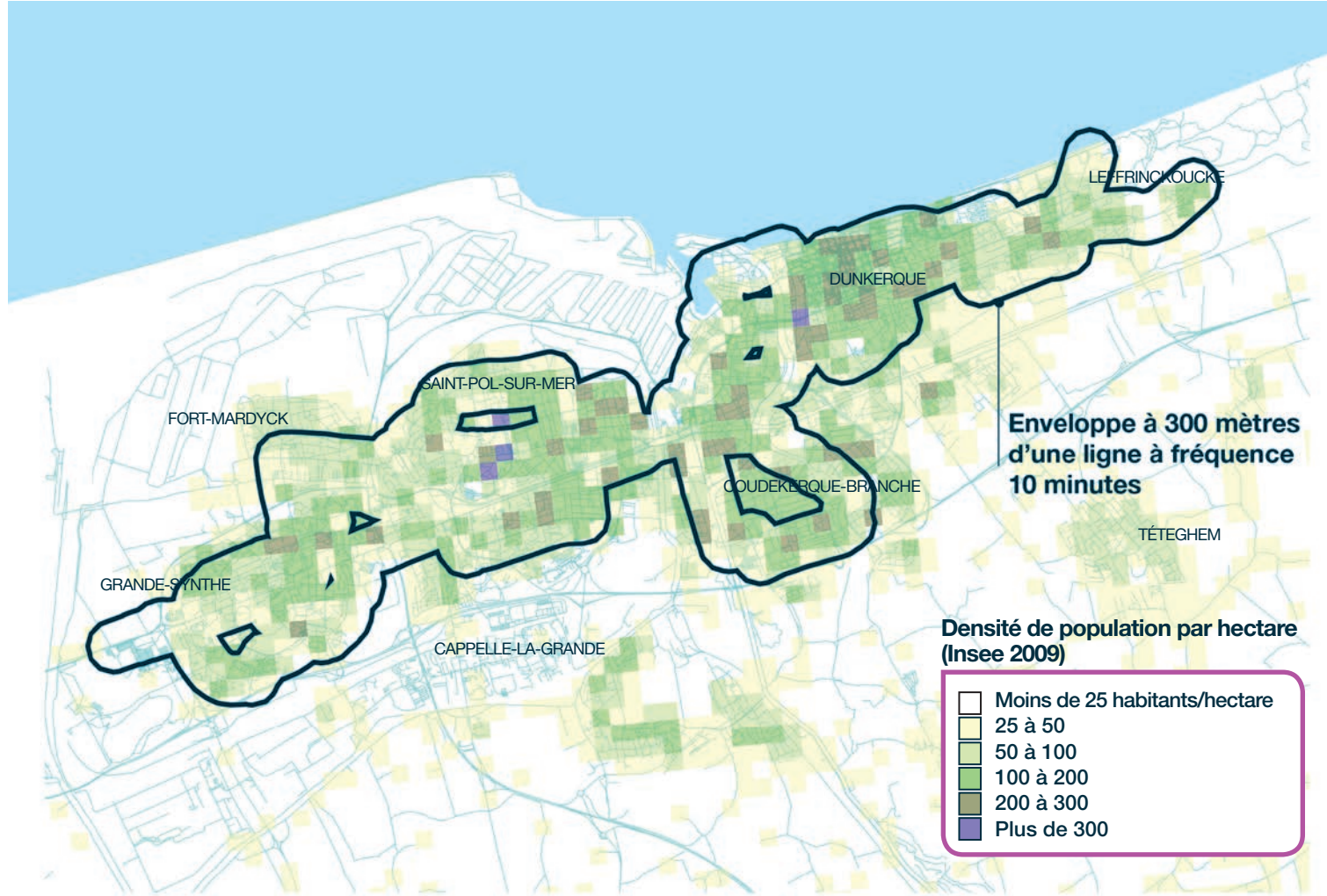
a/ Fréquence

En termes de couverture, les deux concepts améliorent de façon très importante la situation actuelle et sont quasi-équivalents entre eux avec un léger avantage au réseau **"5 Grandes Lignes"**. La hausse de population desservie à moins de 10 minutes est très significative avec plus de 100 % d'augmentation.

/ Le scénario "5 grandes Lignes"



/ Le scénario "1 grand axe"



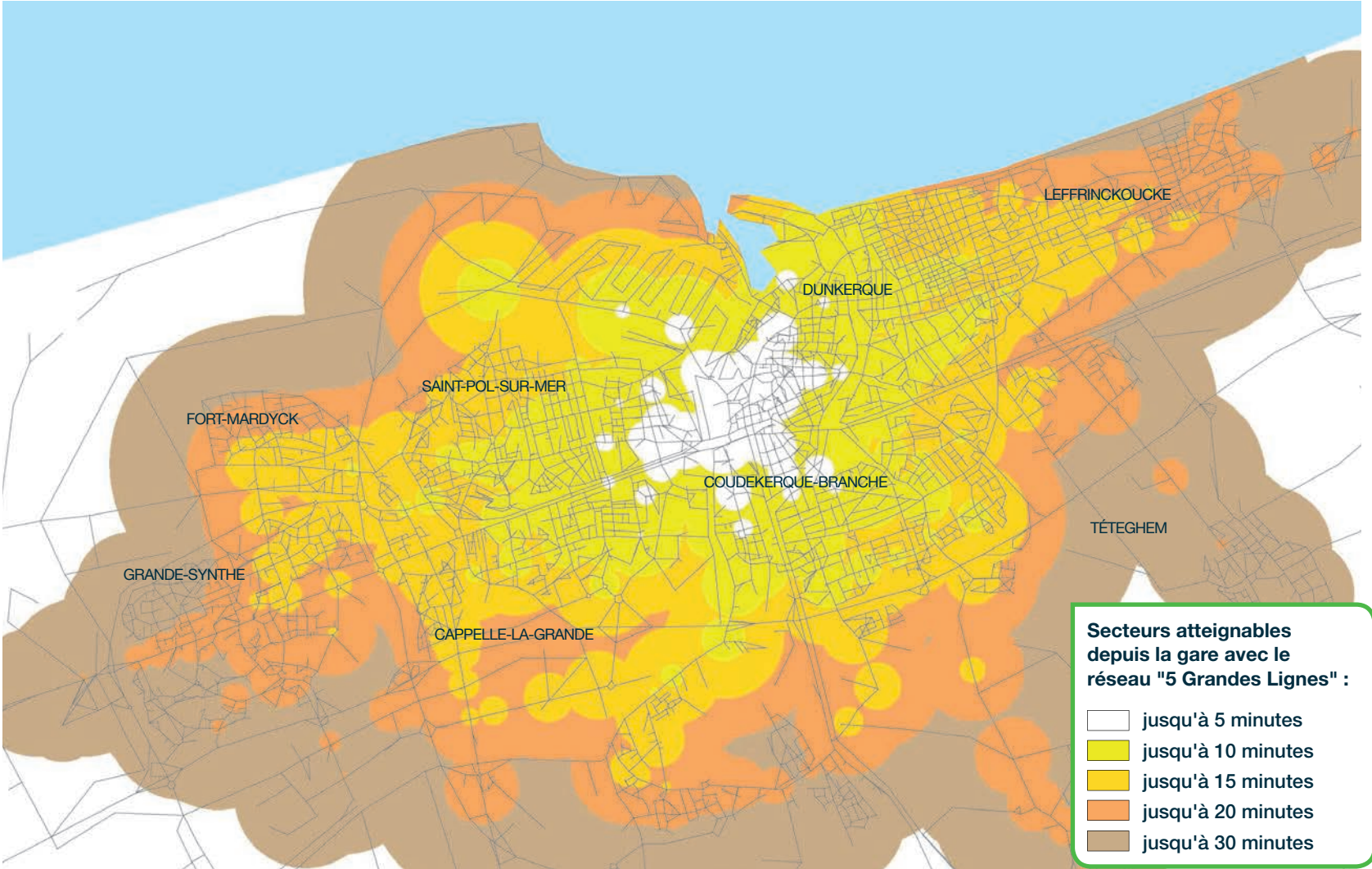
3/ DEUX SCÉNARIOS POUR DES BUS PLUS ATTRACTIFS ET PLUS PERFORMANTS

b/ Temps de parcours

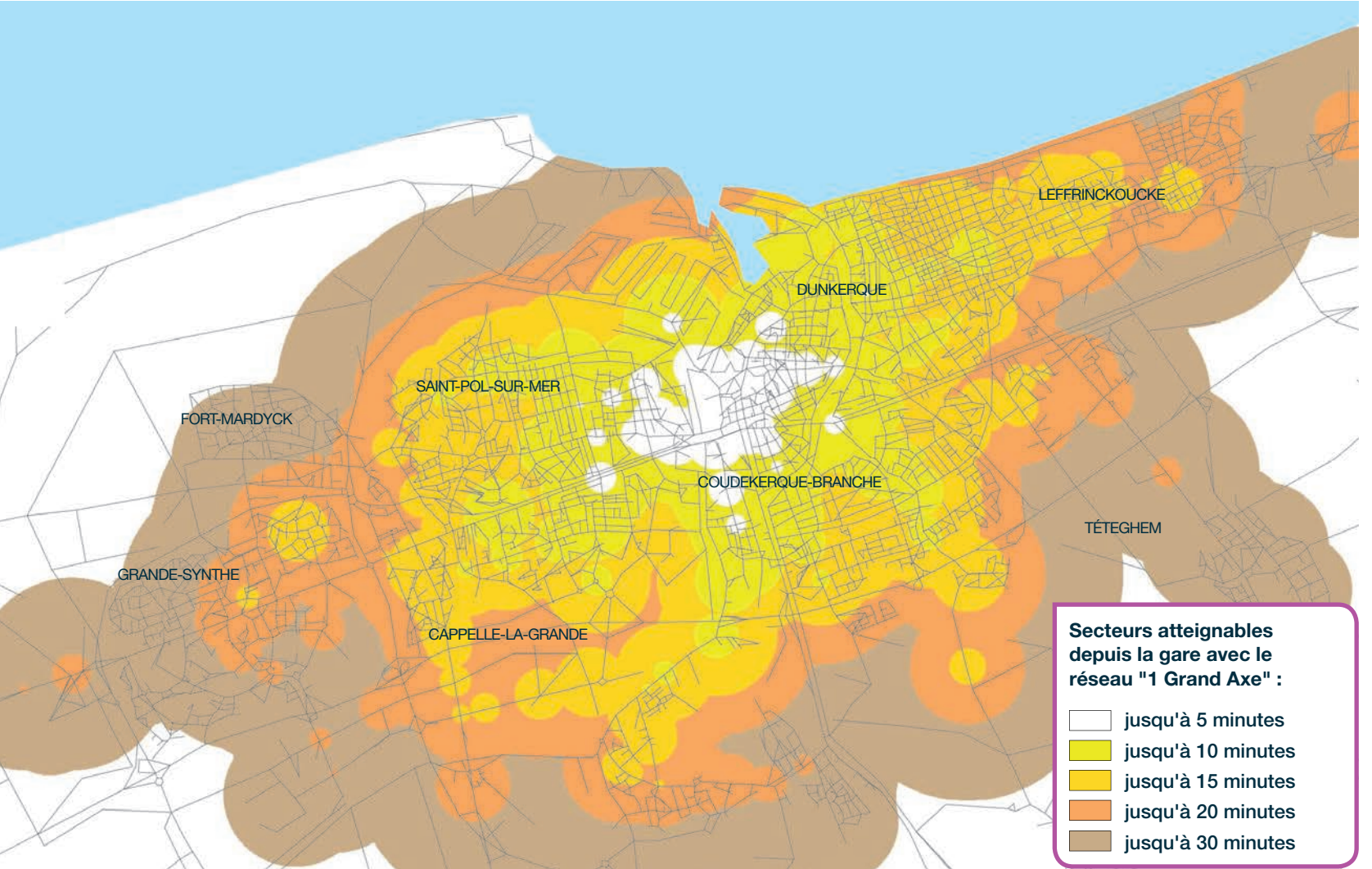
Au niveau de la vitesse de parcours vers la gare, là encore, les deux réseaux sont assez équivalents et améliorent fortement la situation. Les stations de correspondance Ouest et Est de l'agglomération se retrouvent à moins de vingt minutes de la gare. Mais le scénario "1 Grand Axe", en imposant plus de correspondances, augmente les temps de parcours.

Les deux scénarios permettent de réduire considérablement les temps de parcours et rendent le bus plus compétitif et plus attractif.

/ Le scénario "5 grandes Lignes"



/ Le scénario "1 grand axe"



3/ DEUX SCÉNARIOS POUR DES BUS PLUS ATTRACTIFS ET PLUS PERFORMANTS

GRATUITÉ ET QUALITÉ DE SERVICE

Rendre le bus plus attractif, c'est aussi travailler avec et pour les usagers. Le transport est un service public qui doit toujours mieux servir et accueillir ses voyageurs.

Plusieurs nouveaux services vont ainsi être mis en place dans le cadre du projet DK'Plus de mobilité :

- une offre constante toute la journée sur des amplitudes horaires qui répondent à la demande le samedi, le dimanche et pendant les vacances scolaires.
- une meilleure information des voyageurs dans les bus, aux stations importantes et via une application sur internet et téléphone mobile.
- Des lignes virtuelles, c'est-à-dire des lignes qui ont des horaires prévus et qui s'activent à la demande pour éviter de faire circuler des bus à vide.
- Un meilleur confort avec des bus toujours plus accueillants et sûrs.

Mais surtout, considérant que le transport collectif est un service public qui doit être accessible à tous, la Communauté Urbaine travaille sur la refonte du réseau en intégrant l'accès gratuit aux transports en commun par bus pour l'ensemble des habitants du territoire. Cela va permettre d'accroître la fréquentation dans les bus, mais aussi de perdre moins de temps à chaque arrêt avec les achats de ticket. Enfin, c'est un plus pour la sécurité car il n'y aura plus de caisse de monnaie dans les bus.

c/ Proximité

Les deux scénarios répondent aussi à la demande formulée par les maires : **près de 80 % des habitants de l'agglomération sont situés à moins de 300 mètres d'une ligne à 10 minutes de fréquence.**

d/ Fiabilité et maillage

Pour que les deux scénarios puissent proposer une fréquence de 10 minutes, il convient d'aménager la ville pour laisser plus de place aux bus. Deux types d'intervention sont prévus : certaines, plus importantes, consistent à aménager des sites propres ; d'autres, plus légères mais plus nombreuses, consistent simplement à équiper les carrefours ou ronds-points pour donner la priorité aux bus. Avec des horaires plus réguliers et plus fiables, il sera donc plus facile d'établir des correspondances entre lignes ou avec d'autres moyens de transport comme le train.

UN RÉSEAU DE TRANSPORT PLUS PERFORMANT, PLUS MODERNE ET PLUS DURABLE

Engagée dans une logique de développement durable, la Communauté urbaine de Dunkerque a initié la modernisation de son parc de bus avec un objectif clair pour la motorisation : ambition 100 % gaz pour les lignes urbaines et introduction d'hydrogène dans le gaz pour réduire, au maximum, l'impact du transport collectif sur l'environnement et la santé.

Scénario	Maintien du réseau actuel	"5 Grandes Lignes"	"1 Grand Axe"
Fréquence	2	4	4
Temps de parcours	1	4	3
Proximité	2	4	4
Fiabilité et maillage	1	5	5



Légende :
5 : excellente performance
4 : très performant
3 : performant
2 : performance médiocre
1 : peu performant

4/ DES COÛTS MAÎTRISÉS, ÉQUIVALENTS POUR LES DEUX SCÉNARIOS

Aujourd'hui, le réseau ne donne pas satisfaction et, pourtant, pour "colmater les brèches", son coût d'exploitation progresse en moyenne chaque année de plus de **1,3 million d'euros depuis 2008, soit plus de 5 % par an.**

Le projet DK'Plus de mobilité ambitionne de proposer une offre supérieure et plus performante dans une meilleure maîtrise des coûts d'exploitation. Cette amélioration du rapport qualité/prix repose sur trois piliers. Le premier est une optimisation de la performance globale : proposer des dessertes plus efficaces. Le deuxième consiste à aménager la ville pour que les bus circulent mieux, proposent des trajets plus rapides et des horaires plus fiables. **Dans ce cadre, pour les aménagements du projet DK'Plus de mobilité, un investissement de 65 millions d'euro est prévu, comprenant les études, les acquisitions foncières et les travaux.**

L'investissement sera couvert par une épargne réalisée depuis 2011 et par des contributions des partenaires du territoire : **l'État, dans le cadre du deuxième appel à projet sur le financement des transports en commun en site propre, à hauteur de 9,05 millions d'euros.**

Des financements seront également sollicités, auprès :

- de l'Europe : programme FEDER 2014/2020,
- de la Région Nord-Pas-de-Calais,
- du Département du Nord.

Estimation des coûts d'investissement du projet :	
Études	4,25 millions d'€
Acquisitions foncières	1,2 million d'€
Travaux	59,55 millions d'€

Enfin, pour faire fonctionner le nouveau réseau, plus proche des habitants et plus performant, une légère hausse globale du budget de transport sera nécessaire.

La Communauté Urbaine a fait des transports une de ses priorités. Elle a anticipé, chiffré et planifié cette augmentation du budget.

Bien sûr les coûts de fonctionnement sont sensibles aux choix qui seront faits en matière d'aménagement des voiries (place réservée aux bus par rapport aux autres modes de déplacement pour les rendre plus performant), de fréquence des différentes lignes, d'amplitude horaire de service, de niveau de desserte de l'agglomération. Pour une offre durable et une dépense maîtrisée, elle doit être proche de 8 millions d'euro.

A cette somme, il convient d'ajouter le coût de l'accès gratuit aux bus. La vente de billets et d'abonnements représentait un peu plus de 4 millions d'euro en 2013 (pour un budget transport proche de 52 millions d'euro, dont environ 35 millions d'euro pour le seul transport collectif).

3/ DEUX SCÉNARIOS POUR DES BUS PLUS ATTRACTIFS ET PLUS PERFORMANTS

5/ AMÉNAGER LA VILLE POUR MIEUX VIVRE ENSEMBLE, UNE CONSTANTE POUR LES DEUX SCÉNARIOS :
7 grands aménagements structurants dans la zone agglomérée entre Grande-Synthe et Leffrinckoucke

L'un des atouts d'un projet de Transport à Haut Niveau de Service type BUS est de pouvoir faire des travaux, non pas sur toute la ligne, mais ciblés sur des sites qui ont un réel enjeu, soit en termes d'aménagements urbains, soit en termes de gain de temps pour le système de transport ; dans l'idéal les deux.

Le projet DK'Plus de mobilité a donc pour ambition de transformer l'agglomération pour améliorer la rapidité des bus et la fiabilité des horaires, mais pas seulement. Lors des réunions publiques, les habitants ont aussi clairement exprimé leur souhait que les espaces publics soient plus beaux et plus confortables ; que le vélo soit mieux intégré dans la ville ; que les piétons aient des parcours plus agréables et plus confortables ; mais aussi que la voiture laisse plus de place aux autres modes sans que les automobilistes se sentent exclus ou rejetés. Au moment de construire l'agglomération de demain, toutes ces demandes doivent être prises en compte.

QU'EST-CE QU'UN TRANSPORT À HAUT NIVEAU DE SERVICE (THNS)

Il s'agit d'un système de transport possédant les caractéristiques suivantes :

- une forte fréquence (une fréquence de 10 minutes permet à l'usager d'oublier les horaires) et un service fiable,
- une amplitude horaire adaptée aux besoins (circulation la semaine, pendant les vacances scolaires, en soirée et le week-end),
- un parcours optimisé avec un itinéraire en sites propres (voies dédiées), là où c'est possible et utile, et un système de priorité aux feux tricolores et aux ronds-points.

La force du THNS est qu'il permet de s'approcher des performances et des services d'autres systèmes de transport comme le métro ou le tramway, mais à des coûts beaucoup moins élevés.

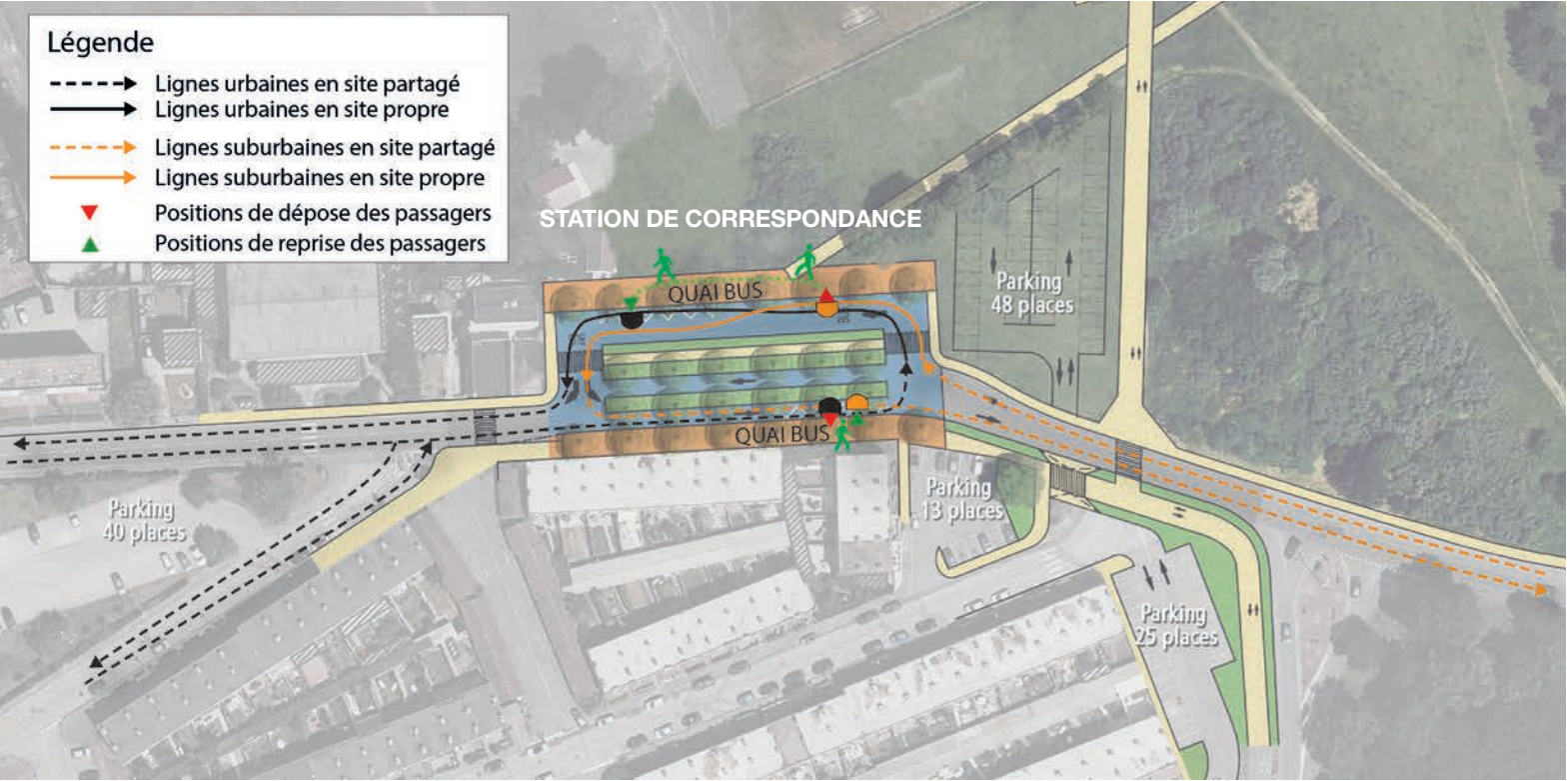
1 La station de correspondance Ouest

Celui-ci doit permettre un échange fluide entre les lignes urbaines de la zone agglomérée et les lignes suburbaines vers les communes de l'Ouest (Bourbourg, Craywick, Grand-Fort-Philippe, Loon-Plage). Pour une meilleure sécurité des usagers et une plus grande facilité d'utilisation, il est prévu d'aménager un quai unique au Sud de la D601, au niveau du centre commercial du Puythouck. Tous les bus, d'où qu'ils viennent, accosteront sur ce quai long et large permettant aux usagers de ne pas perdre de temps par rapport à la situation actuelle où des lignes empruntent à la fois des routes interurbaines et des voies urbaines, avec des vitesses très inégales, obstacle à la régularité et à la fiabilité des horaires.

2 La station de correspondance Est

À l'instar de la station de correspondance Ouest, il s'agit de permettre un échange fluide entre les lignes urbaines et les lignes suburbaines vers les communes de l'Est (Bray-Dunes, Ghyvelde et Zuydcoote). L'aménagement sera réalisé selon le même principe que celui de la station de correspondance Ouest, au niveau du centre commercial du Puythouck, avec un quai unique pour l'usager en correspondance. Cette station sera également en lien avec le site des Dunes de la plaine maritime flamande et les aménagements prévus, en particulier la Véloroute du Littoral.

PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT



3/ DEUX SCÉNARIOS POUR DES BUS PLUS ATTRACTIFS ET PLUS PERFORMANTS

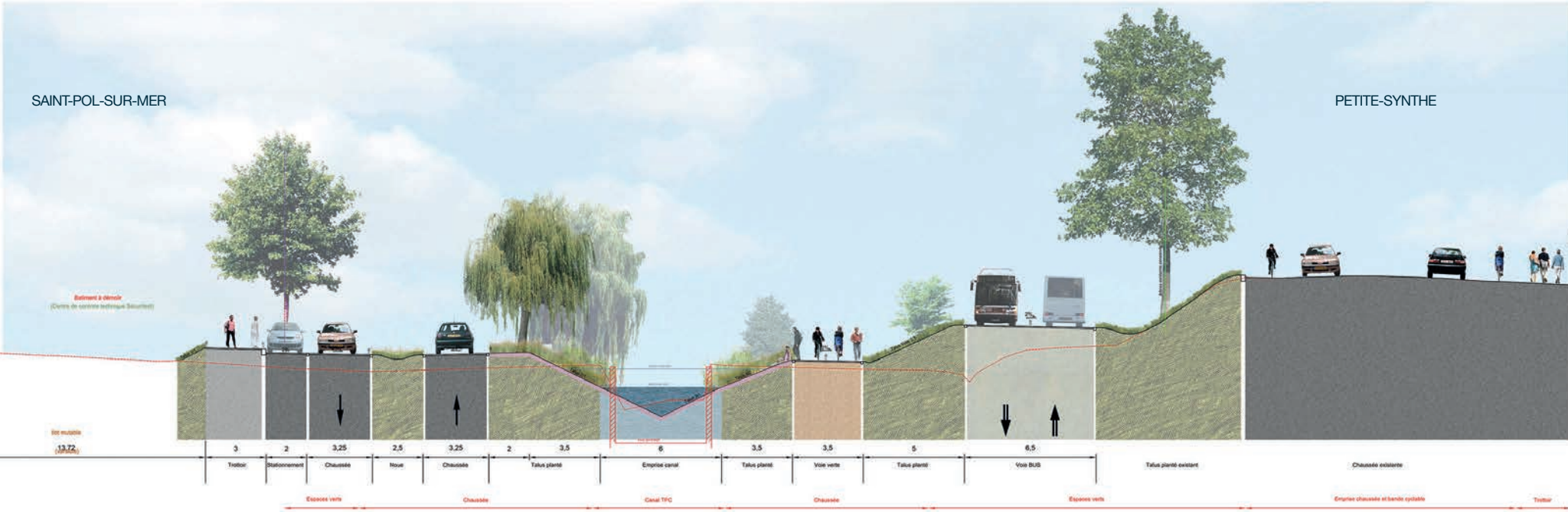
③ La voie express dite "pénétrante" séparant Saint-Pol-sur-Mer de Petite-Synthe (D601, ex-N1)

Cette voie express, appelée "la pénétrante", est l'exemple type de la vision "tout voiture" des années 60 et 70. Cette artère s'approche à seulement quelques hectomètres de l'hypercentre de l'agglomération en permettant aux voitures de rouler à 90 kilomètres/heure dans une configuration proche d'une autoroute. Mais surtout, elle consomme énormément de surface sans plus-value dans l'espace public, sans prendre en compte les bus, les vélos ou les piétons.

Transformer cette voie autoroutière en pleine agglomération, beaucoup l'ont rêvé, le projet de Transport à Haut Niveau de Service va le faire ! Il s'agit de passer de la voie express au boulevard urbain. La qualité urbaine du site sera améliorée, la nature aura plus de place aux abords de la route, le projet va libérer des espaces fonciers, les riverains rencontreront moins de nuisances, mais surtout une place sera faite pour les bus (site propre), les vélos (piste cyclable) et les piétons. Ainsi, Saint-Pol-sur-Mer se rapprochera de Petite-Synthe.



/ PROJET D'AMÉNAGEMENT DE LA VOIE EXPRESS EN COUPE



3/ DEUX SCÉNARIOS POUR DES BUS PLUS ATTRACTIFS ET PLUS PERFORMANTS

4 La rue de la République à Saint-Pol-sur-Mer

Certaines portions de cette rue sont très étroites. Cela concerne la chaussée, dont la largeur ne permet pas aux bus de se croiser, mais aussi les trottoirs, dont la largeur est insuffisante pour le confort et la sécurité des piétons. Les aménagements devront permettre de redonner de la place aux piétons et favoriser la circulation d'une ligne structurante de transport pour cette zone urbaine dense, dans laquelle les habitants sont très utilisateurs des bus.

5 La gare de Dunkerque

Aujourd'hui, le quartier de la gare est encombré par la station majeure du réseau de bus qui occupe la quasi-totalité de la place devant la gare, lui donnant une configuration très routière et faisant obstacle à la circulation des piétons et des cyclistes entre ce quartier et le centre-ville. L'aménagement de la station de correspondance intermodal de la gare doit assurer la meilleure fluidité des échanges entre les différents modes de transport et permettre de reconnecter le quartier au cœur d'agglomération. Dans la continuité de l'aménagement de la voie express "pénétrante", il assure aux bus des voies dédiées.

6 Le centre-ville de Dunkerque

C'est un des endroits de l'agglomération où les lignes de bus actuelles perdent le plus de temps. Il convient donc de l'aménager en facilitant la circulation des bus et en offrant aux visiteurs et utilisateurs des commerces des conditions d'accès et de promenade confortables, notamment entre les places de la République et Jean Bart.

7 La place de la Victoire et le boulevard Paul Verley

Cet axe majeur de l'accès au centre-ville de Dunkerque est large mais ne permet pas aux bus d'éviter les engorgements de circulation. Il convient donc, tout en améliorant le caractère urbain de cette voie, de faire des aménagements qui permettront aux bus de ne pas perdre de temps et de régularité.

Petites interventions pour faciliter le trajet des bus

Lors de leurs trajets dans l'agglomération, les bus passent par de nombreux carrefours et ronds-points. Comme tous les véhicules, ils subissent, aux heures les plus chargées, des attentes qui pénalisent leur régularité et leur temps de parcours. Cela se traduit par un non-respect des horaires aux arrêts et par une dérégulation des lignes.

À partir d'analyses des conditions de circulation aux heures de pointe, tous les "points noirs" ont été repérés et des aménagements sont prévus afin d'améliorer la circulation des transports en commun.

À ces carrefours, différents dispositifs seront donc mis en place : des voies réservées et des feux de signalisation permettant aux bus d'éviter la queue de véhicules individuels. Ces aménagements sur l'ensemble des points noirs des parcours des bus vont permettre d'importants gains de temps et surtout des parcours plus réguliers, moins dépendants de la circulation et des heures de pointe.

6/ AMÉLIORER L'ESPACE PUBLIC POUR FAVORISER TOUTES LES MOBILITÉS

/ La nature dans la ville

Dunkerque a la chance de posséder, dans son cœur d'agglomération, d'importants espaces naturels, principalement grâce aux nombreux canaux et quais qui façonnent le paysage. Dans le cadre du projet DK'Plus de mobilité de refonte du réseau de transports en commun, la Communauté urbaine souhaite aussi valoriser ces espaces, les relier, amener toujours plus de "vert" dans la ville; notamment en apportant une plus-value esthétique à l'ensemble des aménagements qui seront réalisés.

/ Le vélo dans la ville

De la même manière, les chantiers qui seront réalisés dans le cadre de DK'Plus de mobilité devront permettre de donner une meilleure place au vélo dans l'agglomération. Plusieurs types d'interventions pourront ainsi être mis en œuvre : quand des sites propres seront aménagés pour le bus, il est prévu d'en profiter pour réaliser des aménagements cyclables. Et, pour favoriser la complémentarité entre le bus et le vélo, il est également envisagé d'équiper les stations principales (les plus fréquentées) d'arceaux de stationnement pour les bicyclettes et de proposer, dans les stations de correspondance (multimodalité), des structures de stationnement sécurisées pour les vélos.

/ Les piétons dans la ville

Parcourir à pied un ou deux kilomètres, sur un chemin arboré ou le long d'une avenue commerçante nous paraît rapide et agréable; marcher deux cents mètres dans un environnement hostile, en étant frôlé par des camions ou des voitures roulant à vive allure nous semble interminable. Sur ce constat, pour que les habitants du Dunkerquois puissent se réapproprier leur cœur d'agglomération, il faut que les parcours piétons soient agréables, faciles, sécurisés et confortables. Cela passe par la qualité des espaces publics, par des espaces suffisamment larges, par des choix de matériaux favorisant la marche, le passage des poussettes ou des fauteuils roulants, parfois par des solutions de protection contre les intempéries... Le cœur d'agglomération est l'un des points les plus sensibles du projet de refonte du réseau de transports en commun. C'est souvent autour de la place Jean Bart que les bus prenaient le plus de retard. Des aménagements seront donc réalisés dans cette zone; ils seront aussi l'occasion d'améliorer la place du piéton (également, dans cet espace, client des magasins de centre-ville).

/ La voiture dans la ville

Il n'est jamais inutile de le préciser : souhaiter un meilleur équilibre entre les différents modes de transport, ce n'est pas faire la chasse à la voiture ou stigmatiser les automobilistes. Pour cette raison, il faut réfléchir à la place de la voiture pour que chacun y trouve son compte et pour que l'ensemble des déplacements se passe le mieux possible. Par exemple, le stationnement longitudinal (le long des voies) en centre-ville est un obstacle à l'aménagement des espaces pour les vélos et les piétons (par la place prise sur l'espace public alors que l'on ne peut pas élargir les rues). De la même manière, les manœuvres de stationnement freinent la circulation, et notamment les bus. Réduire le nombre de ces places de parking de rue tout en apportant des solutions de substitution simples et gratuites, à proximité des commerces et des services, sont des pistes qui seront explorées dans les prochains mois. Par ailleurs, aujourd'hui, le mode principal de déplacement est ce que l'on appelle la "voiture solo". Développer le co-voiturage, sur les longs trajets, comme Dunkerque-Lille mais aussi sur les déplacements domicile-travail dans le cadre de Plans de Déplacement Entreprise sont également des pistes à explorer. Être deux ou trois par véhicule, c'est conserver la simplicité d'usage tout en limitant le nombre de voitures sur les routes.

3/ DEUX SCÉNARIOS POUR DES BUS PLUS ATTRACTIFS ET PLUS PERFORMANTS

7/ PRENEZ LA PAROLE

DK'Plus de mobilité, un projet de refonte du réseau de transport conçu pour et avec vous.

Le projet dans lequel s’engage notre collectivité doit répondre à trois objectifs clairs :

- plus de voyageurs dans les transports collectifs, notre ambition est de doubler la part du transport collectif dans les déplacements d’ici à 2020, en la portant au-delà de 10 % ;
- un réseau plus rapide, en mettant l’essentiel des habitants de l’agglomération à moins de 20 minutes de son centre, la gare de Dunkerque ;
- des bus plus souvent et plus près, en dessinant un réseau qui met près de 120 000 habitants à proximité d’une ligne à 10 minutes de fréquence.

/ Écouter les habitants et construire le projet avec eux

À chaque étape, les élus de la Communauté Urbaine de Dunkerque ont souhaité recueillir l’expression des habitants de l’agglomération sur la mobilité.

À cet effet, neuf réunions publiques ont été organisées fin 2014 et un site internet a permis à chacun d’émettre un avis et des suggestions. Aujourd’hui, une nouvelle phase d’échanges, dite de concertation réglementaire sur le projet DK'Plus de mobilité, se déroule **de janvier à fin mai 2015**.

En particulier, elle permet aux habitants de s’exprimer sur les deux scénarios étudiés, sur les orientations d’aménagement proposées et sur l’offre de service (amplitude, fréquence...).

/ La concertation

Elle se déroulera du 28 janvier au 30 mai 2015.

Ce dossier et un registre d’expression sont mis à la disposition du public dans chaque mairie des communes de l’agglomération (communes et communes associées) et dans les mairies de quartier de Petite-Synthe, Malo-les-Bains et Rosendaël. Le dossier est également disponible au format dématérialisé sur un site internet dédié à la mobilité et sur le site internet de la CUD.

À partir de février 2015, débutera une série de réunions thématiques. À partir de mars 2015, 9 réunions publiques territoriales seront organisées :

- À la mairie de **Gravelines** pour les communes de Gravelines, Grand-Fort-Philippe et Loon-Plage,
- À la mairie de **Bourbourg** pour les communes de Bourbourg, Craywick et Saint-Georges-sur-l’Aa,
- À la mairie de **Grande-Synthe** pour la commune de Grande-Synthe, la commune associée de Fort-Mardyck, Mardyck et le quartier "Paul Dessinguez" à Petite-Synthe (Dunkerque)
- À la mairie de **Saint-Pol-sur-Mer** pour les communes associées de Fort-Mardyck, de Saint-Pol-sur-Mer et le quartier de Petite-Synthe (Dunkerque),
- À la mairie de **Dunkerque** pour le centre de Dunkerque,
- À la mairie de **Coudekerque-Branche** pour la commune de Coudekerque-Branche,
- À la mairie de quartier de **Rosendaël** pour les quartiers de Malo-les-Bains et Rosendaël (Dunkerque) et la commune de Leffrinckoucke,
- À la mairie de **Cappelle-la-Grande** pour les communes d’Armbouts-Cappel, de Cappelle-la-Grande, Coudekerque-Village, Spycker et Tétéghem,
- À la mairie de **Bray-Dunes** pour les communes de Bray-Dunes, Ghyvelde et Zuydcoote.

La date et l’heure de ces réunions seront communiquées au public via :

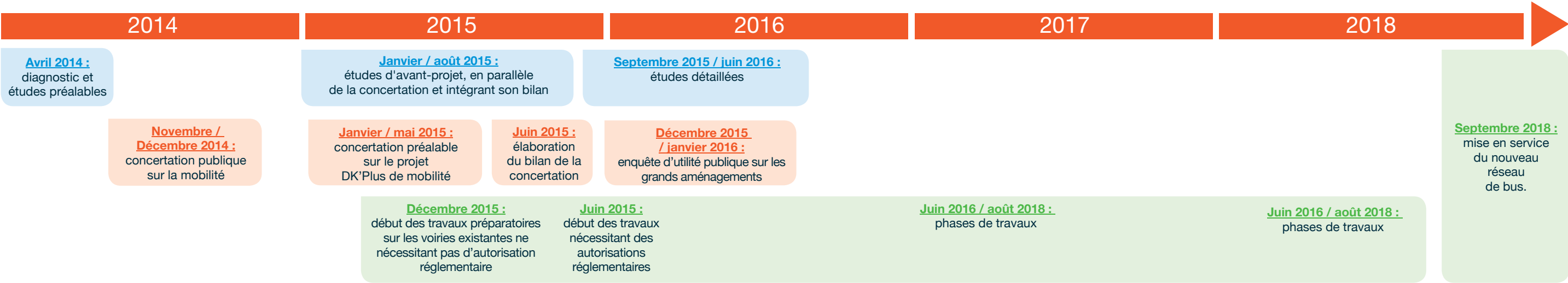
- le site internet de la CUD,
- un site internet spécifique dédié à la mobilité sur l’agglomération dunkerquoise,
- un affichage dans les mairies concernées,
- un affichage sur les principaux arrêts de bus concernés,
- une publication dans la presse locale,
- des communications sur une radio locale.

Dès le 28 janvier 2015 et pendant toute la durée de la concertation, tous les citoyens peuvent formuler leurs observations et propositions sur un registre mis à leur disposition dans chaque mairie des communes de la Communauté Urbaine de Dunkerque et sur le site internet dédié à la mobilité.

À l’issue de cette concertation, la CUD établira un bilan de la concertation autour du projet de transports en commun et engagera les études d’avant-projet qui seront soumises à une enquête d’utilité publique.

À chaque étape, les habitants peuvent donc s’exprimer et faire entendre leurs avis, attentes et suggestions.

La parole est à vous.





MISE EN SERVICE 2018

POUR VOUS EXPRIMER :

| Le registre disponible dans votre mairie |

| www.dk-mobilite.fr |

| Communauté urbaine de Dunkerque |

Pertuis de la Marine - BP 85530 - 59386 Dunkerque Cedex 1

