



Projet de restructuration et d'amélioration du réseau de transport de l'agglomération dunkerquoise

La Communauté Urbaine de Dunkerque est l'Autorité Organisatrice des mobilités urbaines sur son territoire et gère, en contrat avec DK'Bus, du groupe Transdev, le réseau de transport urbain de l'agglomération Dunkerquoise.

Une agglomération pas comme les autres

Contrairement à d'autres agglomérations comparables en nombre d'habitants et dont la surface urbanisée s'étend sur un périmètre de 5km autour de la ville-centre, l'agglomération dunkerquoise a une structure urbaine un peu particulière qui s'est développée le long du littoral sur une bande de 30 km de long et une épaisseur de 4 à 5 km.

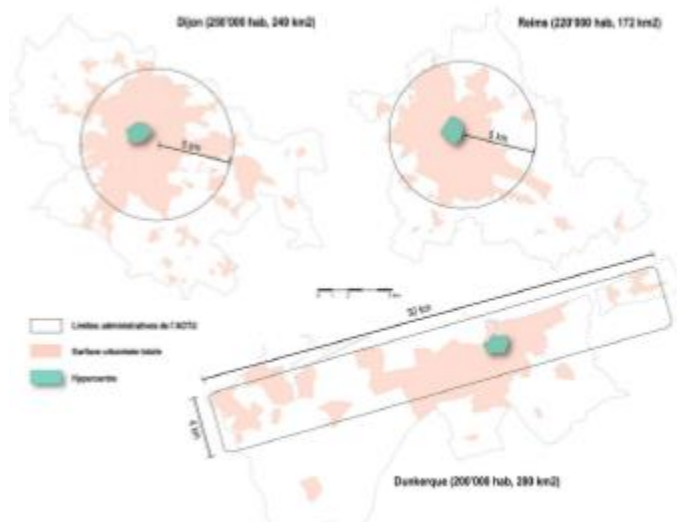
Globalement longiligne (cf. carte page suivante), elle est en fait un territoire constitué de deux entités :

- une demi agglomération concentrique de 150 000 habitants, plaque urbaine plus dense organisée autour du centre de Dunkerque ;
- un bassin de vie périurbain de 50 000 habitants.

Une plaque urbaine étirée : des contraintes pour le réseau de transport

Globalement contenue dans un périmètre de 3 à 4 km autour de la ville-centre, la plaque urbaine dunkerquoise est plus étirée que celles des autres agglomérations de 150 000 habitants. Les entités urbaines de Grande-Synthe, Fort-Mardyck, Petite-Synthe et Leffrinckoucke se trouvent de fait quelque peu éloignées (4 à 6 km à vol d'oiseau) du centre-ville de Dunkerque.

Cette configuration urbaine impose des contraintes assez fortes sur l'organisation du réseau de transport : des lignes longues aux coûts d'exploitation plus élevés et plus de risques potentiels d'irrégularité. De plus, elle rend la voiture individuelle concurrentielle pour effectuer ces déplacements moyenne distance de 5-10 km.



Une voiture très présente

Les enquêtes comparées à d'autres agglomérations françaises de 200 000 à 300 000 habitants montrent l'attachement du territoire à la voiture individuelle :

- avec quasiment deux tiers des déplacements (passager + conducteur), Dunkerque est un des territoires où l'on utilise le plus la voiture individuelle ;
- l'usage des transports collectifs urbains (5%) est encore limité avec une des parts les plus faibles dans les agglomérations de cette catégorie en France ;
- on se trouve dans la fourchette basse de pratique des modes doux même si depuis 2003, la réalisation d'aménagements et la mise en place d'une offre de vélos en libre service ont pu faire évoluer quelque peu les choses.

L'enquête ménage déplacement réalisée au début de cette année 2015 montre une baisse de l'usage des transports collectifs urbains, dont la part modale est passée en un peu plus de 10 ans sous la barre des 5 %, et une augmentation de l'usage de la voiture individuelle (+ 2 points).

Le taux de motorisation des ménages est aussi un marqueur fort d'un attachement voire d'une dépendance à la voiture individuelle sur Dunkerque. Si son augmentation depuis 1991 est aussi le résultat d'une évolution de la pyramide des âges, il est sur l'agglomération dunkerquoise parmi les taux les plus élevés. De plus, le nombre de ménages multi-motorisés est élevé au regard du revenu fiscal moyen par habitant : cela montre le poids important des coûts de l'automobile sur le budget des ménages.

L'offre de transport avant les travaux

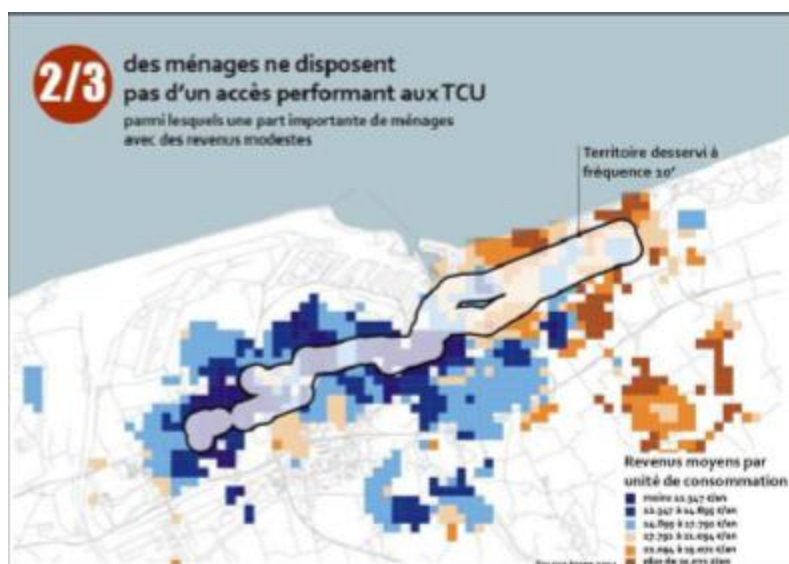
Les tracés complexes des lignes participent au manque de lisibilité du réseau : trajets aller/retour qui empruntent des axes différents, antennes qui se séparent pour la desserte des quartiers,...

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.

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 pour qui le poids de l'automobile dans le budget est un réel handicap.



Un réseau peu efficace, peu fiable et qui manque de compétitivité par rapport à la voiture particulière.

Objectifs fixés pour le projet

La Communauté Urbaine de Dunkerque s'est engagée dans un vaste projet de restructuration et d'amélioration de son réseau de transport collectif appelé « DK' Plus de mobilité » dont les objectifs sont multiples :

1. Réduire les inégalités face à la mobilité en faisant un réseau d'accès gratuit, plus juste et plus équilibré sur le territoire. L'objectif est de doubler le nombre des habitants desservis par une ligne fréquente. Il était en 2017 de 60 000, il est avec le projet de 120 000. Il est également de rééquilibrer la qualité de la desserte entre l'est et l'ouest de la zone agglomérée.

3. Un projet mieux intégré dans le territoire, cohérent avec le Plan Local d'Urbanisme intercommunal. Les aménagements contribuent à désenclaver les

certains quartiers urbains et notamment les quartiers prioritaires de renouvellement urbain.

4. Des liens renforcés vers les territoires soutenables voisins par la création d'un pôle intermodal fonctionnel et efficace au niveau de la gare de Dunkerque.

5. Un réseau de transport en commun efficace, fiable et dont la performance est optimisée

Synthèse des objectifs de Dk'Plus de mobilité

- **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 %.

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 met 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 centre 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**.

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

Des aménagements pour améliorer la ville et pour mieux partager l'espace public

Le projet ne peut pas être comparé aux projets de BHNS classiques. Il est composé de deux types d'aménagements :

- des aménagements lourds sur un axe est-ouest (D601, gare de Dunkerque, centre-ville de Dunkerque, station de correspondances,...) afin de fiabiliser le réseau et mieux partager l'espace public entre les différents modes de déplacement ;
- de nombreuses actions ponctuelles, permettant de prioriser les bus aux points d'intersection, d'améliorer la sécurité, l'accessibilité et le confort des piétons, d'assurer les continuités pour les modes actifs (marche à pied, vélos). Chacune de ces actions fait l'objet d'un traitement qualitatif pour améliorer le cadre de vie des habitants.

Il associe une stratégie de transport à une stratégie d'aménagement et permet :

- le renforcement de l'identité de l'agglomération avec la mise en valeur de l'eau ;
- une valorisation du foncier disponible mais inaccessible aujourd'hui pour construire un paysage urbain de qualité ;
- une requalification d'un grand nombre d'espaces publics sur l'ensemble des communes qui mettent l'accent sur le confort d'usage ;

- une visibilité accrue du système de transport public dans l'espace urbain ;
- la création d'un réseau juste et équitable sur toutes les parties de l'agglomération ;
- l'amélioration de la sécurité par la mise en place d'un réseau routier apaisé sur l'ensemble des parcours sans introduire de limitation de capacité ;
- la confirmation du rôle de pivot de la gare de Dunkerque dans le réseau multimodal.

La D601, de voie express à boulevard urbain

Cette voie express, appelée « la pénétrante », est l'exemple type de la vision « tout voiture » des années 60 et 70. Cette artère s'approchait 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 coupe la ville en deux au niveau de Saint-Pol-sur-Mer et Dunkerque – Petite-Synthe, elle consomme énormément de surface sans plus-value dans l'espace public, sans prendre en compte les bus, les vélos ou les piétons.

Le projet intègre la transformation de cette voie express en boulevard urbain. La qualité urbaine du site est améliorée, la nature prend plus de place aux abords de la route, le projet libère des espaces fonciers. C'est moins de nuisances pour les riverains et une place pour les bus, avec des voies réservées, les vélos et les piétons, avec une voie verte qui relie Grande-Synthe au centre d'agglomération. Saint-Pol-sur-Mer et Petite-Synthe sont désenclavés et les liens entre ces deux parties de l'agglomération sont renforcés.

Les bus sont en site propre (voies réservées) quasi intégral depuis Grande-Synthe Albeck, en traversée du rond-point du Kruysbellaert puis le long de la pénétrante requalifiée jusqu'à la gare de Dunkerque.

À l'arrivée vers Dunkerque, l'aménagement se poursuit le long des quais nord du canal de jonction qui sont réservés aux bus, la circulation automobile étant reportée sur les quais sud dans les deux sens (axe historique de l'ancienne RN1). Ces aménagements de voies réservées pour les bus se connectent au secteur gare pour former une station de correspondance fonctionnelle et efficace, en lien avec la gare ferroviaire, point central du concept.



La gare de l'agglomération à Dunkerque

Le quartier de la gare était encombré par la station majeure du réseau de bus qui occupait 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. Les cinq rues qui mènent à la place sont aujourd'hui utilisées par des lignes de bus urbains, ce qui rend le réseau peu lisible.

Dans la continuité de l'aménagement de la voie express, ce secteur constitue « l'accélérateur de bus » amenant les bus en site propre jusqu'aux portes du centre-ville pour les laisser y pénétrer en priorité.

L'aménagement permet de réorganiser complètement les flux dans ce secteur de la ville et de reconnecter la gare au centre-ville.

Cette reconnexion est facilitée par la construction d'un bâtiment parking avec rez-de-chaussée commercial, entre la rue du Chemin de Fer et le boulevard Alexandre III.



Le centre-ville de Dunkerque, la place Jean Bart

C'est un des endroits de l'agglomération où les lignes de bus actuelles perdaient le plus de temps.

Les aménagements réalisés facilitent la circulation des bus, mais surtout, offrent aux visiteurs et utilisateurs des commerces des conditions d'accès et de promenade plus confortables. Il ne s'agit donc pas de faire des voies réservées aux bus dans le cœur de ville mais de faire le nécessaire pour limiter les temps perdus et de garder des espaces confortables pour tous les usagers - chaland. Les espaces piétons libérés des obstacles que sont les poteaux, les poubelles, les abribus, sont donc élargis. Des auvents de protection sont créés pour offrir aux piétons des abris le long de leur parcours.

Ainsi, le projet a supprimé un carrefour névralgique au centre de la ville, sur la place Jean Bart, à l'intersection entre les boulevards Sainte-Barbe et Alexandre III. Ce carrefour géré par le régime de la priorité à droite laissait une grande place à la voiture et était surtout difficile à franchir pour les bus, les cyclistes et les piétons. Les voies de circulation autour de la place enclavaient l'espace piéton central ce qui faisait qu'il était peu utilisé en dehors des événements festifs, et juste traversé.

Pour son aménagement le Président de la Communauté urbaine a fait le choix d'interroger la population des communes de la zone agglomérée, par une grande votation. 90000 personnes ont été appelées à s'exprimer, 25000 ont fait un choix entre deux solutions qui leur étaient proposées :

- 1) l'extension de la zone piétonne de la place vers la rue piétonne de la Marine ;
- 2) la mise en zone de rencontre de la voie à l'est de la place, vers la rue Clémenceau.

Avec 57 % des expressions c'est la première solution qui a été choisie.

On peut voir aujourd'hui que les habitants se sont appropriés la place qui a maintenant la dimension d'un espace dédié dont l'usage et l'animation évolueront au fil des saisons.





La rue de la République, centre commerçant de Saint-Pol-sur-Mer

Certaines portions de cette rue sont très étroites. Cela concerne la chaussée, le long de laquelle les véhicules stationnent, dont la largeur ne permet pas aux bus de se croiser ou de doubler un véhicule en livraison, mais aussi les trottoirs, dont la largeur est insuffisante pour le confort et la sécurité des piétons.

Les aménagements réalisés permettent de redonner de la place aux piétons tout en garantissant la bonne circulation des véhicules et d'une ligne de bus dans cet axe central de Saint-Pol-sur-Mer. Le stationnement le long du trottoir est reporté dans des poches créées le long du parcours.

Les pôles d'échanges aux extrémités de la zone agglomérée, une correspondance organisée pour le confort et la sécurité des usagers.

A l'est et à l'ouest de la zone agglomérée, à Grande-Synthe et à Leffrinckoucke, des pôles d'échanges sont créés pour la correspondance entre les lignes de la zone urbaine dense et les lignes de connexion vers les communes périphériques de l'agglomération.

A Grande-Synthe, la station de correspondance du Puythouck permet un échange fluide de et vers les communes de l'ouest et sud-ouest (Bourbourg, Craywick, Grand-Fort-Philippe, Loon-Plage et Spycker).

À Leffrinckoucke, la station de correspondance du Fort des Dunes permet un échange fluide de et vers les communes de l'est (Bray-Dunes, Ghyvelde et Zuydcoote).

Les petites interventions pour améliorer l'efficacité et la fiabilité des horaires des bus

Le principe de base, dans le cadre du projet, est d'offrir aux bus une priorité à même d'assurer un niveau de service satisfaisant : circulation efficace, arrêts très limités aux

carrefours. L'objectif est de garantir la régularité et fiabilité des horaires, pour un meilleur confort et un meilleur service à l'utilisateur.

Ces petites interventions sont diverses. Elles concernent toutes les intersections traversées par les lignes structurantes du nouveau réseau. En fonction de l'emprise disponible, du niveau de trafic, certains aménagements consistent simplement à modifier le régime de priorité. Il faut éviter de maintenir une priorité à droite sur un axe emprunté par des bus. Le freinage intempestif est très pénalisant pour les usagers.

Certains aménagements consistent à créer des voies d'approche réservées aux bus pour faciliter le franchissement du carrefour.

D'autres ne se voient pas et consistent à équiper les feux d'un système de détection qui permet de donner la priorité aux bus.

Avec toutes ces petites interventions, la fiabilité du service et la sécurité des piétons sont améliorées.

Conclusion

Le projet Dk'Plus de mobilité a transformé notre agglomération et a changé l'image du bus. Il n'était qu'un mode de déplacement essentiellement utilisé par des habitants qui n'avaient pas d'autre choix, soit parce qu'ils n'avaient pas le permis, soit parce qu'ils n'avaient pas de voiture. Avec son accès gratuit pour tous, sans contrainte, sa fiabilité, sa régularité, il devient une véritable alternative à la voiture et permet de se déplacer facilement.

Le nouveau service répond aux attentes des habitants et, pour un coût de fonctionnement maîtrisé, leur offre une meilleure qualité de vie en centre urbain.

Le choix innovant de la gratuité d'accès sur un réseau de transport d'une telle dimension accroît l'attractivité de notre territoire.