

Dk'Plus de mobilité

par [Xavier Dairaine](#) / 2019-06-12 09:02:51 / France / 3889 / EN



Année de livraison : 2018

Energies Vertes : Biogaz

Services Numériques : Mobilités

Mobilités Responsables : Voies vertes / Véloroutes, Pôle d'échange multimodal voyageur



65 000 000 €

Constructeur

Plusieurs entreprises dans le cadre de marchés publics

Gestionnaire / Concessionnaire

La communauté urbaine de Dunkerque gère les espaces publics (hors voirie départementale) et les réseaux d'assainissement. Le fonctionnement du réseau de bus fait l'objet d'une délégation de service public

INFOS GÉNÉRALES

Le projet DK'Plus de mobilité est un projet phare et structurant, intégré au sein de la stratégie "Mobilité Durable" de la Communauté urbaine de Dunkerque. Sa conception va bien au-delà de la composante "Transport", car elle est intégrée de manière transversale dans les différentes politiques publiques territoriales et s'inscrit dans le cadre du projet de la Communauté urbaine de Dunkerque 2015-2020 pour redynamisation du centre d'agglomération.

L'offre de transport public dans l'agglomération dunkerquoise avait montré ses limites. La part des déplacements en bus était en 2015 inférieur à 5 % et il était quasi exclusivement utilisé par un public captif, qui n'avait d'autre choix que le bus pour se déplacer. Au-delà de l'image du bus dans l'esprit des habitants, plusieurs raisons expliquent cette situation :

- le réseau de bus devenait obsolète. Le tracé des lignes avait peu évolué depuis la naissance du réseau et il ne tenait pas en compte des derniers développements urbains de l'agglomération.
- il était peu lisible. Les lignes principales comportaient des antennes aux extrémités et des parcours multiples ;
- il était peu performant en comparaison aux temps de trajet en véhicule particulier. La quasi-totalité des déplacements des communes du cœur de

l'agglomération vers le centre-ville de Dunkerque peut se faire en moins de 15 mn en véhicule particulier alors qu'il fallait plus de 30 mn en bus pour aller du centre de Grande-Synthe à la gare de Dunkerque, point central de l'agglomération ;

- le bus était peu fiable. La longueur des lignes et les conditions de circulation aux heures de pointe ne permettaient pas de respecter les horaires affichés ce qui entraînaient des retards aux arrêts ;
- les lignes de bus à fréquence soutenue (10 mn) desservaient moins de la moitié de la population du centre de l'agglomération dunkerquoise. Enfin, le coût d'exploitation du réseau progressait en moyenne chaque année de plus de 1,3 M€ depuis 2008 (+ 5% par an).

Face à ces constats, 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 :

- 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.
- 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.
- 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.
- 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 et plus facile pour tous : l'accès gratuit

Le nouveau réseau, mis en service au 1er septembre 2018, comporte 5 lignes "CHRONO" dites à haut niveau de service, qui fonctionnent sur des voies réservées le long de la D601 et à la gare de Dunkerque et qui disposent d'une priorité optimale aux intersections gérées par des feux.

Le service de bus est rendu plus lisible avec des arrêts mieux identifiés et des tracés et destinations constants. Les 5 lignes à haut niveau de service fonctionneront à 10 mn de fréquence, selon une offre dite « plate », du lundi au samedi, de 7h à 19h et du mois de septembre au mois de juin.

Ces 5 lignes sont en connexion avec d'autres lignes dont la fréquence est adaptée aux besoins des communes, quartiers et équipements qu'elles desservent :

- à la gare de Dunkerque, véritable pôle d'échanges intermodal avec le TER, le TGV et les cars interurbains. Ce pôle d'échange est complètement réorganisé et rationalisé pour favoriser la sécurité des piétons qu'ils arrivent en voiture sur le parking relais de 270 places, en vélo dans l'abri sécurisé de 100 places ou à pied du centre-ville ;
- aux extrémités de la zone agglomérée, à Grande-Synthe – Puythouck, pour la connexion avec les communes périphériques de l'ouest de l'agglomération et à Leffrinckoucke – Fort des Dunes, pour la connexion avec les communes périphériques de l'est de l'agglomération.
- Le centre d'agglomération, centre-ville de Dunkerque, a été transformé par le projet, en offrant des espaces piétons plus confortables et plus larges dans la zone commerçante et en transformant une voie express en pleine ville en un boulevard urbain apaisé, qui introduit plus de nature en ville et qui permet de reconnecter les quartiers entre eux.

Etat d'avancement

Livré

Fiabilité des Données

Auto-déclaration

Type de Financement

Public

Developpement Durable

Attractivité :

Le projet requalifie complètement les espaces urbains du centre d'agglomération et permet d'améliorer la desserte des pôles de loisir et de tourisme du territoire. En améliorant le cadre de vie des zones urbaines denses, il participe d'une amélioration de l'attractivité du territoire.

Bien Être :

L'aménagement "phare" du projet consiste en la transformation d'une voie express urbaine, la D601 qui traversait la ville avec une vitesse limitée à 90 km/h, en un boulevard urbain apaisé. Cet aménagement permet de reconnecter les quartiers entre eux, de réduire les nuisances pour les riverains (bruit, pollution,...) et de réintroduire la nature en ville, avec notamment la mise à jour d'un ancien canal dans le lit duquel la voie express avait été construite dans les années 70.

Avec l'ensemble des aménagements, le projet favorise un meilleur partage des espaces publics entre tous les modes. Dans un centre d'agglomération reconstruit

après la dernière guerre mondiale pour la voiture, il fallait redonner de la place aux modes actifs et améliorer la circulation des bus.

Cohésion Sociale :

En améliorant la desserte des habitants et notamment ceux des quartiers prioritaires de renouvellement urbain, le projet améliore la cohésion sociale sur notre territoire. Sur les 150 000 habitants de la zone agglomérée, l'ancien réseau de bus n'en desservait efficacement (avec une fréquence de 10 mn maximum) que 60 000. Le nouveau réseau a porté la population desservi efficacement à 120 000 habitants et l'augmentation porte principalement sur des quartiers prioritaires de Saint-Pol-sur-Mer et de Grande-Synthe.

La gratuité permet également une plus grande mixité sociale dans le transport collectif. En effet, l'ancien réseau de bus n'était utilisé que par des usagers dits "captifs" qui n'avaient pas d'autre solution pour se déplacer. Depuis la mise en service du nouveau réseau, l'augmentation ne fait que croître et atteint aujourd'hui + 71 % en semaine et + 145 % le Week-end. D'après une enquête réalisée à bord des bus, 48 % des nouveaux usagers déclarent avoir délaissé la voiture.

Enfin, le projet s'intègre dans la refonte du Plan Local d'Urbanisme intercommunal qui comporte un volet Habitat et un volet déplacement (PLUiHD). L'élaboration en cours du PLUiHD permet de croiser judicieusement les enjeux Habitat et Transports durables. Par exemple, dans le cadre de ses compétences, la Communauté urbaine de Dunkerque concentrera son soutien à l'action foncière sur les zones desservies de manière performante par les transports collectifs.

Préservation/Amélioration de l'Environnement :

Comme évoqué dans le chapitre "bien être", le projet développe la nature en ville avec des espaces végétalisés plus importants.

D'après le bilan Carbone Territoire 2012 (en cours d'actualisation sur données 2015), les émissions liées aux transports sont significatives : sur les 3,44 millions de tonnes de CO2 émises en dehors des grands sites industriels soumis au PNAQ (soit une baisse de 9,9 % par rapport à 2008), les transports de personnes représentent 14,1 % des émissions (485 000 T CO2) (soit une hausse de 2,1% par rapport à 2008). Les transports sont également fortement émetteurs d'oxydes d'azote (9,7% de NOx émis par le transport par route) et des émissions de particules fines (4,7 % des PM10 et 6.5% pour les PM2.5 (données bilan territorial 2005 ATMO). Aujourd'hui, les transports publics routiers (bus et cars) représentent 10 012 tonnes, soit 2,1 % des émissions relatives aux transports de personnes alors qu'ils assurent 5% des déplacements.

La CUD a anticipé les évolutions réglementaires et a intégré dès 2011, de manière volontaire et expérimentale, la composante Air dans son Plan Climat. La réduction des émissions constitue un enjeu fort de santé publique. Les données précédentes indiquent qu'une action, pour être efficiente au regard des compétences de la CUD, serait de favoriser des alternatives à la voiture particulière, et donc de développer l'intermodalité en parallèle du développement de l'attractivité des transports collectifs, comme préconisé dans le Plan Air Climat Energie Territorial (PACET) de la CUD avec une progressive substitution de gasoil par le GNV, et l'Hythane comme carburant moins émissif.

Résilience :

Utilisation responsable des ressources :

Dans les marchés publics d'études et de travaux, les opérateurs économiques étaient incités à la réutilisation des ressources issues des terrassements et des démolitions pour les constructions neuves. Par ailleurs, certains ouvrages sont réalisés avec des matériaux granulaires traités, avec introduction de coproduits issus de l'industrie métallurgique du territoire (laitiers d'aciérie d'ArcelorMittal).

Témoignages / Retour d'expérience

Quelques témoignages ont été recueillis dans un reportage de la chaîne C-NEWS, dont le lien est fourni ci-dessous.

Un autre article intéressant, publié sur le site de la Banque des Territoires évoque le lancement d'un observatoire des villes du transport gratuit. Le lien est fourni ci-dessous.

Lors d'une grande enquête menée à bord des bus depuis la mise en service en septembre 2018, plusieurs témoignages ont été recueillis auprès des usagers.

Les usagers ont été interrogés aléatoirement en centre-ville, de façon représentative de l'évolution de la fréquentation au cours de la journée. Les 2000 personnes interrogées résident dans différentes communes de l'agglomération : - les quartiers et communes du centre, bien desservis par le réseau, sont légèrement surreprésentés parmi les usagers en comparaison avec l'ensemble de la population. On observe ainsi une proportion un peu plus importante d'habitants de quartiers populaires comme Saint-Pol-sur-Mer, Petite-Synthe et Dunkerque-Centre parmi les 2000 personnes enquêtées. - des quartiers et communes un peu plus excentrés, bien qu'intégrés au réseau de lignes Chrono, sont légèrement moins représentés que dans la population. On observe une sous-représentation d'habitants de Malo-les-Bains, Rosendaël et Leffrinckoucke, des quartiers considérés comme plus favorisés, parmi les 2000 répondants. - les communes plus éloignées du centre-ville, et en particulier celles qui sont situées après les pôles d'échange et bénéficient de lignes moins fréquentes, sont, elles, moins représentées que dans la population.

L'effet de la gratuité se traduit en un changement de comportements chez des personnes qui ont potentiellement le pouvoir d'achat pour accéder à un abonnement ou des tickets et qui possèdent une

voiture. Pour eux, le prix du ticket unitaire représentait un frein aux usages ponctuels, renforçant la domination de la voiture sur tous leurs déplacements :

« Finalement, même si j'ai le pouvoir d'achat pour le faire, je trouve que ça revient quand même cher un ticket, pour un trajet d'une dizaine de minutes. Psychologiquement, pour un trajet court, ça reste un frein, et on prend la voiture » (Anne-Claire, active, Malo-les-Bains)« Je sors plus avec mes petits-enfants. Avant, je ne fraudais pas, je leur payais des tickets, mais du coup on limitait un peu parce que ça fait vite cher. Là on se balade plus, on sort dès qu'on a envie, on va plus souvent à la mer » (Michèle, active, Fort-Mardyck)

Ces usagers mettent en avant les effets complémentaires de la gratuité et de l'efficacité, cette dernière permettant de faire concurrence à la voiture, pour les personnes qui vivent dans les zones bien desservies par les lignes Chrono :

« Ça joue à 50/50. L'efficacité ça fait la moitié du chemin, la gratuité ça fait l'autre moitié du chemin. La gratuité tout seul, sur moi ça n'aurait pas fonctionné » (Vincent, retraité, Fort- Mardyck)« Moi je suis un privilégié, je suis sur une ligne Chrono. Je m'y retrouve complètement en termes de temps par rapport à la voiture. Quand on voit qu'aux feux, le bus passe avant tout le monde, c'est un avantage sur la voiture. » (Antoine, actif, Dunkerque-Centre)

D'autre part, la gratuité joue un rôle pour les personnes à faibles ressources qui limitaient leur recours aux transports en commun, notamment parce qu'ils n'avaient pas recours aux abonnements solidaires :

« Je suis au RSA, j'ai pas du tout les moyens de me payer le permis ou la voiture. Avant j'étais en bus ou à pied, je payais pas trop le bus, c'était stressant et quand tu prends 30 euros d'amende ça fait mal. Et puis les tickets journée mine de rien ça revenait cher, 3,50 par 3,50 ça finit par monter. Maintenant je suis tranquille, c'est pas stressant. » (Tom, en recherche d'emploi, Rosendael)

Enfin, pour certains usagers, notamment les personnes âgées à faibles ressources, le titre de transport était déjà gratuit. Le renouvellement du réseau, ses nouveaux véhicules et son efficacité sont appréciés des personnes qui vivent en centre d'agglomération :

« Je prends le bus pour me promener, j'ai 83 ans je ne conduis plus. J'habite toute seule alors je me balade en bus, je vais faire les courses, me faire une digue...Moi c'était déjà gratuit, j'avais la carte sénior, mais c'est beaucoup mieux qu'avant ! » (Simone, retraitée, Petite-Synthe)

Parmi les personnes qui déclarent utiliser « beaucoup plus » ou « un peu plus » le réseau, 10% déclarent s'être débarrassées d'un véhicule ou avoir renoncé à en acheter un ou un deuxième pour leur foyer. Cette démotorisation concerne principalement des personnes qui vivent en centre d'agglomération, desservi par des lignes Chrono et où de nombreux déplacements sont réalisables à pied et à vélo. Cela peut concerner différentes situations : des jeunes qui retardent le passage du permis ou l'achat d'une voiture, des parents qui ont fait don ou prêtent pour une durée indéterminée leur véhicule à leur enfant, des personnes qui ont vendu un véhicule (en général le deuxième véhicule du foyer) ou qui ont renoncé à un achat.

<http://bit.ly/2xLSv6Z>



Gouvernance

Communauté urbaine de Dunkerque

Type : Collectivité Locale

Plusieurs entreprises dans le cadre de marchés publics

Type : Bâtiment travaux publics

La communauté urbaine de Dunkerque gère les espaces publics (hors voirie départementale) et les réseaux d'assainissement. Le fonctionnement du réseau de bus fait l'objet d'une délégation de service public

Type : Public

La politique Transport et Mobilité durable est au cœur des différents projets menés par la CUD, contribuant fortement à l'atteinte de ses objectifs en termes de Développement durable. Ainsi, pour intégrer ces différents enjeux auxquels la mobilité est liée et mieux comprendre l'économie qui lui est liée, une large réflexion multi-acteurs a été menée dès 2014 quant à la politique Transport sur le territoire. L'objectif était de « co-construire » une nouvelle stratégie Mobilité Durable, intégrée aux autres politiques publiques sectorielles, sur la base d'un diagnostic partagé, basé sur les évolutions et les perspectives des besoins et des usages. Cette nouvelle approche de gouvernance de la mobilité vise à une meilleure efficacité et qualité des services rendus. L'acceptabilité des projets liés est confortée, dans la mesure où l'ensemble des parties prenantes (Elus, habitants, usagers, AOT, associations...) a co-décidé les choix des différentes propositions qui lui auront été faites.

Solution(s) Durables

Dk'Plus de mobilité - La refonte du réseau de transport urbain de l'agglomération intégrant la gratuité d'accès

Description :

« Dk'Plus de mobilité » est un grand projet de restructuration et d'amélioration du réseau de transport en commun de l'agglomération dunkerquoise. Ce projet contribue aux multiples objectifs poursuivis par la politique Mobilité détaillée précédemment, en tant que déclinaison appliquée. Notamment, il contribue à :

- **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, et ce, dans une logique de prospective de territoire durable et résilient.

- **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 de manière à accroître son attractivité. Il faut qu'un maximum d'habitants puisse se sentir concerné par le réseau de transport en commun.

- **Un projet mieux intégré dans le territoire**

Il s'intègre dans un projet plus global d'aménagement de la zone agglomérée via le Plan Local d'Urbanisme intercommunal Habitat et Déplacements (PLUiHD) en cours d'élaboration, et respecte ainsi les objectifs d'aménagement et de développement durable. Il doit modifier le partage de l'espace public, en réservant une



part de la voirie au transport collectif par des aménagements en « sites propres ». Il doit également participer à la densification du tissu urbain et la politique de la Ville, à l'amélioration de la qualité et du cadre de vie des citoyens, au confort et à la sécurité des déplacements, à la consolidation des activités commerciales dans nos centres urbains ainsi qu'au développement économique du territoire. Le réseau refondu et les aménagements qu'il entraînera doivent améliorer les liaisons entre les quartiers et rapprocher les habitants des équipements, des services et des pôles d'activités économiques.

Le projet constitue également un outil d'accompagnement des mutations urbaines. Il doit contribuer à désenclaver les territoires urbains, notamment les quartiers prioritaires « politique de la ville » et constitue un facteur d'attractivité du territoire, en offrant une image moderne de l'agglomération. Il favorise les projets de renouvellement urbain qui l'accompagnent ainsi qu'à la desserte des nouveaux sites dédiés à la création d'entreprises et l'innovation notamment (projet EGEL - Etats Généraux de l'Emploi Local)

- **Des liens renforcés vers les territoires voisins**

Il importe également de renforcer les liens entre l'agglomération et les bassins de vie voisins: Lille, Calais, Boulogne sur Mer et la côte belge. Pour cela, les échanges avec les grandes lignes interurbaines, qu'elles soient routières ou ferroviaires, doivent être améliorés pour tous les modes de déplacement. Cela passe par la mise en œuvre d'un pôle intermodal fonctionnel et efficace au niveau de la gare de Dunkerque. Les aménagements proposés doivent également permettre de développer l'activité dans le quartier de la gare de Dunkerque, d'en faire une véritable porte d'entrée et de l'ouvrir davantage sur la ville.

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

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

Il est nécessaire d'améliorer la régularité et la fiabilité des horaires, pour rendre attractif le réseau de transport. En effet, les irrégularités d'horaire que l'on constate aujourd'hui sont un obstacle à l'utilisation du transport collectif.

Même si, sur le réseau actuel, la « vitesse commerciale » est bonne, il convient d'améliorer la régularité pour lisser les temps de parcours entre heures de pointe et heures creuses et obtenir une vitesse moyenne stable sur l'ensemble des tronçons.

A offre constante, des améliorations de temps de parcours de l'ordre de 10 à 15 % permettraient d'optimiser la productivité du réseau et réduire le nombre de véhicules engagés pour réaliser le service.

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 rapide et de battements moins importants.

F. 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 poste de dépenses des ménages) va devenir une contrainte financière importante pour eux. Au-delà de la contrainte, « Dk'Plus de mobilité » est également une opportunité de changer les comportements, comme en témoignent les récents débats publics autour de la mobilité.

Le projet de restructuration intègre l'objectif de gratuité d'usage qui s'applique déjà pour beaucoup d'autres services publics, et constitue une 1ère sur le plan national au regard de la taille de l'agglomération.

- **Du matériel roulant performant et exemplaire**

La Communauté urbaine de Dunkerque s'engage dans un renouvellement progressif de son parc d'autobus urbains. Elle s'est défini comme objectif que celui-ci soit exemplaire en termes d'environnement, en acquérant du matériel ne faisant plus appel au carburant diesel mais aux ENR, afin de réduire la pollution atmosphérique et l'empreinte carbone du territoire.

Dans le cadre du projet GRHYD participant à la dynamique régionale Rev3, la Communauté urbaine expérimentera sur la valorisation de l'hydrogène en tant que carburant, en complément de la poursuite des achats de bus GNV.

Synthèse des objectifs (de résultats et de moyens) de Dk'Plus de mobilité:

L'objectif premier est d'accroître le nombre 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 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 cœur d'agglomération (démarches administratives, santé, achats...), en adaptant l'offre aux besoins;
 - des déplacements domicile-travail facilités
 - des horaires plus réguliers et plus fiables
- Mobilité :

Raisons de la candidature au(x) concours

- Un projet de développement du transport collectif intégré qui dépasse la seule dimension "transport"
- Une profonde transformation de l'agglomération qui donne une image plus dynamique et qui la rend plus attractive
- Un projet innovant avec la gratuité d'accès pour tous

Batiment candidat dans la catégorie



Grand Prix Infrastructure Durable



Prix du public

PDF

