

PROJET DE DELIBERATION DU CONSEIL DE COMMUNAUTE

Délibération-cadre Mobilité : un développement ambitieux, cohérent et équilibré de la mobilité sur l'agglomération dunkerquoise à l'horizon 2020.

Monsieur le Vice-Président

Vu les séminaires de travail des 15 mai et 19 juin 2013 sur le thème "Transports, urbanisme, aménagements et services à la population",

Vu le séminaire conclusif du 14 octobre 2013.

Expose aux membres du Conseil le contenu de la délibération-cadre.

Avec 3,6 déplacements par personne et par habitant (chiffres issus de l'enquête ménages 2003), la mobilité des habitants de la Communauté Urbaine de Dunkerque (C.U.D.) est plutôt élevée par rapport à la moyenne nationale mais se situe dans la moyenne des grandes agglomérations.

Cette mobilité se caractérise par une forte prédominance de l'automobile (62 % des déplacements), favorisée par les choix en matière d'urbanisme du siècle dernier :

- la reconstruction de Dunkerque dans les années d'après-guerre (trames de voiries très larges au regard de la densité urbaine),
- la construction du port de DUNKERQUE, largement accompagnée des infrastructures de desserte routière. Ces infrastructures ont anticipé l'apparition des problèmes de congestion automobile qu'ont connue d'autres grandes agglomérations.

Depuis 1993, la structuration de l'agglomération dunkerquoise autour de ses transports routiers est achevée.

L'usage des transports en commun reste stable avec 7 % des déplacements (50 000 voyages au quotidien), malgré le développement significatif de l'offre au cours des dernières décennies.

L'usage des deux roues qui a chuté jusqu'aux années 2000 du fait de l'accroissement de la motorisation des ménages, de l'amélioration de l'offre des transports publics et du déplacement des emplois industriels vers la périphérie, semble connaître un renouveau aujourd'hui, notamment avec les efforts réalisés par la collectivité en matière d'aménagements cyclables (aujourd'hui la C.U.D. compte 170 km d'aménagements cyclables) et en particulier pour assurer la continuité de ces aménagements (exemple du secteur Europe-Guynemer).

1 Les enjeux de la mobilité sur l'agglomération

1.1 La mobilité au service de la métamorphose urbaine

Les organisations de la mobilité et de la ville sont indissolublement liées : l'habitat, l'activité économique, les équipements génèrent des flux de déplacements qu'il s'agit de prendre en compte et d'organiser, mais réciproquement, les équipements, les activités se sont toujours positionnés là où existaient ces flux ou là où des flux potentiels pourront exister.

La mobilité constitue ainsi un outil d'accompagnement des mutations urbaines. Elle contribue à désenclaver les territoires urbains, notamment les quartiers prioritaires de la "Politique de la Ville" et constitue un facteur d'attractivité du territoire, en offrant une image moderne de l'agglomération. Elle favorise la "ville intense" et les projets de renouvellement urbains qui l'accompagnent.

A DUNKERQUE, l'enjeu est notamment de renforcer l'attractivité du cœur d'agglomération pour le rendre à la dimension d'un centre d'agglomération de 200 000 habitants, tout en offrant une desserte de qualité des différentes polarités, des différents quartiers et des différentes communes de l'agglomération.

1.2 Les besoins des habitants et usagers au cœur de l'offre de transport

Une offre de transport qui reposerait sur la seule automobile ne permet pas de répondre aux besoins de mobilité d'une grande partie des habitants. C'est la raison pour laquelle la Communauté Urbaine de Dunkerque a mis l'accent depuis plusieurs années sur le développement de ses transports publics.

Aujourd'hui, les attentes des usagers évoluent du fait de multiples facteurs : vieillissement de la population impliquant une meilleure prise en compte de l'accessibilité et de la simplicité des dispositifs mis en place, meilleure intégration des handicaps de tout ordre, demandes de transport en dehors des horaires classiques de desserte, en semaine ou le week end, adaptation tarifaire selon la capacité à payer des ménages...

Le territoire dunkerquois offre des richesses touristiques importantes, que ce soit sur son front balnéaire, son site naturel préservé, par ses grands équipements et parcs d'agglomération et par les multiples lieux attractifs qui le composent. Par conséquent, l'offre de mobilité doit répondre à ces demandes qui présentent une saisonnalité forte.

Les déplacements domicile-travail constituant une motivation forte de mobilité, la coordination des actions avec les employeurs reprises au sein de leurs Plans de Déplacement (P.D.E., P.D.A....) constitue un enjeu fort pour la collectivité.

1.3 Un transport solidaire, qui fédère socialement

L'offre de transport collective, qui peut être proposée sur l'agglomération, ne vise pas uniquement à répondre à un objectif de satisfaction des besoins individuels de déplacement. Le transport collectif constitue également un lieu où la Communauté Urbaine de Dunkerque souhaite que se vive la mixité sociale. Il doit permettre de fédérer socialement des personnes d'âges diverses, aux rythmes de vie différents.

Le transport collectif doit rester accessible financièrement à l'ensemble de la population, au regard des revenus de chacun, ce qui implique une solidarité financière entre usagers, sur le paiement du coût du service.

1.4 Une mobilité respectueuse de la santé et de l'environnement dans un contexte de renchérissement des énergies fossiles

Les émissions liées aux transports sont significatives : sur les 3,82 millions de tonnes de CO₂ (émis en dehors des grands sites industriels), les transports de personnes représentent 13 % des émissions (489 000 T CO₂) et le fret 42 % (1,605 million tonnes CO₂). Les transports sont également fortement émetteurs d'oxydes d'azote (58 % de NOx émis par le transport par route) et de particules fines (63 % des PM 10 liées à la combustion des carburants). La réduction de ces émissions constitue donc un enjeu fort de santé publique.

Aujourd'hui, les transports publics routiers (bus et cars) représentent 9 500 tonnes, soit 2 % des émissions relatives aux transports de personnes, alors qu'ils assurent 6 % de la part de marché des déplacements. Dans le cadre de la mise en œuvre de son Plan Climat Territorial, la C.U.D. ne peut qu'encourager le recours aux transports collectifs.

Dans un contexte de renchérissement du coût de l'énergie et également de crise économique dans les pays européens, les automobilistes sont de plus en plus nombreux à mieux intégrer la dimension financière de leurs déplacements et ne plus considérer l'automobile comme la panacée.

Le développement des modes de déplacement dits "actifs" vise également à améliorer la qualité de vie et l'espérance de vie de nos concitoyens. Il contribue par ailleurs à lutter contre le bruit routier que la Communauté Urbaine de Dunkerque traite dans le cadre du Plan de Prévention des Bruits de l'Environnement.

La diversification des modes de transport ou plutôt la recherche du mode de transport le mieux adapté selon la nature du déplacement à effectuer est une pratique qui tend à se développer.

1.5 Un indispensable rééquilibrage des modes de transport dans l'espace public

Le tout automobile des années 1960-1970 a montré ses limites, notamment dans la consommation d'espace qu'il implique. Le temps passé à se déplacer n'est plus le temps que l'on cherche à tout prix à minimiser en recherchant une vitesse toujours plus grande, mais un moment de la vie à valoriser.

En milieu urbain, c'est la notion de voie pacifiée (zones 30, zones de rencontres) qui est à renforcer pour rééquilibrer l'usage des modes, améliorer la qualité des espaces urbains, valoriser la vie de quartier et rompre avec la seule fonction circulatoire des voies. Cette requalification de l'espace urbain permettra également d'offrir davantage de place à la nature en ville, dans une perspective cohérente de paysage urbain.

1.6 Un lien renforcé vers les bassins de vie voisins

Le bassin de vie de la région dunkerquoise déborde largement le territoire communautaire et est en relation très étroite avec les bassins de vie voisins, qu'il s'agisse de l'arrière-pays et de la Flandre occidentale belge, du Calaisis, de la région lilloise ou encore de l'Audomarois.

La C.U.D. elle-même est constituée de zones agglomérées qui constituent des mini bassins de vie, en relation avec le reste de la C.U.D. ou de pôles extérieurs. En conséquence, la mobilité des personnes ne peut être appréhendée sous le seul prisme du territoire communautaire.

L'offre de mobilité doit aujourd'hui être pensée en tenant compte des besoins de vie des habitants (travail, consommation, loisirs...) et de la pluralité des modes de transports possibles (train, tramway, bus, voiture, vélo, piétons...).

La politique mobilité de la Communauté Urbaine de Dunkerque doit se construire en tenant compte des différentes échelles territoriales (S.C.O.T., G.E.C.T., Pôle Métropolitain, Départements, Régions...), des dynamiques des différentes autorités organisatrices de transport présentes sur notre territoire. La cohérence de l'offre (hiérarchisation et coordination de ces harmonisations de l'offre, des tarifs, de l'information et des lieux de correspondance) implique une forte coordination entre les autorités organisatrices.

1.7 Une soutenabilité financière de l'offre de mobilité

On connaît les avantages du transport collectif : accessibilité des centres villes, faible consommation d'espace, respect de l'environnement... Cependant, les transports en commun ont également un inconvénient : ils coûtent cher à la collectivité qui les organise, tant en fonctionnement qu'en investissement. Plus inquiétant, le déficit des transports publics se creuse d'année en année, les dépenses nécessitées pour le maintien en état ou l'amélioration de l'infrastructure et de l'offre augmentant plus rapidement que les recettes des usagers.

Pour la C.U.D., la différence entre les coûts de fonctionnement et les recettes des usagers s'élève, en 2012, à 25 millions d'Euros ce déficit croissant depuis 12 ans à un rythme moyen de 1,3 million d'Euros par an.

Dans ce contexte, le Versement Transports ne peut, à lui seul, assurer l'équilibre, et depuis 2005, le budget principal de la C.U.D. vient abonder pour assurer l'équilibre (atteignant 10 millions d'Euros en 2012). La collectivité doit tenir compte de l'impératif de maîtrise des dépenses publiques, ce qui constitue un impératif dans ses propositions d'évolution pour l'avenir.

Les modes lourds de transport n'échappent pas à cette difficulté de financement, puisque même s'ils augmentent la fréquentation, ils entraînent des coûts de fonctionnement également accrus.

Deux directions apparaissent ainsi dans le domaine de la mobilité pour orienter au mieux les choix de la collectivité :

- un recentrage des actions en faveur des transports collectifs sur les aménagements et équipements destinés à améliorer leur performance (attractivité, vitesse commerciale, confort), là où ils sont le plus utiles

- une diversification du panel de solutions de mobilité offertes en ne se limitant pas au seul transport collectif mais en proposant une diversification et une optimisation des solutions de mobilité les mieux adaptées selon le lieu, l'heure, les situations des personnes...

1.8 Une politique de mobilité intégrée aux outils de planification

Les lois "Grenelle" de 2009 encouragent les collectivités à se doter d'outils de planification décloisonnant les thématiques habituelles de l'urbanisme, de l'habitat ou des déplacements. A ce titre, le P.L.U. H.D. (Plan Local d'Urbanisme, Habitat et Déplacement), que la Communauté Urbaine de Dunkerque engage avec l'objectif d'une adoption en 2017, et son volet "déplacements" devront garantir la cohérence des objectifs relatifs à ces différentes thématiques, en proposant une vision globale et intégratrice.

2 Les priorités de la politique mobilité

Du travail de concertation engagé, les élus ont dégagé des priorités afin que la politique mobilité s'organise en tenant compte du fait qu'il existe une hiérarchie des modes de déplacement. La politique mobilité doit favoriser les modes de déplacements doux et collectifs et permettre un partage apaisé de l'espace public. La réflexion engagée ne traite pas de sujets spécifiques tels que le transport de marchandise qui fera l'objet d'études spécifiques.

Les priorités identifiées par les élus communautaires sont les suivantes :

- priorité 1 : Concevoir la politique mobilité en tant que composante du projet urbain de l'agglomération qui contribue à métamorphoser le territoire et à donner un visage moderne à l'agglomération.,

- priorité 2 : Redéfinir l'offre de service à la population, tenant compte des besoins actuels des habitants et des usagers, s'articulant avec les différentes échelles et formes de mobilité, répondant à une volonté de mixité sociale et garantissant un confort d'usage (fréquence, vitesse, confort du matériel, tranquillité pour les usagers...),

- priorité 3 : Mettre en place une nouvelle gouvernance de la politique mobilité.

3 Les actions de développement de la mobilité

3.1 Des transports performants sur les axes prioritaires de déplacement, constituant l'épine dorsale du réseau

La structuration des transports ferroviaires, mettant en relation l'agglomération dunkerquoise avec les bassins de vie voisins, a contribué à faire apparaître de façon paradoxale les carences du réseau de transports urbains de l'agglomération : DUNKERQUE, à 30 minutes de LILLE avec le TERGV,

resta à près de 50 minutes de GRAVELINES, à 30 minutes de GRANDE-SYNTHE ou de BRAY-DUNES avec le réseau DK'bus.

Ainsi l'organisation actuelle du réseau de transports urbains Dk'bus s'accorde mal avec la linéarité de l'agglomération le long du littoral, qui implique des distances de trajet parfois importantes (supérieures à 20 km entre GRAVELINES et DUNKERQUE). Les lignes urbaines, avec des interdistances entre arrêts de l'ordre de 300 m et malgré des conditions plutôt favorables de circulation, offrent des temps de parcours peu compétitifs dès lors que la distance de trajet s'allonge et dépasse 5 km.

Aussi les **3 axes prioritaires** pour la structuration de la mobilité urbaine sur le territoire sont constitués par :

- une liaison **Agglo-Ouest reliant GRAVELINES à DUNKERQUE**,
- une **liaison Cœur d'agglomération entre GRANDE-SYNTHE et LEFFRINCKOUCKE** passant par le Centre de DUNKERQUE,
- une **liaison Agglo-Est** reliant les communes de DUNKERQUE à BRAY-DUNES et assurant l'interconnexion avec le réseau belge.

3.1.1 L'axe Agglo-Ouest

Pour ce qui est de cet axe, la Communauté Urbaine de Dunkerque va pouvoir profiter pleinement de la modernisation de la voie ferroviaire CALAIS-DUNKERQUE et du cadencement puisque 3 communes situées le long de l'itinéraire sont concernées : GRAVELINES, BOURBOURG et GRANDE-SYNTHE.

GRAVELINES verra ainsi les temps de parcours divisés par 2 (de l'ordre de 20 minutes contre plus de 45 minutes aujourd'hui) en heure de pointe, avec une fréquence de passage d'1/2 heure identique à celle de la ligne A du réseau Dk'bus.

3.1.2 La liaison Cœur d'agglomération

La création d'une épine dorsale du réseau sur un axe rapide de GRANDE-SYNTHE à LEFFRINCKOUCKE apparaît comme une nécessité à la fois pour les temps de parcours, les fréquences, le confort et la régularité. Cette structuration donnera également de la lisibilité au réseau dans une agglomération linéaire. C'est également la base de départ indispensable pour envisager une architecture du réseau non plus systématiquement en étoile et convergeant vers le centre, mais pour certaines d'entre elles en rabattement vers cette épine dorsale.

Sur cet axe, la solution du Bus à Haut Niveau de Service (B.H.N.S.) répond aux ambitions de qualification de l'espace public et de métamorphose urbaine, attachées à une ligne de transport structurante. Elle apparaît comme la plus souple, en termes de calendrier opérationnel, permet de moduler les solutions d'aménagement au type d'espace traversé, est en adéquation avec les fréquentations attendues et constitue un investissement financièrement soutenable pour la collectivité, respectant l'enveloppe cadre de 120 millions d'Euros.

La mise en œuvre du B.H.N.S. se fera avec un haut niveau d'exigence en matière d'aménagement urbain et de modernité. Les choix de tracé et les infrastructures réalisées devront garantir une possible migration vers une solution "tramway". Dans le choix du matériel roulant, la collectivité tiendra compte bien entendu des critères économiques environnementaux, de la qualité du matériel, de son confort et de sa modernité.

La mise en service du B.H.N.S. est prévue pour 2017.

3.1.3 La liaison Agglo-Est

Enfin, la structuration des transports publics sur le littoral ne sera achevée que lorsque l'interconnexion avec le réseau Belge sera réalisée, dans une perspective européenne et de coopération

transfrontalière. Dans leur planification des transports en Flandre occidentale à horizon 2030 (plan Neptunus), les Belges ont d'ailleurs intégré cette liaison sur rail DUNKERQUE-ADINKERQUE-FURNES (ferroviaire léger, tram ou tram-train). La préférence donnée pour cette liaison au rail tient non seulement à l'existence de la voie ferrée sur l'est de l'agglomération dunkerquoise mais également aux enjeux d'interconnexion des réseaux ferroviaires, de part et d'autre de la frontière.

La Communauté Urbaine de Dunkerque s'engage à étudier avec les autorités belges l'ensemble des solutions d'interconnexion entre le réseau belge et le réseau français, permettant une liaison d'échange efficace.

3.2 Des aménagements spécifiques au niveau des pôles d'échanges

L'adaptation de la gare de DUNKERQUE constitue une priorité d'aménagement pour la région, afin d'être capable d'accueillir des rames doubles de TGV et d'assurer une accessibilité de qualité. La gare de DUNKERQUE ne peut être dissociée du quartier de la gare qui constitue un enjeu urbain important à la fois en tant que 1^{ère} image de l'agglomération dunkerquoise offerte aux usagers descendant du train, mais également en tant que quartier d'habitation et d'activités. Par ailleurs, les autres gares de l'agglomération constituent des lieux d'intermodalité privilégiés qui présentent des enjeux d'aménagement et de développement.

Pour répondre à ces enjeux, la Communauté Urbaine de Dunkerque choisit :

- de **prioriser un aménagement multimodal de la gare de DUNKERQUE**, pôle principal de l'agglomération en lien avec le projet urbain du Cœur d'agglomération,
- d'étudier et mettre en œuvre des **projets d'aménagement sur les pôles secondaires** d'articulation entre le mode ferré et les autres modes en lien avec une densification de l'urbanisme autour de ces pôles d'attraction.

Par ailleurs, la structuration du réseau Dk'bus autour de l'axe à haut niveau de service va faire apparaître **2 pôles d'échanges** aux extrémités de cet axe, qu'il conviendra de conforter et d'améliorer :

- à Malo-Terminus (pôle existant mais à conforter, en particulier si un lien ferroviaire se crée vers la Belgique),
- sur l'ouest au niveau du futur terminus de la ligne à haut niveau de service (secteur du Puythouck) avec des enjeux de parkings relais.

3.3 Une nouvelle hiérarchisation et organisation des lignes de bus

Sur la base de cette structuration nouvelle du réseau autour de ses 3 axes forts, le réseau traditionnel des lignes de bus va devoir évoluer pour permettre une meilleure articulation avec le réseau structurant, en assurant l'accès aux nœuds d'intermodalité ainsi qu'aux quartiers dits prioritaires dans le cadre de la "Politique de la Ville". En effet, l'organisation de la quasi-totalité des lignes (toutes sauf la ligne 9) est aujourd'hui radiale, qu'il s'agisse des lignes structurantes ou secondaires. Il en résulte à la fois une complexité de lecture du réseau mais également une grande difficulté à assurer des liaisons nord-sud, sauf à passer par le centre de DUNKERQUE et à y effectuer une correspondance. La nouvelle hiérarchisation des lignes visera à :

- **revoir le cadencement de la liaison bus à l'ouest (la ligne A) à l'horizon 2014 et assurer les correspondances sur les gares,**
- **améliorer les liaisons Nord-Sud** au niveau de l'agglomération, en articulation avec l'armature constituée par le Transport en Commun en Site Propre (T.C.S.P.),
- **réorganiser complètement les autres lignes payantes du réseau** à l'horizon 2017 afin de permettre une desserte de qualité, notamment pour les quartiers prioritaires définis dans le cadre de la "Politique de la Ville",
- **développer** en complémentarité des **navettes gratuites pour des usages spécifiques** (offre de rabattement, déplacements touristiques liées à la station balnéaire...),

- **créer des lignes virtuelles, activées à la demande** pour renforcer l'offre des secteurs à faible densité en rabattement vers certaines stations de l'axe à haut niveau de service (en particulier vers les terminus).

3.4 Un développement des offres de stationnement de rabattement (P+R, parkings de covoiturage) et une mise en cohérence du plan de circulation

La gestion du stationnement constitue une des clés les plus efficaces pour la maîtrise de la mobilité automobile. La dépenalisation en cours du stationnement payant devrait offrir davantage d'outils aux collectivités pour assurer son respect et son adéquation aux objectifs politiques poursuivis.

En lien avec les communes, la C.U.D. s'attachera à :

- **repenser l'offre de stationnement** dans les secteurs traversés par le T.C.S.P. et autour des gares desservies par la liaison Ouest,
- **étudier une nouvelle répartition des compétences** entre villes et communauté urbaine sur la gestion du stationnement réglementé,
- **faire évoluer les plans de circulation** des zones agglomérées denses, en lien avec le T.C.S.P., et afin de laisser davantage de place aux modes doux,
- **réaliser un 3^{ème} parc relais en bordure du cœur d'agglomération** en lien avec l'est de l'agglomération pour compléter le dispositif mis en place en 2012.

3.5 Une valorisation des zones urbaines à proximité des axes forts de transport

Les lignes du réseau se sont historiquement développées là où se développait l'urbanisation et là où existaient des infrastructures susceptibles de faire circuler ces transports en commun.

A l'avenir, on sait que les collectivités n'auront plus les moyens de toujours créer de nouvelles lignes de transport public pour suivre l'urbanisation. Il apparaît donc indispensable de créer les conditions pour que l'urbanisation se développe et se renforce là où s'implantent les lignes structurantes de transport collectif. En particulier, les secteurs des gares et le long des axes structurants doivent être privilégiés pour y accroître la densité urbaine, les activités économiques (tertiaires) et les services.

La collectivité retient donc le principe de **disques de valorisation urbaine**, dans un rayon de 700 mètres autour des gares et de 400 mètres autour des stations du bus à haut niveau de service, visant à la densification de l'occupation des sols mais également à des limitations des obligations relatives à la création de places de stationnement.

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.

Un soin tout particulier sera apporté à **la qualité de traitement des espaces publics**, notamment dans un souci de faciliter la circulation des piétons, des cyclistes et l'accès aux stations.

3.6 Un réaménagement progressif de la voirie visant à un meilleur partage de l'espace entre modes et à des espaces publics de qualité

L'espace public a été progressivement occupé par l'automobile, que ce soit pour des besoins de déplacement ou de stationnement. Les réaménagements de voies doivent être l'occasion de redonner une place équilibrée à chaque mode en fonction de leur typologie et des usages.

Pour y parvenir, la C.U.D. vise à :

- **définir une hiérarchisation du réseau de voirie communautaire,**
- **adopter un référentiel technique**, précisant les objectifs généraux d'aménagement selon le type de réseau voirie et la nature de l'espace,

- **réserver une part importante de l'espace public aux différents modes** lors des réaménagements (objectif d'un partage de la voirie offrant un minimum de 50 % de l'espace affecté à d'autres usages que la voiture lors des réaménagements d'espaces publics).

3.7 Une politique cyclable volontariste et coordonnée à l'offre de transports en commun

La politique cyclable est pensée à la fois pour favoriser l'utilisation de ce mode dans les meilleures conditions de confort et sécurité, mais aussi dans ses complémentarités avec l'ensemble de la politique de mobilité, ainsi que pour le réaménagement et la valorisation des espaces traversés (politique environnementale, de tourisme et de loisir). Avec ses 170 km d'aménagements cyclables, la C.U.D. part d'un linéaire significatif d'aménagements.

L'effort à l'horizon 2020 concernera :

- la traversée de l'agglomération dunkerquoise d'est en ouest avec la réalisation de la **véloroute du littoral**, de GRAND-FORT-PHILIPPE à BRAY-DUNES,
- la réalisation de la **jonction avec la véloroute des Flandres** en lien notamment avec la valorisation d'espaces de loisirs (Bois des Forts),
- la **poursuite du maillage des aménagements cyclables** en interne aux agglomérations avec un **objectif de 220 km** à l'horizon 2020 ainsi que son **entretien régulier** afin d'offrir un confort d'usage pour l'ensemble des cyclistes,
- **l'accompagnement d'initiatives privées ou publiques offrant un service vélo intégré** (conseils d'usage, information personnalisée, stages, aide à l'entretien et à la réparation...),
- l'apaisement du trafic dans les quartiers par la **généralisation des zones 30 et des double-sens cyclables**, en particulier sur le Cœur d'agglomération,
- la **création de garages vélos couverts et protégés** dans les pôles d'intermodalité (principales gares) et les pôles d'échange avec le réseau TC (extrémités de l'axe à haut niveau de service),
- la **promotion, le suivi, voire l'extension du dispositif Dk'vélos** de vélos en libre-service.

3.8 Une mise en accessibilité piétonne renforcée

La marche à pied constitue le mode par excellence pour la pratique du centre d'agglomération et des centres villes, que ce soit du point de vue de la consommation d'espace mais également de la qualité possible de réaménagements de l'espace public. Dans les centres denses, c'est également la marche à pied qui permet d'accéder au plus grand nombre de possibilités d'activités dans un minimum de temps. La marche à pied reste par ailleurs le mode terminal de tous les déplacements motorisés, que ce soit depuis la descente du transport en commun ou depuis le lieu de stationnement de l'automobile.

La Communauté Urbaine de Dunkerque s'engage à :

- traiter de manière prioritaire **l'accessibilité piétonne non seulement au droit des stations, mais également pour l'accès aux stations** (dans un rayon de 300 mètres autour des stations des lignes structurantes, et 400 mètres pour le B.H.N.S.) et pour les parkings relais,
- poursuivre les démarches concertées engagées dans le cadre du **P.A.V.E.** (Plan d'accessibilité de la voirie et des espaces publics).

3.9 Des solutions alternatives de mobilité pour les besoins spécifiques

La diversification de l'offre de mobilité constitue un enjeu important pour s'adapter aux différentes situations des usagers et à la diversité des besoins. Les usagers expriment des besoins différents qui peuvent être liés à des situations de handicap, des horaires atypiques, la desserte de zones peu denses.

Face à cette multiplicité, la C.U.D. décide :

- **de revisiter et actualiser son offre de transport à la demande**, de sorte à veiller à sa bonne adaptation aux attentes des usagers, dans un cadre financier maîtrisé,

- **d'aménager des aires de covoiturage**, en lien avec les gestionnaires d'infrastructures, à proximité des échangeurs de l'A16 ou de la RN 225. A ce jour, à minima, 3 aires ont été identifiées (GHYVELDE-BRAY-DUNES, BOURBOURG-GRAVELINES, PETITE-SYNTHÉ),
- **d'expérimenter la mise en place d'auto-partage** (location de très courte durée d'un véhicule) pour limiter l'espace dédié au stationnement automobile (éco-quartiers...);
- **d'encourager la mise en place des Plans de Déplacement Entreprises (P.D.E.)** ou Plans de Déplacement Administration (P.D.A.).

3.10 Une actualisation des études permettant d'appréhender les déplacements multimodaux

Les décisions de la collectivité doivent être régulièrement éclairées par des données fiables sur les déplacements de la population et leur motif, qui évoluent dans le temps.

Afin de continuer à apporter des éléments d'information, la C.U.D. vise à :

- **actualiser**, par une méthodologie d'enquête "Déplacements" adaptée à une agglomération de 200 000 habitants, **la connaissance des pratiques de mobilité sur le territoire**,
- **analyser les données de déplacement** fournies par la billettique sans contact, les points de comptage ou l'utilisation des DK'vélo,
- **étudier l'opportunité**, en complément des offres de transport existantes, **d'une utilisation des canaux** comme vecteur de mobilité au sein de l'agglomération,
- **engager**, dans le cadre de la révision du P.L.U. H.D., une **réflexion à moyen terme sur un nouveau P.D.U.**, tenant compte des évolutions des pratiques de mobilité sur le territoire et de la structuration du réseau.

3.11 Une interopérabilité et une coordination renforcée avec les autres acteurs du transport collectif

La coopération entre les différentes autorités organisatrices du Nord / Pas-de-Calais est aujourd'hui rendue possible par la création du S.M.I.R.T. (Syndicat mixte intermodal régional de transports). Elle porte sur l'information des voyageurs, en particulier l'information multimodale, et l'harmonisation de l'offre de transport.

La Communauté Urbaine de Dunkerque s'inscrit dans ce mouvement de simplification de l'usage multimodal des transports par :

- l'adoption d'une **billettique interopérable** (carte Pass-Pass) début 2014,
- la possibilité, après accord de la communauté d'agglomération du Calaisis, pour un abonné au service de **vélos en libre-service** des agglomérations de DUNKERQUE (Dk'vélo) et CALAIS (Vél'in) **d'utiliser librement avec le même abonnement et les mêmes conditions tarifaires les deux systèmes de transport**,
- la mise en place d'une **information en temps réel**, sur les lieux de transport et d'intermodalité ainsi que sur les outils nomades de mobilité afin d'optimiser voire d'adapter son déplacement en fonction des situations perturbées rencontrées,
- la poursuite de **l'intégration tarifaire**, sur l'aire urbaine de DUNKERQUE, couvrant les différentes offres de transports (bus urbains, cars départementaux, trains régionaux),
- une volonté de faire aboutir une **grille tarifaire régionale unique** qui nécessitera une convergence forte dans la volonté des autorités organisatrices du fait de la multiplicité des titres et de la diversité des catégories auxquelles des réductions sont accordées,
- la participation, avec le S.M.I.R.T., à une **centrale de mobilité**, ouverte à tous les modes de transport, simplifiant l'usage de tous les types de transport et l'optimisation des trajets,
- la **coordination des horaires pour les principaux trains** afin de garantir la correspondance avec les principales lignes du réseau.

3.12 Un examen régulier des politiques tarifaires

La Communauté Urbaine de Dunkerque vise à ce qu'aucun citoyen ne soit exclu des transports collectifs pour des questions financières.

Aujourd'hui la C.U.D. met en œuvre ce principe par une **tarification incitative** pour les **plus faibles revenus**. Dans le cadre de la **mise en service du T.C.S.P.**, la Communauté Urbaine de Dunkerque **réexaminera sa politique tarifaire** pour rechercher une adéquation optimale entre la nouvelle offre de transport et les conditions tarifaires pour y accéder.

4 Estimation des actions du programme sur la période 2014-2020

Les ambitions exprimées par la C.U.D. se traduisent par un programme d'investissement conséquent, couvert pour une grande part par l'augmentation du Versement Transport et des subventions de partenaires que sont l'Europe, l'Etat, la Région, le Département du Nord... Ainsi, l'investissement passera d'un montant de 25 millions d'Euros sur la période 2008-2014 à un **montant de 120 millions d'Euros** pour la période 2014-2020. Il sera couvert par des subventions attendues à hauteur de 30,4 millions d'Euros, auxquelles s'ajoute la recette supplémentaire de Versement Transport dont le montant cumulé représentera 56 millions d'Euros

L'objectif poursuivi est donc de financer, de manière équilibrée, les différents axes de la mobilité (T.C.S.P., aménagement multimodal à proximité des gares, parkings relais, Vélos route Voies vertes, parkings de covoiturage, mise en accessibilité en station et à proximité).

Sur la période 2008-2014, les **dépenses de fonctionnement** se sont élevées à 187 millions d'Euros soit environ 31,3 millions d'Euros par an. Les recettes de trafic correspondantes s'élèvent en moyenne sur le mandat à 7 millions d'Euros, 17 millions d'Euros de versement transport et 7,3 millions d'Euros du budget général.

Dans le cadre du prochain mandat, l'objectif est de maîtriser l'évolution du budget de fonctionnement tout en assurant une offre supplémentaire lié à la mise en service du T.C.S.P. L'objectif est de contenir la dépense à 225 millions d'Euros soit 38,6 millions d'Euros annuel correspondant à une augmentation par an de 3,5 % en moyenne. La contribution du budget général resterait contenue en moyenne à 9,9 millions d'Euros.

5 La gouvernance de la mobilité sur l'agglomération

L'élaboration et la mise en œuvre des actions qui concrétiseront ce plan impliqueront la mobilisation aux différents niveaux, des acteurs politiques du territoire, de la population et de ses instances représentatives. A ce titre, il est proposé d'organiser des comités à différents niveaux, selon les objectifs poursuivis.

5.1 Le comité stratégique Mobilité

L'objectif de ce comité est d'assurer le suivi de la politique mobilité, de définir le contenu de la concertation avec la population, **d'arbitrer sur les orientations d'aménagement**, notamment pour le B.H.N.S., et de proposer les évolutions de l'offre de mobilité. Il réunit les acteurs de la mobilité à **l'échelle de l'agglomération**.

En dehors de la phase d'élaboration et de validation des documents réglementaires, le **suivi de l'avancement des actions** sera présenté devant ce comité en vue d'une validation, et le cas échéant, d'un recadrage des actions. Il se **réunira une à deux fois par an**.

Il sera présidé par le Président de la Communauté Urbaine de Dunkerque, suppléé par le Vice-Président aux Transports.

Seront conviés les vice-présidents ayant des délégations en rapport avec le sujet de la mobilité (aménagement, logement...) ainsi que les représentants élus des villes et des groupes politiques...

5.2 Les comités de territoires

Il s'agit de faciliter la mise en œuvre des projets pour les différents territoires.

Il est proposé de créer des comités de territoires pour les communes concernées selon des modalités qui seront établies en lien avec les maires concernés. Ces comités auront pour missions :

- de travailler sur les modalités pratiques de déploiement des liaisons rapides,
- de rendre un avis sur les modes de refonte du réseau sur les territoires concernés,
- de rendre un avis sur les propositions de lignes virtuelles.

La présidence de ces comités de territoire sera assurée par l'élu référent du projet de mobilité ou un élu délégué désigné à cette fonction. Il associera une représentation définie en lien avec les villes (élus de quartier/délégués de quartier, conseil de développement, usagers/associations, entreprises/administrations, commerçants/riverains).

5.3 Le comité de partenaires

Dans le but de toujours adapter l'offre de transport collectif aux attentes exprimées par les usagers du transport en commun, la Communauté Urbaine de Dunkerque mettra en place un comité de partenaires.

Ce comité visera à :

- faire remonter à l'exploitant et à la communauté urbaine les dysfonctionnements constatés sur le réseau ;
- formuler, dans un dialogue constructif, des propositions d'amélioration du service rendu.

Il sera présidé par le Vice-Président délégué à la Mobilité et se réunira à une fréquence minimale de deux fois par an ou lors d'évolutions importantes de l'offre. Il intégrera des représentants volontaires des usagers, les associations représentant les personnes souffrant de handicap, les représentants des communes et des quartiers, les exploitants intervenant sur le territoire de la C.U.D. ainsi que les services de la Communauté Urbaine de Dunkerque.

5.4 La conférence territoriale Mobilité

Les débats engagés ont montré que la politique Mobilité sur l'agglomération dunkerquoise ne pouvait être complète sans une articulation forte avec les territoires voisins, au minimum à l'échelle du bassin d'emploi.

Pour cela, il est proposé d'instituer une conférence territoriale Mobilité, qui regroupera les élus compétents du conseil régional Nord / Pas-de-Calais, des conseils généraux du Nord et du Pas-de-Calais, de l'opérateur belge De Lijn, de la communauté de commune du S.C.O.T. et de la Communauté Urbaine de Dunkerque.

Ce comité visera à examiner les questions dépassant le périmètre de l'autorité organisatrice des transports, concourant à faciliter la mobilité des citoyens. Il formulera des recommandations sur des thèmes qui concerneront l'intégration tarifaire, la simplification de la billettique, l'offre de transports, la centrale de mobilité...

Le Conseil de Communauté, après avoir entendu ce qui précède, et après en avoir délibéré,

APPROUVE le contenu de la délibération sur l'organisation de la mobilité dans l'agglomération dunkerquoise et de sa gouvernance.

APPROUVE le programme d'investissements prévu pour la modernisation du réseau et en particulier la structuration du réseau autour d'un transport en commun en site propre.

AUTORISE monsieur le Président ou son représentant à solliciter les subventions auprès des différents partenaires et notamment celles de l'Etat dans le cadre du 3^{ème} appel à projets "Transports collectifs et mobilité durable".

Fait et délibéré à Dunkerque, au siège de la Communauté Urbaine, le