



**DIRECTION GENERALE DES
SERVICES TECHNIQUES**

PROJET DE PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS :
SYNTHESE

Décembre 2002

Le projet de Plan de Déplacement Urbain (PDU) de la Communauté Urbaine de Dunkerque s'inscrit en premier lieu dans **l'objectif de développement durable du Projet d'Agglomération**. À ce titre, il vise à assurer la mobilité des personnes et des marchandises nécessaire au développement (portuaire, industriel, commercial, touristique...) de l'agglomération tout en réduisant les nuisances dues à la circulation automobile et en préservant l'environnement.

En deuxième lieu, il vise à **aménager une ville agréable à vivre et à parcourir** en redonnant leur place aux modes de déplacement doux (piéton, vélo, ..), en développant la qualité et l'usage des transports en commun, en facilitant l'accessibilité de tous au centre de l'agglomération ainsi qu'aux centres ville et aux différents équipements, en améliorant la sécurité des usagers.

Ces aménagements très concrets concernant **la vie quotidienne des usagers** doivent être élaborés en concertation avec eux. Ils sont développés dans une **Charte de Partage de la Voirie** incluant les dispositions à mettre en œuvre pour les personnes à mobilité réduite et les mal voyants, ainsi qu'un **Plan Deux-Roues**, annexés au PDU.

En troisième lieu, le PDU respecte les dispositions de la Loi sur l'Air et de la Loi Solidarité et Renouvellement Urbain notamment en ce qui concerne les deux points principaux qui sont dans l'ordre :

- l'amélioration de la sécurité des circulations,
- la réduction du trafic automobile.

Ses propositions viennent conforter les recommandations figurant dans les documents de référence en matière d'amélioration de la qualité de l'air qui sont le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) et le Plan Régional de la Qualité de l'Air (PRQA).

Enfin, la démarche du PDU et celle du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) doivent être menées en cohérence.

Le PDU participe à l'aménagement urbain de l'agglomération en organisant les liaisons entre les quartiers, favorisant le renforcement des centres urbains tout en préservant l'environnement et la qualité de la vie. Réciproquement, les orientations retenues dans ce domaine par le Projet d'Agglomération qui privilégie le renouvellement urbain afin de contenir la périurbanisation, bénéficient au PDU en constituant un schéma favorable à la réduction des circulations.

Tel qu'il découle des études de diagnostic et des nombreuses réunions de concertation avec les usagers, les actions du futur PDU de l'agglomération peuvent être structurées selon quatre axes :

- améliorer le service de transports en commun, notamment pour répondre au problème de l'isolement de certains quartiers et de la desserte plus rapide des extrémités de l'agglomération, en accroître l'efficacité et la fréquentation,
- mieux partager l'usage de la voirie entre les différents modes de déplacement, assurer l'accessibilité totale des personnes handicapées pour donner à chaque usager, quelles que soient ses conditions de circulation,

une place dans la ville et contribuer à une meilleure sécurité en réduisant la vitesse des véhicules.

- assurer le développement des activités commerciales de centre ville, l'accès aux secteurs balnéaires et aux grands équipements en aménageant une ville agréable à vivre,
- assurer l'acheminement des marchandises en réduisant les nuisances sur les zones urbaines et en améliorant la sécurité.

1) Améliorer le service de transports en commun, notamment pour répondre au problème de l'isolement de certains quartiers et de la desserte plus rapide des extrémités de l'agglomération, en accroître l'efficacité et la fréquentation

La circulation automobile sur le territoire communautaire ne pose pas de problème d'encombrement structurel majeur. Les difficultés sont ponctuelles mais suffisantes pour compromettre l'efficacité des Transports Publics à des endroits et des moments stratégiques (hypercentre, heures de pointe,).

Le réseau de bus draine essentiellement un public captif (jeunes, personnes sans voiture...) dont il « fait le plein » grâce à la tarification sociale qui a été mise en place par la Communauté Urbaine.

Les actifs utilisent presque exclusivement la voiture pour leurs trajets quotidiens sans rencontrer de limitation de circulation ni de véritables difficultés de stationnement.

La création d'une infrastructure lourde de type tramway n'a pas été retenue dans les 10 ans, à la fois pour des questions financières (cela nécessiterait d'augmenter fortement le Versement Transports acquitté par les entreprises, ce qui n'est pas souhaitable), et du fait des améliorations importantes pouvant encore être apportées au service de transport par bus par la réalisation d'itinéraires en site propre, là où sont observées les difficultés. Au demeurant, il convient de sauvegarder pour l'avenir les emprises qui ont été réservées pour cette infrastructure lourde et de poursuivre les études de faisabilité.

1,1) Améliorer le service des bus

A l'horizon 2006, le service du réseau de transports en commun peut être amélioré en développant les actions entreprises afin d'en accroître l'efficacité et l'attractivité et ainsi mieux satisfaire les besoins des usagers et en conquérir de nouveaux .

Huit axes de progrès seront mis en œuvre :

- poursuivre la modernisation du parc de véhicules sur le plan du confort, de l'attractivité, de la sécurité des usagers, de l'accessibilité systématique pour les personnes à mobilité réduite, et de l'utilisation des carburants propres ;

d'ici fin 2004, la moitié du parc sera renouvelée avec des bus fonctionnant au gaz naturel et avant 2006 la moyenne d'âge du parc sera ramenée à 7 ans (elle est aujourd'hui de près de 9 ans); tous les bus seront équipés d'un système de surveillance par caméra avant mi-2003 ; le recours à du matériel roulant avec guidage automatique, notamment pour faciliter l'accostage aux arrêts, sera envisagé en fonction de l'offre technologique des constructeurs.

- adapter les services à la demande en combinant ligne classique, services handibus, ligne étoile et taxi-bus, renforcer la fréquence de passage sur les lignes principales avec un objectif de 10 mn en heure de pointe, renforcer les services permettant de désenclaver les quartiers encore mal desservis,
- améliorer les temps de trajet et la régularité par des itinéraires aménagés spécialement (voies en site propre, feux commandés...), en particulier pour l'itinéraire gare centre d'agglomération,
- aménager une véritable gare d'échange à proximité de la gare SNCF qui permette de développer l'intermodalité, (avec parking relais ,gare routière interurbaine, et divers services (vélos , information...)) ; cette intermodalité doit permettre en recourant au bus de pouvoir bénéficier du réseau ferré appelé le Transport Express Régional (TER).
- créer des services de navettes entre les parking relais et les centres ville, les secteurs balnéaires et les grands équipements,
- maintenir en l'adaptant si nécessaire le système de tarification sociale qui est déjà très évolué ; mettre en place une billettique moderne incitative à l'intermodalité et à l'usage des transports en commun,
- compléter l'information en temps réel des usagers à partir du Système d'Aide à l'Exploitation, que ce soit aux arrêts, dans les lieux publics , ou sur site internet ,
- aménager des arrêts et réaliser des quais facilitant l'accostage des bus, la montée des voyageurs à bord des véhicules et leur descente ; installer aux arrêts des abris confortables tenant compte des rigueurs climatiques ; aménager des itinéraires piétons pour favoriser l'accès pour tous aux arrêts.

Pour appuyer cet effort d'équipement et d'amélioration du service, une forte campagne de promotion des transports collectifs doit être mise en œuvre avec les exploitants du réseau DK bus marine pour changer l'image du bus et en faire le transport de toutes les catégories de population.

Le raccourcissement des temps de trajets est important pour les habitants des extrémités de l'agglomération :

- vers la Belgique, l'étude de la mise en œuvre d'une desserte cadencée sur la voie ferrée Dunkerque–Adinkerque permettra de conclure la réflexion sur cet axe,

- vers l'ouest, en attendant la modernisation de la voie ferrée Dunkerque Calais par électrification, une amélioration du service et des performances de la ligne de bus suburbaine sera étudiée et mise en application.

1,2) Promouvoir les plans de déplacement d'entreprise

Enfin, pour limiter l'usage de la voiture dans les déplacements quotidiens domicile-travail, les entreprises devront être incitées à réaliser des Plans de Déplacement d'Entreprise. Un tel plan sera mis en œuvre à la CUD pour son personnel avant fin 2004.

2) Mieux partager l'usage de la voirie entre les différents modes de déplacement, assurer l'accessibilité totale des personnes handicapées pour donner à chaque usager, quelles que soient ses conditions de circulation, une place dans la ville et contribuer à une meilleure sécurité en réduisant la vitesse des véhicules.

2,1) Appliquer une Charte de Partage de la Voirie

Le réseau de voiries a été conçu presque essentiellement pour l'usage de la voiture et ne correspond plus, notamment dans les centres urbains, aux besoins de l'ensemble des usagers.

Des dispositions doivent être prises lors des aménagements de voirie pour mieux partager l'espace entre les différents modes de déplacement : transports en commun, véhicules particuliers, deux-roues, piétons...et améliorer les conditions de sécurité. Elles sont définies dans une Charte de Partage de la Voirie annexée au PDU, qui s'impose aux projets d'aménagement.

Cette Charte précise l'ensemble des petits aménagements destinés à faciliter les déplacements des voitures d'enfant et des personnes à mobilité réduite (abaissés de bordure, rampes, positionnement des poteaux et des poubelles...) ainsi que des mal voyants (indicateurs sonores, dalles podotactiles...). Les trottoirs de nos communes ignorent encore trop ce type d'équipements qui améliore la vie quotidienne des habitants.

Un plan de rattrapage d'amélioration des trottoirs est à engager pour un montant estimé à 300 000 euros par an permettant de traiter environ un linéaire de 2 km de trottoirs en centre urbain chaque année.

2,2) Réaliser un Plan Deux-Roues ambitieux

Enfin, le réseau d'itinéraires cyclables est insuffisamment développé et comporte en particulier beaucoup de discontinuités et d'aménagements anciens à améliorer.

Un Plan Deux-Roues ambitieux doit être engagé pour la création d'itinéraires continus de liaison, de desserte d'équipements ou de secteurs d'activité, de promenade et de découverte.

Selon les possibilités et les conditions du trafic, ces itinéraires seront constitués de pistes en site propre, de bandes cyclables ou partageront les couloirs réservés aux transports en commun.

Lors de chaque nouvel aménagement de voirie, la faisabilité d'un itinéraire pour les cyclistes sera étudiée en application de la Charte de Partage de la Voirie.

Un plan de rattrapage par marquage au sol pourra être entrepris sur les chaussées dont la réfection n'est pas nécessaire à court ou moyen terme de façon à disposer d'un réseau continu avant la fin de l'année 2006.

Les travaux seront définis en concertation avec les usagers.

En ce qui concerne les itinéraires de promenade et de découverte, un cheminement le long des canaux est envisagé, complété par un circuit des monuments et équipements touristiques.

Des garages à vélo dont la sécurité sera convenablement assurée devront équiper les haltes importantes et notamment les bâtiments publics.

2,3) Améliorer la Sécurité Routière

Il est proposé la mise en place d'une Commission de la Sécurité Routière composée de professionnels et d'usagers qui aurait pour objet :

- d'analyser l'accidentologie de l'agglomération,
- de proposer des principes d'aménagements et des mesures d'éducation à la citoyenneté pour améliorer les conditions de sécurité.

Le secrétariat en serait assuré par la Direction Transports et Déplacements Urbains de la CUD.

3) Assurer le développement des activités commerciales de centre ville, l'accès aux secteurs balnéaires et aux grands équipements en aménageant une ville agréable à vivre

3,1) Assurer l'accessibilité des centres d'intérêt de la population en préservant la qualité de vie

Le réseau de transport en commun doit être organisé pour constituer le moyen le plus facile et le plus naturel de desserte des centres ville, des secteurs balnéaires et des grands équipements. Cela passe par un certain nombre d'améliorations en matière de qualité de service, d'image et d'information. Mais il convient d'assurer également l'accessibilité en voiture de ces centres d'intérêt de la population en évitant l'engorgement de leurs abords qui constitue une nuisance pour la ville et peut s'avérer dissuasif pour leur fréquentation.

Des itinéraires d'accès préférentiels doivent être aménagés à partir des grands axes et convenablement fléchés. Au débouché de ces itinéraires et à la limite des quartiers à protéger, des parkings relais doivent être proposés aux automobilistes. Le fléchage des itinéraires doit comporter l'indication des places disponibles dans les parkings en temps réel.

Les cheminements piétons vers les secteurs d'activité concernés doivent être aménagés pour être facilement et agréablement praticables. Les plus fréquentés et les plus exposés pourraient recevoir des protections contre le vent et la pluie.

Un service de navettes avec tarification combinée avec le parking doit être organisé sur les liaisons les plus longues.

3,2) Donner au centre de l'agglomération les atouts de son développement durable

Le centre de Dunkerque qui constitue le pôle central de l'agglomération est particulièrement concerné par ces dispositions.

Deux entrées de ville sont à privilégier pour l'accès au centre :

- la pénétrante Tribut au débouché de laquelle une solution de parking relais doit être trouvée,
- la Chaussée des Darses qui est à aménager avec une capacité de parking plus importante à organiser au niveau du quartier de la gare.

La circulation dans l'hyper centre commerçant doit faire progressivement l'objet d'aménagements, en concertation avec les usagers et les riverains en application de l'étude CODRA, en :

- favorisant la circulation des bus,
- réduisant les couloirs de circulation automobile, introduisant des limitations de vitesse (zones 30 voire 10),
- proposant lorsque cela est possible des solutions de piétonnisation permanentes ou temporaires les jours d'affluence,
- contrôlant le stationnement en donnant la priorité aux riverains et aux consommateurs et visiteurs et en dissuadant le stationnement des voitures utilisées pour les trajets domicile-travail.

Pour accéder directement, à partir du réseau autoroutier, de la Chaussée des Darses au secteur des anciens chantiers, au Kursaal et à la plage de Malo, en évitant le passage des véhicules au centre-ville l'itinéraire par le Môle 2, le pont du Texel et le pont Lefol est à aménager avec un parking relais dans le secteur des anciens chantiers. A plus long terme, un ouvrage de traversée du chenal du Grand Large et le doublement du pont Lefol pourrait permettre de constituer un boulevard au nord du centre-ville.

La traversée de Dunkerque par la RN1 doit être évitée :

- d'une part en reportant le trafic de passage au sud par l'A16 ou au nord par la Chaussée des Darses. Ceci nécessite d'aménager les débouchés des échangeurs de l'A16 (Pont des Brasseurs, Pont Loby...)
- d'autre part en créant des itinéraires de contournement de l'hypercentre qui évitent de focaliser le trafic sur le secteur du pont Europe.

Le dispositif doit faire l'objet d'une signalisation particulièrement explicite se référant aux quartiers commerçants, aux équipements, aux quartiers d'habitat et d'activités diverses et fléchant les solutions de parking avec les cheminements ou les navettes proposés.

3,3) Améliorer la desserte des communes

En ce qui concerne les autres communes de l'agglomération, il est nécessaire d'aménager des itinéraires de dessertes à partir des axes autoroutiers en améliorant leur sécurité notamment par un effort sur l'éclairage public. Sont concernés :

- l'aménagement de la RD 11 pour la desserte de Gravelines, prévu par le Département (2003),
- l'aménagement de la route de Bergues, du pont Europe à Cappelle la Grande,
- le doublement des échangeurs de Leffrinckoucke et Tétéghem sur l'A16 et les dessertes de Leffrinckoucke et de Tétéghem (compétence du Département).

4) Assurer l'acheminement des marchandises en réduisant les nuisances sur les zones urbaines et en améliorant la sécurité.

Le territoire communautaire est une des plateformes industrialoportuaires parmi les plus importantes d'Europe. Son développement est conditionné par sa capacité à offrir les meilleures conditions d'acheminement des marchandises de façon multimodale. Il convient toutefois que ce trafic s'inscrive dans les principes du développement durable en maîtrisant les contraintes sur l'environnement, réduisant les nuisances sur la population et en améliorant la sécurité, notamment pour la circulation des matières dangereuses.

4,1 par le fer

La circulation des marchandises par la voie ferrée doit être favorisée en s'appuyant sur le fait que Dunkerque est déjà une très importante gare de marchandises.

Le développement des trafics pondéreux et conteneurs au Port Ouest nécessite la réalisation d'une nouvelle liaison avec le réseau ferroviaire qui préserve l'environnement urbain des communes concernées (Gravelines, St Georges sur l'Aa, Bourbourg, Loon-Plage) d'ici la fin du contrat de plan (2006).

Par ailleurs des itinéraires doivent permettre l'acheminement des marchandises :

- liaison cadencée haut débit de transport de marchandises avec la plateforme multimodale de Dourges à l'horizon de la mise en service de cet équipement (2004),
- électrification de la ligne de Calais pour disposer d'une bonne liaison avec le tunnel sous la Manche et l'Angleterre et d'un autre itinéraire vers Paris et l'Est,
- étude d'une liaison lourde avec la Belgique, l'itinéraire Dunkerque-Adinkerque ne pouvant remplir ce rôle compte tenu des nuisances engendrées.

4,2) par la voie fluviale

Le territoire dunkerquois est bien équipé en voies fluviales. Ce mode de transport doit pouvoir être développé notamment pour assurer le transit avec la plateforme multimodale de Dourges et à terme avec la région parisienne avec la mise à grand gabarit de la liaison Seine – Nord. Mais il importe de relever le tirant d'air des ponts sur le canal à grand gabarit pour permettre l'utilisation des grandes barges à conteneurs ce qui est retenu au Contrat de Plan.

4,3) par la route

4,3,1) L'A16 axe majeur

Le trafic poids lourds est structuré par l'A16, véritable épine dorsale de l'agglomération et l'A25 vers Lille et Paris. La circulation y est en croissance, ce qui n'est pas sans poser des problèmes d'encombrement et de sécurité.

Une réflexion doit être menée sur l'avenir de l'A16 et les itinéraires de déviation. En attendant et pour améliorer la situation,

- l'interdiction de doubler doit être imposée aux poids lourds dans les zones agglomérées équipées de nombreux échangeurs.
- la mise à 2x3 voies de l'A25 dans sa partie surchargée doit être engagée sans délai.
- la mise à 2x3 voies de l'A16 dans sa partie urbaine doit être réalisée,

4,3,2) Améliorer la desserte des zones d'activité tout en réduisant les nuisances

L'acheminement des marchandises à l'intérieur de l'agglomération à partir de ces grands axes nécessite des compléments d'aménagements pour améliorer la desserte des zones d'activité et réduire les nuisances sur les zones urbanisées :

- compléter l'échangeur A16/RN225 avant 2010,
- réaliser le barreau de Cappelle entre l'A25 et le Pont Loby avant 2008,
- améliorer les dessertes du Quai Pondéreux Ouest et du port à conteneurs internes au Port,
- créer un axe de liaison entre le Port Est et le Port Ouest dans la zone industrialoportuaire qui évite les zones urbanisées afin de décharger la RN1,
- sécuriser et paysager la Chaussée des Darses avant 2006,
- réaliser la desserte de la zone d'activité de Leffrinckoucke et de l'Usine des Dunes.

La localisation des activités qui génèrent encore une circulation de poids lourds dans le quartier de la Citadelle doit faire l'objet d'une réflexion et d'adaptations.

4,3,3) Assurer en sécurité les transports exceptionnels et de matières dangereuses

Un Schéma d'Acheminement des Convois Exceptionnels doit être précisé en 2003 en liaison avec les industriels concernés et les services de l'Etat compétents.

Enfin, un Schéma de Circulation et de Transport en Sécurité des Matières Dangereuses doit être établi en liaison avec le Schéma d'Environnement Industriel avant 2005.

5) Suivi et évaluation du PDU

Le PDU constitue le volet déplacement du Projet d'Agglomération. Les orientations et principales mesures figurent au Contrat d'Agglomération. Il est donc proposé de lui appliquer le même dispositif de suivi et d'évaluation :

- la démarche d'observation est confiée à l'AGUR,
- la démarche d'évaluation est conduite par les instances prévues au Contrat d'Agglomération..

Un groupe de pilotage sera mis en place par la Communauté Urbaine pour suivre la réalisation du PDU et proposer les réorientations qui s'avèreraient nécessaires.

Un rapport sur le service de transport et la mise en œuvre du PDU sera présenté chaque année au Conseil de Développement et au Conseil Communautaire.

6) Calendrier prévisionnel

- 26 septembre 2002 :
Examen du projet en Commission spéciale du Conseil de Communauté

- Décembre 2002 :
Présentation du projet en Conseil de Communauté – Décision de soumission à l’avis des Conseils Municipaux, de l’Etat, de la Région, du Département – Décision de l’organisation de l’enquête publique

- Janvier-Mars 2003 :
Recueil des avis des Conseils Municipaux, de l’Etat , de la Région, du Département -

Et dans le même temps, consultation du Conseil de Développement de l’agglomération dunkerquoise

- Printemps 2003 :
Organisation d’un forum - Réalisation de l’enquête publique

- juin 2003 :
Présentation du projet de PDU pour approbation en Conseil de Communauté.