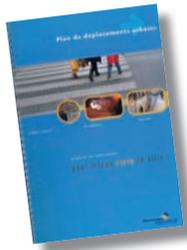


## ▶ PRÈS DE CHEZ NOUS...

Le Plan de déplacements urbains (PDU) de la Communauté urbaine de Dunkerque définit les principes généraux de l'organisation des transports, de la circulation et des différents modes de déplacements. C'est aussi un outil d'aménagement et de planification pour le projet d'agglomération puisqu'il constitue le volet transport de celui-ci.



Ce plan s'articule autour de 4 axes :

- améliorer le service de transports en commun ;
- mieux partager l'usage de la voirie ;
- faciliter l'accès aux activités commerciales ;
- rationaliser et sécuriser l'acheminement des marchandises.

Le PDU sera prochainement mis en révision.

Le SCoT du Pays de Saint-Omer (approuvé en 2008) affiche plusieurs grands objectifs :

- renforcer l'accessibilité de l'Audomarois au regard des grandes agglomérations régionales. Cela passe notamment par la création d'un pôle multimodal à Arques ;
- garantir une gestion optimale des mobilités notamment en reportant le trafic de transit de la rocade vers l'A26 pour désenclaver le pôle urbain de Saint-Omer ;
- maîtriser les pollutions et les nuisances imputables aux transports et aux déplacements.

Certains objectifs concernent directement la région Flandre-Dunkerque : l'amélioration des liaisons ferroviaires avec Dunkerque et Hazebrouck, les projets multimodaux dans la perspective du projet de canal Seine-Nord-Europe, la volonté de préserver et d'équiper la gare de Watten-Éperlecques. Le SCoT du Pays de Saint-Omer précise qu'une attention devra également être portée aux liaisons avec les territoires voisins, notamment vers la région dunkerquoise (RD300).

Le SCoT de Flandre intérieure (approuvé en 2009) identifie des axes stratégiques de développement du territoire dont « l'axe Lille/Dunkerque via Armentières, Bailleul et Steenvoorde » auxquels correspondent différents projets d'infrastructures routières comme par exemple la réfection de la chaussée de l'A25 entre Nieppe et Bergues. Le SCoT prévoit de localiser prioritairement les développements urbains dans les secteurs desservis par ces axes, ce qui n'est pas sans conséquence sur notre territoire.

Le SCoT rappelle également le besoin de développer le réseau des transports collectifs entre pôles urbains du territoire, le service ferroviaire TER vers Lille et Dunkerque et le trafic fluvial sur la Lys avec un accroissement de son gabarit.

Le SCoT du Pays du Calais (PADD mis à jour en mars 2010) identifie trois grands objectifs :

- articuler développement urbain et desserte en transports alternatifs à la voiture ;
- mettre en valeur les déplacements doux ;
- accroître la performance des infrastructures.

Ce dernier point est une priorité pour faire face à la congestion de l'A16 et de l'A26 et certains projets intéressent directement le territoire dunkerquois. Citons notamment la création de sites voués au tamponnement des flux en cas d'interruption des liaisons transmanche, le développement de la liaison (fret et voyageurs) entre Calais et Dunkerque et le renforcement du lien entre le port de Calais et son arrière-pays au moyen de voies d'eau.

## ▶ MÉTHODES ET RÉFÉRENCES

### RÉFÉRENCES ET DOCUMENTS DISPONIBLES À L'AGUR

- ▶ Diaporama d'évaluation, compte-rendu du groupe et tableau de synthèse récapitulant la conformité avec les objectifs
- ▶ Le Manuel de la région Flandre-Dunkerque, 2008, AGUR.
- ▶ Schéma routier départemental 2010-2015
- ▶ Construire des quartiers durables dans la région Flandre-Dunkerque, 15 fiches pratiques, AGUR, 2009.

### GROUPE D'ÉVALUATION

- ▶ CUD - Conseil régional du Nord-Pas-de-Calais - Syndicat mixte du SCoT Flandre-Dunkerque - DDTM - Conseil général du Nord, DTD Service études et développement et Unité territoriale voirie Dunkerque - DK Bus - DREAL - Pays des Moulins de Flandre - AGUR.

SYNDICAT MIXTE DU SCOT DE LA RÉGION FLANDRE-DUNKERQUE  
PERTUIS DE LA MARINE BP 5330 59386 DUNKERQUE CEDEX 1 T | +33 (0) 3 28 62 71 20 - F | +33 (0) 3 28 62 71 14  
<http://SCOT.DUNKERQUEGRANDLITTORAL.ORG>

Contacts : AGENCE D'URBANISME ET DE DÉVELOPPEMENT DE LA RÉGION FLANDRE-DUNKERQUE  
Laure PACCOU - [l.paccou@agur-dunkerque.org](mailto:l.paccou@agur-dunkerque.org) | 38, QUAI DES HOLLANDAIS 59140 DUNKERQUE T | +33 (0) 3 28 58 06 30 - F | +33 (0) 3 28 59 04 27  
Nicolas JONCQUEL - [n.joncquel@agur-dunkerque.org](mailto:n.joncquel@agur-dunkerque.org) | [WWW.AGUR-DUNKERQUE.ORG](http://WWW.AGUR-DUNKERQUE.ORG)

# Trajectoire

FLANDRE-DUNKERQUE



## Évaluation du Schéma de Cohérence Territoriale 2011 | n°2 MOBILITÉ



## MOBILITÉ

Depuis les années 60, les flux de marchandises et de personnes ne cessent de s'intensifier sur le territoire de la région Flandre-Dunkerque, suivant en cela une tendance globale. Le volume des trafics est d'autant plus important que le Dunkerquois présente une situation géographique particulière à l'entrée de la Mer du Nord et accueille le troisième site industrialo-portuaire français. En 2007, le SCoT de la région Flandre-Dunkerque s'est fixé l'objectif suivant : « améliorer les systèmes de transports collectifs, développer les modes doux de déplacements, et atténuer les impacts négatifs des trafics routiers de marchandises ». Plus généralement, le projet politique militait pour proposer des alternatives à la route et limiter les risques liés au trafic routier de transit (amélioration des conditions de circulation sur l'A16). Pour la mobilité urbaine, limiter la place de la voiture et combattre ses effets négatifs, telle était l'ambition des élus.

L'évaluation de cet objectif n'est pas aisée. En effet, la mobilité constitue à la fois une cause et une conséquence des différents processus d'urbanisation. Son analyse interfère avec d'autres domaines, notamment l'habitat et les activités économiques, ainsi que différentes échelles de territoire. Cette approche plus transversale et spatialisée sera abordée dans l'évaluation environnementale. Par ailleurs, notre territoire est tributaire de flux internationaux sur lesquels le SCoT n'a que peu d'emprise, tout au plus peut-il permettre d'en gérer les conséquences. Enfin, l'atteinte de certains objectifs passe par la réalisation d'infrastructures lourdes. Or le SCoT n'ayant que quatre années de mise en œuvre, le recul n'est pas toujours suffisant pour en mesurer la portée.

Néanmoins, l'évaluation « in itinere » enregistre un nombre conséquent de réalisations : site propre à Grande-Synthe, gare multimodale à Bergues, amélioration de la desserte de la zone industrialo-portuaire... D'autres projets sont au stade de l'étude et certains n'apparaissent pas comme prioritaires. Les indicateurs montrent que le SCoT est bien en voie de réalisation, même s'il est impossible à ce stade d'en chiffrer les retombées. ■

## TRANSPORTS COLLECTIFS : UNE OFFRE À RENFORCER ET À ORGANISER

► Poursuivre l'extension et l'amélioration du système de transports collectifs d'agglomération (SCoT)

Face à la progression des déplacements individuels motorisés, le SCoT a proposé l'amélioration des transports collectifs. Depuis 2007, l'offre s'est étoffée. Citons les prolongements de lignes de DK'Bus, la création d'un site propre à Grande-Synthe, la construction d'une gare multimodale à Bergues ou encore la nouvelle hiérarchisation du réseau Arc-en-Ciel. Deux autres projets entrent dans des phases opérationnelles : le développement d'un transport à haut niveau de services au cœur de l'agglomération (pour lequel la CUD est lauréate d'un appel à projet lancé par l'État) et la

modernisation de la liaison ferroviaire Dunkerque-Calais (envisagée dès 2012 par Réseau Ferré de France (RFF) avec le fort soutien des collectivités).

On note la très forte augmentation de fréquentation de la gare de Dunkerque vraisemblablement dopée par l'effet TERGV et l'augmentation des échanges entre bassins d'emploi. Cependant, sur le réseau ferré, la stabilité du nombre de montées et de descentes dans les gares tend à montrer que celles-ci ne constituent pas encore des dessertes de transport collectif attractives à l'intérieur du périmètre du SCoT.

Concernant les réseaux de bus urbains et interurbains, la réflexion autour des lignes à haut niveau de services offre l'opportunité d'une refonte du réseau, pour l'adapter à la ville actuelle. Dans ce cadre, les fréquences, les horaires, les vitesses d'accès, le confort des usagers seront améliorés. En relais, trois actions peuvent être envisagées : privilégier l'urbanisation autour des axes de transports collectifs, proposer des mesures d'aménagement visant à encadrer l'usage de l'automobile et instaurer un dialogue accru entre les autorités organisatrices de transport.

Nombre de montées et de descentes dans les gares du territoire Flandre-Dunkerque

Gares	Montées et descentes par jour moyen			Évolution 2002-2009
	2002	2007	2009	
Dunkerque	2993	3976	5065	2072
Bergues	474	444	501	27
Arnèke	309	320	329	20
Cassel	255	236	226	-29
Watten-Eperlecques	222	222	272	50
Esquelbecq	223	219	245	22

Source : SNCF

Évolution de l'offre et de la fréquentation du réseau DK'Bus

Offre et fréquentation du réseau DK'Bus	Évolution 2004-2008
Recettes	+ 5,0 %
Dépenses	+ 33,5 %
Déficit	+ 49,8 %
Nombre de kilomètres (60% transport à la demande, 40% lignes régulières)	+ 15,5 %
Nombre de voyages	+ 0,5 %

Source : CUD



Gare multimodale à Bergues



Quai des Américains à Dunkerque



Site propre à Grande-Synthe

## POURSUITE DES AMÉNAGEMENTS RÉALISÉS EN FAVEUR DES MODES DOUX

► Rétablir l'équilibre entre les différents modes de mobilité offerts aux personnes (SCoT)

Le SCoT préconise le développement de « modes doux » (vélo, marche). Avec 28,5% des déplacements à l'échelle du bassin d'emploi en 2003, ces modes possèdent d'importantes marges de progression.

A ce jour, des aménagements importants dédiés aux piétons et aux cyclistes ont été réalisés et contribuent pour partie à remplir les objectifs du SCoT : aménagement de l'esplanade Guynemer à Dunkerque, itinéraire cyclable le long de la RD11, zones 30 à Gravelines ou encore Hoymille, équipements à destination

des vélos au sein de la plateforme d'échanges de Bergues. Ajoutons à cela l'intégration progressive de ces modes de déplacements dans les documents d'urbanisme. Certaines communes ont d'ores et déjà inscrit dans leur PLU des emplacements réservés pour la réalisation de cheminements doux. Ces liaisons sont reprises dans les orientations d'aménagement des zones à urbaniser.

Concernant la vélo-route voie verte, un dossier Interreg est déposé pour la réalisation de la portion de

Rosendaël à la frontière belge et du franchissement du canal de Furnes et de l'A16.

L'augmentation du linéaire d'espaces dédiés ne constitue pas le seul levier. A terme, les enjeux sont aussi qualitatifs. Ils concernent les questions de stationnement, de qualité de revêtement, de traitement des intersections, de connexions avec les transports collectifs. À cela doit aussi s'ajouter le traitement de quelques points durs où se concentrent les accidents piétons et deux roues.

## UN RÉSEAU ROUTIER À COMPLÉTER

► Optimiser l'organisation des voies de communication (SCoT)

Sur le plan des infrastructures, le réseau a bénéficié de la rénovation de l'A25, axe majeur de la desserte du territoire. Des études sont en cours pour améliorer les dessertes du centre d'agglomération (chaussée des darses, franchissement du chenal). Enfin le groupe d'évaluation s'accorde à définir comme prioritaires la jonction A16/RN225 et le demi-échangeur A16/RD79 à hauteur de Leffrinckoucke. Pour les dix

prochaines années, dans un contexte de restriction budgétaire, le nouveau plan routier départemental ne propose pas de nouvelles dessertes, ni de nouvelles routes. Les projets de contournement de Hondshoote et Téteghem ont été abandonnés.

Le plan est principalement axé sur la requalification et l'amélioration de l'existant. Il précise la réalisation du franchissement du canal de Bourbourg permettant de désenclaver

ver Cappelle-la-Grande à l'horizon 2015-2018. Sur ce point, le groupe d'évaluation a attiré l'attention sur deux éléments : le fait que cet aménagement ne doit pas déséquilibrer les flux d'entrées et sorties de l'agglomération, et la temporalité proposée qui semble en décalage avec les projets envisagés par la collectivité dans le secteur du Noordgracht.



RN225

### UN OBJECTIF CONTRADICTOIRE ?

L'amélioration du réseau routier peut apparaître comme un objectif contradictoire du SCoT en incitant le recours à l'automobile, et indirectement, en facilitant la périurbanisation. Cet objectif doit donc être précisé notamment sur des aspects plus qualitatifs à l'instar des démarches déjà engagées comme la charte d'urbanisme durable de la CUD ou la démarche « Route durable » du Conseil général.

► Déconnecter les déplacements routiers locaux du transit international et des trafics poids lourds (SCoT)

Afin d'atténuer les nuisances occasionnées par le trafic routier de transit et/ou de transport de matières dangereuses, le DOG préconise la réalisation de nombreux projets (cf. schéma feuillet séparé).

Même s'il est effectivement inscrit dans le SCoT, le doublement de la RD300 n'est pas d'actualité, l'axe étant loin d'être saturé. En revanche, la reconfiguration de l'échangeur A16/RN225 semble plus urgente.

Enfin, des interrogations demeurent face à l'engorgement de certains tronçons de l'A16, axe jouant à la fois le rôle de transit d'échelle régionale ou européenne et un rôle de desserte locale de l'agglomération. A ce jour, hormis la réduction de la vitesse et l'interdiction aux poids lourds de doubler dans la traversée d'agglomération, aucune des trois solutions proposées dans le SCoT n'a réellement été étudiée par les services de l'État.

D'autres projets sont liés à la desserte de la zone industrialoportuaire et au traitement des trafics de matières dangereuses notamment le relèvement du pont de Copenaxfort ou encore le barreau ferré de Saint-Georges. Ceux-ci apparaissent sur le schéma en feuillet central et sont examinés en détail dans le « Trajectoire » relatif au port.

### L'ÉVOLUTION DU COÛT DE L'ÉNERGIE

Le coût de l'énergie pèse de plus en plus dans le budget des ménages. Au-delà des variations ponctuelles enregistrées en 2008 ou en 2011, il existe une tendance de long terme : depuis 1970, le prix du carburant augmente.

Du fait de la diminution prévisible des ressources disponibles et de l'augmentation mondiale de la demande, cette tendance se prolongera, avec des conséquences importantes sur les conditions de mobilité des ménages, notamment dans les secteurs périurbains.

Sans attendre les réponses technologiques telles que le recours à de nouvelles énergies, les territoires doivent plus que jamais, à travers leurs outils de planification, promouvoir des urbanisations moins dépendantes de la voiture individuelle (compacité, proximité, développement des offres de transports collectifs).



Brouckerque, relèvement du pont de Copenaxfort

La desserte de la zone industrialo-portuaire



©CUB-Merlien

Liaison fluviale entre le bassin de l'Atlantique prolongé et le canal à grand gabarit. La réalisation n'est pas à l'ordre du jour sauf pour trouver rapidement une solution de nouveau canal exutoire.

Renforcement de l'axe ferroviaire Dunkerque-Calais : à l'étude pour modernisation dès 2012.

Amélioration de l'accès routier par le recalibrage de la RD 11.

Réalisation du barreau ferré de Saint-Georges : la non électrification de la ligne en limite l'usage.

Réalisation d'un échangeur A16 pour la desserte de la zone pétrochimique : pas d'avancée notable.



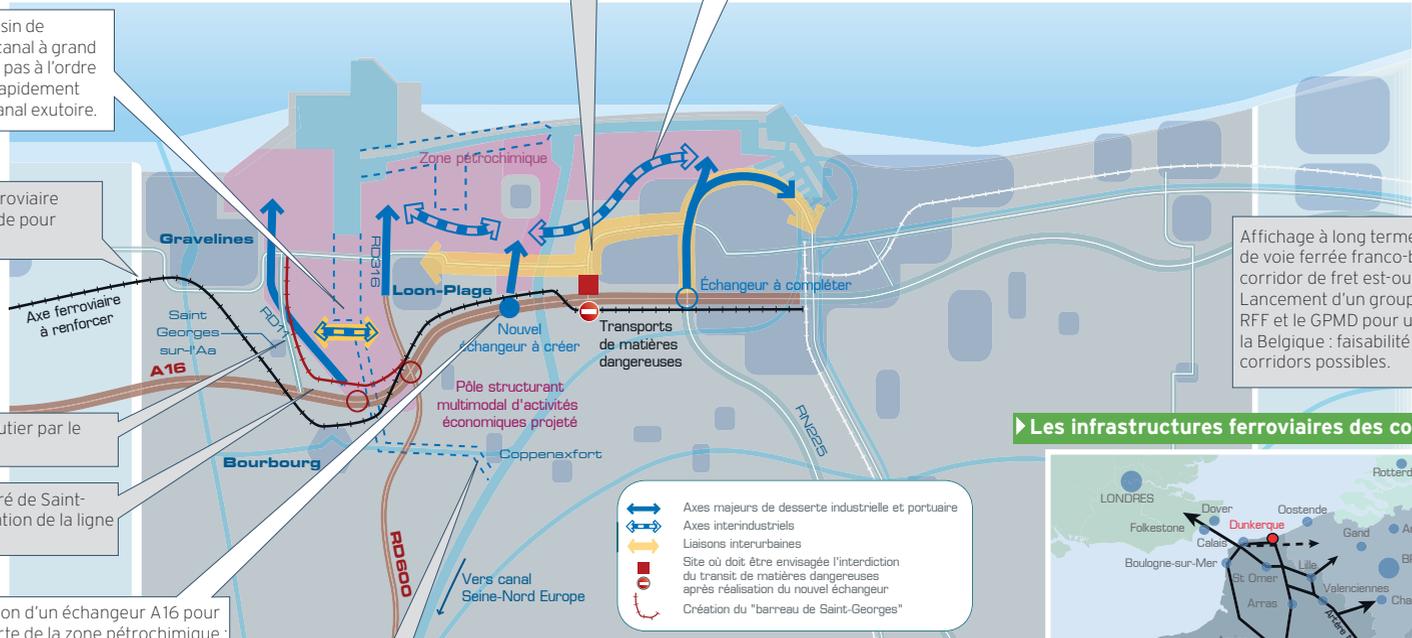
Optimisation des tirants d'eau et d'air des canaux : relèvement du pont de Copenaxfort.

Projet inscrit au SCoT    Projet à l'étude ou réalisé

Donner une vocation interurbaine plus affirmée à la RD 601 entre Loon-Plage et Grande-Synthe : à l'étude. Ouvrage routier en cours au niveau de la RD 601.

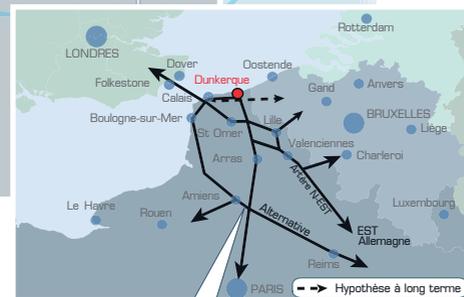
Réalisation d'un axe interindustriel dans la zone industrialo-portuaire ouest. Le groupe évaluation questionne la faisabilité dans la partie Est.

Affichage à long terme d'un projet de voie ferrée franco-belge dans le corridor de fret est-ouest. Lancement d'un groupe de travail avec RFF et le GPMD pour une liaison avec la Belgique : faisabilité et définition de corridors possibles.



- ↔ Axes majeurs de desserte industrielle et portuaire
- ↔ Axes interindustriels
- ↔ Liaisons interurbaines
- ⊠ Site où doit être envisagée l'interdiction du transit de matières dangereuses après réalisation du nouvel échangeur
- ↪ Création du "barreau de Saint-Georges"

Les infrastructures ferroviaires des corridors de fret



Alternative à l'artère Nord-Est. La non électrification de la ligne entre Rang-du-Fliers et Amiens constitue pour l'instant une limite. A terme, le risque n'est pas exclu d'observer un report de trafic sur Le Havre.

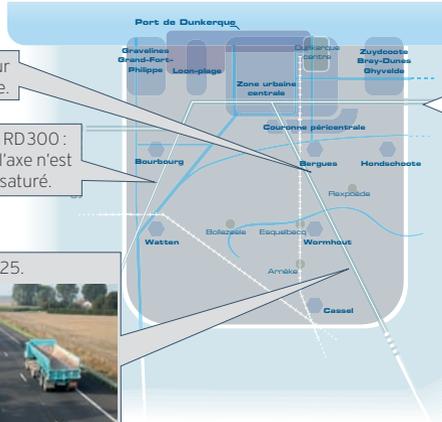
► Améliorer le réseau routier

□ Projet inscrit au SCot    ■ Projet à l'étude ou réalisé

Réalisation du mur anti-bruit à Bierne.

Doublement de la RD300 : moins prioritaire, l'axe n'est pas pour l'instant saturé.

Rénovation de l'A25.



Scénarios à étudier fixés par le SCot	Point d'étape	Signaux faibles
Amélioration des conditions d'écoulement des flux.	Interdiction pour les poids lourds de doubler en secteur d'agglomération.	Besoin d'analyser les principales causes de blocage.
Renforcement de l'infrastructure par un passage à 2x3 voies entre Loon-Plage et le Pont Loby.		La partie la plus chargée se situe à hauteur de Grande-Synthe.
Réalisation d'un contournement d'agglomération pour le trafic de transit.		Changement de contexte : crise économique, Grenelle II. Nécessité d'observer si cette solution a encore une pertinence.

► Renforcer les interconnexions entre les quartiers

Franchissement du chenal de l'Aa entre Grand-Fort-Philippe et Gravelines (piétons et cyclistes). L'aménagement semble difficilement réalisable.



Franchissement du canal de Bourbourg entre Cappelle-la-Grande et Petite-Synthe : étude lancée par le Conseil général. Point de vigilance : la temporalité proposée est en décalage avec celle du projet du Noordgracht.

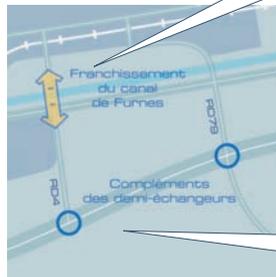


Traversée sécurisée de la RN225 entre Grande-Synthe et Petite-Synthe réalisée au sud du Kraysbellaert.



Recomposition urbaine entre Saint-Pol-sur-Mer et Petite-Synthe. Certains projets contribuent à cet objectif (piscine, lignes à haut niveau de services) même si au regard de sa complexité, celui-ci relève du long terme.

Franchissement du canal de Furnes entre Tèteghem et Rosendaël. Point de vigilance : le groupe évaluation s'est interrogé sur la réelle utilité de réaliser ce franchissement au regard des nuisances générées sur les quartiers habités.



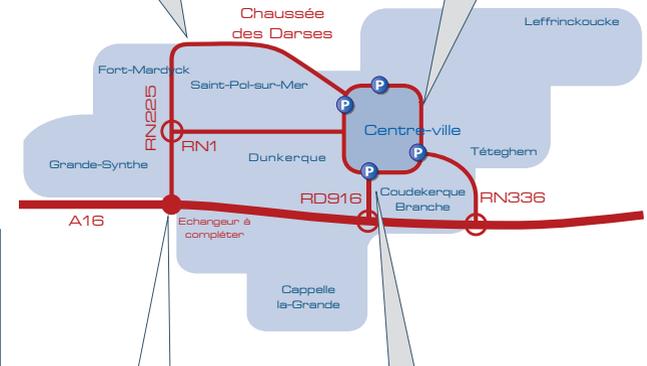
Compléter le demi-échangeur de la RD79 à Leffrinckoucke. Réalisation à mettre en priorité selon le groupe expert.

Compléter le demi-échangeur de la RD4 (moins prioritaire).

► Améliorer la desserte du centre d'agglomération

Réaménagement de la Chaussée des Darses en boulevard urbain : à l'étude.

Création d'une nouvelle voie d'accès au quartier du Grand Large et à Malo-les-Bains par franchissement du pertuis du môle 2 et du chenal d'accès au port est : à l'étude.



Reconfiguration de l'échangeur A16/RN225 : réalisation à mettre en priorité selon le groupe partenarial.

Plan d'aménagement des parkings et de la desserte du centre ville repris et décliné dans le projet centre aggro (J. Busquets).