

**Plan Local
d'Urbanisme
Intercommunal
Habitat Déplacements**

Communauté Urbaine de Dunkerque



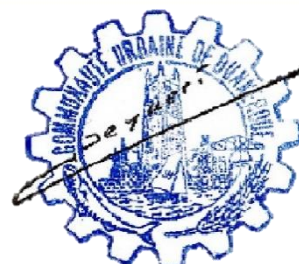
Programme d'Orientations et d'Actions (POA)

Thématique Déplacements

Vu pour être annexé à la délibération du 19 décembre 2022
Approuvant le PLUIHD

Pour le Président,

Le Vice-Président en charge du Personnel,
de l'Urbanisme réglementaire et de la
Politique de la Ville
Martial BEYAERT



SOMMAIRE

Le Programme d’Orientation et d’Actions Déplacements	5
Axe 1 - Aménager et gérer l’espace public	9
Action 1.1 - Maintenir la qualité des voiries	9
Action 1.2 - Aménager et apaiser les voiries en prenant en compte tous les modes de déplacements	12
Action 1.3 - Gérer et aménager les voiries en vue de réduire l’exposition au bruit et à la pollution	15
Action 1.4 - Améliorer la sécurité de tous les modes.....	18
Axe 2 - Conforter la marche à pied	21
Action 2.1 - Améliorer l’accessibilité des cheminements piétons.....	21
Action 2.2 - Améliorer la qualité des cheminements piétons	24
Axe 3 - Favoriser la pratique du vélo comme mode de déplacement	27
Action 3.1 - Améliorer la circulation des cyclistes	27
Action 3.2 - Jalonner l’ensemble des itinéraires cyclables	30
Action 3.3 - Assurer un entretien adapté des aménagements cyclables	32
Action 3.4 - Faciliter le stationnement vélo au domicile et à destination	34
Action 3.5 - Développer des services et équipements facilitant l’usage du vélo	37
Axe 4 - Maintenir l’attractivité des transports en commun	39
Action 4.1 - Evaluer et ajuster le réseau de bus	39
Action 4.2 - Maintenir un parc roulant de qualité et adapté à son environnement.....	41
ACTION 4.3 - Suivre les impacts de la gratuité	44
Action 4.4 - Poursuivre la mise en accessibilité du réseau urbain	46
Action 4.5 - Valoriser l'offre en transports en commun interurbains, régionaux et organiser l'offre nationale.....	48
Action 4.6 - Améliorer le confort d'usage dans les bus pour le rendre plus attractif	50
Axe 5 - Encourager l’usage partagé de la voiture	52
Action 5.1 - Aménager et identifier les aires de covoiturage.....	52
Action 5.2 - Organiser le stationnement voiture de manière différenciée afin de limiter l’usage de l’automobile	54
Action 5.3 - Etudier la mise en place de services adaptés	57
Action 6.2 - Organiser le transport de marchandises et rendre lisibles les itinéraires	62
Axe 7 - Mieux communiquer et animer le territoire	64
Action 7.1 - Communiquer, informer et sensibiliser pour favoriser les modes de déplacements durables.....	64

Action 7.2 - Assurer une veille, étudier et expérimenter	66
Action 7.3 - Observer et évaluer les pratiques de déplacement.....	68
Axe 8 - Mettre en place un micro plan de déplacement pour la zone industrialo-portuaire	70
Action 8.1 - Communication, animation pour soutenir la transition vers les modes alternatifs.....	70
Action 8.2 - Accompagner la transition énergétique du transport de marchandises.....	72
Action 8.3 - Développer les infrastructures cyclables de la zone industrialo-portuaire (ZIP).....	75
Action 8.4 - Améliorer l’empreinte territoriale du transport de marchandises.....	77
Action 8.5 - Optimiser les transports existants sur la ZIP.....	80
Action 8.6 - Favoriser le covoiturage pour les salariés de la ZIP	82

THEME	THEME	CODE	ACTION	Lien
1	Aménager et gérer l'espace public	1.1	Maintenir la qualité des voiries (programmation, innovation matériaux...)	actions 1.2 - 2.1
		1.2	Aménager et apaiser les voiries en prenant en compte tous les modes	actions 1.1 - 1.3-2.1 - 3.1 - 7.1
		1.3	Gérer et aménager les voiries en vue de réduire l'exposition des habitants au bruit et à la pollution	actions 1.1-1.2 - 4.2
		1.4	Améliorer la sécurité de tous les modes	actions 1.1 - 1.2-2.1 - 3.1 - 7.3
2	Conforter la marche à pied	2.1	Améliorer l'accessibilité des cheminements piétons	actions 1.1 - 1.2 - 7.1
		2.2	Améliorer la qualité des cheminements piétons (paysage, ambiance, etc.)	actions 1.2 - 2.1 - 3.1
3	Favoriser la pratique du vélo comme mode de déplacement	3.1	Améliorer la circulation des cyclistes : plus d'aménagements, plus de continuité et de fluidité	actions 1.2 - 7.1
		3.2	Jalonner l'ensemble des itinéraires cyclables	actions 3.5
		3.3	Assurer un entretien adapté des aménagements	action 1.1
		3.4	Faciliter le stationnement des vélos au domicile et à destination	actions 3.5 ; 7.1; 7.2
		3.5	Développer des services et équipements associés facilitant l'usage du vélo	action 7.1
4	Maintenir l'attractivité des transports en commun	4.1	Evaluer et ajuster le nouveau réseau de bus	/
		4.2	Maintenir un parc roulant de qualité et adapté à son environnement (âge, motorisation...)	/
		4.3	Suivre les impacts de la gratuité (indicateurs de fréquentation, sociaux...)	action 4.1
		4.4	Poursuivre la mise en accessibilité du réseau urbain	action 4.2
		4.5	Valoriser l'offre en TC interurbains, régionaux et organiser l'offre nationale	action 4.1
		4.6	Améliorer le confort d'usage dans les bus pour le rendre plus attractif	action 4.1 ; 4.4 ; 8.1
5	Encourager l'usage partagé de la voiture	5.1	Aménager les aires de covoiturage secondaires	action 5.3 ; 7.1
		5.2	Organiser le stationnement voiture en lien avec la hiérarchisation des voies / afin de diminuer son usage	action 7.1
		5.3	Etudier la mise en place de services adaptés (autopartage, bornes électriques...)	action 5.1 ; 7.1 ; 7.3
6	Organiser le transport de marchandises et la logistique urbaine	6.1	Optimiser les livraisons en centre-ville	/
		6.2	Organiser le transport de marchandises (3 fiches à voir)	actions 8.2 ; 8.4 ; 8.5
7	Mieux communiquer et animer le territoire	7.1	Communiquer, informer et sensibiliser pour favoriser les modes de déplacements durables	toutes
		7.2	Assurer une veille, étudier et expérimenter	toutes
		7.3	Observer et évaluer les pratiques de déplacement et leurs effets	action 1.3; 1.4
8	Mettre en place d'un micro plan de déplacement pour la zone industrielle portuaire	8.1	Communiquer et animer pour soutenir la transition vers les modes alternatifs	action 7.1
		8.2	Accompagner la transition énergétique du transport de marchandises	action 6.2
		8.3	Développer les infrastructures cyclables de la ZIP	action 3.1
		8.4	Améliorer l'empreinte territoriale du transport de marchandises	action 6.2
		8.5	Optimiser les transports existants sur la ZIP	actions 5
		8.6	Favoriser le covoiturage sur la ZIP	actions 4.5 ; 6.2

Le Programme d'Orientation et d'Actions Déplacements

L'objectif du Programme d'Orientations et d'Actions (POA) est de décliner les orientations générales en matière de transports et déplacements de façon plus opérationnelle. Il comprend donc l'ensemble des actions, des mesures, des opérations accompagné d'un programme permettant de répondre aux orientations du PADD.

Après une tendance ces 20 dernières années à la hausse de l'usage automobile (entre 1991 et 2015) au détriment des autres modes de déplacement, l'objectif est de favoriser davantage la marche à pied, le vélo et les transports en commun tout en prônant un usage partagé et plus rationnel de la voiture.

En matière de part modale, l'objectif est le suivant :

Mode déplacement	EMD ¹ 1991	EMD 2003	EMD 2015	perspective 2025
Voiture conducteur	57%	62%	50%	41%
Voiture partagé			16%	17%
Marche à pied	29%	27%	25%	25%
Transport en commun urbain	8%	7%	5%	10%
Vélo	5%	3%	3%	6%
autres	1%	1%	1%	1%

Il s'agit d'objectifs à l'horizon 2025, fixés en déclinaison des ambitions du PADD et de l'OAP Déplacements. L'enjeu est d'améliorer les pratiques de mobilité, en mettant l'accent sur les alternatives, tout en prônant un usage partagé et plus rationnel de la voiture :

- Doubler la part modale du transport collectif grâce au projet DK'Plus de Mobilité : réseau plus performant et gratuit, afin d'atteindre l'objectif de 10% des déplacements
- Réduire l'usage de la voiture, en favorisant le report modal vers les solutions alternatives notamment les transports en commun et le vélo. Limiter l'usage individuel de la voiture et favoriser le covoiturage
- Conforter la marche à pied, bonne pour la santé et l'environnement, afin que ce mode continue à représenter 25 % des déplacements
- Favoriser la pratique du vélo comme mode de déplacement, pour atteindre 6 % des déplacements en 2025

La mise en œuvre du POA doit également permettre de réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) interdépartemental Nord-Pas-de-Calais fixe des objectifs de réduction des émissions de polluants atmosphériques pour le territoire de la CUD : 28 % pour les émissions de particules PM10, 39 % pour les émissions de particules PM2,5 et 46 % pour les émissions d'oxydes d'azote (NOx).

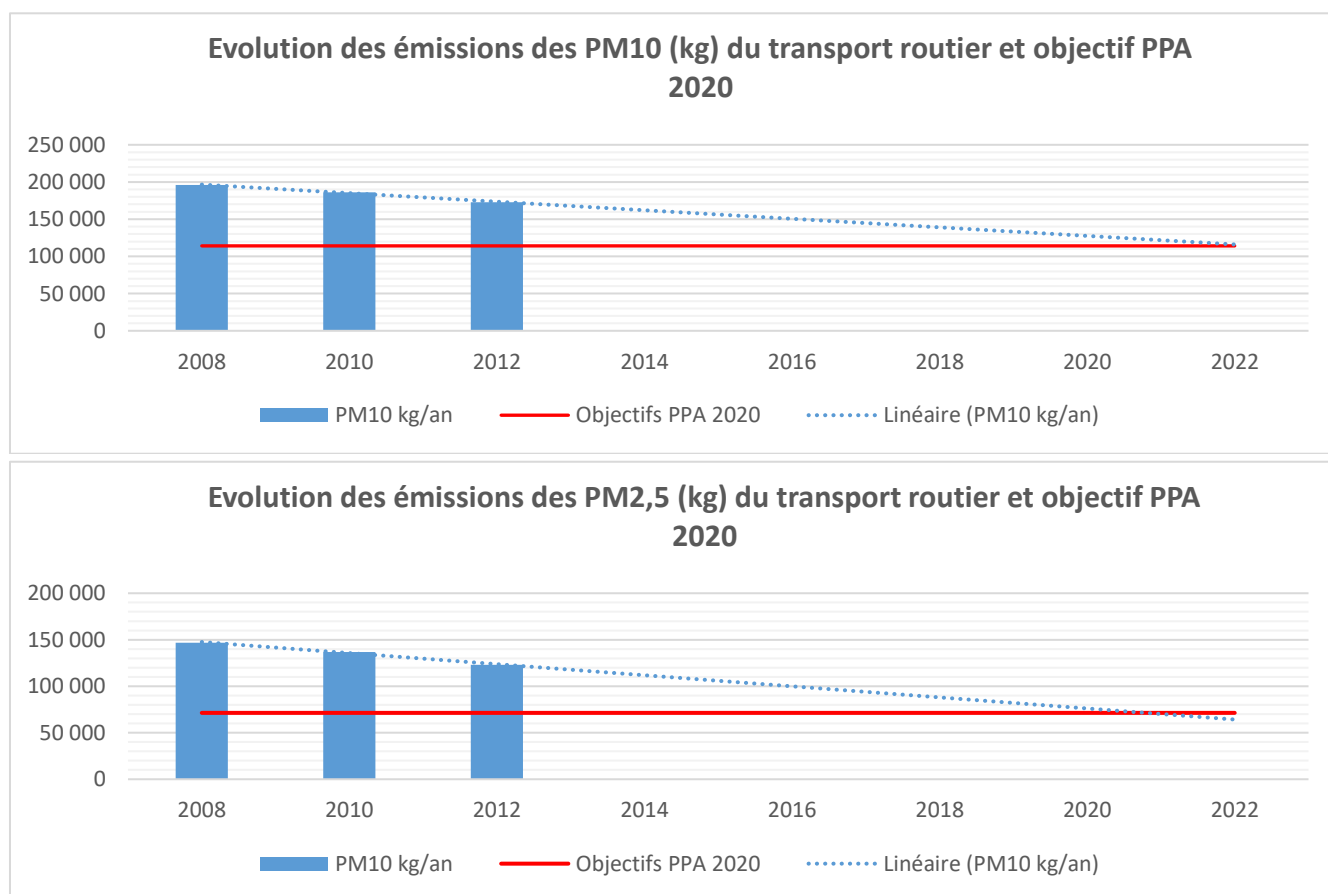
¹ EMD : Enquête Ménages Déplacements

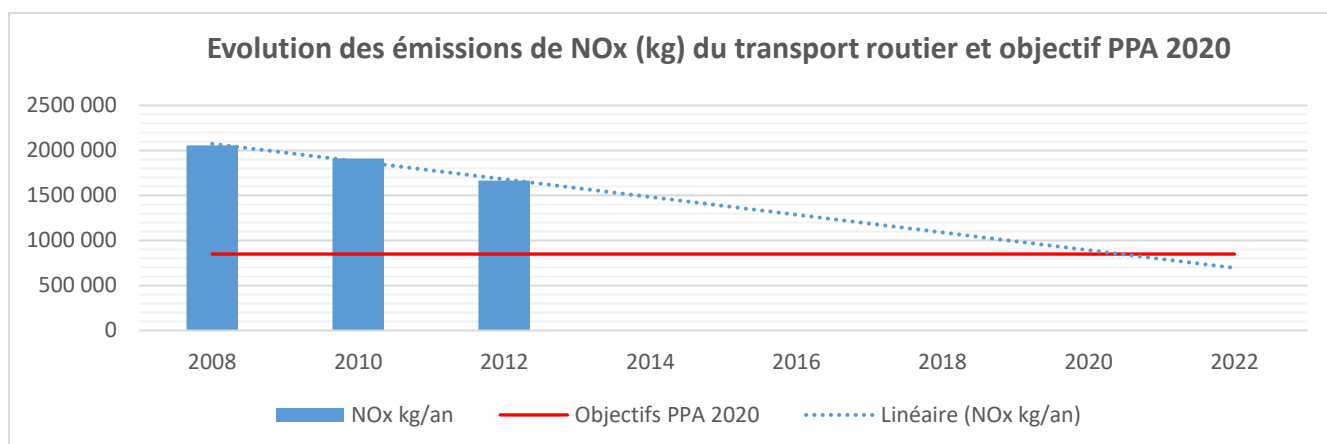
Ainsi, pour atteindre les objectifs du PPA, les émissions annuelles dans le domaine des transports devront être inférieures à :

- 114 149 kg pour les particules PM10 ;
- 71 371 kg pour les particules PM2,5 ;
- 849 368 kg pour les oxydes d'azote (NOx).

Polluants	Etat année 2008	Etat année 2010	Etat année 2012	Objectif année 2020 – seuil maximal émissions annuelles dans le domaine des transports
PM10	195 957	186 127	172 979	114 149 kg
PM2,5	146 933	136 928	123 118	71 371 kg
NOx	2 057 225	1 910 204	1 663 463	849 368 kg

*Source : myémissair (TROUTE), (données à l'échelle de la CUD)





Les 3 graphiques représentant l'évolution des polluants PM10, PM2,5 et NOx sur les années 2008, 2010 et 2012 montrent une baisse des pollutions atmosphériques liées aux transports routiers sur le territoire CUD.

Les droites rouges symbolisent les « objectifs seuils » des différents polluants fixés par le PPA, pour l'année 2020

Selon les projections de l'évolution des polluants (droites bleues sur le graphique), on observe que l'objectif du PPA serait atteint respectivement en 2022 pour les PM10, en 2021 pour les PM2,5 et 2020 pour les NOx.

Néanmoins, ces tendances seront affinées et actualisées grâce à l'inventaire des émissions, lié aux transports routiers sur la CUD de 2015.

Le POA Mobilité est structuré autour de 8 axes reprenant les 6 axes de l'Orientation d'Aménagements auxquels ont été ajoutés un axe Communication / Animation et également un 8^{ème} relatif à la zone industrialo-portuaire, spécificité du territoire dunkerquois.

Les 8 axes sont donc organisés ainsi :

1. **Aménager et gérer l'espace public** en tenant compte de tous les usages et en favorisant la sécurité en général, notamment celle des plus vulnérables
2. **Conforter la marche à pied** au travers d'itinéraires confortables, directs et lisibles et améliorer l'accessibilité pour tous
3. **Favoriser la pratique du vélo comme mode de déplacement** en améliorant la continuité, la lisibilité et la qualité des aménagements, en apaisant les circulations et en développant l'offre publique de stationnement
4. **Maintenir l'attractivité des transports en commun**
5. **Encourager l'usage partagé de la voiture** et agir sur le stationnement
6. **Mieux connaître et organiser le transport de marchandises et la logistique urbaine**, en favorisant le report modal
7. **Mieux communiquer et animer le territoire**
8. **Mettre en place un plan de déplacement pour la zone industrialo-portuaire.**

Pour chaque axe, des fiches actions traduisent de manière concrète les objectifs poursuivis. Les actions portent autant sur l'aménagement du territoire que sur le développement de services et l'accompagnement des citoyens pour modifier leur comportement en matière de déplacement.

Chaque fiche reprend le contexte, les enjeux, les objectifs, les actions, moyens et indicateurs de suivi.

Ce POA faisant office de Plan de Déplacements Urbains, une évaluation annuelle du programme est intégrée dès sa conception avec le suivi d'indicateurs tant sur les moyens que sur les résultats.

Pour les résultats attendus sur le long terme, des indicateurs intermédiaires seront étudiés, notamment sur les émissions de polluants.

Axe 1 - Aménager et gérer l'espace public

Action 1.1 - Maintenir la qualité des voiries

Contexte et enjeux

Les interventions sur voirie constituent un enjeu majeur pour la Communauté urbaine de Dunkerque, qui assure la gestion et l'entretien d'environ 750 km de voirie avec un budget annuel d'environ 6 millions d'Euros.

A titre d'information, la CUD assure également la gestion et l'entretien de 1 186 kilomètres de réseau d'assainissement, 45 ouvrages de gestion durable des eaux pluviales, 339 kilomètres de réseau électrique aérien dont 80 kilomètres en aérien nu, 40 kilomètres de réseau de chauffage urbain.

Depuis 2014, un programme pluriannuel de travaux voirie – assainissement – effacement de réseaux est établi en accord avec les communes en fonction du quota de voirie alloué à chacune et en tenant compte des différents besoins (état de la voirie, état des réseaux d'assainissement, programme d'enfouissement des réseaux électriques.)

L'état des voiries (chaussée et trottoir) est relevé de manière périodique et l'analyse se fait sur 6 défauts principaux. Ceci permet ensuite de classer les différents segments de voirie communautaire (bon état, moyen état, mauvais état).

De plus, au vu de la dégradation constatée, en 2014, un programme dit « de rattrapage de voirie » a été voté pour la période 2015 à 2017. Un deuxième programme de rattrapage a été voté pour la période 2017 à 2019. Afin de poursuivre en ce sens, 2 programmes spécifiques ont été votés en 2021 pour maintenir la qualité des voies les plus fréquentées (voies THNS et voies structurantes).

Les derniers chiffres sur l'état de la voirie sont 77% du linéaire des voies en bon état, 19% du linéaire des voies en état moyen et 4% du linéaire des voies en mauvais état.

Le suivi des interventions concessionnaires, assuré par les gestionnaires de secteur, et la bonne gestion des réclamations constituent également un enjeu important dans le maintien de la qualité des voiries.

A cela s'ajoute le plan de viabilité hivernale qui permet d'assurer la bonne circulation des véhicules et notamment des bus lors des épisodes neigeux.

Enfin, la signalisation horizontale et verticale participe à la bonne lisibilité et compréhension des aménagements. Le logiciel SmartGéo doit permettre de mieux gérer et anticiper les mises à jour.

Avec 270 km de voies soit 20% de la voirie, le Département du Nord contribue pleinement au maintien en bon état de ces infrastructures. Le travail de coordination déjà en place entre les services communautaires et départementaux sera maintenu.

Objectifs

- Connaître l'état du patrimoine voirie
- Réaliser les travaux d'entretien sur les voiries les plus dégradées et/ou les plus fréquentées
- Maîtriser, coordonner et contrôler les interventions des concessionnaires sur les voiries
- Répondre efficacement aux sollicitations des structures et habitants
- Réaliser une veille sur les nouvelles techniques

Actions et moyens

- **Assurer un passage périodique sur l'ensemble des voies communautaires** en fonction de leur état et de leur typologie afin d'établir des cartes fiables de l'état du patrimoine voirie
- **Etablir une programmation pluriannuelle de travaux** associant les différents intervenants sur l'espace public
- **Etablir un règlement de voirie** fixant clairement les conditions d'intervention sur les voiries communautaires
- **Traiter les réclamations** provenant des usagers et des partenaires

Programmation, estimation financière et Maîtrise d'ouvrage

Projet	Type	Estimation financière	Maîtrise d'ouvrage	Calendrier	Indicateurs
Assurer le suivi du plan de gestion	Etude	ETP	CUD / DVM	Chaque année	Linéaire et % de voies dont le relevé date de moins de 5 ans
Etablir la programmation pluriannuelle	Etude	ETP	CUD / DVM	tous les 3 ans	Production de la programmation triennale
Réaliser les programmes voirie, THNS et voies structurantes	Travaux	THNS = 6,8M€ Voies + structurantes = 4,6M€ sur le mandat	CUD / DVM	Chaque année	Linéaire réalisé ; % /objectif annuel
Rédiger et partager un règlement de voirie	Etude	ETP	CUD / DVM	A partir de 2022	Production du document
Assurer la bonne gestion des réclamations et demandes d'intervention	Suivi	ETP	CUD / DVM	Chaque année	Nb de réclamations reçues, traitées, closes etc. par commune, par type de demande, etc. + délai de traitement
Mettre en place un programme de suivi de la signalisation horizontale	Etude	ETP	CUD/DVM	A partir de 2022	Elaboration du 1er programme
Refondre le schéma de signalisation directionnelle	Etude	ETP	CUD/DVM + CD59	A partir de 2022	Elaboration d'un 1er programme
Assurer une veille sur les technologies innovantes	Etude	ETP	CUD / DVM	Chaque année	Production de synthèse

Assurer la bonne gestion du patrimoine départemental	Etude / travaux / suivi	ETP + budget annuel	CD59	Chaque année	Bilan annuel sur le secteur considéré
--	-------------------------	---------------------	------	--------------	---------------------------------------

Actions liées

1.2 Aménager et apaiser les voiries en prenant en compte tous les modes

2.1 Améliorer l'accessibilité des cheminements piétons en lien avec les communes (PAVE²)

² PAVE : plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics

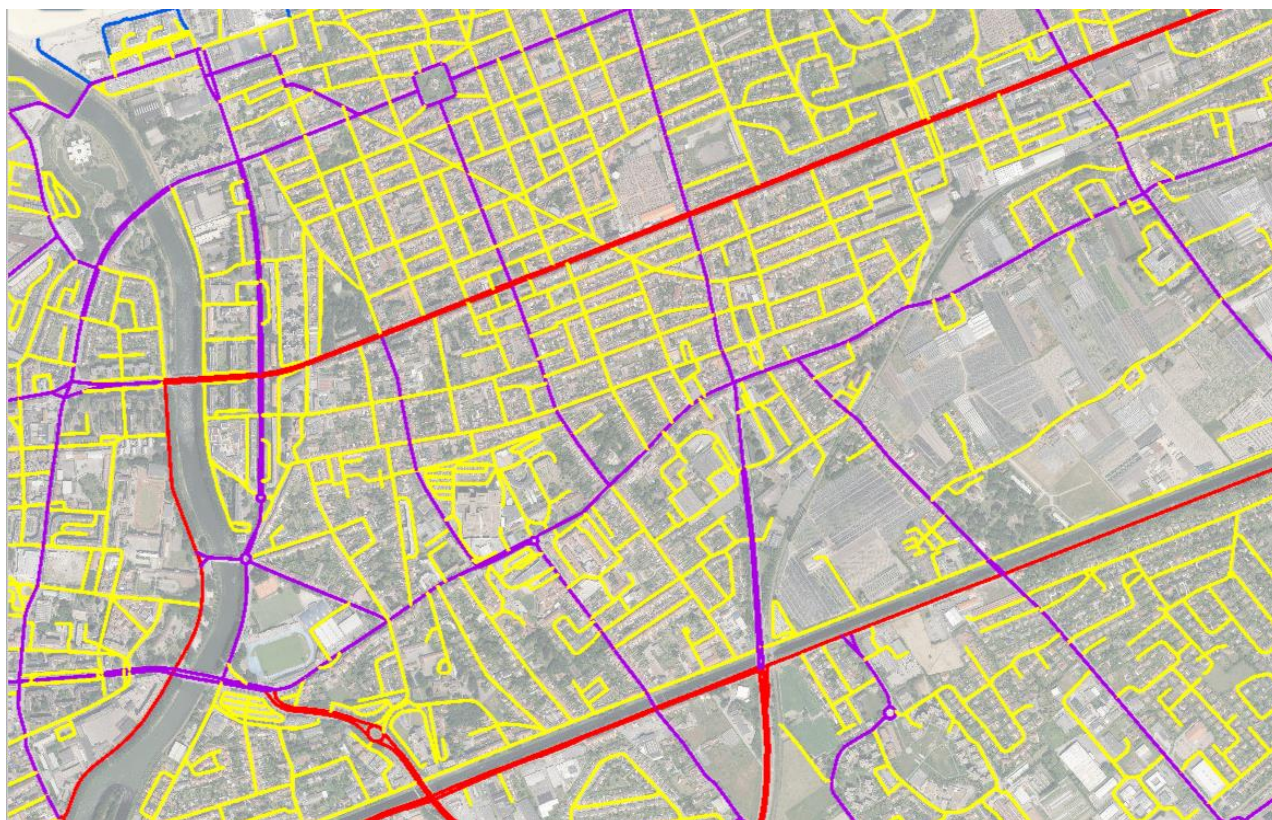
Action 1.2 - Aménager et apaiser les voiries en prenant en compte tous les modes de déplacements

Contexte et enjeux

La manière dont la voirie est aménagée doit contribuer au principe de favoriser les modes actifs et l'usage des transports en commun.

Une hiérarchisation du réseau de voirie a été réalisée sur le territoire communautaire en 2016. Dans le principe, les quartiers sont constitués de voies de desserte locale (en jaune) et sont ceinturés par des voies structurantes (en rouge) ou de distribution (en violet).

Extrait cartographie secteur Dunkerque Est



Dans le cadre de la programmation pluriannuelle de travaux, il est important lors du réaménagement des voiries d'intégrer l'ensemble des usages à la réflexion et de les traiter de manière différente en fonction de la typologie de la voie.

Les quartiers ont vocation à être en zone 30 et le traitement des entrées est primordial. Il est important que la circulation au sein des quartiers ne soit pas perturbée par des itinéraires d'évitement. Pour le vélo, le traitement ne sera ainsi pas le même que l'on soit sur une voie structurante/distribution ou sur une voie de desserte locale.

Pour le transport en commun, les voies structurantes sont généralement prioritaires afin de favoriser la circulation des bus. Les ralentisseurs sont à éviter. Enfin, les besoins en stationnement sont également différents et à adapter à chaque situation.

Concevoir un aménagement c'est donc réaliser un compromis entre les besoins des différents usagers de la route en tenant compte de la réalité des pratiques existantes et de la fonction que l'on souhaite donner à la voie considérée.

A ce titre, un référentiel d'aménagement des espaces publics a été rédigée en 2015 et mis à jour en 2021. Il est complété par des fascicules pour chaque thématique (arrêt de bus, place de stationnement, etc.).

Le Département du Nord, propriétaire de 20% du linéaire de voies, est et sera pleinement associé et consulté pour les axes qui le concernent.

Objectifs

- Aménager la voirie de manière cohérente en intégrant l'ensemble des usages
- Rendre crédibles les zones 30
- Rendre plus aisée et agréable la pratique des modes actifs (marche à pied, vélo)

Actions et moyens

- Mettre en place des plans de circulation cohérents en veillant à éviter les itinéraires d'évitement
- Aménager les voiries en cohérence avec le statut de zone 30 (ou de zone de rencontre) en intégrant à la réflexion l'usage des modes actifs
- Communiquer sur les évolutions du code de la route notamment en ce qui concerne les modes actifs

Programmation, estimation financière et Maîtrise d'ouvrage

Projet	Type	Estimation financière	Maîtrise d'ouvrage	Calendrier	Indicateurs
Plans de circulation avec développement de zones 30	Etude et réalisation	ETP	CUD /DVM	Fonction des demandes des communes Plusieurs communes en cours d'étude	Nb km et % voies 30km/h Nb linéaire de double-sens cyclable (3km en 2011 - 44km en 2017 – 55km en 2020)
Référentiel d'aménagement	Document support	ETP	CUD / DVM	Réalisé en 2015 1 ^{ère} mise à jour en 2021. Prochaine mise à jour en fonction des besoins	Nb de Retours d'expériences
Communication sur les évolutions du code la route	Supports de communication	Cf. action 8.2	CUD /	Chaque année et au moment de la mise en place de nouvelles zones 30	Zone 30, double sens vélo...

Actions liées

1.1 Maintenir la qualité des voiries

Le programme voirie inclut des réaménagements complets de voies ce qui permet de se poser la question de la place et des besoins des différents usagers de la route

1.3 Gérer et aménager les voiries en vue de réduire l'exposition des habitants au bruit et à la pollution

2.1 Améliorer l'accessibilité des cheminements piétons en lien avec les communes (PAVE³)

3.1 Améliorer la circulation des cyclistes

7.1 Communiquer, informer et sensibiliser

Au travers notamment de la création et de la diffusion de supports de communication (exemple : brochure sur la zone 30, le double-sens cyclable, etc.)

³ PAVE : plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics

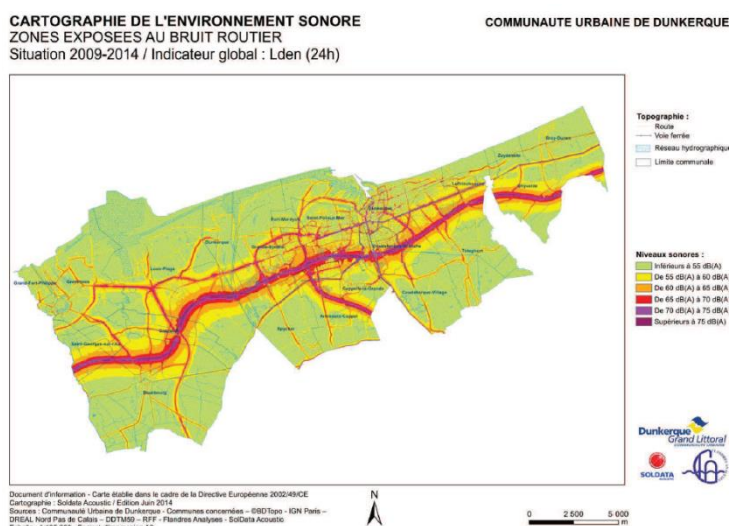
Action 1.3 - Gérer et aménager les voiries en vue de réduire l'exposition au bruit et à la pollution

Contexte et enjeux

La circulation routière est l'une des principales sources à la fois de bruit et de pollution et constitue, par conséquent, un enjeu environnemental et sanitaire. L'impact sur la santé des habitants se compte en « années de vie en bonne santé » perdues.

Le bruit des transports est la source principale de gêne pour les personnes, et parmi ces derniers, c'est la circulation routière qui est évoquée dans 59 % des cas (étude réalisée par l'institut TNS SOFRES en mai 2010).

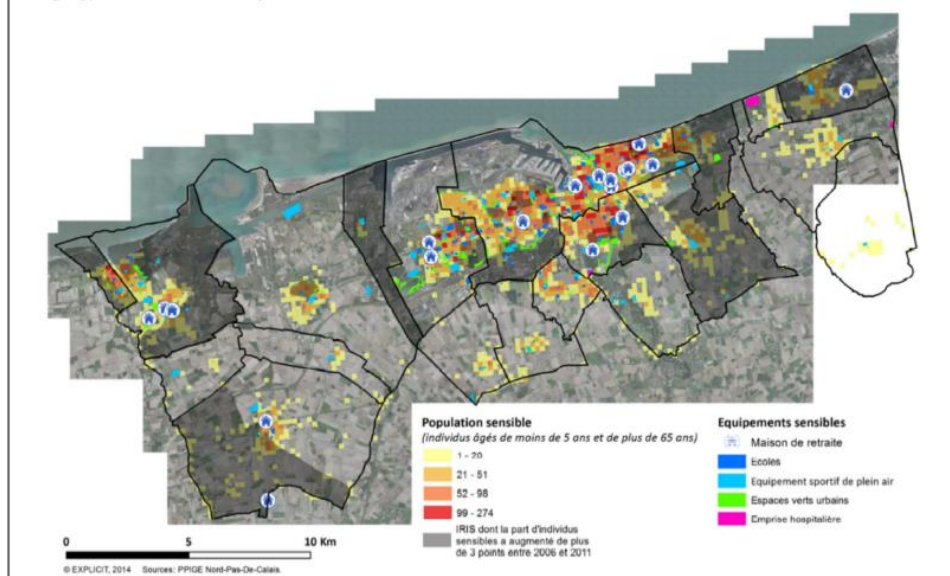
Sur la Communauté urbaine, 30% des habitants sont potentiellement soumis à un niveau sonore moyen considéré comme important > 65 dB(A) sur 24h (cf. carte du bruit) et la source principale est le trafic routier (avec notamment l'A16 et la pénétrante de l'A25). Il concerne 94% des populations impactées sur la totalité des communes du territoire. 13% de la population réside dans des zones où l'on relève un seuil supérieur à la valeur de 68 dB(A).



cartographie A4 en annexe

La pollution de l'air quant à elle est responsable de 48 000 décès chaque année, dont 6500 en Hauts de-France. Si la carte stratégique de l'air de notre territoire met en évidence des zones « air » prioritaires autour de certains sites industriels, il n'y a cependant pas de population présente dans ces zones. La 2^{de} source de polluants sont les axes routiers, et en particulier l'autoroute A16. Sur notre territoire, le transport est responsable à 31% des émissions de NOx et à 17% des émissions de PM2.5

Figure 34: éléments de sensibilité à la qualité de l'air extérieur sur le territoire de la CUD. Source: INSEE, PPIGE Nord Pas de Calais et base de données FINESS.



Source : « diagnostic qualité de l'air » réalisé par le bureau d'études EXPLICIT pour le plan air climat

cartographie A4 en

annexe

La CUD a répondu à l'appel à projet « Villes respirables en 5 ans » avec notamment 3 actions autour de la mobilité : étude d'une zone à circulation restreinte, micro PDU industrio portuaire, acquisition de bus GNV⁴.

De nombreuses actions du POA portant sur le maintien de la qualité de la voirie, sur le soutien au report modal ou encore sur le choix de motorisation, contribueront de manière directe ou indirecte à l'atteinte de cet objectif. Cette fiche action porte davantage sur comment la gestion de la voirie y contribue.

Objectifs

- Limiter la propagation des bruits et l'émission des polluants
- Favoriser les modes alternatifs à la voiture et l'intermodalité

Actions et moyens

- Adapter l'aménagement et les plans de circulation aux fonctions des voies (structurante, de distribution, locale)
- Articuler les projets d'infrastructure avec les politiques de prévention et de résorption du bruit

⁴ GNV : Gaz Naturel pour Véhicules

Programmation, estimation financière et Maîtrise d'ouvrage

Projet	Type	Estimation financière	Maîtrise d'ouvrage	Calendrier	Indicateurs
Etudier des revêtements présentant une meilleure acoustique	Etude / expérimentation	/	CUD/CD59	permanent	Nb de recherches et de rapports établis
Réduire les vitesses sur les grands axes	Mesure	/	Etat / CD59 / CUD / Communes	Non connu	
Mettre en place d'écrans anti bruit le long de l'A16	Travaux	/	Etat	Non connu	
Étudier la préfiguration d'une Zone à faible émission	Etude	100 000 euros	CUD / DVM	Envisagé vers 2023-2024	Emissions des NOx, PM10 Calcul estimatif sur les émissions évitées de PM10, NOx, CO et HC

Actions liées

1.1 : Maintenir la qualité des voiries (Voirie)

1.2 : Aménager et apaiser les voiries en prenant en compte tous les modes (Voirie)

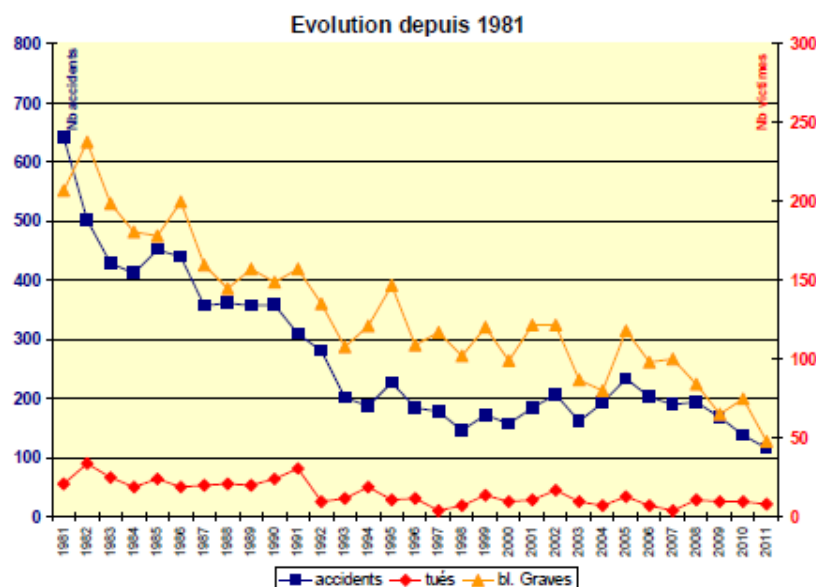
4.2 : Maintenir un parc roulant de qualité et adapté à son environnement (Bus)

Remarque : toutes les actions visant à favoriser les modes alternatifs à la voiture individuelle - notamment les modes actifs – et l'intermodalité ainsi que celles pour mieux organiser les livraisons et le transport de marchandises contribueront à réduire les nuisances sonores et les émissions de polluants liées aux déplacements.

Action 1.4 - Améliorer la sécurité de tous les modes

Contexte et enjeux

Le dernier rapport sur notre territoire date de 2011. Le nombre d'accidents de la circulation par an tend à diminuer sur l'agglomération (309 accidents en 1991, 185 en 2001 et 117 en 2011).



La gravité des accidents diminue globalement :

- 31 tués en 1991, 11 en 2001 et 8 en 2011
- 157 blessés graves en 1991, 122 en 2001 et 48 en 2011

Les véhicules légers ou utilitaires sont impliqués dans 3 accidents sur 4, les deux-roues motorisés dans 1 accident sur 7, les cyclistes dans 1 accident sur 30 et les piétons 1 sur 40. S'ils restent impliqués dans bien moins d'accidents que les voitures, le vélo et la marche à pied demeurent les modes les plus fragiles en matière de sécurité routière.

La majorité des accidents ont lieu entre 6h et 22h, plutôt en section qu'en carrefour, en condition diurne, sans intempéries et chaussée non glissante. C'est essentiellement la pratique de vitesse excessive qui est à l'origine des accidents.

Les résultats, au fil des ans, sont encourageants mais l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements doit rester un enjeu essentiel de la politique de déplacements.

Les données d'accidentologie sont de plus en plus difficiles à collecter et moins fiables qu'auparavant (diversité des sources, défaut de localisation, cause non mentionnée, etc.). L'accidentologie doit à la fois être analysée au niveau départemental ou régional mais surtout être mieux organisée à cette échelle (méthode, convention, système de collecte...). C'est un sujet partenarial qui devrait s'inscrire dans le cadre de l'Observatoire Régional des Transports (ORT) des Hauts de France.

En parallèle, la qualité et la cohérence des infrastructures doit aider l'utilisateur à avoir une bonne perception et une bonne compréhension de son environnement immédiat. Ceci est un facteur déterminant pour le respect de la vitesse notamment en milieu urbain.

A noter que 3 nouveaux carrefours ont été équipés récemment de feux tricolores (pont de Ghyvelde, pont de Zuydcoote et carrefour des 7 planètes) pour un budget de près de 1 M€.

Objectifs

- Réduire le nombre et la gravité des accidents liés aux déplacements
- Équilibrer le partage de la voirie en faveur de chacun des modes et en cohérence avec la hiérarchie viaire.
- Sensibiliser l'ensemble des usagers à des comportements plus respectueux et permettant une cohabitation apaisée entre chacun des modes

Actions et moyens

1 – Créer un observatoire de l'accidentologie.

- La Communauté Urbaine doit remettre en place un observatoire de l'accidentologie avec notamment l'acquisition d'outils techniques permettant un suivi fin de cette problématique et une meilleure collaboration avec les différents acteurs en charge de cette thématique.
- Cet observatoire a pour objectifs de :
 - Recenser, cartographier et analyser les accidents sur le territoire communautaire, et notamment ceux impliquant cycles et piétons
 - Identifier les « points noirs » en matière d'accidentologie et proposer des solutions d'amélioration.

Notons que ce travail doit être envisagé avec l'Etat et le Département afin de bénéficier de méthodes communes entre les territoires.

2 – Sécuriser les infrastructures existantes.

Plusieurs aménagements et/ou études peuvent sécuriser les infrastructures existantes telles que le réaménagement total de la voirie avec prise en compte de la sécurité des modes doux ou la mise en place d'une Signalisation Lumineuse Tricolore (SLT).

Programmation, estimation financière et Maîtrise d'ouvrage

Projet	Type	Estimation financière	Maîtrise d'ouvrage	Calendrier	Indicateurs
Mettre en place un observatoire de l'accidentologie à l'échelle départementale ou régionale	Etude	Non connu	CUD / Département / Région / Etat	A partir de 2023	Production des rapports annuels ; bilan de l'accidentologie (nb tués, blessés ...)
Remettre en place une collecte locale des données avec la police nationale	Etude	ETP	CUD/ Polices	A partir de 2022-2023	
Identifier des besoins ponctuels et proposer des aménagements adaptés	Etude/travaux	ETP	CUD/CD59	Chaque année	Nb problèmes relevés / résolus
Réaliser les programmes voirie triennaux	Travaux	(Budget prévu dans action 1.1)	CUD	Chaque année	Vitesse moyenne Evolution du % de voies en bon état

Actions liées

1.1 Maintenir la qualité des voiries

1.2 Aménager les voiries en fonction des différents usagers et apaiser la circulation via

- L'élaboration de documents cadres (Référentiel d'aménagements des espaces publics, schéma de hiérarchisation des voies, Référentiel de la signalisation Horizontale, etc...) qui contribue à sécuriser la place des modes doux dans le partage viaire
- Le développement de zones 30 pour apaiser la circulation dans les quartiers
- Le respect de l'espace accordé à chaque mode qui constitue également un axe à renforcer, notamment à travers le contrôle du stationnement sur l'espace public mais aussi par la mise en œuvre d'aménagements adéquats limitant une occupation « sauvage » par des véhicules motorisés.

2.1 Améliorer l'accessibilité des cheminements piétons (PAVE⁵)

3.1 Améliorer la circulation des cyclistes : plus d'aménagements, plus de continuité, plus de fluidité

Le maillage d'itinéraires cyclables préconisé permet de mettre en œuvre un principe essentiel pour une pratique du vélo sécurisé, à savoir la continuité des aménagements

7.1 Communiquer, informer et sensibiliser

A travers l'aide aux stages de remise en selle et du développement du savoir rouler dans les écoles.

⁵ PAVE : plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics

Axe 2 - Conforter la marche à pied

Action 2.1 - Améliorer l'accessibilité des cheminements piétons

Contexte et enjeux

La Loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées adoptée en 2005 impose la mise en accessibilité progressive de l'ensemble des espaces publics pour les personnes handicapées et à mobilité réduite.

Le vieillissement de la population entraînera dans les années à venir une augmentation du nombre de personnes à mobilité réduite, d'où la nécessité d'accompagner cette évolution démographique. Au final, ces améliorations bénéficieront à toute la population.

Dès 2009, la Communauté urbaine de Dunkerque, compétente en matière de voirie, a initié un travail en ce sens :

- Sensibilisation et formation des différents personnels (ex : contrôleurs de travaux)
- Contrôle des règles de conception en la matière lors des travaux neufs
- Diagnostic progressif et cartographie des cheminements les plus utilisés par commune et de toutes les places de stationnement dédiées
- Demande d'interventions ponctuelles d'amélioration

Afin de prendre en compte la chaîne de déplacement, les cheminements ciblés prioritairement sont ceux qui assurent des liaisons entre les pôles générateurs (mairie, école, gare, arrêt de bus...). L'organisation mise en place permet de suivre précisément et régulièrement les améliorations apportées.

Après avoir repris la compétence d'élaboration du Plan de mise en accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) à l'échelle intercommunale en juin 2018, la CUD a élaboré ce PAVE en concertation avec toutes les parties prenantes. Il a été adopté en 2019.

L'objectif est d'améliorer progressivement l'accessibilité des espaces existants et de concevoir des espaces publics accessibles qui le restent dans le temps en assurant une meilleure coordination avec les différents intervenants, en premier lieu desquels les communes. En effet, les interventions postérieures (mis en place de mobilier urbain par exemple) et le comportement des usagers (voiture garée sur le trottoir) peuvent limiter l'accessibilité d'un cheminement.

Quelques chiffres

Plus de 1 350 km de voirie sur le territoire dont 750km gérés par la CUD et 270 km propriété du CD59

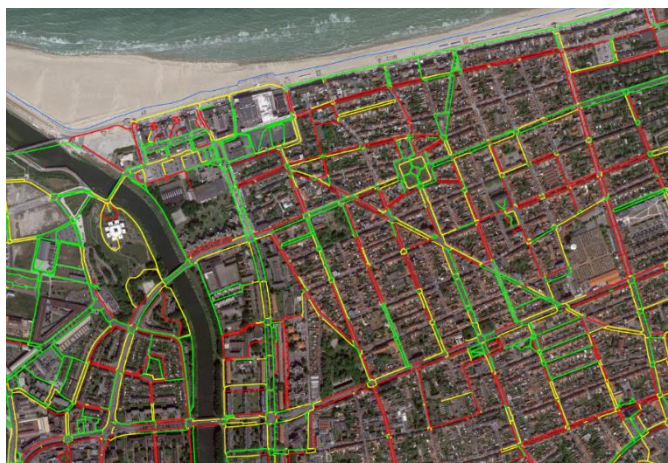
A fin 2020, le diagnostic des cheminements prioritaires a été réalisé sur l'ensemble des communes.

Cela représente plus de 770km de cheminement recensés (« trottoir de chaque côté d'une voirie »)

En moyenne chaque année, entre 700 et 1000 demandes d'interventions ont été transmises aux différents services compétents

A fin 2020, le territoire compte 2784 places de stationnement PMR dont 55% sont accessibles ou accessibles avec accompagnement.

Chaque année, entre 50 et 100 travaux neufs sont contrôlés.



exemple de cartographie de l'accessibilité des cheminements piétons (vert : accessible)

Objectifs et moyens

- 1 – Assurer des réalisations neuves respectant les normes en matière d'accessibilité (conception)
 - Assurer en lien avec le CEREMA⁶ une veille sur l'évolution de la réglementation
 - Poursuivre la formation et sensibilisation des différents intervenants (contrôleur de travaux, entreprise)
 - Contrôler les travaux neufs réalisés
 - Vérifier la prise en compte des demandes de modifications
- 2 – Améliorer progressivement l'accessibilité des cheminements existants
 - Mettre à jour le diagnostic des cheminements les plus utilisés par commune
 - Mettre à jour la cartographie des cheminements
 - Etablir des demandes d'intervention auprès des services compétents (CUD, Ville, autres)
 - Etablir un bilan annuel de l'action
 - Utiliser ce diagnostic lors de l'élaboration du programme pluriannuel de voirie
- 3 – Améliorer l'accessibilité des places de stationnement
 - Mettre à jour la cartographie des places de stationnement PMR
 - Etablir des demandes d'intervention pour améliorer leur accessibilité
- 4 – Garantir dans le temps l'accessibilité des espaces publics (usage)
 - Travailler en fonction des sujets (mobilier urbain, publicitaire...) avec les autres directions de la CUD (ex : déchets), les communes et partenaires (ex : commerçants)
 - Rédiger une charte commune à toutes les communes
 - Harmoniser les règles en matière d'occupation du domaine public

⁶ CEREMA : centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

Programmation, estimation financière et Maîtrise d'ouvrage

Projet	Type	Estimation financière	Maîtrise d'ouvrage	Calendrier	Indicateurs
Veille réglementaire	Etude - suivi	ETP – Chargé d'étude accessibilité	CUD	Au long cours, chaque année	/
Contrôle et suivi des travaux neufs	Etude - suivi	ETP – Chargé d'étude accessibilité	CUD	Au long cours, chaque année	Nb de travaux neufs contrôlés ; Nb demandes d'interventions établies et réalisées.
Diagnostic et suivi des cheminements et places PMR	Etude - suivi	ETP – Chargé d'étude accessibilité	CUD	Au long cours, chaque année	Nb de communes ; km diagnostiqués ; % accessibilité et son évolution par commune ; Nb demandes d'interventions établies et réalisées.
Harmonisation des pratiques d'usage de la voirie	Etude - suivi	ETP – Chargé d'étude accessibilité	CUD	Au long cours, chaque année	Nb et type de partenaires sensibilisés ; nb de documents de cadrage réalisés
Suivi de la mise en œuvre et actualisation du PAVE ⁷	Etude suivi	ETP – Chargé d'étude accessibilité	CUD + Villes / CD59 + partenaires	Au long cours, chaque année	Nb actions prévues / réalisées
Sensibilisation des publics	Animation	ETP	CUD	Au long cours, chaque année	Type de public et nb de formation, sensibilisation ;

Actions liées

1.1 Maintenir la qualité des voiries

1.2 Aménager et apaiser les voiries en prenant en compte les différents modes

7.1 Communiquer, informer et sensibiliser pour favoriser les modes de déplacement durables

⁷ PAVE : plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics

Action 2.2 - Améliorer la qualité des cheminements piétons

Contexte et enjeux

La marche est un mode de déplacement à part entière et son intégration en tant que tel dans l'aménagement du territoire permet d'améliorer le cadre de vie.

Améliorer la qualité des cheminements piétons, c'est aussi contribuer au développement de l'ensemble des modes alternatifs à la voiture, notamment les transports en commun et le vélo.

La marche à pied représente 25% des déplacements sur le territoire de la CUD sans compter ceux qui prolongent les trajets effectués en transports collectifs ou en voiture (source : EDGT 2015). Cette pratique ne s'est pas développée depuis la précédente enquête de 2003 (25% des déplacements) mais a régressé depuis 1991, époque où la marche représentait 29% des déplacements. La marche est un mode de déplacement efficace, qui présente de nombreux avantages en matière de santé et d'environnement. Avec un quart des déplacements, elle est plutôt bien représentée sur le territoire, mais selon les résultats de la dernière enquête, plus de 40% des déplacements compris entre 500 mètres et 1 kilomètre sont réalisés en voiture.

Il y a donc un potentiel important de report modal pour ces déplacements de courtes distances, 500 m représentant 7 min à pied et 1 km représentant 15 min environ. Cela s'explique en partie par le « réflexe voiture » des habitants du territoire (plus de 2/3 des déplacements), mais aussi par les aspects quantitatif et qualitatif des aménagements piétons.

En ville, les piétons ont besoin de liaisons pratiques, sécurisées et agréables. Au-delà des problématiques d'accessibilité, pour conforter la pratique de la marche sur le territoire, il est donc nécessaire d'améliorer l'aspect qualitatif des cheminements piétons, pour constituer des itinéraires plus agréables et donc plus attractifs. L'attention doit notamment se porter la desserte des principaux pôles générateurs de déplacement. De plus, il est important de limiter les coupures et de privilégier les trajets les plus directs et les plus rapides. En cela, la conception des aménagements et constructions doit mieux intégrer cette problématique. Le franchissement de certains obstacles (canal, voie ferrée...) doit également être amélioré par endroit. On citera par exemple la création, dans le cadre de DK'Plus de Mobilité, de 7 passerelles piétons/vélos au-dessus du canal de Mardyck facilitant ainsi les liaisons entre Saint-Pol-Sur-Mer et Petite-Synthe.

Enfin, le développement d'itinéraires de promenade doit également permettre de favoriser cette pratique sous un angle davantage loisir. Sur ce sujet, il convient de s'appuyer sur les chemins verts de la CUD (qui ont vocation à relier les grands parcs d'agglomération) et sur le PDIPR (plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée pédestre) du CD59 en les développant et valorisant davantage.

L'ensemble des actions constitue un schéma directeur piéton.

Objectifs

- Conforter l'usage de la marche à pied sur l'ensemble du territoire
- Favoriser la marche en tant que maillon de l'intermodalité
- Favoriser le lien social

Actions et moyens

- **Veiller aux continuités piétonnes et assurer les liaisons** sur les axes principaux empruntés par les piétons, c'est-à-dire ceux qui relient les zones de forte activité, au sein du territoire urbain. Il s'agit alors de veiller à la continuité des itinéraires ;
- **Proposer des itinéraires agréables**, car les piétons sont sensibles à la qualité des aménagements qui doivent être confortables et participer à la qualité globale de l'environnement. La lisibilité des itinéraires doit également permettre aux piétons de se repérer dans l'espace ;
- **Assurer la sécurité**, en protégeant les piétons sur les trottoirs, et en organisant leurs traversées seront organisées à des endroits sûrs ;
- **Identifier les atouts et les points de blocage de la marche à pied sur le territoire**, pour améliorer la connaissance des pratiques concernant ce moyen de locomotion : distances de déplacements, motifs, déplacements en chaînes etc.

Programmation, estimation financière et Maîtrise d'ouvrage

Projet	Type	Estimation financière	Maîtrise d'ouvrage	Calendrier	Indicateurs
Identifier et résorber les points de rupture piétonne	Etude /travaux	Cf. programme voirie et espaces publics	CUD / Ville	Identification au long cours chaque année	Nb de points de rupture identifiés et résorbés
Identifier et améliorer les cheminements piétons peu qualitatifs	Etude /travaux	Dans le cadre des programme voirie et espaces publics	CUD / Ville	Identification au long cours chaque année	Nb de liaisons identifiées et améliorées (ex : pont de la Samaritaine)
Qualifier et améliorer la desserte à pied des principaux pôles générateurs	Etude / travaux	Dans le cadre des programme voirie et espaces publics	CUD/Ville/ CD59	A partir de 2022	
Assurer un meilleur lien avec l'urbanisme	Etude	ETP	CUD	Au long cours - Démarrage 2022	/
Valoriser davantage les itinéraires de promenade	Communication	ETP	CUD/CD59 /Villes	A partir de 2022	Nb km et de boucles existants , créés ;
Jalonner les itinéraires dédiés en urbain	Etude/travaux	ETP	CUD/Villes/C D59	A partir de 2022	
Mieux communiquer sur la notion de distance à pied	Communication	Dans le cadre de la communication mobilité	CUD / Villes	Au long cours	Nombre de supports édités, articles parus.

Actions liées

1.2 Aménager et apaiser les voiries en prenant en compte les différents modes

2.1 Améliorer l'accessibilité des cheminements piétons

3.1 Améliorer la circulation des cyclistes au travers d'aménagements comme les voies vertes dédiées tant au cycliste qu'au piéton.

Axe 3 - Favoriser la pratique du vélo comme mode de déplacement

Action 3.1 - Améliorer la circulation des cyclistes

Contexte et enjeux

L'une des demandes les plus courantes des habitants pour pratiquer le vélo est de développer le réseau cyclable avec notamment des aménagements séparés de la circulation automobile. C'est pourquoi la Communauté urbaine de Dunkerque a étoffé son réseau cyclable (244km en 2020 soit +45 km en 6 ans), réalisé les 2 véloroutes (Littoral et Flandres) et amorcé le développement des zones 30 (avec double-sens cyclable) pour un meilleur partage de l'espace public.

Le « Plan Vélo + » adopté en avril 2021 vient renforcer le plan vélo territorial de 2019. Il prévoit le doublement de la part modale d'ici 2025 (soit 6%). Le 1^{er} axe de ce plan prévoit d'étoffer encore le réseau cyclable en raccrochant notamment les communes les plus au sud.

Ainsi, sur le mandat, un programme spécifique vélo de 4M€ pour 6 liaisons clés a été validé en plus d'autres programmes qui contribuent également à renforcer le réseau (programme Voirie, programme récurrent vélo, programme canaux, etc.)

Rappelons que les aménagements doivent être adaptés au type de voie. Si le réseau dédié doit encore être renforcé au niveau des axes structurants importants pour permettre de mailler les communes entre-elles et de relier les pôles générateurs et d'échanges, au sein d'un quartier, la cohabitation des usagers est préférable si tant est que la vitesse des véhicules y est réduite. C'est pourquoi il est également prévu de poursuivre le développement des zones et des dispositions complémentaires comme les sas-vélo, double-sens cyclable, cédez-le-passage aux feux tricolores, etc.

On parle ainsi aujourd'hui de la « cyclabilité » c'est-à-dire de la facilité à circuler sur un axe donné qu'il soit équipé ou non d'un aménagement. Une meilleure circulation des cyclistes passe donc par :

- Un partage plus équilibré de la voirie et le développement de zones 30
- L'amélioration des aménagements existants
- Le développement d'aménagements dédiés, notamment entre les communes

D'autres schémas ou plans structurent également la politique en faveur du vélo sur le territoire :

- Le plan de cyclabilité de la ville de Dunkerque adopté en 2019 qui complète celui de la CUD notamment sur le volet de l'entretien des aménagements et des plans de déplacements scolaires ;
- Le schéma directeur cyclable du Département du Nord afin de mailler le territoire de liaisons cyclistes et cyclo-touristiques de qualité et sécurisées. Il identifie un réseau structurant – autour des véloroutes - et irriguant. Il doit cependant encore être discuté avec chaque EPCI.

En matière de tourisme, le Département œuvre au développement des chemins de promenade et de randonnée (PDIPR) et a mis en place en 2019, sur le modèle belge, le 1^{er} réseau points nœuds de France qui s'étendra à termes à l'ensemble du Département.

Enfin, depuis 2012, la Communauté urbaine a mis en place des compteurs vélos sur les principaux aménagements cyclables afin de suivre l'évolution des usages. Pour la 1^{ère} fois, entre 2017 et 2018, on a constaté une hausse significative de la fréquentation (+18% sur les 11 points les plus importants) et cette hausse s'est confirmée les 2 années suivantes (+15% sur les 10 points les plus importants entre 2018 et 2019 ; données 2020 en cours d'analyse mais en hausse).

Objectifs

- Augmenter la part modale du vélo dans les déplacements (atteindre 6% en 2025)
- Proposer davantage d'aménagements dédiés aux habitants
- Rendre la circulation des cyclistes plus confortable et plus fluide

Actions et moyens

1 – Renforcer le réseau cyclable

- Identifier les axes structurants nécessitant un aménagement dédié (schéma directeur cyclable)
- Programmer leur aménagement en tenant compte du programme voirie

2 – Améliorer la fluidité des aménagements existants

- Rendre prioritaires (dès que cela est possible et pertinent) les aménagements cyclables
- Développer les sas-vélo aux feux tricolores et les faire respecter
- Acheter la mise en place des cédez-le-passage cyclistes
- Recenser les traversées nécessitant une réfection de voirie et programmer les travaux
- Recenser les discontinuités et programmer les travaux

3 – Mieux partager l'espace public et appliquer le code de la rue (action 1.2)

- Etudier et développer les zones 30 au sein des quartiers.
- Développer les doubles-sens cyclables

Programmation, estimation financière et Maîtrise d'ouvrage

Projet	Type	Estimation financière	Maîtrise d'ouvrage	Calendrier	Indicateurs
Réaliser les aménagements du programme spécifique vélo	Etude - travaux	4M€ sur 2021/2025	CUD / CD59	Programme à définir	Nb et km de liaisons structurantes identifiées et aménagées
Vérifier la qualité des liaisons vélo vers les grands pôles générateurs / d'échanges	Etude	ETP	CUD/CD59	2021/2022	Cartographie
Améliorer la fluidité des aménagements	Etude - travaux	Compris dans le budget voirie	CUD	Programme à définir	nb traversées requalifiées ; nb discontinuités ponctuelles résolues ; nb cédez le passage vélo ; km de zones 30 et de double-sens vélo
Mettre en place un comité partenarial de suivi et d'analyse des plans projets	Suivi	ETP	CUD/CD59	Dès 2022	Nb réunions et de plans examinés

Assurer une veille sur l'évolution de la réglementation et des dispositifs	Etude / suivi	ETP	CUD/ CD59/ communes en lien avec CEREMA	Chaque année	Nb de dispositifs étudiés / production de synthèse
Développer et promouvoir le cyclotourisme (véloroutes, PDIPR et RPN)	Etude/ mise en valeur	ETP	CUD/CD59	Chaque année	Nb de brochures réalisées, km jalonnés
Suivre la fréquentation des principaux aménagements	Suivi	ETP	CUD	Chaque année	Fréquentation par point de comptage et bilan annuel

Actions liées

1.2 : Aménager et apaiser les voiries en prenant en compte tous les modes

Le développement des zones 30 contribue à favoriser la circulation des vélos au sein des quartiers avec la diminution des vitesses et la mise en place de double-sens cyclables.

7.1 : Communiquer, informer et sensibiliser pour favoriser les modes de déplacements durables

A travers le soutien aux associations et à leurs actions en faveur du vélo (ex : stage de remise en selle...), cette action contribuera à faire connaître et comprendre les actions menées.

Action 3.2 - Jalonner l'ensemble des itinéraires cyclables

Contexte et enjeux

Qu'est-ce que le jalonnement ? C'est une signalisation spécifique qui permet aux cyclistes de s'orienter dans leur déplacement et de se repérer dans le réseau cyclable. Il est reconnu que l'absence de jalonnement cohérent constitue un frein à l'utilisation du vélo notamment sur des aménagements en site propre déconnecté de la voirie.

Le cycliste non averti peut se sentir découragé face à l'absence de repères directionnels adaptés. La mise en place d'une signalisation spécifique, corrélée à des aménagements adaptés est un des outils majeurs à utiliser pour augmenter la pratique du vélo.

Sur la Communauté urbaine, jusqu'en 2019, aucun jalonnement directionnel n'accompagnait les aménagements. Une étude a été lancée combinant le jalonnement des 2 véloroutes et des voies dédiées. 2 1^{ers} itinéraires ont été équipés de panneaux en 2020 (liaison Gare /Halle aux sucres et la voie verte du boulevard Simone Veil).

Le « Plan vélo + » adopté en avril 2021, prévoit de poursuivre cet équipement notamment sur la Vélomaritime.

En parallèle, le Département du Nord a mis en place sur le modèle belge, le 1^{er} réseau points nœuds de France. Il sera amené à s'étendre sur l'ensemble du département dont le territoire de la Communauté urbaine de Dunkerque. Ces itinéraires visent à favoriser le tourisme à vélo.

Objectifs

- Rendre visible l'existence du réseau cyclable
- Renforcer sa cohérence et son efficacité
- Donner au cycliste des indications sur sa position et les possibilités de destination,
- Faire connaître les itinéraires « malins » type raccourcis, les plus sûrs ou les plus agréables selon les attentes, que l'on soit usager quotidien ou non ou touristes,
- Renforcer l'attractivité touristique du territoire, et notamment envers les cyclotouristes, en mettant en évidence les itinéraires pour rejoindre les équipements intéressants

Actions et moyens

- Elaborer un plan de jalonnement, dans lequel est définie, de manière hiérarchisée, la signalisation nécessaire pour chaque itinéraire, en précisant au minimum le type et le contenu des panneaux ainsi que leurs modalités d'implantation (lieu, hauteur, support) ;
- Ce plan intégrera les véloroutes et tiendra compte des chemins verts ;
- Il pourra être complété par la signalisation d'équipements susceptibles d'intéresser les cyclistes (pôles de transport, d'enseignement, de commerces, de services administratifs) ;
- Mettre à jour chaque année le jalonnement en fonction des nouveaux itinéraires aménagés ;

Programmation, estimation financière et Maîtrise d'ouvrage

Projet	Type	Estimation financière	Maîtrise d'ouvrage	Calendrier	Indicateurs
--------	------	-----------------------	--------------------	------------	-------------

Jalonner les itinéraires dédiés dont la Vélomaritime	Travaux	700 000 € sur 2021/2025	CUD	2022 : la vélomaritime	Km jalonnés (5km en 2020)
Assurer le suivi et la mise à jour de ce plan de jalonnement	Etude / travaux	Inclus dans le programme récurrent aménagement des mobilités	CUD	/	/
Valider et mettre en place le réseau points nœuds	Etude/travaux	Etude : ETP CUD Mise en place : CD59	CD59/CUD	2021 : validation – 2022/2023 : mise en place	Km de réseaux points nœuds validés et jalonnés.

Actions liées

3.5 : Développer des services associés favorisant la pratique du vélo

A travers notamment le développement d'une application autour du vélo localisant l'offre de stationnement.

Action 3.3 - Assurer un entretien adapté des aménagements cyclables

Contexte et enjeux

La dernière enquête ménage de 2015 révèle que la part modale du vélo régresse au profit de la voiture. Elle ne représente que 2 à 3% de la part des déplacements. Compte tenu de la topographie peu marquée du territoire, l'usage du vélo pourrait être plus grand, à l'instar de la pratique très développée chez nos voisins belges.

L'une des demandes récurrentes de habitants est de disposer de davantage d'aménagements cyclables. En 2020, le territoire communautaire compte environ 244 km d'aménagements cyclables dont 60% en site propre (piste et voie verte), soit 45 km de plus en 6 ans. Une fois les aménagements réalisés par la Communauté urbaine de Dunkerque, comme mentionné dans le Plan vélo + adopté en 2021, il convient d'en assurer l'entretien afin de garantir la qualité de leur usage dans le temps. Par entretien, on entend :

- Le maintien d'un revêtement de qualité (trou, etc.) et du marquage le cas échéant ;
- Le nettoyage / balayage qui relève de la compétence de chaque commune ou du département.

Depuis 2018, un suivi de l'état des aménagements cyclables est réalisé par la Communauté urbaine permettant de remédier aux problèmes relevés. (190 demandes transmises depuis 2018 dont plus de 50% déjà réalisées).

Pour ce qui est du nettoyage (compétence communale ou départementale), les usagers remontent régulièrement des problèmes de défaut d'entretien. Il est difficile d'avoir une vision claire des modalités et fréquences de nettoyage. Il semble que cela soit réalisé en fonction des demandes et réclamations (gestion curative et non préventive) et en moyenne 2 fois par an par le Département sur les aménagements situés hors agglomération. Cet entretien est également lié à la saisonnalité à la fois en raison d'une pratique plus intense entre avril et octobre mais également en raison de la pousse des végétaux et chute des feuilles.

Les bandes cyclables ont tendance à être recouvertes des gravillons chassés par les voitures ; elles peuvent être nettoyées en même temps que la chaussée. Pour les pistes cyclables et voies vertes, cela nécessite un passage spécifique avec du matériel adapté.

Enfin, la conception des aménagements et notamment l'implantation de végétaux de manière non adéquate (essence, distance...) génère parfois des problèmes récurrents (soulèvement racinaire, empiètement...) car nécessitant un entretien très/trop réguliers (ex : haies quai des hollandais, peupliers rue Victor Hugo). La conception des aménagements devrait mieux tenir compte de cet aspect. Le référentiel vélo fait mention de ce sujet.

Objectifs

- Favoriser la pratique quotidienne du vélo grâce à des aménagements adaptés
- Garantir une qualité des aménagements cyclables dans le temps

Actions et moyens

- Poursuivre le suivi qualité du réseau cyclable
- Mettre en place avec les communes et le CD59 un entretien préventif (détermination d'une fréquence minimale de passage adapté au lieu et à la saison)
- Mettre en place un suivi de ces entretiens (date prévisionnelle et réelle de nettoyage, vérification de la bonne exécution identification des raisons de la non-exécution, etc.)

Programmation, estimation financière et Maîtrise d'ouvrage

Projet	Type	Estimation financière	Maîtrise d'ouvrage	Calendrier	Indicateurs
Poursuivre le suivi qualité (revêtement / marquage/ nettoyage)	Organisation	ETP	CUD / DVM	Chaque année au long cours	Nb km contrôlés chaque année Nb de demandes interventions transmises et réalisées
Définir les itinéraires nécessitant un suivi régulier	Organisation	ETP	CUD/DVM + communes	2020	Cartographie des itinéraires prioritaires
Assurer un nettoyage préventif et curatif	Organisation	ETP	Communes	2020	Définition et respect des programmes annoncés

Actions liées

1.1 Maintenir la qualité des voiries

Action 3.4 - Faciliter le stationnement vélo au domicile et à destination

Contexte et enjeux

Pouvoir stationner correctement son vélo est au moins aussi important que de pouvoir circuler aisément.

20% des cyclistes victimes d'un vol renoncent à pratiquer le vélo, 50% des vols de vélo ont lieu dans un espace sécurisé (hall d'entrée, local...)

D'après l'enquête ménage déplacement de 2015, 85% des ménages de la CUD déclarent disposer d'un lieu de stationnement sécurisé pour leur vélo (cave, box, local commun, etc.).

D'après l'enquête réalisée au sein de 86 habitats collectifs en 2015, 30% de ces résidences ne disposaient d'aucun local vélo. Parmi les 60 résidences équipées, 36% des locaux vélos étaient également utilisés pour stationner des véhicules motorisés, 44% pour stocker des encombrants, 88% disposaient d'une surface trop petite et 95% n'étaient équipés d'aucun dispositif pour attacher son vélo. Au final, seules 3 résidences sur les 86 proposaient un local de qualité.

Depuis 2015, la CUD vérifie le respect de la réglementation relative au local vélo au moment du dépôt du permis de construire. Fin 2015, l'article 12 du PLUc relatif aux normes de stationnement a été modifié afin d'améliorer le local vélo notamment en termes de surface dédiée.

Surface globale de l'habitat collectif (en m ² de Surface de Plancher)	Surface requise au stationnement (en m ² de Surface de Plancher)
De 30 m ² à 300 m ²	1,50 m ² par tranche de 25 m ²
De 300 m ² à 2500 m ²	1,50 m ² par tranche de 50 m ²
De 2500 m ² à 5000 m ²	1,50 m ² par tranche de 75 m ²
Au-delà de 5000 m ²	2 m ² par tranche de 100 m ²

Sur la cinquantaine de projets analysés, environ 70% proposaient des locaux conformes en termes de surface et d'accessibilité. Un suivi de ces locaux après construction est en cours de mise en place en 2021.

Le problème existe également en habitat individuel.

Sur l'espace public, les équipements considérés comme du mobilier urbain sont mis en place par les communes. Le suivi de l'offre mis en place depuis 2016 par la Communauté urbaine de Dunkerque montre que plus de 3000 places vélo sont proposées sur le domaine public (soit 60% de plus qu'en 2017) dont 90% de bonne qualité (type arceaux). Cela représente 16 places pour 1 000 hab. alors qu'en moyenne on compte 22 places pour 1000 habitants.

En 2018/2019, en lien avec les transports en commun (train/bus), des abris sécurisés ont été mis en place aux principaux pôles d'échanges (Gare de Dunkerque, Gare de Gravelines, Pôles d'échange Puythouck et Fort des Dunes, terminus de la ligne C4).

Depuis 2014, plusieurs manifestations proposent du stationnement vélo temporaire. Cette action doit être progressivement renforcée et démultipliée.

Le sujet des locaux vélos au sein des entreprises et établissements scolaires doit être abordé dans le cadre de l'accompagnement des Plans de Déplacements Mobilité Entreprise (PDMe) et du suivi des Plans de déplacements scolaires (PDS)

Le Plan vélo + adopté en 2021 prévoit de développer et de rendre plus visible le stationnement vélo en libre accès et de développer les abris sécurisés avec notamment une nouvelle offre de proximité pour résoudre les difficultés de stationnement résidentiel.

Objectifs

- Favoriser l'usage du vélo comme mode de déplacement
- Offrir un stationnement de qualité aux cyclistes

Actions et moyens

- 1 - Améliorer la qualité du stationnement au domicile (habitat individuel /collectif)
 - Renforcer encore la réglementation (article 12 du règlement du PLUi HD)
 - Poursuivre le contrôle des permis de construire de résidences collectives
 - Mettre en place un suivi du local vélo après « mise en service » de la construction
 - Expérimenter, en lien avec les communes, une solution technique pour l'habitat individuel
- 2 - Améliorer l'offre de stationnement sur le domaine public
 - Renforcer l'offre publique (libre et sécurisée)
 - Assurer le suivi des locaux vélos sécurisés
 - Mettre à jour annuellement la cartographie des dispositifs de stationnement
 - Proposer une offre de stationnement lors des grands événements
- 3 – Améliorer le stationnement vélo au travail / à l'école
 - Sensibiliser et conseiller les employeurs (dans le cadre des Plans de Mobilité)
 - Réaliser un diagnostic de l'offre au sein des établissements scolaires en lien avec la Maison de l'Environnement, les communes, le Département et la Région
- 4 - Sensibiliser les partenaires et les usagers (lien avec actions 8.1 et 8.2)

Programmation, estimation financière et Maîtrise d'ouvrage

Projet	Type	Estimation financière	Maîtrise d'ouvrage	Calendrier	Indicateurs
Renforcer l'article 12 du règlement du PLUiHD	Etude	ETP	CUD	A l'adoption du PLUiHD	/
Contrôle et suivi des permis de construire (art.12)	Etude - suivi	Fonctionnement ETP – Conseiller mobilité	CUD	Au long cours, chaque année	Nb de permis de construire vérifiés et % de conformité (20 en 2020 – 100% conforme) Nb de résidences suivies après construction
Renforcement de l'offre publique (libre et sécurisée)	Réalisation	Fonction des budgets des communes + 700 000 € d'investissement CUD sur 2021/2025	Communes	Chaque année	Nb de places vélos sur le domaine public et ratio pour 1000 hab. (3000 en 2020)
Proposer une offre de stationnement lors des événements majeurs	Investissement	Fonction des budgets des communes	CUD / Communes	Chaque année	NB événements annuels proposant du stationnement vélo Evaluation de l'usage
Suivi et cartographie de l'offre publique	Etude - suivi	Fonctionnement ETP – Conseiller mobilité	CUD	Au long cours, chaque année	Nb d'abonnés aux parcs vélos sécurisés Nb places vélo

Actions liées

3.5 : Développer des services associés favorisant la pratique du vélo

Au travers notamment du développement d'une application autour du vélo localisant l'offre de stationnement.

7.1 : Communiquer, informer et sensibiliser pour favoriser les modes de déplacement durables

Information des usagers sur « comment bien attacher son vélo », soutien au marquage des vélos,

7.2 : Inciter et accompagner la mise en place des Plans de Mobilité (PDM)

Action 3.5 - Développer des services et équipements facilitant l'usage du vélo

Contexte et enjeux

Avec seulement 2 à 3% de part modale pour le vélo, le réflexe « vélo, au contraire du réflexe « automobile » n'existe plus. Le territoire communautaire est confronté à une situation qui nécessite d'accompagner les habitants et usagers au changement de comportement. Cela passe par des actions complémentaires aux investissements classiques pour l'aménagement de l'espace public.

De nombreuses actions ont été engagées en ce sens ces dernières années et le « Plan vélo + » adopté en 2021 prévoit de :

- Maintenir l'aide à l'achat de vélo jusque fin 2022
- Mettre en place les maisons itinérantes du vélo
- Développer une application vélo
- Favoriser la récupération et la réparation de vélos d'occasion
- Améliorer le savoir rouler auprès des adultes et des enfants
- Etudier un service de prêt de vélos à valeur ajoutée (ex : vélos cargos)
- Favoriser le développement d'un service en lien avec le tourisme (prêt, équipement...)

Objectifs

- Augmenter la part modale du vélo dans les déplacements
- Rendre l'usage du vélo plus aisé et plus attractif
- Proposer des outils facilitant l'usage du vélo

Actions et moyens

Programmation, estimation financière et Maîtrise d'ouvrage

Projet	Type	Estimation financière	Maîtrise d'ouvrage	Calendrier	Indicateurs
Etudier la mise en place d'un prêt pour tester des vélos spécifiques	Investissement	/	CUD	Etude 2021/2022	Résultat de l'étude
Mettre en place les maisons itinérantes du vélo	Fonctionnement	/	CUD	Chaque année	Nb de MIV ; nb participants..
Poursuivre l'aide à l'achat de vélos	Fonctionnement et fonctionnement	2M€	CUD	Jusque décembre 2022	Budget dépensé ; Nb de dossiers annuels ; répartition par type de vélo ; % acheteurs devenant cyclistes (enquête)

Proposer une application dédiée au vélo	Investissement ou Fonctionnement	50 000 €	CUD	2022	Nb utilisateurs
Favoriser la mise en place d'une offre de locations de vélos	Accompagnement	/	CUD	Etude en 2021/2022	Résultats de l'étude
Etudier de nouveaux services (ex : récupération /réparation)	Etude	ETP animateur mobilité	CUD	A partir de 2022	Nb de services étudiés et mis en place
Favoriser le développement d'un service en lien avec le tourisme	Investissement et fonctionnement	ETP + investissement	CUD /partenaires	À partir de 2022	Nb de services favorisés et mis en place

Actions liées

7.1 Communiquer, informer et sensibiliser pour favoriser les modes de déplacements durables

Axe 4 - Maintenir l'attractivité des transports en commun

Action 4.1 - Evaluer et ajuster le réseau de bus

Contexte et enjeux

Grâce au projet DKplus de Mobilité qui a été achevé en septembre 2018, le nouveau réseau de bus met l'essentiel des habitants de l'agglomération à moins de 20 minutes de la gare de Dunkerque. Les liaisons sont plus fréquentes et plus proches des habitants : près de 120 000 habitants sont à moins de 300m d'une ligne à 10 minutes de fréquence. *Voir en annexe le plan du réseau de septembre 2020*

Le service pour tous est amélioré : il est plus cohérent, plus lisible, plus simple d'utilisation, dessert mieux l'ensemble du territoire et respectera encore mieux l'environnement. Enfin par la gratuité, le nouveau réseau de bus est facile d'accès et contribue à l'amélioration du pouvoir d'achat des familles. Les liaisons sont fréquentes et régulières grâce notamment à la priorité absolue des bus aux carrefours à feux tricolores.

Pour assurer la pérennité de ces améliorations et la performance du réseau de transport, il est indispensable d'évaluer et d'ajuster en permanence à la fois la pertinence de la desserte générale du territoire et le maintien de la fréquence sans mise en place de bus supplémentaire.

Un an après, la fréquentation des bus (calculée à partir de caméras de comptage) montre une hausse de la fréquentation de 88% à fin 2019, fréquentation qui a augmenté de 8% sur les périodes comparables en 2020 (cf. crise sanitaire).

Depuis septembre 2018, le réseau a été ajusté avec notamment la création de la ligne 15 offrant ainsi une meilleure desserte et connexion des communes de Spycker et Armbouts-Cappel et des modifications de tracé ou des terminus des lignes C3, C5, 14,15, 17,18, 19 et 23.

Les transports scolaires (renfort de la CUD ou lignes Arc en ciel de la Région Hauts de France) doivent également faire l'objet d'une attention particulière afin d'adapter sans cesse l'offre aux besoins dans la limite des compétences de chaque structure.

Enfin, la même vigilance doit être apportée sur les transports à la demande existants (Etoile et Taxibus de nuit) et des études sont en cours pour envisager des lignes virtuelles ou transports à la demande sur les secteurs les moins denses (exemple : zone industrielle).

On notera également depuis fin 2019/ début 2020, la mise en place d'un observatoire de la mobilité qui développe des outils de suivi, de diagnostic et d'aide à la décision sur le réseau de bus (croisement des coûts et des usages sur les lignes Chronos notamment).

Objectifs

- Maintenir pour l'essentiel des habitants de l'agglomération un trajet de moins de 20mn pour rejoindre la Gare de Dunkerque
- Maintenir des liaisons proches des habitants avec au moins 60% des habitants à moins de 300m d'une ligne à 10 minutes de fréquence.
- Maintenir la régularité de la fréquence des bus des lignes à haut niveau de service sans mise en place de bus supplémentaire (maintien des temps de parcours)
- Améliorer des temps de parcours pour les autres lignes régulières
- Adapter les services annexes (transports à la demande, scolaires)

Actions et moyens

- Mettre en place un suivi dédié des données transports (issues du système d'aide à l'exploitation et du système de gestion des feux tricolores)
- Identifier les besoins et dysfonctionnements
- Tester et mettre en application des programmes de paramétrage
- Assurer un lien permanent avec le délégataire des transports

Programmation, estimation financière et Maîtrise d'ouvrage

Projet	Type	Estimation financière	Maîtrise d'ouvrage	Calendrier	Indicateurs
Identifier les besoins et dysfonctionnements	étude	ETP	CUD	Chaque année	Nb de besoins identifiés
Développer et renforcer l'observatoire de la mobilité	Etude	ETP – observatoire des mobilités	CUD	Chaque année	Reportings réguliers - rapports annuels
Adapter les transports scolaires	étude		CUD/ Région	Chaque année	/
Adapter les TAD aux publics visés	étude	ETP	CUD	2022/2023	
Etudier les transports les plus adaptés en zone peu dense	étude	ETP	CUD	2022/2023	/

Actions liées

/

Action 4.2 - Maintenir un parc roulant de qualité et adapté à son environnement

Contexte et enjeux

Le parc roulant est la propriété de la Communauté Urbaine de Dunkerque qui achète les véhicules et les met à disposition du Délégué pour l'exploitation du réseau de Transports. Ce dernier a à sa charge l'entretien et la maintenance des véhicules mis à sa disposition.

Age du parc

Grâce à des investissements réguliers, l'âge moyen du parc d'autobus est de 7,77 ans en mai 2021 contre 10,33 ans au 31/12/2017 (9,25 ans pour les autobus urbains, 11,10 ans pour les suburbains et 7,92 pour les minibus et Handibus (objectif fixé dans la DSP : 9 ans maximum).

Maintenir un âge adapté du parc permet de conserver une image valorisante du réseau, de faire bénéficier les usagers des dernières technologies et dispositifs réglementaires tout en diminuant le risque de panne, les coûts de maintenance et donc les retards clients.

Autobus

En 1997, a été prise la décision de diversifier le mode de propulsion des véhicules par le choix du Gaz Naturel (GNV). L'objectif, fixé à l'époque, de 50% des autobus urbains fonctionnant au GNV a été atteint en 2004.

A partir de 2007 et jusqu'en 2012, le renouvellement des véhicules s'est donc fait quasi exclusivement sur la base de véhicules diesel (à l'exception de 3 articulés GNV acquis en remplacement de véhicules GNV hors d'usage). En 2014, le choix a été fait d'un parc circulant à 100% au GNV sans fixer l'horizon de cet objectif. Depuis le renouvellement du parc d'autobus urbains se fait exclusivement par des autobus GNV (14 ont été livrés en 2016, 30 en 2018, 13 en 2019 et 10 en 2021). En 2015, la Communauté urbaine de Dunkerque a fait le choix du BioGnv. C'est ainsi que depuis cette date l'ensemble des autobus GNV « circulent au BioGnv » via l'achat de certificats

Les autobus suburbains circulent quant à eux exclusivement au diesel. En effet jusqu'à récemment, ce type de véhicules n'existait pas en propulsion GNV et l'organisation urbain/suburbain actuelle rend compliquée le remplissage en GNV de ces véhicules. Le renouvellement des autobus suburbains se fait aujourd'hui par un transfert de véhicule urbain diesel plus récent et son renouvellement par un autobus GNV. Cela permet de ne plus acheter d'autobus diesel.

Du point de vue mode de propulsion, d'autres modes de propulsion existent ou sont au stade de la recherche (Hybride, Electrique, Hythane, pile à combustible...). La CUD s'intéresse fortement à la propulsion hydrogène par pile à combustible

Minibus

Aujourd'hui les minibus sont utilisés pour les transports à la demande (Etoile et Handibus) et certaines lignes de bus (lignes 16 et 19 notamment)

Le parc de petits véhicules était vieillissant. Des investissements récents ont permis de descendre l'âge moyen à 6,22 ans Si ce chiffre peut paraître bon, il est trompeur car ce type de véhicules se rapproche plus des véhicules automobiles en termes de durée de vie.

En termes de mode de propulsion les véhicules sont quasi exclusivement des véhicules Diesel. Ceci s'explique par le fait que :

- Ce type de véhicule n'existait pas jusque récemment en propulsion GNV

- Les minibus électriques ont aujourd'hui une autonomie qui ne répond pas aux besoins quotidiens du réseau.

Néanmoins en 2019, 3 midibus électriques ont été mis en service sur la ligne de centre-ville (ligne la plus courte). Cette acquisition a été réalisée avec le concours de l'Etat dans le cadre de la Convention Villes Respirables en 5 ans.

Objectifs

1. Disposer d'un parc de véhicules récent
2. Disposer d'un parc de véhicules respectueux de l'environnement

Actions et moyens

1 Adapter le programme existant de renouvellement de bus pour permettre de tenir les objectifs d'âge moyen du parc et ce pour tous les types de véhicules (minibus, véhicules adaptés, autobus urbains et autobus suburbains) :

- o Avoir un âge moyen du parc de 9 ans
- o Avoir un âge moyen du parc de petits véhicules de 6 ans

2 Atteindre l'objectif de 100 % des autobus urbains dits « propres »

- o Continuer le renouvellement de la flotte d'autobus urbains et suburbains par des véhicules à motorisation GNV
- o Assurer une veille technologique sur les modes de propulsion alternatifs (électrique, Hythane, hydrogène...)

3. Initier le recours aux modes de propulsion alternatifs pour les autobus suburbains et les petits véhicules

- o Investir dans des petits véhicules propres (GNV, électrique...)
- o Etudier la possibilité de faire évoluer le parc suburbain en motorisation GNV ou autre motorisation propre (étude financière et technique)

Programmation, estimation financière et Maîtrise d'ouvrage

Projet	Type	Estimation financière	Maîtrise d'ouvrage	Calendrier	Indicateurs
Renouvellement matériel roulant	Acquisition	1 000 000 en 2018 puis 4 000 000 à partir de 2021	CUD	A partir de 2021	Age du parc % du parc circulant au GNV
Etude sur l'utilisation du GNV pour les bus suburbains	Etude	ETP	CUD	A partir de 2022	/

Veille technologique sur les modes de propulsion alternatifs (dont hydrogène)	Etude	ETP	CUD	Au long cours	/
--	-------	-----	-----	------------------	---

Actions liées

/

ACTION 4.3 - Suivre les impacts de la gratuité

Contexte et enjeux

La Communauté urbaine de Dunkerque a décidé d'associer au développement de son réseau de transports publics et à la création de 5 lignes à haut niveau de service, le passage à la gratuité intégrale.

Il s'agissait en effet d'abord de contribuer à redonner du pouvoir d'achat aux catégories les plus démunies (en dehors des jeunes, ce sont ces catégories qui utilisent le plus les transports publics), d'aller bien au-delà de la tarification solidaire qui dans bien des cas manque sa cible (l'enquête ménages déplacements a montré que malgré la tarification solidaire, les personnes au foyer et les demandeurs d'emploi payent le déplacement TC plus cher que la moyenne des utilisateurs).

Ensuite l'enjeu était de ramener une clientèle supplémentaire dans le bus en supprimant la barrière que constitue la nécessité de payer ou de présenter un titre de transport : si bon marché sera le prix du titre qu'il constituera, de par l'existence même de ce titre, un obstacle à l'usage du bus.

Les résultats sont au rendez-vous avec une importante hausse de la fréquentation (+88% à fin 2019 – informations des caméras comptuses qui équipent tous les véhicules). Il importait de suivre plus précisément les effets de cette gratuité. Comme Dunkerque a été la 1^{ère} agglomération française de 200 000 habitants à passer à la gratuité, le côté pionnier de la démarche nécessitait un suivi tout particulier.

Une 1^{ère} étude avait portée sur la mise en place de la gratuité du week-end en septembre 2015 par une équipe de chercheurs (VIGS) et avec un angle essentiellement qualitatif.

Le passage à la gratuité intégrale en septembre 2018 a généré une 2nde phase de l'étude VIGS portant sur 2 000 usagers en zone agglomérée dont 1 000 nouveaux usagers du bus. Cette étude qualitative montre que 50% des personnes enquêtées prennent le bus plus souvent et pour 80% d'entre eux, la gratuité joue un rôle central dans l'augmentation de leur usage du bus.

1/3 des nouveaux usagers en profitent pour se déplacer davantage. 68% des personnes interrogées affirment que le nouveau réseau de bus gratuit valorise le territoire dunkerquois. 31% déclarent venir plus souvent en centre-ville.

En 2021, l'Observatoire des villes du transport gratuit a mené une enquête qualitative sur les effets de la gratuité des transports sur les représentations et les comportements de mobilité des jeunes entre 15 et 25 ans. L'un des enseignements de cette étude est que la gratuité fait figure, aux yeux des jeunes Dunkerquois enquêtés, de politique de mobilité unanimement appréciée, avec un effet de gomme sur les inégalités sociales. Avec la gratuité du réseau et l'installation de nouveaux arrêts, nombreux sont les jeunes qui envisagent désormais de manière plus systématique l'usage des transports en commun, et ce, pour tout motif de déplacement. Ce nouveau comportement illustre en particulier l'impact de la gratuité dans le renforcement de leur compétence à calculer l'efficacité de leurs itinéraires, en distance parcourue et en temps passé à se déplacer.

Il convient de suivre régulièrement de manière qualitative et quantitative cette évolution des comportements de mobilité des usagers et d'évaluer l'impact sur la ville elle-même.

Objectifs

- Mesurer qualitativement et quantitativement l'impact de la gratuité
- Suivre en temps réel l'évolution de la fréquentation
- Evaluer les effets de ces politiques publiques dans le cadre de l'Observatoire des villes du transport gratuit

Actions et moyens

- Enquêtes complémentaires (recueil de l'avis des habitants et des utilisateurs sur le passage à la gratuité et sur l'évolution des comportements, enquêtes sur le profil des usagers, les motifs de déplacements etc.).
- Analyse des données de fréquentation (par service, tranche horaire, etc.)
- Enquête ménages déplacements

Programmation, estimation financière et Maîtrise d'ouvrage

Projet	Type	Estimation financière	Maîtrise d'ouvrage	Calendrier	Indicateurs
Réaliser des enquêtes complémentaires	Sondage – prestataire externe	A déterminer chaque année	CUD/STDE	En fonction des besoins	Résultats des enquêtes – production d'un rapport
Exploiter les données de comptage	Etude	ETP	CUD	chaque année	Evolution de la fréquentation selon les heures, les jours, les services...
Etablir bilans techniques et financiers	Etude	ETP	CUD	chaque année	Rapport recette/dépense/km/fréquentation
Réaliser une nouvelle enquête ménage déplacement	Etude	500 000 €	CUD/AGUR/Etat	A définir – prévu initialement vers 2024/2025	Part modale

Actions liées

4.1 Evaluer et ajuster le nouveau réseau de bus

Action 4.4 - Poursuivre la mise en accessibilité du réseau urbain

Contexte et enjeux

Rendre le transport en commun accessible au plus grand nombre est un enjeu essentiel pour permettre à chacun de se déplacer facilement et de participer pleinement à la vie du territoire.

La Communauté urbaine de Dunkerque a adopté en 2015 un Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée (SDAP) des transports en remplacement du précédent schéma validé en 2010 (le SDA) avec l'objectif de rendre l'ensemble du réseau accessible conformément à la Loi du 11 février 2005 pour « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées ». Ce schéma a été approuvé par arrêté préfectoral en date du 18 mars 2016.

Les actions d'amélioration ont été initiées dès le début des années 2000 essentiellement sur les véhicules et les arrêts de bus et se poursuivent depuis en intégrant des sujets touchant davantage à l'information des usagers.

On peut notamment mentionner les éléments suivants :

- Traitement spécifique des réclamations depuis 2012
- Amélioration de la lisibilité des fiches horaires en 2015
- Amélioration de la lisibilité des fiches déviations en 2016
- Extension des horaires du service Handibus en 2016
- Mise en place d'une appli parlante avec informations en temps réel : DK Live en 2016
- Mise en place de bornes d'information voyageurs parlantes en 2017 et 2018 (120 BIV)
- 100% du parc de véhicules est accessible depuis 2016
- 82% des arrêts de bus sont accessibles à fin 2020 (20% en 2007 ; 70% en 2017)
- Mise en place d'une information visuelle et sonore dynamique dans les bus

Les travaux liés au projet DK Plus ont largement contribué à améliorer l'accessibilité des arrêts de bus et la gratuité à rendre plus aisé l'accès aux véhicules.

En matière de transport à la demande, le service Handibus, qui existe depuis 1983, a connu des évolutions en 2011 afin de le réserver aux personnes ne pouvant pas utiliser les transports classiques.

Objectifs

- Permettre à tous les usagers d'accéder au transport au commun
- Proposer des services adaptés aux besoins des usagers et aux différentes déficiences

Actions et moyens

1 - Poursuivre la mise en accessibilité des arrêts

- Identifier et programmer la mise en accessibilité des arrêts

2 - Veiller au bon fonctionnement du service de transports à la demande Handibus

- Assurer le suivi des statistiques (demandes, voyages, coût)
- Organiser et optimiser les déplacements vers les établissements spécialisés

3 – Mieux informer les usagers

- Améliorer l'information à l'intérieur des véhicules (affichage statique et dynamique)
- Améliorer l'information via Internet

4- Contrôler le niveau qualité de fonctionnement des équipements proposés (rampe, bornes parlantes...)

5 – Former le personnel en contact avec le public (conducteur, agent d'accueil)

Programmation, estimation financière et Maîtrise d'ouvrage

Projet	Type	Estimation financière	Maîtrise d'ouvrage	Calendrier	Indicateurs
Rendre les arrêts accessibles	Etude - travaux	Inclus dans le budget Transports	CUD	Programme à définir au sein du programme d'aménagement mobilité	Nb et % d'arrêts accessibles (prioritaires et non prioritaires) – dépenses annuelles
Assurer le bon fonctionnement du service Handibus	suivi	ETP	CUD et Délégitaire	Chaque année	Nb demandes, % accès ; nb voyages ; coût.
Mieux informer les usagers	suivi	Inclus dans le budget transports	CUD	Chaque année	/
Contrôler la qualité des services /équipements proposés	suivi	ETP	CUD	Chaque année	Nb de BIV parlantes – % bon fonctionnement BIV aux arrêts / écrans et annonces sonores dans les bus (contrôle qualité) Résultats des contrôles qualités et suivi des actions correctives
Former le personnel	suivi	Fonctionnement RH	CUD et Délégitaire	Selon programme	Nb et % d'agents formés

Actions et moyens

4.2 – Maintenir un parc roulant de qualité et adapté à son environnement

Action 4.5 - Valoriser l'offre en transports en commun interurbains, régionaux et organiser l'offre nationale

Contexte et enjeux

L'offre de transports sur le territoire ne se limite pas aux transports urbains. En effet il existe une offre forte de transports interurbains tant régionaux (TER, car interurbains de la Région) que nationaux (TGV, Cars « macron »).

L'offre régionale est d'autant plus importante qu'elle contribue aujourd'hui à la desserte urbaine :

- Lignes de car régionales pénétrantes qui permettent la desserte urbaine de certaines communes de la Communauté urbaine de Dunkerque (gratuité au sein du périmètre CUD)
- Ligne de TER Gravelines Dunkerque (tarification adaptée).

La libéralisation des transports nationaux par autocar a ouvert la porte à une offre de transports par autocar nationaux importante. Néanmoins ces services ne sont pas nécessairement lisibles localement.

Favoriser l'usage de ces transports tant régionaux que nationaux permet de réduire le trafic automobile sur le territoire et donc de réduire la pollution de l'air liée aux transports des personnes. Avec la mise en œuvre du projet Dk plus de mobilité, le territoire propose depuis le 1er septembre 2018

- Un pôle d'échange modernisé et accessible en gare de Dunkerque
- Une offre de transport urbain gratuite étendue aux lignes interurbaines traversant le territoire communautaire
- Une offre de transport en TER au tarif adapté pour les trajets intracommunautaires
- Des correspondances mieux organisées avec les premiers et derniers services SNCF

Les améliorations en la matière sont nombreuses et récentes. Il conviendra de suivre et d'ajuster ces évolutions.

Objectifs

- Favoriser l'intermodalité entre les différents transports en commun
- Valoriser l'usage des transports en commun interurbains (trains, cars...)
- Organiser l'offre de transports en commun nationale

Actions et moyens

- Maintenir la qualité du pôle multimodal à la gare de Dunkerque
- Maintenir la qualité des correspondances bus avec les premiers et derniers services SNCF
- Renforcer l'information sur les lignes interurbaines
- Etudier et anticiper des besoins futurs de regroupement des offres de transports

Programmation, estimation financière et Maîtrise d'ouvrage

Projet	Type	Estimation financière	Maîtrise d'ouvrage	Calendrier	Indicateurs
Maintenir la qualité du pôle multimodal à la gare de Dunkerque	suivi	Inclus dans budget récurrent	CUD	Chaque année	/
Maintenir la qualité des correspondances bus avec les premiers et derniers services SNCF	suivi	Inclus dans budget récurrent	CUD	Chaque année	/
Renforcer l'information sur les lignes interurbaines	communication	Inclus dans budget récurrent	CUD / CD59	A partir 2021	Nb brochures ou publications

Actions liées

7.1 Communiquer, informer et sensibiliser pour favoriser les modes de déplacements durables

Action 4.6 - Améliorer le confort d'usage dans les bus pour le rendre plus attractif

Contexte et enjeux

Le trajet en transports en commun est très souvent perçu comme une contrainte bien plus que le trajet en voiture. Promiscuité, voyage debout, mauvaises odeurs... sont autant de freins (réels ou psychologiques) à l'usage des transports en commun.

De nombreuses actions ont déjà été engagées pour améliorer l'information pour les usagers aux points d'arrêts et dans les bus, en lien avec l'amélioration de l'accessibilité du réseau :

- La mise en place d'une information embarquée sur écrans TFT dans les véhicules
- Le déploiement de bornes d'information voyageurs (BIV) fonctionnelles aux arrêts
- La mise en place de flash code aux arrêts non équipés de BIV,
- L'information sur les correspondances aux pôles d'échange.
- La mise en place de Wifi dans les véhicules en 2018

Plus récemment, suite à la refonte du réseau de bus en 2018, des actions d'animation ont été développées pour réinventer le voyage en bus et faire en sorte que le bus devienne un lieu de vie. Il s'agissait des "bus de vie" qui permettaient de faire rentrer la vie locale et les événements dans le bus (carnaval, Noël, halloween...) avec notamment des bus habillés (intérieur et extérieur) sur des thématiques ludiques (sport, culture, gaming...). Les animations ont été stoppées en raison de la crise sanitaire en 2020.

Côté technique, il s'agissait également de limiter les freinages intempestifs qui rendent le trajet bus très inconfortables. La mise en place de la priorité bus sur l'ensemble des lignes du réseau y a contribué (1^{ère} phase en 2018 /2019 pour les lignes chronos puis les autres lignes en 2019 /2020

Il reste à assurer la maintenance et l'adaptation de cette priorité aux feux et à poursuivre la formation à la conduite rationnelle pour les conducteurs de bus

Objectifs

- Rendre l'usage du bus plus attractif
- Faire du bus une réelle alternative à la mobilité automobile, pas seulement en termes de performance mais aussi en termes de confort d'usage et de service offert
- « Ré enchanter le bus » pour en faire le symbole du « Vivre ensemble » qui doit être plus désirable que la mobilité individuelle.

Actions et moyens

- Offrir des nouveaux services aux usagers du bus
 - Profiter des écrans pour diffuser des images (vidéos, diaporama...) autres que marketing et publicité
- Lutter contre l'impression de non propreté du bus
 - Renforcer le nettoyage de l'intérieur du bus. Réflexion en particulier sur les sièges et leur fréquence de nettoyage.
 - Réflexion sur l'ambiance olfactive à l'intérieur des bus : suivi des expériences en cours
- Reprendre l'organisation des bus de vie

Programmation, estimation financière et Maîtrise d'ouvrage

Projet	Type	Estimation financière	Maîtrise d'ouvrage	Calendrier	Indicateurs
Assurer le suivi qualité des équipements mis en place (BIV, écrans embarqués, Wi fi, etc.)	suivi	ETP	CUD	Chaque année selon les modalités du contrôle qualité	% d'équipements en fonctionnement, résultats des contrôles qualité périodiques
Améliorer la communication au sein des véhicules	Communication	Inclus dans budget transports	CUD et délégataire transports	Chaque année	Nb améliorations apportées
Améliorer les conditions de confort	Investissement	Inclus dans budget transports	CUD et délégataire transports	Chaque année	Nb améliorations apportées
Assurer la maintenance et l'adaptation de la priorité aux feux	suivi	ETP (lien action 4.1)	CUD	Chaque année	
Poursuivre la formation des conducteurs	Formation	Inclus dans budget transports	Délégataire transports	Chaque année	NB conducteurs formés et périodicité
Relancer les bus de vie	Animation		CUD (DVM / DIRCOM)	Dès que possible	Nb de bus thématiques

Actions liées

4.1 Evaluer et ajuster le réseau de bus

avec notamment la gestion des priorités aux feux.

4.4 Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de bus

La mise en accessibilité concourt au confort de tous (information visuelle et bornes parlantes aux arrêts, annonces visuelles et sonores dans les bus, etc.)

7.1 Communiquer, informer et sensibiliser pour favoriser les modes de déplacements durables

Axe 5 - Encourager l'usage partagé de la voiture

Action 5.1 - Aménager et identifier les aires de covoiturage

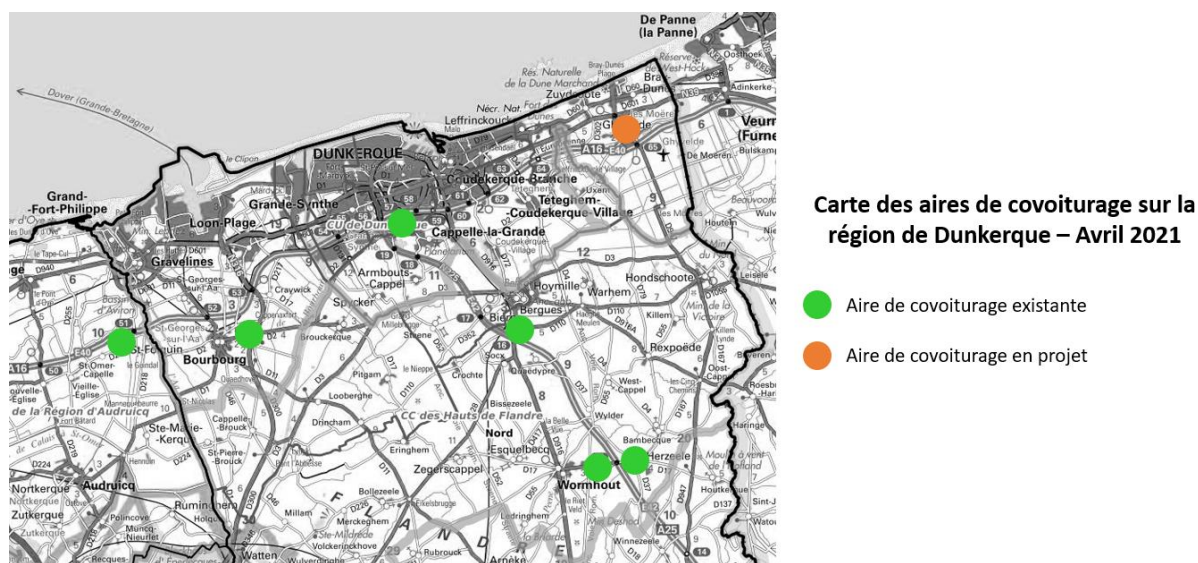
Contexte et enjeux

Avec une part modale de 66% (enquête ménage déplacement de 2015), la voiture représente aujourd'hui le mode de déplacement principal des habitants et usagers du territoire. De nombreuses actions sont menées pour favoriser l'usage des transports en commun ou le vélo.

Cependant, en raison de leur longueur ou de contraintes horaires, de transports en commun moins fréquents... certains trajets ne sont réalisables qu'en voiture. Dans ce cas, il est proposé de favoriser le covoiturage. Ce mode partagé est particulièrement prisé pour des trajets récurrents type domicile-travail.

Les départements du Nord et du Pas-de-Calais ont réalisé conjointement une étude qui a mis en évidence le besoin de réaliser 3 aires de covoiturage sur la CUD. La 1ère aire a été créée sur Dunkerque/Petite-Synthe en 2014 (99 places). Son positionnement en entrée de ville à la sortie de l'A25 est une des raisons de son succès.

Depuis son ouverture, son usage a bien augmenté avec 225 entrées/jour en moyenne en 2019 contre 177 entrées/jour en moyenne en 2016, avec un usage plus important en semaine que le week-end et un pic d'usage le vendredi (seule l'aire de Saint Nicolas dispose d'une boucle de comptage à l'entrée).



En 2020, une nouvelle aire de covoiturage a été réalisée à Bourbourg, avec 21 places dont 1PMR.

Objectifs

- Réduire l'émission des polluants liés à la circulation automobile
- Offrir aux habitants des lieux dédiés pour favoriser le covoiturage
- Améliorer la sécurité des biens et des personnes

Actions et moyens

- 1 – Aménager l'aire de covoiturage de Ghyvelde-Les Moères prévue au programme
- 2 – identifier d'autres espaces dédiés

Programmation, estimation financière et Maîtrise d'ouvrage

Projet	Type	Estimation financière	Maîtrise d'ouvrage	Calendrier	Indicateurs
Réaliser l'aire de Ghyvelde - Les Moères	Etude - travaux	100 000 €	CUD / CD59	2021 / 2022	Nb aires de covoiturage
Etudier d'autres opportunités (création et /ou identification d'aires existantes)	Etude	ETP interne	CUD / privés	2020 /2021	Nb de sites potentiels et identifiés
Suivre l'usage de ces aires	Suivi	ETP interne	CUD	Chaque année	Nb d'entrées par aire

Actions liées

7.1 Communiquer, informer et sensibiliser pour favoriser les modes de déplacements durables

A travers notamment la promotion de la plate-forme de covoiturage PASS PASS mise en place par Hauts de France Mobilité en 2017.

Action 5.2 - Organiser le stationnement voiture de manière différenciée afin de limiter l'usage de l'automobile

Contexte et enjeux

La grande majorité du temps, l'automobile est stationnée. Or ce stationnement, qui se fait souvent sur la voie publique, est consommateur d'espace. Sachant que le choix d'utiliser la voiture pour un déplacement est en partie lié aux possibilités de stationner, il s'agit d'un levier d'action pour favoriser le report modal de la voiture vers les transports publics ou le vélo par exemple.

C'est dans les centres-villes que cette question apparaît la plus porteuse d'enjeux : il y va à la fois de la possible réorganisation de l'espace public en faveur des piétons et des modes actifs, source de qualité de vie, de santé et de qualité des espaces publics, là où l'omniprésence de l'automobile contribue souvent à offrir une image dégradée (pollution, insécurité pour les piétons, consommation d'espace).

Quelques chiffres illustrent la complexité de la situation : la moitié des déplacements pour le motif achat dans le centre de Dunkerque se fait avec la marche à pied comme mode de déplacement, ce qui montre tout l'intérêt d'un traitement de qualité des espaces piétons. Mais la majorité de ces déplacements se fait dans le cadre de déplacements secondaires où la personne était déjà dans le centre pour un autre motif (travail...). Lorsque l'on ne considère que les personnes n'habitant pas le centre et faisant un déplacement domicile-achat vers le centre de Dunkerque, on constate alors que 75% des déplacements pour motif achat dans le centre se font en automobile (50% en tant que conducteur et 25% en tant que passager). D'où l'intérêt de se préoccuper de l'accessibilité automobile (circulation et stationnement) et de continuer à favoriser les alternatives notamment le réseau de transports en commun et le vélo.

Actuellement, les parkings situés aux portes du centre-ville (Môle 1, Tribut, Centre Gare) combinés à l'offre de transport urbain gratuite constituent une alternative au stationnement automobile dans le cœur d'agglomération.

Depuis 2017 la Communauté urbaine de Dunkerque a repris la compétence parcs et ouvrages de stationnement, la Ville de Dunkerque gardant la compétence pour le stationnement de surface sur voirie. Par ailleurs, la dépénalisation du stationnement, en place depuis le 1er janvier 2018, accroît l'autonomie des collectivités puisque ce sont elles qui fixent le montant du forfait post stationnement (FPS) qui remplace l'amende pour non-paiement du stationnement. Cette évolution nécessite une coordination entre les stratégies des villes (ville centre notamment) et de la CUD sur l'organisation spatiale et tarifaire des différents types de stationnement.

Objectifs

La stratégie en matière de stationnement a pour objectif de mettre en place une action différenciée selon la nature de l'usage et le secteur, pour limiter l'usage de la voiture en favorisant une transition douce vers les autres modes de déplacement.

En centre d'agglomération, le plan de stationnement doit à la fois permettre la desserte des commerces mais également être envisagé au travers de parkings relais facilement accessibles à pied ou en transports en commun pour favoriser l'intermodalité. L'attention est en effet portée à toutes les mobilités et particulièrement au parcours des piétons et des cyclistes qu'ils soient riverains, chalands, excursionnistes, usagers ou salariés, etc. Des espaces de qualité offriront demain dans le centre-ville

mais aussi dans la station balnéaire un nouveau confort et une nouvelle attractivité. Cette attention particulière s'accompagne donc d'une stratégie attractive en termes de stationnement.

Elle se traduit pour le centre-ville de Dunkerque par une approche pragmatique de la ville en 3 cercles à la croisée des usages :

- Un cercle périphérique pour la moyenne et longue durée (un déplacement en demi-journée ou à la journée),
- Un cercle « direct centre-ville » pour la moyenne et la courte durée (parc hôtel de ville, parc bibliothèque et parc centre gare ; l'offre est complétée par une offre privée (parc monoprix ou parc centre-marine) ; le samedi le cercle s'épaissit par la gratuité de l'ensemble des places de surface de l'ex zone verte (plus de 1020 places),
- Un cercle hyper central avec une offre en surface pour la courte durée (première 20 mn gratuite) ou une offre en ouvrage (parc place Jean Bart).

Dans le secteur balnéaire, l'exigence est la même ; les grands parcs de stationnement sont redessinés pour faciliter l'usage et l'accès et permettre un jalonnement dynamique (exemple : parc Paul Asseman / digue des alliés). Dès l'été 2015, la piétonisation totale de la digue des alliés du printemps à l'automne a été expérimenté avec une réussite certaine. Ces expérimentations et ce nouveau partage des usages sur la digue devront être poursuivis.

La mutualisation des usages du stationnement (résidentiel, pendulaire ...) devra être étudiée sur des projets à venir et ce, afin de limiter les surfaces dédiées. Les effets positifs induits sont les suivants :

- La limitation de l'imperméabilisation et de l'artificialisation des sols,
- La maîtrise des coûts d'investissement et de fonctionnement.

Actions et moyens

L'offre de parking en ouvrage sera travaillée (tarif notamment) pour être plus attractive. Partout en surface sur voirie, il est déjà offert 20 minutes quotidiennes gratuites.

Le tarif de l'abonnement en secteur payant pour les pendulaires sera progressivement ajusté pour présenter une offre simplifiée et plus efficace.

Programmation, estimation financière et Maîtrise d'ouvrage

Projet	Type	Estimation financière	Maîtrise d'ouvrage	Calendrier	Indicateurs
Parking François Bart	Amélioration technique	A préciser	CUD	2022/2023	Nombre de places ouvertes à du stationnement horaire
Parking Gare de Dunkerque	Etude en vue d'une Transformation en enclos	20 000 €	CUD	à expertiser	
Jalonnement dynamique extension		100 000 €	CUD VILLE	2020-2024	

Mieux coordonner l'offre de stationnement voirie et en ouvrage	gestion	ETP	CUD/VILLE	Dès 2021	
--	---------	-----	-----------	----------	--

Actions liées

7.1 Communiquer, informer et sensibiliser pour favoriser les modes de déplacements durables

6.1 Optimiser les livraisons en centre-ville

Action 5.3 - Etudier la mise en place de services adaptés

Contexte et enjeux

Avec une part modale de 66% (enquête ménage déplacement de 2015), la voiture représente aujourd'hui le mode de déplacement principal des habitants et usagers du territoire. S'il convient de favoriser le report de l'usage de la voiture vers des modes plus « durables » (vélo, marche à pied, transports en commun), il convient en parallèle d'accompagner l'usage de véhicules « plus propres » ainsi que l'usage partagé de la voiture.

Ainsi, en parallèle de la création/identification des aires de covoiturage, il est prévu de mieux communiquer sur la plateforme régionale de covoiturage (Pass Pass covoiturage) en ciblant prioritairement les employeurs ainsi que les grandes manifestations.

Plutôt que d'envisager la mise en place par la collectivité d'une flotte de véhicules en libre-service (sur modèle de « Lilas » sur Lille), la Communauté urbaine privilégiera l'usage partagé des véhicules entre particuliers au travers notamment des différentes initiatives privées existantes.

En parallèle, la motorisation électrique est actuellement soutenue par l'Etat. Si cela permet de réduire les émissions de polluants, l'analyse complète du cycle de vie (avec le besoin en métaux rares) pose question d'un point de vue social et environnemental. De plus, l'autonomie de ce type de véhicule ne cesse de croître et suite à des initiatives privées, plusieurs lieux permettent déjà de recharger son véhicule (chez Auchan, Nissan, Renault, Bricoman et Opel Kia).

C'est pourquoi, en matière d'installation de bornes de recharge de véhicules électriques, la Communauté urbaine de Dunkerque envisage d'équiper quelques parkings relais. Le parking centre Gare mis en service en décembre 2018 comporte quelques places pour les véhicules électriques. La recharge est proposée gratuitement (recharge lente).

Objectifs

- Favoriser le covoiturage
- Favoriser l'usage partagé des véhicules privés
- Accompagner de façon adaptée le développement de la motorisation électrique

Actions et moyens

- Mieux communiquer sur la plateforme régionale de covoiturage
- Etudier différentes possibilités pour développer l'usage partagé des véhicules des particuliers
- Etudier l'opportunité d'installer des bornes de recharge électrique sur quelques parkings

Programmation, estimation financière et Maîtrise d'ouvrage

Projet	Type	Estimation financière	Maîtrise d'ouvrage	Calendrier	Indicateurs
Mieux communiquer sur la plateforme régionale de covoiturage	Communication	Inclus dans budget communication	CUD	Chaque année	Nb de personnes de la CUD inscrites sur la plateforme Nb de communautés créées NB trajets liés à la CUD
Etudier différentes possibilités pour développer l'usage partagé des véhicules des particuliers	Etude	ETP	CUD/AGUR	A partir de 2022	NB rapports produits Nb services mis en place / valorisés
Etudier l'opportunité d'équiper des parkings de bornes de recharge électrique	Investissement/travaux	Ratio env. 70 000 € pour 12 places en Investissement	CUD	2022 / 2023	Résultats de l'étude Nb de parkings équipés NB de bornes mis en place Evaluation de l'usage

Actions liées

5.1 Aménager les aires de covoiturage secondaires

7.1 Communiquer, informer et sensibiliser pour favoriser les modes de déplacements durables

à travers, notamment, la promotion de la plate-forme de covoiturage PASS-PASS mise en place par Hauts de France Mobilités en 2017.

7.3 Assurer une veille et expérimenter de nouveaux services

Axe 6 - Organiser le transport de marchandises et la logistique urbaine

Action 6.1 - Optimiser les livraisons en centre-ville

Contexte et enjeux

La logistique urbaine correspond à l'acheminement des marchandises en centre-ville. L'un des objectifs majeurs est d'améliorer la gestion du « dernier kilomètre », en optimisant la livraison des marchandises. Avec l'essor du commerce électronique, les colis sont de plus en plus nombreux et les points de livraison se multiplient, ce qui renforce les enjeux pour les territoires.

À l'échelle nationale, elle pèse environ 20 % du trafic, occupe 30 % de la voirie et se trouve être à l'origine de 25 % des émissions de gaz à effet de serre, selon les chiffres publiés par le centre d'analyse stratégique. À l'échelle d'un territoire, cette thématique recouvre de nombreux enjeux essentiels, à la fois économiques, environnementaux, sociétaux ou encore urbanistiques (source : Place Publique – nouvelles mobilités).

Selon une étude du Cerema élaborée dans son « programme national marchandises en ville », il y a 1,1 livraison/enlèvement, en moyenne par semaine et par emploi. Les livraisons sont deux fois plus importantes que les enlèvements. Les livraisons et enlèvements sont plus nombreux aux heures de pointe.

Un grand magasin génère environ 84 mouvements par semaine, principalement des Poids Lourds (PL) de 19 tonnes, une pharmacie 32 mouvements par semaine, principalement des Véhicules Utilitaires Légers (VUL), les magasins de métiers de bouche de 8 à 10 mouvements par semaine, principalement des petits utilitaires, parfois frigorifiques.

Pourquoi aménager des aires de livraison en centre-ville ?

- L'espace de centre-ville est contraint et la non-prise en compte des livraisons de marchandises engendre des dysfonctionnements ;
- L'espace public et le réseau viaire sont à partager entre les différents utilisateurs, une absence de stratégie entraîne des dysfonctionnements à plusieurs niveaux : congestion, insécurité routière, bruit... ;
- Les activités économiques (commerces, tertiaires) génèrent de nombreux mouvements de marchandises ;
- L'augmentation des achats par internet, intensifie les besoins en livraisons aux particuliers et points-relais, ce qui a encore été renforcé par la crise sanitaire.

L'aire de livraison est le principal outil d'amélioration des conditions de livraison sur un espace public de centre-ville. L'aire de livraison est destinée à un arrêt momentané pour assurer l'acheminement des marchandises.

Sur le territoire communautaire, ce sujet avait déjà été identifié dans le précédent document de planification (PDU de 2003) mais a été très peu étudié depuis. Une enquête a tout de même été réalisée en centre-ville de Dunkerque en février 2017, afin de définir une stratégie en matière de logistique urbaine.

Grace à cette enquête, de nouveaux emplacements de livraisons mutualisés en centre-ville de Dunkerque ont été identifiés. Les travaux entrepris sur l'axe place Charles Valentin - place de la Gare dans le cadre du projet DK'Plus de mobilité ont nécessité de repenser les emplacements de livraisons dédiés aux commerces du centre-ville, pour s'adapter aux nouveaux aménagements et ne pas perturber la fluidité de circulation des véhicules (bus et voitures) sur les axes à 2 voies notamment.

L'enquête menée auprès d'un échantillon représentatif de 114 commerçants et services avait mis en exergue que près de 90 % des livraisons dureraient moins de 15 minutes et que plus de 85% avaient lieu avant 13h. C'est pourquoi certains emplacements de livraisons de 15m de long (rue Clémenceau, boulevard Alexandre 3, place de la Gare) sont mutualisés, c'est à dire qu'ils sont réservés exclusivement aux livraisons de 7h à 13h et redonnés aux automobilistes comme places de stationnement payant l'après-midi.

En parallèle, avec la hausse des ventes à distance via Internet, la livraison de particuliers est un sujet émergent qu'il conviendrait de mieux analyser afin d'intégrer ce besoin.

Enfin, le sujet de la mise en place d'un centre logistique revient régulièrement. Il conviendrait de mener une étude pour mieux analyser les besoins et vérifier la pertinence et la faisabilité d'un tel projet pour le territoire communautaire.

Objectifs

- Faire un état des lieux des aires de livraison sur le territoire communautaire ;
- Mener une étude logistique urbaine à l'échelle de la CUD
- Améliorer la gestion du « dernier kilomètre » ;
- Offrir un stationnement adapté aux besoins de livraison.

Actions et moyens

- Réaliser un diagnostic par typologie commerciale et moyens de livraison
 - Evaluer les mouvements générés par typologie de commerces
 - Répertorier la typologie des véhicules de livraison et les moyens de manutention utilisés
- Améliorer la qualité des aires de livraison
 - Dimensionner des aires de livraison en fonction des gabarits de véhicules utilisés et analyser des lieux de livraison pour cibler les emplacements pertinents
 - Faciliter la manutention du véhicule jusqu'au point de livraison (largeur de trottoir, abaissé de trottoir, adaptation du mobilier urbain pour le cheminement en trottoir, distance tolérable adaptée au type et au poids des marchandises livrées...)
- Informer les chauffeurs/livreurs et contrôler l'usage des aires de stationnement
 - Informer les entreprises de transport de la localisation des aires de livraison
 - Former les forces de l'ordre pour les sensibiliser aux enjeux de la réglementation des livraisons
- Mutualiser les aires de livraison
 - Etendre la réflexion sur les plages horaires et le partage des aires de livraison

Saut de page

Programmation, estimation financière et Maîtrise d'ouvrage

Projet	Type	Estimation financière	Maîtrise d'ouvrage	Calendrier	Indicateurs
Etat des lieux des livraisons en centre-ville et cartographie des aires	Diagnostic	ETP + coût d'un Bureau d'études	CUD/ ville de DK	2021	Nombre d'aires de livraison inventoriées
Etude logistique urbaine à l'échelle CUD	Diagnostic / Etude	ETP	CUD / AGUR / Villes	2021	Résultats de l'étude

Définir et mettre en place un schéma directeur des aires de livraison en centre-ville	Programmation	ETP	CUD/ ville de DK	2022	Nombre de places mutualisées - optimisées
Informar les entreprises de transport	Communication	ETP	CUD/ ville de DK	2023	Efficacité de la communication

Actions liées

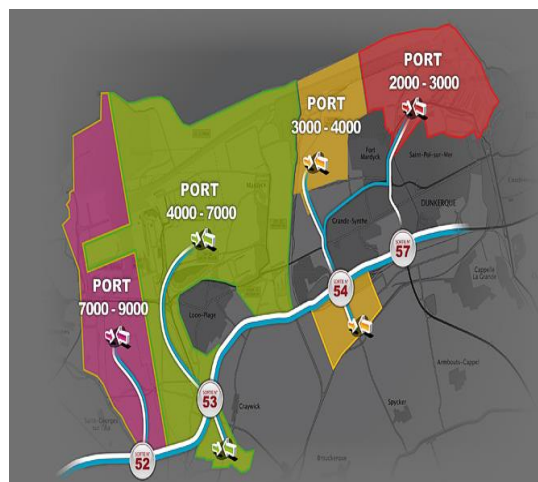
8.2 Accompagner la transition énergétique du transport de marchandises

6.2 Organiser le transport de marchandises et rendre lisibles les itinéraires

Action 6.2 - Organiser le transport de marchandises et rendre lisibles les itinéraires

Contexte et enjeux

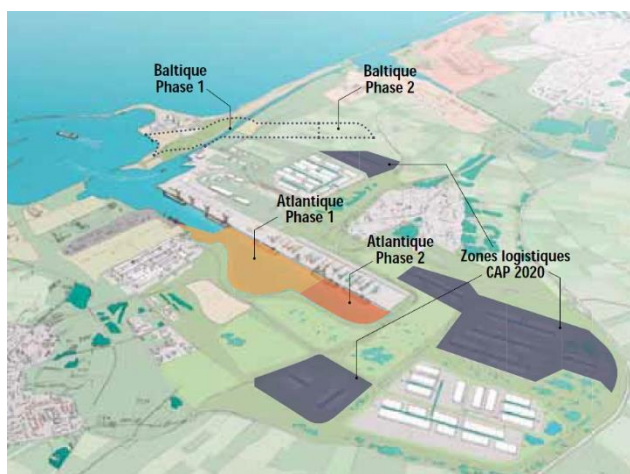
De par sa position géographique privilégiée et son accessibilité via un réseau de transports dense et connecté, le territoire de la CUD concentre des flux importants de marchandises. La présence du Grand Port Maritime de Dunkerque constitue une force et en fait un territoire singulier. Les enjeux liés sont tellement spécifiques qu'ils font l'objet d'un axe à part entière dans le POA⁸ : « Mettre en œuvre le micro plan de déplacements industrialo-portuaire ». Ce plan permettra concrètement de traduire les objectifs du PLUi HD par rapport aux enjeux spécifiques du GPMD, afin d'organiser le transport de marchandises.



Source :
GPMD

Le trafic

augmentera dans les années à venir en lien avec le développement de l'activité du GPMD. Il s'agit notamment du projet Cap 2020, qui a pour objectif d'étendre les capacités du port de Dunkerque dans un contexte économique où le marché conteneurs est en pleine croissance (30 à 50 M EVP⁹ supplémentaires attendus dès 2025 dans les ports de la rangée Nord, qui est la principale porte d'entrée des marchandises pour l'Europe). Il s'agit également du projet de Canal Seine Nord Europe, qui reliera l'Oise au canal Dunkerque-Escout, de Compiègne à Aubencheul-au-Bac, près de Cambrai. Les travaux permettront la réalisation du canal au gabarit européen Vb, ce qui permettra d'accueillir des convois-poussés de 185 m x 11,40m, pouvant contenir l'équivalent de 200



Source : DMO Cap2020 - GPMD

camions.

Pour améliorer les conditions d'accès aux différentes zones portuaires, le GPMD a adopté, en 2011, un nouveau plan de signalisation. L'objectif était notamment de simplifier la lecture de la signalisation pour améliorer l'orientation des usagers de la place portuaire. Le plan divise le territoire portuaire en 4 zones, desservies en priorité par 4 échangeurs. Cette nouvelle signalisation améliore l'accessibilité des différentes zones grâce à un jalonnement efficace et lisible. Cependant, la signalisation numérique n'est pas utilisée en dehors du territoire portuaire, et mériterait d'être développée notamment sur les zones d'activités du territoire communautaire, pour rendre lisible les itinéraires et canaliser les flux en organisant la desserte et en réduisant les nuisances.

Objectifs

⁸ POA : Programme d'Actions et d'Orientations

⁹ EVP : Equivalent Vingt Pieds

- Suivre la mise en œuvre du micro plan de déplacements à l'échelle du territoire portuaire ;
- Suivre la mise en œuvre du projet Cap 2020 et d'autres projets impactant le transport de marchandises comme le Canal Seine Nord Europe ;
- Améliorer la lisibilité des itinéraires pour renforcer l'accessibilité des zones d'activités ;
- Canaliser les flux de transport de marchandises ;
- Réduire les nuisances ;
- Suivre les flux et observer le transport de marchandises.

Actions et moyens

- Poursuivre le schéma de jalonnement des zones d'activités, y compris sur les espaces hors du territoire portuaire, en cohérence avec la signalisation numérique existante ;
- Répondre aux enjeux du transport de matières dangereuses en canalisant les flux de transport de marchandises, afin de concentrer les matières dangereuses sur certains axes, et améliorer la sécurité routière ;
- Suivre l'évolution des flux en lien avec l'Observatoire Régional des Transports piloté par le DREAL Hauts-de-France ;
- Suivre, en concertation avec l'ensemble des partenaires, l'impact « mobilité » des grands projets sur le territoire. Il s'agit notamment du projet Cap 2020 et du Canal Seine Nord Europe.

Programmation, estimation financière Et maîtrise d'ouvrage

Projet	Type	Estimation financière	Maîtrise d'ouvrage	Calendrier	Indicateurs
Poursuivre le schéma de jalonnement des zones d'activités	Etude	A définir	CUD	2025	Nombre de zones d'activités identifiées
Suivre la mise en œuvre du micro plan de déplacement industrialo portuaire	Suivi	ETP	CUD	2025	Nombre d'actions réalisées
Suivi Cap 2020	Suivi	ETP	GPMD - CUD	2025	Evolution du trafic conteneurs
Observation	Etude	ETP	DREAL – Observatoire Régional des transports	2022	Indicateurs de l'observatoire

Actions liées

8.2 Accompagner la transition énergétique du transport de marchandises

8.4 Améliorer l'empreinte territoriale du transport de marchandises

Axe 7 - Mieux communiquer et animer le territoire

Action 7.1 - Communiquer, informer et sensibiliser pour favoriser les modes de déplacements durables

Contexte et enjeux

Pour inciter les habitants à opter pour des modes alternatifs à la voiture individuelle, il faut effectivement proposer des aménagements, des équipements et des services mais cela ne suffit pas. Il faut faire connaître ces dispositifs par une communication adaptée mais également accompagner les changements de comportement, changements qui ont un impact non négligeable sur l'organisation de la vie quotidienne. Il faut inciter, accompagner et valoriser

Les marges de progression sont importantes. En effet, selon l'enquête ménages réalisée en 2015, 66 % des déplacements se font en voiture, alors que la part modale du vélo représente 2 à 3%, et la part modale des transports en commun 5 %. Le réflexe « voiture » est encore important aujourd'hui y compris pour des déplacements de courte distance.

C'est pourquoi la CUD apporte un soutien financier à plusieurs associations œuvrant autour de la mobilité et qu'elle les accompagne dans la mise en œuvre d'actions.

En parallèle, la Communauté urbaine se tient à disposition des structures souhaitant se lancer dans un Plan de Mobilité (PDM). En effet depuis le plan de protection de l'atmosphère (PPA) des départements du Nord et du Pas-de-Calais et la loi du 17 août 2015 n°2015-992 relative à la Transition Energétique pour la Croissance Verte, chaque personne morale de droit public ou privé (entreprises, administrations, collèges et lycées) de plus de 100 salariés doivent établir et mettre en œuvre un PDM, et ce afin de restaurer la qualité de l'air ambiant et de préserver la santé des populations.

A ce jour, au moins 60 entreprises du territoire seraient concernées par ce dispositif. La Communauté urbaine de Dunkerque dispose de son PDM depuis 2010 de manière volontaire. A noter également la mobilisation sur le territoire lors de la semaine européenne de la mobilité au mois de septembre : animations dans les entreprises, participation au Challenge Mobilité etc.

Objectifs

- Optimiser les déplacements liés à la vie professionnelle et privée.
- Encourager l'usage de modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle (bus, vélo, marche à pied, covoiturage)
- Favoriser la prise en compte du sujet mobilité par les acteurs du territoire
- Fédérer et mettre en synergie les actions menées sur le territoire

Actions et moyens

- Développer les supports et outils de communication en lien avec la Direction de la communication
- Mettre en valeur les initiatives et services existants
- Organiser des stands et événements autour de la mobilité en lien avec les partenaires
- Maintenir le soutien aux associations œuvrant en faveur de la mobilité
- Conseiller les entreprises dans la mise en place de leur plan de mobilité
- Se tenir informé de la mise en place des plans de mobilité scolaires
- Organiser régulièrement des rencontres entre les acteurs mobilité du territoire

Programmation, estimation financière et Maîtrise d'ouvrage

Projet	Type	Estimation financière	Maîtrise d'ouvrage	Calendrier	Indicateurs
Information/communication sur l'ensemble des actions mises en œuvre et services proposés quel que soit le mode	Publications électroniques et papier / outils de com	50 000 euros /an	CUD + Délégataire transports	Chaque année	Nb d'articles Nb de supports de communication Nb d'informations
Animation et sensibilisation	Stands/événements	Inclus dans le budget de communication	CUD	Chaque année	Nb d'actions/événements dans l'année
Soutien aux associations	Accompagnement financier et humain	Subventions existantes	CUD	Chaque année	Nb d'actions dans l'année Budget
Recenser et conseiller les entreprises devant mettre en place un plan de mobilité	Suivi	ETP	CUD	Chaque année	Production d'un bilan annuel (nb entreprises ayant déposé son PDM)
Se tenir informé de la mise en place des plans de mobilité scolaires	Suivi	ETP	CUD	Chaque année	Production d'un bilan annuel (nb écoles ayant un PDM)
Organiser régulièrement des rencontres entre les acteurs mobilité du territoire	Animation	ETP	CUD	Chaque année	Nombre réunions ; Bilan annuel

Actions liées

Cette action de communication et d'information fait écho à l'ensemble des axes du programme pour lesquels elle doit mettre en avant les actions mises en place, les services proposés, etc.

Action 7.2 - Assurer une veille, étudier et expérimenter

Contexte et enjeux

La mobilité des personnes (et des marchandises) constitue un sujet qui évolue très rapidement tant en termes réglementaires (évolution des lois, des normes...) que techniques.

En matière réglementaire, on peut par exemple citer l'évolution progressive du code de la route pour mieux prendre en compte les mobilités actives (zones 30, zone de rencontre, double-sens cyclable, cédez-le-passage cycliste...) et les nouvelles mobilités (trottinettes électriques, hoverboard...)

Les innovations et initiatives sont également nombreuses : motorisation électriques/hydrogène, véhicules autonomes, service de transport logistique ou de personnes via vélo triporteur, revêtement plus perméable, réfléchissant la lumière, applications numériques, test indemnité kilométrique vélo, apparition des services de vélo en free-floating, développement de l'autopartage, etc.

Il est impératif de se tenir régulièrement informé des actions menées sur les autres territoires, en France et à l'étranger. Cela peut prendre plusieurs formes : consultation des publications, participation à des journées d'échanges, des colloques, formations, congrès (exemple : congrès des villes cyclables, Salon du transport public), constitution d'un réseau de contacts et partenaires, etc.

De manière pionnière ou à la suite d'un retour d'expérience, la Communauté urbaine de Dunkerque doit être en capacité d'étudier voire d'expérimenter de nouvelles manières de faire, de nouveaux services. Il est en effet essentiel que le territoire soit facteur d'innovation.

Quelques exemples d'actions menées ou de sujets étudiés :

- Expérimentation de bus roulant à l'Hythane
- Achat de 3 midibus électriques
- Alimentation à l'hydrogène : étude en cours
- Etude pour le transport de personnes par triporteur vélo sur la digue
- Test par la ville de Dunkerque de transport en Rosalie pour se rendre à l'école
- Etude pour faire évoluer les transports à la demande

Objectifs

- Être au fait des évolutions réglementaires et techniques
- Etudier et proposer des solutions innovantes pour le territoire

Actions et moyens

- Mettre en place une revue de presse Voirie Mobilité
- Développer un réseau de contacts publics et privés
- Participer à des journées d'échange sur la mobilité la voirie
- Etudier de nouvelles manières de faire / nouveaux services

Programmation, estimation financière et Maîtrise d'ouvrage

Projet	Type	Estimation financière	Maîtrise d'ouvrage	Calendrier	Indicateurs
Mettre en place une revue de presse	suivi	ETP CUD	CUD	Chaque année	Nombre de publications Nb de sujets étudiés
Développer un réseau de contacts publics et privés	suivi	ETP	CUD	Chaque année	Nb contacts / thématiques
Participer à des journées d'échanges	suivi	ETP	CUD	Chaque année	Liste des journées, congrès, colloques auxquels la CUD a participé
Sélectionner et étudier les sujets les plus porteurs pour le territoire	étude	ETP	CUD	Chaque année	Nb de sujets sélectionnés, étudiés

Actions liées

Cette action fait écho à l'ensemble des axes du programme

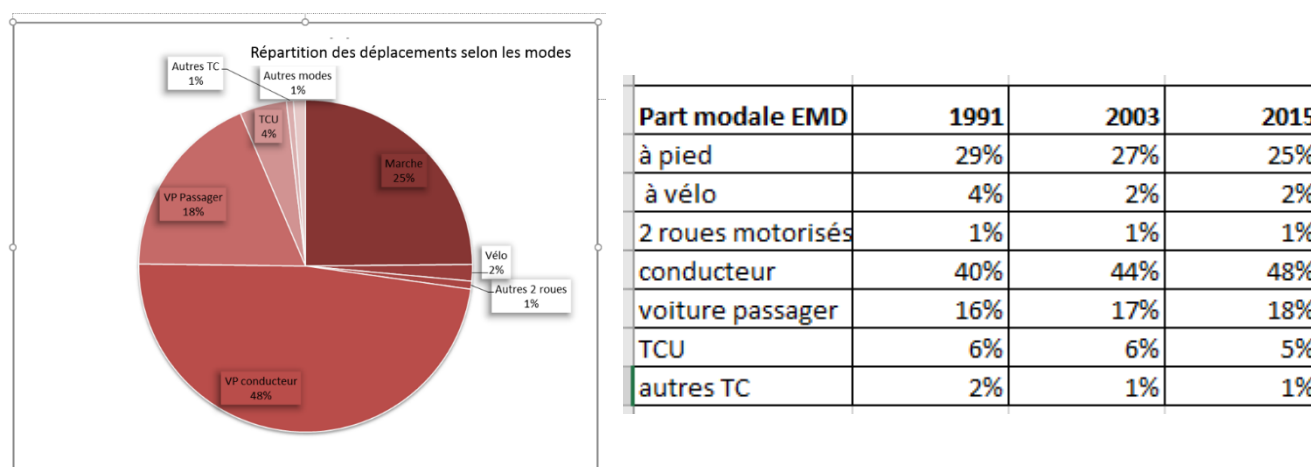
Action 7.3 - Observer et évaluer les pratiques de déplacement

Contexte et enjeux

Dans une logique d'amélioration continue, il est indispensable de pouvoir mesurer les effets des actions mises en place en faveur du report modal.

L'indicateur le plus fiable et le plus complet repose sur l'enquête ménage déplacement. Cependant, il s'agit d'une enquête à la méthodologie cadrée qui est réalisée tous les 10 ou 15 ans et, les changements de comportement relevant d'un processus lent, les évolutions sont de l'ordre de quelques % tous les 10 ans.

Ainsi, on constate entre 1991 et 2015 que la part de l'automobile (conducteur et passager) progresse au détriment de tous les autres modes de déplacement.



Il faut donc compléter cette enquête par différents indicateurs. A ce jour, la Communauté urbaine dispose par exemple des éléments suivants :

- Données de trafic en lien avec les capteurs mis en place aux feux tricolores, complétées par les comptages temporaires de trafic
- Nombre de voyageurs ou de montées sur le réseau de bus (grâce à des caméras compteuses)
- Fréquentation des aménagements cyclables (30 points de comptage permanents depuis 2014)

Ce travail fait écho au suivi des différentes actions mises en place aux travers d'indicateurs dédiés (linéaire de cheminement piétons accessibles linéaire d'aménagements cyclables, offre en transports en commun...).

Il faut poursuivre et renforcer l'observatoire des déplacements en collectant et en traitant les données.

Objectifs

- Evaluer l'impact des actions menées à court et moyen terme.
- Mieux connaître le territoire en matière de mobilité

Actions et moyens

- Réaliser une enquête ménage dans 10 ou 15 ans
- Maintenir le suivi des données de fréquentation des principaux modes

Programmation, estimation financière et Maîtrise d'ouvrage

Projet	Type	Estimation financière	Maîtrise d'ouvrage	Calendrier	Indicateurs
Réaliser une enquête ménage déplacement	étude	ETP CUD + 500 000 €	CUD	Entre 2022 et 2025	Résultats de l'enquête
Suivre les données de comptage de fréquentation voiture, bus et vélo	suivi	ETP	CUD	Chaque année	Bilan annuel et utilisation des résultats
Modèle de trafic	étude	ETP	CUD	A définir	A définir
Suivre et évaluer le volet déplacement du PLUiHD	suivi	ETP	CUD	A définir	Production d'un tableau de bord (tous les 3 ans)

Actions liées

Action 1.4 : Améliorer la sécurité de tous les modes

Axe 8 - Mettre en place un micro plan de déplacement pour la zone industrialo-portuaire

Action 8.1 - Communication, animation pour soutenir la transition vers les modes alternatifs

Contexte et enjeux

La loi d'Orientation des Mobilités prévoit des dispositions spécifiques pour les Grands Ports Maritimes notamment la possibilité de clauses financières dans les conventions de terminal liées à des critères environnementaux, de trafic ou d'activité portuaire. Ceci pourra enrichir le panel de solutions existantes pour favoriser les modes alternatifs mais sans campagne d'information, ni de communication adaptée, le développement des mobilités alternatives à l'autosolisme et au transport routier peut rester une initiative isolée si on ne travaille pas sur l'évolution des usages que cela concerne les particuliers ou les entreprises. Lorsque les initiatives sont lancées et connues, ce n'est que le début de la transition qui doit être animée et accompagnée activement selon les mêmes principes que de l'amélioration continue.

A noter la création du conseil de coordination interportuaire et logistique de l'Axe Nord et l'existence d'aides financières publiques destinées à favoriser le report modal, comme le dispositif « d'aide à la pince », destiné à favoriser la mise en place et le développement de services de transport combiné pour contribuer aux objectifs de transition écologique.

Objectifs

- Augmenter la part des modes alternatifs à l'autosolisme et au transport routier dans les déplacements de personnes et de marchandises
- Diffuser l'information positive sur ces modes alternatifs
- Animer la démarche de transition auprès du grand public et des entreprises

Actions et moyens

- 1 – Structurer et animer une démarche de plan de mobilités inter-entreprises au niveau de la ZIP
- 2 – Créer un plan de communication sur les modes alternatifs avec les différents canaux disponibles de diffusion de l'information
- 3 – Animer une journée de la mobilité au sein de la ZIP

Programmation, estimation financière et Maîtrise d'ouvrage

Projet	Type	Estimation financière	Maîtrise d'ouvrage	Calendrier	Indicateurs
Structurer et animer une démarche de plan de mobilités inter-entreprises au niveau de la ZIP	PMIE	5 k€ / an (rémunération d'1 animateur)	Co-animation CUD/GPMD	2020 - 2030	Nb de salariés de la ZIP concernés par un PDIE

Créer un plan de communication sur les modes alternatifs avec les différents canaux disponibles de diffusion de l'information	Communication	10 k€ / an (ressource mutualisée avec action 8.6)	GPMD	2020 - 2030	Nb connexions site web, nb articles de presse, nb entreprises ayant bénéficié d'une exposition itinérante sur les mobilités alternatives
Animer une journée de la mobilité au sein de la ZIP	Journée Mobilité	Pm (temps animateur)	GPMD/ETP	2020 – 2030	Nombre de salariés ayant participé à l'animation
Enrichir, mettre à jour le volet mobilités du cahier des charges	Cahier des charges	pm	GPMD	2020 - 2030	Mise à jour du volet mobilités du cahier des charges

Actions liées

6.2 : Renforcer les services et l'information au niveau des principaux pôles d'intermodalités

8.6 : Mettre en place un plan de communication sur le covoiturage

Action 8.2 - Accompagner la transition énergétique du transport de marchandises

Contexte et enjeux

A l'échelle nationale, le secteur des transports est le principal émetteur de CO₂ et produit 39 % des émissions totales de gaz à effet de serre (source ADEME – CITEPA, 2015). C'est un domaine dans lequel il est possible d'agir en faveur de la réduction des émissions, en travaillant par exemple sur la motorisation des poids lourds, sur l'avitaillement en énergie propre des bateaux pour limiter la pollution etc. La loi de transition énergétique impose aux collectivités de plus de 250 000 habitants qu'à partir de 2025, 100% de la flotte de véhicules de transport en commun doit être renouvelée avec des véhicules à énergie propre : motorisation électrique ou GNV à 30% minimum d'origine renouvelable. Dans l'esprit, les transports en commun doivent être l'exemple et le chef de file de la « mobilité propre ».

Le plan de protection de l'atmosphère (PPA) inter-départemental Nord - Pas-de-Calais a été approuvé le 27 mars 2014. Il vise à restaurer la qualité de l'air ambiant afin de préserver la santé des populations. Il prévoit notamment que des objectifs de réduction des émissions de polluants atmosphériques soient fixés dans les plans locaux d'urbanismes intercommunaux (PLUi) valant PDU. A l'échelle de la CUD, pour atteindre les objectifs du PPA, les émissions annuelles du PLUi HD à l'horizon 2020 dans le domaine des transports devront être inférieures à :

- 114 149 kg pour les particules PM 10 ;
- 71 371 kg pour les particules PM 2,5 ;
- 849 368 kg pour les oxydes d'azote.

Les objectifs correspondent, entre l'année 2010 et l'année 2020 à une réduction de 28 % pour les émissions de particules PM 10, 39 % pour les émissions de particules PM 2,5 et 46 % pour les émissions d'oxydes d'azote.

En 2017, 46 % des marchandises en lien avec le GPMD circulent par la route, 33 % par le rail, 12 % par voie d'eau et 9 % par canalisation. Malgré un effort important en matière de report modal, le nombre de poids lourds sur les infrastructures routières du territoire continuera d'augmenter, en lien notamment avec l'extension du Port à l'Ouest (projet Cap 2020) et le développement économique du territoire.

En parallèle, des projets sont en cours dans le domaine de l'énergie des transports, notamment avec l'injection d'hydrogène dans une station de bus GNV de la Communauté Urbaine de Dunkerque (projet GRHYD).

Le GPMD souhaite encore développer ses infrastructures ferroviaires à travers des travaux d'électrification des voies en fonction des besoins/opportunités identifiés.

Concernant l'avitaillement direct des navires en GNL des études techniques et économiques ont été menées, la mise en œuvre effective de ce projet (à travers la réalisation d'une station d'avitaillement maritime pour les navires, les branchements à quai adéquats ou le déploiement d'un navire de soutage) reste à confirmer par le nouveau propriétaire du terminal méthanier. Il s'agirait principalement de fournir les services adaptés aux lignes maritimes transitant par Dunkerque et utilisant ce carburant. Afin de contribuer aux objectifs de réduction des émissions de polluants, cette action consiste à accompagner la transition énergétique du transport de marchandises, pour une mobilité plus durable.

Objectifs

- Accompagner la transition énergétique du transport de marchandises

- Réduire les nuisances liées au transport de marchandises (qualité de l'air, bruit)

Actions et moyens

- Réaliser une étude d'opportunité de hubs d'avitaillement maritime proposant des énergies propres comme le GNL aux bateaux voire l'hydrogène
- Réaliser une étude d'opportunité de hubs d'avitaillement du transport routier proposant des énergies propres comme le GNV aux camions voire l'hydrogène
- Réserver sur la ZIP des espaces fonciers pour permettre à des partenaires privés de développer ces hubs
- Electrifier les portions de voies ferroviaires pertinentes sur la ZIP

Programmation, estimation financière et Maîtrise d'ouvrage

Projet	Type	Estimation financière	Maîtrise d'ouvrage	Calendrier	Indicateurs
Etude d'opportunité Hub avitaillement maritime avec énergies propres et analyse de la demande	Avitaillement	pm, étude interne	DK LNG terminal méthanier	2025	Etude réalisée
Réservation des espaces fonciers pour les projets de Hub Avitaillement	Avitaillement	pm	GPMD	2025	Espaces fonciers réservés

Annexe

La carte ci-dessous met en évidence les projets de stations terrestre et maritime au niveau du GPMD (site du terminal méthanier) ainsi que leur stade d'avancement.



Action 8.3 - Développer les infrastructures cyclables de la zone industrialo-portuaire (ZIP)

Contexte et enjeux

A ce jour, le GPMD est peu ou pas équipé en infrastructures pour les modes actifs que ce soit en termes de pistes cyclables ou de bandes piétonnes. Le diagnostic du PDU de la ZIP a mis en évidence le souhait de la part de certains salariés de pouvoir réaliser des activités notamment sportives à proximité de leur lieu de travail. De même, peu de salariés peuvent ou osent se rendre sur la ZIP en modes actifs.

Les routes au sein de la ZIP sont peu adaptées pour les modes actifs car elles sont empruntées et adaptées majoritairement à la circulation des VL et des PL. En effet, l'absence d'infrastructure et la dangerosité des voiries (du moins le sentiment anxiogène) ne favorisent pas l'utilisation du vélo pour les trajets domicile-travail. Afin de permettre la cohabitation des différents modes de déplacement, une adaptation des infrastructures est à envisager.

Le vélo est une des solutions en réponse aux besoins de déplacements mais pas la plus importante en raison de l'éloignement du domicile des salariés. Les deux roues sont particulièrement utilisées en tant que solution pour réaliser les derniers kilomètres.

Le territoire de la CUD, dont fait partie le GPMD compte plus de 200 km d'infrastructures cyclables dont 40% en site propre. En 2020, le territoire comptait 244 km d'aménagements cyclables contre 185 km en 2012 soit une hausse de 32% . La carte suivante présente les infrastructures existantes à proximité de la ZIP ainsi que le potentiel de développement.

Les voiries du port ont pour fonction principale la desserte des entreprises et le transport de marchandises. Par ailleurs il existe 5 gestionnaires routiers présents sur la zone : la CUD, le CD59, l'état, les communes et le GPMD. Il ne s'agit pas de voie urbaine classique et le fonctionnement du port doit rester efficace. C'est pourquoi les aménagements d'infrastructures pour développer l'usage du vélo pourront être réalisés de manière indépendante avec en priorité la mise en place de pistes en site propre (sur les zones les plus accidentogènes). Il faut également compter sur des dispositions complémentaires participant à l'amélioration de la sécurité et du confort des cyclistes : sas-vélo, double-sens cyclable, cédez-le-passage aux feux tricolores, etc.

Objectifs

- Augmenter la part modale du vélo dans les déplacements dans les trajets domicile-travail des salariés de la ZIP
- Proposer aux salariés une activité sportive à proximité de leur lieu de travail
- Rendre la circulation des cyclistes plus sécuritaire et plus confortable

Actions et moyens

- 1 – Réaliser des infrastructures cyclables au sein de la ZIP
 - Identifier les axes structurants nécessitant un aménagement dédié
 - Programmer leur aménagement en concertation entre l'ensemble des gestionnaires de voirie.
 - Adapter les aménagements à la ZIP (site propre cyclable pour les zones les plus accidentogènes)
- 2 – Connecter ce nouveau réseau aux infrastructures existantes
 - Identifier les points de connexion
 - Privilégier les trajets directs vers et depuis les zones urbaines
- 3 – Inciter les entreprises à réaliser des aménagements vélo sur leurs espaces: stationnement vélo sécurisé, station de gonflage des pneus, borne de recharge électrique pour VAE...

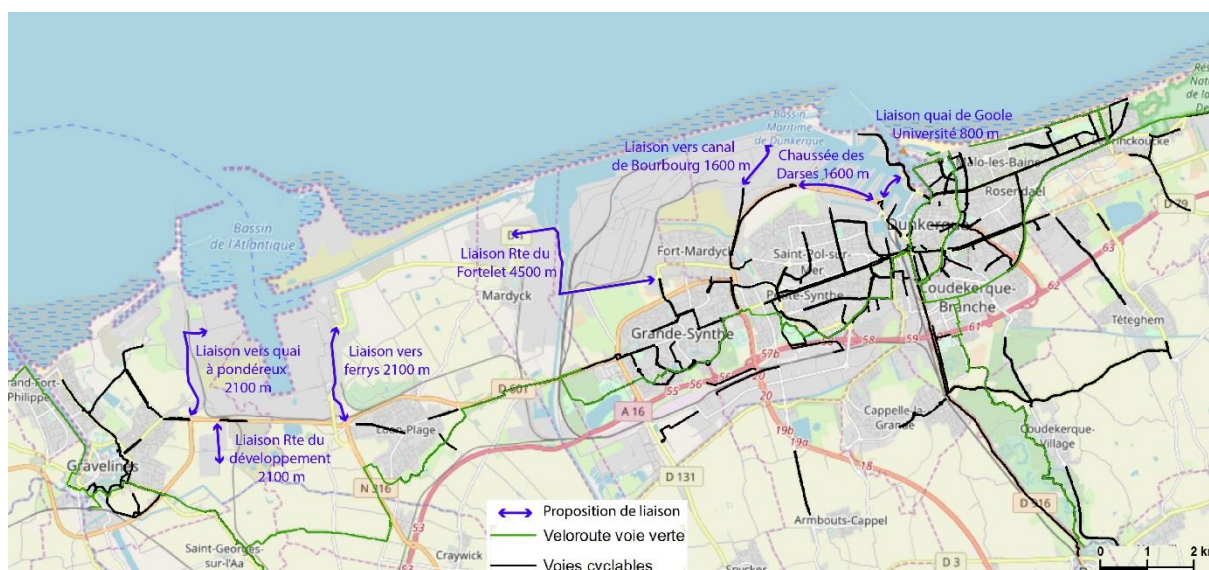
Programmation, estimation financière et Maîtrise d'ouvrage

Projet	Type	Estimation financière	Maîtrise d'ouvrage	Calendrier	Indicateurs
Etudier des infrastructures cyclables au sein de la ZIP	Etude - travaux	En fonction des études	GPMD et/ou CUD	2020 - 2030	Projet de pistes raccordées au réseau cyclable de la CUD
Mettre à jour le cahier des charges d'installation de nouvelles entreprises pour intégrer du stationnement vélo sécurisé, borne de recharge électrique VAE, station de gonflage de pneu	Cahier des charges	pm	GPMD	2022	Mise à jour effectuée

Actions liées

8.2 : Communiquer, informer et sensibiliser pour favoriser les modes de déplacements durables

Communiquer sur les itinéraires vélos.



Action 8.4 - Améliorer l’empreinte territoriale du transport de marchandises

Contexte et enjeux

Le territoire de la Communauté urbaine de Dunkerque est situé au carrefour d’infrastructures majeures reliant les grandes métropoles du nord-ouest européen : route maritime du range Nord, réseau autoroutier dense, accès ferroviaire, connexion au réseau fluvial à grand gabarit... Le Port est localisé à la sortie du détroit du Pas-de-Calais et à seulement 1h30 de navigation d’une des principales routes maritimes (600 navires/jour). Dunkerque est le troisième port de France concernant le trafic global (Trafic 2017 : 50,2 millions de tonnes).

Dunkerque est également le 1er port fluvial de la région Hauts de France et conforte sa position de première place de fret ferroviaire de France. De même, le trafic routier généré par l’industrie portuaire, l’activité ferry et les zones d’activités est conséquent et nécessite une bonne connaissance des flux. Au regard de ces éléments, le transport de marchandises représente des enjeux majeurs sur le territoire : économiques (ex : emploi), environnementaux (ex : qualité de l’air), sociaux (ex : nuisances engendrées). En termes de nuisance, le stationnement des PL peut devenir problématique le long des axes de circulation. Ceci est en partie dû à la saturation de l’offre depuis la fermeture des aires autoroutières par l’Etat. Néanmoins, les derniers investissements réalisés sur le terminal ferry permettront d’améliorer sensiblement la situation.

Le trafic augmentera dans les prochaines années en lien avec le développement de l’activité et du projet CAP 2020. Depuis plusieurs années, le report modal du transport de marchandises a permis de réduire la part du PL. En 2017, 46 % marchandises en lien avec la ZIP circulent par la route, 33 % par le rail, 12 % par voie d’eau et 9 % par canalisation. Néanmoins, le nombre de poids lourds sur les infrastructures routières du territoire continuera à augmenter notamment avec l’extension du Port à l’Ouest (projet Cap 2020).

Un des objectifs affichés du micro plan de déplacements urbains de la ZIP est de poursuivre cet effort de report, il sera alors nécessaire mettre en place des dispositifs notamment d’information auprès des entreprises.

Cette action consiste à favoriser le report modal, développer les infrastructures, en coordination avec l’ensemble des gestionnaires, pour assurer la viabilité des projets du territoire en associant le développement économique du territoire et les enjeux environnementaux, sociaux.

Objectifs

- Coordonner les politiques de déplacements des différents opérateurs du transport de marchandises ;
- Partager une modélisation commune des flux de transport de marchandises ;
- Penser l’aménagement des zones d’activités en tenant compte des possibles connexions ferroviaires et fluviales ;
- Réduire les nuisances générées par le stationnement des PL ;
- Rendre l’information intermodale plus accessible ;
- Favoriser le report modal et le développement des alternatives au mode routier.

Actions et moyens

Outils numériques

- Dans de nombreux ports mondiaux, des dispositifs numériques à destination des entreprises, permettent d'évaluer en temps réel les différents modes de transport de marchandises entre une origine et une destination. En effet, les temps de parcours, les coûts et l'impact environnemental sont visibles en quelques clics. Selon les types de trajets et volumes souhaités, certains modes seront plus adaptés que d'autres mais cela permet de mettre à disposition rapidement et simplement l'ensemble des informations sur un trajet donné.

Régulation du trafic routier

- La régulation du trafic est déjà une problématique lorsque se cumule à l'échangeur 53 les flux débarqués par le ferry et les flux PL en heures de pointe avec les flux locaux sur la CUD. Avec le projet Cap 2020 et le développement économique du secteur, il est primordial de trouver des solutions de régulation du trafic : itinéraire de contournement, panneau routier de régulation... Une étude de modélisation portée par le GPMD est prévue en septembre 2021.

Améliorer l'offre de service au report modal

- Proposer tous les moyens disponibles pour permettre aux entreprises d'utiliser les modes alternatifs au routier et les inciter à s'implanter à proximité des infrastructures de transport. Il serait intéressant de mettre en relation les entreprises en lien avec le transport de marchandises sur la ZIP avec les différents opérateurs de transports ferroviaires et fluviaux. Cela permettra aux entreprises de disposer de l'ensemble des informations pour optimiser ou non leur modèle économique pour des trajets récurrents et/ou des volumes importants. Un retour d'expérience de ce travail pourra être réalisé afin d'en évaluer l'efficacité.

Infrastructures routières

- Permettre l'implantation d'une offre de stationnement PL adaptée. Il s'agira d'offrir un certain niveau de service (sécurité, restauration, connexions, lavage) à des prix adaptés pour capter un panel large de transporteurs. La mise à disposition de terrain ou encore des aides aux démarches administratives pourra attirer des investisseurs privés désireux de s'implanter sur le territoire.

Infrastructures de stationnement

- Un des enjeux du développement du Port Ouest sera la capacité à gérer et organiser le foncier disponible sur la ZIP. L'étude de la réservation des espaces fonciers sera réalisée dans le prochain Master Plan du port.

Navettes autonomes

- L'utilisation de navettes autonomes à énergie propre pour du transport de marchandises sur de courtes distances devient une réalité avec des exemples concrets d'exploitation sur des ports européens. Ces navettes permettraient d'optimiser la gestion des derniers kilomètres sur la ZIP et l'empreinte environnementale.

Programmation, estimation financière et Maîtrise d'ouvrage

Projet	Type	Estimation financière	Maîtrise d'ouvrage	Calendrier	Indicateurs
Mise en place d'une plateforme web intermodale	Smart Port	40 k€ + 3k€/an (hors effectif pour mise à jour des informations) à confirmer	GPMD/norlinkport	2025	Nombre de connexions + report modal
Etude sur la régulation du trafic routier et de modélisation de trafic	Trafic routier	pm	GPMD/CUD	2022	Etude réalisée
Améliorer l'offre de service au report modal	Mise en relation	pm	GPMD	2020 - 2030	Report modal sur le périmètre des études
Réservation de foncier pour offre de stationnement PL	Stationnement	pm	GPMD	2020 - 2030	Nbr de places de stat. PL + Taux utilisation des places de stationnement
Réservation de foncier pour stationnement fluvial (en cohérence avec le SCoT)	Stationnement	pm	GPMD/CUD /VNF	2020-2030	Nombre de places de stationnement fluvial sur le port Ouest
Etude d'opportunité de navettes autonomes à énergie propre pour courtes distances	Navettes autonomes	Non estimée	GPMD	2022	Etude réalisée

Action 8.5 - Optimiser les transports existants sur la ZIP

Contexte et enjeux

Au sein de la ZIP, plusieurs entreprises ont mis en place des systèmes de transport de salariés adaptés aux horaires de travail avec une amplitude élevée, plusieurs rotations journalières et des aires géographiques de desserte relativement larges.

A titre d'exemple sur le port Est, ArcelorMittal a mis en place au fil des décennies un réseau de près de 50 véhicules assurant le transport des salariés pour les sites de Dunkerque et Mardyck avec des arrêts proches du domicile des salariés. Plus précisément, 7 véhicules circulent actuellement à l'intérieur de la ZIP et 42 en dehors. A cela s'ajoute des infrastructures comme la gare routière à proximité du poste Sud du port Est qui permet de faire la jonction entre les navettes internes et externes à la ZNLA (zone de non libre accès).

De manière générale, les fréquentations des lignes de transport privé sont très différentes à offre équivalente, les performances des lignes pouvant être mesurées par le ratio V/K (nombre de voyageurs par kilomètre commercial de la ligne) sont très inégales. La mutualisation du transport avec d'autres entreprises existe mais reste très marginale.

Côté Ouest du port, la centrale nucléaire a également mis à disposition un réseau de bus pour relier les lieux d'habitation des salariés et leurs lieux de travail.

La restructuration du réseau de bus urbain n'avait pas vocation à desservir la zone intérieure du GPMD en raison notamment des horaires de travail des salariés postés ainsi que la difficulté que représente les contrôles d'accès à la ZNLA pour mettre en place une offre de transport public. Pour accompagner le développement de la zone Ouest du port, une extension du BHNS vers un centre de gravité du port Ouest et desservant la commune de Loon-Plage pourrait à l'avenir être pertinente. Cette nouvelle desserte pourrait être le point de départ de navettes inter-entreprises mises en place par le privé.

Il existe un potentiel d'optimisation de ce mode de transport privé au sein de la ZIP aujourd'hui limité à quelques entreprises. En effet une mutualisation de ces réseaux et une participation financière répartie entre les entreprises bénéficiaires pourraient diminuer les coûts d'exploitation des gestionnaires actuels, améliorer les performances des lignes en augmentant le nombre de salariés bénéficiaires du service. C'est pourquoi, la réalisation d'une étude d'intérêt auprès des entreprises sur la mutualisation de ces réseaux semble opportune. En fonction des résultats, d'autres mesures pourront être prises notamment sur la gestion et l'organisation des transports. Il est important de préciser qu'il peut exister des freins sociaux à la modification des transports privés actuels et que la participation active des entreprises concernées est primordiale au succès d'une telle étude.

Les réseaux d'entreprises pourront se connecter aux points stratégiques des TC urbains constituant ainsi un pôle d'échanges. Ces connexions pourront se faire notamment aux terminus des lignes fortes ou au niveau des arrêts les plus proches de la ZIP.

Dans un objectif de réduction des émissions de polluants, une réflexion pourrait être menée sur la motorisation de ces véhicules.

Objectifs

- Optimiser les réseaux privés de transport de personnel
- Accompagner la mise en place d'un réseau de transport de personnel des entreprises du GPMD

- Favoriser le report modal vers cette offre de transport en commun

Actions et moyens

- Réaliser une étude d'opportunité sur l'intérêt des entreprises du GPMD pour la mutualisation du transport privé avec notamment une navette interne au port connectée au réseau DK'Bus. Evaluer le potentiel de financement par les entreprises concernées.
- Mettre en place d'une structure compétente gestionnaire de ce réseau mutualisé

Programmation, estimation financière et Maîtrise d'ouvrage

Projet	Type	Estimation financière	Maîtrise d'ouvrage	Calendrier	Indicateurs
Etude d'opportunité		20 k€	CUD	2022	Etude réalisée

Action 8.6 - Favoriser le covoiturage pour les salariés de la ZIP

Contexte et enjeux

L'autosolisme (trajet seul en voiture) a un impact important sur la pollution atmosphérique notamment sur les émissions de COV, NO₂, de particules PM_{2.5}, PM₁₀. Aujourd'hui, la part des déplacements domicile-travail des salariés de la ZIP réalisés en covoiturage est de 5% environ et est estimée à 3% au niveau national (étude nationale ADEME 2015 sur le covoiturage de courte distance). L'essor récent du covoiturage sur de longues distances fait suite à la mise en place de plateformes de mise en relation, de nouvelles technologies, à des actions de communication qui ont permis de le développer et de l'organiser. Néanmoins, le covoiturage sur des courtes distances n'a pas encore connu le même essor alors que la mobilité locale tous motifs confondus représente 98% en volume des déplacements au niveau national.

Le Grand Port Maritime de Dunkerque, gestionnaire de la zone industrialo-portuaire qui s'étend de Dunkerque à Gravelines, a lancé la création de communautés sur la plateforme PASS PASS covoiturage. Le GPMD procure ainsi aux salariés des sites et entreprises portuaires la possibilité de proposer ou profiter d'offres de covoiturage. Avec le covoiturage, l'objectif est de faciliter les déplacements quotidiens des salariés qui travaillent dans la zone industrialo-portuaire et de protéger l'environnement grâce à une réduction des émissions de CO₂.

Objectifs

- Augmenter la part du covoiturage dans les déplacements domicile-travail des salariés de la ZIP

Actions et moyens

1 – Développer l'utilisation de la plateforme Pass Pass des Hauts de France Mobilités de covoiturage par les salariés de la ZIP

- Adapter au fil de l'eau les points de prise en charge / dépose en fonction des remontées utilisateurs
- Définir un représentant covoiturage / plateforme par entreprise
- Communiquer sur la plateforme auprès des salariés pour développer son utilisation

2 – Réaliser des infrastructures de covoiturage

- Réaliser des parkings de covoiturage
- Identifier le covoiturage dans l'espace : panneaux, places réservées
- Intégrer dans le cahier des charges à destination des nouvelles entreprises sur la ZIP, la mise en place de places réservées aux covoitureurs

3 – Mettre en place un plan de communication sur le covoiturage

- Mettre en place des supports de communication : site web, flyers, affiches, autocollants, diaporama, dossier presse, exposition itinérante dans les entreprises

Programmation, estimation financière et Maîtrise d'ouvrage

Projet	Type	Estimation financière	Maîtrise d'ouvrage	Calendrier	Indicateurs
--------	------	-----------------------	--------------------	------------	-------------

Compléter les points O/D en dehors de la ZIP. (A proximité de l'Av. de Gironde par ex)	Service	Pm (mutualisé avec la communauté existante)	CUD	2020-2030	Nb de trajets
Réaliser des infrastructures de covoiturage sur la ZIP	Travaux	1 k euros par site	GPMD – CUD - CD59	2020 - 2030	Nb de lieux identifiés physiquement pour le covoiturage
Mettre en place un plan de communication sur le covoiturage	Communication	(ressource mutualisée avec actions 7.1 8.1)	CUD	2020 – 2030	Nb connexions site web, nb articles de presse, nb entreprises ayant bénéficié de l'exposition itinérante

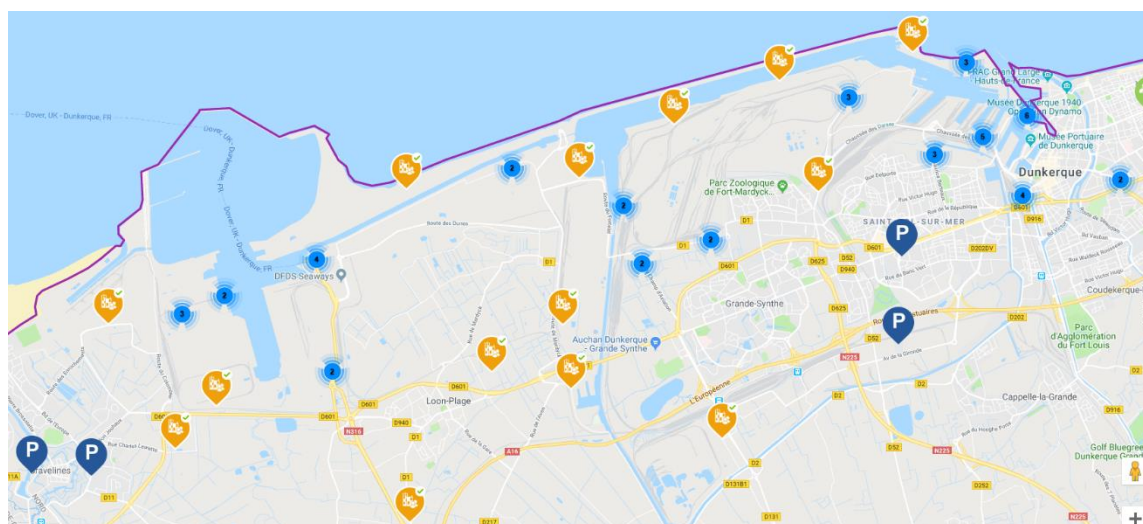
Actions liées

5 : Encourager l'usage partagé de la voiture et agir sur le stationnement

8.1 : Communiquer, informer et sensibiliser pour favoriser les modes de déplacements durables

Annexe

La carte ci-dessous montre les origines/destinations proposées sur la plateforme Pass Pass des Hauts de France Mobilités de covoiturage pour les salariés de la ZIP.





Covoiturage ZONE INDUSTRIALO-PORTUAIRE DE DUNKERQUE

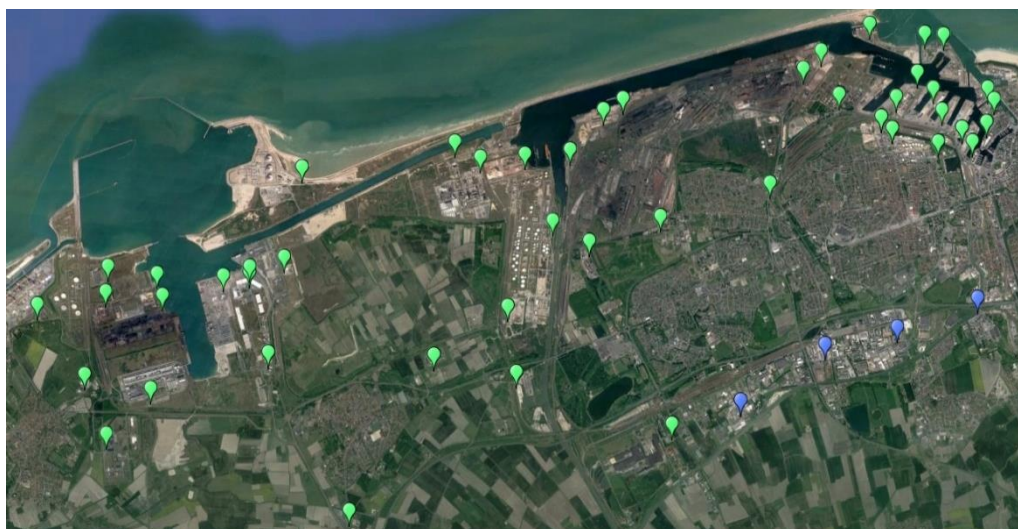
Description - Le Grand Port Maritime de Dunkerque en tant que gestionnaire de la zone industrialo-portuaire qui s'étend de Dunkerque à Gravelines, procure à l'ensemble des salariés des sites et entreprises portuaires la possibilité de proposer ou profiter d'offres de covoiturage. Avec le covoiturage, l'objectif est de faciliter les déplacements quotidiens des salariés qui travaillent dans la zone industrialo-portuaire et de protéger l'environnement grâce à une réduction des émissions de CO2.

Résultat, des économies pour les salariés et des places de parking libérées pour les clients !

[Proposer un covoiturage](#)
[Rejoindre la communauté](#)



Ci-dessous la carte des origines/destinations covoiturage périmètre CUD (en bleu) pouvant compléter l'offre de la ZIP (en vert).



**Plan Local
d'Urbanisme
Intercommunal
Habitat Déplacements**

Communauté Urbaine de Dunkerque



Programme d'Orientations et d'Actions (POA)

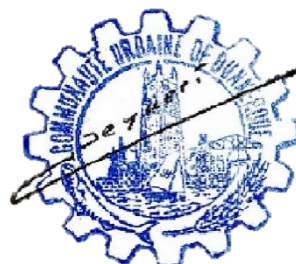
Thématique Habitat

Vu pour être annexé à la délibération du 19 décembre 2022
Approuvant le PLUIHD

Pour le Président,

Le Vice-Président en charge du Personnel,
de l'Urbanisme réglementaire et de la
Politique de la Ville

Martial BEYAERT



Sommaire

Sommaire	2
PROGRAMME D'ORIENTATIONS & D'ACTIONS :	4
VOLET THEMATIQUE	4
AXE 1. PRODUIRE DU LOGEMENT DE QUALITE POUR TOUS AU SERVICE DE L'ATTRACTIVITE DE L'AGGLOMERATION	7
Action 1 : Se doter d'objectifs ambitieux de production de logements neufs.....	8
Action 2 : Poursuivre la politique d'actions foncières au service d'un développement maîtrisé du territoire	10
Action 3 : Modérer la consommation foncière	13
Action 4 : Promouvoir de nouvelles formes d'habitat de qualité et attractives.....	15
Action 5 : Créer les conditions d'une accession à la propriété abordable	17
AXE 2. RENOVER LES PARCS EXISTANTS POUR ACCROITRE L'EFFICACITE ENERGETIQUE DU TERRITOIRE	20
Action 6 : Intensifier la réhabilitation du parc social.....	21
Action 7 : Intensifier l'accompagnement des propriétaires et la réhabilitation du parc privé.....	23
Action 8 : Lutter contre la vacance, notamment en cœur de ville.....	27
Action 9 : Poursuivre la lutte contre l'habitat indigne	29
AXE 3. AGIR AU SERVICE DU REEQUILIBRAGE TERRITORIAL	31
Action 10 : Rééquilibrer l'offre de logements sociaux à l'échelle de l'agglomération.....	32
Action 11 : Piloter la stratégie intercommunale d'attributions	35
Action 12 : Se saisir du NPNRU comme un levier au service du rééquilibrage territorial.....	38
AXE 4. REPONDRE AUX BESOINS PARTICULIERS DES PUBLICS ET ACCOMPAGNER LEURS PARCOURS RESIDENTIELS.....	41
Action 13 : Favoriser le logement des jeunes	42
Action 14 : Faciliter l'accueil des publics salariés.....	45
Action 15 : Anticiper le vieillissement de la population et agir en faveur des personnes en situation de handicap	47
Action 16 : Soutenir les structures d'hébergement et accompagner les parcours résidentiels des plus fragiles.....	50
Action 17 : Accueillir les gens du voyage.....	54
AXE 5. PILOTER LA STRATEGIE HABITAT DE L'AGGLOMERATION	57
Action 18 : Consolider et développer l'observation partagée	58
Action 19 : Déployer l'animation citoyenne et partenariale.....	61
Action 20 : Animer les instances de gouvernance et de pilotage	63

PROGRAMME D'ORIENTATIONS & D'ACTIONS :	65
VOLET TERRITORIAL	65
Tableau des objectifs de production par commune	68
Simulation de démarrage des programmes en extension urbaine et des programmes en diversification liés au NPNRU	70
Fiches territorialisées	71

PROGRAMME D'ORIENTATIONS & D'ACTIONS : VOLET THEMATIQUE

Le POA thématique est structuré autour des cinq axes de l'OAP et se décline sous la forme de 20 fiches actions, détaillant chacune les objectifs poursuivis ainsi que leurs conditions de mise en œuvre. La fiche action vient préciser :

- Le contexte dans lequel elle s'inscrit.
- Les objectifs et la description de l'action.
- Les dispositifs mobilisés au service de l'action.
- Les modalités de mise en œuvre
- Les indicateurs de suivi et d'évaluation
- Les mots clefs références de l'action

Axe thématique OAP	Déclinaison des orientations	Actions du POA
Axe 1 : Produire du logement de qualité pour tous au service de l'attractivité de l'agglomération	Privilégier le développement de l'habitat au sein des cœurs urbains et en tenant compte des stations de mobilité. Diversifier les produits logements pour répondre aux besoins des ménages. Veiller au coût de construction pour garantir l'accessibilité des logements pour tous. Soutenir les projets d'habitat durable et innovants.	Action 1 : Se doter d'objectifs ambitieux de production de logements neufs
		Action 2 : Poursuivre la politique d'actions foncières au service d'un développement maîtrisé du territoire
		Action 3 : Modérer la consommation foncière
		Action 4 : Promouvoir de nouvelles formes d'habitat de qualité et attractives
		Action 5 : Créer les conditions d'une accession à la propriété abordable
Axe 2 : Rénover les parcs existants pour accroître l'efficacité énergétique du territoire	Lutter contre la précarité énergétique en intensifiant les programmes de rénovation du parc existant. Lutter contre l'habitat indigne et vacant. Accompagner les bailleurs publics et privés sur des opérations de rénovation labellisées. Accompagner les ménages sur la réduction des charges au service de leur pouvoir d'achat.	Action 6 : Intensifier la réhabilitation du Parc social
		Action 7 : Intensifier l'accompagnement des propriétaires et la réhabilitation du parc privé
		Action 8 : lutter contre la vacance, notamment en cœur de ville
		Action 9 : Poursuivre la lutte contre l'habitat indigne
Axe 3 : Agir au service du rééquilibrage territorial	Mieux répartir l'offre de logements sociaux sur le territoire.	Action 10 : Rééquilibrer l'offre de logements sociaux à l'échelle de l'agglomération

	Garantir une attractivité renouvelée des quartiers d'habitat social.	Action 11 : Piloter la stratégie intercommunale d'attributions
	Se saisir des projets de renouvellement urbain comme levier du rééquilibrage Accompagner le rééquilibrage par une attention particulière aux équilibres d'occupation du parc social	Action 12 : Se saisir du NPNRU comme un levier au service du rééquilibrage territorial
Axe 4 : Répondre aux besoins particuliers des publics et accompagner leurs parcours résidentiels	Accompagner l'adaptation des logements aux parcours résidentiels. Déployer des outils permettant de répondre aux besoins selon les segments de publics et à la demande de logement social. Favoriser l'accès au logement pour tous y compris les publics les plus fragiles. Contribuer aux schémas départementaux en faveur des publics spécifiques.	Action 13 : Favoriser le logement des jeunes
		Action 14 : Faciliter l'accueil des publics salariés
		Action 15 : Anticiper le vieillissement de la population et agir en faveur des personnes en situation de handicap
		Action 16 : Soutenir les structures d'hébergement et accompagner les parcours résidentiels des plus fragiles
		Action 17 : Accueillir les Gens du voyage
Axe 5 : Piloter la stratégie Habitat de l'agglomération	Renforcer la démarche d'observation. Suivre et évaluer l'action publique. Adapter en continu les dispositifs et outils en fonction des nouveaux besoins et nouvelles réglementations. Mobiliser les forces vives du territoire.	Action 18 : Consolider et développer l'observation partagée
		Action 19 : Déployer l'animation citoyenne et partenariale
		Action 20 : Animer les instances de gouvernance de la stratégie Habitat

AXE 1. PRODUIRE DU LOGEMENT DE QUALITE POUR TOUS AU SERVICE DE L'ATTRACTIVITE DE L'AGGLOMERATION

ORIENTATIONS

Privilégier le développement de l'habitat au sein
des cœurs urbains et en tenant compte des
stations de mobilité

Diversifier les produits logements pour répondre
aux besoins des ménages

Veiller aux coûts de construction pour garantir
l'accessibilité des logements pour tous

Soutenir les projets d'habitat durable et innovants

Eléments de contexte

Fixée en cohérence avec le SCoT de la région Flandre-Dunkerque, la production de logements neufs est évaluée en tenant compte à la fois des projections démographiques tendanciennes du territoire et des projets structurants futurs qui généreront assurément de nouveaux besoins en logements.

Les critères pris en compte pour la définition d'un objectif de production de logements neufs sur le temps du PLUI-HD sont les suivants :

- Environ 280 logements par an afin de répondre à la diminution de la taille des ménages.
- Environ 100 logements par an afin d'assurer la reconstitution de l'offre démolie dans le cadre du NPNRU.
- Environ 370 logements par an afin de répondre aux besoins de renouvellement du parc et à l'accueil de nouveaux ménages.

Pour répondre à ces besoins, un objectif annuel de 750 nouveaux logements par an est donc estimé.

Objectifs et description de l'action

Conformément au PADD, ces 750 logements neufs par an devront se répartir au minimum pour les **2/3 en renouvellement urbain et pour le tiers restant en extension urbaine**.

Ainsi, la Communauté Urbaine de Dunkerque privilégie un développement au sein de l'enveloppe urbaine existante, et notamment **en priorisant la construction dans un rayon de 300 mètres autour des stations de mobilité**.

L'objectif est également **d'augmenter la part de production de logements privés** dans cette production neuve tout en maintenant une part significative de construction de logement locatifs sociaux.

La répartition de la production neuve tient compte de la structuration territoriale du SCOT, au regard notamment de la situation des communes vis-à-vis des bassins d'emplois et des stations de mobilité, et des dynamiques de production d'ores et déjà engagées sur chacune d'entre elles.

A partir de ces critères, les communes de l'agglomération sont regroupées en **quatre secteurs pour lesquels des objectifs chiffrés ont été fixés**.

	Objectif 2023-2028	Objectif 2029-2034	Total
Secteur central	2 360	2 540	4 900
Secteur Est	340	200	540
Secteur Ouest	930	780	1 710
Secteur Sud	870	980	1 850
Total	4 500	4 500	9 000

Le détail des objectifs de production par commune figure dans le volet territorial du présent POA.

Dispositifs mobilisés

⇒ Aides communautaires à la réalisation de logements sociaux neufs

La communauté urbaine a décidé depuis longtemps de soutenir financièrement les opérations neuves de logements locatifs sociaux. Ces nouvelles constructions devront intégrer les objectifs de qualité environnementale, d'esthétique architecturale et d'insertion urbaine, d'accessibilité, de confort et de maîtrise des loyers et des charges.

⇒ Délégation des aides à la pierre

Dans le cadre de la délégation des aides à la pierre, la CUD mobilisera les moyens financiers transférés par l'Etat afin de financer la production de logements sociaux

⇒ Appels à projets sur foncier communautaire

La collectivité soumet à la consultation un programme d'habitat défini avec la commune d'accueil et adapté au profil de celle-ci en termes de densité, de type de logements produits, de forme urbaine, etc...

Modalités de mise en œuvre

⇒ Acteurs

CUD - Direction Habitat et Aménagement, service Action Foncière, communes, opérateurs privés, bailleurs sociaux

⇒ Calendrier

2023-2025	2026-2028	2029-2031	2032-2034
Bilan annuel et triennal de l'action	Bilan annuel et triennal de l'action	Bilan annuel et triennal de l'action	Bilan annuel et triennal de l'action
Note de cadrage annuelle sur les aides communautaires	Note de cadrage annuelle sur les aides communautaires	Note de cadrage annuelle sur les aides communautaires	Note de cadrage annuelle sur les aides communautaires

Indicateurs de suivi et d'évaluation

1. Nombre de logements neufs construits par commune / par secteur / par an (DOC).
2. Part de logements construits en renouvellement urbain / en extension urbaine (DOC).
3. Part de logements privés / de logements sociaux dans la production neuve (DOC).
4. Part de logements individuels / de logements collectifs dans la production neuve (DOC).

Mots clefs / Acronymes

Production neuve

Renouvellement urbain / extension urbaine

Eléments de contexte

Le schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire (SRADDT) fixe un objectif de diminution de la consommation foncière au service du développement maîtrisé du territoire. Le ScoT pose un objectif de 250 hectares consommés par la CUD sur le temps du PLUI-HD dont environ 100 hectares dédiés à l'habitat.

Objectifs et description de l'action

Les travaux sur le repérage des sites en Renouvellement Urbain ont permis de longue date de poser les bases de la politique foncière communautaire. Ils ont été complétés pendant la période de définition du PLUI-HD par un référentiel foncier afin de repérer en amont des projets le potentiel d'accueil des populations, d'équipements, de services, de commerces et d'espaces publics dans l'enveloppe urbaine.

De façon opérationnelle, il s'agit de poursuivre le programme d'action foncière afin de faciliter la production de logements sur le territoire dans le respect de l'objectif de **2/3 en Renouvellement Urbain et 1/3 en extension Urbaine** :

- **Constituer des réserves foncières** nécessaires aux opérations de construction de logements sociaux.
- Mettre à disposition le foncier par bail emphytéotique.
- Prioriser les acquisitions foncières dans les communes du secteur central à proximité des stations de mobilité.

Cette première étape sera complétée par une démarche plus ambitieuse de création d'un observatoire du foncier qui permettra un pilotage et un suivi opérationnel afin d'exploiter pleinement chacun de ces gisements fonciers en renouvellement urbain.

Cet observatoire permettra de :

- Déterminer les **consommations annuelles des différents types de foncier**.
- Déterminer les évolutions du **prix par secteurs géographiques**.
- Comprendre les processus de valorisation ou de dévalorisation des marchés fonciers.
- Suivre et actualiser le **référentiel foncier**.

Dispositifs mobilisés

⇒ Programme d'Action Foncière (PAF)

Il définit les orientations de la collectivité en matière d'acquisition du foncier, en particulier dans les secteurs à enjeux, afin notamment d'y développer des opérations de construction de logements en renouvellement urbain.

⇒ **Zones d'Aménagement Concerté (ZAC)**

Les zones d'aménagement concerté peuvent être mobilisées en tant qu'outil de production de logement. La CUD réalisant des ZAC en régie, elle vend des terrains à des opérateurs sur la base d'un programme de logements préalablement défini.

⇒ **Convention Cadre et opérationnelles avec l'EPF**

Le Programme Pluriannuel d'intervention (PPI) 2020-2024 de l'EPF Nord-Pas-de-Calais en partenariat avec la Communauté Urbaine porte sur 12 conventions actives. La sollicitation de l'EPF au cours du précédent programme avait permis de recycler 3,2 hectares de foncier sur le territoire, et ainsi limiter d'autant la consommation de terres agricoles ou naturelles. La poursuite de ce partenariat sur la période 2020-2024 s'articule autour de trois enjeux : la revitalisation des centralités, l'amélioration du cadre de vie et la préservation de la biodiversité, et enfin favoriser le développement économique.

⇒ **Concessions d'aménagement**

Par contrat de concession d'aménagement, la CUD ayant pris l'initiative d'une opération en délègue l'étude et la réalisation à un aménageur public ou privé. Le concessionnaire assure la maîtrise d'ouvrage des travaux et équipements en tenant compte du cahier des charges défini par la CUD. Le programme de logements à réaliser est établi de manière concertée avec la collectivité.

⇒ **Emplacements Réservés pour le Logement (ERL)**

Le recours aux emplacements réservés pour le logement permet à la Communauté urbaine de maîtriser la programmation sur des terrains de logements aussi bien sociaux qu'en accession.

La liste des ERL est annexée au POA.

⇒ **Observatoire du Foncier (Cf. action 17. Consolider et développer l'observation partagée)**

La mise en place d'un Observatoire du Foncier permettra de tenir à jour la carte du foncier disponible, la carte du foncier acquis et la consommation foncière annuelle. Les disponibilités foncières seront hiérarchisées en fonction de leur potentiel d'acquisition : propriété publique, déclaration d'intention d'aliéner, terrain mutable et mutabilité évolutive. Des Disques de Valorisation des Axes de Transports (DIVAT) seront dessinés afin d'identifier les terrains les plus proches des stations de mobilité.

Modalités de mise en œuvre

⇒ **Acteurs**

CUD - Direction Habitat et Aménagement, service Action Foncière, service Urbanisme et Environnement, communes, opérateurs privés, bailleurs sociaux, Agur

⇒ **Calendrier**

2023-2025	2026-2028	2029-2031	2032-2034
Bilan annuel et triennal de l'action Mise en application du nouveau PAF	Bilan annuel et triennal de l'action	Bilan annuel et triennal de l'action	Bilan annuel et triennal de l'action

Mise en œuvre de l'Observatoire du foncier			
--	--	--	--

Indicateurs de suivi et d'évaluation

1. Nombre d'hectares consommés / de logements produits sur le foncier communautaire
2. Nombre de Déclarations d'Intention d'Aliéner
3. Bilan des conventions cadre et opérationnelles avec l'EPF
4. Actualisation du référentiel foncier
5. Evolution des indicateurs de l'observatoire du foncier

Mots clefs / Acronymes

Référentiel Foncier

PAF

ZAC

Renouvellement Urbain / Extension Urbaine (RU/EU)

Concession d'aménagement

Eléments de contexte

La programmation de logements neufs prévue par le volet Habitat du PLUI-HD s'inscrit dans les objectifs du Scot de limiter la consommation des terres agricoles tout en évitant l'éparpillement et l'éloignement des centres urbains. Le Document d'Orientations et d'Objectifs du SCOT prévoit en effet que la consommation foncière jusqu'en 2035 pour la Communauté Urbaine soit comprise entre 25 et 30ha/an tout usage confondu.

Objectifs et description de l'action

Les projets d'habitat en extension urbaine représentent environ 48 % des terrains ouverts à l'urbanisation sur le temps du PLUI-HD. Quatorze communes de l'agglomération sont concernées par une ouverture à l'urbanisation dédiée à des projets d'habitat.

Le nombre de logements en extension urbaine ne pourra représenter plus du 1/3 de la production neuve totale prévue sur le temps du PLUI-HD, soit en moyenne annuelle une production de moins de 250 logements neufs sur les 750 au total.

Des densités planchers s'appliqueront sur les projets en fonction de l'échelon auquel se rattache la commune dans la structuration territoriale du SCOT. Les seuils prévus selon les échelons sont les suivants :

Centre d'agglomération : 40 logements / ha

Pôle d'équilibre : 35 logements / ha

Pôle secondaire : 25 logements / ha

Pôle villageois : 20 logements / ha

La densité calculée sera la densité nette, c'est-à-dire comprenant les jardins et les espaces publics associés à l'habitat. Toutefois, **dans le cas d'un aménagement paysager au rayonnement plus large, l'emprise foncière de ce dernier pourra être ôtée dans le calcul de la densité. De même, lorsque le projet comprend dans son périmètre des équipements publics ou commerciaux d'envergure, les surfaces afférentes seront ôtées du calcul de la densité.** Enfin, le SCOT prévoit également que dans les communes de moins de 2 000 habitants, **une adaptation du seuil de densité reste possible afin d'assurer une bonne insertion des projets dans le tissu urbain.**

Les zones d'extension urbaine dédiées à l'habitat n'ont pas toutes les mêmes échéances au sein de la programmation du PLUI-HD, **un échancier détaillant les différentes temporalités pour les OAP sectorielles figure ainsi dans le volet territorial du POA.** De plus, dans l'objectif de répondre à un développement maîtrisé et progressif de l'urbanisation, **un phasage est également intégré au sein de certaines opérations.**

Dispositifs mobilisés

⇒ **OAP sectorielle**

Les OAP sectorielles définissent les conditions d'aménagement des secteurs à enjeux de l'agglomération pour garantir la qualité des projets futurs et veiller à leur intégration urbaine et paysagère. Elles permettent de limiter l'artificialisation des sols par la définition d'un projet rationnel

où le foncier est optimisé : objectifs de densité et d'insertion paysagère, phasage des constructions, éléments concourant à la mixité fonctionnelle et sociale...etc.

Modalités de mise en œuvre

⇒ Acteurs

CUD - Direction Habitat et Aménagement, service Action Foncière, service Urbanisme et Environnement, communes, opérateurs privés, bailleurs sociaux, Agur

⇒ Calendrier

2023-2025	2026-2028	2029-2031	2032-2034
Bilan annuel et triennal de l'action	Bilan annuel et triennal de l'action	Bilan annuel et triennal de l'action	Bilan annuel et triennal de l'action

Indicateurs de suivi et d'évaluation

1. Nombre d'hectares consommés / de logements construits en extension urbaine
2. Part des logements privés / des logements sociaux construits en extension urbaine
3. Actualisation du tableau de bord des projets en extension urbaine

Mots clefs / Acronymes

Extension urbaine

OAP sectorielle

Densité

Eléments de contexte

Le développement d'un habitat durable et de qualité constitue un enjeu incontournable pour l'agglomération, tant pour l'amélioration du cadre de vie de ses habitants que pour le renforcement de son attractivité.

Le développement d'une offre d'habitat variée alliant qualités énergétique et architecturale dans un environnement de qualité permettra de renforcer l'attractivité du territoire et d'attirer de nouveaux ménages.

Objectifs et description de l'action

La communauté Urbaine souhaite soutenir des formes d'habitat innovantes et durables pour contribuer à l'attractivité du territoire. Pour ce faire, **l'expérimentation de nouvelles formes d'habitat** sera soutenue et la **densité de l'habitat** sera adaptée aux profils des communes dans le respect du règlement du PLUi-HD.

Une démarche partenariale sera engagée de manière à amorcer une réflexion territoriale sur ces nouvelles formes et leur adaptation dans le tissu de l'agglomération :

- Identifier les nouvelles formes d'habitat innovantes susceptibles de contribuer à la **diversification de l'offre de logement** : habitat participatif, logement modulable et évolutif, habitat à énergie positive (BEPOS)...etc.
- Animer un dialogue local sur les opportunités de développement de ces nouvelles formes d'habitat sur le territoire et les potentiels d'expérimentation en la matière.
- Soutenir des **opérations de conception – réalisation**.

Dispositifs mobilisés

⇒ Appels à projet innovants sur le foncier communautaire

L'attractivité résidentielle passe par la diversification des formes d'habitat pour répondre à une diversité de besoins: maisons individuelles, maisons groupées, habitat individuel superposé, petit collectif, collectif, habitat inclusif, villas urbaines...etc.

La recherche d'un équilibre entre l'optimisation du foncier et la bonne insertion dans le tissu urbain existant s'avère essentielle. Pour chaque opération, l'attention sera portée à la fois sur la qualité architecturale et sur le prix de sortie.

⇒ Soutien aux communes dans le cadre d'expérimentations

La communauté Urbaine mobilisera son ingénierie pour apporter son appui aux communes qui souhaitent engager des démarches innovantes en matière d'habitat.

Le développement de projets d'habitat participatifs ou inclusifs, qu'ils soient d'initiatives privés ou portées par des bailleurs sociaux, constitue à ce titre un axe de développement possible pour le territoire.

Modalités de mise en œuvre

⇒ Acteurs

CUD - Direction Habitat et Aménagement, service Action Foncière, service Urbanisme et Environnement, communes, opérateurs privés, bailleurs sociaux, Agur

⇒ Calendrier

2023-2025	2026-2028	2029-2031	2032-2034
Bilan annuel et triennal de l'action	Bilan annuel et triennal de l'action	Bilan annuel et triennal de l'action	Bilan annuel et triennal de l'action

Indicateurs de suivi et d'évaluation

1. Nombre d'appels à projets lancés / de candidatures reçues
2. Nombre de logements labellisés / par label
3. Analyse des expérimentations conduites (performance énergétique, typologies, formes urbaines...etc.).

Mots clefs / Acronymes

Habitat participatif

Logement modulable

Logement à Energie positive

Innovation

Appel à projet

Eléments de contexte

La production d'une offre en accession sociale abordable et innovante constitue un enjeu majeur du maintien ou de l'arrivée de familles et de jeunes ménages, qui pourront contribuer au dynamisme démographique de l'agglomération.

Les caractéristiques socio-économiques des habitants de la CUD, la prédominance de locataires du parc social et le départ des jeunes ménages âgés de 25 à 35 ans posent la question de la maîtrise des prix immobiliers pour maintenir les classes intermédiaires sur le territoire.

Les études récentes ont montré que la majorité des primo-accédants disposaient d'un budget compris entre 140 et 170 k€, ce qui nécessite une très grande maîtrise des coûts des opérations à venir. Or, aujourd'hui, dans le Dunkerquois, le prix de vente des logements neufs est fréquemment au-dessus de ce seuil et entre de fait en concurrence directe avec le parc existant.

Objectifs et description de l'action

Objectifs et description de l'action :

Trois objectifs sont recherchés afin de soutenir l'accession à la propriété et **contribuer à la diversification des ménages sur le territoire** :

- Maîtriser les **coûts de sortie des programmes**.
- Aider les ménages à réaliser une **accession abordable**.
- Favoriser le développement d'une **offre de logements performants, neufs comme existants**.

L'enjeu est de soutenir le développement d'une offre en accession abordable, **performante énergétiquement** et accessible aux ménages les plus modestes. De nouveaux outils seront établis afin de soutenir des programmes innovants, performants énergétiquement et générateurs de nouvelles formes urbaines : réflexion sur les modes de conception et de production de l'habitat, expérimentation de nouveaux procédés, incitations sur la performance énergétique...etc.

Dispositifs mobilisés

⇒ **Eco Habitat +**

A compter du 1^{er} septembre 2021, la Communauté Urbaine met en place le dispositif Eco habitat + qui vise à faciliter la mise en œuvre de travaux rapidement après l'accession à la propriété.

En effet, les primo-accessions sur le territoire touchent essentiellement le parc ancien, et la capacité de financement mobilisée par le seul prix d'achat ne permet pas forcément aux nouveaux propriétaires d'envisager des travaux de réhabilitation.

Pour bénéficier du dispositif Eco Habitat +, les propriétaires devront s'engager dans le dispositif Eco-Habitat du programme Eco-Gagnant de la CUD qui consiste notamment à effectuer des travaux générant des économies d'énergie d'au moins 35%. En retour, la CUD versera aux bénéficiaires une aide aux travaux et une aide complémentaire d'un montant de 3 000€, majorée de 2 000€ dans le cas d'un logement classé étiquette F ou G avant travaux.

Ce dispositif vient remplacer le dispositif Réflex 'acquisition mis en œuvre sur la période 2017-2020.

⇒ Dispositifs existants ou innovants d'accèsion à la propriété

Le prêt social location-accession (PSLA) est un dispositif d'accèsion à la propriété mis en place par les pouvoirs publics en 2004. Il s'adresse à des ménages sous plafonds de ressources qui achètent leur logement neuf dans une opération agréée permettant un taux de TVA à 5,5% et une exonération de Taxe Foncière.

D'autres dispositifs existent également, de type foncier différé, tel le montage en SCIAPP (société civile immobilière d'accèsion progressive à la propriété). Ils pourront être déployés sur différents sites, de même que des dispositifs innovants propres au territoire communautaire pourront être imaginés.

⇒ Vente de logements sociaux

La vente de logements sociaux est un volet incontournable de la stratégie patrimoniale des bailleurs sociaux dans un contexte de diminution des aides directes de l'Etat. La vente des logements peut également contribuer au rééquilibrage territorial. C'est un moyen d'accéder à la propriété à un prix souvent raisonnable dans des logements investis depuis longtemps par leurs occupants.

Une convention liant la Communauté urbaine de Dunkerque et les bailleurs sociaux intervenant sur le territoire définit les priorités et objectifs du territoire pour la vente de logements locatifs sociaux. Cette convention comporte notamment un objectif chiffré de vente de logements par bailleur et par commune et propose une stratégie différenciée selon les caractéristiques du parc existant dans les différentes communes. Le document adapte au territoire communautaire les engagements globaux inscrits dans les conventions d'utilité sociale conclues entre l'Etat et les bailleurs sociaux.

⇒ Observatoire de l'accèsion sociale (Cf. action 17. Consolider et développer l'observation partagée)

Modalités de mise en œuvre

⇒ Acteurs

CUD - Direction Habitat et Aménagement, service Action Foncière, communes, opérateurs privés, bailleurs sociaux, Agur

⇒ Calendrier

2023-2025	2026-2028	2029-2031	2032-2034
Bilan annuel et triennal de l'action	Bilan annuel et triennal de l'action	Bilan annuel et triennal de l'action	Bilan annuel et triennal de l'action

Indicateurs de suivi et d'évaluation

1. Nombre de dossiers Eco Habitat + (localisation, montant...etc.)
2. Nombre de logements financés en PSLA / en accèsion sociale
3. Nombre de logements mis en vente et vendus par bailleur / par commune,
4. Caractéristiques techniques des logements sociaux vendus : estimation des domaines, étiquettes énergétiques, ancienneté du bien, prix de sortie...etc.

Mots clefs / Acronymes

Eco Habitat +

Accession sociale

Vente HLM

AXE 2. RENOVER LES PARCS EXISTANTS POUR ACCROITRE L'EFFICACITE ENERGETIQUE DU TERRITOIRE

ORIENTATIONS

Lutter contre la précarité énergétique en intensifiant les programmes de rénovation du parc existant

Lutter contre l'habitat indigne et vacant

Accompagner les bailleurs publics et privés sur des opérations de rénovation labellisées

Accompagner les ménages sur la réduction des charges au service de leur pouvoir d'achat

Eléments de contexte

La réhabilitation du parc de logements existant est le principal levier d'action pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre et ainsi répondre aux engagements pris dans le plan climat et la convention européenne des maires.

Suite au Grenelle de l'environnement et à l'adoption d'un plan climat, les bailleurs sociaux ont pour obligation de traiter les logements en étiquettes E F et G.

Objectifs et description de l'action

La CUD souhaite prévenir la dégradation d'un certain nombre de programmes sociaux. L'objectif est de **poursuivre la politique communautaire avec les bailleurs afin de** prioriser les interventions sur le parc et élargir la réponse au-delà d'une action sur le bâti, quand cela s'avère nécessaire.

Les bailleurs sociaux ont des objectifs de réhabilitation thermique important dans le cadre des Conventions d'Utilité Sociales. L'objectif est de traiter ces logements dans les meilleurs délais et avec des **réhabilitations les plus efficaces possibles** au regard du **niveau de performance énergétique atteint**.

L'objectif est de **traiter les logements restants en classe E, F ou G** afin de ramener les consommations sous les 150 kWh/m²/an. A ce jour, il reste environ 2000 logements à traiter.

Un objectif de **350 logements sociaux réhabilités** par an est fixé.

Dispositifs mobilisés

⇒ Aide communautaire pour la réhabilitation des logements sociaux

Cette aide a pour vocation de favoriser la réalisation d'opération de réhabilitations ambitieuses susceptibles d'impacter sensiblement les conditions de vie des locataires grâce à l'amélioration des performances énergétiques contribuant à la réduction des charges locatives. Elle permet d'accompagner les bailleurs sociaux dans leur démarche d'amélioration continue du patrimoine existant.

Le montant de l'aide est déterminé en fonction du niveau de gain énergétique atteint.

⇒ Partenariats dans le cadre des Conventions d'Utilité Sociale (CUS)

La CUD et les bailleurs élaboreront conjointement une programmation pluriannuelle des réhabilitations, en fonction des éléments inscrits dans les CUS et des priorités du territoire pour répondre aux objectifs globaux de réduction de gaz à effet de serre, pris par la Communauté urbaine de Dunkerque.

Modalités de mise en œuvre

⇒ Acteurs

CUD - Direction Habitat et Aménagement, communes, bailleurs sociaux, opérateurs privés

⇒ **Calendrier**

2023-2025	2026-2028	2029-2031	2032-2034
Bilan annuel et triennal de l'action	Bilan annuel et triennal de l'action	Bilan annuel et triennal de l'action	Bilan annuel et triennal de l'action
Note de cadrage annuelle sur les aides communautaires	Note de cadrage annuelle sur les aides communautaires	Note de cadrage annuelle sur les aides communautaires	Note de cadrage annuelle sur les aides communautaires

Indicateurs de suivi et d'évaluation

1. Nombre de logements financés en acquisition-amélioration
2. Nombre de logements programmés en réhabilitation
3. Nombre de réhabilitations agréées par commune / par bailleur
4. Caractéristiques des réhabilitations agréées: étiquette énergétique, coût moyen, équivalent tonne de CO2 économisée...etc.
5. Impact des réhabilitations énergétiques sur les loyers

Mots clefs / Acronymes

Réhabilitation du parc social

Contribution au plan climat

CUS

Eléments de contexte

La réhabilitation du parc de logements existant est le principal levier d'action pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre et ainsi répondre aux engagements du plan climat et de la convention européenne des maires.

Sur la CUD, 20% des logements du parc privé ont été construits avant 1945. On estime à un peu plus de 1300 le nombre de copropriétés sur le territoire (dont 75% sur la commune de Dunkerque), et parmi celles-ci environ 52% ont été construites entre 1949 et 1968.

Améliorer la qualité et la performance énergétique du parc privé dans le respect du patrimoine et des règles d'urbanisme existantes constitue un enjeu majeur au service de l'attractivité du territoire communautaire.

Objectifs et description de l'action

Le volet habitat du PLUI-HD consolide d'une part certains dispositifs opérationnels existants mais vise aussi le déploiement de nouveaux outils à l'échelle communautaires ou sur des secteurs plus ciblés.

La CUD poursuivra son soutien afin de **lutter contre la précarité énergétique dans le parc privé existant** à savoir :

- Améliorer la qualité et la **performance énergétique des logements** des ménages du parc privé en proposant un accompagnement et une aide financière à la réalisation de travaux dans le cadre du Programme Eco-Habitat.
- Mettre en place des procédures renforcées de réhabilitation de l'habitat sur des secteurs ciblés.
- Lutter contre les situations de **précarité énergétique**.
- **Accompagner les copropriétés, notamment celles du parc de la reconstruction**, dans leurs projets de réhabilitation et d'efficacité énergétique.

Les objectifs fixés sont les suivants :

- Accompagner les ménages d'un point de vue technique et financier dans la réalisation de travaux par **la mise en œuvre d'un guichet unique de l'habitat. Un objectif d'accompagnement et de conseil de 900 ménages par an dans la réalisation et la priorisation des travaux d'amélioration énergétique** de leur logement est fixé.
- **Traiter 250 logements privés par an dans un objectif de réhabilitation globale, dont au moins 50% de propriétaires modestes.**
- **Accompagner 35 à 40 copropriétés** dans le cadre du Programme Opérationnel Préventif d'Accompagnement des Copropriétés
- **Recycler 42 immeubles dans le parc existant** dans le cadre de la Convention Immobilière signée avec Action Logement.
- **Participer à la réhabilitation de près de 500 logements dans le cadre d'une Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat et de Renouvellement Urbain (OPAH RU) du centre-ville de Dunkerque**

L'amélioration de la **connaissance du parc privé** est un axe de progrès nécessaire afin de pouvoir ajuster plus finement les politiques à mener et ainsi optimiser l'effet levier des investissements.

Dispositifs mobilisés

⇒ Délégation des aides à la pierre de l'ANAH

La CUD est délégataire des aides à la pierre pour le parc privé depuis 2007 et déploie à ce titre des dispositifs de soutien à la réhabilitation du parc privé dans le cadre des aides de l'ANAH. La CUD, en tant que « guichet local », instruit les demandes d'aide des propriétaires occupants, des propriétaires bailleurs, et des copropriétaires selon les orientations nationales définies par l'Anah et les priorités locales du territoire.

⇒ Programme d'Intérêt Général « Précarité Energétique »

La mise en œuvre d'un PIG précarité énergétique (2017-2022) doit permettre de fédérer les initiatives et dispositifs existants sur le territoire tant au niveau du repérage des publics concernés que de l'aide technique, financière et sociale qui pourrait concourir au traitement de la précarité.

⇒ POPAC : Action d'accompagnement du parc de la reconstruction

Les éléments recueillis lors de différents diagnostics laissent difficilement imaginer que les copropriétés pourraient enclencher des processus de réhabilitation ambitieux à moyen terme. Le POPAC est un dispositif qui permet d'accompagner les copropriétés pour éviter l'accentuation de leurs difficultés et d'agir notamment sur la gouvernance lorsque celle-ci est peu active.

⇒ Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat et de Renouvellement Urbain

L'OPAH RU du centre-ville de Dunkerque doit permettre de concilier mise en valeur patrimoniale et rénovation énergétique, tout en prenant en compte le mode d'organisation en copropriété d'une part prédominante d'immeubles au sein du quartier. Près de 500 logements seront traités dans ce cadre afin de redynamiser l'habitat en cœur de ville.

⇒ Eco Habitat

Le dispositif Eco Habitat renouvelle intégralement le dispositif Reflex énergie, en place sur le territoire depuis 2006, qui dans un paysage où les aides à la rénovation sont de plus en plus nombreuses, ne jouait plus cet effet levier pour les propriétaires. Aussi, en lien étroit avec les dispositifs de la région et de sa régie du Service Public de l'Efficacité Energétique, l'attribution des aides financières communautaires s'inscrit désormais dans un parcours d'accompagnement complet, de l'audit au suivi post-travaux.

⇒ Eco Habitat Copropriétés

A compter du 1^{er} mai 2021, la Communauté Urbaine met en place le dispositif Eco Habitat Copropriétés qui vise à accompagner les copropriétaires dans la définition d'opérations de réhabilitation efficaces sur le plan énergétique. L'objectif est d'apporter un conseil éclairé aux copropriétés en matière de droits et d'obligations, et surtout, les guider sur les aspects techniques dans la définition de leur projet de réhabilitation ainsi que dans les aides mobilisables. Des aides communautaires aux travaux seront mobilisables pour les copropriétés jusqu'à 15 lots d'habitation ainsi qu'une aide au financement d'un audit. La CUD apportera également une aide à l'accompagnement pour les copropriétés engagées dans le dispositif régional Hauts de France Pass Copropriété.

⇒ Mise en application du dispositif « Action Cœur de Ville »

La Communauté Urbaine et la ville de Dunkerque sont lauréates du dispositif « Action Cœur de Ville ». Ce dispositif répond à une double ambition : améliorer les conditions de vie des habitants des villes moyennes et conforter leur rôle de moteur de développement du territoire.

Le programme vise à faciliter et à soutenir le travail des collectivités locales, à inciter les acteurs du logement, du commerce et de l'urbanisme à réinvestir les centres villes, à favoriser le maintien ou l'implantation d'activités en cœur de ville, ceci afin d'améliorer les conditions de vie dans les villes moyennes.

Pour assurer cette revitalisation, chaque convention reposera sur 5 axes structurants :

- De la réhabilitation à la restructuration : vers une offre attractive de l'habitat en centre-ville
- Favoriser un développement économique et commercial équilibré
- Développer l'accessibilité, la mobilité et les connexions
- Mettre en valeur les formes urbaines, l'espace public et le patrimoine
- Fournir l'accès aux équipements et services publics

Modalités de mise en œuvre

⇒ Acteurs

CUD - Direction Habitat et Aménagement, service Action Foncière, Anah, communes, opérateurs et propriétaires privés, Agur

⇒ Calendrier

2023-2025	2026-2028	2029-2031	2032-2034
Bilan annuel et triennal de l'action			
Formalisation de la DAP 2020-2025	Bilan annuel et triennal de l'action		
Mise en œuvre du dispositif « Action Cœur de Ville »	Mise en œuvre du nouveau PIG	Bilan annuel et triennal de l'action	Bilan annuel et triennal de l'action
Mise en œuvre du nouveau POPAC	Mise en œuvre du dispositif « Action Cœur de Ville »		
Révision du dispositif d'aides communautaires aux particuliers			

Indicateurs de suivi et d'évaluation

1. Nombre de ménages bénéficiaires du dispositif Eco Habitat
2. Nombre de logements réhabilités par commune / par secteur
3. Nombre de logements en copropriétés réhabilités
4. Caractéristiques des réhabilitations : travaux réalisés, étiquette énergétique, coût moyen, équivalent tonne de CO2 économisée...etc.

Mots clefs / Acronymes

ANAH / PIG / Eco Habitat

Cœur de ville

Copropriétés

Eléments de contexte

Les dernières études ont mis en avant une augmentation de la vacance dans les cœurs de ville, même si la CUD demeure l'EPCI de la région Hauts-de-France ayant le taux de vacance le moins élevé (5,7 %). Les logements vacants en cœur d'agglomération sont estimés quant à eux à environ 17%

Les causes de la vacance peuvent être multiples : rétention par le propriétaire, état du logement, inadéquation prix/marché, problèmes de succession, obsolescence du logement...etc.

Objectifs et description de l'action

A ce jour, peu d'outils communautaires sont mobilisés pour travailler sur cette problématique de la vacance dans les centres-villes. Or, le traitement de la vacance est aussi un moyen permettant de **remettre sur le marché des logements locatifs en cœur de ville** et/ou en accession à la propriété. C'est une forme de production neuve.

L'un des objectifs du PLUI-HD sera à court terme une **meilleure connaissance du phénomène de vacance sur le territoire communautaire** afin de définir des outils incitatifs adaptés selon les situations. Cette action devra être menée conjointement avec les travaux engagés au titre du dispositif « Action Cœur de Ville ».

Dispositifs mobilisés

⇒ OPAH-RU du Centre-ville de Dunkerque

Le centre-ville de Dunkerque est le secteur qui concentre la part la plus importante de logements vacants au sein du territoire communautaire. Dans le cadre de l'OPAH-RU, l'objectif de la CUD est d'accompagner la remise sur le marché de 30 logements et de favoriser le conventionnement de 25 logements, dont 15 à loyer social et 10 à loyer intermédiaire pendant la durée de l'opération.

⇒ Emergence de nouveaux outils pour la remise sur le marché de logements vacants

Il s'agira à terme de **viser la remise sur le marché de logements, en lien notamment avec le dispositif « Action Cœur de Ville »**, en travaillant à l'émergence d'outils incitatifs dédiés

Modalités de mise en œuvre

⇒ Acteurs

CUD - Direction Habitat et Aménagement, service Action Foncière, Etat, communes, opérateurs privés, Agur

⇒ Calendrier

2023-2025	2026-2028	2029-2031	2032-2034
Bilan annuel et triennal de l'action	Bilan annuel et triennal de l'action	Bilan annuel et triennal de l'action	Bilan annuel et triennal de l'action

Indicateurs de suivi et d'évaluation

1. Evolution du nombre de logements vacants / du taux de vacance dans le cœur de ville
2. Evolution de la vacance selon la nature du parc

Mots clefs / Acronymes

Vacance

Action Cœur de Ville

Eléments de contexte

D'importantes concentrations de ce type de logements ont été identifiées sur le territoire (22% des locataires privés, 19% des propriétaires occupants et 9% des locataires HLM vivent dans un logement sans confort ou au confort partiel en 2015). Par ailleurs, certaines communes ont fait état de la division excessive de logements dans certains secteurs. Les logements en situation d'indignité sur le territoire sont généralement occupés par des ménages modestes ou très modestes.

Objectifs et description de l'action

Lutter contre les logements insalubres implique d'agir à la fois sur le bâti mais aussi sur la dimension sociale, en relation étroite avec les propriétaires bailleurs. L'objectif est de **sortir les logements de l'indignité** grâce à un travail de repérage et de médiation assorti d'un programme de travaux.

La Lutte contre l'Habitat Indigne relève à ce jour de la compétence des maires et des communes. La CUD a mis en place une ingénierie d'appui en 2005 qui repose sur un protocole qui a pour objectif le repérage des logements indignes et la mise en œuvre de travaux de mise aux normes. Environ 150 logements sont repérés en moyenne tous les ans (en dehors de la ville de Dunkerque qui dispose de son propre service d'Hygiène et Santé).

Il s'agira de :

- **Poursuivre la mise en œuvre du protocole** de lutte contre le logement indigne,
- Activer la mise en œuvre des **dispositifs proposés dans le cadre de la loi ALUR** (l'autorisation préalable de mise en location, l'Autorisation préalable à la Division, etc.) qui sembleraient pertinents pour le territoire.
- Renforcer les **actions de sensibilisation et d'information** tant en direction des locataires que des propriétaires.
- Harmoniser les pratiques sur le territoire communautaire, y compris en évaluant la pertinence de mettre en œuvre un Service Intercommunal d'Hygiène et de Santé

Dispositifs mobilisés

⇒ **Protocole de lutte contre le logement indigne**

L'action menée dans le cadre du protocole de lutte contre le logement indigne a pour objectif le repérage des logements en situation d'indignité sur le territoire. Nécessitant des travaux et occupés généralement par des ménages modestes ou très modestes, ils constituent un des cœurs de cible de l'action. La CUD anime un réseau de référents techniques communaux. Dans ce cadre elle peut accompagner les communes et les Maires, titulaires du pouvoir de police, dans la mise en œuvre de procédures spécifiques : péril, arrêté d'abandon manifeste, bien vacant sans maître etc...

⇒ **Autorisation Préalable à la Division (APD) et Autorisation Préalable à la Mise en Location (APML)**

L'APD, qui vise à autoriser la création de plusieurs logements dans un immeuble existant, concerne des zones à risque en termes d'habitats dégradés. Le dispositif d'Autorisation Préalable à la Division s'appliquera à certains secteurs de l'agglomération (Dunkerque et Coudekerque-Branche au 1^{er} septembre 2021, Bray-Dunes et Saint-Pol-sur-Mer au 1^{er} mai 2022).

Il s'agit par ailleurs également de conforter un dispositif d'autorisation de mise en location, conformément aux évolutions réglementaires récentes, afin de rendre plus efficace la lutte contre le logement indigne. Etudier les complémentarités avec le protocole de lutte contre le logement indigne, étendre le dispositif aux communes de l'agglomération et rendre le dispositif plus contraignant sont autant de moyens d'action. Le dispositif d'Autorisation Préalable à la Mise en Location s'applique depuis le 1^{er} novembre 2019 sur certains secteurs du territoire.

Modalités de mise en œuvre

⇒ Acteurs

CUD - Direction Habitat et Aménagement, communes, opérateurs et propriétaires privés, bailleurs sociaux

⇒ Calendrier

2023-2025	2026-2028	2029-2031	2032-2034
Bilan annuel et triennal de l'action	Bilan annuel et triennal de l'action Expérimentation de l'AMD	Bilan annuel et triennal de l'action	Bilan annuel et triennal de l'action

Indicateurs de suivi et d'évaluation

1. Evolution du nombre de logements indignes signalés par commune
2. Type d'infractions constatées
3. Nombre de DML et d'APML
4. Nombre d'Autorisation de Mise en Division.

Mots clefs / Acronymes

Lutte contre l'Habitat Indigne (LHI)

PIG

AXE 3. AGIR AU SERVICE DU REEQUILIBRAGE TERRITORIAL

ORIENTATIONS

Mieux répartir l'offre de logements sociaux sur le territoire

Garantir une attractivité renouvelée des quartiers d'habitat social

Se saisir des projets de renouvellement urbain comme levier du rééquilibrage

Accompagner le rééquilibrage par une attention particulière aux équilibres d'occupation du parc social

Eléments de contexte

Le taux de logements sociaux sur la CUD varie de 9,2% à 62,9% selon les communes soumises à la loi SRU. Un déséquilibre historique est marqué entre l'Est et l'Ouest de l'agglomération au regard de la répartition des statuts d'occupation, des parcs de logements et du revenu médian des ménages.

Pour répondre à la demande sur l'ensemble du territoire communautaire, une offre diversifiée et répartie de façon équilibrée doit se développer. Il s'agit d'offrir une large capacité de choix aux ménages, qu'il s'agisse du type de logement (privé/social, locatif/en propriété, individuel/collectif, petites/grandes typologies) ou de sa localisation.

Objectifs et description de l'action

Le territoire présente des réalités différentes dont il convient de tenir compte :

- Les enjeux des villes centres sur le parc social sont différents des communes périphériques (état du parc différent, offre singulière selon les communes, présence de services, enjeu de mobilité qui ne se pose pas de la même manière ...).
- Chaque bailleur a ses spécificités, ce qui constitue une richesse pour le territoire, mais cela induit également un marché concurrentiel marqué.
- Une demande qui reste forte mais se fait de plus en plus exigeante, entraînant de nombreux refus dans les quartiers considérés comme moins attractifs même parmi les publics les plus fragiles.

Un objectif de 40% de logements sociaux dans la production neuve, soit environ 3000 logements, est retenu. Les objectifs en matière d'offre sociale sont ventilés entre les quatre secteurs et tiennent compte des opérations prédéterminées sur le temps du PLUI-HD.

Pour cette production à venir, les principes suivants seront retenus :

- Accompagner la **diversification de l'offre de logements sociaux** dans les communes affichant des proportions de logement social déjà importantes,
- Permettre la **production de logements sociaux dans les communes qui affichent des taux de logements sociaux moins élevés**.

Par ailleurs, le parc social de l'agglomération dunkerquoise comprend historiquement une proportion importante de grands logements, qui n'est plus en adéquation avec la demande sociale. Aussi, la CUD veillera à ce que **75% de la production annuelle des bailleurs sociaux soit consacrée à des logements qui relèvent des typologies T1 à T3**.

S'agissant de la répartition des types de financement du logement social, la Communauté Urbaine tient compte de la démolition importante du parc à bas loyer prévue dans le cadre des projets du NPNRU, et **fixe ainsi l'objectif de 40% de logements PLAI dans la production sociale. Concernant l'offre en PLS, celle-ci pourra constituer 10% du volume total, tandis que le reste de la production sera consacrée à du logement social « classique » PLUS**. Il s'agit d'objectifs de production globaux qui ne s'apprécieront pas systématiquement à chaque opération.

Les objectifs de production de logements sociaux permettent d'envisager les effets suivants en matière de rééquilibrage territorial :

<i>Commune</i>	<i>Résidences principales 2019</i>	<i>Nombre de LLS 01/01/21</i>	<i>Taux de LLS 01/01/21</i>	<i>Taux LLS projeté 2034</i>
COUDEKERQUE-BRANCHE	9 228	2 894	31,4%	31,7%
DUNKERQUE	41 394	14 265	34,5%	33,8%
GRANDE-SYNTHÉ	7 919	4 934	62,3%	59,7%
LEFFRINCKOUCKE	1 931	486	25,2%	27,0%
SECTEUR CENTRAL	60 472	22 579	37,3%	36,5%
BRAY-DUNES	2 022	267	13,2%	17,8%
GHYVELDE - LES MOERES	1 628	168	10,3%	14,8%
ZUYDCOOTE	610	120	19,7%	21,8%
SECTEUR EST	4 260	555	13,0%	17,3%
BOURBOURG	2 996	791	26,4%	27,9%
CRAYWICK	219	74	33,8%	31,2%
GRAND-FORT-PHILIPPE	2 281	688	30,2%	31,4%
GRAVELINES	4 595	1 884	41,0%	39,5%
LOON-PLAGE	2 398	741	30,9%	30,8%
SAINT-GEORGES-SUR-L'AA	113	31	27,4%	26,3%
SECTEUR OUEST	12 602	4 209	33,4%	33,4%
ARMBOUTS-CAPPEL	926	114	12,3%	16,8%
CAPPELLE-LA-GRANDE	3 295	1 230	37,3%	37,0%
SPYCKER	669	34	5,1%	10,4%
TETEGHEM - COUDEKERQUE VILLAGE	3 513	868	24,7%	23,9%
SECTEUR SUD	8 403	2 246	26,7%	27,2%
CU DUNKERQUE	85 737	29 589	34,5%	34,1%

Dispositifs mobilisés

⇒ Délégation des aides à la pierre

Dans le cadre de la délégation des aides à la pierre, la CUD mobilisera les moyens financiers transférés par l'Etat afin de tendre vers le rééquilibrage de l'offre sociale

⇒ Aides communautaires à la réalisation de logements sociaux neufs

La communauté urbaine a décidé de longue date de soutenir financièrement les opérations en construction neuve. Ces nouvelles constructions devront intégrer les objectifs de qualité environnementale, d'esthétique architecturale et d'insertion urbaine, de durabilité, de confort, de maîtrise des loyers et des charges.

⇒ La Garantie des emprunts

La Communauté Urbaine a mis en place un système de garantie d'emprunt souple et accessible à l'ensemble des organismes de logement social intervenant sur le territoire communautaire.

⇒ **Groupe de travail sur la restructuration des grands logements du parc social**

Près de la moitié des logements du parc social sont de grandes typologies alors que 66% des demandes portent sur des logements T1 à T3. Forte de ce constat, la CUD souhaite engager un nouveau dialogue avec les bailleurs du territoire afin de mettre en œuvre une stratégie de restructuration de ces grands logements.

⇒ **Le renouvellement urbain comme levier au service du rééquilibrage (cf. action 12)**

Modalités de mise en œuvre

⇒ **Acteurs**

CUD - Direction Habitat et Aménagement, service Action Foncière, communes, opérateurs privés, bailleurs sociaux, Etat, A.N.R.U., Agur

⇒ **Calendrier**

2023-2025	2026-2028	2029-2031	2032-2034
Bilan annuel et triennal de l'action	Bilan annuel et triennal de l'action	Bilan annuel et triennal de l'action	Bilan annuel et triennal de l'action
GT restructuration	Note de cadrage annuelle sur les aides communautaires	Note de cadrage annuelle sur les aides communautaires	Note de cadrage annuelle sur les aides communautaires
Note de cadrage sur les aides communautaires	Mise en œuvre des projets urbains du NPNRU	Mise en œuvre des projets urbains du NPNRU	
Mise en œuvre des projets urbains du NPNRU			

Indicateurs de suivi et d'évaluation

1. Evolution du taux de logements social par commune / par secteur
2. Nombre de logements sociaux programmés par type de financement / par commune / par secteur
3. Nombre et part de PLAI dans la production sociale par commune / par secteur / par bailleur
4. Typologies de logements sociaux financés
5. Suivi des financements mobilisés : enveloppe Etat et enveloppe communautaire

Mots clefs / Acronymes

Production de logement social

Rééquilibrage

Répartition des PLAI

Reconstitution de l'offre sociale

Diversification du parc social

Eléments de contexte

La Communauté Urbaine de Dunkerque a installé une Conférence Intercommunale du Logement le 9 juillet 2015, faisant suite à une délibération du Conseil Communautaire du 18 juin 2015.

Les compétences de la C.I.L sont détaillées par l'article L 441-1-5 du Code de la Construction et de l'Habitat (C.C.H.). Elle définit un cadre général portant sur :

- Les orientations en matière d'attribution de logements et de mutations,
- Les modalités de relogements des personnes relevant du Plan Départemental d'Action pour le Logement et l'Hébergement des Personnes Défavorisées (PDALHPD), déclarées prioritaires au titre du DALO, et relevant des projets de rénovation urbaine,
- Les modalités de coopérations entre les bailleurs et titulaires des droits de réservation,
- Le cas échéant, des propositions de créations d'offres de logements adaptés et d'accompagnement des personnes.

La Conférence Intercommunale du Logement constitue l'espace de débat et d'échanges entre les communes et les acteurs de l'habitat. Elle est l'instance de référence pour œuvrer à la politique intercommunale d'attribution.

Les lois de programmation pour la ville du 21 février 2014, pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (ALUR) du 26 mars 2014 et relative à l'égalité et à la citoyenneté du 27 janvier 2017 ont institué un cadre pour la mise en œuvre locale de la réforme des attributions de logements sociaux.

Objectifs et description de l'action

Les travaux de la Conférence Intercommunale du logement ont permis de mettre en avant les enjeux à travailler sur le territoire au service du rééquilibrage social:

- Travailler sur le **rapprochement entre l'offre de logements sociaux et la demande des ménages**, notamment sur les typologies, la taille des logements tout en tenant compte des capacités financières des ménages.
- Veiller à **favoriser les mutations**, permettant ainsi une meilleure réponse aux parcours résidentiels.
- Travailler sur la demande non satisfaite de plus de 2 ans qui représente 7,5 % de la demande active et approfondir l'analyse des refus
- La nécessité de rapprocher de l'offre existante les **demandes actives sur le motif santé/handicap**,
- La vigilance sur les **attributions des publics prioritaires** de l'agglomération. En effet, il convient de tenir compte du positionnement atypique des quartiers prioritaires sur le marché du logement social local, qui concentrent déjà une surreprésentation des ménages dont les ressources sont inférieures au P.L.A.I., des familles monoparentales, des jeunes et des sortants d'hébergement. Or, le relogement des publics prioritaires (dispositifs D.A.L.O. / P.D.A.L.P.D.) s'effectue pour plus de la moitié dans les quartiers prioritaires.

Face à ces enjeux, la Communauté Urbaine de Dunkerque a adopté un **document cadre d'orientations en matière d'attributions et de rééquilibrage territorial**. Les orientations définies au sein de ce document ont permis d'élaborer une Convention Intercommunale d'Attributions, qui constitue

désormais le document stratégique opérationnel du territoire au service du rééquilibrage social, et place la Communauté Urbaine comme chef de file des politiques d'attributions de logements sociaux.

Dispositifs mobilisés

⇒ La Convention Intercommunale d'Attribution (CIA)

La CIA précise dans le respect des obligations réglementaires :

- Les objectifs de mixité sociale et d'équilibre entre les territoires à l'échelle intercommunale à prendre en compte pour les attributions de logements sociaux, dont les mutations, en tenant compte de la situation des quartiers prioritaires.
- Les modalités de relogements et d'accompagnements social dans le cadre des projets de renouvellement urbain.
- Les modalités de coopération entre les bailleurs et les titulaires de droits de réservation.
- Pour chaque organisme, un engagement annuel quantifié d'attributions de logements aux personnes connaissant des difficultés économiques et sociales, notamment aux publics reconnus prioritaires dans le cadre du PDALHPD 2019-2024.
- Les moyens d'accompagnements et les dispositions nécessaires à la mise en œuvre et au suivi de cet engagement annuel.

⇒ La Commission de coordination

Il s'agit de l'instance d'évaluation de la mise en œuvre et du suivi des engagements inscrits dans la CIA. Installée par la Communauté Urbaine depuis le 20 avril 2018, elle constate les efforts entrepris par le territoire et ses partenaires au service du rééquilibrage social, identifie les éventuelles difficultés et propose de nouvelles orientations le cas échéant.

⇒ Le Plan Partenarial de Gestion de la Demande de logement social et d'Information des Demandeurs (PPGDLSID)

Le PPGDLSID définit les règles communes pour :

- Organiser le dispositif de gestion partagée de la demande de logement social, à travers :
- Satisfaire le droit à l'information des demandeurs,
- Traiter les demandes émanant des ménages en difficultés
- Définir les critères du dispositif de cotation de la demande

⇒ Le renouvellement urbain comme levier au service du rééquilibrage (cf. action 12)

Modalités de mise en œuvre

⇒ Acteurs

CUD - Direction Habitat et Aménagement, Etat, communes, Département, bailleurs sociaux, associations Agur

⇒ **Calendrier**

2023-2025	2026-2028	2029-2031	2032-2034
Bilan annuel et triennal de l'action	Bilan annuel et triennal de l'action	Bilan annuel et triennal de l'action	Bilan annuel et triennal de l'action
Réunions des instances CIL et Commission de coordination	Réunions des instances CIL et Commission de coordination	Réunions des instances CIL et Commission de coordination	Réunions des instances CIL et Commission de coordination
Relogements NPNRU	Relogements NPNRU	Relogements NPNRU	Relogements NPNRU

Indicateurs de suivi et d'évaluation

1. Suivi et évolution des indicateurs de la Convention Intercommunale d'Attributions.
2. Bilan des instances partenariales de la Conférence Intercommunale du Logement.

Mots clefs / Acronymes

CIL

CIA

PPGDLSID

Politique intercommunale d'Attributions

Éléments de contexte

Les projets de renouvellement urbain pilotés par la Communauté Urbaine ont été examinés le 4 juillet 2019 par les membres du Comité d'Engagement de l'ANRU sur la base d'un dossier présentant les stratégies communautaires de mise en œuvre des projets.

Le retour positif des partenaires de l'ANRU a abouti au cours de l'année 2022 à la signature d'une Convention pluriannuelle avec le territoire.

Objectifs et description de l'action

Le rééquilibrage à l'échelle de l'agglomération passe par une action globale de rénovation du parc social ancien, mais le NPNRU constitue un levier du rééquilibrage en traitant les **quartiers où se concentrent des problématiques urbaines et sociales**.

Au-delà des opérations de démolitions, de réhabilitations et de diversification sur les sites de projet, il est prévu que l'offre soit reconstituée à l'échelle de l'agglomération.

Le dossier tel qu'il a été examiné par le Comité d'Engagement présente les volumes suivants :

- **1 255 logements sociaux prévus à la démolition (+ 195 logements spécifiques)**
- **576 logements sociaux prévus à la réhabilitation**
- **916 logements prévus en diversification**

La CUD a souhaité **reconstituer l'offre à hauteur de 84 % du patrimoine démoli, soit 1 131 logements locatifs sociaux**. Cette reconstitution sera composée à 60 % de logements PLAI et à 40% de logements PLUS. Afin de garantir les équilibres d'occupations des opérations neuves, il est prévu de mixer la programmation de droit commun avec la programmation de reconstitution de l'offre, avec un taux d'équilibre de 40% de PLAI par opération.

La reconstitution est considérée par le territoire comme une **opportunité supplémentaire pour adapter l'offre à la demande actuelle, et de contribuer au rééquilibrage géographique** de sa répartition sur le territoire communautaire.

Dispositifs mobilisés

⇒ La démolition de logements dans le cadre du NPNRU

Un volume total de démolition de 1 255 logements locatifs sociaux est programmé sur les quatre communes concernées par le NPNRU :

- Grande-Synthe : 180 logements
- St-Pol-sur-Mer : 419 logements
- Dunkerque : 290 logements
- Tétheghem : 366 logements

Ces démolitions de grande envergure contribueront de fait à réduire les phénomènes de concentration d'offre sociale à l'échelle des quartiers et des communes (cf. Tableau des objectifs de production par commune).

⇒ La reconstitution de l'offre de logement social démolie dans le cadre du NPNRU

La démolition des 1 255 logements locatifs sociaux sera compensée par la reconstitution à 84 % de ce volume sur les sites de projet et hors des quartiers prioritaires.

Le fléchage prévisionnel de ces sites de reconstitution, défini en lien avec les bailleurs, permettent un engagement rapide des opérations et un suivi des objectifs de production pour chacun d'entre eux. Ces sites intègrent également une programmation de logement social de droit commun.

⇒ La diversification de l'offre d'habitat dans les quartiers du NPNRU

La reconstitution de logements locatifs sociaux sur site s'effectuera dans le cadre d'opérations de construction mixtes intégrant une offre privée. Dès lors que le changement d'image des quartiers sera engagé par les premières démolitions, cette offre de diversification pourra débiter et privilégier une offre individuelle ou intermédiaire, en réponse à une demande locale forte.

⇒ La charte de relogement NPNRU

La charte constitue la déclinaison de la stratégie de relogement mise en œuvre dans le cadre du NPNRU. Elle précise les modalités de relogement et d'accompagnement social des ménages, construites dans le respect de leurs choix et de leurs capacités. Elle vise notamment trois objectifs principaux :

- Offrir des parcours résidentiels positifs aux ménages, en favorisant notamment le relogement dans des logements neufs ou conventionnés depuis moins de cinq ans, et en dehors des quartiers prioritaires de la politique de la ville.
- Réinscrire les ménages en difficultés dans une dynamique d'insertion.
- Contribuer à la mixité sociale par un rééquilibrage de l'occupation du parc social aux différentes échelles du quartier, de la ville et de l'agglomération.

Modalités de mise en œuvre

⇒ Acteurs

CUD - Direction Habitat et Aménagement, service Action Foncière, communes, opérateurs privés, bailleurs sociaux, Etat, A.N.R.U., Agur

⇒ Calendrier

2023-2025	2026-2028	2029-2031	2032-2034
Bilan annuel et triennal de l'action	Bilan annuel et triennal de l'action	Bilan annuel et triennal de l'action	Bilan annuel et triennal de l'action
Mise en œuvre des projets urbains du NPNRU	Mise en œuvre des projets urbains du NPNRU	Mise en œuvre des projets urbains du NPNRU	Mise en œuvre des projets urbains du NPNRU
Relogements NPNRU	Relogements NPNRU	Relogements NPNRU	Relogements NPNRU

Indicateurs de suivi et d'évaluation

1. Suivi des opérations de démolition par secteur de projet
2. Suivi des opérations de diversification par site de projet
3. Suivi des opérations de reconstitution par commune / par secteur
4. Suivi de la qualité du relogement
5. Evolution du taux de logement social par commune / par secteur

Mots clefs / Acronymes

NPNRU

Démolition

Diversification

AXE 4. REPONDRE AUX BESOINS PARTICULIERS DES PUBLICS ET ACCOMPAGNER LEURS PARCOURS RESIDENTIELS

ORIENTATIONS

Accompagner l'adaptation des logements aux
parcours résidentiels

Déployer des outils permettant de répondre aux
besoins selon les segments de publics et à la
demande de logement social

Favoriser l'accès au logement pour tous y compris
les publics les plus fragiles

Contribuer aux schémas départementaux en
faveur des publics spécifiques

Eléments de contexte

L'accès au logement des jeunes est un axe important à travailler sur le territoire, quand bien même le diagnostic a montré une surreprésentation de ces jeunes dans les attributions de logements sociaux au regard de leur poids dans la demande.

Les besoins des jeunes peuvent être de natures différentes. Il s'agit principalement d'accéder rapidement à un premier logement pour :

- Décohabiter en vue d'engager leur parcours résidentiel autonome.
- Accueillir l'arrivée du premier enfant.
- Obtenir un premier emploi.
- Résoudre un conflit familial ou une situation de rupture.

Les jeunes expriment la volonté d'accéder à de petits logements aux loyers adaptés et d'habiter dans un quartier bien desservi en termes de mobilité, d'équipements, de commerces...etc.

Objectifs et description de l'action

La Communauté Urbaine de Dunkerque souhaite se mobiliser activement en faveur de l'accès au logement des jeunes. **Plusieurs freins sont repérés pour l'accès des jeunes au logement :**

- **Les faibles niveaux de ressources**, ou des ressources inexistantes.
- **La précarité des situations professionnelles** (intérim, CDD courts ou à temps partiel...).
- Les premières expériences de cohabitation en couple peuvent amener à des situations difficiles.
- La difficile compréhension des **délais nécessaires entre la date de dépôt de demande de logement et l'attribution effective**, ou de l'ensemble des démarches administratives pour demander un logement.
- Les difficultés liées au vivre ensemble au sein des immeubles.

Le besoin d'actions collectives en amont de la demande de logement social est identifié pour lever ces freins :

- **Transmettre de l'information** : comment faire une demande de logement social ? Comment gérer son budget et les charges attenantes au loyer ?
- **Développer la pédagogie concernant le parcours résidentiel** de ces ménages (passage par une petite typologie en appartement avant d'accéder à une maison par exemple).
- Lorsque cela est nécessaire, **apporter un accompagnement dans le cadre de l'accès au premier logement** : rappels des fondamentaux, des droits et devoirs, des règles diverses (appropriation des logements, relevé des compteurs, vivre ensemble...etc.), et le cas échéant un accompagnement durant les premiers mois dans le logement afin d'anticiper toute difficulté (paiement du loyer et des factures...etc.).

Dispositifs mobilisés

⇒ **Dispositif de garantie des risques locatifs (VISALE)**

Le dispositif VISALE mis en place en 2016 par Action Logement et l'Etat permet d'encourager les propriétaires privés à louer leur logement en particulier aux jeunes de moins de 31 ans et aux salariés

du secteur privé de 31 ans ou plus embauchés depuis moins de 6 mois. Il garantit aux bailleurs privés le versement des loyers pendant 3 ans et dispense de toute autre caution pour l'accès au logement.

La mobilisation de ce dispositif sera encouragée sur le territoire communautaire.

⇒ **Résidence habitat jeunes**

Une Résidence Habitats Jeunes « Bloodland » existe sur le territoire de la commune de Dunkerque. Composée de 58 logements et destinée aux jeunes âgés de 18 à 30 ans, elle accueille des personnes célibataires, en couple, avec ou sans enfant, et leur permet de :

- Créer des liens sociaux
- S'intégrer facilement à la ville d'accueil
- Accéder à de nouvelles responsabilités
- Réussir leurs projets (emploi, formation)
- Découvrir de nouvelles activités
- Participer à des animations.

L'équipe éducative (animateur, moniteur éducateur, conseillère en économie sociale et familiale, éducatrice spécialisée) est à leur service pour tout ce qui pose problème dans leur vie quotidienne. Elle peut les conseiller sur les démarches administratives, la gestion du budget...

Elle les aide à préparer leurs sorties de la structure pour un autre logement. L'objectif est de les rendre autonomes et de pouvoir les installer dans leur propre logement. Dans ce cadre, un partenariat avec Action Logement peut leur permettre de bénéficier des aides Loca-Pass :

- Avance de la caution pour tous types de bailleurs,
- Garantie de paiement des loyers uniquement pour les bailleurs sociaux ou les résidences sociales.

⇒ **Dispositif en faveur du logement des jeunes ayant besoin d'un accompagnement**

La Communauté Urbaine accompagne par le biais d'une subvention affectée de fonctionnement la mise en œuvre de son dispositif en faveur du logement des jeunes ayant besoin d'un accompagnement.

Le dispositif en faveur du logement des jeunes a pour but d'aider les personnes de 18 à 30 ans en recherche d'autonomie, et nécessitant un accompagnement spécifique dans leur parcours résidentiel, selon l'organisation suivante :

L'avance LOCA-PASS® permet de verser immédiatement le dépôt de garantie demandé par le bailleur et de le rembourser petit à petit, sans payer d'intérêts, sur une durée maximale de 25 mois. Son montant est de 1 200 € maximum. Cette aide au logement est ouverte aux jeunes de moins de 30 ans et aux salariés du secteur privé non agricole quel que soit son âge

La garantie LOCA-PASS® est une caution gratuite remboursable de paiement des loyers et charges locatives, donnée au bailleur à compter de l'entrée dans les lieux du locataire. Cette aide au logement est ouverte aux salariés du secteur privé non agricole quel que soit leur âge et aux jeunes de moins de 30 ans en recherche d'emploi.

⇒ **Développer des projets d'habitat partagé innovants pour les jeunes**

Le territoire concentre une offre importante de filières d'enseignement supérieur et d'apprentissage, qui ne cesse de se renforcer. Pour l'année universitaire 2020/2021, ce sont plus de 3000 étudiants qui étaient inscrits à l'ULCO sur le site de Dunkerque. La CUD veillera ainsi à développer sur son territoire une offre spécifique de logements étudiants en résidence, et à soutenir les projets innovants développés par ses partenaires dans le diffus (colocation classique, intergénérationnelle...).

Modalités de mise en œuvre

⇒ **Acteurs**

CUD – Direction Habitat et Aménagement, CAF, Département, Action logement, communes, associations, bailleurs sociaux, missions locales

⇒ **Calendrier**

2023-2025	2026-2028	2029-2031	2032-2034
Bilan annuel et triennal de l'action	Bilan annuel et triennal de l'action	Bilan annuel et triennal de l'action	Bilan annuel et triennal de l'action

Indicateurs de suivi et d'évaluation

1. Nombre de logements de petites typologies produits (offre sociale classique et hébergement)
2. Poids des ménages de moins de 30 ans dans la demande sociale et les attributions de logements sociaux
3. Spécificités des demandes (niveaux de ressources, catégorie professionnelle, origine géographique, origine de la demande, statut familial...etc.)
4. Nombre d'admission et taux d'occupation de la résidence Habitat Jeunes
5. Suivi quantitatif et qualitatif des dispositifs existants et à venir

Mots clefs / Acronymes

Logement des jeunes

Eléments de contexte

Les demandes de logements liées à l'accès à l'emploi figurent parmi les priorités à accompagner. Différents besoins sont identifiés :

- Des besoins en logements meublés temporaires. Il existe une offre sur le territoire dans le parc privé et des expériences ont été menées dans le parc social sans marché réel sur ce produit.
- Des besoins liés au rapprochement domicile –travail, avec des salariés qui en tendance aspirent à la maison individuelle.

Dans la plupart des cas, la recherche du logement se fait dans l'urgence avec le passage éventuel par un logement de transition dans l'attente d'avoir trouvé le logement adéquat avec ses besoins.

Le parc privé est souvent la solution immédiate, ce public salarié n'ayant souvent pas le « réflexe » de se tourner vers le parc social, estimant qu'étant salarié, il n'est pas éligible à celui-ci. De plus, les délais d'instruction pour l'accès au parc social sont jugés trop longs pour ces demandeurs, même s'ils demeurent prioritaires lors de l'examen des dossiers en Commission d'Attribution Logement.

La réponse aux besoins de ces salariés et la capacité à les « fixer » sur le territoire sont des enjeux déterminants au service du regain démographique dans le prolongement des Etats Généraux de l'Emploi Local.

Objectifs et description de l'action

Face à ces constats, l'objectif est double en direction du segment des salariés du territoire :

- **Mobiliser le parc privé** pour répondre aux besoins de ces publics tant en transition (à court terme) que dans la perspective d'une installation plus pérenne sur le territoire.
- Capter ce public salarié en partenariat avec les bailleurs sociaux du territoire pour **contribuer à une plus grande mixité du parc locatif social**.

L'une des réflexions réside dans le renforcement des articulations entre le logement/l'emploi/la mobilité en proposant une **offre de services groupés pour l'aide à l'installation** en direction de ces publics cibles.

Il convient de noter que le groupe Action logement est un partenaire incontournable sur cette question et que les dispositifs qu'il met en œuvre constituent la première réponse pour les salariés.

Dispositifs mobilisés

⇒ Les outils Action Logement

Le CIL-PASS assistance® est un service d'assistance logement dédié aux salariés en difficulté dans leur parcours résidentiel qu'ils soient propriétaires, locataires ou à la recherche d'un logement. Le CIL-PASS ASSISTANCE® leur permet de bénéficier d'un accompagnement personnalisé et de diverses solutions pour surmonter une étape difficile de leur vie. Cet accompagnement est gratuit et confidentiel.

L'aide MOBILI-JEUNE® est une subvention qui permet d'alléger la quittance de loyer. Elle s'adresse aux jeunes de moins de 30 ans en formation en alternance (sous contrat d'apprentissage ou de professionnalisation), au sein d'une entreprise du secteur privé non agricole.

Le dispositif expérimental Louer pour l'emploi® permet de mobiliser une nouvelle offre de logements sur le parc privé, adaptée aux attentes des salariés, grâce à une meilleure sécurisation des bailleurs, et d'accompagner les salariés en mobilité ou en reprise d'activité en leur apportant une offre de logement plus rapidement accessible.

⇒ **Le lancement d'une étude de prospection sur les besoins en logement générés par la croissance industrielle du territoire**

L'implantation à très court terme de nouvelles industries et entreprises, le lancement de grands chantiers structurants relatifs à l'énergie, et enfin l'agrandissement du Grand Port Maritime de Dunkerque, offrent à l'agglomération dunkerquoise des perspectives d'emploi exponentielles, qui généreront à coup sûr des besoins en logements. Dans ce cadre, une étude spécifique confiée à un prestataire aura pour objet d'analyser les marchés immobiliers du territoire et d'affiner les besoins en logements générés par cette relance industrielle.

Modalités de mise en œuvre

⇒ **Acteurs**

CUD - Direction Habitat et Aménagement, Action logement, opérateurs et propriétaires privés, bailleurs sociaux

⇒ **Calendrier**

2023-2025	2026-2028	2029-2031	2032-2034
Bilan annuel et triennal de l'action	Bilan annuel et triennal de l'action	Bilan annuel et triennal de l'action	Bilan annuel et triennal de l'action

Indicateurs de suivi et d'évaluation

1. Suivi du nombre de contrats conclus par dispositifs

Mots clefs / Acronymes

Accès vers l'Emploi

Action Logement

Éléments de contexte

Le vieillissement de la population constitue un enjeu majeur du territoire dans les prochaines années. En effet, d'après les projections de l'INSEE, le vieillissement de la population dunkerquoise s'est accéléré sur la période 2013-2030, et la part des plus de 60 ans dans la population totale du Dunkerquois est supérieure à la moyenne nationale en 2017 (26.7% contre 25.7%).

Les personnes âgées et/ou handicapées présentent des besoins spécifiques en matière de logement. Ces besoins diffèrent néanmoins fortement selon les situations, ce qui nécessite la mise en place de solutions diversifiées sur le territoire.

Concernant le logement des personnes handicapées, plusieurs difficultés sont recensées sur le territoire : la faiblesse du nombre de logements adaptés dans le parc social (moins de 1%), des problèmes de fluidité dans l'accessibilité globale au logement (trottoirs non abaissés, absence d'ascenseurs...) et la difficulté des bailleurs sociaux à trouver des solutions dans leur propre parc, individuellement.

Objectifs et description de l'action

Trois axes de travail sont identifiés :

- **Le développement d'une offre spécifique et adaptée** (par la création de produits spécifiques et par l'adaptation du parc existant qu'il soit social ou privé)
- La création autour du logement **d'un environnement propice à une population vieillissante et/ou en perte d'autonomie** : petits logements, accessibilité de l'espace public, services adaptés.
- La poursuite de **l'accompagnement de ces ménages vers un logement mieux adapté**. En effet, il est important de « préparer » le ménage pour qu'il soit prêt à déménager avant d'avoir de réelles difficultés physiques, mais également pour qu'il fasse le « deuil » du logement occupé pendant de nombreuses années ou simplement des meubles qui ne peuvent être emportés dans le nouveau logement.

Dispositifs mobilisés

⇒ Réflex adaptation

Les propriétaires ou locataires, en situation de handicap ou de perte d'autonomie liée à l'âge, peuvent bénéficier d'une aide aux travaux accordée par la Communauté urbaine de Dunkerque, pour transformer leur logement, selon des critères liés aux ressources et à l'âge.

L'aide peut être de 4 000 € maximum pour les personnes entrant dans les plafonds. Elle est de 1 000 € maximum pour les personnes ne rentrant pas dans les plafonds.

⇒ Dispositif communautaire d'accompagnement des personnes en situation de handicap ou de perte d'autonomie liée à l'âge

La C.U.D. a confié à un opérateur la mission de l'accompagner sur toutes les problématiques liées au handicap et à la perte d'autonomie liée à l'âge.

Ainsi, l'opérateur :

- Assure un accompagnement des personnes âgées et des personnes handicapées pour leur permettre notamment de réaliser des travaux d'adaptation au sein de leur logement. Il aide les ménages à constituer le dossier de demande de subvention (Réflex adaptation, ANAH, TFPB...etc.), réaliser diverses études, assure les visites des logements et les préconisations en matière d'adaptation.
- Accompagne les personnes en recherche d'un logement adapté. Des visites à domiciles sont réalisées pour évaluer les besoins de la personne et des contacts sont pris avec les différents bailleurs du territoire. Dans ce cadre, une liste est constituée, présentée mensuellement lors du Comité Technique Territorial aux différents partenaires.

⇒ **Commission Intercommunale d'Accessibilité**

Suite à la mise en place de la Conférence intercommunale pour l'accessibilité des personnes handicapées en 2008, un recensement cartographique des logements accessibles dans le parc social a été réalisé afin d'identifier l'offre existante. Ce travail sera actualisé et complété avec l'offre de logements adaptés et adaptables.

De même en 2017, un groupe de travail sur le « bien vieillir » a été mis en place au sein de cette commission pour étudier les actions qui pourraient émerger suite aux demandes des usagers et des associations représentatives.

⇒ **Délégation des aides de l'ANAH**

L'Agence Nationale de l'Habitat apporte une aide financière pour la réalisation de travaux d'accessibilité ou d'adaptation du logement aux besoins des personnes en situation de handicap ou de perte d'autonomie. La C.U.D., en tant que délégataire des aides à la pierre, facilite le dépôt des dossiers de demandes de subventions à un guichet de proximité, à l'appui d'un opérateur spécialisé

⇒ **Les aides communautaires à la réalisation de logements spécifiques**

Des aides existent pour soutenir la production de logement neuf (béguinages, résidences services, etc.) et les expérimentations diverses comme la cohabitation intergénérationnelle ou l'habitat participatif sénior.

⇒ **Mise en place de partenariats**

La répartition des responsabilités en matière de prise en charge des personnes à mobilité réduite rend difficile la construction d'une approche globale liant les problématiques sociales et sanitaires à celles de l'habitat. La CUD peut cependant compter sur le soutien des CLIC, qui visent à assurer une coordination entre les différents acteurs locaux et de mettre en synergie les projets menés.

Modalités de mise en œuvre

⇒ **Acteurs**

CUD - Direction de la Cohésion Sociale, Direction Habitat et Aménagement, associations, Département, communes, bailleurs sociaux

⇒ **Calendrier**

2023-2025	2026-2028	2029-2031	2032-2034
Bilan annuel et triennal de l'action	Bilan annuel et triennal de l'action	Bilan annuel et triennal de l'action	Bilan annuel et triennal de l'action
Mise en œuvre du PDALHPD 2019-2023	Mise en œuvre du nouveau PDALHPD	Mise en œuvre du nouveau PDALHPD	Mise en œuvre du PDALHPD 2019-2023

Indicateurs de suivi et d'évaluation

1. Poids des seniors dans la demande sociale et les attributions de logements sociaux
2. Nombre de ménages ayant bénéficié d'une aide de l'ANAH / Réflex-adaptation selon la catégorie du parc (public/privé) et le montant des ressources des demandeurs
3. Montant et type de travaux engagés selon les dispositifs mobilisés
4. Nombre de relogements par bailleurs et par communes effectués en Comité technique Territorial
5. Recensement de l'offre de logements accessible / adaptés / adaptables selon la catégorie du parc (public/privé) et du type d'habitat (individuel, collectif, structures...etc.)

Mots clefs / Acronymes

Handicap

Vieillesse

Adaptation

Eléments de contexte

Lancé en 2019, une étude sur l'offre et les besoins en hébergement (FORS) a permis de dresser un diagnostic de l'existant. Cette étude recense ainsi 1 162 places d'hébergement d'urgence, d'insertion et de stabilisation sur le territoire communautaire. C'est le Système Intégré d'Accueil et d'Orientation (SIAO), mis en place le 1er janvier 2011, en lien avec les services de l'Etat, qui a pour mission de coordonner l'ensemble des acteurs de l'hébergement et du logement adapté, ainsi que la mise en cohérence des places sur le territoire.

		Nombre de places
Hébergement	Urgence	351
	Insertion	287
	Total Hébergement	638
Résidences sociales	Résidences Sociales	124
	Pension de Famille	36
	Résidence Habitat Jeunes	80
	Résidence Accueil	00
	FTM (hors ddeurs asile)	240
	Total résidences	480
Intermédiation	AAE	13 logements
	Soliha	24 places
	Total intermédiation	44
TOTAL	(sans dispositif asile)	1 162

Particulièrement investie en faveur des publics les plus défavorisés, la Communauté Urbaine est également devenue lauréate en 2021 du second Appel à Manifestation d'Intérêt « Logement d'abord ».

Objectifs et description de l'action

La Communauté urbaine travaillera avec le SIAO pour améliorer la coordination et l'observation de l'offre. L'étude FORS relève un bon taux d'équipement sur la CUD avec une tension qui reste maîtrisée. L'existence d'un très bon partenariat local est également un point d'appui pour élaborer des réponses adaptées, largement soutenu par une ingénierie de qualité sur le territoire et par un soutien financier de la CUD sur de multiples dispositifs.

Néanmoins, plusieurs interrogations se posent pour les années à venir, et renvoient à autant d'enjeux pour le territoire :

- Comment accompagner et renforcer la logique du Logement d'abord sur le territoire ?
- Quelles offres développer en réponse aux besoins identifiés ?
- Quelle stratégie construire en terme de localisation : respect des besoins des personnes / équilibre territoriaux ?

- Comment favoriser la co-construction (CUD, communes, opérateurs) de projets bâti et sociaux adaptés ?

Par ailleurs, la question du logement adapté pour les publics spécifiques fera l'objet d'une étude particulière afin de dresser là aussi un état des lieux de l'offre existante, des besoins et des perspectives.

Dispositifs mobilisés

⇒ **Prospective sur de nouvelles places d'accueil**

Pour la décennie à venir, un travail de prospective sera engagé, d'une part pour cibler les communes ou secteurs sur lesquels de nouvelles places pourraient être créées, d'autre part, pour déterminer les besoins non ou insuffisamment couverts et ceux émergents. La desserte par les transports en commun et la proximité et le niveau de l'offre de services existante seront des critères essentiels dans le choix de localisation des nouvelles places. De même, l'impact et la géographie du NPNRU seront pris en considération, ainsi que les questions de mixité sociale.

Dans le cadre de l'AMI 2 Logement d'abord, une plateforme de mise en relation de l'offre et de la demande pour améliorer l'accompagnement des parcours résidentiels et la mobilité sera mise en place.

⇒ **Poursuite et intensification du dispositif d'intermédiation locative**

L'intermédiation locative permet de rechercher dans le parc locatif privé des solutions pour le logement des personnes en difficulté tout en apportant les garanties nécessaires aux propriétaires bailleurs. Le principe de l'intermédiation permet la présence d'un tiers, le plus souvent associatif, entre le locataire et le bailleur. Ce travail de redynamisation du dispositif d'intermédiation locative s'inscrira dans le cadre des orientations définies par le PDALHPD en vigueur.

⇒ **Le PLAI adapté**

La notion d'« habitat adapté » qualifie des opérations destinées à des ménages fragiles, avec des difficultés non seulement économiques, mais aussi sociales, dont la situation nécessite un habitat à loyer et charges maîtrisés, ainsi qu'une gestion locative adaptée et, le cas échéant, un accompagnement. En tant que délégataire des aides à la pierre, la Communauté Urbaine encouragera le développement de ce type d'offre dans les projets portés par les bailleurs du territoire.

⇒ **Accompagnement à l'investissement**

La CUD proposera un accompagnement aux maîtres d'ouvrages souhaitant créer des structures ou places d'hébergements répondant aux besoins identifiés en lien avec les communes: recherche de foncier, aide au montage de dossiers, aide financière. Les réhabilitations et créations de places en hébergement temporaire seront prises en compte dans la base de données du logiciel SI-SIAO qu'utilise le SIAO afin de suivre et de gérer leur occupation et des conclusions tirées de l'étude hébergement.

⇒ **Poursuite de la requalification des Foyers de Travailleurs Migrants**

Comme elle l'a déjà fait pour la requalification en Résidence Sociale des Foyers de Travailleurs Migrants de l'association ARELI, la CUD accompagnera la poursuite de la requalification des foyers présents sur l'agglomération, notamment ceux de la société ADOMA (Dunkerque et Saint-Pol-sur-Mer) et la production d'une offre nouvelle adaptée aux besoins après démolition de tout ou partie des structures existantes.

⇒ **Réhabilitation du Foyer Logement Intercommunal d'Urgence (FLIU)**

La CUD est propriétaire du Foyer Logement Intercommunal d'Urgence. Cet établissement permet l'accueil des personnes SDF sur l'agglomération tout au long de l'année. Cette structure ouverte en 1998 ne répondant plus aux nouvelles normes d'accueil, une requalification totale des locaux (passage de chambres collectives à des chambres individuelles, accessibilité du bâtiment, nouvelle requalification de l'espace restauration, nouveaux sanitaires...etc.) et la réécriture du projet social sont prévues à compter de 2021.

⇒ **Soutien au fonctionnement des dispositifs d'hébergement d'urgence**

La CUD apporte chaque année un soutien logistique et financier au fonctionnement des dispositifs d'hébergements d'urgence sur l'agglomération :

- Subvention globale de fonctionnement à l'association CAO Flandres
- Subvention affectée de fonctionnement à l'association CAO Flandres pour le dispositif Opération Grand Froid
- Subvention affectée de fonctionnement au gestionnaire du Foyer Logement Intercommunal d'Urgence

Modalités de mise en œuvre

⇒ **Acteurs**

CUD - Direction Habitat et Aménagement, Direction Habitat et Aménagement, SIAO, Département, DDSC, communes, associations, bailleurs sociaux

⇒ **Calendrier**

2023-2025	2026-2028	2029-2031	2032-2034
Bilan annuel et triennal de l'action	Bilan annuel et triennal de l'action	Bilan annuel et triennal de l'action	Bilan annuel et triennal de l'action
Recensement de l'offre	Réhabilitation du FLIU		
Finalisation de l'étude spécifique « Hébergement »	Requalification des FTM		
Requalification des FTM			

Indicateurs de suivi et d'évaluation

1. Nombre de demandes logiciel SI-SIAO
2. Spécificités des demandes (niveaux de ressources, origine géographique, origine de la demande, statut familial, problématiques sociales...etc.)
3. Nombre d'admissions et taux d'occupation des structures
4. Nombre et localisation des places d'hébergement et de logements adaptés aux publics défavorisés en structure ou en diffus par bailleurs et par communes

Mots clefs / Acronymes

Hébergement d'Urgence

Insertion

Sans domicile fixe

Résidences sociales

Logement d'abord

Eléments de contexte

Au titre de sa compétence « accueil des gens du voyage », la Communauté Urbaine aménage et gère en régie directe :

- Trois aires d'accueil à Grande-Synthe (32 places), Dunkerque Petite-Synthe (24 places) et Tétheghem (24 places)
- Deux aires de petit passage à Craywick (30 places) et Bourbourg (20 places)
- Deux aires de grand passage à Loon-Plage (130 places) et Leffrinckoucke (200 places)

Objectifs et description de l'action

Les aires d'accueil sont macadamisées et équipées d'emplacements avec sanitaires individuels. Elles sont destinées aux familles et ouvertes à l'année. Pour y accéder, les familles doivent respecter le règlement intérieur, payer une caution, ainsi que les redevances d'occupation et de consommation de fluides (eau et électricité).

Les aires de petit passage sont engazonnées. Elles sont destinées aux petits groupes familiaux comprenant moins de 50 caravanes. Chaque année, elles sont ouvertes de la période s'étalant de mai à septembre. L'accès aux aires est soumis à la signature d'un règlement intérieur stipulant les droits et les devoirs des usagers, ainsi que le paiement de la redevance forfaitaire d'occupation (droit de place, eau, électricité, ramassage des déchets). Ces aires ont également pour vocation d'accueillir une partie des flux estivaux en direction des aires d'accueil et des aires de grand passage.

Les aires de grand passage sont engazonnées. Elles sont destinées aux missions évangéliques comprenant plus de 50 caravanes. Chaque année, elles sont ouvertes de la période s'étalant de mai à septembre. L'accès aux aires est soumis à la signature d'une convention stipulant les droits et les devoirs des usagers, ainsi que le paiement de la redevance forfaitaire d'occupation (droit de place, eau, électricité, ramassage des déchets).

En 2017, les taux d'occupation sur chacune des aires d'accueil était le suivant : Grande-Synthe 65%, Dunkerque 66% et Tétheghem 74%. Pour les aires estivales, celles-ci étant impactées par différents facteurs (nombre de missions tournant sur les département, conditions climatiques, lieu du grand rassemblement national...etc.).

Pour gérer les aires, la Communauté Urbaine dispose de moyens humains (notamment 3 gestionnaires à plein temps) et matériels spécifiques (véhicules, ordinateurs, outillage et équipements divers...). Les gestionnaires passent quotidiennement sur les aires sauf le dimanche et les jours fériés. Une astreinte est assurée 24/24 heures – 7/7 jours.

L'objectif fixé par le schéma départemental 2019-2025 pour la Communauté Urbaine de Dunkerque est de réaliser une aire d'accueil de 24 places à aménager sur une des communes n'ayant pas encore répondu à ses obligations : Cappelle-la-Grande, Coudekerque-Branche, Grand-Fort-Philippe, Gravelines, et de créer 16 places de type « terrains familiaux locatifs » sur la commune de Gravelines. Il est à noter que pour les aires d'accueil, la loi ouvre la possibilité pour les EPCI de répartir les places à l'échelle de l'agglomération sous réserve de cohérence et de réalisation des objectifs du Schéma.

Outre les aspects quantitatifs liés au nombre de places restant à réaliser, le Schéma 2019-2025 insiste aussi sur les aspects sociaux et le phénomène de sédentarisation de certaines couches de population chez les gens du voyage.

Les objectifs de la Communauté Urbaine sont de :

- **Répondre aux objectifs quantitatifs du Schéma** avec la réalisation d'une aire d'accueil de 24 places
- **Absorber l'afflux des petits groupes familiaux sur le littoral dunkerquois en période estivale** en mobilisant son aire de petit passage, pour prévenir les stationnements illicites et les phénomènes de squat comme sur l'aire de Leffrinckoucke lors des départs des missions
- **Lancer une MOUS sédentarisation** et produire du logement adapté pour certaines familles qui ne voyagent plus ou très peu, après un diagnostic des familles sur leurs aspirations et leurs capacités à adopter cette nouvelle forme d'habitat (Gravelines).
- Mobiliser les partenaires et coordonner l'accompagnement social sur les aires par **l'écriture d'un Projet Socio-Educatif (PSE)**

Dispositifs mobilisés

⇒ **Schéma départemental d'accueil des gens du voyage**

Le Schéma Départemental d'Accueil des Gens du voyage du Nord porte sur la période 2019-2025. Il s'agit du document de référence sur lequel les élus doivent s'appuyer pour développer l'accueil des gens du voyage sur le territoire communautaire. Il fixe les obligations de chaque commune en précisant la destination (grand passage, aire d'accueil, terrains familiaux locatifs) et la capacité des aires à réaliser. En 2020, 24 places en aires d'accueil et 16 places type terrains familiaux locatifs restent à aménager afin d'atteindre les objectifs fixés par le schéma départemental. Des investigations foncières seront lancées en ce sens afin de permettre le développement de ces places restantes et pérenniser l'accueil des voyageurs.

⇒ **Partenariat avec le Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD)**

La Communauté Urbaine a deux COT avec le GPMD pour l'occupation de terrains sur les communes de Craywick et Loon-Plage, pour lesquels elle a réalisé d'importants travaux. Maintenir le niveau d'équipement sur ces deux sites en prolongeant le partenariat avec le GPMD, afin d'éviter les phénomènes de squat et garantir une utilisation responsable des deniers publics.

⇒ **Accompagnement à l'investissement par la programmation de logements locatifs sociaux**

Suivant le montage choisi pour la réalisation des 16 places type « terrains familiaux locatifs », la Communauté urbaine pourra soutenir financièrement la création de logements sociaux adaptés à l'organisation familiale des gens du voyage dans le cadre de sa programmation du logement social. Objectif : 16 logements ou places.

⇒ **Maîtrise d'œuvre Urbaine et Sociale (MOUS) Sédentarisation**

En fonction du nombre de familles souhaitant se sédentariser, la Communauté urbaine pourrait mettre en place une MOUS sédentarisation afin d'accompagner les familles dans leur projet opérationnel.

⇒ **Projet socio-éducatif (PSE)**

Mise en place d'un projet socio-éducatif sur chacune des trois aires d'accueil actuellement en fonctionnement, et mobilisation si nécessaire de moyens financiers complémentaires de la CUD pour mener des actions sur les sites en complément des autres partenaires, notamment dans le cadre de la redistribution qui sera opérée des aides de l'Etat et du Département sur cette politique, pour l'ensemble des agglomérations concernées du département du Nord.

Modalités de mise en œuvre

⇒ **Acteurs**

CUD - Direction Habitat et Aménagement, Direction Habitat et Aménagement, Département, DDCS, DDTM, Sous-Préfecture, Préfecture, Police et Gendarmerie nationales, CCAS des communes disposant d'une aire d'accueil sur leur territoire et souhaitant s'impliquer

⇒ **Calendrier**

2023-2025	2026-2028	2029-2031	2032-2034
Bilan annuel et triennal de l'action	Bilan annuel et triennal de l'action	Bilan annuel et triennal de l'action	Bilan annuel et triennal de l'action
Mise en œuvre du SDAHGV 2019-2025	Mise en œuvre du SDAHGV 2019-2025	Mise en œuvre du nouveau SDAHGV	Mise en œuvre du nouveau SDAHGV

Indicateurs de suivi et d'évaluation

1. Nombre, localisation et catégorie des places créées
2. Taux d'occupation des aires
3. Profil des ménages accueillis sur les aires d'accueil
4. Durée de séjour sur les aires
5. Nombre d'hommes, de femmes et d'enfants sur les aires d'accueil
6. Nombre de stationnements illicites et localisation
7. Nombre et localisation de logements adaptés et/ou places en terrains familiaux créés
8. Bilan annuel de fonctionnement et d'investissement sur chaque aire
9. Bilan social annuel dans le cadre du PSE pour les aires d'accueil

Mots clefs / Acronymes

Gens du voyage

AXE 5. PILOTER LA STRATEGIE HABITAT DE L'AGGLOMERATION

ORIENTATIONS

Renforcer la démarche d'observation

Suivre et évaluer l'action publique

Adapter en continu les dispositifs et outils en
fonction des nouveaux besoins et nouvelles
règlementations

Mobiliser les forces vives du territoire

Éléments de contexte

L'observation a pour but d'éclairer les politiques de l'habitat mises en œuvre sur le territoire, en particulier dans un contexte démographique et économique incertain.

C'est un pan important de la politique de l'habitat pour faire vivre le programme d'actions et évaluer les mesures mises en place.

Objectifs et description de l'action

Le dispositif d'observation de l'habitat porte sur **l'analyse de la conjoncture du marché immobilier** et du **suivi des évolutions** constatées dans le parc social et le parc privé.

L'agence d'Urbanisme Flandre Dunkerque, dans le cadre d'une convention signée avec la CUD et des missions qui lui sont conférées, contribue pleinement à alimenter ce dispositif d'observation de l'habitat.

Elle mène notamment à ce titre **des études en matière de projets urbains** sur le territoire communautaire et concourt à **la sensibilisation de tous aux enjeux de développement et d'aménagement du territoire**.

Dispositifs mobilisés

⇒ Observatoire de l'Habitat

La parution bisannuelle « Habitat en chiffres » réalisée par les services de l'Agence d'Urbanisme Flandre-Dunkerque, qui analyse le fonctionnement de l'habitat à l'échelle du bassin de vie de la région Flandre-Dunkerque.

⇒ Observatoire du logement social

La parution bisannuelle « Observatoire du Logement Social » réalisée par les services de l'Agence d'Urbanisme Flandre-Dunkerque dans le cadre de l'accompagnement des travaux de la Conférence Intercommunale du Logement et des projets du NPNRU. Cette publication dresse un état des lieux exhaustif du parc social et de ses caractéristiques à l'échelle de la Communauté Urbaine, des quartiers en politique de la ville, et des quartiers du NPNRU.

⇒ Observation des copropriétés dans le cadre de cœur de ville

Un observatoire/dispositif de veille des copropriétés privées, dans un premier temps situé dans le centre d'agglomération, est mis en place. Le traitement de données statistiques et la collecte d'informations qualitatives grâce à un outil d'analyse éprouvé par un travail de terrain doivent permettre de définir le degré de fragilité des diverses copropriétés et de définir ainsi des priorités d'interventions.

⇒ Observatoire du Foncier

Mettre en place un Observatoire du Foncier permettra d'animer le référentiel foncier en ayant – en continu – une mise à jour du foncier disponible, du foncier acquis et la consommation foncière annuelle notamment en Renouvellement Urbain

Les disponibilités foncières seront hiérarchisées en fonction de leur potentiel d'acquisition : propriété publique, déclaration d'intention d'aliéner, terrain mutable et mutabilité évolutive. Le référentiel foncier a permis d'identifier les capacités foncières en Renouvellement Urbain (cf. action 1. Se doter d'objectifs ambitieux de productions de logements neufs).

⇒ Observatoire du marché immobilier

Cet outil constitue à la fois un outil de suivi et d'analyse à posteriori, mais également un outil d'anticipation et de régulation qui doit permettre de :

- Construire une connaissance consolidée et pérenne du marché de l'immobilier de la CUD qui permettra d'objectiver son fonctionnement et la satisfaction du parcours résidentiel des ménages du territoire,
- Alimenter les échanges avec les opérateurs, sur la base d'éléments objectivés issus d'un travail collectif et partagé de construction de la connaissance locale, afin de travailler collectivement au développement d'une offre plus adéquate avec les besoins des ménages cibles,
- Mieux définir les besoins d'accompagnement par la collectivité (ex : sécurisation de l'accession dans l'ancien, accompagnement spécifique des opérations ANRU...)
- Construire un outil qui permette, pour ce qui relève de l'initiative publique en premier lieu, d'éviter les écueils de dimensionnement et de timing des opérations qui peuvent contrarier la commercialisation des opérations nouvelles.
- Constituer un outil d'aide à la pré-programmation des futures opérations d'aménagements et de constructions (en extension comme en renouvellement urbain)

Modalités de mise en œuvre

⇒ Acteurs

CUD - Direction Habitat et Aménagement, Agur, service Action Foncière, Service commun des Autorisations d'Urbanisme, communes, opérateurs privés, bailleurs sociaux

⇒ Calendrier

2023-2025	2026-2028	2029-2031	2032-2034
Bilan annuel et triennal de l'action	Bilan annuel et triennal de l'action	Bilan annuel et triennal de l'action	Bilan annuel et triennal de l'action
Actualisation de l'observatoire du logement social	Actualisation de l'observatoire du logement social	Actualisation de l'observatoire du logement social	Actualisation de l'observatoire du logement social

Mise en œuvre de l'Observatoire du foncier	Mise en œuvre de l'Observatoire du marché immobilier	Mise en œuvre de l'Observatoire du marché immobilier	Mise en œuvre de l'Observatoire du marché immobilier
Mise en œuvre de l'Observatoire des copropriétés			

Indicateurs de suivi et d'évaluation

1. Evolution des données de l'observatoire de l'Habitat
2. Nombre d'instances de suivi des démarches d'observation
3. Etudes réalisées

Mots clefs / Acronymes

Observatoire

AGUR

Eléments de contexte

La nouvelle gouvernance communautaire a mis en place des dispositifs innovants visant à renforcer la participation citoyenne dans le cadre des politiques publiques. Cette dynamique doit rayonner dans le champ de l'habitat.

Objectifs et description de l'action

L'information, la concertation, voire **la mobilisation des citoyens dans le cadre des politiques locales de l'habitat** constitue un objectif transversal du volet habitat du PLUI-HD.

La CUD mobilisera les dispositifs opportuns pour **interpeller le citoyen sur les questions de l'habitat**. En particulier, les vecteurs de communication via les réseaux sociaux seront le cas échéant utilisés.

Dispositifs mobilisés

⇒ **Un Guichet unique dédié à l'habitat au sein de l'accueil principal de la CUD**

Un guichet unique est mis en place au sein de l'accueil à l'hôtel communautaire pour diffuser des informations et conseils aux propriétaires occupants, propriétaires bailleurs, et copropriétaires du territoire communautaire, et préciser notamment les conditions d'octroi des aides (Eco Habitat...etc.). Des évènements décentralisés se tiennent dans les communes à leur demande afin d'aller à la rencontre des habitants (forums, salons...).

Ce Guichet France Rénov est le point d'entrée unique pour tous les parcours de travaux. Les informations et conseils délivrés sont neutres, gratuits et personnalisés, afin de sécuriser le parcours de rénovation, faciliter la mobilisation des aides financières et mieux orienter les ménages vers les professionnels. Ce guichet est organisé en lien avec les Région et s'articule avec les programmes locaux d'amélioration de l'Habitat conduits par la collectivité (OPAH, PIG, Eco-Habitat...).

⇒ **Charte qualité des entreprises de la rénovation énergétique**

La charte qualité des entreprises de la rénovation énergétique a pour but de fournir des points de repère aux ménages en matière de compétences, de sérieux et de qualité des travaux de professionnels qui sont susceptibles d'intervenir dans le cadre du Programme d'Intérêt Général Précarité Énergétique et de l'opération Eco Habitat sur le territoire de la CUD. Elle vise à mettre en relation l'offre et la demande et à faciliter, pour l'opérateur du PIG Précarité Énergétique et les ménages bénéficiaires, l'identification des professionnels du bâtiment souhaitant s'impliquer activement dans la mise en œuvre des dispositifs de la CUD.

⇒ **Supports de communication et informations des habitants**

Des informations seront également diffusées sur le site Internet de la Communauté urbaine. Ainsi, les pages spécifiques au logement et à l'amélioration énergétique des logements centralisent

l'information sur les dispositifs et aides disponibles dans l'agglomération en faveur de l'amélioration de la performance énergétique des logements et seront mises à jour le cas échéant.

De plus, la CUD se mobilisera sur les événementiels susceptibles de faire connaître ses moyens d'actions auprès des citoyens. A titre d'exemple, le stand est présent au sein du Salon de l'Habitat qui se déroule annuellement sur 3 jours en octobre.

Modalités de mise en œuvre

⇒ Acteurs

CUD - Direction Habitat et Aménagement, Direction de la Communication, communes, opérateurs privés, bailleurs sociaux, Agur

⇒ Calendrier

2023-2025	2026-2028	2029-2031	2032-2034
Bilan annuel et triennal de l'action	Bilan annuel et triennal de l'action	Bilan annuel et triennal de l'action	Bilan annuel et triennal de l'action

Indicateurs de suivi et d'évaluation

1. Nombre de personnes accueillies au guichet unique de l'habitat
2. Nombre d'entreprises signataires de la charte
3. Fréquentation aux événements communautaires

Mots clefs / Acronymes

Information Grand public

Citoyen

Eléments de contexte

Evaluer en continu et adapter les moyens d’actions sont des conditions indispensables d’une politique de l’habitat dynamique et efficiente au service du développement et de l’attractivité de l’agglomération.

Objectifs et description de l’action

Au fil de l’évolution des contextes règlementaires et tout au long de durée du PLUI-HD, il s’agira de **saisir les nouvelles opportunités favorables au développement territorial** et de les mettre en débat au sein des instances de l’habitat.

L’animation de la stratégie Habitat aura pour objectif de créer ou maintenir des **espaces d’échanges et de débat au service de l’innovation** pour les acteurs de l’habitat. Elle devra s’articuler et être complémentaire avec les instances partenariales organisées dans le cadre de la Conférence Intercommunale du Logement et les instances de suivi du Plan Local d’Urbanisme Intercommunal Habitat et Déplacements.

Elle s’adossera aux réflexions conduites dans le cadre des schémas départementaux (Plan Départemental d’Aide au Logement et à l’Hébergement des Personnes Défavorisées et Schéma d’Accueil des Gens du Voyage).

Annuellement, un bilan est réalisé faisant état de l’avancement au regard des objectifs quantitatifs et qualitatifs, des moyens financiers engagés et des perspectives pour l’année suivante.

Dispositifs mobilisés

⇒ Tableau de bord des indicateurs et bilan annuel

Une liste d’indicateurs a été établie afin d’assurer un suivi synthétique de la mise en œuvre du programme d’actions. Il pourra servir de base à la réalisation des bilans annuels. Un tableau de bord est constitué sur la base des indicateurs. Il est mis à jour annuellement par les partenaires en charge de les renseigner.

⇒ Comité de Pilotage spécifique du volet Habitat du PLUI-HD

Une évaluation annuelle et triennale se tiendra en présence des partenaires de l’habitat du territoire de manière à tirer un bilan des actions engagées et ajuster le cas échéant le Programme d’Actions et ses modalités de mises en œuvre.

⇒ Groupes de travail partenariaux

De nombreuses instances sont en place et peuvent être mobilisées :

- La Conférence Intercommunale du Logement
- La conférence des Maires qui est le lieu d’un portage politique partagé.
- La conférence des adjoints au logement, lieu d’acculturation et d’échanges entre les élus au logement de l’ensemble des communes

- Des réunions bailleurs–CUD tous les 3-4 mois.
- Le club utilisateurs de gestion de la demande qui existe depuis une quinzaine d’années sur l’enregistrement des demandes de logement.
- Le Comité Technique Territorial (CTT) qui traite du relogement des populations vulnérables (PDALHPD, DALO, Handicap et logement adapté)

⇒ Expertises et études

Selon les besoins, la CUD peut mobiliser des expertises externes pour appuyer des projets à développer dans le cadre du volet habitat du PLUI-HD.

Modalités de mise en œuvre

⇒ Acteurs

CUD - Direction Habitat et Aménagement, Agur, communes, opérateurs privés, bailleurs sociaux

⇒ Calendrier

2021-2023	2024-2026	2027-2030
Bilan annuel et triennal de l'action	Bilan annuel et triennal de l'action	Bilan annuel et triennal de l'action

Indicateurs de suivi et d'évaluation

1. Suivi et évaluation des actions du POA
2. Nombre de réunions partenariales mobilisées
3. Etat des partenaires mobilisés
4. Emergence de nouveaux sujets et outils d'évaluation

Mots clefs / Acronymes

Pilotage

Evaluation

PROGRAMME D'ORIENTATIONS & D'ACTIONS : VOLET TERRITORIAL

Le POA territorial permet de dresser un état des lieux en matière de logement pour chaque commune de l'agglomération. Il définit notamment les objectifs de production de logements neufs à atteindre sur la durée du PLUI-HD, et recense les potentiels dont dispose le territoire. La fiche territorialisée se décompose de la manière suivante:

▪ **Données de cadrage**

Données démographiques issues du recensement de la population de 2019 réalisé par l'INSEE :

- Population municipale
- Taux d'évolution 2013-2019 en moyenne annuelle
- Nombre de résidences principales
- Taille moyenne des ménages
- ...etc.

▪ **Bilan des actions récentes en matière d'habitat**

Données statistiques issues des bilans de la délégation des aides à la pierre et du Programme Local de l'Habitat :

- Nombre de logements commencés entre 2013 et 2021
- Nombre de LLS financés (PLAI, PLUS, PLS)
- Nombre de LLS réhabilités
- Nombre de PSLA financés entre 2013 et 2021
- ...etc.

▪ **Objectifs de construction sur la durée du PLUI-HD**

Définition des objectifs de production de logements neufs à réaliser sur le temps du PLUI-HD, tenant compte de la place des communes au sein de la structuration territoriale du SCoT et des dynamiques de production d'ores et déjà engagées.

- Objectif de construction neuve
- Part de logements privés et sociaux

▪ **Opérations prédéterminées sur la durée du PLUI-HD**

Fléchage des opérations dont la sortie est assurée sur le temps du PLUI-HD, contribuant de fait à la définition et à l'atteinte des objectifs de construction neuve de la programmation Habitat. Trois types d'opération sont concernés : les opérations de reconstitution de l'offre NPNRU, les opérations de diversification sur site NPNRU et les opérations faisant l'objet d'une OAP sectorielle.

- La stratégie Habitat en matière de reconstitution et de diversification dans le cadre du NPNRU a été présentée au Comité d'Engagement de l'ANRU et actée par ses partenaires. La conduite de ces opérations est essentielle à la réussite des projets du NPNRU, les capacités pour chacune sont identifiées et un échéancier prévisionnel a été élaboré.
- Les OAP sectorielles visent à garantir l'insertion des projets en extension urbaine dans le tissu existant, notamment par la définition de densités à respecter. Lorsqu'il ne s'agit pas de projets d'ores et déjà initiés sur des terrains ouverts à l'urbanisation avant l'adoption

du présent document, le contenu des programmes est travaillé dans le respect des densités prévues par le PLUI-HD. L'ensemble de la programmation des sites faisant l'objet d'une OAP sectorielle peut ainsi être quantifié, et selon des temporalités différentes.

▪ **Autres potentiels identifiés sur la commune**

Recensement des sites susceptibles d'accueillir du logement. Des projets y sont envisagés, parfois sans idée précise de la temporalité, notamment au regard de la faisabilité et de la disponibilité des sites de construction.

Les opportunités foncières identifiées par le référentiel foncier (dents creuses, espaces enclavés, zones mutables et Emplacement Réservé Logement), classées « priorité 1 » ou « priorité 2 », y figurent également.

L'ensemble des sites recensés permet à la commune d'avoir une vision exhaustive de ses capacités à produire du logement et à atteindre son objectif de construction neuve sur le temps du PLUI-HD.

Tableau des objectifs de production par commune

Secteur	Commune	Pour mémoire		Objectifs 2023-2028			Objectifs 2029-2034			Taux LLS projeté 2034
		Logements construits PLH 2013-2021	Taux LLS 01/01/2021	Nombre total	Part LLS	Nombre LLS	Nombre total	Part LLS	Nombre LLS	
CENTRAL	Coudekerque-Branche	236	31.4%	260	35%	92	450	35%	160	31.7%
	Dunkerque	1 756	31.4%	1 200	35%	420	1 420	35%	510	31.1%
	Fort-Mardyck	94	25.1%	60	35%	22	40	35%	15	25.8%
	Saint-Pol-sur-Mer	203	47.2%	440	60%	264	220	60%	134	45.4%
	Grande-Synthe	262	62.3%	280	35%	98	260	35%	92	59.7%
	Leffrinckoucke	137	25.2%	120	40%	48	150	40%	60	27%
	Sous total secteur central	2 688	37.3%	2 360	40%	944	2 540	38%	971	36.5%
EST	Bray-Dunes	270	13.2%	120	60%	72	100	60%	60	17.8%
	Ghyvelde-Les-Moeres	95	10.3%	80	60%	48	80	60%	48	14.8%
	Zuydcoote	27	19.7%	140	30%	42	20	30%	6	21.8%
	Sous total secteur Est	392	13%	340	48%	162	200	57%	114	17.3%
OUEST	Bourbourg	116	26.4%	220	40%	88	150	40%	60	27.9%
	Craywick	42	33.8%	20	20%	4	30	20%	6	31.2%
	Grand-Fort-Philippe	168	30.2%	80	50%	40	70	50%	36	31.4%
	Gravelines	221	41%	340	30%	102	380	30%	115	39.5%
	Loon-Plage	150	30.9%	250	30%	76	140	30%	42	30.8%
	Mardyck	0	25%	5	20%	1	5	20%	1	24.6%
	Saint-Georges-sur-l 'Aa	3	27.4%	15	20%	3	5	20%	1	26.3%
	Sous total secteur Ouest	700	33.4%	930	34%	314	780	33%	261	33.4%
SUD	Armbouts-Cappel	24	12.3%	140	40%	56	40	40%	16	16.8%
	Cappelle-la-Grande	329	37.3%	200	35%	70	400	35%	142	37%
	Spycker	22	5.1%	80	35%	28	60	35%	22	10.4%
	Téteghem-Coudekerque-Village	573	24.7%	450	50%	226	480	50%	244	23.9%
	Sous total secteur Sud	948	26.7%	870	44%	380	980	43%	424	27.2%
Total		4 728	34,5%	4 500	40%	1 800	4 500	40%	1 770	34.1%

Commune	Taux de LLS 01/01/2021	Objectifs Construction neuve	Objectifs Logements locatifs sociaux		Démolition LLS NPNRU	Production nette Logements locatifs sociaux	Taux LLS envisagé 2034
			Part dans la production	Nombre			
Dunkerque	31,4%	2 620	35%	930	290	640	31.1%
<i>Saint-Pol-sur-Mer</i>	47,2%	660	60%	398	419	-21	45.4%
Grande-Synthe	62,3%	540	35%	190	180	10	59.7%
Téteghem-Coudekerque-Village	24,7%	930	50%	470	366	104	23.9%

Simulation de démarrage des programmes en extension urbaine et des programmes en diversification liés au NPNRU.

		2020-2022	2023-2025		2026-2028		2029-2034	
			Privé	Social	Privé	Social	Privé	Social
Diversification	Dunkerque		26	63	34	18		
	Grande-Synthe		60	27	60	27		
	<i>Saint-Pol-sur-Mer</i>		10		48		62	
	Téteghem-Coudekerque-Village				136	69	136	69
Extension urbaine	Armbouts-Cappel	77						
	Bourbourg		35	26	35	26		
	Cappelle-la-Grande	98	60	60	60	60	60	60
	Coudekerque-Branche						250	100
	Craywick						25	10
	Ghyvelde-Les Moeres	25	20	10				
	Grande-Synthe						210	140
	Loon-Plage				140	90		
	Spycker		54	36				
	Saint-Georges-sur-l 'Aa				10	5		
	Téteghem-Coudekerque	110	112	50	112	50		
	Zuydcoote		65	15	60	15		
			346	197	417	246	630	350
			Environ 729 logements		Environ 835 logements		Environ 1 247 logements	

FICHES TERRITORIALISEES

ARMBOUTS-CAPPEL

SECTEUR SUD – POLE SECONDAIRE

DONNEES DE CADRAGE

Indicateurs	Armbouts-Cappel	CU Dunkerque
Population municipale en 2019 (INSEE)	2 200	194 655
Taux d'évolution 2013-2019 en moyenne annuelle (INSEE)	-1.4%	-0.4%
Nombre de résidences principales en 2019 (INSEE)	926	85 737
Taille moyenne des ménages en 2019 (INSEE)	2.38	2.22
Nombre de ménages emménagés depuis moins de 2 ans en 2019 (INSEE)	42	9 813
Nombre de logements vacants en 2019 (INSEE)	23	6 381
Taux de vacance	2.4%	6.6%
Taux de logement locatif social (RPLS 2021)	12.3%	34.5%
Nombre de logements locatifs sociaux (RPLS 2021)	114	29 589
<i>Dont en QPV</i>	0	9 537
Nombre de demandes de logement social au 01/01/2022 (SNE)	48	8 148
Délai moyen d'attribution en mois au 01/01/2022 (SNE)	4	10.4

BILAN DES ACTIONS RECENTES EN MATIERE D'HABITAT

Indicateurs	Armbouts-Cappel	CU Dunkerque
Nombre de logements commencés entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	24	4 728
Nombre de LLS financés entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	4	2 657
<i>Dont PLAI</i>	0	884
<i>Dont PLUS</i>	0	1 415
<i>Dont PLS</i>	4	358
Nombre de LLS réhabilités entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	31	3 608
Nombre de PSLA financés entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	0	207
Nombre de dossiers de propriétaires occupants ayant bénéficié d'une subvention par l'ANAH entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	35	2 470
Nombre de dossiers de propriétaires bailleurs ayant bénéficié d'une subvention par l'ANAH entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	0	134
Nombre de ménages ayant bénéficié du dispositif Réflex acquisition entre 2017 et 2021 (Bilan PLH)	31	2 829
Nombre de dossiers Réflex énergie instruits entre 2014 et 2021 (Bilan PLH)	215	10 232

OBJECTIFS DE CONSTRUCTION SUR LA DUREE DU PLUI-HD

	Armbouts-Cappel	CU Dunkerque
Objectifs PLH 2023-2028	140	4 500
<i>Dont logements locatifs sociaux</i>	56	1 800
<i>Part en %</i>	40%	40%
Objectifs PLH 2029-2034	40	4 500
<i>Dont logements locatifs sociaux</i>	16	1 770
<i>Part en %</i>	40%	40%

ARMBOUTS-CAPPEL

SECTEUR SUD – POLE SECONDAIRE

OPERATIONS PREDETERMINEES SUR LA DUREE DU PLUI-HD

		Identification	Nombre de logements estimés		Démarrage prévisionnel des travaux		
			Privés	Sociaux	2020-2022	2023-2028	2029-2034
Renouvellement urbain	Reconstitution	Grand Millebrugghe	54	55		X	
		Pont à poissons		8		X	
Extension urbaine	OAP	Site de la petite Chapelle	39	38	X		

AUTRES GISEMENTS IDENTIFIES SUR LA COMMUNE

Identification	Nombre de logements envisagés
Angle rue Lucie Aubrac	4

Référentiel foncier	459016	Dent creuse	0,1 ha
---------------------	--------	-------------	--------

BOURBOURG

SECTEUR OUEST – POLE D'EQUILIBRE

DONNEES DE CADRAGE

Indicateurs	Bourbourg	CU Dunkerque
Population municipale en 2019 (INSEE)	7 152	194 655
Taux d'évolution 2013-2019 en moyenne annuelle (INSEE)	+0.2%	-0.4%
Nombre de résidences principales en 2019 (INSEE)	2 996	85 737
Taille moyenne des ménages en 2019 (INSEE)	2.34	2.22
Nombre de ménages emménagés depuis moins de 2 ans en 2019 (INSEE)	397	9 813
Nombre de logements vacants en 2019 (INSEE)	291	6 381
Taux de vacance	8.8%	6.6%
Taux de logement locatif social (RPLS 2021)	26.4%	34.5%
Nombre de logements locatifs sociaux (RPLS 2021)	791	29 589
<i>Dont en QPV</i>	0	9 537
Nombre de demandes de logement social au 01/01/2022 (SNE)	213	8 148
Délai moyen d'attribution en mois au 01/01/2022 (SNE)	15	10.4

BILAN DES ACTIONS RECENTES EN MATIERE D'HABITAT

Indicateurs	Bourbourg	CU Dunkerque
Nombre de logements commencés entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	116	4 728
Nombre de LLS financés entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	113	2 657
<i>Dont PLAI</i>	29	884
<i>Dont PLUS</i>	72	1 415
<i>Dont PLS</i>	12	358
Nombre de LLS réhabilités entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	124	3 608
Nombre de PSLA financés entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	22	207
Nombre de dossiers de propriétaires occupants ayant bénéficié d'une subvention par l'ANAH entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	91	2 470
Nombre de dossiers de propriétaires bailleurs ayant bénéficié d'une subvention par l'ANAH entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	1	134
Nombre de ménages ayant bénéficié du dispositif Réflex acquisition entre 2017 et 2021 (Bilan PLH)	65	2 829
Nombre de dossiers Réflex énergie instruits entre 2014 et 2021 (Bilan PLH)	241	10 232

OBJECTIFS DE CONSTRUCTION SUR LA DUREE DU PLUI-HD

	Bourbourg	CU Dunkerque
Objectifs PLH 2023-2028	220	4 500
<i>Dont logements locatifs sociaux</i>	88	1 800
<i>Part en %</i>	40%	40%
Objectifs PLH 2029-2034	150	4 500
<i>Dont logements locatifs sociaux</i>	60	1 770
<i>Part en %</i>	40%	40%

BOURBOURG

SECTEUR OUEST – POLE D'EQUILIBRE

OPERATIONS PREDETERMINEES SUR LA DUREE DU PLUI-HD

		Identification	Nombre de logements estimés		Démarrage prévisionnel des travaux		
			Privés	Sociaux	2020-2022	2023-2028	2029-2034
Renouvellement urbain	Reconstitution	Rue Anicet Bassemon	13	12		X	
Extension urbaine	OAP	Site de l'écluse phases 1 et 2	70	53		X	

AUTRES GISEMENTS IDENTIFIES SUR LA COMMUNE

Identification	Nombre de logements envisagés
ERL BB1 Rue du Plantis	25
Avenue Anthony Caro	60
Rue Paul Machy	6
Friche Vaesken	100
Rue de la gare	10
B-Park	50
Rue Jean Ferrat	15

Référentiel foncier	1659094	Dent creuse	0.2 ha
---------------------	---------	-------------	--------

BRAY-DUNES

SECTEUR EST – POLE SECONDAIRE

DONNEES DE CADRAGE

Indicateurs	Bray-Dunes	CU Dunkerque
Population municipale en 2019 (INSEE)	4 495	194 655
Taux d'évolution 2013-2019 en moyenne annuelle (INSEE)	-0.6%	-0.4%
Nombre de résidences principales en 2019 (INSEE)	2 022	85 737
Taille moyenne des ménages en 2019 (INSEE)	2.19	2.22
Nombre de ménages emménagés depuis moins de 2 ans en 2019 (INSEE)	189	9 813
Nombre de logements vacants en 2019 (INSEE)	235	6 381
Taux de vacance	4.7%	6.6%
Taux de logement locatif social (RPLS 2021)	12.2%	34.5%
Nombre de logements locatifs sociaux (RPLS 2021)	267	29 589
<i>Dont en QPV</i>	0	9 537
Nombre de demandes de logement social au 01/01/2022 (SNE)	135	8 148
Délai moyen d'attribution en mois au 01/01/2022 (SNE)	7.4	10.4

BILAN DES ACTIONS RECENTES EN MATIERE D'HABITAT

Indicateurs	Bray-Dunes	CU Dunkerque
Nombre de logements commencés entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	270	4 728
Nombre de LLS financés entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	135	2 657
<i>Dont PLAI</i>	36	884
<i>Dont PLUS</i>	86	1 415
<i>Dont PLS</i>	13	358
Nombre de LLS réhabilités entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	4	3 608
Nombre de PSLA financés entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	6	207
Nombre de dossiers de propriétaires occupants ayant bénéficié d'une subvention par l'ANAH entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	82	2 470
Nombre de dossiers de propriétaires bailleurs ayant bénéficié d'une subvention par l'ANAH entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	3	134
Nombre de ménages ayant bénéficié du dispositif Réflex acquisition entre 2017 et 2021 (Bilan PLH)	43	2 829
Nombre de dossiers Réflex énergie instruits entre 2014 et 2021 (Bilan PLH)	353	10 232

OBJECTIFS DE CONSTRUCTION SUR LA DUREE DU PLUI-HD

	Bray-Dunes	CU Dunkerque
Objectifs PLH 2023-2028	120	4 500
<i>Dont logements locatifs sociaux</i>	72	1 800
<i>Part en %</i>	60%	40%
Objectifs PLH 2029-2034	100	4 500
<i>Dont logements locatifs sociaux</i>	60	1 770
<i>Part en %</i>	60%	40%

BRAY-DUNES

SECTEUR EST – POLE SECONDAIRE

OPERATIONS PREDETERMINEES SUR LA DUREE DU PLUI-HD

		Identification	Nombre de logements estimés		Démarrage prévisionnel des travaux		
			Privés	Sociaux	2020-2022	2023-2028	2029-2034
Renouvellement urbain	Reconstitution	ERL BD1 Petit Bénéfice 1	38	43		X	
		Site Petit Bénéfice 2	26	28			X
		Rue Wallyn		12		X	
		Rue des sapins		13		X	

AUTRES GISEMENTS IDENTIFIES SUR LA COMMUNE

Identification	Nombre de logements envisagés
Road Beach	41
Avenue de la liberté	24
ERL BD2 Rue des goélands	30

Référentiel foncier	259107	Dent creuse	0,4 ha
	359107	Dent creuse	0,7 ha
	459107	Dent creuse	0,5 ha
	559107	Dent creuse	0,1 ha
	859107	Dent creuse	0,5 ha
	1159107	Zone mutable	0,1 ha
	1259107	Zone mutable	0,3 ha

CAPPELLE-LA-GRANDE

SECTEUR SUD – AGGLOMERATION CENTRE

DONNEES DE CADRAGE

Indicateurs	Cappelle-la-Grande	CU Dunkerque
Population municipale en 2019 (INSEE)	7 920	194 655
Taux d'évolution 2013-2019 en moyenne annuelle (INSEE)	-0.1%	-0.4%
Nombre de résidences principales en 2019 (INSEE)	3295	85 737
Taille moyenne des ménages en 2019 (INSEE)	2.4	2.22
Nombre de ménages emménagés depuis moins de 2 ans en 2019 (INSEE)	373	9 813
Nombre de logements vacants en 2019 (INSEE)	144	6 381
Taux de vacance	4.2%	6.6%
Taux de logement locatif social (RPLS 2021)	37.3%	34.5%
Nombre de logements locatifs sociaux (RPLS 2021)	1 230	29 589
<i>Dont en QPV</i>	0	9 537
Nombre de demandes de logement social au 01/01/2022 (SNE)	305	8 148
Délai moyen d'attribution en mois au 01/01/2022 (SNE)	12.8	10.4

BILAN DES ACTIONS RECENTES EN MATIERE D'HABITAT

Indicateurs	Cappelle-la-Grande	CU Dunkerque
Nombre de logements commencés entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	329	4 728
Nombre de LLS entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	105	2 657
<i>Dont PLAI</i>	26	884
<i>Dont PLUS</i>	72	1 415
<i>Dont PLS</i>	7	358
Nombre de LLS réhabilités entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	331	3 608
Nombre de PSLA financés entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	33	207
Nombre de dossiers de propriétaires occupants ayant bénéficié d'une subvention par l'ANAH entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	136	2 470
Nombre de dossiers de propriétaires bailleurs ayant bénéficié d'une subvention par l'ANAH entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	3	134
Nombre de ménages ayant bénéficié du dispositif Réflex acquisition entre 2017 et 2021 (Bilan PLH)	123	2 829
Nombre de dossiers Réflex énergie instruits entre 2014 et 2021 (Bilan PLH)	570	10 232

OBJECTIFS DE CONSTRUCTION SUR LA DUREE DU PLUI-HD

	Cappelle-la-Grande	CU Dunkerque
Objectifs PLH 2023-2028	200	4 500
<i>Dont logements locatifs sociaux</i>	70	1 800
<i>Part en %</i>	35%	40%
Objectifs PLH 2029-2034	400	4 500
<i>Dont logements locatifs sociaux</i>	142	1 770
<i>Part en %</i>	35%	40%

CAPPELLE-LA-GRANDE

SECTEUR SUD – AGGLOMERATION CENTRE

OPERATIONS PREDETERMINEES SUR LA DUREE DU PLUI-HD

		Identification	Nombre de logements estimés		Démarrage prévisionnel des travaux		
			Privés	Sociaux	2020-2022	2023-2028	2029-2034
Renouvellement urbain	Reconstitution	ZAC du centre	73	25	X		
		Cité des cheminots	20	10		X	
Extension urbaine	OAP	Site du Melkhof phases 1, 2 et 3	180	180		X	X

AUTRES GISEMENTS IDENTIFIES SUR LA COMMUNE

Identification	Nombre de logements envisagés
Angle rue Léo Lagrange	20
Site Vanywaede	40

Référentiel foncier	359131	Espace enclavé	1,6 ha
	859131	Dent creuse	0,1 ha
	1159131	Dent creuse	0,3 ha
	1659131	Dent creuse	0,2 ha
	1759131	Dent creuse	0,2 ha

COUDEKERQUE-BRANCHE

SECTEUR CENTRAL – AGGLOMERATION CENTRE

DONNEES DE CADRAGE

Indicateurs	Coudekerque-Branche	CU Dunkerque
Population municipale en 2019 (INSEE)	20 851	194 655
Taux d'évolution 2013-2019 en moyenne annuelle (INSEE)	-0.9%	-0.4%
Nombre de résidences principales en 2019 (INSEE)	9 228	85 737
Taille moyenne des ménages en 2019 (INSEE)	2.25	2.22
Nombre de ménages emménagés depuis moins de 2 ans en 2019 (INSEE)	859	9 813
Nombre de logements vacants en 2019 (INSEE)	589	6 381
Taux de vacance	6%	6.6%
Taux de logement locatif social (RPLS 2021)	31.4%	34.5%
Nombre de logements locatifs sociaux (RPLS 2021)	2 894	29 589
<i>Dont en QPV</i>	527	9 537
Nombre de demandes de logement social au 01/01/2022 (SNE)	872	8 148
Délai moyen d'attribution en mois au 01/01/2022 (SNE)	11.5	10.4

BILAN DES ACTIONS RECENTES EN MATIERE D'HABITAT

Indicateurs	Coudekerque-Branche	CU Dunkerque
Nombre de logements commencés entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	236	4 728
Nombre de LLS financés entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	208	2 657
<i>Dont PLAI</i>	60	884
<i>Dont PLUS</i>	131	1 415
<i>Dont PLS</i>	17	358
Nombre de LLS réhabilités entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	822	3 608
Nombre de PSLA financés entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	21	207
Nombre de dossiers de propriétaires occupants ayant bénéficié d'une subvention par l'ANAH entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	332	2 470
Nombre de dossiers de propriétaires bailleurs ayant bénéficié d'une subvention par l'ANAH entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	8	134
Nombre de ménages ayant bénéficié du dispositif Réflex acquisition entre 2017 et 2020 (Bilan PLH)	420	2 829
Nombre de dossiers Réflex énergie instruits entre 2014 et 2020 (Bilan PLH)	1 476	10 232

OBJECTIFS DE CONSTRUCTION SUR LA DUREE DU PLUI-HD

	Coudekerque-Branche	CU Dunkerque
Objectifs PLH 2023-2028	260	4 500
<i>Dont logements locatifs sociaux</i>	92	1 800
<i>Part en %</i>	35%	40%
Objectifs PLH 2029-2034	450	4 500
<i>Dont logements locatifs sociaux</i>	160	1 770
<i>Part en %</i>	35%	40%

COUDEKERQUE-BRANCHE

SECTEUR CENTRAL – AGGLOMERATION CENTRE

LIVRAISON DES OPERATIONS PREDETERMINEES SUR LA DUREE DU PLUI-HD

		Identification	Nombre de logements estimés		Démarrage prévisionnel des travaux		
			Privés	Sociaux	2020-2022	2023-2028	2029-2034
Renouvellement urbain	Reconstitution	Site TCA	24	16		X	

AUTRES GISEMENTS IDENTIFIES SUR LA COMMUNE

Identification	Nombre de logements envisagés
Rue Ledru Rollin	30
Projet Arcade	35
Secteur Intermarché	150
Rives du canal de Bourbourg phase 2	49
ERL CB3 Friche Coudeville	90
Rue des Forts	40
Site Dubois Matériaux	50
Site de la ferme aux jésuites	350

Référentiel foncier	259155	Zone mutable	0,2 ha
	859155	Dent creuse	0,1 ha
	1159155	ERL CB4	0,3 ha
	659155	ERL CB2	0,4 ha
	1559155	Dent creuse	0,1 ha
	1759155	Dent creuse	0,2 ha
	2059155	Dent creuse	0,1 ha
	2259155	Zone mutable	0,2 ha
	2459155	Zone mutable	0,2

CRAYWICK

SECTEUR OUEST – POLE VILLAGEDIS

DONNEES DE CADRAGE

Indicateurs	Craywick	CU Dunkerque
Population municipale en 2019 (INSEE)	668	194 655
Taux d'évolution 2013-2019 en moyenne annuelle (INSEE)	-1.6%	-0.4%
Nombre de résidences principales en 2019 (INSEE)	219	85 737
Taille moyenne des ménages en 2019 (INSEE)	3.05	2.22
Nombre de ménages emménagés depuis moins de 2 ans en 2019 (INSEE)	13	9 813
Nombre de logements vacants en 2019 (INSEE)	10	6 381
Taux de vacance	4.3%	6.6%
Taux de logement locatif social (RPLS 2020)	33.8%	34.5%
Nombre de logements locatifs sociaux (RPLS 2020)	74	29 589
<i>Dont en QPV</i>	0	9 537
Nombre de demandes de logement social au 01/01/2022 (SNE)	18	8 148
Délai moyen d'attribution en mois au 01/01/2022 (SNE)	24	10.4

BILAN DES ACTIONS RECENTES EN MATIERE D'HABITAT

Indicateurs	Craywick	CU Dunkerque
Nombre de logements commencés entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	42	4 728
Nombre de LLS financés entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	0	2 657
<i>Dont PLAI</i>	0	884
<i>Dont PLUS</i>	0	1 415
<i>Dont PLS</i>	0	358
Nombre de LLS réhabilités entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	0	3 608
Nombre de PSLA financés entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	0	207
Nombre de dossiers de propriétaires occupants ayant bénéficié d'une subvention par l'ANAH entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	2	2 470
Nombre de dossiers de propriétaires bailleurs ayant bénéficié d'une subvention par l'ANAH entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	0	134
Nombre de ménages ayant bénéficié du dispositif Réflex acquisition entre 2017 et 2021 (Bilan PLH)	9	2 829
Nombre de dossiers Réflex énergie instruits entre 2014 et 2021 (Bilan PLH)	15	10 232

OBJECTIFS DE CONSTRUCTION SUR LA DUREE DU PLUI-HD

	Craywick	CU Dunkerque
Objectifs PLH 2023-2028	20	4 500
<i>Dont logements locatifs sociaux</i>	4	1 800
<i>Part en %</i>	20%	40%
Objectifs PLH 2029-2034	30	4 500
<i>Dont logements locatifs sociaux</i>	6	1 770
<i>Part en %</i>	20%	40%

CRAYWICK

SECTEUR OUEST – POLE VILLAGEDIS

LIVRAISON DES OPERATIONS PREDETERMINEES SUR LA DUREE DU PLUI-HD

-

AUTRES GISEMENTS IDENTIFIES SUR LA COMMUNE

Identification	Nombre de logements envisagés
Rue Plume Straete	35
Friche Duriez	30

Référentiel foncier	459159	Zone mutable	0.1 ha
---------------------	--------	--------------	--------

DUNKERQUE

SECTEUR CENTRAL – AGGLOMERATION CENTRE

DONNEES DE CADRAGE

Indicateurs	Dunkerque	CU Dunkerque
Population municipale en 2019 (INSEE)	86 279	194 655
Taux d'évolution 2013-2019 en moyenne annuelle (INSEE)	-0.7%	-0.4%
Nombre de résidences principales en 2019 (INSEE)	41 394	85 737
Taille moyenne des ménages en 2019 (INSEE)	2.04	2.22
Nombre de ménages emménagés depuis moins de 2 ans en 2019 (INSEE)	5 594	9 813
Nombre de logements vacants en 2019 (INSEE)	3 482	6 381
Taux de vacance	7.5%	6.6%
Taux de logement locatif social (RPLS 2021)	34.5%	34.5%
Nombre de logements locatifs sociaux (RPLS 2021)	14 265	29 589
<i>Dont en QPV</i>	5 335	9 537
Nombre de demandes de logement social au 01/01/2022 (SNE)	4 146	8 148
Délai moyen d'attribution en mois au 01/01/2022 (SNE)	9.7	10.4

BILAN DES ACTIONS RECENTES EN MATIERE D'HABITAT

Indicateurs	Dunkerque	CU Dunkerque
Nombre de logements commencés entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	2 053	4 728
Nombre de LLS financés entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	1 106	2 657
<i>Dont PLAI</i>	447	884
<i>Dont PLUS</i>	432	1 415
<i>Dont PLS</i>	227	358
Nombre de LLS réhabilités entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	1 207	3 608
Nombre de PSLA financés entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	69	207
Nombre de dossiers de propriétaires occupants ayant bénéficié d'une subvention par l'ANAH entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	1 063	2 470
Nombre de dossiers de propriétaires bailleurs ayant bénéficié d'une subvention par l'ANAH entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	105	134
Nombre de ménages ayant bénéficié du dispositif Réflex acquisition entre 2017 et 2021 (Bilan PLH)	1 497	2 829
Nombre de dossiers Réflex énergie instruits entre 2014 et 2021 (Bilan PLH)	4 241	10 232

OBJECTIFS DE CONSTRUCTION SUR LA DUREE DU PLUI-HD

	Dunkerque	Fort-Mardyck	Mardyck	Saint-Pol-sur-Mer	CU Dunkerque
Objectifs PLH 2023-2028	1 200	60	5	440	4 500
<i>Dont logements locatifs sociaux</i>	420	22	1	264	1 800
<i>Part en %</i>	35%	35%	20%	60%	40%
Objectifs PLH 2029-2034	1 420	40	5	220	4 500
<i>Dont logements locatifs sociaux</i>	510	15	1	134	1 770
<i>Part en %</i>	35%	35%	20%	60%	40%

DUNKERQUE

SECTEUR CENTRAL – AGGLOMERATION CENTRE

OPERATIONS PREDETERMINEES SUR LA DUREE DU PLUI-HD

DUNKERQUE		Identification	Nombre de logements estimés		Démarrage prévisionnel des travaux		
			Privés	Sociaux	2020-2022	2023-2028	2029-2034
Renouvellement urbain	Reconstitution	Rue Jean Moulin		25		X	
		Allées de l'arsenal	77	28		X	
		Rue de l'abbé Choquet		30		X	
		Résidence Van Eeghem		36		X	
		Site de la CCI	106	46		X	
		Rue de la Maurienne		20		X	
		Parking mairie - Concorde		12		X	
		Site Malésieux		30		X	
		Rue du Banc Vert		40		X	
		ZAC des bassins		70		X	
		Site Brossolette – Cour de l'école		12		X	
		Site Brossolette – Plaine sportive		10		X	
	Diversification	Ile Jeanty phase 1	9	18		X	
		Ile Jeanty phase 2	25			X	
		Banc Vert	26	63		X	

SAINT-POL-SUR-MER		Identification	Nombre de logements estimés		Démarrage prévisionnel des travaux		
			Privés	Sociaux	2020-2022	2023-2028	2029-2034
Renouvellement urbain	reconstitution	Rue Bertheaux et Raspail		23		X	
		Angle Flamand Bollengier		24		X	
		Café des sports - Mie Dorée		25		X	
		Place Maurice Thorez		18		X	
		Plaine Bayard	30	20		X	
		Stade BP	78	64		X	
		Cave Sainte Marguerite		28		X	
		Jean Bart Guynemer ilot R012		24		X	
		Jean Bart Guynemer ilot 10		10		X	

	Diversification	Diversification phase 1	10			X	
		Diversification phase 2	48			X	
		Diversification phase 3	62				X
	OAP	Cité des Cheminots		50		X	

AUTRES GISEMENTS IDENTIFIES SUR LA COMMUNE

DUNKERQUE

Identification	Nombre de logements envisagés
Rue de Terminus	25
Rue du Pont Royal	16
Ex hôtel Terminus	11
Site la Poste	41
ERL DK1	100
ERL DK3	28
Rue Roux Descartes	36
Marina	250
Rue Saint Charles	6
ERL DK6	12
Site Saint Nicolas	68
ERL DK12 Secteur Perrault	20
Site des aubaines	36
ERL DK7 Site Caloin	66
Site Landais	12
Rue Saint Mahieu	24
Ex bibliothèque Benjamin Morel	12
ERL DK13	7
Grand Large	380
Site de la CCI phase 2	124
Site Jean Zay	30
ERL DK11	50
Ex collège Saint Joseph	33
Ex-école de musique Ravel	10
Ex foncière logement jeu de Mail	40
Quai des 4 écluses	50
ERL DK14	10
Quai de la cunette	10

Référentiel foncier	359183	ERL DK 8	0,4 ha
	1159183	ERL DK 10	
	459183	Zone mutable	0,6 ha
	659183	ERL DK9	3,3 ha
	759183	Zone mutable	0,8 ha
	2859183	ERL DK4	0,1 ha

	3559183	Dent creuse	0,1 ha
	3659183	Dent creuse	0,2 ha
	4159183	Zone mutable	0,4 ha
	5659183	Dent creuse	0,1 ha
	6159183	Dent creuse	0,2 ha
	6559183	ERL DK2	0,8 ha
	8659183	Dent creuse	0,4 ha
	9959183	Zone mutable	0,2 ha
	10059183	Zone mutable	0,2 ha
	10159183	Zone mutable	0,6 ha
	10259183	Zone mutable	0,2 ha
	10559183	Zone mutable	0,1 ha

SAINT-POL-SUR-MER

Identification	Nombre de logements envisagés
Site des services techniques	30
Rond-point du 8 mai 1945	65
Rue Guynemer	25

Référentiel foncier	1159183	ERL	0,4 ha
	5759183	Dent creuse	0,1 ha
	9159183	Dent creuse	0,1 ha

FORT-MARDYCK

Identification	Nombre de logements envisagés
Site Lancry	10
Rue de l'Amirauté	7
Rue Nationale	8
Ex hôtel Druet	10
ERL FM1 Contour du Bout d'Amont	50
Site Actemium	80

Référentiel foncier	4759183	Zone mutable	0,2 ha
	4859183	Dent creuse	0,1 ha
	5159183	Zone mutable	0,4 ha
	8159183	Dent creuse	0,1 ha

MARDYCK

Identification	Nombre de logements envisagés
Chemin de l'église	5

GHYVELDE-LES-MOERES

SECTEUR EST – POLE SECONDAIRE

DONNEES DE CADRAGE

Indicateurs	Ghyvelde-Les-Moeres	CU Dunkerque
Population municipale en 2019 (INSEE)	4 131	194 655
Taux d'évolution 2013-2019 en moyenne annuelle (INSEE)	-0.1%	-0.4%
Nombre de résidences principales en 2019 (INSEE)	1 628	85 737
Taille moyenne des ménages en 2019 (INSEE)	2.47	2.22
Nombre de ménages emménagés depuis moins de 2 ans en 2019 (INSEE)	135	9 813
Nombre de logements vacants en 2019 (INSEE)	87	6 381
Taux de vacance	4.3%	6.6%
Taux de logement locatif social (RPLS 2021)	10.3%	34.5%
Nombre de logements locatifs sociaux (RPLS 2021)	168	29 589
<i>Dont en QPV</i>	0	9 537
Nombre de demandes de logement social au 01/01/2022 (SNE)	74	8 148
Délai moyen d'attribution en mois au 01/01/2022 (SNE)	13	10.4

BILAN DES ACTIONS RECENTES EN MATIERE D'HABITAT

Indicateurs	Ghyvelde-Les-Moeres	CU Dunkerque
Nombre de logements commencés entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	95	4 728
Nombre de LLS financés entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	81	2 657
<i>Dont PLAI</i>	31	884
<i>Dont PLUS</i>	50	1 415
<i>Dont PLS</i>	0	358
Nombre de LLS réhabilités entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	0	3 608
Nombre de PSLA financés entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	8	207
Nombre de dossiers de propriétaires occupants ayant bénéficié d'une subvention par l'ANAH entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	42	2 470
Nombre de dossiers de propriétaires bailleurs ayant bénéficié d'une subvention par l'ANAH entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	1	134
Nombre de ménages ayant bénéficié du dispositif Réflex acquisition entre 2017 et 2021 (Bilan PLH)	59	2 829
Nombre de dossiers Réflex énergie instruits entre 2014 et 2021 (Bilan PLH)	211	10 232

OBJECTIFS DE CONSTRUCTION SUR LA DUREE DU PLUI-HD

	Ghyvelde-Les-Moeres	CU Dunkerque
Objectifs PLH 2023-2028	80	4 500
<i>Dont logements locatifs sociaux</i>	48	1 800
<i>Part en %</i>	60%	40%
Objectifs PLH 2029-2034	80	4 500
<i>Dont logements locatifs sociaux</i>	48	1 770
<i>Part en %</i>	60%	40%

GHYVELDE-LES-MOERES

SECTEUR EST – POLE SECONDAIRE

LIVRAISON DES OPERATIONS PREDETERMINEES SUR LA DUREE DU PLUI-HD

		Identification	Nombre de logements estimés		Démarrage prévisionnel des travaux		
			Privés	Sociaux	2020-2022	2023-2028	2029-2034
Renouvellement urbain	Reconstitution	ERL GH1 Route de Furnes		20		X	
Extension urbaine	OAP	Site de la Jock Sleet	13	12	X		
		Site de la Jock Sleet	20	10		X	

AUTRES GISEMENTS IDENTIFIES SUR LA COMMUNE

Identification	Nombre de logements envisagés
ERL GH2 Site Bonte	20
Rue Nationale Les Moeres	5

Référentiel foncier	159260	Dent creuse	0.1 ha
	259260	Dent creuse	0.5 ha

GRAND-FORT-PHILIPPE

SECTEUR OUEST – POLE SECONDAIRE

DONNEES DE CADRAGE

Indicateurs	Grand-Fort-Philippe	CU Dunkerque
Population municipale en 2019 (INSEE)	5 130	194 655
Taux d'évolution 2013-2019 en moyenne annuelle (INSEE)	-0.4%	-0.4%
Nombre de résidences principales en 2019 (INSEE)	2 281	85 737
Taille moyenne des ménages en 2019 (INSEE)	2.25	2.22
Nombre de ménages emménagés depuis moins de 2 ans en 2019 (INSEE)	199	9 813
Nombre de logements vacants en 2019 (INSEE)	171	6 381
Taux de vacance	6.7%	6.6%
Taux de logement locatif social (RPLS 2021)	30.2%	34.5%
Nombre de logements locatifs sociaux (RPLS 2021)	688	29 589
<i>Dont en QPV</i>	0	9 537
Nombre de demandes de logement social au 01/01/2022 (SNE)	116	8 148
Délai moyen d'attribution en mois au 01/01/2022 (SNE)	9.7	10.4

BILAN DES ACTIONS RECENTES EN MATIERE D'HABITAT

Indicateurs	Grand-Fort-Philippe	CU Dunkerque
Nombre de logements commencés entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	168	4 728
Nombre de LLS financés entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	89	2 657
<i>Dont PLAI</i>	24	884
<i>Dont PLUS</i>	60	1 415
<i>Dont PLS</i>	5	358
Nombre de LLS réhabilités entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	157	3 608
Nombre de PSLA financés entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	19	207
Nombre de dossiers de propriétaires occupants ayant bénéficié d'une subvention par l'ANAH entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	91	2 470
Nombre de dossiers de propriétaires bailleurs ayant bénéficié d'une subvention par l'ANAH entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	4	134
Nombre de ménages ayant bénéficié du dispositif Réflex acquisition entre 2017 et 2021 (Bilan PLH)	50	2 829
Nombre de dossiers Réflex énergie instruits entre 2014 et 2021 (Bilan PLH)	317	10 232

OBJECTIFS DE CONSTRUCTION SUR LA DUREE DU PLUI-HD

	Grand-Fort-Philippe	CU Dunkerque
Objectifs PLH 2023-2028	80	4 500
<i>Dont logements locatifs sociaux</i>	40	1 800
<i>Part en %</i>	50%	40%
Objectifs PLH 2029-2034	70	4 500
<i>Dont logements locatifs sociaux</i>	36	1 770
<i>Part en %</i>	50%	40%

GRAND-FORT-PHILIPPE

SECTEUR OUEST – POLE SECONDAIRE

LIVRAISON DES OPERATIONS PREDETERMINEES SUR LA DUREE DU PLUI-HD

		Identification	Nombre de logements estimés		Démarrage prévisionnel des travaux		
			Privés	Sociaux	2020-2022	2023-2028	2029-2034
Renouvellement urbain	Reconstitution	Rue Carney		9		X	
		Friche Baude		13		X	
		Friche Meerseman		27		X	
		Rue de Sarcelles		12		X	

AUTRES GISEMENTS IDENTIFIES SUR LA COMMUNE

Identification	Nombre de logements envisagés
Avenue Pleuvret Nord	10
Avenue Pleuvret Sud	10
Terrain de cross	25
Site de l'ancienne Poste	4
Ex auberge du Cheval Blanc	10

Référentiel foncier	359272	ERL GFP1	0,1 ha
	959272	Dent creuse	0,1 ha
	1059272	Zone mutable	0,8 ha

GRANDE-SYNTHE

SECTEUR CENTRAL – AGGLOMERATION CENTRE

DONNEES DE CADRAGE

Indicateurs	Grande-Synthe	CU Dunkerque
Population municipale en 2019 (INSEE)	22 522	194 655
Taux d'évolution 2013-2019 en moyenne annuelle (INSEE)	+0.9%	-0.4%
Nombre de résidences principales en 2019 (INSEE)	7 919	85 737
Taille moyenne des ménages en 2019 (INSEE)	2.59	2.22
Nombre de ménages emménagés depuis moins de 2 ans en 2019 (INSEE)	748	9 813
Nombre de logements vacants en 2019 (INSEE)	304	6 381
Taux de vacance	3.7%	6.6%
Taux de logement locatif social (RPLS 2021)	62.3%	34.5%
Nombre de logements locatifs sociaux en QPV (RPLS 2021)	4 997	29 589
<i>Dont en QPV</i>	3 241	9 537
Nombre de demandes de logement social au 01/01/2022 (SNE)	1 049	8 148
Délai moyen d'attribution en mois au 01/01/2022 (SNE)	10.6	10.4

BILAN DES ACTIONS RECENTES EN MATIERE D'HABITAT

Indicateurs	Grande-Synthe	CU Dunkerque
Nombre de logements commencés entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	262	4 728
Nombre de LLS financés entre 2013 et 2020 (Bilan PLH)	119	2 657
<i>Dont PLAI</i>	22	884
<i>Dont PLUS</i>	64	1 415
<i>Dont PLS</i>	33	358
Nombre de LLS réhabilités entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	476	3 608
Nombre de PSLA financés entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	22	207
Nombre de dossiers de propriétaires occupants ayant bénéficié d'une subvention par l'ANAH entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	297	2 470
Nombre de dossiers de propriétaires bailleurs ayant bénéficié d'une subvention par l'ANAH entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	4	134
Nombre de ménages ayant bénéficié du dispositif Réflex acquisition entre 2017 et 2021 (Bilan PLH)	206	2 829
Nombre de dossiers Réflex énergie instruits entre 2014 et 2021 (Bilan PLH)	884	10 232

OBJECTIFS DE CONSTRUCTION SUR LA DUREE DU PLUI-HD

	Grande-Synthe	CU Dunkerque
Objectifs PLH 2023-2028	280	4 500
<i>Dont logements locatifs sociaux</i>	98	1 800
<i>Part en %</i>	35%	40%
Objectifs PLH 2029-2034	260	4 500
<i>Dont logements locatifs sociaux</i>	92	1 770
<i>Part en %</i>	35%	40%

GRANDE-SYNTHE

SECTEUR CENTRAL – AGGLOMERATION CENTRE

LIVRAISON DES OPERATIONS PREDETERMINEES SUR LA DUREE DU PLUI-HD

		Identification	Nombre de logements estimés		Démarrage prévisionnel des travaux		
			Privés	Sociaux	2020-2022	2023-2028	2029-2034
Renouvellement urbain	Reconstitution	Rue de Provence		33		X	
	Diversification	Ilot des peintres	120	54		X	

AUTRES GISEMENTS IDENTIFIES SUR LA COMMUNE

Identification	Nombre de logements envisagés
Voie Léon Blum	9
Cité Moser	25
Avenue Dubedout	28
ERL GS2 Angle rue Mont Noir	8
ERL GS1 Angle rue Allende	20
Site du Bas Roch	350

Référentiel foncier	159271	Zone mutable	1,1 ha
	459271	Dent creuse	0,3 ha
	959271	Dent creuse	0,1 ha
	1859271	Dent creuse	0,1 ha
	1959271	Dent creuse	0,3 ha
	2359271	Zone mutable	0,6 ha
	2459271	Dent creuse	0,2 ha

GRAVELINES

SECTEUR OUEST – POLE D'EQUILIBRE

DONNEES DE CADRAGE

Indicateurs	Gravelines	CU Dunkerque
Population municipale en 2019 (INSEE)	11 014	194 655
Taux d'évolution 2013-2019 en moyenne annuelle (INSEE)	-0.9%	-0.4%
Nombre de résidences principales en 2019 (INSEE)	4 595	85 737
Taille moyenne des ménages en 2019 (INSEE)	2.34	2.22
Nombre de ménages emménagés depuis moins de 2 ans en 2019 (INSEE)	526	9 813
Nombre de logements vacants en 2019 (INSEE)	543	6 381
Taux de vacance	10.1%	6.6%
Taux de logement locatif social (RPLS 2021)	41%	34.5%
Nombre de logements locatifs sociaux (RPLS 2021)	1 884	29 589
<i>Dont en QPV</i>	0	9 537
Nombre de demandes de logement social au 01/01/2022 (SNE)	495	8 148
Délai moyen d'attribution en mois au 01/01/2022 (SNE)	9.3	10.4

BILAN DES ACTIONS RECENTES EN MATIERE D'HABITAT

Indicateurs	Gravelines	CU Dunkerque
Nombre de logements commencés entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	221	4 728
Nombre de LLS financés entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	248	2 657
<i>Dont PLAI</i>	79	884
<i>Dont PLUS</i>	163	1 415
<i>Dont PLS</i>	6	358
Nombre de LLS réhabilités entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	253	3 608
Nombre de PSLA financés entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	0	207
Nombre de dossiers de propriétaires occupants ayant bénéficié d'une subvention par l'ANAH entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	97	2 470
Nombre de dossiers de propriétaires bailleurs ayant bénéficié d'une subvention par l'ANAH entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	4	134
Nombre de ménages ayant bénéficié du dispositif Réflex acquisition entre 2017 et 2021 (Bilan PLH)	106	2 829
Nombre de dossiers Réflex énergie instruits entre 2014 et 2021 (Bilan PLH)	458	10 232

OBJECTIFS DE CONSTRUCTION SUR LA DUREE DU PLUI-HD

	Gravelines	CU Dunkerque
Objectifs PLH 2023-2028	340	4 500
<i>Dont logements locatifs sociaux</i>	102	1 800
<i>Part en %</i>	30%	40%
Objectifs PLH 2029-2034	380	4 500
<i>Dont logements locatifs sociaux</i>	115	1 770
<i>Part en %</i>	30%	40%

GRAVELINES

SECTEUR OUEST – POLE D'EQUILIBRE

LIVRAISON DES OPERATIONS PREDETERMINEES SUR LA DUREE DU PLUI-HD

		Identification	Nombre de logements estimés		Démarrage prévisionnel des travaux		
			Privés	Sociaux	2020-2022	2023-2028	2029-2034
Renouvellement urbain	Reconstitution	Rue Poètes et Pascal		32		X	
	OAP	Site du Bassin Vauban Sud et Est	139	59		X	

AUTRES GISEMENTS IDENTIFIES SUR LA COMMUNE

Identification	Nombre de logements envisagés
Ex garage Citroën	16
Rue du Belvédère	86
Les remparts	79
Rue des dunes	30
Parcelle Vaesken	20
Site de la gare	190
Rue du Pont de pierre	125

Référentiel foncier	159273	Dent creuse	0,2 ha
	2459273	Zone mutable	1,6 ha

LEFFRINCKOUCKE

SECTEUR CENTRAL – AGGLOMERATION CENTRE

DONNEES DE CADRAGE

Indicateurs	Leffrinckoucke	CU Dunkerque
Population municipale en 2019 (INSEE)	4 207	194 655
Taux d'évolution 2013-2019 en moyenne annuelle (INSEE)	-0.6%	-0.4%
Nombre de résidences principales en 2019 (INSEE)	1 931	85 737
Taille moyenne des ménages en 2019 (INSEE)	2.17	2.22
Nombre de ménages emménagés depuis moins de 2 ans en 2019 (INSEE)	132	9 813
Nombre de logements vacants en 2019 (INSEE)	82	6 381
Taux de vacance	4%	6.6%
Taux de logement locatif social (RPLS 2021)	25.2%	34.5%
Nombre de logements locatifs sociaux (RPLS 2021)	486	29 589
<i>Dont en QPV</i>	0	9 537
Nombre de demandes de logement social au 01/01/2022 (SNE)	131	8 148
Délai moyen d'attribution en mois au 01/01/2022 (SNE)	12.2	10.4

BILAN DES ACTIONS RECENTES EN MATIERE D'HABITAT

Indicateurs	Leffrinckoucke	CU Dunkerque
Nombre de logements commencés entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	137	4 728
Nombre de LLS financés entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	60	2 657
<i>Dont PLAI</i>	15	884
<i>Dont PLUS</i>	45	1 415
<i>Dont PLS</i>	0	358
Nombre de LLS réhabilités entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	21	3 608
Nombre de PSLA financés entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	0	207
Nombre de dossiers de propriétaires occupants ayant bénéficié d'une subvention par l'ANAH entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	47	2 470
Nombre de dossiers de propriétaires bailleurs ayant bénéficié d'une subvention par l'ANAH entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	0	134
Nombre de ménages ayant bénéficié du dispositif Réflex acquisition entre 2017 et 2021 (Bilan PLH)	43	2 829
Nombre de dossiers Réflex énergie instruits entre 2014 et 2021 (Bilan PLH)	303	10 232

OBJECTIFS DE CONSTRUCTION SUR LA DUREE DU PLUI-HD

	Leffrinckoucke	CU Dunkerque
Objectifs PLH 2023-2028	120	4 500
<i>Dont logements locatifs sociaux</i>	48	1 800
<i>Part en %</i>	40%	40%
Objectifs PLH 2029-2034	150	4 500
<i>Dont logements locatifs sociaux</i>	60	1 770
<i>Part en %</i>	40%	40%

LEFFRINCKOUCKE

SECTEUR CENTRAL – AGGLOMERATION CENTRE

LIVRAISON DES OPERATIONS PREDETERMINEES SUR LA DUREE DU PLUI-HD

		Identification	Nombre de logements estimés		Démarrage prévisionnel des travaux		
			Privés	Sociaux	2020-2022	2023-2028	2029-2034
Renouvellement urbain	OAP	Rue du Général De Gaulle	50	30		X	

AUTRES GISEMENTS IDENTIFIES SUR LA COMMUNE

Identification	Nombre de logements envisagés
Angle rue Roger Salengro	6
Site Obert	90
Site de l'ancienne Poste	3
Secteur Mairie	21
Site de la piscine	20

Référentiel foncier	859340	Dent creuse	0,2 ha
	859340	Dent creuse	0,1 ha
	1159340	Zone mutable	0,1 ha
	1359340	Zone mutable	0,1 ha
	1459340	Zone mutable	0,1 ha
	1559340	Zone mutable	0,1 ha

LOON-PLAGE

SECTEUR OUEST – POLE SECONDAIRE

DONNEES DE CADRAGE

Indicateurs	Loon-Plage	CU Dunkerque
Population municipale en 2019 (INSEE)	6 085	194 655
Taux d'évolution 2013-2019 en moyenne annuelle (INSEE)	-0.6%	-0.4%
Nombre de résidences principales en 2019 (INSEE)	2 398	85 737
Taille moyenne des ménages en 2019 (INSEE)	2.53	2.22
Nombre de ménages emménagés depuis moins de 2 ans en 2019 (INSEE)	246	9 813
Nombre de logements vacants en 2019 (INSEE)	140	6 381
Taux de vacance	5.5	6.6%
Taux de logement locatif social (RPLS 2021)	30.9%	34.5%
Nombre de logements locatifs sociaux (RPLS 2021)	741	29 589
<i>Dont en QPV</i>	0	9 537
Nombre de demandes de logement social au 01/01/2022 (SNE)	220	8 148
Délai moyen d'attribution en mois au 01/01/2022 (SNE)	15	10.4

BILAN DES ACTIONS RECENTES EN MATIERE D'HABITAT

Indicateurs	Loon-Plage	CU Dunkerque
Nombre de logements commencés entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	150	4 728
Nombre de LLS financés entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	54	2 657
<i>Dont PLAI</i>	16	884
<i>Dont PLUS</i>	30	1 415
<i>Dont PLS</i>	8	358
Nombre de LLS réhabilités entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	121	3 608
Nombre de PSLA financés entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	0	207
Nombre de dossiers de propriétaires occupants ayant bénéficié d'une subvention par l'ANAH entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	63	2 470
Nombre de dossiers de propriétaires bailleurs ayant bénéficié d'une subvention par l'ANAH entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	0	134
Nombre de ménages ayant bénéficié du dispositif Réflex acquisition entre 2017 et 2020 (Bilan PLH)	87	2 829
Nombre de dossiers Réflex énergie instruits entre 2014 et 2020 (Bilan PLH)	263	10 232

OBJECTIFS DE CONSTRUCTION SUR LA DUREE DU PLUI-HD

	Loon-Plage	CU Dunkerque
Objectifs PLH 2023-2028	250	4 500
<i>Dont logements locatifs sociaux</i>	76	1 800
<i>Part en %</i>	30%	40%
Objectifs PLH 2029-2034	140	4 500
<i>Dont logements locatifs sociaux</i>	42	1 770
<i>Part en %</i>	30%	40%

LOON-PLAGE

SECTEUR OUEST – POLE SECONDAIRE

LIVRAISON DES OPERATIONS PREDETERMINEES SUR LA DUREE DU PLUI-HD

		Identification	Nombre de logements estimés		Démarrage prévisionnel des travaux		
			Privés	Sociaux	2020-2022	2023-2028	2029-2034
Extension urbaine	OAP	Site du Centre-Ville	140	90		X	

AUTRES GISEMENTS IDENTIFIES SUR LA COMMUNE

Identification	Nombre de logements envisagés
Site Armatures du littoral	29
Rue Pompidou	61
Rue Carnot	14
Rue des champs	50
Rue du vieux chemin de Gravelines	60

Référentiel foncier	359359	ERL LP2	0,7 ha
	759359	Dent creuse	0,2 ha
	1059359	Dent creuse	0,2 ha
	1559359	ERL LP1	0,2 ha
	1659359	Dent creuse	0,1 ha
	1759359	Zone mutable	1 ha

SAINT-GEORGES-SUR-L'AA

SECTEUR OUEST – POLE VILLAGES

DONNEES DE CADRAGE

Indicateurs	Saint-Georges-sur-l'Aa	CU Dunkerque
Population municipale en 2019 (INSEE)	309	194 655
Taux d'évolution 2013-2019 en moyenne annuelle (INSEE)	-0.4%	-0.4%
Nombre de résidences principales en 2019 (INSEE)	113	85 737
Taille moyenne des ménages en 2019 (INSEE)	2.75	2.22
Nombre de ménages emménagés depuis moins de 2 ans en 2019 (INSEE)	9	9 813
Nombre de logements vacants en 2019 (INSEE)	7	6 381
Taux de vacance	5.2	6.6%
Taux de logement locatif social (RPLS 2021)	27.4%	34.5%
Nombre de logements locatifs sociaux (RPLS 2021)	31	29 589
<i>Dont en QPV</i>	0	9 537
Nombre de demandes de logement social au 01/01/2022 (SNE)	2	8 148
Délai moyen d'attribution en mois au 01/01/2022 (SNE)	5.7	10.4

BILAN DES ACTIONS RECENTES EN MATIERE D'HABITAT

Indicateurs	Saint-Georges-sur-l'Aa	CU Dunkerque
Nombre de logements commencés entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	3	4 728
Nombre de LLS financés entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	0	2 657
<i>Dont PLAI</i>	0	884
<i>Dont PLUS</i>	0	1 415
<i>Dont PLS</i>	0	358
Nombre de LLS réhabilités entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	0	3 608
Nombre de PSLA financés entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	0	207
Nombre de dossiers de propriétaires occupants ayant bénéficié d'une subvention par l'ANAH entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	1	2 470
Nombre de dossiers de propriétaires bailleurs ayant bénéficié d'une subvention par l'ANAH entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	0	134
Nombre de ménages ayant bénéficié du dispositif Réflex acquisition entre 2017 et 2021 (Bilan PLH)	1	2 829
Nombre de dossiers Réflex énergie instruits entre 2014 et 2021 (Bilan PLH)	2	10 232

OBJECTIFS DE CONSTRUCTION SUR LA DUREE DU PLUI-HD

	Saint-Georges-sur-l'Aa	CU Dunkerque
Objectifs PLH 2023-2028	15	4 500
<i>Dont logements locatifs sociaux</i>	3	1 800
<i>Part en %</i>	20%	40%
Objectifs PLH 2029-2034	5	4 500
<i>Dont logements locatifs sociaux</i>	1	1 770
<i>Part en %</i>	20%	40%

SAINT-GEORGES-SUR-L'AA

SECTEUR OUEST – POLE VILLAGEDIS

LIVRAISON DES OPERATIONS PREDETERMINEES SUR LA DUREE DU PLUI-HD

		Identification	Nombre de logements estimés		Démarrage prévisionnel des travaux		
			Privés	Sociaux	2020-2022	2023-2028	2029-2034
Extension urbaine	OAP	Site rue du village	10	5		X	

AUTRES GISEMENTS IDENTIFIES SUR LA COMMUNE

Référentiel foncier	159532	Dent creuse	0,3 ha
	259532	Zone mutable	0,1 ha

SPYCKER

SECTEUR SUD – POLE VILLAGEOIS

DONNEES DE CADRAGE

Indicateurs	Spycker	CU Dunkerque
Population municipale en 2019 (INSEE)	1 806	194 655
Taux d'évolution 2013-2019 en moyenne annuelle (INSEE)	+1.3%	-0.4%
Nombre de résidences principales en 2019 (INSEE)	669	85 737
Taille moyenne des ménages en 2019 (INSEE)	2.7	2.22
Nombre de ménages emménagés depuis moins de 2 ans en 2019 (INSEE)	35	9 813
Nombre de logements vacants en 2019 (INSEE)	11	6 381
Taux de vacance	1.6%	6.6%
Taux de logement locatif social (RPLS 2021)	5.1%	34.5%
Nombre de logements locatifs sociaux (RPLS 2021)	34	29 589
<i>Dont en QPV</i>	0	9 537
Nombre de demandes de logement social au 01/01/2022 (SNE)	20	8 148
Délai moyen d'attribution en mois au 01/01/2022 (SNE)	5.5	10.4

BILAN DES ACTIONS RECENTES EN MATIERE D'HABITAT

Indicateurs	Spycker	CU Dunkerque
Nombre de logements commencés entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	22	4 728
Nombre de LLS financés entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	30	2 657
<i>Dont PLAI</i>	11	884
<i>Dont PLUS</i>	19	1 415
<i>Dont PLS</i>	0	358
Nombre de LLS réhabilités entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	9	3 608
Nombre de PSLA financés entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	0	207
Nombre de dossiers de propriétaires occupants ayant bénéficié d'une subvention par l'ANAH entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	29	2 470
Nombre de dossiers de propriétaires bailleurs ayant bénéficié d'une subvention par l'ANAH entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	0	134
Nombre de ménages ayant bénéficié du dispositif Réflex acquisition entre 2017 et 2021 (Bilan PLH)	14	2 829
Nombre de dossiers Réflex énergie instruits entre 2014 et 2021 (Bilan PLH)	133	10 232

OBJECTIFS DE CONSTRUCTION SUR LA DUREE DU PLUI-HD

	Spycker	CU Dunkerque
Objectifs PLH 2023-2028	80	4 500
<i>Dont logements locatifs sociaux</i>	28	1 800
<i>Part en %</i>	35%	40%
Objectifs PLH 2029-2034	60	4 500
<i>Dont logements locatifs sociaux</i>	22	1 770
<i>Part en %</i>	35%	40%

LIVRAISON DES OPERATIONS PREDETERMINEES SUR LA DUREE DU PLUI-HD

		Identification	Nombre de logements estimés		Démarrage prévisionnel des travaux		
			Privés	Sociaux	2020-2022	2023-2028	2029-2034
Extension urbaine	OAP	Site de l'Avenue Noailles	54	36		X	

AUTRES GISEMENTS IDENTIFIES SUR LA COMMUNE

Identification	Nombre de logements envisagés
Ancien presbytère	17
ERL SPY1 Centre-Ville	40

TETEGHEM-COUDEKERQUE-VILLAGE

SECTEUR SUD – POLE SECONDAIRE

DONNEES DE CADRAGE

Indicateurs	Téteghem-Coudekerque-Village	CU Dunkerque
Population municipale en 2019 (INSEE)	8 285	194 655
Taux d'évolution 2013-2019 en moyenne annuelle (INSEE)	+0.2%	-0.4%
Nombre de résidences principales en 2019 (INSEE)	3 513	85 737
Taille moyenne des ménages en 2019 (INSEE)	2.34	2.22
Nombre de ménages emménagés depuis moins de 2 ans en 2019 (INSEE)	284	9 813
Nombre de logements vacants en 2019 (INSEE)	225	6 381
Taux de vacance	5.8%	6.6%
Taux de logement locatif social (RPLS 2021)	24.7%	34.5%
Nombre de logements locatifs sociaux (RPLS 2021)	868	29 589
<i>Dont en QPV</i>	434	9 537
Nombre de demandes de logement social au 01/01/2022 (SNE)	275	8 148
Délai moyen d'attribution en mois au 01/01/2022 (SNE)	10.9	10.4

BILAN DES ACTIONS RECENTES EN MATIERE D'HABITAT

Indicateurs	Téteghem-Coudekerque-Village	CU Dunkerque
Nombre de logements commencés entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	573	4 728
Nombre de LLS financés entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	345	2 657
<i>Dont PLAI</i>	100	884
<i>Dont PLUS</i>	219	1 415
<i>Dont PLS</i>	26	358
Nombre de LLS réhabilités entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	3	3 608
Nombre de PSLA financés entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	7	207
Nombre de dossiers de propriétaires occupants ayant bénéficié d'une subvention par l'ANAH entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	48	2 470
Nombre de dossiers de propriétaires bailleurs ayant bénéficié d'une subvention par l'ANAH entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	1	134
Nombre de ménages ayant bénéficié du dispositif Réflex acquisition entre 2017 et 2021 (Bilan PLH)	69	2 829
Nombre de dossiers Réflex énergie instruits entre 2014 et 2021 (Bilan PLH)	447	10 232

OBJECTIFS DE CONSTRUCTION SUR LA DUREE DU PLUI-HD

	Téteghem-Coudekerque-Village	CU Dunkerque
Objectifs PLH 2023-2028	450	4 500
<i>Dont logements locatifs sociaux</i>	226	1 800
<i>Part en %</i>	50%	40%
Objectifs PLH 2029-2034	480	4 500
<i>Dont logements locatifs sociaux</i>	244	1 770
<i>Part en %</i>	50%	40%

TETEGHEM-COUDEKERQUE-VILLAGE

SECTEUR SUD – POLE SECONDAIRE

LIVRAISON DES OPERATIONS PREDETERMINEES SUR LA DUREE DU PLUI-HD

		Identification	Nombre de logements estimés		Démarrage prévisionnel des travaux		
			Privés	Sociaux	2020-2022	2023-2028	2029-2034
Renouvellement urbain	Reconstitution	Route de Furnes		49		X	
	Diversification	Degroote phases 1 et 2	271	138		X	X
Extension urbaine	OAP	Site du Chapeau Rouge phase 2	260	110	X	X	
		ERL CV1 Site Pierre Lanvin	21	43	X		

AUTRES GISEMENTS IDENTIFIES SUR LA COMMUNE

Identification	Nombre de logements envisagés
Rue neuve	37
Site du Chapeau rouge phase 3	200
Ex services techniques	40
Site Louf	40
Site De Neuter	100
Centre-ville	15
Route de la forge	6

Référentiel foncier	1359588	Espace enclavé	1 ha
	1959588	Zone mutable	0,1 ha
	2259588	Dent creuse	0,2 ha
	2559588	Dent creuse	0,1 ha
	2659588	Zone mutable	0,3 ha
	2859588	Dent creuse	0,1 ha

ZUYDCOOTE

SECTEUR EST – POLE VILLAGEOIS

DONNEES DE CADRAGE

Indicateurs	Zuydcoote	CU Dunkerque
Population municipale en 2019 (INSEE)	1 601	194 655
Taux d'évolution 2013-2019 en moyenne annuelle (INSEE)	-1.6%	-0.4%
Nombre de résidences principales en 2019 (INSEE)	610	85 737
Taille moyenne des ménages en 2019 (INSEE)	2.33	2.22
Nombre de ménages emménagés depuis moins de 2 ans en 2019 (INSEE)	32	9 813
Nombre de logements vacants en 2019 (INSEE)	37	6 381
Taux de vacance	5.1%	6.6%
Taux de logement locatif social (RPLS 2021)	19.7%	34.5%
Nombre de logements locatifs sociaux (RPLS 2021)	120	29 589
<i>Dont en QPV</i>	0	9 537
Nombre de demandes de logement social au 01/01/2022 (SNE)	29	8 148
Délai moyen d'attribution en mois au 01/01/2022 (SNE)	16.3	10.4

BILAN DES ACTIONS RECENTES EN MATIERE D'HABITAT

Indicateurs	Zuydcoote	CU Dunkerque
Nombre de logements commencés entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	27	4 728
Nombre de LLS financés entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	4	2 657
<i>Dont PLAI</i>	1	884
<i>Dont PLUS</i>	3	1 415
<i>Dont PLS</i>	0	358
Nombre de LLS réhabilités entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	49	3 608
Nombre de PSLA financés entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	0	207
Nombre de dossiers de propriétaires occupants ayant bénéficié d'une subvention par l'ANAH entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	8	2 470
Nombre de dossiers de propriétaires bailleurs ayant bénéficié d'une subvention par l'ANAH entre 2013 et 2021 (Bilan PLH)	0	134
Nombre de ménages ayant bénéficié du dispositif Réflex acquisition entre 2017 et 2021 (Bilan PLH)	9	2 829
Nombre de dossiers Réflex énergie instruits entre 2014 et 2021 (Bilan PLH)	105	10 232

OBJECTIFS DE CONSTRUCTION SUR LA DUREE DU PLUI-HD

	Zuydcoote	CU Dunkerque
Objectifs PLH 2023-2028	140	4 500
<i>Dont logements locatifs sociaux</i>	42	1 800
<i>Part en %</i>	30%	40%
Objectifs PLH 2029-2034	20	4 500
<i>Dont logements locatifs sociaux</i>	6	1 770
<i>Part en %</i>	30%	40%

ZUYDCOOTE

SECTEUR EST – POLE VILLAGEOIS

LIVRAISON DES OPERATIONS PREDETERMINEES SUR LA DUREE DU PLUI-HD

		Identification	Nombre de logements estimés		Démarrage prévisionnel des travaux		
			Privés	Sociaux	2020-2022	2023-2028	2029-2034
Extension urbaine	OAP	Site de la rue du Général de Gaulle	125	30		X	

AUTRES GISEMENTS IDENTIFIES SUR LA COMMUNE

Identification	Nombre de logements envisagés
Rue de la Résistance	6
Rue de Valenciennes	12
Rue de Roubaix	7