

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

Communauté Urbaine de Dunkerque



Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP)

Thématique Déplacements

Vu pour être annexé à la délibération du 07.02.2019
arrétant le projet de PLUI HD

Pour le Président,

Le Vice-Président délégué à la Planification,
au ScoT et à l'Action Foncière
Bernard WEISBECKER



Élaboré le : consultation des membres associés

Sommaire

Les stations de mobilité.....	3
Axe 1. Aménager et gérer l'espace public.....	5
Axe 2. Conforter la marche à pied et améliorer l'accessibilité pour tous.....	7
Axe 3. Favoriser la pratique du vélo.....	8
Axe 4. Maintenir l'attractivité du transport en commun.....	10
Axe 5. Encourager l'usage partagé de la voiture.....	12
Axe 6. Organiser le transport de marchandises et la logistique urbaine.....	14

L'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) Déplacements est la traduction réglementaire permettant de répondre aux enjeux de mobilités sur le territoire.

Elle permet de mettre davantage en évidence le lien majeur entre urbanisme et déplacements et donne les principes de base à respecter, à la fois dans les zones déjà urbanisées et pour les projets futurs.

La mobilité est une thématique transversale qui est à la fois cause et conséquence des processus d'urbanisation sur le territoire de la CUD, en interaction permanente avec d'autres domaines tels que l'habitat et les activités économiques. La mobilité a en effet un caractère systémique, impacté par d'autres domaines, mais aussi par les relations entre les types de mobilités : modes actifs, transports en commun, routes, rail, etc. L'objectif du volet déplacements du PLUi HD est de favoriser la mobilité durable en s'appuyant notamment sur les alternatives à l'usage individuel de la voiture, en privilégiant les modes de mobilités compatibles avec la transition énergétique et écologique (modes actifs, transports en commun, rail, fluvial etc.).

Le PLUi HD permet de mieux articuler l'urbanisme et les transports. Au vu des enjeux mis en évidence dans le diagnostic et repris dans le PADD, il apparaît indispensable de définir une politique d'aménagement du territoire sous l'angle de la mobilité afin de répondre aux enjeux suivants :

- Environnement : limiter l'artificialisation des sols et préserver les zones agricoles et naturelles, protéger les paysages, améliorer la qualité de l'air en limitant les émissions de gaz à effet de serre ;
- Economie : réduire le coût de l'urbanisation lié à l'extension des réseaux et des équipements, maintenir et renforcer le dynamisme commercial des centres-villes ;
- Sociaux : la compacité d'une organisation urbaine est un des éléments qui favorise la mixité sociale propice au lien social.

Pour répondre aux enjeux du PADD en matière de santé, l'articulation entre la politique de mobilité et l'aménagement du territoire est fondamentale. Les transports représentent en effet une part non négligeable des émissions de polluants et constituent une source de bruit importante.

Cette OAP thématique intègre les principes d'organisation de la mobilité au travers de 6 grands axes, présentés dans la suite du document :

- **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 ;
- **Conforter la marche à pied** au travers d'itinéraires confortables, directs et lisibles et améliorer l'accessibilité pour tous ;
- **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 ;
- **Evaluer et maintenir la qualité et l'attractivité du réseau de transports en commun et faciliter l'intermodalité ;**
- **Encourager l'usage partagé de la voiture et agir sur le stationnement ;**
- **Mieux connaître et organiser le transport de marchandises et la logistique urbaine, en favorisant le report modal.**

Ces principes seront également déclinés dans le Programme d'Orientations et d'Actions Mobilité, sous forme de fiches actions.

Les stations de mobilité

Dans le cadre du PLUi HD, l'objectif est de favoriser le développement de l'urbanisation dans les secteurs offrant des alternatives à la voiture, notamment ceux desservis efficacement par les transports collectifs.

Il s'agit concrètement de penser l'aménagement du territoire à partir des connexions existantes, en privilégiant l'urbanisation autour des « stations de mobilité ».

Cette notion de « **station de mobilité** » a été retenue dans le PADD comme un critère permettant de maîtriser l'extension urbaine mais également de prioriser les projets sur les secteurs déjà urbanisés.

Elle correspond à un lieu où l'offre et les services mobilité sont préexistants. Une station de mobilité est un nœud de transports en commun constituant une alternative à la voiture, qui offre des solutions de déplacements en bus ou en train. Elle se définit au regard de la performance des réseaux de transports et des différents niveaux de dessertes.

Sur le territoire, les stations de mobilité sont les gares et arrêts de bus suivants :

- Rang 1 : 5 « lignes chrono » fréquence de 10' + Gares
- Rang 2 : lignes directes avec fréquence entre 10' et 30' (lignes 14, 16, 20, 22)

Le périmètre autour de ces stations de mobilité où l'urbanisation répond aux enjeux de mobilité correspond à un rayon de 300 m, soit 4 min à pied. Cette distance de marche est inclusive, utile pour la santé et efficace pour que le transport en commun constitue une véritable alternative à la voiture.

Il est précisé que les stations de mobilité sont définies au regard des nœuds de transports existants à la date d'approbation du PLUi HD c'est-à-dire du réseau de transport mis en place au 1^{er} septembre 2018.

En effet, le réseau de transports a été entièrement réorganisé pour offrir un service mieux adapté aux besoins (fréquences, horaires...). Aussi, l'urbanisation doit être en cohérence avec le réseau de bus mis en place en septembre 2018.

Cependant, le critère « mobilité » ne peut pas à lui seul conditionner le développement urbain. Chaque projet doit intégrer le critère mobilité mais aussi les caractéristiques du site en matière d'environnement, de paysage, de consommation foncière, des conséquences induites en termes de santé, d'exposition aux risques, etc...

Pour déterminer les zones ouvertes à l'urbanisation dans le PLUi HD, l'ensemble de ces critères ont été intégrés et ont permis de ne retenir que les secteurs de projet les moins sensibles à l'analyse tout en considérant le critère mobilité comme prépondérant.

Pour les secteurs de projet au sein des enveloppes urbaines, les aires d'influence des stations de mobilité constitueront des périmètres d'importance pour les actions foncières et d'aménagement afin d'y développer prioritairement des projets urbains, et ainsi répondre à l'objectif de production de logement pour 2/3 en renouvellement urbain.

Que ce soit sur les secteurs déjà urbanisés ou en projets, ce critère mobilité, et notamment la facilité d'accès en transports en commun et à pied, sera primordial pour le choix d'implantation (création ou déplacement) d'un **équipement majeur, privé ou public, assurant une mission de service public**, notamment si les publics accueillis sont considérés comme « fragiles » (enfants, personnes âgées, personnes en situation de handicap) et ce afin de faciliter leur inclusion.

Est considéré comme équipement majeur privé ou public tout bâtiment assurant une mission de service public ou équipement fréquenté par les publics « fragiles », ou de manière importante par l'ensemble des publics. Il s'agit par exemple d'un équipement sportif d'intérêt communautaire, un établissement de santé type hôpital ou clinique, structures d'accueil des personnes déficientes intellectuelles.

Axe 1. Aménager et gérer l'espace public

Les usagers et habitants se déplacent sur l'espace public de différentes manières : en voiture, en transports en commun, à vélo ou à pied. Cette diversité ainsi que le principe de vulnérabilité des modes actifs par rapport aux modes motorisés doivent être pris en compte dans la gestion et le réaménagement des voiries.

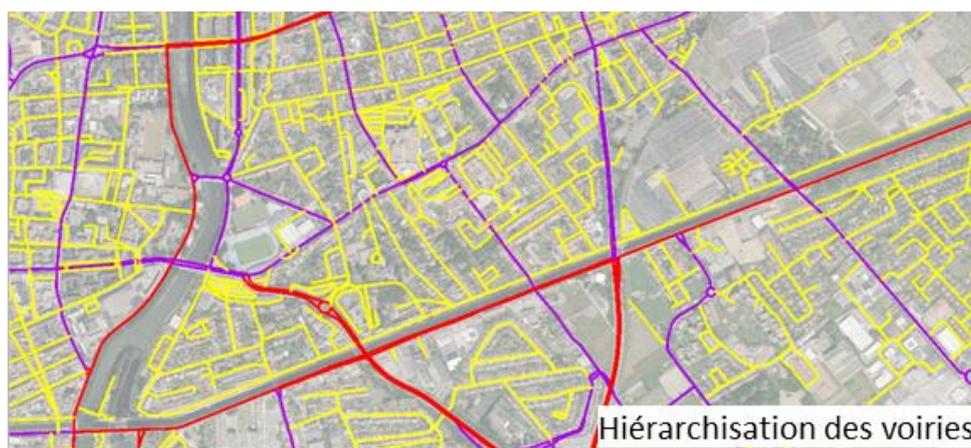
Ainsi, il est impératif d'assurer la mise en cohérence de la forme des rues avec les fonctions attendues ainsi que les ambiances urbaines ; les rues sont le support d'usages autre que la mobilité (lien social, commerce, événements, etc.). Une rue destinée à recevoir du transit et du flux automobile ne doit pas être configurée de la même manière qu'une rue au sein d'un quartier résidentiel.

Le plan de hiérarchisation des voiries (cf. diagnostic p. 53 et présent en annexe) doit servir de support et de guide pour mieux aménager les voies de manière à ce que la configuration de l'axe réponde le plus possible aux besoins identifiés. Il doit également servir pour la définition des priorités aux croisements des voies avec l'objectif de faciliter le passage des bus sur les voies de distribution.

En dehors des voies structurantes et de distribution permettant de traverser/relier les communes et d'assurer le passage des transports en commun, le principe d'apaisement de la circulation est retenu, avec l'idée de développer les zones 30 au sein des quartiers, afin de donner davantage de place à la vie de quartier et au partage de la voie avec les modes actifs (marche à pied, vélo).

L'ensemble des orientations précédentes doivent être prises en compte dans les secteurs d'extension urbaine de 2 manières :

- Au travers d'une évaluation de l'impact en matière de circulation sur les voies existantes sur lesquelles le secteur en extension se raccorde et cela, en fonction de leurs catégories et avec le souci de respecter la hiérarchisation initiale ;
- Dans la structuration des voies au sein de la zone d'extension en fonction de la destination /vocation du secteur.



Le maintien de la qualité des voiries doit également être considéré comme une priorité dans la mesure où cela contribue à l'accessibilité, à la fois en matière d'entretien des aménagements existants et de réalisation de nouveaux projets. Cela implique des conséquences :

- Pour les constructeurs / aménageurs : intégrer des critères de haute qualité et/ou de facilité d'entretien dans les cahiers des charges de création / renouvellement de voiries ;

- Pour les services techniques : un mode d'organisation permettant d'atteindre un niveau de service (qualité d'usage des voiries) défini préalablement.

Cette organisation doit permettre d'améliorer la sécurité de tous les modes de déplacement, principe qui doit également sous-tendre tous les aménagements de voirie.

Synthèse des principes :

- Prendre en compte tous les modes
- Protéger le plus vulnérable (piéton > cycliste > motard et autres deux roues > automobiliste)
- Apaiser les circulations
- Maintenir la qualité de voirie
- Améliorer la sécurité
- Favoriser l'intermodalité

Axe 2. Conforter la marche à pied et améliorer l'accessibilité pour tous

Quel que soit notre mode de déplacement, nous avons tous, à un moment donné, besoin d'accéder facilement à pied aux équipements, bâtiments, commerces etc. et cela est d'autant plus important pour les personnes à mobilité réduite.

Sur le territoire de la CUD, 25% des déplacements sont réalisés à pied : ce mode est largement plébiscité par les habitants (source : EDGT¹ Dunkerque 2015). La marche est un enjeu essentiel en termes de mobilité mais également de santé et de lutte contre le changement climatique. Les espaces visés dans cette partie concernent l'ensemble des espaces publics.

L'attractivité de la marche à pied doit par conséquent être confortée et renforcée.

A cet effet, il convient de garantir l'accessibilité des nouveaux aménagements, de poursuivre le travail de mise en accessibilité des cheminements existants mais également de les rendre plus perméables, directs, lisibles et agréables au travers d'une conception adaptée des espaces publics.

Au sein des projets neufs ou de requalification, les tracés des itinéraires seront définis pour faciliter l'accès aux centralités, aux équipements et aux transports en commun. L'objectif global est de conforter la marche à pied et d'améliorer l'accessibilité pour tous.

Ces itinéraires seront les plus adaptés possibles en intégrant, par ordre de priorité, les objectifs suivants :

- Améliorer l'accessibilité ;
- Rendre lisible les itinéraires ;
- Conforter les aménagements pour des « distances acceptables » ;
- Améliorer la perméabilité piétonne entre les espaces publics, en traitant les impasses de façon à rendre l'usage par les piétons plus facile et en résorbant les discontinuités pour éviter les effets de coupure.

Sauf contrainte technique majeure avérée, tout projet neuf ou de rénovation devra respecter les règles en matière d'accessibilité. Pour cela, les obligations et recommandations des documents suivants seront respectées : réglementation nationale, plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics.

Le plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics est en cours d'élaboration et sera annexé au PLUi HD. Ce plan inclut des mesures sur la conception de la voirie mais également sur son usage afin de garantir le maintien de l'accessibilité dans le temps.

Enfin, il est rappelé que la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des commerces, habitations... doit se faire en priorité sur le domaine privé. La création de rampe sur le domaine public doit rester exceptionnelle et ne se faire uniquement en l'absence de solutions alternatives.

Synthèse des principes :

- Améliorer l'accessibilité
- Améliorer la perméabilité
- Améliorer le confort et la lisibilité
- Favoriser l'intermodalité

¹ EDGT : Enquête Déplacements Grand Territoire

Axe 3. Favoriser la pratique du vélo

L'un des objectifs retenus est de renforcer la pratique du vélo qui ne représente que 2% des déplacements sur le territoire de la CUD (source : EDGT² Dunkerque 2015), avec une tendance à la baisse depuis les années 1990. Cette baisse s'explique notamment par la facilité d'utilisation de la voiture sur le territoire, malgré une amélioration continue des aménagements cyclables.

En premier lieu, en tenant compte de la hiérarchisation des voies (cf. plan de hiérarchisation des voies), il faut :

- En s'appuyant sur les voies structurantes et de distribution ainsi que sur des aménagements hors voiries, améliorer la qualité, la continuité, la lisibilité et l'entretien des itinéraires cyclables de moyennes et longues distances permettant de relier les différentes communes entre-elles et de traverser le territoire. Dans la mesure du possible, pour ces itinéraires majeurs seront privilégiés des aménagements dits en « site propre » c'est-à-dire piste cyclable et voie verte ;
- En s'appuyant sur les voies de dessertes locales, favoriser le développement de zones apaisées notamment à proximité des zones calmes (zones 30, de rencontre...) au sein des quartiers en intégrant les dispositifs réglementaires nationaux à notre disposition :
 - Double-sens cyclistes ;
 - Sas vélo, écluses ;
 - Cédez-le-passage cycliste au feu tricolore.

La notion de « système vélo » est aussi essentielle pour favoriser une mobilité cycliste du quotidien massive, sécurisée, efficace et économiquement efficiente (faibles coûts des infrastructures par rapport à tous les autres modes).

L'offre en matière de déplacements sur de longues distances s'appuiera sur le schéma communautaire des véloroutes et contribuera à améliorer l'attractivité touristique du territoire, à valoriser les richesses écologiques du territoire et à faciliter certains déplacements quotidiens (domicile – travail) sur ces axes.

La circulation à vélo n'est qu'un aspect du système vélo³, qui doit être pensé en complémentarité avec une offre satisfaisante et adaptée de stationnement.

Pour développer la pratique du vélo, un Plan intitulé « DK'Plus de vélo » est en cours d'élaboration sur le territoire de la CUD. Il prévoit de :

- Améliorer la qualité de vie, pour des espaces publics mieux partagés et plus apaisés,
- Préserver l'environnement en laissant plus de place aux modes doux de déplacement,
- Améliorer la santé publique,
- Développer le tourisme en lien avec les stations balnéaires et les véloroutes.

Pour cela, l'offre de stationnement sur le domaine public sera renforcée avec des dispositifs libres d'accès qui devront être déployés sur l'ensemble du territoire pour une offre de proximité mais également des dispositifs sécurisés sur des lieux clés, en lien ou non avec les pôles d'échanges. Cette offre de stationnement devra être visible et garantir l'attache des vélos de manière sécurisée.

En parallèle, l'offre privée de stationnement dans le domaine privé devra être développée par les structures compétentes que ce soit au domicile, au travail ou à l'école. Tout projet de logement neuf devra répondre aux normes mentionnées dans le règlement du PLUi HD (article 12).

² EDGT : Enquête Déplacements Grand Territoire

³ Un système vélo consiste à proposer sur le territoire une politique cyclable offrant aux cyclistes la possibilité de pouvoir utiliser le vélo facilement, en agissant à la fois sur les aménagements, le stationnement mais aussi sur les services aux cyclistes.

Synthèse des principes :

- Améliorer la qualité, la lisibilité, et la continuité des aménagements
- Partager la voirie et apaiser des circulations
- Augmenter de l'offre publique de stationnement
- Favoriser l'intermodalité

Axe 4. Maintenir l'attractivité du transport en commun

Jusqu'à présent, sur le territoire de la CUD, la part des transports en commun dans l'ensemble des déplacements ne représente que 5% (source : EDGT⁴ Dunkerque 2015). Un nouveau réseau de bus a été mis en service en 2018 avec l'objectif de doubler la part modale du bus d'ici 2020, en proposant des alternatives efficaces à la voiture afin de réduire son usage. Limiter les déplacements en voiture permettra de contribuer à la réduction des émissions de polluants en répondant aux objectifs du Plan Air Climat Energie Territoire de la CUD et du PLUi HD en matière de santé.

Ainsi, la refonte a pour objectif de mieux répondre aux besoins des habitants avec plus de fréquence, plus de régularité, plus de confort, plus de lisibilité. La gratuité du bus pour tous est un marqueur fort de cette politique de transport.

Il convient donc d'évaluer cette nouvelle organisation sous différents angles (financier, usage, social...) afin de s'assurer de l'atteinte des objectifs et de proposer des ajustements si besoin. Cette évaluation intégrera également les effets de la gratuité du bus.

Des transports en commun, ce sont tout à la fois des moyens techniques et des services associés⁵. En effet, ils s'insèrent dans un tissu d'autres services, aménagements, modes de déplacement, etc. dans une approche systémique.

L'organisation de la voirie (dimensionnement, hiérarchisation...) doit permettre de faciliter le passage des bus sur les voies de distribution et l'entretien de garantir une qualité d'usage.

Pour offrir un service de transport en commun qualitatif dans le temps, il est essentiel de poursuivre la mise en accessibilité du réseau et de prévoir des investissements récurrents afin de disposer de matériel et d'équipements en bon état et adaptés à son environnement.

Une attention particulière sera portée sur les services associés permettant d'améliorer le confort d'usage dans les bus et d'apporter une plus-value significative pour ces deux éléments.

Les transports en commun ne pouvant pas répondre à tous les besoins de mobilité, en zones peu denses, on privilégiera l'offre d'un bouquet de mobilité⁶ afin de compléter l'offre en transports en commun.

Enfin, la connexion avec les autres modes de déplacements doit permettre de favoriser l'intermodalité en lien notamment avec l'offre ferrée régionale et nationale, ce qui constitue un enjeu majeur.

L'offre multimodale désigne la présence de plusieurs modes de transport différents à un même endroit. Elle permet l'intermodalité, c'est-à-dire l'utilisation successive d'au moins deux modes, intégrés dans une chaîne de déplacements. Par exemple, c'est donner la possibilité aux usagers de cumuler le train et le vélo, le bus et la marche, ou encore la voiture et le train. Pour ce faire, une bonne coordination entre les différents réseaux est primordiale, en assurant notamment les correspondances aux pôles d'échanges.

Les parkings relais, tels que ceux du môle 1 et des pôles d'échanges de Grande-Synthe favorisent par exemple l'intermodalité voiture-transports en commun. Les aires de covoiturages favorisent quant à elles un usage partagé de la voiture comme décrit dans l'axe 5.

⁴ EDGT : Enquête Déplacements Grand Territoire

⁵ Au-delà de l'offre de transports en commun, les services associés tels que l'information voyageur, la wi-fi ou la qualité de l'attente aux arrêts permettent de favoriser l'usage du bus. Ces services sont une application concrète du management de la mobilité, qui a pour objectif faire évoluer les comportements en favorisant une mobilité plus durable.

⁶ Le bouquet de mobilité correspond à l'ensemble des solutions proposées aux individus pour se déplacer : bus, train, vélo, covoiturage, auto partage etc. Ce cumul d'offres favorise l'intermodalité.

Synthèse des principes :

- Suivre et évaluer l'offre de transports en commun
- Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de bus
- Améliorer le confort d'usage
- Favoriser l'intermodalité

Axe 5. Encourager l'usage partagé de la voiture

L'usage de la voiture prédomine largement aujourd'hui avec 66% des déplacements sur le territoire de la CUD (source : EDGT⁷ Dunkerque 2015) : elle doit être à la fois mieux encadrée et mieux partagée.

En matière de stationnement, il convient de prévoir une capacité adaptée aux projets de développement. La mutualisation des usages du stationnement (résidentiel, pendulaire⁸...) 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.

La stratégie globale de mobilité sur le territoire de la CUD se décline en plusieurs temps. L'enjeu dans un premier temps est de développer une véritable alternative à la voiture, notamment grâce au nouveau réseau de bus à haut niveau de service, plus performant, et à la mise en place de gratuité pour tous. Il s'agira ensuite d'organiser le stationnement voiture de manière différenciée afin de limiter l'usage de l'automobile.

Dans une agglomération où l'usage de la voiture est prédominant, la stratégie est donc de favoriser une transition douce vers les autres modes de transports tels que le bus et le vélo.

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 aux 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 terme 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 : 4 parcs de stationnement de type P + R (un déplacement en demi-journée ou à la journée),
- Un cercle « direct centre-ville » pour la moyenne et la courte durée au travers de la création de 3 nouveaux parcs « 2 heures gratuites » (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 la zone jaune (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 urbain 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. 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.

⁷ EDGT : Enquête Déplacements Grand Territoire

⁸ Le stationnement pendulaire correspond à l'usage journalier d'une place de stationnement voiture utilisé par une personne qui effectue une migration pendulaire pour venir travailler ou étudier.

La voiture reste parfois le seul mode capable de répondre aux besoins de mobilité. Dans ce cas, l'objectif est de favoriser le covoiturage notamment pour les déplacements domicile-travail qui représentent 14% des déplacements sur le territoire.

L'aménagement d'aires de covoiturage est en effet une solution efficace pour encourager un usage partagé de la voiture. La stratégie d'aménagement sur le territoire est intégrée dans le Schéma interdépartemental de covoiturage du Nord et du Pas-de-Calais. Actuellement, une aire de covoiturage a été réalisée à Dunkerque/Petite-Synthe, et deux autres sont en projet à Ghyvelde-Les Moères et Bourbourg.

La réduction sensible de la part d'autosolisme⁹ sur le territoire et l'augmentation de la part du covoiturage sont des objectifs à atteindre. L'objectif est également d'encourager de nouvelles mobilités notamment l'usage de véhicules décarbonés ou encore l'autopartage.

Synthèse des principes :

- Favoriser l'usage des modes alternatifs à la voiture
- Favoriser l'usage partagé de la voiture
- Etudier la mutualisation des capacités de stationnement

⁹ L'autosolisme est le fait de circuler seul dans une voiture.

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

Le territoire de la Communauté urbaine de Dunkerque est situé au carrefour d'infrastructures majeures, reliant les grandes métropoles du nord-ouest européen : réseau autoroutier dense, accès ferroviaire, connexion au réseau fluvial à grand gabarit... Dunkerque est le premier 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 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 : accessibilité...), environnementaux (ex : qualité de l'air...), sociaux (ex : nuisances engendrées...).

Pour assurer le transport de marchandises et favoriser le report modal, il est nécessaire de développer et de rationaliser les infrastructures, en coordination avec l'ensemble des gestionnaires, sans compromettre le développement économique du territoire.

Il s'agit également d'organiser et rendre lisible les itinéraires de transport de marchandises, afin d'améliorer l'accessibilité des zones d'activités et de canaliser les flux pour mieux organiser la desserte, et réduire les nuisances.

Il sera nécessaire de suivre les projets de développement du Grand Port Maritime de Dunkerque (projet Cap 2020), de même que les projets impactant le transport de marchandises sur le territoire (projet Canal Seine Nord Europe).

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 en centre-ville. L'objectif est de travailler sur la localisation optimale et mutualisée des places de livraison. Une démarche a été engagée en centre-ville de Dunkerque.

Afin de contribuer aux objectifs de réduction des émissions de polluants, il convient également d'accompagner la transition énergétique du transport de marchandises, pour une mobilité plus durable.

Cette thématique fait l'objet d'un micro plan de déplacements à l'échelle du territoire portuaire qui vise à proposer une déclinaison locale, territoriale et concrète de la politique de déplacements développés dans le PLUi HD de la CUD. Il s'agit de traduire les objectifs déplacements du PLUi HD par rapport aux enjeux spécifiques du territoire du Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD).

Ce micro plan de déplacements est décliné dans les fiches actions du POA Mobilité (thème N° 8 : « Mettre en œuvre le micro plan de déplacements de la zone industrialo-portuaire), afin de mettre en œuvre les principes suivants :

- Communiquer, animer pour soutenir la transition vers les modes alternatifs. L'objectif est notamment d'augmenter la part des modes alternatifs à l'autosolisme et au transport routier dans les déplacements de personne et de marchandises ;
- Accompagner la transition énergétique du transport de marchandises ;
- Développer les infrastructures cyclables de la zone industrialo-portuaire (zip) afin d'augmenter la part modale du vélo dans les déplacements dans les trajets domicile-travail des salariés de la ZIP ;
- Améliorer l'empreinte territoriale du transport de marchandises, en favorisant le report modal et le développement des alternatives au mode routier ;
- Favoriser le covoiturage pour les salariés de la ZIP, au travers du développement de l'utilisation de la plateforme PassPass Hauts de France mobilités et de l'aménagement d'infrastructures de covoiturage ;

- Optimiser les transports de personnels existants sur la ZIP, en accompagnant la mise en place d'un réseau de transport de personnel des entreprises du GPMD.

Synthèse des principes :

- Favoriser le report modal
- Organiser et rendre lisible les itinéraires
- Réduire les nuisances
- Réduire les émissions de polluants
- Améliorer la gestion du « dernier kilomètre »