

COMMISSION PERMANENTE

Réunion du 9 février 2026

PROCES-VERBAL

La Commission permanente s'est réunie à l'Hôtel du Conseil départemental le 9 février 2026 sous la présidence de Monsieur Christian POIRET, Président du Conseil départemental.

La séance est ouverte par Monsieur le Président à 16 heures 48.

Nombre de membres en exercice : 82

Etaient présents : Salim ACHIBA, Martine ARLABOSSE, Grégory BARTHOLOMEUS, Charles BEAUCHAMP, Valentin BELLEVAL, Stéphanie BOCQUET, Anne-Sophie BOISSEAUX, Frédéric BRICOUT, François-Xavier CADART, Olivier CAREMELLE, Loïc CATHELAIN, Marie CHAMPAULT, Isabelle CHOAIN, Marie CIETERS, Sylvie CLERC, Valérie CONSEIL, Sylvie DELRUE, Agnès DENYS, Jean-Luc DETAVERNIER, Carole DEVOS, Jean-Claude DULIEU, Monique EVRARD, Marie-Laurence FAUCHILLE, Michel GACEM, Michelle GREAUME, Maël GUIZIOU, Mickaël HIRAUX, Jacques HOUSSIN, Simon JAMELIN, Sylvie LABADENS, Eric LAVALLEE, Nicolas LEBLANC, Maryline LUCAS, Didier MANIER, Françoise MARTIN, Luc MONNET, Laurent PERIN, Christian POIRET, Marie-Paule ROUSSELLE, Caroline SANCHEZ, Marie SANDRA, Céline SCAVENNEC, Sébastien SEGUIN, Nicolas SIEGLER, Marie TONNERRE-DESMET, Anne VANPEENE, Philippe WAYMEL, Isabelle ZAWIEJA-DENIZON

Absents représentés : Pierre-Michel BERNARD donne pouvoir à Valérie CONSEIL, Benjamin CAILLIERET donne pouvoir à Olivier CAREMELLE, Yannick CAREMELLE donne pouvoir à Frédéric BRICOUT, Régis CAUCHE donne pouvoir à Monique EVRARD, Paul CHRISTOPHE donne pouvoir à Martine ARLABOSSE, Christine DECODTS donne pouvoir à Grégory BARTHOLOMEUS, Béatrice DESCAMPS-MARQUILLY donne pouvoir à Marie CIETERS, Isabelle FERNANDEZ donne pouvoir à Françoise MARTIN, Michel LEFEBVRE donne pouvoir à Isabelle ZAWIEJA-DENIZON, Sébastien LEPRETRE donne pouvoir à Jacques HOUSSIN, Valérie LETARD donne pouvoir à Jean-Luc DETAVERNIER, Elisabeth MASSE donne pouvoir à Marie-Laurence FAUCHILLE, Anne MIKOLAJCZAK donne pouvoir à Maël GUIZIOU, Charlotte PARMENTIER-LECOCQ donne pouvoir à Luc MONNET, Michel PLOUY donne pouvoir à Sylvie DELRUE, Marie-Hélène QUATREBOEUF donne pouvoir à Nicolas LEBLANC, Bertrand RINGOT donne pouvoir à Didier MANIER, Frédérique SEELS donne pouvoir à Anne-Sophie BOISSEAUX, Aude VAN CAUWENBERGE donne pouvoir à Sébastien SEGUIN, Karima ZOUGGAGH donne pouvoir à Marie CHAMPAULT

Absents excusés : Barbara COEVOET, Frédéric DELANNOY, Claudine DEROEUX, Soraya FAHEM, Patrick VALOIS

Absents : Barbara BAILLEUL, Doriane BECUE, Josyane BRIDOUX, Jean-Luc DARCOURT, Laurent DEGALLAIX, Stéphane DIEUSAERT, Vincent LEDOUX, Eric RENAUD, Jean-Noël VERFAILLIE

Le quorum étant atteint, la Commission permanente peut valablement délibérer (le quorum étant ensuite vérifié à l'ouverture de la discussion de chaque délibération).

TOME 2/2

4.1

Accusé de réception de la préfecture : 059-225900018-20260209-338168-DE-1-1

Date de réception en préfecture le 16 février 2026

Publié le 16 février 2026

Suite à la convocation en date du 26 janvier 2026
LA COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL DEPARTEMENTAL
Réunie à Lille le 09 FÉVRIER 2026

Sous la présidence de Christian POIRET, Président du Conseil Départemental

Nombre de membres en exercices : 82

Etaient présents : Salim ACHIBA, Martine ARLABOSSE, Grégory BARTHOLOMEUS, Charles BEAUCHAMP, Valentin BELLEVAL, Stéphanie BOCQUET, Anne-Sophie BOISSEAUX, Frédéric BRICOUT, Loïc CATHELAIN, Marie CHAMPAULT, Isabelle CHOAIN, Marie CIETERS, Sylvie CLERC, Valérie CONSEIL, Sylvie DELRUE, Agnès DENYS, Jean-Luc DETAVERNIER, Carole DEVOS, Jean-Claude DULIEU, Monique EVRARD, Marie-Laurence FAUCHILLE, Michel GACEM, Michelle GREAUME, Maël GUIZIOU, Mickaël HIRAUX, Jacques HOUSSIN, Simon JAMELIN, Sylvie LABADENS, Eric LAVALLEE, Nicolas LEBLANC, Maryline LUCAS, Didier MANIER, Françoise MARTIN, Luc MONNET, Laurent PERIN, Christian POIRET, Marie-Paule ROUSSELLE, Caroline SANCHEZ, Marie SANDRA, Céline SCAVENNEC, Nicolas SIEGLER, Marie TONNERRE-DESMET, Anne VANPEENE, Philippe WAYMEL, Isabelle ZAWIEJA-DENIZON.

Absent(e)(s) représenté(e)(s) : Pierre-Michel BERNARD donne pouvoir à Valérie CONSEIL, François-Xavier CADART donne pouvoir à Sylvie LABADENS, Yannick CAREMELLE donne pouvoir à Frédéric BRICOUT, Régis CAUCHE donne pouvoir à Monique EVRARD, Paul CHRISTOPHE donne pouvoir à Martine ARLABOSSE, Christine DECODTS donne pouvoir à Grégory BARTHOLOMEUS, Béatrice DESCAMPS-MARQUILLY donne pouvoir à Marie CIETERS, Isabelle FERNANDEZ donne pouvoir à Françoise MARTIN, Michel LEFEBVRE donne pouvoir à Isabelle ZAWIEJA-DENIZON, Sébastien LEPRETRE donne pouvoir à Jacques HOUSSIN, Valérie LETARD donne pouvoir à Jean-Luc DETAVERNIER, Elisabeth MASSE donne pouvoir à Marie-Laurence FAUCHILLE, Anne MIKOLAJCZAK donne pouvoir à Maël GUIZIOU, Charlotte PARMENTIER-LECOCQ donne pouvoir à Luc MONNET, Michel PLOUY donne pouvoir à Sylvie DELRUE, Marie-Hélène QUATREBOEUF donne pouvoir à Nicolas LEBLANC, Bertrand RINGOT donne pouvoir à Didier MANIER, Frédérique SEELS donne pouvoir à Anne-Sophie BOISSEAUX, Karima ZOUGGAGH donne pouvoir à Marie CHAMPAULT.

Absent(e)(s) excusé(e)(s) : Benjamin CAILLIERET, Barbara COEVOET, Frédéric DELANNOY, Claudine DEROEUX, Soraya FAHEM, Patrick VALOIS, Aude VAN CAUWENBERGE.

Absent(e)(s) : Barbara BAILLEUL, Doriane BECUE, Josyane BRIDOUX, Olivier CAREMELLE, Jean-Luc DARCOURT, Laurent DEGALLAIX, Stéphane DIEUSAERT, Vincent LEDOUX, Eric RENAUD, Sébastien SEGUIN, Jean-Noël VERFAILLIE.

OBJET : Politique de l'habitat et du logement : Dispositif

Vu le rapport DTT/2026/27

DECIDE à l'unanimité:

- d'attribuer 13 subventions à des particuliers pour le financement de travaux d'amélioration énergétique pour un montant total de 84 746 €, selon le tableau ci-joint en annexe 1 ;
 - d'imputer les dépenses correspondantes sur les crédits inscrits au budget départemental de l'exercice 2026, opération 23006OP001 sous réserve de son adoption.
-

Le quorum a été vérifié à l'appel de l'affaire à 16 h 59.

45 Conseillers départementaux étaient présents en séance. Ils étaient porteurs de 19 pouvoirs.

Décision acquise par assentiment de l'assemblée.

Signé électroniquement



Pour le Président du Conseil Départemental
et par délégation,
Le Directeur Adjoint des Affaires Juridiques et de
l'Achat Public,

Eric LECAT

Annexe 1

POLITIQUE HABITAT ET LOGEMENT: NORD EQUIPEMENT HABITAT SOLIDARITE - COMMISSION PERMANENTE DU 9 FEVRIER 2026								
Demandes	N° dossier	Arrondissement	Commune	Objectif	Montant travaux TTC (€)	Subventions (€)	Modalités de paiement	
							70%	30%
1	AT-NEHS-001585	DOUAI (Douaisis Agglo)	LAMBRES-LES-DOUAI	LHI	77 037,00 €	2 421,00 €	1 694,70 €	726,30 €
2	AT-NEHS-001579	DOUAI (Douaisis Agglo)	WAZIERS	LHI	59 987,00 €	5 580,00 €	3 906,00 €	1 674,00 €
3	AT-NEHS-001577	DOUAI (Douaisis Agglo)	DECHY	LHI	74 739,00 €	2 324,00 €	1 626,80 €	697,20 €
4	AT-NEHS-001575	DOUAI (Douaisis Agglo)	DECHY	LHI	80 486,00 €	6 938,00 €	4 856,60 €	2 081,40 €
5	AT-NEHS-001543	DOUAI (Douaisis Agglo)	WAZIERS	LHI	91 790,00 €	8 000,00 €	5 600,00 €	2 400,00 €
6	AT-NEHS-001559	DOUAI (Douaisis Agglo)	DOUAI	LHI	82 511,00 €	8 000,00 €	5 600,00 €	2 400,00 €
7	AT-NEHS-001554	DOUAI (Douaisis Agglo)	LAMBRES-LES-DOUAI	LHI	122 791,00 €	8 000,00 €	5 600,00 €	2 400,00 €
8	AT-NEHS-001545	DOUAI (Douaisis Agglo)	DECHY	LHI	90 470,00 €	8 000,00 €	5 600,00 €	2 400,00 €
9	AT-NEHS-001581	DOUAI (Douaisis Agglo)	TIRMONT	LHI	88 449,00 €	7 483,00 €	5 238,10 €	2 244,90 €
TOTAL DOUAI					768 260,00 €	56 746,00 €	39 722,20 €	17 023,80 €
10	AT-NEHS-001566	LILLE (MEL)	ROUBAIX	LHI	143 079,85 €	8 000,00 €	5 600,00 €	2 400,00 €
11	AT-NEHS-001568	LILLE (MEL)	NEUVILLE-EN-FERRAIN	SS	9 418,33 €	4 000,00 €	2 800,00 €	1 200,00 €
12	AT-NEHS-001573	LILLE (Diffus - CCPC)	OSTRICOURT	LHI	155 433,23 €	8 000,00 €	5 600,00 €	2 400,00 €
TOTAL LILLE					307 931,41 €	20 000,00 €	14 000,00 €	6 000,00 €
13	AT-NEHS-001593	AVESNES/HELPE (CAMVS)	JEUMONT	LHI	94 136,00 €	8 000,00 €	5 600,00 €	2 400,00 €
TOTAL AVESNES/HELPE					94 136,00 €	8 000,00 €	5 600,00 €	2 400,00 €
TOTAL GENERAL					1 170 327,41 €	84 746,00 €	59 322,20 €	25 423,80 €

4.2

Accusé de réception de la préfecture : 059-225900018-20260209-338167-DE-1-1

Date de réception en préfecture le 16 février 2026

Publié le 16 février 2026

Suite à la convocation en date du 26 janvier 2026
LA COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL DEPARTEMENTAL
Réunie à Lille le 09 FÉVRIER 2026

Sous la présidence de Christian POIRET, Président du Conseil Départemental

Nombre de membres en exercices : 82

Etaient présents : Salim ACHIBA, Martine ARLABOSSE, Grégory BARTHOLOMEUS, Charles BEAUCHAMP, Valentin BELLEVAL, Stéphanie BOCQUET, Anne-Sophie BOISSEAUX, Frédéric BRICOUT, Loïc CATHELAIN, Marie CHAMPAULT, Isabelle CHOAIN, Marie CIETERS, Sylvie CLERC, Valérie CONSEIL, Sylvie DELRUE, Agnès DENYS, Jean-Luc DETAVERNIER, Carole DEVOS, Jean-Claude DULIEU, Monique EVRARD, Marie-Laurence FAUCHILLE, Michel GACEM, Michelle GREAUME, Maël GUIZIOU, Mickaël HIRAUX, Jacques HOUSSIN, Simon JAMELIN, Sylvie LABADENS, Eric LAVALLEE, Nicolas LEBLANC, Maryline LUCAS, Didier MANIER, Françoise MARTIN, Luc MONNET, Laurent PERIN, Christian POIRET, Marie-Paule ROUSSELLE, Caroline SANCHEZ, Marie SANDRA, Céline SCAVENNEC, Nicolas SIEGLER, Marie TONNERRE-DESMET, Anne VANPEENE, Philippe WAYMEL, Isabelle ZAWIEJA-DENIZON.

Absent(e)(s) représenté(e)(s) : Pierre-Michel BERNARD donne pouvoir à Valérie CONSEIL, François-Xavier CADART donne pouvoir à Sylvie LABADENS, Yannick CAREMELLE donne pouvoir à Frédéric BRICOUT, Régis CAUCHE donne pouvoir à Monique EVRARD, Paul CHRISTOPHE donne pouvoir à Martine ARLABOSSE, Christine DECODTS donne pouvoir à Grégory BARTHOLOMEUS, Béatrice DESCAMPS-MARQUILLY donne pouvoir à Marie CIETERS, Isabelle FERNANDEZ donne pouvoir à Françoise MARTIN, Michel LEFEBVRE donne pouvoir à Isabelle ZAWIEJA-DENIZON, Sébastien LEPRETRE donne pouvoir à Jacques HOUSSIN, Valérie LETARD donne pouvoir à Jean-Luc DETAVERNIER, Elisabeth MASSE donne pouvoir à Marie-Laurence FAUCHILLE, Anne MIKOLAJCZAK donne pouvoir à Maël GUIZIOU, Charlotte PARMENTIER-LECOCQ donne pouvoir à Luc MONNET, Michel PLOUY donne pouvoir à Sylvie DELRUE, Marie-Hélène QUATREBOEUF donne pouvoir à Nicolas LEBLANC, Bertrand RINGOT donne pouvoir à Didier MANIER, Frédérique SEELS donne pouvoir à Anne-Sophie BOISSEAUX, Karima ZOUGGAGH donne pouvoir à Marie CHAMPAULT.

Absent(e)(s) excusé(e)(s) : Benjamin CAILLIERET, Barbara COEVOET, Frédéric DELANNOY, Claudine DEROEUX, Soraya FAHEM, Patrick VALOIS, Aude VAN CAUWENBERGE.

Absent(e)(s) : Barbara BAILLEUL, Doriane BECUE, Josyane BRIDOUX, Olivier CAREMELLE, Jean-Luc DARCOURT, Laurent DEGALLAIX, Stéphane DIEUSAERT, Vincent LEDOUX, Eric RENAUD, Sébastien SEGUIN, Jean-Noël VERFAILLIE.

OBJET : Dispositif logements communaux - attribution d'une subvention à la commune de Ribécourt la Tour (Cambrésis)

DECIDE à l'unanimité:

- d'attribuer, dans le cadre du dispositif « Logements communaux », une aide à l'investissement de 14 000 € à la commune de Ribécourt-la-Tour, pour la rénovation d'un logement, selon les modalités de la fiche projet ci-jointe en annexe 1 ;
 - d'autoriser Monsieur le Président à signer la convention entre le Département du Nord et la commune de Ribécourt-la-Tour, dans les termes du projet ci-joint en annexe 2 ;
 - d'imputer les dépenses correspondantes au budget départemental de l'exercice 2026, sous réserve de son adoption.
-

Le quorum a été vérifié à l'appel de l'affaire à 16 h 59.

45 Conseillers départementaux étaient présents en séance. Ils étaient porteurs de 19 pouvoirs.

Décision acquise par assentiment de l'assemblée.

Signé électroniquement



Pour le Président du Conseil Départemental
et par délégation,
Le Directeur Adjoint des Affaires Juridiques et de
l'Achat Public,

Eric LECAT

LOGEMENTS COMMUNAUX

COMMUNE :

MAIRE :

EPCI :

ADRESSE DU PROJET :

NOMBRE DE LOGEMENT :

RIBECOURT LA TOUR

Christelle MARQUES

Communauté d'Agglomération
de Cambrai

3A, rue Michel Sauvage

1

Situation de l'opération et environnement

Ribécourt la Tour est une commune de 383 habitants située dans le Cambrésis sur le territoire de la Communauté d'Agglomération de Cambrai. Elle est localisée à 11 km au sud-ouest de Cambrai et à 58 km au sud de Lille et est entourée par les communes de Flesquières, Villers-Plouich, Marcoing, et Havrincourt et Trescault dans le Pas-de-Calais. Le logement est situé en centre bourg à côté de la mairie et de l'école communale.

22 % des familles de la commune ont 2 enfants de moins de 25 ans. La part des actifs occupés est de 69,80 % et celle des retraités est de 27,33 %. Le taux de propriétaires est de 86,22 %.

L'école fonctionne en regroupement pédagogique intercommunal et accueille 50 enfants du primaire dans 2 classes à 3 niveaux, Flesquières ayant en charge la maternelle.

L'Aide à Domicile en Milieu Rural (ADMR) de Marcoing joue une fonction importante dans le village en assurant soins et portage des repas à domicile pour une trentaine de foyers.

La rénovation présente plusieurs intérêts pour la commune : répondre à une demande croissante de logement, sauvegarder un bâti au potentiel intéressant, redonner vie au cœur de village et loger des ménages sous conditions de ressources.

Présentation de l'opération

Le logement T4 d'une superficie de 80 m² comprend :

- Au RDC : Un salon - séjour ; une cuisine et accès à une cave ;
- A l'étage : une salle de bains avec une douche ; 3 chambres.

Surface de chaque pièce :

- Cuisine : 13,5 m² ;
- Salon-séjour : 16,4 m²
- Chambre 1 : 12,7 m²
- Chambre 2 : 18,2 m²
- Chambre 3 : 13,9 m²
- Salle de bains : 5,3 m²

Le logement doit être réhabilité car il est vétuste et nécessite un réaménagement complet.



Le logement est à l'arrière de la mairie



Entrée de l'école



Entrée du logement



hall d'entrée



Cuisine



Séjour



Accès au 1^{er} étage



Salle de bains



1^{ère} chambre



2^{ème} chambre



la troisième chambre

La réhabilitation prévoit :

- Le changement des fenêtres ;
- Des travaux d'isolation par l'intérieur ;
- La réfection de la salle de bains ;
- L'isolation phonique des chambres,
- L'installation du chauffage électrique ;
- La pose de placoplâtre, de l'enduit et de la peinture.

Tous les plafonds seront descendus de 25 cm dans toutes les chambres. La toiture est en bon état. Le grenier sera conservé. Le chauffage électrique est prévu à l'intérieur du logement.

Un travail partenarial avec le CAUE

Suite aux premières esquisses de la commune, il a été proposé un accompagnement du CAUE, afin d'améliorer la distribution du futur logement compte tenu de la surface réduite des pièces à vivre du rez-de-chaussée.

Ainsi, une modification du sens d'entrée dans le logement a été proposée, permettant la création d'un sas d'entrée comprenant WC et rangement avant d'accéder à la cuisine. Celle-ci sera davantage connectée au séjour. Un jardinet pourrait également être créé pour servir de brise-vue avec la cour de l'école.

Aucune modification de distribution n'est prévue au R+1.

Le logement sera correctement rénové d'un point de vue énergétique. La commune s'engage à atteindre l'étiquette D du Diagnostic de Performance Energétique.

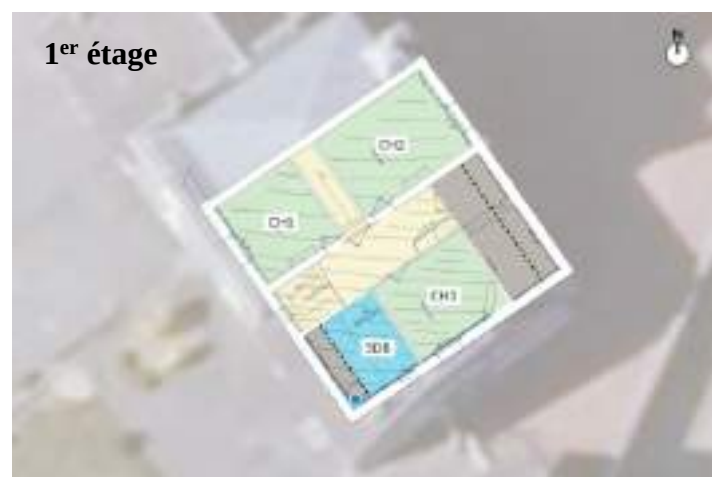
La commune a adressé des devis pour un montant total de 55 489,92 € HT pour les travaux liés à cette rénovation. Les devis présentés lui permettent de solliciter une aide départementale de 14 000 € pour le logement. La commune a également sollicité le Fonds de concours de la CAC pour 17 239 € (Fonds attribué aux communes de moins de 2 000 habitants pour les projets d'investissement. Le coût individuel de chaque projet ne peut être inférieur à 7 000 € HT).

La commune de Ribécourt la Tour a délibéré le 18 mars 2025 pour solliciter la subvention départementale.

La commune a adressé une attestation précisant qu'elle gérera elle-même les logements. Il est prévu de loger des ménages dont les plafonds de ressources sont éligibles au PLAI ou PLUS.

Plan de financement de l'opération	
Subvention du Département du Nord	14 000 €
Fonds de concours CAC	17 239,82 €
Commune	24 250,10 €
0Total	55 489,92 €
Rénovation salle de bains	6 185,97 €
Isolation Eclairage Peinture	49 303,95 €
Coût global de l'opération	55 489,92 €

Etat Projeté



LOGEMENTS COMMUNAUX CONVENTION DE FINANCEMENT

Entre

le Département du Nord, représenté par son Président, ou son représentant, habilité par la délibération DTT/2026/11 du 9 février 2026,

d'une part,

et

la commune de Ribécourt-la-Tour, représentée par son Maire,

d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Préambule

En lien avec les orientations du Plan Départemental de l'Habitat révisé sur la production de logements dans les bourgs ruraux, un dispositif d'aide a été approuvé en réunion du Conseil général le 15 décembre 2014 et complété lors du Conseil départemental du 22 mai 2017, afin de soutenir la création de logements communaux dans les communes rurales du Département.

Cette aide spécifique vise à transformer des bâtiments communaux (anciens logements d'instituteurs, presbytères, ...), de manière à développer une offre en logements aidés pour des ménages à revenus modestes. Elle permet d'exploiter du bâti existant tout en contribuant à des opérations de redynamisation de centre bourg.

La participation départementale est limitée au financement de 2 logements maximum par opération. Elle est plafonnée à 50 % du montant global des travaux HT ou 14 000 € HT maximum par logement. Le reste à charge est financé par la commune, l'EPCI ou d'autres financeurs qui prennent en charge au minimum 50 % du montant des travaux HT.

Dans le cadre du dispositif, la commune de Ribécourt-la-Tour a déposé un dossier de financement qui s'avère conforme aux critères définis. Le Département a donc décidé, lors de la Commission permanente du 9 février 2026, de financer le projet déposé par la commune.

Article 1 : Objet de la convention

La présente convention a pour objet de définir les conditions dans lesquelles le Département du Nord apporte son soutien à l'opération précisée à l'article 2 que la commune s'engage à mettre en œuvre, à son initiative et sous sa responsabilité.

Article 2 : Présentation de l'opération

Le projet consiste en la réhabilitation d'un logement T4 d'une superficie de 80 m² sis 3A rue Michel Sauvage à Ribécourt-la-Tour.

Ce projet répond aux critères du dispositif car propriété de la commune et appelé à loger des ménages sous conditions de ressources.

Les travaux prévus pour la rénovation du logement sont estimés à 55 489,92 € HT.

Article 3 : Engagements du Département du Nord :

Le Département s'engage à verser à la commune de Ribécourt-la-Tour une aide départementale de 14 000 € pour cette opération de réhabilitation de logement.

Article 4 : Modalités de versement

Le paiement de la subvention attribuée interviendra sur la base de 2 versements :

- Un acompte de 50 % au démarrage des travaux sur présentation de la déclaration d'ouverture de chantier, s'il y a un permis de construire ou de tout document, type devis ou factures, attestant du commencement de travaux, s'il n'y a pas de permis de construire ;
- Le solde de 50 % à la livraison du logement sur présentation des documents suivants :
 - une attestation de l'achèvement des travaux ou un compte rendu d'exécution des travaux s'il n'y a pas eu de permis de construire ;
 - un compte rendu financier qui atteste de la conformité des dépenses effectuées à l'objet de la subvention (article 10 loi n°2000-321 du 12 avril 2000), avec l'ensemble des factures afférentes ;
 - le bilan de l'opération ;
 - une déclaration des autres aides perçues ou à percevoir ;
 - le Diagnostic de Performance Energétique avec atteinte à minima de la classe D.

Les versements se feront sur le compte de la commune. Le comptable assignataire est Monsieur le Payeur Départemental.

Article 5 : Engagements de la commune :

5.1 - Une fois la subvention attribuée par la Commission permanente départementale notifiée par courrier recommandé, la commune s'engage à démarrer les travaux dans l'année et les achever dans les 2 ans maximum. La date de notification de la subvention permet de faire courir ces délais.

Une prorogation de ce délai peut être accordée par le Département au vu d'une demande dûment motivée et présentée avant le terme des 2 années. Dans tous les cas, les crédits non soldés dans un délai de 4 ans suivant la date de notification de la subvention ne pourront plus être versés.

5.2 - La commune s'engage à transmettre annuellement au Département une information sur l'état d'avancement du projet. Elle informera le Département du Nord du calendrier prévisionnel des travaux et transmettra tous les visuels et descriptifs finalisés, afin que celui-ci puisse les intégrer dans ses supports d'information et de communication.

5.3 - Suite à la réception des travaux, le porteur de projets signifiera au Département l'acte d'achèvement des travaux pour déclencher le paiement du solde.

5.4 - Le logement devra répondre à minima à l'étiquette D (évaluation énergétique) après travaux.

Article 6 : Conditions de locations du bien

Le logement aidé pourra faire l'objet d'une convention entre la commune et un organisme, de type Agence Immobilière Sociale, exerçant soit des activités d'ingénierie sociale, financière et technique (mentionné au 2° de l'article L. 365-1 du code de la construction et de l'habitation), soit des activités d'intermédiation locative et de gestion locative sociale (mentionné au 3° de l'article L. 365-1 du code de la construction et de l'habitation).

Pour bénéficier de l'aide, le conventionnement du logement est prévu pour une durée minimale de 10 années. La commune devra s'engager sur un conventionnement social ou très social avec les locataires et informer le Département de leur changement et de leurs conditions de ressources lors de leur départ.

Article 7 : Communication :

La commune organisera une inauguration de l'opération visée par la présente convention. La date de cette inauguration sera fixée d'un commun accord entre les parties en fonction de la date prévisionnelle d'achèvement des travaux.

Le logo du Conseil départemental devra être apposé sur tout document de communication ou d'information, notamment à l'occasion de l'inauguration du logement.

Article 8 : Modification et résiliation

Elle pourra être modifiée par avenant signé des parties. La présente convention pourra être dénoncée d'un commun accord entre les parties.

Si l'une des parties souhaite mettre fin à la présente convention avant son terme, elle devra avertir l'autre partie par lettre recommandée avec accusé de réception en respectant un délai de préavis de 3 mois.

En cas de non-respect des engagements réciproques inscrits dans la présente convention, de retard significatif dans la mise en œuvre de l'opération mentionnée à l'article 2 ou de modification substantielle des engagements inscrits dans la présente convention, celle-ci pourra être résiliée de plein droit par l'une ou l'autre des parties, à l'expiration d'un délai d'un mois suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure.

Dans ce cas, le Département du Nord pourra exiger le remboursement de tout ou partie des sommes versées à la commune.

Article 9 : Contrôles effectués par le Département du Nord

Pendant et après le terme de la présente convention, le Département se réserve le droit de contrôler ou de faire contrôler, à tout moment sur pièce et sur place et sans préavis, par toute personne interne ou externe au Département désignée à cet effet, le déroulement ou l'effectivité des travaux réalisés, ainsi que tous documents budgétaires et comptables.

Article 10 : Règlements des conflits

Si un différend survenait à l'occasion de l'exécution de la présente convention, les parties s'efforceraient de le régler à l'amiable.

En cas d'échec de cette procédure, les litiges résultant de l'application de la présente convention relèvent de la compétence du Tribunal Administratif de Lille.

La présente décision est susceptible de faire l'objet d'un recours contentieux dans un délai de deux mois à compter de sa notification. Elle est également susceptible de faire l'objet d'un recours gracieux auprès des services départementaux, ainsi que d'un recours hiérarchique auprès du Président du Conseil départemental dans le même délai.

Un recours contentieux peut ensuite être formé auprès du Tribunal administratif de Lille dans le délai de deux mois suivant le rejet explicite ou implicite du recours gracieux ou hiérarchique.

Fait à Lille, le

La Commune de Ribécourt-la-Tour

Le Département du Nord

Madame Christelle MARQUES
Maire

Monsieur Nicolas SIEGLER
Vice-Président en charge de l'Aménagement
du Territoire, du logement et du Canal
Seine-Nord Europe

4.3

Accusé de réception de la préfecture : 059-225900018-20260209-338166-DE-1-1

Date de réception en préfecture le 16 février 2026

Publié le 16 février 2026

Suite à la convocation en date du 26 janvier 2026
LA COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL DEPARTEMENTAL
Réunie à Lille le 09 FÉVRIER 2026

Sous la présidence de Christian POIRET, Président du Conseil Départemental

Nombre de membres en exercices : 82

Etaient présents : Salim ACHIBA, Martine ARLABOSSE, Grégory BARTHOLOMEUS, Charles BEAUCHAMP, Valentin BELLEVAL, Stéphanie BOCQUET, Anne-Sophie BOISSEAUX, Frédéric BRICOUT, Loïc CATHELAIN, Marie CHAMPAULT, Isabelle CHOAIN, Marie CIETERS, Sylvie CLERC, Valérie CONSEIL, Sylvie DELRUE, Agnès DENYS, Jean-Luc DETAVERNIER, Carole DEVOS, Jean-Claude DULIEU, Monique EVRARD, Marie-Laurence FAUCHILLE, Michel GACEM, Michelle GREAUME, Maël GUIZIOU, Mickaël HIRAUX, Jacques HOUSSIN, Simon JAMELIN, Sylvie LABADENS, Eric LAVALLEE, Nicolas LEBLANC, Maryline LUCAS, Didier MANIER, Françoise MARTIN, Luc MONNET, Laurent PERIN, Christian POIRET, Marie-Paule ROUSSELLE, Caroline SANCHEZ, Marie SANDRA, Céline SCAVENNEC, Nicolas SIEGLER, Marie TONNERRE-DESMET, Anne VANPEENE, Philippe WAYMEL, Isabelle ZAWIEJA-DENIZON.

Absent(e)(s) représenté(e)(s) : Pierre-Michel BERNARD donne pouvoir à Valérie CONSEIL, François-Xavier CADART donne pouvoir à Sylvie LABADENS, Yannick CAREMELLE donne pouvoir à Frédéric BRICOUT, Régis CAUCHE donne pouvoir à Monique EVRARD, Paul CHRISTOPHE donne pouvoir à Martine ARLABOSSE, Christine DECODTS donne pouvoir à Grégory BARTHOLOMEUS, Béatrice DESCAMPS-MARQUILLY donne pouvoir à Marie CIETERS, Isabelle FERNANDEZ donne pouvoir à Françoise MARTIN, Michel LEFEBVRE donne pouvoir à Isabelle ZAWIEJA-DENIZON, Sébastien LEPRETRE donne pouvoir à Jacques HOUSSIN, Valérie LETARD donne pouvoir à Jean-Luc DETAVERNIER, Elisabeth MASSE donne pouvoir à Marie-Laurence FAUCHILLE, Anne MIKOLAJCZAK donne pouvoir à Maël GUIZIOU, Charlotte PARMENTIER-LECOCQ donne pouvoir à Luc MONNET, Michel PLOUY donne pouvoir à Sylvie DELRUE, Marie-Hélène QUATREBOEUF donne pouvoir à Nicolas LEBLANC, Bertrand RINGOT donne pouvoir à Didier MANIER, Frédérique SEELS donne pouvoir à Anne-Sophie BOISSEAUX, Karima ZOUGGAGH donne pouvoir à Marie CHAMPAULT.

Absent(e)(s) excusé(e)(s) : Benjamin CAILLIET, Barbara COEVOET, Frédéric DELANNOY, Claudine DEROEUX, Soraya FAHEM, Patrick VALOIS, Aude VAN CAUWENBERGE.

Absent(e)(s) : Barbara BAILLEUL, Doriane BECUE, Josyane BRIDOUX, Olivier CAREMELLE, Jean-Luc DARCOURT, Laurent DEGALLAIX, Stéphane DIEUSAERT, Vincent LEDOUX, Eric RENAUD, Sébastien SEGUIN, Jean-Noël VERFAILLIE.

OBJET : Convention de mise à disposition de personnels, de locaux et de moyens 2022-2027 avec l'Agence "iNord" - Avenant n° 1

DECIDE à l'unanimité:

- d'approuver l'avenant n° 1 à la convention de mise à disposition de personnels, de locaux et de moyens entre le Département du Nord et l'Agence « iNord », selon les termes du projet ci-joint en annexe 1 ;
 - d'autoriser Monsieur le Président à signer l'avenant n° 1 à la convention de mise à disposition de personnels, de locaux et de moyens entre le Département du Nord et l'Agence « iNord » ;
 - d'autoriser Monsieur le Président à accomplir tout acte et formalité nécessaires à l'exécution de cette convention.
-

Le quorum a été vérifié à l'appel de l'affaire à 16 h 59.

45 Conseillers départementaux étaient présents en séance. Ils étaient porteurs de 19 pouvoirs.

Madame CLERC, présente à l'appel de l'affaire, avait quitté définitivement la séance préalablement à la prise de décision sans donner de procuration. Elle est donc comptée absente sans procuration pour cette prise de décision.

Madame ARLABOSSE (porteuse du pouvoir de Monsieur CHRISTOPHE), présente à l'appel de l'affaire, avait quitté définitivement la séance préalablement au vote sans donner de procuration. Elle est donc comptée absente sans procuration pour cette prise de décision et il n'est pas tenu compte du pouvoir de Monsieur CHRISTOPHE pour cette affaire.

Décision acquise par assentiment de l'assemblée.

Signé électroniquement



Pour le Président du Conseil Départemental
et par délégation,
Le Directeur Adjoint des Affaires Juridiques et de
l'Achat Public,

Eric LECAT

AVENANT N°1 A LA CONVENTION DE MISE A DISPOSITION DE PERSONNELS, DE LOCAUX ET DE MOYENS 2022-2027

Entre,

Le Département du Nord, dont le siège est en l'Hôtel du Département, 51 rue Gustave Delory, 59047 Lille Cedex, représenté par Madame Doriane BECUE, 1^{ère} Vice-Présidente du Conseil départemental, en vertu de l'arrêté de délégation de fonctions et de signature AR-DAJAP/2023/1301 signé le 21 décembre 2023,

ci-après dénommé « le Département »,

Et

L'Agence d'Ingénierie Départementale du Nord, dont le siège est en l'Hôtel du Département, 51 rue Gustave Delory, 59047 Lille Cedex, représentée par son Président, Monsieur Christian POIRET, Président du Département du Nord, ci-après dénommée « l'agence iNord »,

Vu l'article L. 5511-1 du Code général des collectivités territoriales,

Vu la délibération DGADT/2016/596 du Conseil départemental du Nord du 12 décembre 2016 créant l'Etablissement Public Administratif « iNord » en tant qu'agence départementale d'ingénierie,

Vu les statuts de l'agence « iNord », et notamment son article 13,

Vu la délibération du Conseil d'Administration de l'agence iNord du 29 novembre 2021 autorisant la signature de la convention de mise à disposition de personnels, de locaux et de moyens par le Département à l'agence iNord,

Vu la délibération de la Commission Permanente du département n°DAT/2021/483 du 24 janvier 2022 autorisant la signature de la convention de mise à disposition de personnels, de locaux et de moyens par le Département à l'agence iNord,

Vu la délibération du Conseil d'Administration de l'agence iNord du 01/12/2025 autorisant la signature de l'avenant n°1 à la convention de mise à disposition de personnels, de locaux et de moyens par le Département à l'agence iNord,

Vu la délibération de la Commission Permanente du département n°DTT/2026/22 du 9 février 2026 autorisant la signature de l'avenant n°1 à la convention de mise à disposition de personnels, de locaux et de moyens par le Département à l'agence iNord,

Il est exposé ce qui suit,

En vertu de l'article L. 5511-1 du code général des collectivités territoriales susvisé, le Département du Nord a créé, par délibération susvisée, sous la forme d'un établissement public administratif, une agence départementale d'ingénierie à laquelle il adhère avec les communes et établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) du Nord qui le souhaitent. Elle a pour vocation d'apporter aux communes et EPCI une assistance en ingénierie technique, juridique ou financière lorsqu'ils en font la demande.

Lors de la création de cet établissement public départemental « iNord », il a été décidé que les moyens humains et matériels de l'agence seraient mis à disposition par le Département en contrepartie d'un remboursement annuel.

Les modalités de cette mise à disposition ont été reprises dans une convention de mise à disposition de personnels et de moyens conclue entre le Département et l'agence pour une durée de 6 ans à partir du 1^{er} janvier 2022, soit jusqu'au 31 décembre 2027.

Depuis le 1^{er} janvier 2024, l'agence iNord a été relocalisée au « Nouveau Forum », l'ensemble immobilier visant à regrouper les sites centraux départementaux.

Il convient donc de présenter un avenant à la convention modifiant le chapitre II, articles 5, 6 et 7, et le chapitre IV, articles 12 et 13.

Ceci exposé, il est convenu ce qui suit,

ARTICLE 1 : OBJET DE L'AVENANT

L'objet du présent avenant est de modifier les dispositions de mise à disposition de locaux du Département à l'agence iNord.

ARTICLE 2 : MODIFICATIONS DES DISPOSITIONS CONTRACTUELLES

CHAPITRE II : MISE A DISPOSITION DE LOCAUX

ARTICLE 5 : MISE A DISPOSITION DE LOCAUX

Afin de permettre à l'Agence d'exercer ses missions, le Département met à disposition de l'Agence, à titre onéreux, des locaux professionnels adaptés, fonctionnels, meublés et équipés, situés dans son site du Nouveau Forum, relevant de sa pleine propriété. Cette mise à disposition de locaux inclut l'accès des agents de l'agence aux réseaux informatiques et téléphoniques du Département.

Les dossiers techniques amiante, DPE, ERNT sont mis à disposition de l'Agence.

Le Département règle les charges relatives aux fluides, à l'entretien des locaux, les impôts fonciers éventuels, le nettoyage des locaux et de la vitrerie, l'enlèvement des déchets ménagers et autres charges à la charge de l'occupant.

Le montant total de ces prestations sera intégré, au prorata des surfaces mises à disposition de l'agence, aux charges prévues à l'article 6-2 de la présente convention.

Par ailleurs, l'Agence peut, selon ses besoins et nécessités, avoir accès aux différents lieux de travail présents dans les différents services et équipements départementaux de manière ponctuelle (salles de réunions, espaces de coworking, salles de formation, possibilité de travail sur sites distants ...) et ce, à titre gratuit.

ARTICLE 6 : CONDITIONS FINANCIERES

6-1 - Montant de la redevance

La présente mise à disposition de locaux est consentie à titre onéreux moyennant une redevance annuelle.

Cette redevance annuelle est calculée sur la base d'un loyer annuel hors taxes et hors charges par m², établi au regard de la valeur locative du marché des locaux tertiaires sur un même secteur (méthode de comparaison), multiplié par la surface occupée par l'agence selon les dispositions prévues à l'article 5. Cette redevance suit l'indexation à l'indice applicable aux bureaux ILAT calculé comme suit : indice de base d'origine (3T 2023) et de révision applicable à la date d'anniversaire de la convention de mise à disposition (3T de l'année N).

En cas de changement de locaux pendant la durée de la convention, un nouvel avenant précisera les éléments actualisés applicables.

6-2 - Charges

L'Agence remboursera au Département chaque année sa quote-part des charges relatives aux locaux occupés sur la base des charges acquittées par le Département au prorata des surfaces mises à disposition de l'agence, le montant de ces prestations étant intégré à la contribution prévue à l'article 12 de la présente convention.

Les charges peuvent éventuellement faire l'objet d'une régulation annuelle, communiquée au 1^{er} trimestre de l'année N+ 1 qui sera imputée à l'agence au prorata des surfaces occupées.

Le montant de ces charges sera réévalué de 2% chaque année.

6-3 - Impôts et taxes

Toutes les impositions ou contributions de quelque nature qu'elles soient, ainsi que toutes les charges ou taxes locales et autres, prévues ou imprévues, qui auraient rapport aux locaux occupés, ainsi que les demandes de dégrèvement, sont pris en charge du Département. L'Agence prend néanmoins en charge une quote-part, proportionnelle à la surface occupée, de la Taxe Foncière sur les Immeubles Bâties à laquelle serait assujéti théoriquement le Département si l'ensemble de la surface du Nouveau Forum était productive de revenus.

Le montant de cette quote-part de Taxe Foncière sera réévalué de 2% chaque année.

6-4 – Communication des informations

Les informations évoquées, utiles au remboursement des moyens mis à disposition de l'Agence, seront fournies par les services départementaux dans de délais compatibles avec les conditions de remboursement évoquées dans l'article 12 de la présente convention.

ARTICLE 7 : TRAVAUX – ENTRETIEN

Le Département procédera aux réparations locatives ou de menu entretien tels que définis aux dispositions de l'article 1754 du code civil et les usages locaux, le montant de ces prestations étant intégré à la contribution prévue à l'article 12 de la présente convention.

L'Agence prendra les lieux désignés à l'article 4 de la présente convention dans leur état actuel.

L'Agence devra jouir des locaux raisonnablement suivant la destination des lieux telle que définie par la présente convention de mise à disposition.

Elle devra prévenir le Département, sous peine d'être personnellement responsable, de toute atteinte, dégradations et détériorations qui viendraient à se produire sur les lieux mis à disposition.

Elle souffrira que le Département et les entreprises mandatées par les services départementaux fassent effectuer les réparations urgentes et grosses réparations nécessaires au bon fonctionnement de l'immeuble et qui ne peuvent être différées jusqu'à la fin de la mise à disposition quelque inconvénient qu'elles lui causent.

Elle devra laisser visiter les lieux occupés par le Département et son architecte, au moins une fois par an, pendant toute la durée de l'occupation afin de s'assurer de leur état et à tout moment en cas de force majeure.

Si des transformations ultérieures des locaux sont envisagées, tant par le Département que par l'Agence, les deux parties devront se rapprocher pour convenir des modalités de réalisation et de la répercussion sur la présente convention.

Les bâtiments étant utilisés de façon partagée avec les services du Département, l'Agence s'engage à tout mettre en œuvre pour que cette cohabitation se déroule dans les meilleures conditions.

[...]

CHAPITRE IV : MODALITES FINANCIERES

ARTICLE 12 : CALCUL DE LA CONTRIBUTION ANNUELLE DE REMBOURSEMENT

L'Agence s'engage à rembourser au Département par une contribution annuelle les charges engendrées par la mise à disposition de personnels, locaux et moyens décrits dans la présente convention. Le montant de ce remboursement fera l'objet d'un échange et d'une validation par l'Agence et les services départementaux intervenants au titre du contrôle analogue.

Ce montant sera établi et validé par les deux parties au plus tard le 15 février N+1 pour l'exercice de l'année N, étant précisé que l'éventuelle régularisation des charges en cas de retard dans la production des justificatifs pourra être répercutée sur l'année suivante au titre des modalités de règlement (article 13).

Seront distinguées les charges individualisables (masse salariale, frais de mission des agents permanents de l'agence, locaux et charges locatives ...) valorisées au réel ou au forfait pour les agents mis à disposition ponctuellement, des charges non individualisables (en particulier les frais de structure pour les agents mis à disposition ponctuellement). Pour ces dernières, la valorisation s'effectuera au vu du nombre d'ETP effectivement mis à disposition sur la base des coûts moyens départementaux (locaux, informatique...).

Un bilan détaillé de ces charges sera réalisé par l'Agence en concertation avec le Département.

Le montant de cette contribution annuelle sera toutefois limité au solde des recettes annuelles de l'agence déduction faite des dépenses directement assurées par celle-ci.

ARTICLE 13 : MODALITES DE REGLEMENT

Cette contribution de remboursement calculée au titre de l'année N sera payée en deux versements :

- En année N, par un acompte calculé sur la base de 80 % du montant des dépenses établies au titre de l'année N-1. Ce versement interviendra au plus tard le 30 juin de l'année N, sous réserve de l'émission d'un titre de recettes par le Département compatible avec cette exigence.*
- En année N+1, le solde de régularisation calculé sur la base des dépenses réellement exposées par le Département telles qu'elles découlent des dispositions de calcul prévues à l'article 12. Ce versement interviendra au plus tard le 30 juin de l'année N+1, sous réserve de l'émission d'un titre de recettes par le Département compatible avec cette exigence.*

Le reste étant sans changement.

En deux exemplaires originaux, à LILLE, le
Pour l'Agence d'Ingénierie Départementale,
Le Président,
Christian POIRET

Pour le Département du Nord,
La Première Vice-Présidente,
Doriane BECUE

4.4

Accusé de réception de la préfecture : 059-225900018-20260209-338164-DE-1-1

Date de réception en préfecture le 16 février 2026

Publié le 16 février 2026

Suite à la convocation en date du 26 janvier 2026
LA COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL DEPARTEMENTAL
Réunie à Lille le 09 FÉVRIER 2026

Sous la présidence de Christian POIRET, Président du Conseil Départemental

Nombre de membres en exercices : 82

Etaient présents : Salim ACHIBA, Martine ARLABOSSE, Grégory BARTHOLOMEUS, Charles BEAUCHAMP, Valentin BELLEVAL, Stéphanie BOCQUET, Anne-Sophie BOISSEAUX, Frédéric BRICOUT, Loïc CATHELAIN, Marie CHAMPAULT, Isabelle CHOAIN, Marie CIETERS, Sylvie CLERC, Valérie CONSEIL, Sylvie DELRUE, Agnès DENYS, Jean-Luc DETAVERNIER, Carole DEVOS, Jean-Claude DULIEU, Monique EVRARD, Marie-Laurence FAUCHILLE, Michel GACEM, Michelle GREAUME, Maël GUIZIOU, Mickaël HIRAUX, Jacques HOUSSIN, Simon JAMELIN, Sylvie LABADENS, Eric LAVALLEE, Nicolas LEBLANC, Maryline LUCAS, Didier MANIER, Françoise MARTIN, Luc MONNET, Laurent PERIN, Christian POIRET, Marie-Paule ROUSSELLE, Caroline SANCHEZ, Marie SANDRA, Céline SCAVENNEC, Nicolas SIEGLER, Marie TONNERRE-DESMET, Anne VANPEENE, Philippe WAYMEL, Isabelle ZAWIEJA-DENIZON.

Absent(e)(s) représenté(e)(s) : Pierre-Michel BERNARD donne pouvoir à Valérie CONSEIL, François-Xavier CADART donne pouvoir à Sylvie LABADENS, Yannick CAREMELLE donne pouvoir à Frédéric BRICOUT, Régis CAUCHE donne pouvoir à Monique EVRARD, Paul CHRISTOPHE donne pouvoir à Martine ARLABOSSE, Christine DECODTS donne pouvoir à Grégory BARTHOLOMEUS, Béatrice DESCAMPS-MARQUILLY donne pouvoir à Marie CIETERS, Isabelle FERNANDEZ donne pouvoir à Françoise MARTIN, Michel LEFEBVRE donne pouvoir à Isabelle ZAWIEJA-DENIZON, Sébastien LEPRETRE donne pouvoir à Jacques HOUSSIN, Valérie LETARD donne pouvoir à Jean-Luc DETAVERNIER, Elisabeth MASSE donne pouvoir à Marie-Laurence FAUCHILLE, Anne MIKOLAJCZAK donne pouvoir à Maël GUIZIOU, Charlotte PARMENTIER-LECOCQ donne pouvoir à Luc MONNET, Michel PLOUY donne pouvoir à Sylvie DELRUE, Marie-Hélène QUATREBOEUF donne pouvoir à Nicolas LEBLANC, Bertrand RINGOT donne pouvoir à Didier MANIER, Frédérique SEELS donne pouvoir à Anne-Sophie BOISSEAUX, Karima ZOUGGAGH donne pouvoir à Marie CHAMPAULT.

Absent(e)(s) excusé(e)(s) : Benjamin CAILLIERET, Barbara COEVOET, Frédéric DELANNOY, Claudine DEROEUX, Soraya FAHEM, Patrick VALOIS, Aude VAN CAUWENBERGE.

Absent(e)(s) : Barbara BAILLEUL, Doriane BECUE, Josyane BRIDOUX, Olivier CAREMELLE, Jean-Luc DARCOURT, Laurent DEGALLAIX, Stéphane DIEUSAERT, Vincent LEDOUX, Eric RENAUD, Sébastien SEGUIN, Jean-Noël VERFAILLIE.

OBJET : Approbation du Contrat Opérationnel de Mobilité (COM) du bassin de mobilité "Littoral Nord"

Vu le rapport DTT/2026/65

DECIDE à l'unanimité:

- d'approuver le Contrat Opérationnel de Mobilité (COM) du Littoral Nord 2025-2029, dans les termes du projet ci-joint en annexe 2 ;
- d'autoriser Monsieur le Président à signer ce Contrat Opérationnel de Mobilité du Littoral Nord 2025-2029.

Le quorum a été vérifié à l'appel de l'affaire à 16 h 59.

45 Conseillers départementaux étaient présents en séance. Ils étaient porteurs de 19 pouvoirs.

Madame CLERC, présente à l'appel de l'affaire, avait quitté définitivement la séance préalablement à la prise de décision sans donner de procuration. Elle est donc comptée absente sans procuration pour cette prise de décision.

Madame ARLABOSSE (porteuse du pouvoir de Monsieur CHRISTOPHE), présente à l'appel de l'affaire, avait quitté définitivement la séance préalablement au vote sans donner de procuration. Elle est donc comptée absente sans procuration pour cette prise de décision et il n'est pas tenu compte du pouvoir de Monsieur CHRISTOPHE pour cette affaire.

Décision acquise par assentiment de l'assemblée.

Signé électroniquement



Pour le Président du Conseil Départemental
et par délégation,
Le Directeur Adjoint des Affaires Juridiques et de
l'Achat Public,

Eric LECAT

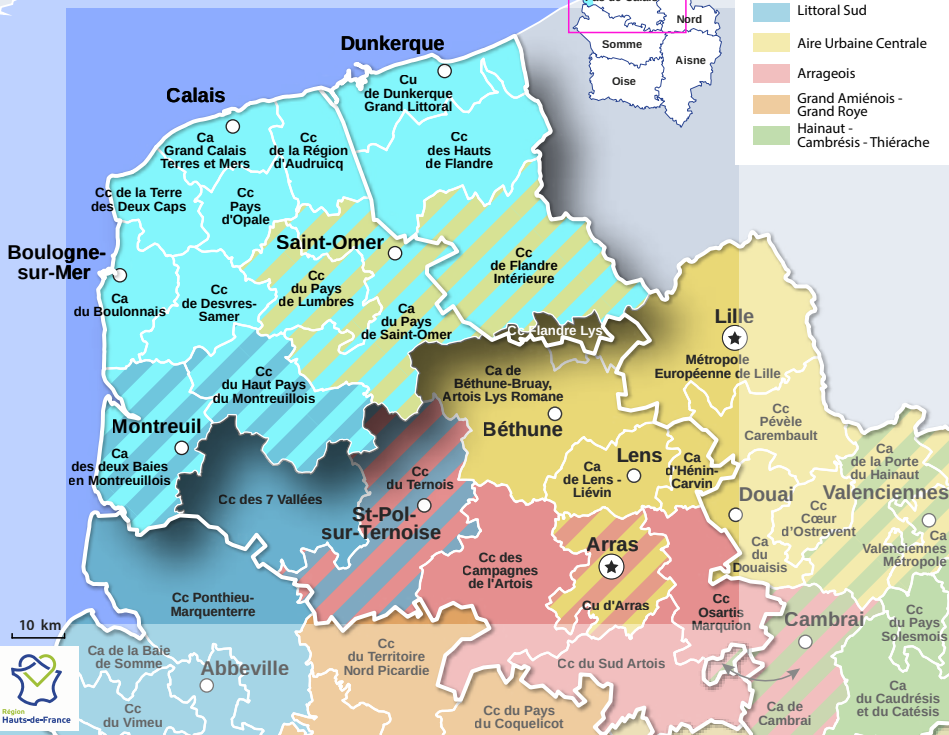
Localisation du Bassin de mobilité Littoral Nord en région Hauts-de-France

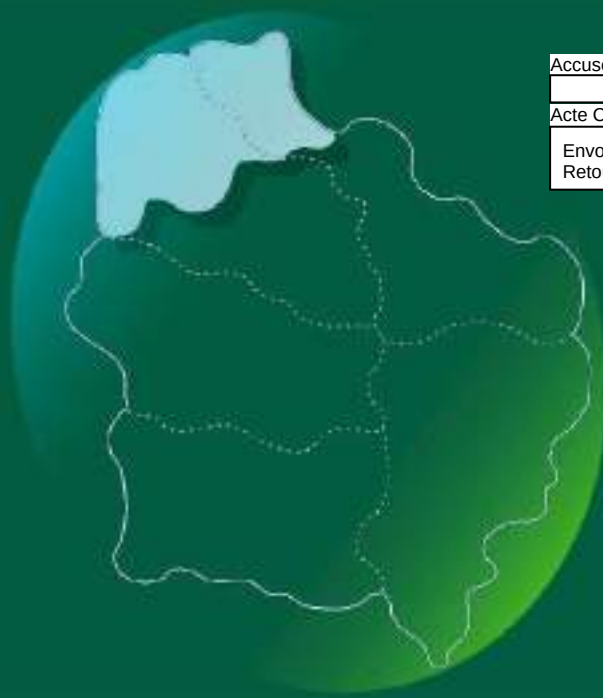
Annexe 1

★ Préfecture

Bassins de mobilité :

- Littoral Nord**
- Littoral Sud
- Aire Urbaine Centrale
- Arrageois
- Grand Amiénois - Grand Roye
- Hainaut - Cambrésis - Thiérache





Accusé de réception – Ministère de l'intérieur	
12588435	
Acte Certifié exécutoire	
Envoi Préfecture :	10/10/2025
Retour Préfecture :	10/10/2025

LE CONTRAT OPERATIONNEL DE MOBILITE DU BASSIN DE MOBILITE LITTORAL NORD

2025-2029



Sommaire

Q Edito Région	4
Q Contrat	5
Les signataires	5
Visas	8
Préambule	9
Article 1 – L’objet du contrat	10
Article 2 – La composition du document	10
Article 3 – La démarche dans le bassin de mobilité	11
Article 4 – Les principales caractéristiques du bassin Littoral Nord	13
a) Le bassin de mobilité Littoral Nord, une nouvelle échelle de dialogue	13
b) La mobilité au cœur des documents stratégiques de planification	13
c) Un territoire de contrastes engendrant des défis de mobilité	13
d) Un réseau d’infrastructures de transport relativement dense	14
e) Une offre de transports collectifs développée	14
f) Des flux de déplacements importants	14
g) De nouvelles installations d’entreprises impactant les mobilités	15
Article 5 – Les enjeux et objectifs arrêtés par l’ensemble des partenaires	15
Article 6 – La présentation des actions retenues	17
Article 7 – La gouvernance mise en place	24
Article 8 – La durée du contrat	26
Article 9 – Le suivi et les indicateurs	26
Article 10 – L’évaluation à mi-parcours et les modalités de révision	26
Q Glossaire	27



Edito





Les signataires



COM Littoral Nord
Page 5



Les signataires

ENTRE

La Région Hauts-de-France, représentée par Monsieur Xavier BERTRAND, agissant en qualité de Président du Conseil régional des Hauts-de-France, désignée ci-après par « La Région » ;

ET

Le Département du Nord, représenté par Monsieur Christian POIRET, agissant en qualité de Président du Conseil départemental du Nord, désigné ci-après par « Le Département du Nord » ;

ET

Le Département du Pas-de-Calais, représenté par Monsieur Jean-Claude LEROY, agissant en qualité de Président du Conseil départemental du Pas-de-Calais, désigné ci-après par « le Département du Pas-de-Calais » ;

ET

Le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, représenté par Monsieur Christophe COULON, agissant en qualité de Président du syndicat mixte, désigné ci-après par « Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France » ;

ET

SNCF Gares et Connexions, gestionnaire de gares de voyageurs, représentée par Céline GODIN, agissant en qualité de directrice régionale Hauts-de-France - Normandie, désignée ci-après par « SNCF Gares et Connexions » ;

ET

Les Autorités Organisatrices de la Mobilité composant le bassin de mobilité Littoral Nord :

- La Communauté urbaine de Dunkerque Grand Littoral, représentée par Monsieur Patrice VERGRIETE, son Président, désignée ci-après par « CU de Dunkerque Grand Littoral » ;
- La Communauté d'agglomération Cœur de Flandres, représentée par Monsieur Valentin BELLEVAL, son Président, désignée ci-après par « CA Cœur de Flandre » ;
- La Communauté d'agglomération des Deux Baies en Montreuillois, représentée par Monsieur Bruno COUSEIN, son Président, désignée ci-après par « CA des Deux Baies en Montreuillois » ;
- La Communauté d'agglomération du Boulonnais, représentée par Monsieur Frédéric CUVILLIER, son Président, désignée ci-après par « CA du Boulonnais » ;
- La Communauté d'agglomération du Pays de Saint-Omer, représentée par Monsieur Laurent DENIS, son Président, désignée ci-après par « CA du Pays de Saint-Omer » ;



Les signataires

- Le Syndicat Intercommunal des Transports urbains de l'Agglomération du Calaisis, représentée par Monsieur Philippe MIGNONET, son Président, désigné ci-après par « SITAC » ;
- La Communauté de communes de Desvres-Samer, représentée par Monsieur Claude PRUDHOMME, son Président, désignée ci-après par « CC de Desvres-Samer » ;
- La Communauté de communes de la Région d'Audruicq, représentée par Madame Nicole CHEVALIER, sa Présidente, désignée ci-après par « CC de la Région d'Audruicq » ;
- La Communauté de communes de la Terre des Deux Caps, représentée par Monsieur Francis BOUCLET, son Président, désignée ci-après par « CC de la Terre des Deux Caps » ;
- La Communauté de communes des Hauts de Flandre, représentée par Monsieur André FIGOUREUX, son Président, désignée ci-après par « CC des Hauts de Flandre » ;
- La Communauté de communes du Haut-Pays du Montreuillois, représentée par Monsieur Philippe DUCROCQ, son Président, désignée ci-après par « CC du Hauts Pays du Montreuillois » ;
- La Communauté de communes du Pays de Lumbres, représentée par Monsieur Christian LEROY, son Président, désignée ci-après par « CC du Pays de Lumbres » ;
- La Communauté de communes Pays d'Opale, représentée par Monsieur Ludovic LOQUET, son Président, désignée ci-après par « CC Pays d'Opale » ;

ET

Le Pôle Métropolitain de la Côte d'Opale, représenté par Monsieur Patrice VERGRIETE, agissant en qualité de Président du Pôle Métropolitain de la Côte d'Opale, désigné ci-après par « le PMCO ».



Visas

Vu le code général des collectivités territoriales,

Vu le code des transports et son article L 1215-2,

Vu la Loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles (MAPTAM),

Vu la Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'Orientation des Mobilités (LOM),

Vu la délibération n°2023.01252 du Conseil régional du 5 octobre 2023 adoptant le règlement budgétaire et financier,

Vu la délibération n°2020.02153 du Conseil régional du 9 décembre 2020, portant sur les orientations de la Région pour assurer ses nouveaux rôles d'autorité organisatrice et de chef de file de la mobilité introduits par la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM),

Vu la délibération n°2022.00164 du Conseil régional en date du 27 janvier 2022, portant sur la déclinaison de la Loi d'Orientation des Mobilités en Hauts-de-France,



Préambule

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) impose l'élaboration d'un Contrat Opérationnel de Mobilité (COM) pour chaque bassin de mobilité, dont les limites sont définies par la Région après concertation. Ce contrat doit préciser les modalités de l'action commune des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) et la coordination avec les gestionnaires de voiries et d'infrastructures. L'objectif est de créer des conditions favorables au développement des mobilités, en répondant aux enjeux de décarbonation, de développement durable et d'amélioration de la qualité de vie des habitants.

Conformément à l'article L 1215-2 du code des transports, les COM doivent être élaborés sous la direction de la Région, en concertation avec tous les acteurs concernés. Cette concertation inclut les AOM, les Départements, les syndicats mixtes créés par la Loi Solidarité et Renouvellement Urbain du 13 décembre 2000, les gestionnaires de gares et de pôles d'échanges, ainsi que les Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) où la Région intervient en tant qu'AOM de substitution. Tous les partenaires susceptibles d'apporter une contribution pertinente peuvent également être associés. Cette démarche participative est essentielle pour garantir que les solutions proposées répondent aux besoins et attentes de tous les habitants.

L'objectif est de promouvoir une mobilité plus fluide, inclusive et respectueuse de l'environnement, en favorisant les modes doux et les alternatives à la voiture individuelle. Les COM doivent être cohérents avec les autres documents de planification territoriale, tels que les plans de mobilité, les Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT) et les Plans Locaux d'Urbanisme intercommunaux (PLUi). Ces documents opérationnels visent à mettre en œuvre des actions et des stratégies définies par les nombreux acteurs impliqués.

Les COM ambitionnent de proposer des solutions concrètes et adaptées aux spécificités de chaque bassin, visant à améliorer la qualité de vie des habitants et à relever les défis de la mobilité durable. Ils cherchent à faciliter les pratiques intermodales, permettant ainsi aux habitants d'accéder à une offre de mobilité adaptée sans être limités par les frontières administratives.

En Hauts-de-France, dix bassins de mobilité ont été définis et arrêtés le 27 janvier 2022 par délibération de l'Assemblée Régionale. Cette cartographie résulte d'un travail partenarial réalisé en 2021, impliquant plus de 175 structures.

Le présent contrat opérationnel de mobilité concerne spécifiquement le bassin de mobilité Littoral Nord.



Article 1 – L’objet du contrat

La loi de Modernisation de l’Action Publique Territoriale et d’Affirmation des Métropoles du 27 janvier 2014, dite MAPTAM, a confié aux Régions un chef de filât en matière de mobilités, à l’intermodalité, à la complémentarité entre les modes de transports et à l’aménagement des gares. La Loi d’Orientation des Mobilités promulguée le 24 décembre 2019, dite LOM, est venue conforter et renforcer ce chef de filât.

En cette qualité, et conformément aux mesures de la LOM, la Région doit coordonner l’action commune des AOM notamment en ce qui concerne :

- les différentes formes de mobilité et d’intermodalité en matière de desserte, d’horaires, de tarification, d’information et d’accueil de tous les publics ainsi que de répartition territoriale des points de vente physique ;
- la création, l’aménagement et le fonctionnement des pôles d’échanges multimodaux et des aires de mobilité, notamment en milieu rural, ainsi que le système de transport vers et à partir de ces pôles ou aires ;
- les modalités de gestion des situations dégradées afin d’assurer la continuité du service rendu aux usagers au quotidien ;
- le recensement et la diffusion des pratiques de mobilité et des actions mises en œuvre en particulier pour améliorer la cohésion sociale et territoriale ;
- l’aide à la conception et à la mise en place d’infrastructures de transport ou de services de mobilité par les autorités organisatrices de la mobilité.

Les modalités correspondantes doivent être précisées dans un contrat opérationnel de mobilité (COM) établi à l’échelle de chacun des bassins de mobilité. Le présent document vaut ainsi pour le bassin Littoral Nord.

Article 2 – La composition du document

Le COM du bassin Littoral Nord est composé de trois documents :

- le présent contrat ;
- le fascicule des fiches actions ;
- le diagnostic.



Article 3 – La démarche dans le bassin de mobilité

Un peu plus de deux ans s'est écoulé entre le premier comité technique, organisé le 4 avril 2023, et le comité de pilotage examinant le projet final de COM pour le bassin Littoral Nord, le 11 juin 2025. Cela aura été le temps nécessaire pour partager une méthode et élaborer de manière collective ce nouveau document-cadre pour la mobilité.

Cette démarche a été menée en deux temps, avec une première phase de diagnostic et une seconde phase permettant d'identifier les actions réalisables ou engageables sur la période 2025-2029.

La première phase, commune au COM et au Plan d'Action commun en matière de Mobilité Solidaire (PAMS), a permis de dresser un état des lieux de la mobilité sur ce bassin. Les membres du comité de pilotage, qui se sont réunis le 5 décembre 2023, ont pu s'appuyer sur ce diagnostic problématisé pour identifier les principaux enjeux se présentant sur le bassin Littoral Nord et pour définir les objectifs à viser en priorité pour relever les défis correspondants.

A noter que le diagnostic remis est le fruit d'un large travail partenarial qui a pu s'appuyer sur les ressources suivantes :

- une enquête réalisée en juin 2022 par l'Observatoire Régional des Transports (ORT) auprès de l'ensemble des EPCI des Hauts-de-France afin de recenser leurs services et dispositifs de mobilité solidaire ;
- une enquête menée en janvier 2023 par la Région auprès de l'ensemble des AOM afin de les interroger sur la mobilité et les services de transport ;
- un recueil de fiches thématiques élaboré par les services de la Région ;
- les travaux des membres du comité technique qui se sont réunis les 4 avril 2023 à Vieille-Eglise et le 27 septembre 2023 à Desvres .

La deuxième phase s'est attachée à l'élaboration collective de 23 fiches actions par les membres du comité technique qui se sont notamment retrouvés le 25 novembre 2024 à Longuenesse. Ces propositions d'actions, devant constituer le cœur du futur COM, ont ensuite fait l'objet d'une consultation écrite auprès des structures membres du comité de pilotage du 7 au 26 mai 2025. Le résultat de cette consultation, ainsi que le projet de COM Littoral Nord, ont été présentés lors du comité de pilotage final du 11 juin 2025 à Calais.



Articles





Q Article 4 – Les principales caractéristiques du bassin Littoral Nord

a) Le bassin de mobilité Littoral Nord, une nouvelle échelle de dialogue

La LOM renforce le rôle de chef de file mobilité de la Région en donnant un cadre et des outils pour définir les modalités de coordination avec l'ensemble des acteurs de la mobilité. Dans ce cadre, la Région a défini des bassins de mobilité qui s'affranchissent en particulier des limites départementales. Ils sont au nombre de dix en Hauts-de-France.

Le bassin Littoral Nord est constitué de 13 EPCI, qui sont tous Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM). Le bassin de mobilité Littoral Nord a la particularité d'avoir un périmètre très proche de celui du Pôle Métropolitain Côte d'Opale. Ce bassin se localise sur les départements du Nord et du Pas-de-Calais. Enfin, le bassin de mobilité Littoral Nord a la particularité d'être limitrophe de trois autres bassins de mobilité des Hauts-de-France, mais également de la Belgique.

Le bassin Littoral Nord représente près de 15% de la population des Hauts-de-France, avec environ 870 000 habitants.

b) La mobilité au cœur des documents stratégiques de planification

Les différents acteurs du bassin Littoral Nord mettent la mobilité au cœur de leurs documents de planification. Sans viser l'exhaustivité, on peut citer quelques documents structurants pour le territoire tels que le SRADDET, les SCoT, les PCAET, les plans de mobilité ou encore les plans vélos à différentes échelles.

Il existe également des dynamiques de planification comme celle initiée par le Pôle Métropolitain de la Côte d'Opale (PMCO) avec le projet de SERM Côte d'Opale.

Les Agences d'urbanisme du territoire sont très impliquées dans la réalisation d'études relatives à la mobilité. On peut également évoquer le GECT West-Vlaanderen / Flandre-Dunkerque-Côte d'Opale qui réengage des travaux sur la mobilité transfrontalière.

Le COM du Littoral Nord s'appuie bien évidemment sur les productions déjà réalisées sur le territoire.

c) Un territoire de contrastes engendrant des défis de mobilité

Le positionnement des espaces urbains et ruraux du bassin Littoral Nord dessine une géographie très contrastée : la façade maritime concentre la plupart des communes urbaines, des communes de densité intermédiaire entourant les villes denses de Dunkerque, Calais et Boulogne-sur-Mer. Le cœur de l'Audomarois concentre également un ensemble de communes de densité intermédiaire. L'arrière-pays des agglomérations de la façade maritime est composé de communes rurales sous forte influence de ces pôles. Enfin, le Montreuillois et l'est de l'Audomarois sont composés de communes autonomes très peu denses.



Articles

Dans le bassin, 7,8 % de la population habite une commune rurale autonome (peu ou très peu dense), tandis que près de 2 habitants sur 3 habitent une commune urbaine.

On constate dès lors des disparités d'accès à la mobilité, entre les territoires ruraux et urbains, et parfois des difficultés pour les habitants des espaces ruraux à accéder aux zones urbaines, mais également rurales, de proximité.

d) Un réseau d'infrastructures de transport relativement dense

Le réseau ferroviaire sur ce bassin est relativement dense, même si inégal selon les territoires. On dénombre par exemple 8 pôles d'échanges multimodaux considérés comme principaux, dont 6 PEM régionaux et 2 PEM de rabattement vers les métropoles.

Le territoire est également doté d'autoroutes structurantes pour le territoire, avec l'A16 sur le littoral, l'A26 qui relie Calais au Bassin Minier et l'A25 entre Lille et Dunkerque.

Ce territoire bénéficie également de trois ports maritimes importants, desservis à la fois par les réseaux autoroutier et ferroviaire.

e) Une offre de transports collectifs développée

Six AOM gèrent un réseau de transports collectifs urbains sur le bassin du Littoral Nord, dont trois sont gratuits. Les réseaux urbains sont complétés par des services de transport à la demande (TAD) sur une grande partie du territoire du bassin.

La Région propose par ailleurs un réseau de transport routier interurbain structurant ainsi qu'une offre ferroviaire dense (TER, TERGV).

f) Des flux de déplacements importants

L'analyse des traces mobiles permet d'estimer à près de 1,6 millions le nombre de déplacements, tous modes et tous motifs, effectués quotidiennement et concernant le bassin de mobilité Littoral Nord.

71% de ces déplacements sont internes à un même EPCI du bassin, 19% sont des échanges entre EPCI du bassin et 10% sont des flux avec les territoires limitrophes du bassin.

S'agissant des échanges avec l'extérieur du bassin, 130 900 (soit 80%) se font avec le bassin Aire Urbaine Centrale (AUC), 9% avec le bassin Littoral Sud et 9% avec l'Ile-de-France.

La fréquentation du réseau ferroviaire est essentiellement tournée vers Lille même si on peut également distinguer un usage notable le long du littoral sur l'axe Boulogne – Calais – Dunkerque. Sur 27 400 voyages quotidiens ayant au moins une gare située dans le bassin de mobilité, on constate ainsi que 7 200 sont internes au bassin ; autrement dit que les $\frac{3}{4}$ restants sont des échanges avec l'extérieur.



Articles

Outre les 28 000 scolaires utilisant quotidiennement le transport par cars organisé par la Région, on dénombre également 816 000 voyages commerciaux par an réalisés dans le bassin de mobilité Littoral Nord.

Par ailleurs, plus de 25 millions de voyages par an sont réalisés par les réseaux de transports collectifs urbains organisés par les 6 AOM locales du bassin disposant d'un réseau de transport collectif.

g) De nouvelles installations d'entreprises impactant les mobilités

Plus de 20 000 emplois pourraient être créés d'ici 10 ans avec l'implantation de nouvelles industries dans le port de Dunkerque. L'arrivée de ces nouveaux emplois va nécessairement engendrer des problématiques de mobilité importantes dans les prochaines années, qu'il convient de prendre en compte dès maintenant.

Cet enjeu n'est pas uniquement local, à l'échelle du Dunkerquois, mais il doit être travaillé à minima à l'échelle du bassin de mobilité, avec les territoires voisins et frontaliers.

Q Article 5 – Les enjeux et objectifs arrêtés par l'ensemble des partenaires

Le diagnostic, réalisé en première phase d'élaboration du COM, a permis de mieux comprendre le fonctionnement du territoire et d'identifier les besoins de ses habitants en matière de mobilité. Ce diagnostic a mis en lumière quatre principaux défis à relever pour améliorer les pratiques de déplacement et mieux coordonner les interventions des nombreux acteurs impliqués. Ces défis représentent autant d'enjeux dans lesquels doivent s'inscrire les futures actions du contrat. Pour chacun d'entre eux, des objectifs prioritaires ont été précisés par les partenaires du bassin de mobilité et les actions du COM, comme celles du PAMS, doivent permettre de les atteindre.

Enjeu 1 – Une meilleure connaissance des services de mobilité pour une information optimisée à destination de la population

Partout le constat est le même : il existe des aides et des services pour se déplacer mais ils sont méconnus des habitants comme des acteurs institutionnels, des employeurs ou encore des organismes en charge de l'accompagnement de publics vulnérables. Face à ce constat et avant même d'imaginer proposer de nouvelles solutions de mobilité, il est crucial de valoriser et faire connaître l'existant.



Articles

Aussi, à travers cet enjeu, il s'agit essentiellement de viser trois objectifs :

- **identifier les compétences des acteurs de la mobilité et les financements ;**
- **améliorer la communication sur l'offre de services de transports existants ;**
- **accompagner les habitants dans leur mobilité.**

Enjeu 2 – Coordonner les acteurs de la mobilité

Certes, il existe de nombreux services et dispositifs qui pourraient répondre en grande partie aux besoins liés à la mobilité s'ils étaient mieux connus mais les différents opérateurs et AOM présents sur le bassin Littoral Nord gagnent à améliorer leur coordination pour être plus efficaces.

La démarche d'élaboration des COM a permis d'engager une dynamique de dialogue qu'il convient de maintenir et de consolider. Lors des différentes rencontres réalisées à l'échelle de ce bassin, les partenaires ont en effet exprimé le besoin de mieux se coordonner, en particulier pour atteindre les objectifs suivants :

- **renforcer le dialogue entre les acteurs de la mobilité ;**
- **optimiser l'utilisation des PEM au service de l'intermodalité ;**
- **développer et améliorer les outils et services intermodaux ;**
- **optimiser la gestion des situations dégradées.**

Enjeu 3 – Une offre de mobilité complémentaire, adaptée au territoire et aux différents publics

Si les services et dispositifs de mobilité existants peuvent être mieux connus et optimisés par une meilleure coordination, il n'en reste pas moins que des besoins subsistent pour renforcer les services actuels ou encore proposer, sur certaines relations dépourvues d'offre, une alternative à la voiture. En particulier, les services de mobilité active ou partagée pourraient apporter des solutions.

Afin de répondre à cet enjeu, il est ainsi proposé de :

- **faciliter la mobilité pour les publics vulnérables ;**
- **développer les mobilités actives ;**
- **développer les mobilités partagées ;**
- **développer les liaisons intermodales – transfrontalières – vers la métropole lilloise.**



Articles

Enjeu 4 – La mobilité en Littoral Nord : un levier pour l'accès aux nouveaux emplois et métiers en tension

Dans les prochaines années, le bassin de mobilité Littoral Nord va accueillir de plus en plus d'industries, notamment des Gigafactories, sur le Dunkerquois. Ce projet aura un impact important sur l'emploi et la mobilité à l'échelle de ce bassin. Par ailleurs, l'accès à l'emploi demeure une priorité pour améliorer la qualité de vie des résidents et leur permettre de s'épanouir sur le territoire. Les acteurs locaux doivent collaborer pour que la mobilité ne constitue plus un obstacle à l'emploi, en particulier pour les postes liés à ce projet.

Dans ce contexte, les partenaires visent à :

- **caractériser les besoins en déplacements ;**
- **développer des solutions autour des infrastructures ;**
- **développer de nouveaux services de transport ;**
- **informer les employés et demandeurs d'emplois sur les solutions de mobilité.**

Article 6 – La présentation des actions retenues

Afin de répondre à ces quatre enjeux définis collectivement, les partenaires vont s'attacher à mettre en œuvre les actions listées dans cet article et détaillées dans le fascicule.

Pour en faciliter la présentation, elles sont regroupées au sein des différentes thématiques qui relèvent du chef de filât mobilité et intermodalité, à savoir la coordination des acteurs et des offres, la communication et l'information, la tarification et la distribution, les infrastructures de transport et, enfin, les nouveaux services de mobilité.

Ces actions sont présentées ci-après de manière succincte et les fiches-actions du fascicule des actions les définissent plus précisément, notamment en redonnant des éléments de contexte, en précisant les pilotes et partenaires ou encore les modalités de mise en œuvre et le calendrier envisagé.



« Coordination des acteurs et complémentarité des offres »

Ces **5 actions** visent en priorité à améliorer et à renforcer les échanges entre les partenaires dans l'objectif d'une meilleure articulation des offres de mobilité et à faciliter le partage des bonnes pratiques et le retour d'expérience.



Articles

FA 1 – Informer les acteurs locaux sur le processus d'évolution des offres régionales pour mieux les associer

Cette action doit permettre de clarifier et faire connaître auprès des partenaires les instances de dialogue existantes ainsi que les contraintes à prendre à compte dans l'élaboration ou l'évolution d'une offre de transport. Il s'agira également de s'assurer de la complémentarité des offres mises en place par les différentes AOM.

FA 2 – Valoriser et faire connaître les services du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France aux AOM

Le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, structure dédiée à l'intermodalité, travaille sur les sujets de l'information voyageurs multimodale, de système d'aide à l'exploitation et de billettique interopérable. Sur le bassin de mobilité Littoral Nord, seule la CC de la Région d'Audruicq n'en est pas membre. Au-delà des outils déployés dans le cadre de ses compétences obligatoires, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France porte d'autres travaux (covoiturage, TAD, centrale d'achat, accompagnement technique, etc.) et a développé une expertise en matière de mobilité qui constitue une plus-value importante pour les AOM. L'objectif est de faire connaître et de présenter clairement les outils et ce que le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France peut apporter à ses membres, en vue de susciter de nouvelles adhésions le cas échéant.

FA 3 – Faciliter le retour d'expérience et accompagner les maîtres d'ouvrage pour les projets de mobilité

Les partenaires ont régulièrement mis en avant la nécessité de renforcer les échanges et le partage d'expérience. Si des échanges existent déjà, ils méritent d'être facilités et encouragés en s'appuyant sur des instances de dialogue et d'accompagnement partenarial qui existent déjà et doivent être renforcées. Ainsi, cette action doit permettre de poser les bases d'un réseau à l'échelle du bassin de mobilité, et entre les bassins de mobilité, afin de valoriser les retours d'expériences entre les collectivités et acteurs de la mobilité.

FA 4 – Développer les partenariats entre les AOM locales, la Région et les acteurs belges pour construire des offres de mobilité coordonnées

La construction de nouvelles offres de mobilité ne peut se faire qu'au regard de l'existant afin d'éviter les concurrences et viser à la complémentarité. La mise en place d'offres de transport peut nécessiter des accords entre les différents niveaux d'AOM. L'objectif général est de partager une approche globale et cohérente de l'offre de mobilité, à l'échelle du bassin de mobilité, et de définir une procédure de travail entre AOM pour arrêter les modalités d'échanges d'informations et de concertation technique et financière relative à chacune des solutions de transport étudiées.



Articles

FA 5 – Faciliter l'accès aux nouveaux emplois du dunkerquois, notamment avec la dynamique du SERM Côte d'Opale

Sans attendre l'avancement du SERM Côte d'Opale, l'obtention du statut et les nombreuses interrogations relatives au financement des SERM en général en France, les différents acteurs ont d'ores et déjà entrepris des démarches pour améliorer significativement la mobilité vers les nouveaux emplois du Dunkerquois.

Des actions sont ainsi menées pour développer le réseau de transport collectif urbain, envisager de nouvelles solutions de covoiturage, mieux faire connaître l'offre routière interurbaine et éventuellement l'ajuster, optimiser les lignes ferroviaires, etc.

D'autres démarches, menées à moyen et long terme pourraient ensuite être envisagées dans le cadre du SERM Côte d'Opale.



« Communication, information et données »

Comme l'a montré la phase diagnostic, la question de l'information et de la communication est majeure. Les services de mobilité sont en effet peu voire pas connus sur les territoires. Aussi, les actions relevant de cette catégorie ont pour objectif d'améliorer la connaissance des services existants en s'appuyant sur les outils et canaux d'information des différents partenaires, tout particulièrement ceux du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France. **6 actions** sont présentées ci-après.

FA 6 – Faire connaître les offres de mobilité existantes

Par cette action, les partenaires vont s'organiser pour améliorer l'information et faire connaître les offres de mobilité. Cela devra passer par l'ensemble des canaux de communication dont l'usage devra être renforcé et amélioré. De plus, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, en proposant la constitution d'un annuaire des services de mobilité, y compris de ceux à destination des publics vulnérables, propose un outil-phare des COM et des PAMS, à l'échelle régionale. Pour que ces outils soient pleinement opérationnels, les partenaires devront veiller à fournir des données et des informations de qualité.

FA 7 – Poursuivre le développement et la promotion des outils d'information voyageurs

Dans le cadre de ses missions, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France a développé un outil d'information multimodale, passpass.fr. Cet outil est alimenté par les données fournies par les AOM membres. Pour que cet outil d'information soit efficace, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France dépend totalement de ses membres qui ont la responsabilité de fournir des données robustes relatives à leurs services ainsi que d'en assurer la bonne mise à jour. De son côté, le syndicat veillera à faire évoluer son outil en intégrant par exemple des informations sur des nouveaux services. Dans ce contexte, il s'agit notamment de mettre en place un accompagnement technique des AOM pour faciliter l'alimentation des outils d'informations voyageurs.



Articles

FA 8 – Améliorer la diffusion de l'information sur les situations dégradées

Quelle que soit l'offre de mobilité déployée, chaque AOM peut être confrontée à des perturbations sur son réseau qu'elles soient prévues (travaux, grèves) ou inopinées (accidents, pannes). Dans ce cadre, il s'agit de renforcer et stabiliser les procédures d'échanges et de diffusion des informations entre les gestionnaires de voiries, la SNCF, les exploitants, les AOM et la Région afin d'être en mesure d'arrêter des mesures correctrices en matière d'organisation de services de transport et de procéder à une information efficace auprès des usagers.

FA 9 – Produire des données de qualité en vue d'alimenter les outils d'information voyageurs

Les données constituent un enjeu majeur des politiques publiques de transport. Depuis quelques années, de nouvelles normes d'échanges des données doivent être utilisées. Dans ce contexte, cette action vise à informer les AOM et plus particulièrement les nouvelles AOM, sur les obligations en matière de données. Elle doit aussi permettre d'identifier les ressources disponibles auprès du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France dès lors qu'une AOM est adhérente, et d'homogénéiser le parcours de publication des données de chaque AOM en open data.

FA 10 – Améliorer la signalétique sur l'ensemble des points d'arrêts multimodaux

Ce COM est l'occasion de favoriser la coordination entre les différents acteurs concernés par les arrêts de transports en commun ou les pôles d'échanges multimodaux.

Il s'agit dans un premier temps de travailler collectivement, à l'échelle du bassin, pour identifier les points d'arrêts mutualisés ou communs à plusieurs modes de transports. Il conviendra de définir les modalités d'articulation et d'harmonisation des différentes signalétiques dans l'intérêt du parcours usagers, que ce soit pour de l'information dynamique ou de l'information statique.

FA 11 – Bien identifier les spécificités de la mobilité transfrontalière et mieux connaître et développer les services de mobilité transfrontalière

Avant tout, il s'agit de caractériser les besoins en déplacements transfrontaliers. La démarche d'observatoire Interreg, avec un volet mobilité transfrontalière, devrait contribuer significativement au partage de connaissances de part et d'autre de la frontière franco-belge. Avant d'envisager d'éventuelles nouvelles liaisons transfrontalières, il convient également de faire connaître et de valoriser les services de mobilité transfrontalière existants. Des travaux devraient en particulier permettre de réduire les hiatus relatifs aux liaisons cyclables transfrontalières.



« Tarification, distribution et billettique »

Il s'agit ici de traiter des services permettant de faciliter l'intermodalité et qui sont en lien direct avec les compétences obligatoires des syndicats mixtes de type SRU. Ces actions visent en priorité à s'appuyer sur les démarches partenariales et les outils existants afin de poursuivre leur développement et ainsi viser une interopérabilité des systèmes à l'échelle de chaque bassin et sur l'ensemble du territoire régional. **3 actions** sont présentées ci-dessous.



Articles

FA 12 – Mener des études sur l’harmonisation des profils tarifaires

Afin de favoriser l’intermodalité sur ce bassin et les liaisons entre les réseaux des AOM, il est proposé de mener des études, avec les AOM qui le souhaitent, pour harmoniser les profils tarifaires. Ce travail préalable est indispensable à la mise en place de tarification combinant différents modes ou réseaux.

FA 13 – Renforcer l’interopérabilité billettique à l’échelle régionale

En Hauts-de-France, de nombreux systèmes billettiques cohabitent sur le réseau régional (composé du TER et des cars interurbains et scolaires) et les réseaux urbains les plus denses. Dans ce cadre, il s’agit d’assurer des conditions d’interopérabilité entre les systèmes afin de permettre aux usagers de réaliser leurs déplacements de la manière la plus fluide possible. Afin d’y parvenir, cette action propose de s’appuyer sur les outils et l’expertise du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France pour accompagner les AOM membres dans les choix et les évolutions de leur système billettique. De plus, les partenaires devront s’engager à respecter les référentiels d’interopérabilité définis dans le cadre de la démarche Pass Pass, dans l’objectif de renforcer l’interopérabilité des systèmes et ainsi de faciliter le passage d’un mode à un autre.

FA 14 – Développer et faciliter l’usage des outils de distribution

Pour faciliter le parcours intermodal des usagers, les AOM doivent veiller à développer des services de distribution qui soient complémentaires et non concurrentiels. Pour cela, il est nécessaire que les AOM puissent partager et s’appuyer sur l’expérience des outils de distribution digitaux ou physiques des autres AOM et du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France. Il s’agira notamment de permettre au syndicat de distribuer les titres de transport de ses membres, notamment en ce qui concerne le TER. Dans le cadre de leur réflexion, les AOM membres du syndicat pourront s’appuyer sur son expertise pour leur choix en matière de distribution. Ces réflexions devront bien évidemment être menées en relation étroite avec les travaux menés sur les sujets billettique.



« Infrastructures, PEM et aires de mobilités »

Ces **4 actions** visent avant tout à faciliter la création, l’aménagement et la gestion des infrastructures de mobilité. Elles doivent en particulier faciliter le parcours usager, à la fois en travaillant sur les « portes d’entrées » des réseaux (PEM et aires de mobilité) et sur la continuité des infrastructures tout au long du parcours.



Articles

FA 15 – Moderniser les Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM)

Les pôles d'échanges multimodaux constituent des lieux particuliers de l'intermodalité en étant les points de rencontres et de croisements des différentes offres de mobilité. Il en existe de différents types et de différents niveaux de complexité. La Région a établi, via le SRADDET, un référentiel relatif aux PEM et aux gares permettant d'identifier de grandes catégories de sites présentant des caractéristiques et problématiques communes. L'objectif de cette action est d'identifier, à l'échelle du bassin de mobilité, les sites répondant à ce référentiel, de mener à bien les projets déjà lancés et d'identifier les sites pouvant nécessiter de nouvelles interventions.

FA 16 – Accompagner les maîtres d'ouvrage dans leurs projets de PEM

Au vue de la complexité que peuvent présenter les projets de PEM, l'expertise de tous les acteurs des transports doit permettre de guider les réflexions des porteurs de projets, tout particulièrement dans les espaces peu denses.

Cela se matérialisera par la mise en place d'outils d'accompagnement des projets partagés par la Région, sur les grandes étapes d'un projet, et de SNCF Gares et Connexions en ce qui concerne les projets autour de sites ferroviaires.

FA 17 – Veiller à la continuité des itinéraires cyclables structurants

Dans le cadre de leur plan de mobilité ou de schéma cyclable, les EPCI définissent généralement des itinéraires structurants à aménager pour leur territoire. De même, le Schéma Régional des Véloroutes (SRV) permet d'inscrire et de hiérarchiser les axes à aménager en Hauts-de-France (locaux, régionaux, nationaux et européens). Il convient dès lors de garantir une continuité et une homogénéité d'aménagement entre les maîtres d'ouvrage. Cette action s'appuie sur le SRV et une nouvelle dynamique d'échanges et de concertation entre les territoires pour assurer la continuité et l'homogénéité des aménagements des itinéraires structurants.

FA 18 – Faire connaître et développer les aires de covoiturage

Le covoiturage n'a été intégré dans les compétences des AOM que récemment. Aujourd'hui, il s'agit d'une pratique qui est pleinement envisagée comme une alternative à l'autosolisme et un complément aux transports collectifs, notamment dans les espaces peu denses. Les aires de covoiturage constituent un facteur incitatif de par leur positionnement, leur praticité et leur nombre. Il s'agit de faire connaître et de bien recenser les aires et lieux de covoiturage. L'action propose également la réalisation d'une étude régionale qui pourrait aboutir à la réalisation d'un schéma directeur des aires de covoiturage, de compléter les schémas départementaux existants et d'établir un référentiel minimum commun pour les aménagements et services à mettre à disposition des usagers.



Articles



« Nouveaux services (vélo et mobilités partagées) »

Ces **5 actions** visent à favoriser la mise en place de services de mobilité qui peuvent proposer une alternative à l'autosolisme ou venir en complément aux transports collectifs existants. Elles peuvent notamment représenter une solution dans les espaces peu denses où la desserte par car et en transport en commun n'est pas forcément adaptée. Pour ces nouveaux types de services, les outils mutualisés, le partage d'expérience et les accompagnements techniques seront les principaux leviers d'action à privilégier.

FA 19 – Expérimenter des lignes de covoiturage sur le bassin de mobilité

Une ligne de covoiturage, parfois intitulée « dynamique », est une ligne virtuelle de transport, où les sièges libres sont proposés par les voitures en circulation. Suite à une étude portée par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, il apparaît comme pertinent de développer des lignes de covoiturage sur ce bassin. En particulier, une expérimentation devrait être menée sur un axe Calais-Dunkerque, avec a priori une quinzaine d'arrêts potentiels.

FA 20 – Etudier le développement de TAD sur les différents EPCI

Le TAD peut répondre à des besoins de mobilité en zone peu dense et non couverte par des transports réguliers. Toutefois, sa mise en place doit être étayée par des études. Il s'agit ainsi d'envisager au mieux les différentes dimensions du projet (identification des besoins, faisabilité technique, définition du mode de TAD et des lignes, estimation des coûts, etc.) afin de construire une offre efficiente pour les finances publiques et efficace pour les usagers.

FA 21 – Favoriser le développement de la mobilité partagée, en particulier dans les secteurs peu denses

L'émergence de nouveaux services de mobilité partagée peut apporter des solutions concrètes aux besoins de mobilité des habitants, notamment dans les espaces peu denses. Afin de favoriser le développement des pratiques de covoiturage et d'autopartage, l'action des collectivités peut s'envisager à deux niveaux : développer et améliorer l'infrastructure d'une part, et d'autre part favoriser la création des outils de location ou réservation des véhicules. Les AOM pourraient ainsi s'appuyer sur l'usage et le développement de la plateforme Pass Pass covoiturage dont l'objectif est de faciliter cette pratique alternative.

FA 22 – Faciliter la pratique du vélo pour le dernier kilomètre et les déplacements du quotidien

Le traitement du « dernier kilomètre » est l'un des leviers pour favoriser la pratique des modes doux. Cette expression désigne la dernière section de trajet à réaliser jusqu'à sa destination finale. Afin de favoriser le traitement du « dernier kilomètre » et développer l'utilisation du vélo, plusieurs leviers pourront être activés tels que le développement des aménagements cyclables sécurisés, le déploiement des stationnements sécurisés en gare, des expérimentations de location de vélo en gare ou encore la connexion des principaux équipements générateurs de flux au réseau cyclable structurant du territoire.



FA 23 – Faciliter la mobilité électrique en zones peu denses

L'enjeu de décarbonation des mobilités se pose aussi pour les habitants des zones peu denses. Afin de faciliter la mobilité électrique dans ces territoires, il convient d'être attentif à la mise en œuvre des SDIRVE. Par ailleurs, les structures compétentes doivent travailler avec la Région et les Départements à la sensibilisation des acteurs privés afin qu'ils participent également à la densification du réseau de bornes IRVE.

De plus, les autorités compétentes pourront bénéficier d'actions de sensibilisation et d'accompagnement en s'appuyant sur le programme ADVENIR (programme de Certificat d'Economie d'Energie piloté par l'AVERE).

Article 7 – La gouvernance mise en place

La démarche d'élaboration du présent COM et de son équivalent sur la mobilité solidaire, le PAMS, a préfiguré la gouvernance proposée pour le suivi et la mise en œuvre des actions identifiées. Au-delà de veiller à leur bonne réalisation, il s'agit en effet de renforcer l'écosystème de la mobilité sur le bassin Littoral Nord et de faire perdurer la communauté de partenaires qui s'est constituée tout au long de la démarche.

Aussi, il est proposé de mettre en place une gouvernance unique à l'échelle de ce bassin de mobilité, notamment dans l'objectif de veiller à la cohérence et la complémentarité des travaux des COM et des PAMS. Cette gouvernance se matérialisera à travers la constitution d'un « **Comité de bassin de mobilité Littoral Nord** » qui vaudra comité de pilotage à la fois pour le COM et le PAMS et qui sera organisé annuellement.

Ainsi, pour le suivi du COM, la Région animera le pilotage. Y seront associés des représentants des signataires, à savoir :

- La Région ;
- Le Département du Nord ;
- Le Département du Pas-de-Calais ;
- Le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France ;
- Les AOM suivantes :
 - ▮ La Communauté urbaine de Dunkerque Grand Littoral ;
 - ▮ La Communauté d'agglomération Cœur de Flandres ;
 - ▮ La Communauté d'agglomération des Deux Baies en Montreuillois ;
 - ▮ La Communauté d'agglomération du Boulonnais ;
 - ▮ La Communauté d'agglomération du Pays de Saint-Omer ;
 - ▮ Le Syndicat Intercommunal des Transports urbains de l'Agglomération du Calaisis



Articles

- La Communauté de communes de Desvres-Samer ;
- La Communauté de communes de la Région d'Audruicq ;
- La Communauté de communes de la Terre des Deux Caps ;
- La Communauté de communes des Hauts de Flandre ;
- La Communauté de communes du Haut-Pays du Montreuillois ;
- La Communauté de communes du Pays de Lumbres ;
- La Communauté de communes Pays d'Opale ;
- SNCF Gares et Connexions ;
- Le Pôle Métropolitain de la Côte d'Opale.

En fonction des travaux en cours ou de l'ordre du jour, d'autres partenaires pourront être invités à ce comité.

Le Comité de bassin exercera les missions suivantes pour le suivi du COM :

- prendre connaissance du bilan annuel de l'avancement des actions prévues dans le COM ;
- fixer les objectifs et le programme annuel au titre du COM du bassin : priorités, pilotage, échéances ;
- évaluer et mesurer les effets des actions mises en œuvre, les reconduire ou les faire évoluer ;
- fixer les adaptations à réaliser et arbitrer les décisions nécessaires lors de la phase de révision à mi-parcours ;
- préciser les modalités de poursuite de la démarche au-delà de la fin du présent contrat et en bonne articulation avec les travaux menés dans les autres bassins de mobilité des Hauts-de-France ;
- en fin du présent contrat, fixer les orientations pour le futur COM.

A noter que des points d'avancement sur les COM doivent être proposés par chaque AOM dans le cadre de son comité des partenaires.

Ce comité se réunit a minima une fois par an.



Articles

Article 8 – La durée du contrat

Le présent contrat est valable pour la période 2025-2029 et se terminera le 31 décembre 2029.

Cette échéance est retenue pour tous les PAMS et COM des dix bassins de mobilité couvrant la région. Cela permettra, le cas échéant, de réexaminer les contours de ces bassins à l'horizon 2030.

Article 9 – Le suivi et les indicateurs

Un référentiel d'indicateurs est proposé afin de suivre l'état d'avancement du COM. Il est organisé à deux niveaux :

- tout d'abord, au niveau de chaque action inscrite dans le contrat, en retenant un ou deux indicateurs permettant de mesurer sa réalisation ;
- ensuite, à l'échelle du bassin de mobilité, afin d'évaluer globalement la mise en œuvre et l'efficacité du COM.

Le tableau de bord correspondant proposera pour chaque indicateur un processus d'alimentation annuel, en visant la simplicité et l'efficacité. Il est primordial de s'assurer que ce processus est appropriable et réaliste pour les acteurs mobilisés dans la mise à jour des résultats.

A partir de ce référentiel et dès la tenue du premier comité de bassin, un bilan annuel de suivi sera établi et partagé avec l'ensemble des partenaires.

Article 10 – L'évaluation à mi-parcours et les modalités de révision

Comme le stipule l'article L.1215-2 du Code des Transports, le présent contrat opérationnel de mobilité devra faire l'objet d'une évaluation à mi-parcours, notamment sur la base des indicateurs tels que définis à l'article 9.

Cette évaluation à mi-parcours devra être présentée par chaque AOM signataire à son comité des partenaires tels que définis dans l'article L.1231-5 du Code des Transports.

Cette évaluation permettra notamment de juger de la nécessité de réviser ou non le présent contrat et donc de conclure un avenant afin d'en adapter les actions ou la temporalité.



Glossaire

- ADVENIR : Programme de Certificat d'Economie d'Energie piloté par l'AVERE
- AOM : Autorité Organisatrice de la Mobilité
- AVERE : Association nationale pour le développement de la mobilité électrique
- CA : Communauté d'Agglomération
- CC : Communauté des Communes
- COM : Contrat Opérationnel de Mobilité
- EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale
- IRVE : Infrastructures de Recharge des Véhicules Electriques
- LOM : Loi d'Orientations des Mobilités
- MAPTAM : Loi de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropole
- ORT : Observatoire Régional des Transports
- PAMS : Plan d'Actions commun en matière de Mobilité Solidaire
- PCAET : Plan Climat Air Énergie Territorial
- PEM : Pôle d'Echanges Multimodal
- PLUi : Plan Local d'Urbanisme intercommunal
- PMCO : Pôle Métropolitain de la Côte d'Opale
- SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale
- SDIRVE : Schéma Directeur des Infrastructures de Recharge des Véhicules Electriques
- SERM : Service Express Régional Métropolitain
- SM SRU : Syndicat Mixte de type Solidarité et Renouvellement Urbain
- SRADDET : Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires
- SRV : Schéma Régional des Véloroutes
- TAD : Transport à la Demande
- TER : Train Express Régional
- TERGV : Train Express Régional à Grande Vitesse

**Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité
Littoral Nord**

Signataire 1/19



À _____

Le _____

Le Président de la Région Hauts-de-France

**Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité
Littoral Nord**

Signataire 2/19



À _____

Le _____

Le Président du département du Nord

Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité
Littoral Nord

Signataire 3/19



À _____

Le _____

Le Président du département du Pas-de-Calais

**Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité
Littoral Nord**

Signataire 4/19



À _____

Le _____

Le Président du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France

**Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité
Littoral Nord**

Signataire 5/19



À _____

Le _____

La Directrice Régionale
des Gares Hauts-de-France - Normandie

**Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité
Littoral Nord**

Signataire 6/19



À _____

Le _____

Le Président de la Communauté urbaine de
Dunkerque Grand Littoral

**Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité
Littoral Nord**

Signataire 7/19



À _____

Le _____

Le Président de la Communauté d'agglomération
Cœur de Flandres

**Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité
Littoral Nord**

Signataire 8/19



À _____

Le _____

Le Président de la Communauté d'agglomération
des Deux Baies en Montreuillois

**Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité
Littoral Nord**

Signataire 9/19



**Communauté
d'agglomération**
du Boulonnais
www.agglo-boulonnais.fr

À _____

Le _____

Le Président de la Communauté d'agglomération du Boulonnais

**Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité
Littoral Nord**

Signataire 10/19



À _____

Le _____

Le Président de la Communauté d'agglomération
du Pays de Saint-Omer

**Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité
Littoral Nord**

Signataire 11/19



À _____

Le _____

Le Président Syndicat Intercommunal des
Transports urbains de l'Agglomération du Calaisis

**Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité
Littoral Nord**

Signataire 12/19



**Communauté de Communes
de Desvres-Samer**

À _____

Le _____

Le Président de la Communauté de communes
de Desvres-Samer

**Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité
Littoral Nord**

Signataire 13/19



**Communauté de Communes
de la Région d'Audruicq**

À _____

Le _____

Le Président de la Communauté de communes
de la Région d'Audruicq

**Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité
Littoral Nord**

Signataire 14/19



À _____

Le _____

Le Président de la Communauté de communes
de la Terre des Deux Caps

**Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité
Littoral Nord**

Signataire 15/19



À _____

Le _____

Le Président de la Communauté de communes
des Hauts de Flandre

**Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité
Littoral Nord**

Signataire 16/19



À _____

Le _____

Le Président de la Communauté de communes
du Haut-Pays du Montreuillois

**Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité
Littoral Nord**

Signataire 17/19



**PAYS^{DE}
LUMBRES**
COMMUNAUTE DE COMMUNES

À _____

Le _____

Le Président de la Communauté de communes
du Pays de Lumbres

**Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité
Littoral Nord**

Signataire 18/19



À _____

Le _____

Le Président de la Communauté de communes Pays d'Opale

**Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité
Littoral Nord**

Signataire 19/19



À _____

Le _____

Le Président du Pôle Métropolitain de la Côte d'Opale



Juin 2025



Accusé de réception – Ministère de l'intérieur	
12588435	
Acte Certifié exécutoire	
Envoi Préfecture :	10/10/2025
Retour Préfecture :	10/10/2025

LES FICHES ACTIONS DU CONTRAT OPERATIONNEL DE MOBILITE DU BASSIN DE MOBILITE LITTORAL NORD

2025-2029



Sommaire

○ Présentation des fiches actions.....	4
○ FA 1 - Informer les acteurs locaux sur le processus d'évolution des offres régionales pour mieux les associer	6
○ FA 2 - Valoriser et faire connaître les services du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France aux AOM.....	9
○ FA 3 – Faciliter le retour d'expérience et accompagner les maîtres d'ouvrage pour les projets de mobilité	13
○ FA 4 - Développer les partenariats entre les AOM locales, la Région et les acteurs belges pour construire des offres de mobilité coordonnées	16
○ FA 5 – Faciliter l'accès aux nouveaux emplois du Dunkerquois, notamment avec la dynamique du SERM de la Côte d'Opale.....	19
○ FA 6 - Faire connaître les offres de mobilité existantes	24
○ FA 7 - Poursuivre le développement et la promotion des outils d'information voyageurs	28
○ FA 8 - Améliorer la diffusion de l'information sur les situations dégradées	31
○ FA 9 - Produire des données de qualité en vue d'alimenter les outils d'information voyageurs.....	34
○ FA 10 - Améliorer la signalétique pour les points d'arrêts multimodaux.....	38
○ FA 11 – Bien identifier les spécificités de la mobilité transfrontalière et mieux connaître et développer les services de mobilité transfrontalière	41
○ FA 12 - Mener des études sur l'harmonisation des profils tarifaires	45
○ FA 13 – Renforcer l'interopérabilité billettique à l'échelle régionale	47
○ FA 14 – Développer et faciliter l'usage des outils de distribution	50
○ FA 15 - Moderniser les pôles d'échanges multimodaux (PEM).....	53
○ FA 16 – Accompagner les maîtres d'ouvrage dans leurs projets de PEM	56
○ FA 17 – Veiller à la continuité des itinéraires cyclables structurants	58
○ FA 18 - Faire connaître et développer les aires de covoiturage	61
○ FA 19 – Expérimenter des lignes de covoiturage sur le bassin de mobilité	70
○ FA 20 - Etudier le développement de TAD sur les différents EPCI	73
○ FA 21 – Favoriser le développement de la mobilité partagée, en particulier dans les secteurs peu denses	76
○ FA 22 - Faciliter la pratique du vélo pour le dernier kilomètre et les déplacements du quotidien	80
○ FA 23 - Faciliter la mobilité électrique en zones peu denses.....	83
○ Glossaire	85

	Une meilleure connaissance des services de mobilité pour une information optimisée à destination de la population				Coordonner les acteurs de la mobilité				Une offre de mobilité complémentaire, adaptée au territoire et aux différents publics				La mobilité en Littoral Nord: un levier pour l'accès aux nouveaux emplois et métiers en tension			
	Identifier les compétences des acteurs de la mobilité et les financements	Améliorer la communication sur l'offre de services de transports existants	Accompagner les habitants dans leur mobilité	Renforcer le dialogue entre les acteurs de la mobilité	Optimiser l'utilisation des PDM au service de l'intermodalité	Développer et améliorer les outils et services intermodaux	Optimiser la gestion des situations dégradées	Faciliter la mobilité pour les publics vulnérables	Développer les mobilités actives	Développer les mobilités partagées	Développer les liaisons interterritoriales - transfrontalières - vers la métropole illoise	Caractériser les besoins en déplacements	Développer des solutions autour des infrastructures	Développer de nouveaux services de transport	Informar les employés et demandeurs d'emplois sur les solutions de mobilité	
1 - INFORMER LES ACTEURS LOCAUX SUR LE PROCESSUS D'ÉVOLUTION DES OFFRES RÉGIONALES POUR MIEUX LES ASSOCIER	X	X		X										X		
2 - VALORISER ET FAIRE CONNAÎTRE LES SERVICES DU SYNDICAT MIXTE DES MOBILITES DES HAUTS-DE-FRANCE AUX AOM	X	X	X	X		X										
3 - FACILITER LE RETOUR D'EXPÉRIENCE ET ACCOMPAGNER LES MAÎTRES D'OUVRAGE POUR LES PROJETS DE MOBILITÉ	X		X	X		X		X	X	X				X		
4 - DÉVELOPPER LES PARTENARIATS ENTRE LES AOM LOCALES, LA RÉGION ET LES ACTEURS BELGES POUR CONSTRUIRE DES OFFRES DE MOBILITÉ COORDONNÉES				X		X		X			X			X		
5 - FACILITER L'ACCÈS AUX NOUVEAUX EMPLOIS DU DUNKERQUOIS, NOTAMMENT AVEC LA DYNAMIQUE DU SERM DE LA CÔTE D'OPALE	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X
6 - FAIRE CONNAÎTRE LES OFFRES DE MOBILITÉ EXISTANTES	X	X		X											X	
7 - POURSUIVRE LE DÉVELOPPEMENT ET LA PROMOTION DES OUTILS D'INFORMATION VOYAGEURS	X	X	X	X		X										
8 - AMÉLIORER LA DIFFUSION DE L'INFORMATION SUR LES SITUATIONS DÉGRADÉES		X	X	X	X		X									
9 - PRODUIRE DES DONNÉES DE QUALITÉ EN VUE D'ALIMENTER LES OUTILS D'INFORMATION VOYAGEURS	X	X	X	X		X										
10 - AMÉLIORER LA SIGNALÉTIQUE POUR LES POINTS D'ARRÊTS MULTIMODAUX		X		X	X	x										
11 - BIEN IDENTIFIER LES SPÉCIFICITÉS DE LA MOBILITÉ TRANSFRONTALIÈRE ET MIEUX CONNAÎTRE ET DÉVELOPPER LES SERVICES DE MOBILITÉ TRANSFRONTALIÈRE	X	X	X	X					X		X	X				X



	Une meilleure connaissance des services de mobilité pour une information optimisée à destination de la population				Coordonner les acteurs de la mobilité				Une offre de mobilité complémentaire, adaptée au territoire et aux différents publics				La mobilité en Littoral Nord: un levier pour l'accès aux nouveaux emplois et métiers en tension			
	Identifier les compétences des acteurs de la mobilité et les financements	Améliorer la communication sur l'offre de services de transports existants	Accompagner les habitants dans leur mobilité	Renforcer le dialogue entre les acteurs de la mobilité	Optimiser l'utilisation des PEM au service de l'inter-modalité	Développer et améliorer les outils et services intermodaux	Optimiser la gestion des situations dégradées	Faciliter la mobilité pour les publics vulnérables	Développer les mobilités actives	Développer les mobilités partagées	Développer les liaisons interterritoriales - transfrontalières - vers la métropole lilloise	Caractériser les besoins en déplacements	Développer des solutions autour des infrastructures	Développer de nouveaux services de transport	Informar les employés et demandeurs d'emplois sur les solutions de mobilité	
12 - MENER DES ÉTUDES SUR L'HARMONISATION DES PROFILS TARIFAIRES	X	X	X	X				X			X					X
13 - RENFORCER L'INTEROPÉRABILITÉ BILLETTEUSE À L'ÉCHELLE RÉGIONALE			X			X										
14 - DÉVELOPPER ET FACILITER L'USAGE DES OUTILS DE DISTRIBUTION			X			X										
15 - MODERNISER LES PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX (PEM)				X	X	X				X						
16 - ACCOMPAGNER LES MAÎTRES D'OUVRAGE DANS LEURS PROJETS DE PEM				X	X	X				X						
17 - VEILLER À LA CONTINUITÉ DES ITINÉAIRES CYCLABLES STRUCTURANTS				X				X	X	X			X			X
18 - FAIRE CONNAÎTRE ET DÉVELOPPER LES AIRES DE COVOITURAGE				X						X			X	X		
19 - EXPÉRIMENTER DES LIGNES DE COVOITURAGE SUR LE BASSIN DE MOBILITÉ										X		X	X	X		X
20 - ETUDIER LE DÉVELOPPEMENT DE TAD SUR LES DIFFÉRENTS EPCI					X			X			X	X		X		
21 - FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT DE LA MOBILITÉ PARTAGÉE, EN PARTICULIER DANS LES SECTEURS PEU DENSES					X					X	X			X		
22 - FACILITER LA PRATIQUE DU VÉLO POUR LE DERNIER KILOMÈTRE ET LES DÉPLACEMENTS DU QUOTIDIEN			X		X				X				X			
23 - FACILITER LA MOBILITÉ ÉLECTRIQUE EN ZONES PEU DENSES					X								X	X		





Fiche action 1 - Informer les acteurs locaux sur le processus d'évolution des offres régionales pour mieux les associer

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Les services de transport font l'objet d'une contractualisation pluriannuelle et d'une organisation plus ou moins contrainte selon le mode de transport concerné (train et car). Ainsi, la Région doit gérer différentes contractualisations :

- **pour le ferroviaire** : historiquement, chaque Région mettait en place une unique convention d'exploitation pour le TER avec la SNCF, opérateur unique. Avec l'ouverture à la concurrence, cela se matérialise par la mise en place d'une convention, avec l'opérateur retenu, pour chaque lot préalablement identifié ;
- **pour le transport routier** : le choix et la durée de contractualisation sont différents en fonction de chaque département. Ainsi, pour les départements de l'Aisne, du Nord et de la Somme, les échéances de contrats sont fixées à fin 2027. Pour les départements de l'Oise et du Pas-de-Calais, elles sont fixées à fin 2029.

De ce fait, si des ajustements mineurs peuvent généralement être pris en compte d'un point de vue technique et financier en cours de contrat, les modifications substantielles qui ne s'intègrent pas dans l'organisation initiale et qui peuvent se traduire notamment par l'ajout de moyens supplémentaires, doivent être arrêtées suffisamment en avance pour être le cas échéant mises en œuvre en cours de contrat ou lors du conventionnement suivant.

Cette méconnaissance du processus d'élaboration des offres de transport régional peut conduire à ne pas pouvoir prendre en compte rapidement les demandes de modification de transport de la part des acteurs locaux (maires, entreprises, associations d'usagers, ...).

Par ailleurs, afin d'améliorer l'intermodalité, il est important que les AOM connaissent les contraintes d'exploitation et les échéances de renouvellement des différents contrats de leurs réseaux respectifs pour rechercher la meilleure articulation possible entre les services correspondants.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Pour permettre une meilleure prise en compte des besoins des territoires dans la définition des services de transports régionaux, il est proposé de **réaliser un guide (vademecum)** qui sera principalement adressé aux acteurs de la mobilité sur les territoires (AOM, associations...). Ce document devra être facilement appropriable par les différents acteurs afin qu'ils sachent comment la remontée de leurs besoins pourra se faire.

Ce document devra permettre de :

- rappeler les contraintes de calendrier et financières existantes liées aux engagements en cours (convention TER, contrats routiers...) ;
- établir un rétroplanning permettant aux territoires de signaler leurs besoins au bon moment ;
- distinguer le fonctionnement de l'organisation routière de celle relative au ferroviaire, qui ont des temporalités et contraintes différentes ;
- rappeler les contraintes liées à la création de grilles horaires qui ne peuvent pas répondre à l'ensemble des besoins de la population, qui sont parfois difficilement conciliables.

Ce guide précisera le cadre de la collaboration entre l'AOM régionale et les AOM locales sur la construction de l'offre régionale. Ainsi, cela permettra de préciser et présenter la manière dont les demandes des territoires peuvent être étudiées et analysées en vue d'une éventuelle prise en compte, au regard de l'ensemble des obligations et contraintes de construction de l'offre régionale.

Un processus d'informations devra également être mis en place afin d'informer les différentes AOM locales des éventuels changements relatifs aux grilles horaires des TER et cars interurbains, pour optimiser l'intermodalité. Un travail spécifique sera réalisé pour faciliter la lecture des fiches horaires des lignes régulières des cars interurbains.



PILOTE

- Région



MAITRE D'OUVRAGE

- Région



PARTENAIRE(S)

- AOM
- SNCF Réseau, exploitants ferroviaires et routiers
- Acteurs de la mobilité en Flandre Occidentale (SNCB et De Lijn notamment)



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2^{ème} semestre 2025

- Lancement des travaux d'élaboration du guide.

2

1^{er} trimestre 2026

- Finalisation et mise à disposition du guide



INDICATEURS DE SUIVI

- Existence du Vademecum (O/N).



ACTIONS LIÉES

- FA 4 – Développer les partenariats entre les AOM locales, la Région et les acteurs belges pour construire des offres de mobilité coordonnées ;
- FA 5 – Faciliter l'accès aux nouveaux emplois du Dunkerquois, notamment avec la dynamique du SERM de la Côte d'Opale.



Fiche action 2 - Valoriser et faire connaître les services du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France aux AOM

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

La LOM a fixé un certain nombre d'objectifs :

- en matière d'intermodalité : développement des systèmes d'information multimodaux (SIM), open data, référencement des dispositifs et offres de mobilité solidaire, billettique et distribution ;
- de partenariat et de coordination entre les acteurs, en lien avec les Régions, cheffes de file de la mobilité et des syndicats mixtes de type SRU.

Pour répondre aux enjeux de mobilité et favoriser l'usage combiné des différents modes de transports collectifs et des modes de déplacements alternatifs, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France a mis en œuvre le système Pass Pass au bénéfice de ses membres. Pass Pass est un panel de services mutualisé pour l'ensemble des AOM de la région Hauts-de-France combinant information voyageurs multimodale, système d'aide à l'exploitation et billettique interopérable.

Au 1^{er} janvier 2025, sur le bassin de mobilité du Littoral Nord, seule une des 13 AOM de ce bassin n'est actuellement pas membre du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, la CC de la Région d'Audruicq. Des discussions doivent reprendre avec cette AOM quant à son adhésion au syndicat. La CA Cœur de Flandre est la dernière à avoir adhéré au syndicat, à la fin de l'année 2024.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Depuis sa création, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France a pu développer des outils à disposition de ses membres, tels que :

- la Centrale Pass Pass, comme un MaaS régional, composé de :
 - un support commun, la carte Pass Pass, qui permet à l'utilisateur de se déplacer facilement entre les réseaux de transport qui sont équipés de cette billettique (TER, cars interurbains, réseaux de transport en commun urbains) et pour l'ensemble de leurs services de mobilités (parkings sécurisés vélo, vélos en libre-service, bornes de recharge électriques, bornes d'accès aux aires de covoiturage, systèmes d'autopartage etc.). Ce support billettique est aujourd'hui essentiellement utilisé pour les réseaux de transports collectifs et très peu pour les autres services de mobilité ;

- Au-delà des outils déployés dans le cadre de ses compétences obligatoires, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France porte d'autres travaux (covoiturage, TAD, financement, etc.) et a développé une expertise en matière de mobilité qui constituent une plus-value importante pour les AOM, quel que soit leur profil.

- d'un accompagnement à l'usage des outils développés par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, que sont les plateformes passpass.fr et passpasscovoiturage.fr :

- COM Littoral Nord
Page 10

- d'un appui dans la réalisation d'un diagnostic « mobilité » du territoire qui alimentera les Plans d'Action Mobilité Solidaire (PAMS) et permettra aux AOM de développer des solutions de mobilité adaptées aux besoins de leur territoire (Transport à la demande, covoiturage, modes actifs etc.) ;
- d'un accompagnement dans la définition des volets « Coordination et complémentarité des offres », « tarification, billettique et distribution » et « Informations et données » des COM ;
- d'une possibilité de commandes mutualisées via la centrale d'achat du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France (exemples : commandes de cartes, commandes d'équipements billettiques, etc.).

Compte tenu de ces éléments, l'adhésion des AOM au Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France présente un véritable intérêt en leur permettant de bénéficier de l'ensemble de ses outils, de les accompagner dans le montage de projet ou encore de faciliter le respect des obligations légales. L'objectif final est de pouvoir offrir à l'ensemble des habitants un niveau de service homogène facilitant leurs déplacements quotidiens et plus particulièrement ceux nécessitant l'emploi de plusieurs réseaux de transport.

Cette action vise donc pour le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France à :

- **être à disposition des AOM non-membres pour leur présenter l'éventail des actions du syndicat (et pas uniquement les outils SIM et billettique) et l'intérêt d'y adhérer ;**
- **faire évoluer les outils et services existants et en développer de nouveaux pour répondre aux besoins des usagers.**



PILOTE



MAITRE D'OUVRAGE



PARTENAIRE(S)

• Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France	• Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France	• AOM du bassin • Région • Départements du Nord et du Pas-de-Calais • Acteurs de la mobilité en Belgique



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025 – 2029

- Lancement de la campagne de communication du syndicat en septembre 2025
- En continu sur la durée du contrat.



INDICATEURS DE SUIVI

- Part des AOM adhérent au Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France.



ACTIONS LIÉES

- FA 3 – Faciliter le retour d'expérience et accompagner les maîtres d'ouvrage pour les projets de mobilité ;
- FA 9 – Produire des données de qualité en vue d'alimenter les outils d'information voyageurs ;
- FA 13 – Renforcer l'interopérabilité billettique à l'échelle régionale ;
- FA 14 – Développer et faciliter l'usage des outils de distribution ;
- FA 19 – Expérimenter une ligne de covoiturage dynamique entre Calais et Dunkerque ;
- FA 20 – Etudier le développement de TAD sur les différents EPCI ;
- FA 21 – Favoriser le développement de la mobilité partagée en particulier dans les secteurs peu denses.



Fiche action 3 - Faciliter le retour d'expérience et accompagner les maîtres d'ouvrage pour les projets de mobilité

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Avec la mise en œuvre de la LOM, le territoire régional est couvert dans son intégralité par des AOM présentant des profils très différents et toutes ne disposent pas de la même ingénierie, de la même expertise ou de la même facilité à accéder aux financements.

Aussi, les acteurs territoriaux de la mobilité, et notamment les nouvelles AOM, ont exprimé le besoin d'être accompagnés et conseillés.

En Hauts-de-France, il existe déjà aujourd'hui plusieurs lieux d'échanges qui ne sont pas toujours bien identifiés :

- la Cellule France Mobilités, qui regroupe le CEREMA, la DREAL, l'ADEME, la Banque des Territoires, l'ANCT et la Région ;
- le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France qui regroupe les AOM volontaires (sur ce bassin : toutes les AOM de ce bassin mis à part la CC de la Région d'Audruicq) ainsi que la Région et le Département du Nord ;
- l'Observatoire Régional des Transports (ORT).

Ces lieux d'échanges, pas toujours connus, méritent davantage de visibilité, et pourront être complétés par d'autres démarches thématiques (par exemple sur la mobilité solidaire).



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

La LOM demande à ce que le sujet du partage d'expérience et des bonnes pratiques soit traité dans le cadre du chef de filât. À cet effet, Il est proposé de s'appuyer sur les structures déjà existantes plutôt que de créer de nouvelles instances.

Pour gagner en efficacité ces structures doivent toutefois être mieux identifiées et facilement accessibles, tout particulièrement pour les nouvelles AOM qui ont besoin d'un accompagnement renforcé. Cette action vise donc à mieux faire connaître ces lieux d'échanges, à préciser leur rôle, leur plus-value et leurs complémentarités :

- **la cellule France Mobilités** : lieu de partage d'expérience, d'informations sur les dispositifs financiers, de questions juridiques, d'organisation de webinaires, de mise en relation.

Pour répondre aux besoins des partenaires, la Cellule France mobilité a notamment mis en place l'outil SOS Mobilités permettant aux porteurs de projets de poser des questions sur leur démarche et être mis en relation avec des techniciens référents.

SOS mobilités : <https://sos-mobilites-hdf.recoconseil.fr/>

- De même, l'outil aides territoires propose un recensement de tous les dispositifs de financement et d'accompagnement des porteurs de projets via son moteur de recherche.
 - Aides territoires : <https://aides-territoires.beta.gouv.fr/>;
 - Aides territoires via France mobilités : <https://www.francemobilites.fr/orienter-financements>.
- Le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France : lieu d'accompagnement technique pour les projets de leurs membres, mise à disposition d'outils mutualisés, valorisation de démarches collectives.
- L'Observatoire Régional des Transports : mise à disposition de données, de ressources ou réalisation d'études pour alimenter les acteurs de la mobilité et les porteurs de projets.
<https://www.observatoire-transports-hauts-de-france.fr/>

Cette action vise à mieux faire connaître ces instances pour qu'elles puissent constituer de véritables lieux d'échanges et accompagner aux besoins les AOM.

Cela passe par un travail de rapprochement entre ces structures afin de :

- préciser et acter le rôle de chacun dans l'écosystème de la mobilité en Hauts-de-France ;
- les faire connaître et valoriser leurs actions, et rôles respectifs ;
- organiser des temps d'échanges, la création d'un réseau et l'organisation d'événements pour diffuser de l'information.

Les chargés de mission « mobilité et territoires », agents de la Région, ont aussi pour rôle d'accompagner les partenaires dans leurs démarches et projets de mobilité.

À terme, l'objectif est de faciliter le partage d'informations et le retour d'expérience entre AOM en passant par ces instances.

Dans le cadre de la mise en place du plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du Littoral Nord, un nouveau lieu d'échanges permettant un retour d'expériences est mis en place : le Club de la mobilité solidaire du Littoral Nord. Il sera en effet un espace où les différents acteurs de la mobilité solidaire pourront avoir l'ensemble des informations sur la thématique et s'inspirer des expériences des acteurs à proximité.

Au-delà des lieux d'échanges formalisés, ce retour d'expériences pourra aller au-delà des « frontières du bassin de mobilité », voire des frontières françaises, par le développement de démarches partenariales.

Par exemple, dans le cadre du projet Interreg Mer du Nord « Mobility Makers », intitulé « concevoir des solutions innovantes de mobilités alternatives en tenant compte des comportements des utilisateurs », 15 partenaires des régions de la Mer du Nord travaillent sur la question des alternatives à la voiture individuelle, en particulier dans des zones peu denses. Les partenaires français de ce projet sont le CEREMA, la Communauté de Communes du Pays de Lumbres, Boulogne-sur-Mer Développement Côte d'Opale, la Communauté de communes de Desvres Samer et la Communauté de Communes de la Terre des 2 Caps.

Ces acteurs pourront bénéficier de ce projet pour nourrir leurs réflexions et leurs futurs projets de mobilités et pourront également partager avec les autres membres du bassin de mobilité Littoral Nord leurs acquis.



PILOTE

- Région



MAITRE D'OUVRAGE

- Cellule France Mobilité
- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France
- ORT



PARTENAIRE(S)

- AOM
- Départements du Nord et du Pas-de-Calais



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025 – 2029

- En continu sur la durée du contrat.



INDICATEURS DE SUIVI

- Fréquentation du site de la cellule France Mobilité ;
- Fréquentation du site de l'ORT.

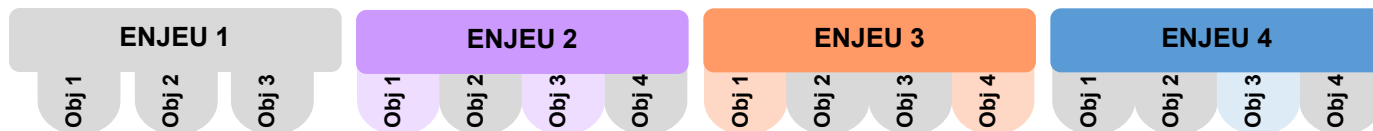


ACTIONS LIÉES

- FA 2 – Valoriser et faire connaître les services du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France aux AOM ;
- FA 4 – Développer les partenariats entre les AOM locales, la Région et les acteurs belges pour construire des offres de mobilité coordonnées ;
- FA 11 – Bien identifier les spécificités de la mobilité transfrontalière et mieux connaître et développer les services de mobilité transfrontalière.



Fiche action 4 - Développer les partenariats entre les AOM locales, la Région et les acteurs belges pour construire des offres de mobilité coordonnées



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Sur l'ensemble des territoires, les collectivités ont des projets de création ou de développement d'offres de mobilité afin de répondre aux besoins de leurs habitants. Ces projets peuvent prendre différentes formes : transports collectifs, transports à la demande, lignes de covoiturage...

En plus des services proposés par l'AOM locale, le territoire bénéficie la plupart du temps d'une desserte interurbaine assurée par la Région (cars, trains).

Comme le préconise le SRADDET (annexe 4 PRI-PRIT), l'organisation d'un système hiérarchisé de mobilité est à rechercher en s'appuyant sur l'intelligence collective. Ainsi, chaque mode, qu'il soit collectif, partagé ou actif, a son domaine de pertinence et doit s'intégrer dans un système territorial dont le bassin de mobilité est la maille de référence.

Il apparaît donc nécessaire de définir des services de mobilité au regard de ce principe et de l'existant afin de proposer une offre de mobilité cohérente, hiérarchisée, articulée et ainsi éviter la concurrence entre services.

En matière de coordination, les autorisations de circulation des cars régionaux en système de portes ouvertes permettent aux usagers de réaliser un trajet à l'intérieur du périmètre de l'AOM locale mais en utilisant les lignes régulières régionales qui pénètrent ce ressort territorial. C'est une mutualisation de l'offre régionale dans les zones périurbaines de ces territoires. Sur le bassin littoral, de telles conventions sont mises en place sur les territoires de la CA du Pays de St-Omer, du syndicat du transport du Calais, de la CA des 2 Baies en Montreuillois ou encore de la CA du Boulonnais.

Enfin, sur ce bassin, la Région a accordé une délégation de compétence aux communes de Hondschoote, de Killem, de Wormhout, de Zegerscappel et de Zutkerque pour leur permettre d'organiser un service de transport scolaire.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Pour les acteurs territoriaux de la mobilité, l'élaboration et la mise en œuvre du COM doivent être l'occasion de mieux travailler ensemble et de s'interroger collectivement sur la cohérence des solutions de mobilités existantes et en projet. Train, cars, bus et autres transports collectifs, chaque mode a ses spécificités et son périmètre de pertinence et doit s'envisager dans un système territorial hiérarchisé. La prise en compte de modes émergents et complémentaires comme les mobilités partagées ou actives doit également s'envisager pour construire un système répondant aux besoins de tous les publics et sur l'ensemble des territoires.

À son niveau, la Région a l'objectif de parvenir à construire une nouvelle offre régionale à l'horizon 2028-2029 selon cette nouvelle approche. Aussi, elle mène actuellement une réflexion visant à harmoniser les dates de fin des contrats relatifs à son offre routière. Cela lui permettrait à terme une refonte globale de cette offre.

De plus, la Région en tant qu'AOM régionale peut développer des partenariats avec les AOM locale pour contribuer à la cohérence des offres de transports. Ainsi, en fonction de la nature du projet ou de la nature du porteur, différents montages peuvent être envisagés par les AOM concernées :

- adaptation de consistance de lignes régionales de transport ou de lignes urbaines ;
- autorisation de circulation des cars régionaux en système de portes ouvertes au sein du ressort territorial de l'AOM, sous réserve de places disponibles, les déplacements d'intérêt régional étant la priorité de ces services ;
- création de nouvelles lignes régionales, non urbaines ou urbaines en complémentarité de l'existant ;
- déploiement d'une offre locale avec une délégation de compétence accordée par la Région (pour les services sortant du ressort territorial de l'AOM locale ou pour tous les types de services sur les territoires où la Région est AOM en substitution).

En fonction du montage retenu, des actions complémentaires pourront être envisagées tout particulièrement sur la tarification pour faciliter le parcours de l'utilisateur.

La Région réfléchit actuellement à l'évolution de ses principes de délégations de compétence, de transfert de services régionaux et d'autorisations d'embarquement. Les nouveaux principes correspondants pourraient être arrêtés par délibération.

Cette action vise donc à définir :

- **l'offre globale et cohérente de transport à l'échelle du bassin de mobilité, de manière commune par la Région et les AOM. La cohérence de l'offre globale de mobilité devra être réfléchie au niveau de chaque mode de transport, ces derniers répondant à des objectifs bien spécifiques.**
- **une procédure de travail pour permettre une concertation technique et financière entre la Région et les AOM relative à chacune des solutions de transport étudiées (en lien avec la fiche action 1).**

La Région pourra étudier au cas par cas des solutions telles que des délégations de compétences, des autorisations d'embarquement et le transfert de services régionaux.

Pour assurer le bon fonctionnement de ce système intégré, il est nécessaire de s'accorder en amont pour définir des critères partagés d'une intermodalité efficace. Par exemple, il conviendra de définir quel est le temps minimum et le temps maximum, considérés comme acceptables pour réaliser le changement de mode déplacement.

Pour la Région, une vigilance particulière sera apportée sur l'articulation entre l'offre de cars et de TER afin d'optimiser de manière générale son offre de mobilité. L'offre interurbaine régionale est d'autant plus importante dans les territoires qui ne disposent pas d'offre de transport collectif localement.

Des partenariats devront également être développés avec les acteurs belges de la mobilité pour permettre une coordination des initiatives relatives à la mobilité transfrontalière.



PILOTE



MAITRE D'OUVRAGE



PARTENAIRE(S)

• Région	• AOM locales • Région	• Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France • PMCO • Acteurs de la mobilité en Belgique



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025 – 2029

- En continu sur la durée du contrat.



ELEMENTS FINANCIERS

- À déterminer entre AOM selon la nature de l'opération adoptée.



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de délégations de compétence ;
- Nombre de conventions d'embarquement.



ACTIONS LIÉES

- FA 1 – Informer les acteurs locaux sur le processus d'évolution des offres régionales pour mieux les associer ;
- FA 3 – Faciliter le retour d'expérience et accompagner les maîtres d'ouvrage pour les projets de mobilité ;
- FA 5 – Faciliter l'accès aux nouveaux emplois du Dunkerquois, notamment avec la dynamique du SERM de la Côte d'Opale.



Fiche action 5 - Faciliter l'accès aux nouveaux emplois du Dunkerquois, notamment avec la dynamique du SERM de la Côte d'Opale

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Plus de 20 000 emplois pourraient être créés d'ici 10 ans, dont 16 000 d'ici 2030, avec l'implantation de nouvelles industries dans le port de Dunkerque.

L'arrivée de ces nouveaux emplois va nécessairement engendrer des problématiques de mobilités importantes.

La CUD a fait le choix de ne pas aménager des parkings à proximité des nouvelles industries implantées pour éviter des flux routiers supplémentaires. De plus, afin de limiter les flux routiers, il est attendu que les salariés des entreprises déjà implantées réduisent très significativement l'utilisation de leur véhicule personnel.

La CUD prévoit un système de desserte des sites industriels avec différents parkings relais, permettant de garer son véhicule et de se rendre à son lieu de travail en navette.

Si des efforts ne sont pas réalisés pour encourager les salariés à ne pas prendre leur véhicule personnel, il y a un vrai risque de saturation des axes aux abords du port mais également des axes routiers en amont.

Les actions qui doivent être menées pour répondre à l'enjeu de 20 000 nouveaux emplois dans le Dunkerquois seront nécessairement à entreprendre au niveau du bassin de mobilité Littoral Nord, du PMCO, voire au-delà.

La création de nouveaux emplois dans le Dunkerquois aura des répercussions importantes pour l'ensemble du bassin de mobilité, en particulier les territoires ruraux, avec parfois des difficultés d'accès à ces zones d'emplois.

Les différents acteurs, notamment la CUD et le PMCO, impulsent une dynamique afin de faciliter la mobilité vers ces nouveaux emplois.

Alors qu'un SERM de la Côte d'Opale a été labellisé en juillet 2024, des actions sont d'ores et déjà menées.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Le 4 juillet 2024, le Pôle Métropolitain de la Côte d'Opale, ses EPCI membres et la Région ont obtenu de l'Etat la labellisation du projet de SERM de la Côte d'Opale.

Sans attendre l'avancement du SERM Côte d'Opale, l'obtention du statut, et les réponses aux nombreuses interrogations relatives au financement des SERM en France, les différents acteurs ont d'ores et déjà entrepris des démarches pour améliorer significativement la mobilité vers les nouveaux emplois du Dunkerquois. **Les actions inscrites dans ce COM, et cette fiche action en particulier, sont une première étape du futur SERM.**

- **Avant même d'envisager des évolutions sur l'offre de services de mobilités, il convient d'abord de connaître précisément quels sont les besoins actuels et à venir des salariés des entreprises de la zone industrialo-portuaire.**

La CUD a ainsi mis en place un comité des industriels regroupant l'ensemble des entreprises actuelles et à venir du port, qui traite de la question des mobilités. Ce lieu d'échange formalisé permet aux différents acteurs de la mobilité, et de la CUD en particulier, de présenter les réflexions en cours, ou l'avancement des projets concernant la mobilité. Ce comité des industriels est un outil efficace pour les entreprises afin d'exprimer les attentes des industriels.

Des rencontres individuelles sont également instaurées avec certaines entreprises, permettant de traiter de questions spécifiques telles que des implantations d'arrêt de bus, mais aussi pour accompagner les entreprises dans la réalisation de leurs plans de mobilité entreprises.

Des ateliers de zones, avec plusieurs entreprises proches territorialement, sont également réalisés, permettant par exemple d'envisager des mutualisations.

Enfin, des enquêtes sont menées par la CUD auprès des salariés des entreprises, indispensables pour caractériser au mieux les demandes de déplacements. Il existe désormais une cartographie du lieu d'habitation des salariés actuels des industries du port qui permet de se projeter également sur la localisation probable des futurs salariés.

Le PMCO et la Région mènent actuellement des échanges avec les EPCI de proximité afin d'établir les futurs besoins en mobilité avec l'arrivée de ces nouveaux emplois.

- **La CUD va développer, et développe déjà, le réseau de transport collectif urbain DK'Bus pour répondre aux besoins engendrés par les nouvelles implantations industrielles :**

- ▶ Depuis septembre 2024, la ligne Rapid'Ouest a été créée, partant de la gare de Dunkerque vers les nouvelles entreprises implantées, quasiment sans arrêt, puis vers la gare de Bourbourg. Un renforcement de la ligne est prévu pour répondre notamment aux besoins des salariés postés et des futurs utilisateurs du parking relais à venir.
- ▶ La CUD va mettre en place un système de dessertes des sites industriels avec différents parkings relais, permettant de garer son véhicule et de se rendre à son lieu de travail en navette. La CUD envisage ainsi la création de 5 parkings relais sur l'ensemble du territoire concerné et mène une réflexion pour des véhicules autonomes.
- ▶ Une valorisation du transport à la demande (Taxibus) fonctionnant entre 22h et minuit, et entre 4h et 6h du matin, est actuellement réalisée, solution pour certains travailleurs postés.

- **Les partenaires développent différentes solutions de covoiturage**

Le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, acteur qui promeut et développe le covoiturage dans les Hauts-de-France, propose différentes solutions.

Il existe en effet une communauté « Zone industrialo-portuaire de Dunkerque : Port Ouest » permettant de mettre en relation les différents salariés. Cette communauté, qui regroupe actuellement 28 membres, pourrait s'étendre très significativement.

Sous la coordination du syndicat, des travaux sont actuellement menés afin de créer des lignes de covoiturage dynamique sur le bassin de mobilité, avec une première expérimentation entre Calais et Dunkerque. D'autres réflexions seront également menées sur d'autres axes, comme par exemple entre Boulogne-sur-Mer et Calais ou encore Saint-Omer et Dunkerque (cf. fiche consacrée à ce sujet).

Les entreprises du port accompagnent de plus en plus le développement du covoiturage, par exemple en développant des places spécifiques, à proximité immédiate des entreprises.

- **La Région souhaite mieux faire connaître son offre routière interurbaine et envisage des ajustements**

10 lignes régulières routières desservent quotidiennement la CUD, avec 105 allers-retours quotidiens qui assurent une liaison entre la CUD et des communes extérieures, avec une tarification très attractive. On constate

malheureusement que les taux d'occupation sont relativement faibles. La Région envisage différentes actions pour permettre un meilleur usage de ces lignes :

- ▶ On constate une méconnaissance du réseau de transport régional de la part des acteurs territoriaux, et a fortiori d'une partie de la population. Afin de pallier cette méconnaissance les services régionaux ont déjà communiqué auprès des différentes AOM ou encore auprès des entreprises présentes ou en cours d'implantation au GPMD lors du Comité des industriels organisés par la CUD. Ces efforts devront être poursuivis dans les prochains mois, avec notamment le nouveau site internet de la Région qui permettra de mieux valoriser l'offre de services de mobilité régionale.
- ▶ A court/moyen terme, des ajustements « à la marge » pourraient permettre d'améliorer la desserte de la zone Port Ouest de Dunkerque. Les modifications envisagées seraient ainsi par exemple de desservir le Nord de Bourbourg pour les lignes régulières 904 et 904 Express, ou de prolonger la ligne régulière 423 reliant actuellement Calais à Gravelines afin d'aller là aussi jusqu'au Nord de Bourbourg. Des réflexions pourraient enfin être menées pour élargir l'amplitude horaire des services, pour répondre aux besoins spécifiques des salariés en horaires décalés.

Ces ajustements même s'ils n'étaient qu'à la marge, auraient un impact budgétaire significatif. Un accord de financement devra ainsi être formalisé entre les différents partenaires.

- ▶ À l'horizon de 2027-2029, les délégations de service public régionales des services routiers interurbains seront renouvelées, offrant ainsi l'opportunité d'intégrer de manière plus significative la dynamique d'emplois du territoire aux nouvelles offres de service.

- **Des améliorations peuvent être étudiées pour optimiser les lignes ferroviaires, notamment celle entre Calais et Dunkerque**

- ▶ Globalement, les lignes ferroviaires qui desservent le Dunkerquois (en provenance de Lille, Hazebrouck, Saint-Omer, ou encore Calais) pourraient absorber davantage de passagers avec l'offre existante. De nombreux usagers n'utilisent par exemple plus le TER entre Calais et Dunkerque faute de fiabilité de la ligne. La priorité est donc de rétablir la confiance des usagers dans la fiabilité des lignes TER.
- ▶ L'augmentation de la fréquence des TER entre Calais et Dunkerque pourrait être envisagée, de même que l'ajout d'un train plus tôt et plus tard le soir pour répondre aux besoins des salariés avec des horaires décalés. Même si cette hypothèse ne suppose pas nécessairement des travaux supplémentaires, cela engendrera nécessairement la mobilisation plus importante de matériel roulant, du personnel SNCF supplémentaire sur cette ligne ou encore la modification des horaires d'autres lignes.
- ▶ Afin d'envisager une offre sensiblement renforcée à long-terme entre Calais et Dunkerque, outre des matériels et du financement supplémentaire à identifier, il sera aussi nécessaire d'agir sur l'infrastructure. La première étape constitue à la réalisation d'une étude pour identifier les différents travaux envisageables/nécessaires et les budgéter. La réflexion pourra ensuite s'étendre sur cet axe jusqu'à Boulogne-sur-Mer.

- **Globalement, un effort important de communication doit être réalisé sur l'ensemble de l'offre de services de mobilité déjà existante ou en cours d'élaboration.**

La communication vers les entreprises et les salariés devra se poursuivre, ainsi que celle relative aux potentiels nouveaux employés. Il faut ainsi éviter que des personnes se censurent et ne postulent pas à ces nouveaux emplois, pensant qu'elles ne pourront pas s'y rendre aisément.

Même si des actions peuvent être menées à court terme, et le sont d'ailleurs déjà actuellement en partie, l'arrivée de 20 000 emplois dans le Dunkerquois nécessite des évolutions pour répondre aux enjeux de mobilités.

Le PMCO coordonne ainsi le projet de SERM de la Côte d'Opale, qui a été labellisé en juillet 2024. Comme indiqué dans le « dossier minute » déposé en juin 2024, *« afin de permettre les sauts d'offres attendus, ces projets nécessiteront des financements très significatifs, notamment à moyen et long terme pour les investissements d'infrastructures, d'équipements et de matériel roulant, ainsi que pour l'exploitation des services ».*

Concrètement, le travail conjoint entre le COM et le SERM Côte d'Opale est l'occasion de poser la question de la coordination des offres et d'examiner les réponses à apporter pour répondre à l'enjeu de l'implantation des gigafactories.

- **Clarifier la gouvernance et l'articulation entre le COM Littoral Nord et le SERM de la Côte d'Opale**

Il est important que les différents acteurs puissent comprendre l'articulation entre le COM du Littoral Nord et le SERM de la Côte d'Opale. Le COM du Littoral Nord est un préalable nécessaire et obligatoire pour la mise en place d'un SERM.

Il est ainsi inscrit dans la loi du 27 décembre 2023 relative aux services express régionaux métropolitains que « *le contrat opérationnel de mobilité prévu à l'article L. 1215-2, s'il n'a pas été signé à l'obtention du statut de service express régional métropolitain, est conclu dans un délai de six mois. Ce contrat permet une bonne coordination entre la Région et les autorités compétentes pour l'organisation de la mobilité et des services de transport proposés par le service express régional métropolitain.* »

- **Coordonner les travaux du SERM de la Côte d'Opale et du SERM « Hauts-de-France »**

Actuellement deux dynamiques ont été labellisées SERM en Hauts-de-France, en 2024. Il convient que les deux dynamiques puissent se coordonner puisque des territoires sont communs entre les deux SERM.



PILOTE

- PMCO
- Région



MAITRE D'OUVRAGE

- PMCO
- Région
- CUD



PARTENAIRE(S)

- AOM
- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France
- Les Départements du Nord et du Pas-de-Calais

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES



1

2025 – 2029

- En continu sur la durée du contrat.



INDICATEURS DE SUIVI

- Obtention du statut de SERM Côte d'Opale.



ACTIONS LIÉES

- FA 1 – Informer les acteurs locaux sur le processus d'évolution des offres régionales pour mieux les associer ;
- FA 4 – Développer les partenariats entre les AOM locales, la Région et les acteurs belges pour construire des offres de mobilité coordonnées ;
- FA 6 – Faire connaître les offres de mobilité existantes ;
- FA 18 – Faire connaître et développer les aires de covoiturage ;
- FA 19 – Expérimenter une ligne de covoiturage dynamique entre Calais et Dunkerque.



Fiche action 6 - Faire connaître les offres de mobilité existantes

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Chaque AOM organise différents services de mobilité à destination de ses habitants et cela peut prendre différentes formes (transports collectifs réguliers, transport à la demande, transport scolaire, etc.).

Il existe ainsi 7 réseaux de transports collectifs sur le bassin, portés par des AOM locales : CU de Dunkerque, SITAC, CAPSO, CA du Boulonnais, CA2BM, CA Cœur de Flandre CC Hauts de Flandre. A noter que les réseaux du SITAC, de la CA Cœur de Flandre et de la CU de Dunkerque sont tous les trois gratuits.

La Région Hauts-de-France, en tant qu'AOM régionale, organise une offre de transport par cars et par trains très conséquente. Ainsi, chaque jour, ce sont 1 300 trains qui circulent dans les Hauts-de-France, permettant 200 000 voyages quotidiens en desservant 380 communes dont 142 avec une gare et 238 avec une halte.

Pour les services routiers interurbains et scolaires, on compte quotidiennement 12 000 courses transportant 240 000 voyageurs. 3 530 communes, soit 93% des communes des Hauts-de-France, sont desservies par le réseau de cars interurbains.

Les données relatives aux réseaux urbains ainsi que celle des services régionaux sont fournies au Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France afin d'alimenter ses outils, tout particulièrement le calculateur d'itinéraires [PassPass.fr](https://passpass.fr).

Pour autant, force est de constater que les offres de transport existantes sont méconnues des habitants, tant les dessertes que les horaires ou encore les dispositifs tarifaires mis en place.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Afin de faciliter la reconnaissance des services de transport existants, il est essentiel que chaque AOM puisse mener différentes actions :

- **Diversifier les canaux de diffusion de l'information**

Si de nombreux outils et canaux de communication sont d'ores et déjà utilisés par les partenaires, il apparaît toutefois nécessaire de renforcer les actions permettant de faire connaître les services de mobilité.

La communication via des canaux de diffusion classiques tels que les newsletters, les gazettes intercommunales, les sites internet etc. est importante car elle permet de s'adresser à un large public. Via leurs sites institutionnels, les différents partenaires pourront diffuser de l'information sur les offres de mobilité déployées en s'appuyant sur les outils existants, comme les widgets développés par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France. Toutefois, une attention particulière sera à porter aux populations qui ne sont pas à l'aise avec les outils dématérialisés.

Afin de garantir une proximité avec les usagers, il est primordial de s'appuyer sur des événements locaux bien identifiés et de mettre en place des rencontres avec les habitants pour promouvoir les solutions de mobilité.

Pour ce qui concerne la Région, les actions visant à valoriser l'utilisation des transports ferroviaires et interurbains seront poursuivies. Ces actions pourront s'appuyer sur différents supports tels que le site internet, des fiches horaires, des kits de mobilité, des flyers et la signalétique des arrêts.

Le nouveau site internet régional des mobilités entièrement repensé et mis en ligne en 2025 doit permettre d'améliorer l'information à destination des usagers et des partenaires y compris sur les démarches menées à l'échelle des bassins de mobilité. Il pourrait proposer une recherche dynamique des horaires, la possibilité de calculer le coût du trajet ou encore, à terme une carte interactive des réseaux routiers et ferroviaires.

Par ailleurs, les arrêts des lignes interurbaines seront progressivement équipés de poteaux indicateurs présentant le nom des lignes desservies ainsi que leurs horaires. Dans les zones couvertes par les AOM, une attention particulière sera portée à l'intégration de la signalétique de transport régional avec celle du réseau urbain afin de faciliter le parcours des usagers.

- **Mieux coordonner la diffusion de l'information**

Il est nécessaire d'apporter une mise en cohérence des communications de la part des différents acteurs de la mobilité. Certes, il est pertinent de diversifier les canaux de diffusion de l'information mais celle-ci doit être harmonisée pour faciliter la compréhension et l'appropriation des informations par les usagers ou les potentiels usagers. Un travail sur le graphisme des documents est notamment à appréhender.

- **Renforcer le rôle de l'échelon « bassin de mobilité »**

En 2024, la Région a décidé d'organiser ses comités d'usagers à l'échelle des bassins de mobilité. Ces comités donnent notamment l'occasion de présenter l'ensemble des services de transports régionaux à la population, de permettre aux habitants d'échanger avec les transporteurs et d'exprimer leur retour sur leur utilisation des services. Ainsi, le bassin de mobilité apparaît désormais comme une échelle pertinente pour le dialogue entre les acteurs de la mobilité.

- **Développer un annuaire des services de mobilité**

À l'échelle régionale, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France va développer en 2025 un annuaire des services de mobilité recensant les aides et dispositifs de droit commun, comme ceux destinés aux publics vulnérables. Cet annuaire permettra en particulier de délivrer une information plus personnalisée. Les différents partenaires (AOM, associations, ...) pourront créer un accès direct sur leurs sites internet respectifs vers cet outil de mutualisation de l'information.

Cette action figure également dans le plan d'actions en matière de mobilité solidaire (PAMS) du Littoral Nord.

- **Associer les entreprises pour mieux informer les employés**

La sensibilisation des employeurs aux offres de mobilités peut avoir une répercussion sur leur utilisation. Cependant, lors de la réalisation de documents stratégiques territoriaux, il est souvent difficile de les mobiliser.

Il est proposé de profiter de moments conviviaux pour informer les entreprises, comme les petits déjeuners d'entreprises ou les soirées d'entreprises qui permettent de mieux s'adapter aux horaires de chacun.

- **S'appuyer sur les comités des partenaires**

Le comité des partenaires est une instance créée par la LOM. Son rôle principal est de favoriser la concertation et la coopération entre les différents acteurs du secteur des mobilités afin d'améliorer les politiques de transport et d'adapter l'offre de mobilité aux besoins des usagers. Ce comité réunit les parties prenantes (collectivités, opérateurs, usagers, employeurs, syndicats, ...) concernées par la gestion des mobilités à l'échelle du ressort territorial de l'AOM.

Les AOM doivent se saisir de cette instance pour débattre et envisager les actions de communication les plus efficaces pour leur ressort territorial.



PILOTE

- Région
- AOM



MAITRE D'OUVRAGE

- Région
- AOM
- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France



PARTENAIRE(S)

- PMCO
- Départements du Nord et du Pas-de-Calais
- Partenaires de la mobilité de Belgique



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Première année (2025)

- Mise en ligne du nouveau site Internet régional ;
- Mise en service de l'annuaire des services de mobilité ;
- Installation de la signalétique des cars interurbains régionaux.

2

Sur la durée du contrat

- Poursuite de l'installation de la signalétique régionale ;
- Organisation d'évènements associant les entreprises.



INDICATEURS DE SUIVI

- Création d'une cartographie dynamique (O/N) ;
- Nombre d'AOM ayant organisées un comité des partenaires durant les 12 derniers mois.

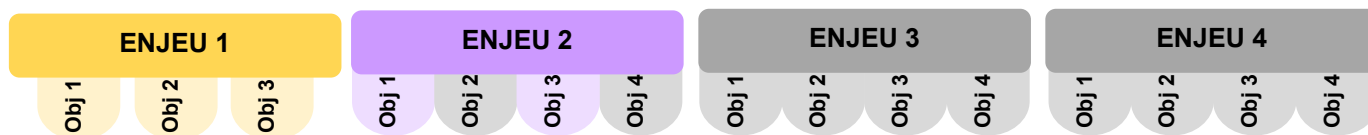


ACTIONS LIÉES

- FA 3 – Faciliter le retour d'expérience et accompagner les maîtres d'ouvrage pour les projets de mobilité ;
- FA 5 – Faciliter l'accès aux nouveaux emplois du Dunkerquois, notamment avec la dynamique du SERM de la Côte d'Opale ;
- FA 19 – Expérimenter une ligne de covoiturage dynamique entre Calais et Dunkerque ;
- FA 20 – Etudier le développement de TAD sur différents EPCI ;
- FA 21 – Favoriser le développement de la mobilité partagée, en particulier dans les secteurs peu denses ;
- PAMS FA 1.1 – Recenser et centraliser l'information sur l'ensemble des dispositifs de mobilité solidaire.



Fiche action 7 - Poursuivre le développement et la promotion des outils d'information voyageurs



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Depuis plusieurs années, le SMTCO et le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France ont développé des outils d'information multimodale. Ces outils sont alimentés par les données fournies par les AOM membres.

Afin de poursuivre leur développement, il est nécessaire de :

- renforcer la communication pour mieux les faire connaître ;
- les faire monter en qualité et robustesse pour offrir aux usagers une information fiable et de qualité ;
- intégrer progressivement les nouveaux dispositifs mis en œuvre par les AOM et viser une information en temps réel.

L'outil PassPass.fr, développé par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France est disponible sur internet en application mobile. Cet outil intègre les éléments suivants :

- de l'information théorique sur tous les services de transport collectifs mis en place par les membres du syndicat, permettant ainsi de réaliser des recherches d'itinéraires sur l'ensemble du périmètre des autorités envoyant leurs données au Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France ;
- de l'information relative aux mobilités alternatives comme les vélos en libre-service, l'autopartage ou encore des trajets proposés sur la plateforme [Pass Pass covoiturage](#) ;
- le référencement des bornes de recharge électrique ([Pass Pass électrique](#)), des parkings relais ainsi que des stationnements vélos sécurisés.

À noter que cet outil peut aussi proposer de l'information temps réel pour les AOM étant en capacité de partager ces données au Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France.

Sur le bassin Littoral Nord, le calculateur [PassPass.fr](#), déployé par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, regroupe les informations théoriques relatives aux réseaux de la Région (TER et cars) et des AOM disposant d'un réseau de transports urbains.

Le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France a renouvelé ses contrats liés aux médias d'information voyageurs (site internet, calculateur d'itinéraires ou encore application mobile) avec une mise en service des nouveaux médias en juin 2025.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Pour proposer des outils d'information de qualité, les SM SRU dépendent totalement de leurs membres qui ont la responsabilité de fournir les données relatives à leurs services et de bonne qualité. Il est notamment nécessaire de s'accorder à l'échelle régionale sur des spécifications techniques relatives au formalisme des données et à leur transmission (en lien avec la fiche action n°9 « Produire des données de qualité en vue d'alimenter les outils d'information voyageurs »).

Pour faciliter cette mise à disposition de données d'offre robustes, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France pourra accompagner les territoires, tout particulièrement dans les espaces peu denses, avec l'aide de ses prestataires.

La constitution d'un référentiel de données de qualité permettra ainsi d'alimenter les outils d'information voyageurs déployés par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France ou par d'autres.

Dans le même temps, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France pourra mettre en place des groupes de travail, regroupant ses membres, afin de travailler sur l'information voyageurs en lien avec les actions relatives aux données (fiabilisation des informations, développement de nouvelles fonctionnalités, intégration de nouveaux modes...).

De plus, ce syndicat met à disposition des outils, comme les widgets, permettant aux partenaires de relayer de l'information sur les offres de mobilités sur leurs sites institutionnels.

Dans le cadre du travail du projet d'observatoire transfrontalier financé par Interreg, et la partie qui concerne la mobilité transfrontalière, une réflexion sera menée pour permettre une uniformisation de la donnée de part et d'autre de la frontière.

Dans ce cadre, les actions suivantes sont retenues :

- **poursuivre et renforcer le développement des outils d'informations voyageurs ;**
- **accompagner techniquement les AOM pour la constitution et la mise à jour de leur référentiel de données pour faciliter l'alimentation des outils d'informations voyageurs avec des données de qualité (en lien avec la fiche action n° 9) ;**
- **mettre en place des groupes de travail dédiés à l'information voyageurs pour partager les réflexions et avancées des travaux ;**
- **travailler sur l'uniformisation des données pour faciliter l'information des voyageurs transfrontaliers.**



PILOTE

- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France
- Région
- AOM



PARTENAIRE(S)

- Exploitants
- Partenaires belges de la mobilité



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025

- Lancement des nouveaux médias du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France.

2

2026 - 2029

- Accompagnement des AOM ;
- Animation du groupe de travail dédié à l'information voyageurs.



INDICATEURS DE SUIVI

- Élaboration d'un référentiel pour la qualité des données (O/N) ;
- Mise en place de groupes de travail sur l'information voyageur (O/N).

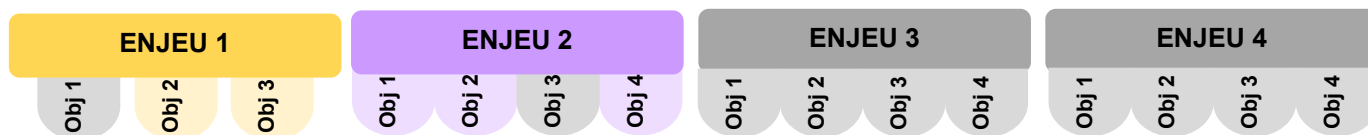


ACTIONS LIÉES

- FA 2 – Valoriser et faire connaître les services du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France aux AOM ;
- FA 6 – Faire connaître les offres de mobilité existantes ;
- FA 9 – Produire des données de qualité en vue d'alimenter les outils d'information voyageurs.



Fiche action 8 - Améliorer la diffusion de l'information sur les situations dégradées



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Quelle que soit l'offre de mobilité déployée, chaque AOM peut être confrontée à des perturbations sur son réseau. Ces perturbations peuvent être aussi bien prévues (travaux, grève) qu'inopinées (accidents, panne, intempéries, ...).

Tout événement programmé ou inopiné sur ces infrastructures de circulation peut en effet se traduire par des dysfonctionnements dans l'exécution des services de transport régionaux (retard, annulation de services). Pour pouvoir s'organiser, il est essentiel pour les usagers d'en avoir connaissance le plus rapidement possible.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Afin d'anticiper les effets induits par les événements programmés, de réduire ceux des événements inopinés et d'informer efficacement les usagers, il est impératif pour les AOM de connaître le plus en amont ou le plus rapidement possible ces différents événements. Il est constaté sur le bassin de mobilité Littoral Nord que les arrêtés concernant les travaux sont parfois pris sur de longues durées, avec un manque de précisions sur la période réelle de travaux. Les informations sur la réalité des travaux sont parfois remontées directement par les chauffeurs des réseaux urbains et pourraient ainsi être davantage formalisées.

Il est nécessaire de mettre en place une procédure d'échanges et de diffusion des informations entre les gestionnaires de voirie, la SNCF, les exploitants et la Région afin d'arrêter des mesures correctrices en matière d'organisation de services de transport et de procéder à une information efficace auprès des usagers.

Les différents sites internet et applications mobiles des opérateurs de transport et des collectivités constitueront les vecteurs de communication privilégiés et pourront, le cas échéant, faire l'objet de développements spécifiques visant à une amélioration continue de la chaîne de transmission, comme l'envoi de sms aux usagers inscrits aux listes de diffusion d'un réseau.

Sur le bassin Littoral Nord, il est constaté parfois un retard d'informations des AOM locales lorsque des arrêtés sont pris en prévision d'intempéries importantes (par exemple neige ou inondations). Dès qu'un arrêté est pris dans de telles situations, il est important que les AOM soient immédiatement informées afin de pouvoir réagir dans les meilleurs délais.

Pour répondre à cette ambition, les partenaires s'engagent à développer les **actions suivantes** :

- **établir un process avec les gestionnaires de voirie pour prévenir les AOM impactées par les travaux sur les routes pour l'exploitation de leurs réseaux de transport. Les Départements seront des acteurs importants sur cette thématique ;**
- **alimenter les sites Internet, notamment ceux du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France , pour diffuser l'information relative aux perturbations vers les usagers ;**
- **mettre en place un process pour diffuser l'information concernant les perturbations programmées sur les différents réseaux. Il s'agit de poursuivre le travail entamé afin de permettre la mise à disposition par l'exploitant du réseau TER des données temps réel afin d'alimenter le système d'informations voyageurs multimodal (à titre d'exemples : n° de train, n° de voie, etc.)**
- **échanger sur les bonnes pratiques relatives à l'information en situation perturbée afin de pouvoir dupliquer les dispositifs efficaces.**
- **améliorer le partage d'informations en cas d'intempéries pour permettre aux AOM de réagir dans les meilleurs délais, avec une diffusion immédiate des arrêts.**



PILOTE



MAITRE D'OUVRAGE



PARTENAIRE(S)

• Région	• Région • Départements du Nord et du Pas-de-Calais • AOM • Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France • Gestionnaires de voiries	• Gestionnaire de gares et PEM • Etat (Services, cellule de crise...) • PMCO



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025

- Lancement du projet d'élaboration du process avec les partenaires

2

2025-2029

Des données sont à formaliser pour la bonne gestion des situations dégradées :

- Déploiement des NeTEx ferroviaire et routier pour la Région ;
- Début des réflexions sur la mise en production de données en temps réels au format SIRI côté Région ;
- Lancement ou poursuite des travaux de mise en production des formats NeTEx et SIRI pour chacune des AOM ayant un service de transport (urbain ou TAD).



INDICATEURS DE SUIVI

- Mise en place du process d'échange d'information entre les gestionnaires de voirie et les AOM (O/N) ;
- Mise en place du process de diffusion de l'information aux usagers (O/N).



ACTIONS LIÉES

- FA 7 – Poursuivre le développement et la promotion des outils d'information voyageurs ;
- FA 9 – Produire des données de qualité en vue d'alimenter les outils d'information voyageurs.



Fiche action 9 - Produire des données de qualité en vue d'alimenter les outils d'information voyageurs

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Les données constituent un enjeu majeur des politiques publiques. Dans le domaine de la mobilité, la constitution de jeux de données permet de favoriser :

- la constitution et l'analyse de son offre de mobilité pour l'AOM ;
- la connaissance des offres de transport existantes pour l'usager ;
- la réutilisation des données par un tiers, dans le but notamment d'alimenter des outils d'information voyageurs ;
- un accès plus facile pour les usagers des services de mobilité aux informations nécessaires à l'organisation d'un trajet, notamment les trajets intermodaux.

Depuis la promulgation de la loi pour une République Numérique en 2016, la publication des données publiques en open-data est devenue la règle, notamment pour les collectivités locales de plus de 3 500 habitants.

Votée en 2019, la LOM a renforcé le souhait d'accélérer l'ouverture des données. Ainsi, la Région (AOMR) et l'ensemble des AOM sont responsables de la fourniture des données pour les services de transports qu'elles organisent (cette charge peut être déléguée aux opérateurs de transport à la demande de l'AOM). Elles sont donc responsables de la qualité et de la complétude des données publiées (Article L. 1115-1 du Code des Transports).

De nouvelles normes d'échange des données doivent être utilisées (règlement européen délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017) : le NeTEx pour les données d'offre théorique et le SIRI pour les données temps réel). D'autres éléments techniques doivent être appréhendés tels que la formalisation d'un cahier des charges précis si la production des données est confiée à un opérateur, l'utilisation ou non d'une licence, leur bonne intégration dans les outils d'information voyageurs et billettique par exemple.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Les AOM peuvent aujourd'hui proposer une multitude de services de mobilité à leurs usagers :

- un service de transport régulier (urbain et/ou interurbain) ;
- du transport à la demande (TAD) ;
- de la mobilité partagée (covoiturage, autopartage, véhicules et suivi du stationnement du parc de véhicules) ;
- de la mobilité active (vélos en libre-service et suivi du stationnement du parc de vélos partagés) ;
- de la mobilité électrique (bornes de recharge électrique).

Dès lors qu'elle organise un service de mobilité, l'AOM devient responsable de la fourniture des jeux de données décrivant ce service de mobilité. La LOM demande que ces derniers comportent des informations relatives au fonctionnement du service de transport (horaires, lieux desservis, tarifications...) mais également les données concernant les éventuelles perturbations. La constitution de ces données nécessite des compétences techniques et des outils. Cela peut donc présenter une difficulté notamment pour les nouvelles AOM.

Dans le bassin Littoral Nord, la quasi-totalité des AOM sont membres du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France. Les AOM du bassin ont mis en place des services de mobilité (transport en commun urbain, TAD, location de vélos, covoiturage organisé, autopartage) ou ont pour projet de mettre en place un service de mobilité (covoiturage organisé, autopartage, location de vélos, TAD).

Pour chacun de ces services de mobilité organisé ou prévu, il convient de le décrire dans des jeux de données conformes à la LOM. Au vu de la technicité de ce sujet, cela peut présenter des difficultés en terme de compétences ou de moyens humains et financiers, notamment pour les nouvelles AOM. Le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France ayant déployé les outils de l'écosystème Pass Pass (système d'information multimodal, système billettique, etc.) et ayant créé une communauté d'échanges et de coordination avec ses membres, les AOM sont encouragées à y adhérer afin de bénéficier de ses services et retours d'expériences.

Sur le volet des données, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France peut réaliser les services suivants, notamment pour le compte de ses membres :

- récupérer les données d'offre théorique des transports en commun présents en Hauts-de-France (AOM membres du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, autres AOM y compris de l'Oise via le SMTCO, CC Senlis Sud Oise, Région Hauts-de-France), en Belgique (SNCB et dans un périmètre de 20 km au-delà de la frontière belge pour les autres réseaux), les navettes vers les aéroports, les autocars longue distance (Flixbus, BlaBlaCar Bus), et prochainement les transports en libre-service (autopartage, location vélo...) ;
- par le biais du Gestionnaire Pass Pass, contrôler la qualité de ces données, et le cas échéant transmettre des rapports d'intégration aux AOM détaillant les erreurs et incohérences relevées ;
- intégrer ensuite les données dans l'écosystème Pass Pass pour servir plusieurs sous-systèmes : le référentiel des mobilités, l'information voyageur (calculateur d'itinéraires, recherche horaire...), le système billettique (par l'intermédiaire des données tarifaire des réseaux : information, distribution...).

Actuellement, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France travaille sur les évolutions suivantes en matière de données :

- l'intégration des jeux de données temps réel (avance/retard) au format GTFS-RT, dans un premier temps, avec à terme l'information sur les perturbations ou la position des véhicules ;
- la prise en compte des nouveaux formats de données imposés par la réglementation européenne (NeTEx, Siri...) ;
- l'initiation des travaux sur le recensement et le partage des données d'accessibilité en coordination avec ses partenaires AOM (la donnée d'accessibilité étant un enjeu important de l'information voyageurs, pour faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite).

De plus, à court terme, les informations liées à l'ensemble des services de mobilité en Hauts-de-France (et limitrophes), dont la mobilité solidaire, seront recensées dans un annuaire des services de mobilité aux travers des nouveaux médias Pass Pass.

La LOM rend les AOM responsables de la fourniture des données de mobilité relatives aux services de mobilité qu'elles organisent. La publication est obligatoire sur le point d'accès national (PAN - <https://transport.data.gouv.fr>).

En Hauts-de-France nous disposons également d'un Point d'Accès Régional (PAR), via Géo2France (<https://www.geo2france.fr/portail/>). Cette plateforme permet entre autres de mettre en commun les données des acteurs régionaux. Elle alimente directement le PAN sans qu'il soit nécessaire de publier deux fois les données. Afin d'homogénéiser les pratiques d'ouverture des données en Hauts-de-France, la mise en open data des données de mobilité est encouragée sur le PAR.

De son côté, la Région est concernée par des travaux similaires sur les données décrivant les services routiers interurbains et TER. Les travaux actuels portent notamment sur :

- la montée en qualité des données routières interurbaines grâce à une campagne de géolocalisation des 25 000 points d'arrêt routiers au cours de l'année 2025. Cette campagne permettra également d'enrichir les données actuelles en collectant les informations demandées par le format NeTEx (notamment celles concernant les équipements, l'accessibilité des points d'arrêt...). Jusqu'alors les données étaient publiées au format GTFS ;
- sur le volet ferroviaire, la construction du format NeTEx a été travaillé en partenariat avec SNCF Voyageurs au cours de l'année 2024. Des tests sont actuellement en cours afin de terminer la phase de pré-production. Le NeTEx sera effectif d'ici la fin de l'année 2025 ;
- sur le volet routier, la mise en œuvre du NeTEx est conditionnée par le déploiement du nouvel outil de gestion du transport scolaire, prévu en début d'année 2026 sur le département du Nord et pour le second trimestre 2026 sur le département du Pas-de-Calais. Les premiers tests de production d'un NeTEx débuteront au cours de l'année 2026. La mise en production du NeTEx routier interurbain est envisagée pour la fin de l'année 2026 et le début de l'année 2027 ;
- le chantier relatif aux données en temps réel n'en est qu'aux prémices.

La question de la donnée est également fondamentale pour appréhender la mobilité transfrontalière. Le groupe de travail « mobilité » organisé dans le cadre du projet Interreg sur l'observatoire transfrontalier devra traiter de cette question.

Afin d'accompagner au mieux les AOM du bassin Littoral Nord, cette action vise à :

- **Informers les AOM et plus particulièrement les nouvelles AOM sur les obligations en matière de données via l'organisation d'un webinaire par la Région et le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France. Si besoin, d'autres ateliers d'échanges en ligne pourront être proposés.**
- **Rappeler et respecter le parcours de publication des données de chaque AOM en open data sur le Point d'Accès National (PAN) via le Point d'Accès Régional (PAR).**



PILOTE

- Région
- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

- AOM
- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France
- Région



PARTENAIRE(S)

- Géo2France
- PAN
- Acteurs belges en charge de la mobilité



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025

- Déploiement du format de données NeTEx pour le réseau TER.

2

2026

- Organisation d'un webinaire en copilotage Région et Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, à destination des AOM.

3

2025 au 1^{er} semestre 2027

- Montée en qualité des données décrivant le réseau routier interurbain ;
- Mise en production d'un NeTEx sur le réseau routier interurbain.



INDICATEURS DE SUIVI

- Réalisation d'un webinaire par la Région et le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, à destination des AOM ;
- Nombre de jeux de données publiés sur le PAR et le PAN.



ACTIONS LIÉES

- FA 7 – Poursuivre le développement et la promotion des outils d'information voyageurs ;
- Améliorer la diffusion de l'information sur les situations dégradées.



Fiche action 10 - Améliorer la signalétique pour les points d'arrêts multimodaux

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Le COM est l'occasion de favoriser **la mise en place d'instances de coordination entre les différents acteurs** concernés par les arrêts de transports en commun ou les pôles d'échanges multimodaux (PEM).

Si la mise en place de signalétique unique sur un arrêt monomodal est souvent assez simple, le cas des points d'arrêt multimodaux, notamment **au droit des PEM et autres zones de rencontres de différents modes de transports**, est souvent plus complexe. Dans ce cas, chacun sur son domaine déploie ses propres chartes avec des objectifs cohérents mais parfois difficilement compatibles. Dans certains cas, l'ensemble des services desservant le site n'est pas forcément signalé.

Il devient alors difficile pour l'usager de s'y retrouver et d'identifier si le point d'arrêt est bien desservi par le service qui l'intéresse.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Le travail sur la signalétique sur l'ensemble des points d'arrêts multimodaux, qu'ils soient adossés ou non à une gare ferroviaire, doit porter à la fois sur l'information statique et sur l'information dynamique **pour les sites ou PEM les plus complets**.

À noter que la Région mène actuellement un travail fin de diagnostic et de géolocalisation pour ses 25 000 points d'arrêts. Ce travail conséquent débutera courant 2025 et permettra d'identifier les problèmes de signalétique ainsi que les sites où des actions sont à mener. De plus, la Région a entamé un travail d'aménagement de signalétique sur les points d'arrêts routiers. Ce chantier important est réalisé ligne par ligne. A ce jour, plus de 2 300 poteaux de signalétique ont été installés.

- **L'information statique**

Il s'agit de travailler collectivement, à l'échelle du bassin, pour identifier les points d'arrêts mutualisés ou communs à plusieurs réseaux de transports, notamment au droit des gares, et de veiller à ce que pour chaque point d'arrêt multi services, l'ensemble des réseaux le desservant soit bien signalé. Le cas échéant, il conviendra de définir les modalités d'articulation et d'harmonisation des différentes signalétiques pour faciliter le parcours des usagers.

Les AOM locales souhaitent que la Région puisse leur communiquer un modèle type d'affichage des horaires des réseaux interurbains, qui pourrait être utilisé par les différents prestataires des transports urbains.

Concernant les aires de covoiturage, un travail relatif aux visuels actuellement utilisés pourrait être réalisé, afin de les harmoniser. Des totems pourraient ainsi être conçus par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, permettant également de valoriser Pass Pass covoiturage.

- **L'information dynamique**

La signalétique dynamique ne peut être efficace qu'en étant connectée à des données de qualité, fiables et régulièrement mises à jour. Ce type de signalétique se justifie pour les sites multimodaux les plus importants, notamment au droit des gares, où se rencontrent différents modes de transports collectifs.

Pour favoriser le déploiement de la signalétique dynamique, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France a mis en place une centrale d'achat qui permet aux maîtres d'ouvrage de bénéficier de son expertise et de tarifs concurrentiels.

Pour que ce type d'outils dynamiques délivre des informations utiles, il est important que chaque AOM s'engage à alimenter les référentiels de données, notamment ceux du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, qui permettent d'afficher les informations sur les différents outils.

Que cela soit pour l'information statique ou l'information dynamique, la mobilité transfrontalière doit être prise en compte dans les progrès à réaliser.



PILOTE



MAITRE D'OUVRAGE



PARTENAIRE(S)

• Région	• Région • AOM	• Cerema • Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France • SNCF Gares et Connexions • Partenaires de la mobilité de Belgique



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

A parti de 2025 jusqu'en 2027

- Campagne de géolocalisation et de collecte de données portant sur les 25 000 points d'arrêt routiers régionaux

2

2027

- Définition des modalités d'articulation et d'harmonisation de la signalétique avec les AOM



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de PEM dont la signalétique a été revue ;
- Nombre de poteaux signalétiques installés sur les points d'arrêts routiers.

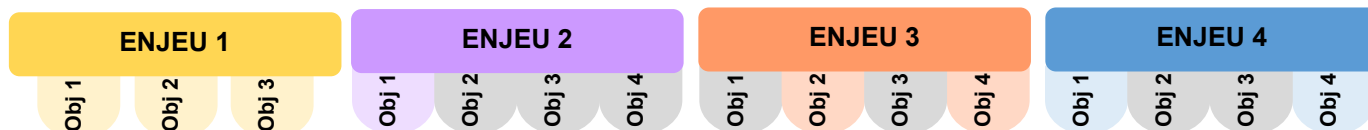


ACTIONS LIÉES

- FA 6 – Faire connaître les offres de mobilité existantes ;
- FA 7 – Poursuivre le développement et la promotion des outils d'information voyageurs ;
- FA 9 – Produire des données de qualité en vue d'alimenter les outils d'information voyageurs.



Fiche action 11 - Bien identifier les spécificités de la mobilité transfrontalière et mieux connaître et développer les services de mobilité transfrontalière



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

La dernière étude de l'INSEE sur les travailleurs frontaliers vers la Belgique indique qu'en 2021, environ 36 000 personnes résidant en Hauts-de-France travaillaient en Belgique, soit une augmentation de 30% depuis 2010. 8 700 résidents belges travaillent dans les Hauts-de-France.

Ces personnes parcourent en moyenne 39 km pour se rendre à leur lieu de travail, soit trois fois plus que les autres, et réalisent ces trajets à 96% en voiture.

Si on se concentre sur le périmètre du Littoral Nord, on constate qu'environ 2 500 frontaliers proviennent du Dunkerquois ou encore 500 de Saint-Omer.

Les principales communes frontalières traversées par les navetteurs frontaliers sur du bassin Littoral Nord sont Ghyvelde, Steenvoorde, Godewaersvelde, Boeschepe et Bailleul.

Différentes études, initiatives et collaborations ont émergé ces dernières années pour mieux connaître les flux et les besoins en services de mobilité transfrontalière mais cette connaissance reste encore très lacunaire. On peut par exemple rappeler le projet Interreg V Transmobil, de 2018 à 2023, très structurant sur une partie du bassin de mobilité Littoral Nord. Ce projet visait à améliorer la mobilité en milieu rural en soutenant et en initiant des alternatives à l'usage individuel de la voiture. Parmi les acteurs français, partenaires et partenaires associés, on recensait la CCHF, Cœur de Flandre Agglo, la CUD, la Région, le Département du Nord, AGUR, AUD Saint-Omer, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France. Ce projet avait également par exemples comme objectifs le développement de « hubs » dans les ruralités (abris vélos, stations de recharge, vélos partagés, voitures partagées...) ou encore la réalisation d'une carte transfrontalière des transports en commun.

A ce jour, il existe encore peu de services de transports collectifs transfrontaliers, sur le bassin de mobilité à ce jour, excepté le bus gratuit entre Leffrinckoucke et Adinkerke et l'expérimentation d'une ligne de car transfrontalière entre Hazebrouck et Poperingue.

Ainsi, le Groupement Européen de Coopération Territoriale (GECT) West-Vlaanderen/Flandre-Dunkerque-Côte d'Opale a souhaité réactiver son groupe de travail Mobilités dans le but de développer les initiatives permettant le développement de mobilités transfrontalières.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

- **Mieux caractériser les besoins en déplacements transfrontaliers : projet d'observatoire Interreg, avec un volet mobilité transfrontalière**

L'ensemble des partenaires, de France et de Belgique, s'accordent pour indiquer qu'il existe un manque de données relatives aux mobilités transfrontalières.

Dans le cadre du Programme Interreg France-Wallonie-Vlaanderen, le projet stratégique GOT-FWVL est mis en place. Les ambitions de cet observatoire sont de réaliser la collecte et l'analyse de données, notamment sur le territoire du programme, par la mise en réseau des partenaires concernés. Cet observatoire constituera un outil d'aide à la décision pour les acteurs publics de la zone transfrontalière.

Il est proposé, en coordination avec les travaux menés dans les bassins de mobilité Littoral Nord, de l'Aire Urbaine Centrale et du Hainaut-Cambrésis Thiérache, que cet observatoire transfrontalier traite notamment des mobilités transfrontalières.

Certes, il existe de nombreuses études réalisées sur le sujet mais il manque fortement à ce jour de données stabilisées et coordonnées entre les différents acteurs de part et d'autre de la frontière.

La première étape sera d'ailleurs très probablement de réaliser l'état des lieux des études existantes, d'identifier les manques éventuels et les complémentarités à réaliser entre les études menées par les différents partenaires.

De même, il existe un manque important de données relatif à la mobilité transfrontalière entre la France (notamment le bassin de mobilité Littoral Nord) et la Grande-Bretagne, qu'il conviendrait de résoudre par des études spécifiques.

- **Mieux faire connaître les services de mobilité transfrontalière existants :**

Malgré les efforts de communication conjugués de la part des acteurs de part et d'autre de la frontière, les services de mobilité transfrontalière sont souvent peu connus de la population. La ligne routière Hazebrouck-Poperinge reste ainsi encore peu connue de la population. Des efforts sont à réaliser notamment pour rendre la signalisation plus visible et plus compréhensible (plurilinguisme).

- **Développement d'un réseau transfrontalier de liaisons cyclables fonctionnelles sur de longues distances**

Le Département du Nord a déposé un pré-projet dans le cadre d'Interreg France-Wallonie-Vlaanderen, sous le nom de Cycloconnect, dont l'objectif est de développer des liaisons cyclables entre la France et la Belgique. Concernant le bassin de mobilité Littoral Nord, outre le Département du Nord, les partenaires principaux sont Cœur de Flandre Agglo et la Communauté de Communes des Hauts-de-Flandre, avec la Province de Flandre Occidentale.

Il convient également de rappeler et poursuivre les efforts conjugués des différents partenaires, pour permettre une continuité cyclable à travers les Eurovélos du bassin de mobilité Littoral Nord (l'Eurovéloroute 12 de la Mer du Nord, l'Eurovélo 4 et l'Eurovélo 5). Ces liaisons permettent de faciliter la mobilité vers la Grande-Bretagne et la Belgique notamment.

- En fonction de l'observation des besoins et des flux existants, il pourrait être pertinent **d'expérimenter d'autres services de transports transfrontaliers** et de développer des connexions entre des services déjà existants pour les optimiser. Des réflexions pourraient être menées afin de simplifier le parcours de l'usager transfrontalier. Pour faciliter les mobilités transfrontalières, il pourrait être proposé de développer la communication en plusieurs langues dans les PEM, les trains...
La question de la desserte de Calais-Fréthun par l'Eurostar est également centrale pour les liaisons transfrontalières entre le bassin de mobilité et la Grande-Bretagne.

Enfin, la question de la desserte de Calais-Fréthun par l'Eurostar est également centrale sur ce bassin pour les liaisons transfrontalières avec la Grande-Bretagne. L'ensemble des acteurs de la mobilité du territoire souhaite en effet le retour d'une desserte de la gare Calais-Fréthun par cette offre qui permet d'accéder à la Grande-Bretagne.

Avec la réactivation du groupe de travail du GECT West-Vlaanderen/Flandre-Dunkerque-Côte d'Opale, et un périmètre du GECT très proche de celui du bassin de mobilité Littoral Nord, il est pertinent que les travaux soient coordonnés par cette institution. La feuille de route de ce groupe de travail est en cours d'écriture, reprenant les priorités citées ci-dessus. Cette institution est la plus à même de regrouper l'ensemble des acteurs transfrontaliers de la mobilité.



PILOTE

- Région
- GECT West-Vlaanderen/Flandre-Dunkerque-Côte d'Opale



MAITRE D'OUVRAGE

- Région
- AOM



PARTENAIRE(S)

- PMCO
- Acteurs de la mobilité de part et d'autre de la frontière franco-belge
- Départements du Nord et du Pas-de-Calais



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025 - 2029

- En continu sur la durée du contrat.



INDICATEURS DE SUIVI

- Création de l'observatoire de la mobilité transfrontalières (projet Interreg) (O/N) ;
- Poursuite de la ligne transfrontalière Hazebrouck-Poperingue (O/N) ;
- Mise en place du projet Cycloconnect (O/N).



ACTIONS LIÉES

- FA 4 – Développer les partenariats entre les AOM locales, la Région et les acteurs belges pour construire des offres de mobilité coordonnées ;
- FA 5 – Faciliter l'accès aux nouveaux emplois du Dunkerquois, notamment avec la dynamique du SERM de la Côte d'Opale ;
- FA 6 – Faire connaître les offres de mobilité existantes ;
- FA 17 – Veiller à la continuité des itinéraires cyclables structurants.



Fiche action 12 - Mener des études sur l'harmonisation des profils tarifaires

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Le Bassin de mobilité Littoral Nord comprend 7 AOM locales qui organisent actuellement des transports collectifs : la CU de Dunkerque, le Syndicat des transports du Calaisais, la CA du Boulonnais, la CA du Pays de St-Omer, la CA des 2 Baies en Montreuillois, la CA Cœur de Flandre et la CC des Hauts-de Flandre.

La Communauté Urbaine de Dunkerque, Cœur de Flandre Agglo et le Syndicat des Transports Urbains du Calaisais pratiquent la gratuité de leurs réseaux.

La Communauté d'Agglomération du Boulonnais, la Communauté d'Agglomération des Deux Baies en Montreuillois et la Communauté d'Agglomération du Pays de Saint Omer ont des profils d'âges similaires pour appliquer des tarifs préférentiels :

- Profil jeunes pour les moins de 26 ans ;
- Profil Séniors pour les plus de 65 ans.

La Région applique les mêmes profils d'âges pour des tarifs préférentiels pour son réseau de transport interurbain, et a un profil à partir de 60 ans pour le TER.

Il s'agit d'une particularité intéressante pour le Bassin de mobilité Littoral Nord que les AOM aient mis en place quasiment les mêmes profils d'âges pour des tarifs préférentiels.

Des différences existent par ailleurs sur les autres tarifs préférentiels (demandeurs d'emplois...).



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Étant donnée la similarité des profils d'âges pour les tarifs préférentiels dans le bassin de mobilité, il est souhaitable d'avoir une pérennité en ce sens et que de futurs nouveaux services de transports appliquent également ces profils.

Concernant les tarifications sociales, la première étape est de réaliser un état des lieux des tarifications existantes. Les AOM pourraient progressivement décider d'appliquer des profils de tarification sociale similaires afin de faciliter la visibilité pour les usagers qui ont besoin d'utiliser différents réseaux de transport. Ces tarifications étant relativement complexes, il est en effet nécessaire d'engager en amont une ou plusieurs études d'analyse des offres tarifaires et d'assortir cette analyse de propositions concrètes de convergence. Ces propositions devront nécessairement analyser les répercussions financières potentielles sur l'équilibre des contrats d'exploitations propres pour chaque AOM. Ces propositions d'éventuelles convergences devront respecter les règles de la commande publique sur les contrats de délégation de service public et la liberté pour chaque AOM de définir leur politique de mobilité répondant aux spécificités du territoire.

Par ailleurs, la mise en place de tarifications multi-réseaux peut constituer une action contribuant à faciliter les déplacements entre les réseaux des différentes AOM. Ainsi, le travail sur l'harmonisation des profils tarifaires entre AOM peut constituer un des préalables à la création de tels produits intermodaux.

Ces travaux sont à mettre en étroite relation avec le futur SERM Côte d'Opale.



PILOTE

- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

- AOM



PARTENAIRE(S)

- PMCO
- Départements du Nord et du Pas-de-Calais



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2029

- Engager une étude sur les tarifications sociales des différentes AOM.



INDICATEURS DE SUIVI

- Étude engagée sur l'harmonisation des profils tarifaires (O/N).



ACTIONS LIÉES

- FA 4 – Développer les partenariats entre les AOM locales, la Région et les acteurs belges pour construire des offres de mobilité coordonnées ;
- FA 6 – Faire connaître les offres de mobilité existantes.



Fiche action 13 - Renforcer l'interopérabilité billettique à l'échelle régionale

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

En Hauts-de-France, de nombreux systèmes billettiques cohabitent, essentiellement sur le réseau régional (composé du TER et des cars interurbains et scolaires) et les réseaux urbains les plus denses. Les 2 SM SRU présents en Hauts-de-France ont développé des outils billettique à disposition de leurs membres selon des modalités différentes.

Le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France veille à l'interopérabilité des systèmes avec la mise en place d'un socle documentaire précisant les spécifications techniques communes.

Le SMTCO a mis en œuvre depuis 2010 un système billettique unique et mutualisé à l'échelle du département de l'Oise au bénéfice de l'ensemble de ses membres. Le système est intégralement financé et administré par le SMTCO. Ce dernier est interopérable avec le système billettique régional Pass Pass depuis 2023.

Le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France est pilote de la démarche d'interopérabilité billettique Pass Pass à l'échelle de la région. Les principaux réseaux urbains de la région, ainsi que l'Oise (via le SMTCO) se sont inscrits dans cette démarche en prenant en compte les spécifications techniques d'interopérabilité telles que définies par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France. Ainsi, pour les AOM participants à cette démarche, cela permet d'assurer une interopérabilité billettique entre les réseaux membres.

Sur le bassin de mobilité du Littoral Nord, les réseaux de la CA du Boulonnais et de la CA du Pays de St-Omer ont déployé un système billettique s'inscrivant dans la démarche d'interopérabilité Pass Pass. La CA des 2 Baies en Montreuillois dispose aujourd'hui d'un système billettique mais qui n'est pas interopérable avec les systèmes Pass Pass. Enfin, les réseaux de la CU de Dunkerque, du SITAC et de la CA Cœur de Flandre étant gratuits, il n'a pas été nécessaire de déployer un système billettique.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Dans le cadre de leurs travaux sur la billettique (développement ou évolution des systèmes), les AOM doivent examiner différents points :

- les conditions d'interopérabilité entre les systèmes afin de permettre aux usagers de réaliser leurs déplacements de la manière la plus fluide possible ;
- le choix de la technologie billettique (système carte centrique ou cloud centrique) au regard des caractéristiques du territoire ;
- la prise en compte des évolutions technologiques.

Les spécifications Pass Pass ont été conçues de manière à ce que les cartes Pass Pass puissent être utilisées comme support physique pour accéder à d'autres services de mobilité (stationnement vélos, vélos en libre-service, borne de recharge électrique, etc.). Toutefois, à ce jour, les réseaux équipés en carte Pass Pass l'utilisent essentiellement pour les transports collectifs. En intégrant de nouveaux types de services, cette carte pourrait ainsi devenir la carte des mobilités en Hauts-de-France, par exemple en donnant accès aux stationnement vélos sécurisés.

Pour accompagner au mieux les territoires dans leurs réflexions, leurs choix ou le développement de leurs outils, il est proposé un accompagnement à deux niveaux :

- **Le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France est à disposition de ses membres pour les accompagner dans leurs réflexions quant aux choix de système billettique, y compris pour le déploiement. A ce titre, le syndicat pourra aussi faciliter la mise en relation entre acteurs dans le cadre de retours d'expérience en Hauts-de-France.**
- **Le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France proposera la mise en place d'une centrale d'achat pour des équipements billettiques et d'exploitation (distribution, validation, contrôle, SAE, etc.), des supports, de l'hébergement et de l'assistance à maîtrise d'ouvrage. Il s'agit de pouvoir proposer à ses membres une solution billettique « clé en main » favorisant l'interopérabilité et l'intermodalité.**

Au préalable, tout territoire souhaitant utiliser la carte Pass Pass et opérer des actions en faveur de l'interopérabilité devra devenir membre du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France et s'engager au respect du référentiel fonctionnel commun (REFOCO) Pass Pass.

En parallèle, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France pourra mener une étude stratégique sur les évolutions technologiques en matière de support et de dématérialisation notamment dans les espaces peu denses, et en tenant compte des choix fait par les AOM en matière de distribution.

À terme, cette interopérabilité billettique pourrait être travaillée de manière transfrontalière.



PILOTE

- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France
- Région
- AOM



PARTENAIRE(S)

- AOM
- Région
- Opérateurs de Mobilités



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025 - 2029

- En continu sur la durée du contrat.



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de territoires avec une billettique compatible Pass Pass ;
- Nombre de territoires adhérents du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France.



ACTIONS LIÉES

- FA 2 – Valoriser et faire connaître les services du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France aux AOM ;
- FA 14 – Développer et faciliter l'usage des outils de distribution.



Fiche action 14 - Développer et faciliter l'usage des outils de distribution

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Les AOM disposant de réseaux payants doivent aussi mettre en place un système de distribution de manière à faciliter l'accès des usagers aux titres de transport. Il existe différents canaux de distribution en fonction du parcours client que l'AOM souhaite mettre en place : vente en embarqué, en agence, avec des automates, en dématérialisé, etc.

Les choix réalisés en matière d'outils de distribution sont propres à chaque AOM et il apparaît nécessaire que les différents dispositifs déployés proposent un niveau de services équivalent entre eux ou qu'ils puissent distribuer des titres multi-opérateurs.

Par ailleurs, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France a développé des outils permettant de réaliser de la distribution de titres de transport pour le compte de ses membres.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Pour faciliter le parcours intermodal des usagers, les AOM doivent veiller à développer des services de distribution qui soient complémentaires et non concurrentiels. Les outils des SM SRU peuvent venir compléter les outils de distribution propres à chaque AOM. Il convient donc de travailler à ce que les SM SRU, comme le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, soient en capacité de distribuer les titres de l'ensemble des réseaux de leurs membres.

Il s'agira de poursuivre le développement des outils de distribution en élargissant la possibilité de vendre des titres de l'ensemble des réseaux et des gammes tarifaires de la Région, notamment concernant le TER Hauts-de-France.

En parallèle, pour les nouvelles AOM, il est important de pouvoir s'appuyer sur l'expérience des autres AOM et des SM SRU concernant leurs outils de distribution digitaux ou physiques, en lien avec les travaux sur la billettique.

Il est donc proposé de mettre en place un accompagnement des AOM par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France dans leur choix de développement d'outils de distribution, en s'appuyant notamment sur un diagnostic de l'existant à l'échelle du bassin et sur un partage d'expériences entre AOM.

Le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France prépare actuellement son futur marché d'AMO qui permettra à ses membres de commander une prestation d'accompagnement particulière.

En même temps, pour répondre aux besoins des usagers, il est essentiel de former les agents en contact avec le public à l'utilisation des outils de distribution et aux questions qu'ils pourraient rencontrer. Cela est particulièrement important lorsque des points de vente et de distribution sont installés dans des lieux tiers, comme les Maisons France Service, qui offrent divers services publics. Ce sujet est abordé dans le Plan d'Actions en Matière de Mobilité Solidaire (PAMS) du Littoral Nord.

Une formation sera proposée à destination des agents des réseaux de transports ou des nouveaux lieux de distribution des titres.

L'ensemble de ces travaux doit s'inscrire dans un objectif à plus long terme visant à définir un schéma général de fonctionnement du parcours client en incluant les problématiques d'achat, de distribution mais aussi de service après-vente. Dans ce cadre, il serait particulièrement intéressant de prendre également en compte des lieux multiservices où des équipements de distribution pourraient être installés (ex : Maisons France Services, Maisons de la mobilité, etc.).



PILOTE

- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France
- Région



MAITRE D'OUVRAGE

- Région
- AOM
- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France



PARTENAIRE(S)

- Exploitants
- Départements du Nord et du Pas de Calais
- EPCI
- Communes



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025

- Ouverture à la distribution des titres de transport TER par les outils Pass Pass.

2

2026 - 2029

- Accompagnement des AOM dans le choix de leurs stratégies et outils de distribution.



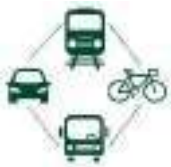
INDICATEURS DE SUIVI

- Part des réseaux de transport du bassin pouvant être distribués via les outils du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France.

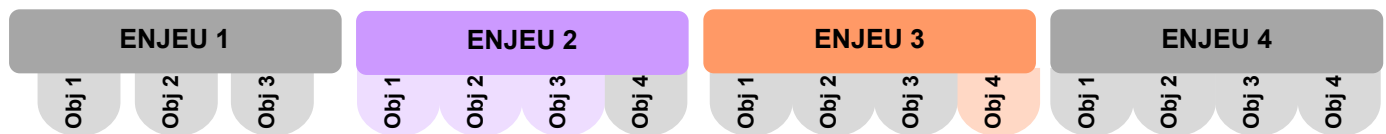


ACTIONS LIÉES

- FA 2 – Valoriser et faire connaître les services du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France aux AOM ;
- FA 13 – Renforcer l'interopérabilité billettique à l'échelle régionale ;
- PAMS Fiche-action 1.2 – Améliorer l'information et l'orientation à la mobilité en formant les prescripteurs.



Fiche action 15 - Moderniser les pôles d'échanges multimodaux (PEM)



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Les pôles d'échanges multimodaux sont les lieux emblématiques de l'intermodalité en étant les points physiques de rencontres et de croisements des différents réseaux de transport. Il en existe de différents types et de différents niveaux de complexité.

Sur le bassin Littoral Nord, plusieurs sites ont fait l'objet ou font l'objet de projet d'aménagement afin d'améliorer les conditions d'accès aux sites ou de passage d'un mode à l'autre. Sur ce bassin, au cours des vingt dernières années, plusieurs projets d'aménagement de PEM et d'abord de gares ont été réalisés et portés localement comme à Dunkerque, Bergues, Gravelines, Calais-Ville, Calais-Fréthun, Etaples le Touquet, Rang du Fliers ou encore St-Omer.

Les PEM se situent essentiellement au droit d'une gare mais ils peuvent aussi ne proposer qu'une offre routière.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Partant du principe que tous les points d'arrêts de transports collectifs constituent des lieux d'intermodalité, la Région a établi, via le SRADDET, un référentiel relatif aux PEM permettant d'identifier des catégories de sites présentant des caractéristiques et problématiques communes. La règle 27 du SRADDET (fascicule du SRADDET, partie prescriptive) pose les principes d'utilisation de cette typologie par l'ensemble des acteurs, notamment au travers de leurs documents de planification locaux. Ce référentiel propose ainsi d'utiliser une même typologie des PEM, quel que soit le territoire. De plus, la Région a arrêté la liste des sites relevant des 2 premières catégories, à savoir les PEM régionaux et les PEM de rabattement vers les métropoles. De même, elle a élaboré un cahier de préconisations précisant le type d'interventions à privilégier sur les différents sites « PEM » (délibération n°2023-01484 du 12 octobre 2023).

La liste des actions suivantes est retenue :

- les territoires doivent préciser le rôle de leurs PEM en s'appuyant sur le référentiel SRADDET et sur le cahier de préconisations de la Région (les orientations et choix d'aménagement).
- les partenaires identifieront les sites présentant des dysfonctionnements et sur lesquels une intervention pourrait être proposée. Sur ces sites préalablement identifiés, des échanges particuliers entre les acteurs locaux (AOM, EPCI, communes), la Région et SNCF Gares et Connexions pourraient alors être organisés pour déterminer la pertinence et les conditions de réalisation d'un futur projet d'aménagement.

En effet, sur le bassin de mobilité Littoral Nord, certains sites non-traités peuvent aussi présenter des dysfonctionnements ne permettant pas une circulation et des changements de modes aisés. Des réflexions ont d'ores et déjà été lancées sur certains sites, à l'image des travaux sur le site de Wimille-Wimereux. De la même manière, des réflexions sont actuellement en cours quant à la modernisation du PEM en gare de Boulogne-sur-Mer ou encore de Montreuil-sur-Mer. D'autres sites préalablement identifiés comme présentant des dysfonctionnements nécessitant une intervention pourraient aussi être identifiés :

- **Sur ces sites identifiés et considérés comme prioritaires par les partenaires, les maitres d'ouvrage engageront des études de réaménagement sur base d'un diagnostic de site (intégrant les flux), de l'examen de plusieurs scénarios et du choix final d'aménagement. De la phase « émergence » à la phase « travaux », le projet sera piloté en mode projet. Sur cette base, la réalisation de l'opération pourra être engagée. Par ailleurs, les partenaires s'engagent au bon avancement des projets en cours.**
- **La Région et SNCF Gares et Connexions peuvent accompagner les réflexions des porteurs de projets comportant une dimension ferroviaire, tout particulièrement dans les espaces peu denses.**

Cela se matérialisera notamment par la mise à disposition d'un guide d'aménagement des PEM (autour des gares ferroviaires) afin de préciser les grandes étapes, les points de vigilance, les études et procédures de marché à mener, d'identifier les partenaires à associer comme les possibles sources de financement. Ce guide sera réalisé par la Région et SNCF Gares et Connexions.

La question du devenir et de la valorisation possible des bâtiments gares et des anciennes cours fret devra être prise en compte à cette occasion. La fermeture constatée ou l'éventualité d'une fermeture des services aux voyageurs conduira à étudier les différentes solutions envisageables pour éviter que le bâtiment principal et ses annexes ne deviennent des friches et qu'ils puissent, au contraire, servir à la revitalisation du pôle d'échange et, par extension, des quartiers ou espaces environnants. Les mêmes réflexions pourraient avoir lieu sur les espaces réputés vacants des gares. Les acteurs et porteurs de projets locaux seront invités à prendre part à cette réflexion initiée par le gestionnaire de gare et la Région.



PILOTE



MAITRE D'OUVRAGE



PARTENAIRE(S)

• Région	• Acteurs locaux (EPCI/communes)	• SNCF Gares et Connexions • AOM • Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France • PMCO • Départements du Nord et du Pas-de-Calais



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025

- Identification des sites présentant des dysfonctionnements.

2

2025-2029

- Définition du rôle des PEM par les AOM en s'appuyant sur le référentiel SRADDET et le cahier de préconisations de la Région.



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de sites faisant l'objet d'une étude ;
- Nombre de sites avec des travaux en cours.

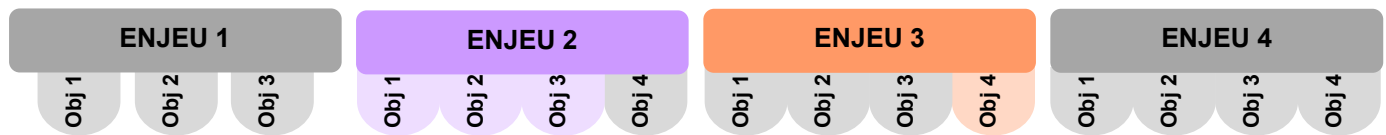


ACTIONS LIÉES

- FA 5 – Faciliter l'accès aux nouveaux emplois du Dunkerquois, notamment avec la dynamique du SERM de la Côte d'Opale ;
- FA 10 – Améliorer la signalétique pour les points d'arrêts multimodaux ;
- FA 16 - Accompagner les maîtres d'ouvrage dans leurs projets de PEM.



Fiche action 16 - Accompagner les maitres d'ouvrage dans leurs projets de PEM



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

De nombreux acteurs territoriaux veulent développer des PEM mais se retrouvent parfois confrontés aux difficultés liées à ce type de projet complexe : coordination des très nombreux acteurs, contraintes spécifiques du domaine ferroviaire, contraintes financières, intégration du projet dans l'environnement global et local...



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Etant donnée la complexité que peuvent présenter les projets de PEM, l'expertise de tous les acteurs des transports doit permettre de guider les réflexions des porteurs de projets, tout particulièrement dans les espaces peu denses.

Cela se matérialisera par la mise en place d'outils d'accompagnement des projets partagés par la Région, sur les grandes étapes d'un projet, et de SNCF Gares et connexions en ce qui concerne les projets autour de sites ferroviaires. Cela se traduira notamment par la rédaction d'un guide d'aménagement des PEM autour des gares ferroviaires afin de préciser les différentes phases, les points de vigilance, les études à mener, d'identifier les partenaires à associer ou encore les possibles sources de financement.

1- Une présentation du phasage d'un projet de PEM par la Région

- En s'appuyant sur le cahier de préconisations élaboré par la Région, cette partie permettra de bien identifier les grandes étapes d'un tel projet (les études à réaliser, les financements, le phasage et le calendrier, les grandes fonctions, accessibilité et intégration du site dans son environnement, etc.) ainsi que les difficultés et les écueils à éviter.
- Cette partie évoquera également les services intermodaux que l'utilisateur est en droit d'attendre dans ces PEM, par exemple en termes d'information multimodale.

2- Une description des contraintes rencontrées sur le domaine ferroviaire par SNCF Gares et Connexions

Cette seconde partie permettra aux porteurs de projets de prendre en compte les spécificités du ferroviaire :

- **Les contraintes calendaires** : le délai de réalisation des études et procédures particulières, les interruptions temporaires de circulation pour la bonne réalisation de travaux, etc.
- **Les contraintes techniques et administratives** : mutabilité et dépollution des sols, mise à disposition du foncier, précision sur les modèles juridiques envisageables et réalisation des conventions d'occupation temporaires, etc.

- **Les contraintes financières** : en particulier concernant les coûts de libération revenant à l'acquéreur (coût et bouclage des plans de financement, prise en compte d'éventuelles recettes, etc.)

Par ailleurs, il est proposé d'organiser **une revue de projet annuelle, entre la Région Hauts-de-France et SNCF Gares et Connexions** afin d'examiner l'ensemble des projets en cours ou à venir, d'identifier les points de blocage ou de vigilance et de proposer les possibilités de résolution permettant ainsi la bonne réalisation des projets se situant en particulier dans le bassin de mobilité du Littoral Nord.

À terme, un accompagnement de ce type pourrait aussi être proposé sur des sites non ferroviaires (cas des PEM routiers) ou sur les aires de mobilité rurale.



PILOTE

- Région
- SNCF Gares et connexions



MAITRE D'OUVRAGE

- Acteurs locaux (EPCI/communes)



PARTENAIRE(S)

- PMCO
- Départements du Nord et du Pas-de-Calais
- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025 - 2026

- Réalisation du guide d'aménagement des PEM.



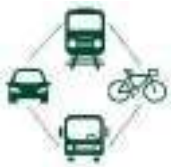
INDICATEURS DE SUIVI

- Élaboration du guide d'ici début 2026 (O/N) ;
- Installation d'une revue de projet PEM.

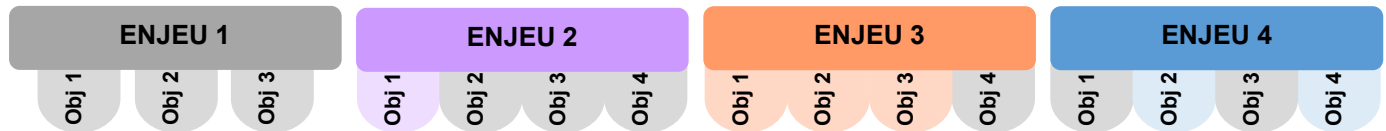


ACTIONS LIÉES

- FA 3 – Faciliter le retour d'expérience et accompagner les maîtres d'ouvrage pour les projets de mobilité ;
- FA 15 – Moderniser les pôles d'échanges multimodaux (PEM).



Fiche action 17 - Veiller à la continuité des itinéraires cyclables structurants



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

La Région Hauts-de-France a voté le Schéma Régional des Véloroutes (SRV) le 30 janvier 2020 (initialement intitulé SR3V). La constitution du schéma régional permet de rendre plus lisibles et cohérentes les politiques de création d'infrastructures cyclables et notamment la hiérarchisation des axes à aménager aux échelles locale, régionale, nationale et européenne.

En octobre 2023, le Plan Vélo 2024-2028 a été adopté en faveur d'une mobilité plus durable et de la transition écologique en région. Il a pour but de clarifier le rôle des différents acteurs et notamment celui de la Région, dans un objectif de construire une région cyclable. Ce document stratégique est vecteur de plusieurs enjeux relatifs à la pratique du vélo tels que le développement d'infrastructures cyclables en lien avec les collectivités, la sensibilisation à l'écomobilité scolaire ou encore le renforcement des liens avec les associations d'usagers sur les territoires.

Les schémas de planification et cyclables doivent également tenir compte du SRV qui est inscrit dans le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Equilibre des Territoires (SRADDET) de la Région Hauts-de-France. Dans ce cadre, le schéma régional doit être intégré aux documents de planification : SCoT, PLUI ou PLU.

Les Départements du Nord et du Pas-de-Calais sont des acteurs déterminants dans la stratégie pour développer les modes doux sur les territoires. Le Département du Pas-de-Calais a ainsi adopté un plan vélo en janvier 2023 et le Département du Nord a élaboré son Schéma cyclable en 2018. Les Départements poursuivent l'aménagement des itinéraires inscrits au SRV Hauts-de-France.

Ce bassin de mobilité a la spécificité d'avoir des liaisons cyclables transfrontalières qui sont valorisées par les différents partenaires.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Le SRV, en utilisant les axes structurants, permet de garantir une bonne desserte des territoires. La création de cette « colonne vertébrale » des modes actifs aura pour rôle de faciliter les connexions avec les aménagements à vocation plus locale mais également avec les pôles d'échanges multimodaux.

Le « comité d'itinéraire » est un mode de gouvernance qui implique tous les partenaires autour d'une véloroute et permet de traiter des thématiques telles que l'infrastructure pour s'assurer de la continuité de l'itinéraire, la promotion des services déployés, de la signalétique ainsi que des possibilités d'intermodalité. Tout cela vise à faire de l'itinéraire une destination du tourisme à vélo.

Sur le bassin de mobilité, il existe trois Eurovéloroutes, l'EuroVélo 4 (ou « Vélomaritime »), l'EuroVélo 5 (ou « Via Romea Francigena ») et l'EuroVélo 12 (ou « Vélo route de la Mer du Nord »). Il s'agira de s'appuyer sur leur structure de gouvernance spécifique pour en assurer la continuité et le développement. Dans ce cadre, les partenaires du COM à l'échelle du bassin de mobilité Littoral Nord seront informés des différentes réunions du comité et pourront ainsi faire part de leurs questionnements et difficultés.

De plus, la définition des axes à aménager par les EPCI ou les collectivités revêt souvent un caractère principalement local avec pour objectif de desservir les pôles générateurs de déplacements des territoires (gares, emplois, loisirs, zones commerciales...). À ce titre, les principaux pôles générateurs du territoire pourront être connectés au SRV et un accompagnement régional pourra être réalisé, en lien avec le Cerema et les associations concernées.

Pour ce faire, les collectivités pourront aussi s'appuyer sur le Plan Régional Vélo (PRV) qui a pour finalité de développer les mobilités actives, décarbonées et de courte distance, tout en s'inscrivant dans l'objectif national de parvenir à une part modale du vélo de 3 % à 12 % d'ici 2030. Le PRV s'appuie sur l'ensemble des compétences régionales et permet, à travers ses différentes actions concrètes, de faire du vélo un outil important en matière d'attractivité du territoire, de création d'emplois, de qualité de vie. Il a notamment pour objectif de clarifier le rôle des différents acteurs, notamment celui de la Région, dans la construction d'une région cyclable.

Enfin, dans cet écosystème, les Départements ont également un rôle particulier à jouer en étant :

- interlocuteurs incontournables en tant que gestionnaire des voiries départementales ;
- associés à l'élaboration des schémas directeurs cyclables des EPCI ;
- garants de la prise en compte des réseaux départementaux et donc, par extension, du schéma régional, comme de la cohérence d'ensemble entre des territoires limitrophes.

Dans le cadre de son chef de filât mobilités, la Région contribuera à assurer la cohérence des Schémas Directeurs Cyclables (SDC) à l'échelle des bassins de mobilité et avec les schémas départementaux et le SRV. Dans ce cadre, chaque AOM gagne à associer les autorités voisines lors de l'élaboration de son schéma des mobilités ou cyclable et la Région sera par ailleurs garante de la cohérence entre les schémas locaux et SRV.

Les Départements du Nord et du Pas-de-Calais poursuivent les aménagements inscrits dans le cadre du SRV.

Pour rappel (cf. fiche action 11 relative à la mobilité transfrontalière), le Département du Nord a déposé un pré-projet dans le cadre d'Interreg France-Wallonie-Vlaanderen, sous le nom de Cycloconnect, dont l'objectif est de développer des liaisons cyclables entre la France et la Belgique. Concernant le bassin de mobilité Littoral Nord, outre le Département du Nord, les partenaires principaux sont Cœur de Flandre Agglo et la Communauté de Communes des Hauts-de-Flandre, avec la Province de Flandre Occidentale.

Les actions suivantes sont ainsi à mettre en place :

- **réaliser un bilan annuel du Plan Vélo présenté à l'ensemble des partenaires lors des Rencontres Régionales du Vélo ;**
- **tenir compte du SRV dans les études afin de structurer les aménagements de mobilité active à l'échelle du bassin ;**
- **échanger entre les AOM limitrophes lors de la réalisation d'études mobilité (schéma directeur cyclable, plan de mobilité simplifié...) afin de garantir une continuité des itinéraires.**
- **transmettre les études mobilité réalisées aux territoires limitrophes afin de tenir compte des aménagements réalisés ou programmés ;**
- **veiller, autant que possible, à une homogénéité des aménagements cyclables structurants notamment en terme de matériaux utilisés et de signalétique.**
- **mettre en place le projet Cycloconnect.**



PILOTE

- Région



MAITRE D'OUVRAGE

- Départements
- Acteurs locaux (EPCI/communes)



PARTENAIRE(S)

- DREAL
- Cerema
- Associations



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025

- Bilan annuel du Plan Régional Vélo.

2

2026 - 2029

- Travaux en continu sur la durée du contrat.



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de km du SRV réalisés.



ACTIONS LIÉES

- FA 3 – Faciliter le retour d'expérience et accompagner les maîtres d'ouvrage pour les projets de mobilité ;
- FA 21 – Faciliter la pratique du vélo pour le dernier kilomètre et les déplacements du quotidien.



Fiche action 18 - Faire connaître et développer les aires de covoiturage

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Dans le bassin de mobilité Littoral Nord, aucune collectivité ne dispose d'un service de covoiturage spécifique. Les outils mis en place par les syndicats mixtes de type SRU sont principalement utilisés pour la promotion et la mise en relation des covoitureurs et une grande majorité des AOM souhaite développer ce type de service.

L'action publique en matière de covoiturage ne relève pas uniquement des AOM. Par exemple, les communes et intercommunalités peuvent également créer des infrastructures de covoiturage via leurs compétences en matière de voirie et d'aménagement, en particulier des aires de covoiturage qui peuvent avoir des caractéristiques très variables, du point de rencontre (simple « arrêt de covoiturage ») aux espaces de stationnement dédiés présentant différents services (bornes de recharge, VLS...). Ces aires ont un rôle essentiel dans l'essor de la pratique du covoiturage.

L'article L1231-15 du code des transports indique que « Les autorités mentionnées aux articles L. 1231-1 (les AOM) et L. 1231-3 (Région AOMR) seules ou conjointement avec d'autres collectivités territoriales ou groupements de collectivités intéressés, établissent un schéma de développement des aires de covoiturage destinées à faciliter la pratique du covoiturage ». Il existe un schéma interdépartemental des aires de covoiturage pour les Départements du Nord et du Pas-de-Calais, qui date de 2015. La Région ne dispose pas d'un tel schéma.

Les aires de covoiturage peuvent être financées par différents dispositifs, de l'Union Européenne, de l'Etat, de la Région, des Départements, des EPCI, des communes...

Le recensement des aires de covoiturage est possible via la base nationale des lieux de covoiturage (BNLC), qui compte actuellement 28 aires de covoiturage sur le bassin Littoral Nord. Cette base recense les points de rencontre où les conducteurs peuvent déposer et prendre en charge des passagers. La connaissance des points de rencontre de covoiturage permet aux applications de covoiturage de fournir une information fiable sur les lieux où les conducteurs peuvent s'arrêter et stationner en toute sécurité. Ces données permettent également aux développeurs et aux applications de covoiturage de fournir une information fiable sur les points de rencontre (aires de covoiturage, sorties d'autoroutes, parkings, lieux d'autostop...). Un diagnostic des aires du covoiturage à l'échelle du PMCO a été réalisé dans le cadre de l'étude stratégique sur la mobilité confiée aux 3 agences d'urbanisme du territoire (Dunkerque-Flandre, Saint-Omer, Boulogne Développement). Il sera publié à la rentrée 2025.

Les Départements du Nord et du Pas-de-Calais sont pionniers sur la démarche en Hauts-de-France avec le schéma interdépartemental de covoiturage de 2015. Ce schéma est en cours d'évaluation.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Les aires de covoiturage sont déterminantes pour le développement de la pratique du covoiturage, notamment au droit des principaux axes routiers et de certaines gares (bien localisée pour favoriser le covoiturage) ou encore pour créer des lignes de covoiturage. Aussi, plusieurs actions sont proposées afin de donner une meilleure visibilité des sites existants et de définir collectivement le maillage-cible des aires de covoiturage à l'échelle du bassin de mobilité.

- Tout d'abord, il convient d'insister sur la nécessité de faire connaître et de **recenser les aires et lieux de covoiturage existants**. À cet effet, il revient principalement aux maîtres d'ouvrage et aménageurs de ces sites de renseigner la BNLC. Afin de faciliter la saisie correspondante et de bénéficier d'une information plus riche, il est recommandé d'utiliser le point d'accès régional (PAR) mis en place par la Région **via la plateforme Géo2France**. Cela ne nécessite pas de double-saisie sachant que les plateformes nationale et régionale s'alimentent mutuellement. Un guide d'utilisation de ce PAR sera annexé à la présente fiche. Il s'agira ensuite d'élaborer une communication vers les cibles d'utilisateurs à partir de ce recensement pour valoriser et faire connaître la pratique.
- En cohérence avec les besoins exprimés dans les différents bassins de mobilité lors de l'élaboration des différents COM et PAMS et en bonne articulation avec les offres en transport collectif structurantes, la Région pourrait **élaborer un schéma de développement des aires de covoiturage en Hauts-de-France**. En étroite collaboration avec les Départements, les principales agglomérations et des acteurs tels que la SANEF, il s'agira en particulier de proposer un maillage-cible d'aires, en s'appuyant sur les schémas départementaux. Ce travail nécessitera également de prendre en compte les principales aires identifiées dans les autres schémas locaux.
En lien avec le développement des flux vers le Dunkerquois, des aires de covoiturage pourraient être développées sur ce bassin afin de limiter au maximum les flux routiers.
- Une analyse des points de covoiturage informels peut venir alimenter les réflexions sur les besoins d'aires de covoiturage formalisées qui seraient à développer sur le territoire. Avec le développement des emplois dans le Dunkerquois, le covoiturage sera un levier important pour réduire les flux routiers. L'intermodalité avec les gares est également un enjeu important. Il s'agit d'analyser la performance des aires existantes et d'en déduire les éventuelles adaptations (en lien avec l'étude actuellement réalisée par les Agences d'Urbanisme pour le PMCO).
- Une attention particulière devra être apportée à l'accès aux aires de covoiturage, en favorisant la multimodalité (vélo, marche à pied, cars interurbains, etc.).
- Dans le travail de connaissance des offres de services de covoiturages, il sera également intéressant d'avoir une vision transfrontalière de cette thématique.
- Outre l'infrastructure, il faudra également développer le faire savoir via des outils de communication plus performants, interactifs, répondant aux évolutions de communication des individus. Pour rappel, les AOM membres du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France peuvent bénéficier de l'accompagnement et des outils de communication mis en place par le syndicat mixte, dans le cadre de la démarche Pass Pass covoiturage. A minima, des visuels harmonisés relatifs aux aires de covoiturage permettraient de gagner en visibilité, avec des totems qui pourraient par exemple être réalisés avec le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France.



PILOTE



MAITRE D'OUVRAGE



PARTENAIRE(S)

• Région	• Région • Département du Pas-de-Calais • AOM ou collectivités locales • SANEF • SNCF Gares et Connexions	• PMCO • Département du Nord • Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2026

- Élaboration d'un schéma régional de développement des aires de covoiturage (sous réserve de la validation du principe de ce projet par l'assemblée régionale).



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre d'aires de covoiturage recensées par le point d'accès régional (Géo2France).



ACTIONS LIÉES

- FA 5 – Faciliter l'accès aux nouveaux emplois du Dunkerquois, notamment avec la dynamique du SERM de la Côte d'Opale ;
- FA 19 – Expérimenter des lignes de covoiturage dynamique sur le bassin de mobilité ;
- FA 21 – Favoriser le développement de la mobilité partagée, en particulier dans les secteurs peu denses.



Annexe fiche action 18 - Faire connaître et développer les aires de covoiturage



Alimenter la base de données des aires de covoiturage

Mode d'emploi | Octobre 2024



Contexte

- La **LOM** demande à toutes les AOM dont la Région d'établir un schéma de développement des aires de covoiturage (article 35)
- Afin de faciliter sa réalisation, on incite les structures à recenser les aires de covoiturage sur la plateforme **Géo2France**, point d'accès régional (PAR)
- Géo2France fournit des outils pour vous permettre d'alimenter et de visualiser la base régionale, et s'occupe de remonter les informations au Point d'accès National (**PAN**).
- La **Région** s'appuie sur l'espace collaboratif mis en place par Géo2France.



Accéder à l'espace collaboratif

Portail Géo2France

- Préalable : avoir un compte sur le portail Géo2France ([cliquer ici pour se créer un compte](#))
- S'authentifier sur le portail [Géo2France](#)
- Accéder à l'espace collaboratif : cliquer sur le menu GROUPES PROJET



Design UI/UX - Géo2France beta - Synthèse des tests utilisateurs - Juin 2024 - Lucie Colligot

3

Accéder à l'espace collaboratif

Portail Géo2France

- Cliquer sur « Espaces » pour voir l'ensemble des groupes de travail, et chercher celui sur le recensement des aires de covoiturage.
- Si vous n'êtes pas déjà membre de l'espace, vous pouvez demander à y adhérer : l'animateur validera votre demande.



Design UI/UX - Géo2France beta - Synthèse des tests utilisateurs - Juin 2024 - Lucie Colligot

4

Alimenter la base de donnée

Outil : GéoContrib

- Géo2France met à disposition GéoContrib, un outil simple d'alimentation de base de donnée.
- Pour y accéder, cliquer sur GéoContrib, sur la page d'accueil de l'espace collaboratif :



Design UI/UX - Géo2France beta - Synthèse des tests utilisateurs - Juin 2024 - Lucie Collignon

3

Alimenter la base de donnée

Outil : GéoContrib

- Dans GéoContrib, cliquer sur « ajouter un signalement »



Design UI/UX - Géo2France beta - Synthèse des tests utilisateurs - Juin 2024 - Lucie Collignon

4

Alimenter la base de donnée

Outil : GéoContrib

- Pointer l'aire de covoiturage dans la carte :



Design UI/UX - Geo2France beta - Synthèse des tests utilisateurs - Juin 2018 - Lucile Colligot

7

Alimenter la base de donnée

Outil : GéoContrib

- Remplir le formulaire (qui correspond au modèle de donnée discuté en groupe de travail, et compatible avec le modèle national)



Design UI/UX - Geo2France beta - Synthèse des tests utilisateurs - Juin 2018 - Lucile Colligot

8

Alimentation de la base nationale

Portail transport.data.gouv.fr

- Quand vous validez votre signalement, l'aire de covoiturage est ajoutée à la base régionale.
- Tous les jours, ces données sont remontées automatiquement vers le PAN, et donc alimentent la base nationale des aires de covoiturage (**blnc**) disponible sur [data.gouv](https://data.gouv.fr) et transport.data.gouv



Design UI/UX - Geo2France beta - Synthèse des tests utilisateurs - Juin 2018 - Lucie Colligot

8

Visualiser la base de donnée régionale et nationale

Visionneuse cartographique

- Si vous avez uniquement besoin de visualiser les données des aires de covoiturage, Géo2France met à disposition une visionneuse cartographique, disponible depuis l'espace collaboratif :



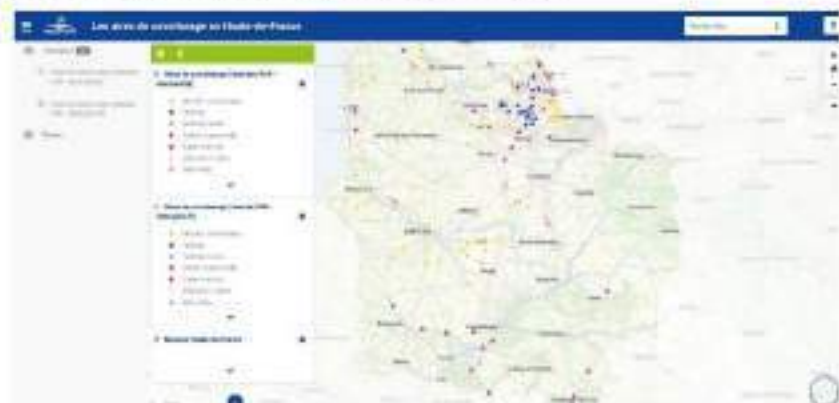
Design UI/UX - Geo2France beta - Synthèse des tests utilisateurs - Juin 2018 - Lucie Colligot

9

Visualiser la base de donnée régionale et nationale

Visionneuse cartographique

- Cette visionneuse permet de visualiser les aires déclarées sur le PAR (Géo2France) et les aires déclarées sur le PAN (data.gouv.fr)



Design UI/UX - Geo2France beta - Synthèse des tests utilisateurs - Juin 2024 - Lucie Collin

11



Fiche action 19 - Expérimenter des lignes de covoiturage sur le bassin de mobilité



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Une ligne de covoiturage, parfois intitulée « dynamique », est une ligne virtuelle de transport, où les sièges libres sont proposés par les voitures en circulation.

Concrètement, un usager fait connaître son besoin de transport sur un trajet déterminé, qui fait partie d'une ligne définie, et peut bénéficier d'un siège libre d'un véhicule qui fait également ce trajet.

Une ligne de covoiturage peut comporter les éléments suivants :

- des arrêts aménagés ;
- des trajets avec ou sans réservation ;
- une application de mise en relation ;
- une prise en charge totale ou partielle du coût du trajet pour les passagers ;
- une garantie départ (par exemple un taxi si le passager attend trop longtemps) ;
- une indemnisation pour les conducteurs.

Il existe actuellement une volonté de plusieurs acteurs de la mobilité d'étudier la mise en place de lignes de covoiturage dans le bassin de mobilité Littoral Nord, sur plusieurs axes stratégiques.

Dans le cadre d'une première étude globale commandée par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France sur l'opportunité de développer des lignes de covoiturage dynamique sur le territoire des Hauts-de-France, il a été mis en avant que le corridor entre Calais et Dunkerque avait un potentiel important pour développer ce type de démarche, avec une première expérimentation sur cet axe.

Dès le 2^{ème} semestre 2025, d'autres axes seront étudiés pour mesurer le potentiel d'autres lignes de covoiturage.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Les acteurs de la mobilité du bassin Littoral Nord souhaitent que plusieurs axes soient étudiés afin de développer des lignes de covoiturage.

La première étude commandée par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France a mis en exergue le fait que le corridor Calais-Dunkerque s'avérerait pertinent pour commencer l'expérimentation d'une ligne de covoiturage. On constate d'ores et déjà le déplacement de 4 000 actifs par jour dans le sens Calais vers Dunkerque, et 2 000 actifs dans le sens inverse. Ces flux vont ainsi augmenter significativement dans les prochaines années puisque plus de 20 000 emplois vont être créés, d'ici 10 ans, avec l'implantation de nouvelles industries dans le port de Dunkerque. L'arrivée de ces nouveaux emplois va nécessairement accentuer des problématiques de mobilités.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Les différents partenaires de ce projet de ligne de covoiturage sur l'axe Calais-Dunkerque, que sont le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, les Départements du Nord et du Pas-de-Calais, le SITAC, la CC de la Région d'Audruicq, la CU de Dunkerque, le PMCO et la Région, souhaitent que ce projet puisse aboutir en 2026. Une quinzaine d'arrêts sont à ce jour envisagés, permettant notamment de desservir les zones industrielles du Dunkerquois et du Calaisis.

Pour la concrétisation du projet, il conviendra que les partenaires financent à la fois :

- le déploiement et l'installation du mobilier de signalisation notamment, d'éventuels abris voyageurs, des travaux de voiries, l'achat de logiciels... ;
- l'exploitation de ce nouveau service (la gestion du service, l'animation et la communication, les éventuelles incitations financières pour les conducteurs, une éventuelle garantie de départ...).

Les différents acteurs de la mobilité du bassin Littoral Nord (notamment les AOM) souhaitent que d'autres axes puissent être étudiés pour développer des lignes de covoiturage, en s'appuyant notamment sur l'expérimentation de ligne entre Calais et Dunkerque. Le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France lance ainsi, à partir du deuxième semestre 2025, une étude de potentiel et de faisabilité pour la création de lignes de covoiturage. Cette étude devra être réalisée en étroite collaboration avec les acteurs du bassin de mobilité Littoral Nord, particulièrement attentifs à cette thématique. Les acteurs de la mobilité du bassin Littoral Nord ont souhaité par exemple que les corridors entre Boulogne-sur-Mer et Calais, et entre Lumbres, Saint-Omer et Dunkerque soient étudiés. Lors des échanges avec les AOM du territoire, d'autres corridors pourront également être identifiés collectivement.

Pour garantir la réussite de cette ligne de covoiturage, il conviendra a minima de respecter les conditions suivantes :

- une desserte attractive, un positionnement stratégique des arrêts et une complémentarité avec les transports collectifs existants ;
- une bonne visibilité des arrêts et un confort pour l'attente ;
- une intermodalité aisée avec une intégration de la ligne au système de transport ;
- une gouvernance structurée et une mobilisation des acteurs socio-économiques du territoire.

Les lignes de covoiturage devront s'articuler également avec les aires de covoiturage déjà existantes.



PILOTE

- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France



PARTENAIRE(S)

- AOM du bassin de mobilité
- Région
- Départements du Nord et du Pas-de-Calais
- PMCO



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025

- Étude de faisabilité de la ligne de covoiturage Calais-Dunkerque ;
- Étude de potentiel et de faisabilité pour la création de nouvelles lignes de covoiturage.

2

2026

- Exploitation d'une première ligne de covoiturage sur le corridor Calais-Dunkerque.

3

D'ici 2029

- Éventuelles nouvelles expérimentations de lignes de covoiturage sur le bassin.



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de corridors étudiés sur le bassin ;
- Nombre de lignes de covoiturage créées ;
- Nombre de conducteurs ;
- Nombre de passagers ;
- Nombre de trajets réalisés par an.

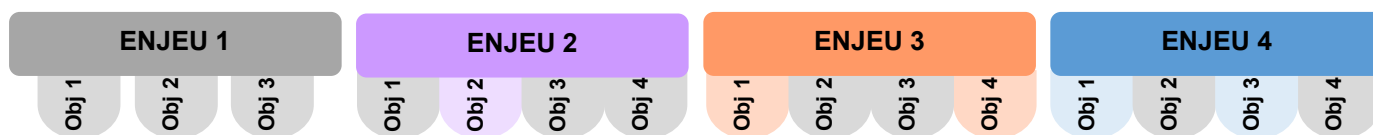


ACTIONS LIÉES

- FA 5 – Faciliter l'accès aux nouveaux emplois du Dunkerquois, notamment avec la dynamique du SERM de la Côte d'Opale ;
- FA 6 – Faire connaître les offres de mobilité existantes ;
- FA 18 – Faire connaître et développer les aires de covoiturage ;
- FA 21 – Favoriser le développement de la mobilité partagée, en particulier dans les secteurs peu denses.



Fiche action 20 - Étudier le développement de TAD sur les différents EPCI



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Le Code des Transports identifie **les services de Transports à la Demande (TAD)** comme relevant de la compétence mobilité d'une AOM. Ils sont définis comme étant des « *services collectifs offerts à la place, déterminés en partie en fonction de la demande des usagers et dont les règles générales de tarification sont établies à l'avance, et qui sont exécutés avec des véhicules dont la capacité minimale est fixée par décret* » (au moins quatre places, y compris le conducteur). Les TAD sont ainsi des services qui fonctionnent selon la demande des usagers : ils se déclenchent uniquement sur réservation.

En fonction des besoins et de la configuration du territoire, un service de TAD peut, par exemple, être mis en place :

- **pour desservir des services, des équipements et des commerces de centre-bourg** depuis des territoires isolés ;
- **en rabattement vers des pôles d'échanges**, pour desservir des gares ferroviaires ou routières ;
- **pour répondre à une demande de déplacements à des horaires « atypiques »** (la nuit, tôt le matin ou tard le soir), en particulier, pour des déplacements domicile-travail.

Il existe **plusieurs types de TAD** (lignes virtuelles, zonal, etc.) permettant de répondre au mieux aux spécificités des territoires intéressés.

Au-delà des véhicules et des conducteurs, la mise en place d'un TAD nécessite obligatoirement le déploiement d'**une centrale de réservation** permettant de recenser les demandes et d'organiser les regroupements d'usagers et les courses.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Actuellement, **sur le territoire de ce bassin de mobilité**, de nombreuses AOM ont déjà mis en place un Transport à la Demande (CUD, SITAC, CA du Boulonnais, CAPSO, CA2BM, CC Pays d'Opale, CC des Hauts de Flandre). Certains services peuvent faire l'objet d'évolution, à l'image de celui du Pays d'Opale. D'autres territoires ont également des réflexions sur le développement de projets de TAD.

Ce type de service peut répondre à des besoins de mobilité en zones peu denses et non couvertes par des transports réguliers. La mise en place doit toutefois être **étayée par des études** (définitions des besoins, faisabilité technique, définition du mode de TAD et des lignes, estimation des coûts, ...) afin de construire une offre efficace pour les finances locales et efficace pour les usagers.

Depuis mi 2024, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France a mis en place une centrale d'achat pour la mise en place de services TAD. Les membres du syndicat peuvent donc mobiliser cet outil afin de bénéficier de tarifs préférentiels et de disposer de la centrale de réservation TAD créée dans ce cadre.

2 AOM du bassin de mobilité Littoral Nord ont bénéficié ainsi de cette démarche mutualisée du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, avec une ouverture de ces nouveaux services le 6 novembre 2024 pour la CC des Hauts de Flandre et le 7 novembre 2024 pour la CC Pays d'Opale.

Pour la poursuite du développement du TAD dans le bassin Littoral Nord, une réflexion pourrait être engagée avec les AOM plus urbaines, qui possèdent déjà un volet TAD dans leurs DSP actuelles. On pourrait imaginer dissocier le TAD des futures DSP pour utiliser la centrale d'achat du syndicat, engendrant des économies d'échelles importantes.

Les porteurs de projet sont invités à échanger avec la Région quant à la mise en œuvre de leur projet afin de s'assurer de la bonne articulation avec les dessertes existantes par train et par car.

De plus, les AOM peuvent également solliciter des accompagnements techniques de différentes natures :

- **via la Cellule France Mobilité pour un accompagnement de premier niveau pour répondre aux premières questions techniques et juridiques ou pour connaître les dispositifs financiers ;**
- **via des accompagnements techniques pour définir et concevoir le projet, que ce soit par les services de la Région ou par un accompagnement spécifique comme peut le proposer le Cerema (avec des modalités pouvant être différentes suivant si le porteur est adhérent du Cerema ou non).**



PILOTE



MAITRE D'OUVRAGE



PARTENAIRE(S)

• Région	• AOM	• ADEME • Cerema • Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES



2025

- Dès 2025 sur les ressorts territoriaux des AOM intéressées.



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de lignes de TAD disponibles sur le bassin ;
- Nombre d'EPCI proposant un service de transport à la demande.

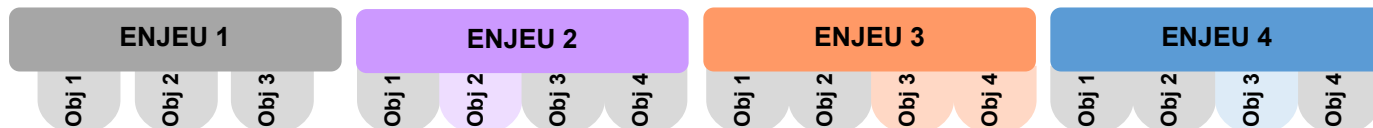


ACTIONS LIÉES

- FA 2 – Valoriser et faire connaître les services du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France aux AOM ;
- FA 4 – Développer les partenariats entre les AOM locales, la Région et les acteurs belges pour construire des offres de mobilité coordonnées ;
- FA 6 – Faire connaître les offres de mobilité existantes.



Fiche action 21 - Favoriser le développement de la mobilité partagée, en particulier dans les secteurs peu denses



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

L'enjeu de décarbonation des mobilités concerne l'ensemble des territoires qu'ils soient urbains ou ruraux. Au-delà du développement de l'offre de transports collectifs ou à la demande, l'émergence de nouveaux services de mobilité partagée peut apporter des solutions concrètes aux besoins des habitants. De plus, ce type de services peut contribuer à la diminution des émissions de CO₂ du transport.

Trois types de services de mobilités partagées peuvent être développés :

- **Le covoiturage** est « l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte. Leur mise en relation, à cette fin, peut être effectuée à titre onéreux » (article L.3132-1 du Code des Transports). Bien qu'étant une pratique assez ancienne, le covoiturage n'est juridiquement cadré que depuis seulement quelques années. Il représente aujourd'hui une alternative à l'autosolisme et un complément aux transports collectifs, notamment dans les espaces peu denses. Cette pratique peut être spontanée (covoiturage de voisinage et d'opportunité) ou organisée via des outils de mise en relation et elle se restreint rarement au ressort territorial d'une seule AOM.
- **L'activité d'autopartage** est « la mise en commun d'un véhicule ou d'une flotte de véhicules de transport terrestre à moteur au profit d'utilisateurs abonnés ou habilités par l'organisme ou la personne gestionnaire des véhicules. Chaque abonné ou utilisateur habilité peut accéder à un véhicule sans conducteur pour le trajet de son choix et pour une durée limitée » (article L.1231-14 du Code des Transports). L'autopartage porte donc soit sur le prêt de véhicule individuel, soit sur le prêt d'un véhicule de parc dédié à cet effet. Ce prêt est en général payant, sauf services spécifiques. L'intérêt est que les véhicules disponibles en autopartage puissent remplacer le deuxième véhicule du foyer. En milieu urbain, combiné à un système de transport collectif efficace, l'autopartage peut même permettre de se passer totalement de voiture individuelle.
- **Le Vélo partage électrique** « est un service tout inclus de mise à disposition d'un service de vélos électriques en libre-service. Aucun personnel dédié n'est nécessaire, le service est entièrement automatisé. » (Définition de France Mobilités). On retrouve cette activité sur le bassin de mobilité Littoral Nord par exemple à la CCPL et la CCPO.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

L'action de la puissance publique **en faveur du covoiturage** peut essentiellement se faire à 2 niveaux :

- **le développement des infrastructures** : aménagement d'aires de covoiturage ou d'aires de mobilité. A ce titre, un référencement des aires de covoiturage existantes et à aménager devra être fait pour les hiérarchiser (localisation, nombre de places, services supplémentaires...). Un travail sur l'uniformisation des standards (signalétique etc.) sera également à réaliser. Les Départements ont un rôle significatif dans l'accompagnement financier de l'aménagement des aires de covoiturage portés par les EPCI.
- **la création de services de covoiturage organisés** : déploiement des outils de mise en relation des usagers et mise en place de moyens de communication pour informer le grand public. Sur ce point, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France met à disposition de ses adhérents une plateforme de covoiturage (Pass Pass Covoiturage) permettant d'organiser la mise en relation des usagers, de gérer un registre de preuve de covoiturage, ou encore de créer des communautés spécifiques à des entreprises du territoire.

En complément de ces deux leviers de développement, il est ainsi envisagé de **développer la pratique du covoiturage en s'appuyant sur la plateforme Pass Pass Covoiturage** :

Depuis le 2ème semestre 2024, la plateforme Pass Pass Covoiturage évolue vers une version 2.0, avec deux nouveaux prestataires, l'un dédié à l'animation et la promotion du covoiturage, Ecov, et l'autre dédié à la maintenance et l'évolution de la plateforme, Coexya. Cette plateforme est accessible librement et sans commission à tous les territoires et tous les habitants des Hauts-de-France. Pour les AOM membres du syndicat, la création de communauté est gratuite. Par contre, pour les autres structures, notamment les entreprises, elles doivent prendre en charge le coût de création (environ 1 000 €). À noter que la fonctionnalité de paiement en ligne pourrait être activée sur cette nouvelle version de la plateforme si ce besoin était remonté par les territoires et que sa pertinence était avérée.

Cette plateforme régionale de covoiturage doit permettre de réaliser des économies d'échelle et les AOM ont donc un intérêt tout particulier à s'appuyer dessus. Un effort partenarial doit être engagé pour promouvoir cette plateforme institutionnelle.

Dans ce cadre, l'action porte sur :

- la valorisation et la communication autour de la plateforme régionale Pass Pass covoiturage ;
- la présentation de ses fonctionnalités et des outils mis à disposition ;
- un accompagnement des territoires par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France pour la prise en main de l'outil ;
- la mise à disposition des outils de communication et de pédagogie.

Le succès des campagnes de communication et de formation correspondantes pourrait reposer sur la mise en place d'un réseau de personnes-relais locales.

Comme pour le covoiturage, l'action de la puissance publique en faveur de l'autopartage peut se faire à 2 niveaux :

- **les infrastructures** : aménagement de station d'autopartage ;
- **le développement d'un service d'autopartage** : création des outils de location et de réservation des véhicules d'autopartage (y compris en le déléguant à des entreprises spécialisées), mise en place de moyens de communication pour informer le grand public.

L'autopartage en boucle, pour lequel la prise et la dépose du véhicule se font au même endroit semble le plus adapté aux territoires peu denses et il s'agit a priori de l'offre la plus simple à déployer et exploiter.

Dans ce cadre, il est proposé de mettre en place un accompagnement des maîtres d'ouvrages pour les projets de mobilité partagée.

La mise en place de services de covoiturage et d'autopartage nécessite la réalisation d'études préalables pour préciser les besoins du territoire, identifier les solutions pertinentes et dimensionner le service. Dans cette optique, les AOM peuvent solliciter des accompagnements techniques de différentes natures :

- ▶ via la cellule régionale France Mobilités pour un accompagnement de premier niveau pour répondre aux premières questions techniques et juridiques ou pour connaître les dispositifs financiers ;
- ▶ via des accompagnements techniques pour définir et concevoir le projet, notamment par les services de la Région ou par le Cerema (avec des modalités pouvant être différentes suivant si le porteur est adhérent ou non du Cerema).

Les Départements sont des partenaires importants avec des adaptations et des aménagements routiers éventuels à réaliser sur les routes départementales pour l'installation de stations d'autopartage.



PILOTE



MAITRE D'OUVRAGE



PARTENAIRE(S)

• Région	• AOM pour les services • Départements et collectivités gestionnaires de voiries pour les infrastructures • Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France (Pass Pass Covoiturage)	• ADEME • Cerema • Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France • Départements



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025 - 2029

- Travaux en continu sur la durée du contrat.



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de véhicules disponibles en autopartage sur le bassin ;
- Nombre de cycles en vélopartage ;
- Nombre d'AOM proposant un services d'autopartage ;
- Nombre de trajets réalisés en covoiturage (via une application et avec des justificatifs).



ACTIONS LIÉES

- FA 3 – Faciliter le retour d'expérience et accompagner les maîtres d'ouvrage pour les projets de mobilité ;
- FA 5 – Faciliter l'accès aux nouveaux emplois du Dunkerquois, notamment avec la dynamique du SERM de la Côte d'Opale ;
- FA 6 – Faire connaître les offres de mobilité existantes ;
- FA 18 – Faire connaître et développer les aires de covoiturage ;
- FA 19 – Expérimenter une ligne de covoiturage dynamique entre Calais et Dunkerque.



Fiche action 22 - Faciliter la pratique du vélo pour le dernier kilomètre et les déplacements du quotidien

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

On estime que le report modal du vélo est à fort potentiel de développement sur des distances jusqu'à 5 km pour un vélo et jusqu'à 10 km pour un vélo avec assistance électrique, ceci pour les usages du quotidien : se rendre à l'école, au travail, faire les courses.

Le traitement du « dernier kilomètre » est l'un des leviers pour favoriser la pratique. Cette expression désigne la dernière section de trajet à réaliser jusqu'à sa destination finale. Il est souvent le maillon final d'une chaîne multimodale. Il peut concerner le trajet entre le domicile et l'école, le collège ou le lycée, la distance entre la gare ou l'arrêt de bus et le lieu de travail, le lieu d'étude, ou de rendez-vous.

En zones peu denses, la pratique du vélo au quotidien implique de faciliter l'intermodalité. Divers aménagements cyclables peuvent favoriser le développement de la pratique: grands itinéraires, pistes cyclables, mise à disposition de vélos, stationnements sécurisés, etc..



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Afin de traiter le « dernier kilomètre » et faciliter la pratique du vélo, les partenaires locaux, au premier rang desquels figurent les AOM, peuvent travailler sur les sujets suivants :

- **Développer le réseau cyclable à l'échelle du bassin de mobilité.** Dans cette optique, la Région finance la réalisation du SRV en priorité hors des zones urbaines (au sens de l'INSEE) au travers de l'Appel à projets Mobilité et Territoires. Le FEDER (PO 2022-2027) pourra être mobilisé en priorité sur les projets cyclables situés en zone urbaine et la Région accompagnera les porteurs de projet dans l'élaboration de leur dossier de demande.
- **Proposer un nombre suffisant de stationnements adaptés en gare (sécurisés, abrités, éclairés...).** Pour ce faire, la Région peut accompagner techniquement les AOM dans leurs projets et le cas échéant compléter les financements de l'Etat. Au-delà du stationnement en gare, il est nécessaire de mettre en place une signalétique adaptée pour les vélos en libre-service et la connexion aux véloroutes situées à proximité. Enfin, pour l'accès aux stationnements sécurisés par badge, en gare ou en ville, il sera nécessaire d'assurer l'interopérabilité des systèmes d'accès avec le système régional billettique Pass Pass. Au niveau des stationnements vélo, la Région accompagne actuellement la SNCF dans l'installation d'abris-vélos sécurisés au droit des gares, tel que prévu au décret n° 2021-741 du 8 juin 2021.

- **Engager des expérimentations de location de vélos en gare.** Cette initiative pourrait répondre à la problématique d'emport des vélos dans les TER. Les AOM du bassin de mobilité peuvent manifester leur intérêt pour participer à l'expérimentation. La Région se coordonnera ensuite avec elles pour définir les modalités de mise en place de cette expérimentation.
- **Étudier la connexion des principaux équipements générateurs de flux au réseau cyclable** et la sécurisation de ces connexions. Dans ce cadre, la Région, en s'appuyant sur son Plan Vélo adopté en octobre 2023, va réaliser une étude spécifique sur la connexion cyclable des gares, des sites touristiques et des lycées au réseau régional des véloroutes.
- **Favoriser et soutenir la pratique du vélo** dans les territoires par des opérations de communication, de sensibilisation et de formation, Plan de Déplacements d'Etablissement Scolaire (PDES), etc. À noter que la Région Hauts-de-France subventionne le Centre de ressources en écomobilité (CREM) afin d'animer la mission PDES sur des lycées des Hauts-de-France. Ainsi, le CREM peut accompagner des lycées, via une formation, afin qu'ils puissent réaliser leurs PDES en toute autonomie. On peut rappeler également le fait que le Département du Pas-de-Calais finance depuis 2015 des études de sécurisation aux abords des collèges. Ces études visent notamment à identifier les itinéraires sécurisés pour les modes doux dans un rayon de 3 kilomètres autour des collèges, sensibiliser les jeunes et les parents à l'éco mobilité scolaire ou encore promouvoir les modes doux au-delà du « trajet collège ». Pour cela, un diagnostic est réalisé avec les collégiens de leurs pratiques de déplacements, une cartographie des itinéraires empruntés par les collégiens est élaborée, des schémas d'aménagements sécurisés et une estimation de ces aménagements sont proposés. In fine, les communes et les intercommunalités peuvent solliciter des financements auprès du Département du Pas-de-Calais pour la réalisation des aménagements.
- **Veiller à la cohérence des schémas directeurs cyclables (SDC) à l'échelle des bassins de mobilité** et avec les schémas départementaux et le Schéma Régional des Véloroutes (SRV). Dans ce cadre, chaque AOM gagne à associer les AOM voisines lors de l'élaboration de son schéma des mobilités ou cyclable. La Région sera par ailleurs garante de la cohérence entre les schémas locaux et le schéma régional des véloroutes (SRV). Le SRV étant inscrit au SRADDET, il est impératif que les collectivités prévoient l'emprise des axes cyclables identifiés dans leurs documents d'aménagement (par exemple SCoT, PLUi, PLU...). Les Départements du Nord et du Pas-de-Calais veillent également à la mise en cohérence des schémas locaux à travers leurs stratégies de développement du vélo.



PILOTE

- Région



MAITRE D'OUVRAGE

- AOM
- Région
- Départements du Nord et du Pas-de-Calais
- SNCF Gares et Connexions



PARTENAIRE(S)

- ADEME
- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France
- PMCO
- CREM



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2027

- Réalisation des études et expérimentations.

2

2025 - 2029

- Sur la durée du contrat pour les investissements.



ELEMENTS FINANCIERS

Idée de coûts relatifs aux actions proposées :

- Coût d'une étude : 15 000 € à l'échelle d'une AOM ;
- Coût de l'étude régionale : 52 000 € ;
- Coût moyen d'un stationnement sécurisé en gare : de 30 000 € pour 10 places collectifs à 80 000 € pour 40 places.
- Expérimentation de vélos en libre-service : entre 1 500 et 3 000 € par vélo (investissement et fonctionnement)



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de stationnements sécurisés au droit des gares réalisées.



ACTIONS LIÉES

- FA 3 – Faciliter le retour d'expérience et accompagner les maîtres d'ouvrage pour les projets de mobilité ;
- FA 17 – Veiller à la continuité des itinéraires cyclables structurants.



Fiche action 23 - Faciliter la mobilité électrique en zones peu denses

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

L'enjeu de décarbonation des mobilités se pose aussi pour les habitants des zones peu denses. Toutefois, dans ces territoires, la problématique à résoudre reste bien différentes des zones denses où les transports collectifs sont bien plus présents, diversifiés et constituent une alternative à la voiture.

Si des solutions nouvelles et complémentaires à la voiture existent et peuvent être mises en œuvre (cf. fiche-action 21 sur les mobilités partagées), le développement de la mobilité électrique en zones peu denses constitue un enjeu pour garantir la mobilité de leurs habitants car l'Union Européenne a entériné la fin de la vente des véhicules thermiques en 2035. Dans ce contexte, l'électrification du parc de véhicules pose la question de l'offre de recharge adéquate, pour laquelle les collectivités et établissements publics ont un rôle majeur à jouer. A noter que ces enjeux concernent aussi le développement des vélos à assistance électrique et autres engins de mobilité individuelle qui permettent de démultiplier le rayon d'autonomie notamment en zone peu dense.

La France s'est fixée comme objectif l'installation d'ici à 2030 d'au moins 7 millions de points de charge pour véhicules électriques ouverts au public. Fin juillet 2024, la région Hauts-de-France comptait 13 150 points de recharge. Mais les besoins sont exponentiels et si 90 % de la recharge principale du véhicule se fait au domicile des particuliers ou sur leur lieu de travail, la couverture du territoire en infrastructures de recharge pour véhicules électriques (IRVE) ouvertes au public reste un sujet fondamental pour permettre une adoption massive des véhicules électriques, en permettant les recharges en transit et en réassurant les usagers.

Les communes et leurs groupements, notamment les autorités organisatrices de la distribution de l'énergie (les syndicats d'énergie), ont la compétence pour planifier et organiser le déploiement des IRVE. C'est le rôle des Schémas Directeurs pour les Infrastructures de Recharge des Véhicules Electriques (SDIRVE).



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Afin de faciliter la mobilité électrique dans les territoires, la Région sera attentive à la mise en œuvre des SDIRVE et favorisera l'accompagnement technique des communes et des EPCI dans le déploiement de bornes de recharge sur leur territoire, en articulation avec les différents schémas de mobilité des territoires, pour favoriser l'intermodalité.

Dans ce cadre, les structures compétentes pour les IRVE sont encouragées à piloter la mise en œuvre opérationnelle des SDIRVE et à assurer le lien avec les projets des acteurs privés pour permettre une couverture territoriale la plus homogène possible.

La Région sera particulièrement attentive à la bonne articulation des SDIRVE avec ceux réalisés dans les autres territoires de la région ainsi qu'à la prise en compte des initiatives régionales, et notamment le réseau régional de recharge Pass Pass électrique qui couvre les territoires du Nord, du Pas-de-Calais et de l'Oise et qui est ouvert à l'ensemble des collectivités.

La sensibilisation des acteurs et l'accompagnement des projets de mobilité électrique des collectivités et des entreprises (y compris pour l'adaptation des flottes de véhicules) peut s'appuyer sur le programme Advenir. Ce programme de Certificat d'économie d'énergie (CEE), piloté par l'AVERE au niveau national, est délégué à des porteurs régionaux comme Pôlénergie en Hauts-de-France. Il s'agit de sessions de formation (prises en charge intégralement) à destination des collectivités, des professionnels de l'immobilier et des étudiants (<https://www.je-roule-en-electrique.fr/advenir-formations>).

Toujours dans le cadre de ce programme Advenir, il existe des aides à destination des collectivités pour le déploiement de bornes de recharge (IRVE) en voirie (<https://advenir.mobi/>).



PILOTE

- Région



MAITRE D'OUVRAGE

- Autorités en charge des SDRIVE



PARTENAIRE(S)

- Pôlénergie
- Entreprises
- AOM



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025 -2029

- Travaux en continu sur la durée du contrat



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de points de charge ouverts au public à l'échelle du bassin de mobilité.



ACTIONS LIÉES

- FA 3 – Faciliter le retour d'expérience et accompagner les maîtres d'ouvrage pour les projets de mobilité.



Glossaire

- ADEME : Agence de l'Environnement et de Maîtrise de l'Energie
- AGUR : Agence d'Urbanisme Flandre-Dunkerque
- AMO : Assistance à Maîtrise d'Ouvrage
- ANCT : Agence Nationale de Cohésion Territoriale
- AOM : Autorité Organisatrice de la Mobilité
- AOMR : Autorité Organisatrice de la Mobilité Régionale
- API : Application Programming Interface
- AUD : Agence d'urbanisme, de développement et du patrimoine du Pays de Saint-Omer
- AVERE : Association nationale pour le développement de la mobilité électrique
- BNLC : Base Nationale des Lieux de Covoiturage
- CA : Communauté d'Agglomération
- CA2BM : Communauté d'Agglomération des Deux Baies en Montreuillois
- CAPSO : Communauté d'Agglomération du Pays de Saint-Omer
- CC : Communauté de Communes
- CCHF : Communauté de Communes des Hauts de Flandre
- CCPL : Communauté de Communes du Pays de Lumbres
- CCPO : Communauté de Communes Pays d'Opale
- CEE : Certificat d'Economie d'Energie
- Cerema : Centre d'études sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
- COM : Contrat Opérationnel de Mobilité
- CREM : Centre de Ressources en EcoMobilité
- CUD : Communauté Urbaine de Dunkerque
- DK'Bus : Réseau de transport en commun de la CUD
- DREAL : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
- EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale
- FEDER : Fond Européen de Développement des Espaces Ruraux
- GECT : Groupement Européen de Coopération Territoriale
- Géo2France : Plateforme partenariale réunissant des utilisateurs et des producteurs de données dans les Hauts-de-France
- GOT-FWVL : Grensoverschrijdend Observatorium (observatoire transfrontalier) France-Wallonie-Vlaanderen
- GTFS : General Transit Feed Specification (format de données)
- GTFS-RT : General Transit Feed Specification-Real Time (format de données)
- INSEE : Institut National des Statistiques et des Etudes Economiques
- IRVE : Infrastructures de Recharge des Véhicules Electriques
- LOM : Loi d'Orientations sur les Mobilités
- MaaS : Mobility as a Service
- ORT : Observatoire Régional des Transports
- NeTex : Network Timetable Exchange (format d'échange de données)
- PAMS : Plan d'Actions commun en matière de Mobilité Solidaire
- PAN : Point d'Accès National
- PAR : Point d'Accès Régional
- PCAET : Plan Climat Air Énergie Territorial
- PDES : Plan de Déplacement d'Etablissement Scolaire
- PEM : Pôle d'Echanges Multimodal
- PLU : Plan Local d'Urbanisme
- PLUi : Plan Local d'Urbanisme intercommunal



Glossaire

- PMCO : Pôle Métropolitain de la Côte d'Opale
- PRI : Planification Régionale de l'Intermodalité
- PRIT : Planification Régionale des Infrastructures de Transport
- PRV : Plan Régional Vélo
- REFOCO : Référentiel Fonctionnel Commun
- SAE : Système d'Aide à l'Exploitation
- SANEF : Société des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France
- SAV : Service Après-Vente
- SCoT : Schéma de Cohérence Territorial
- SDC : Schéma Directeur Cyclable
- SDIRVE : Schéma Directeur des Infrastructures de Recharge des Véhicules Electriques
- SERM : Service Express Régional Métropolitain
- SIM : Système d'Information Multimodal
- SIRI : Service Interface for Real time Information (format d'échange de données)
- SITAC : Syndicat Intercommunal des Transports urbains de l'Agglomération du Calaisis
- SM SRU : Syndicat Mixte de type Solidarité et Renouveau Urbain
- SMTCO : Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise
- SNCB : Société Nationale des Chemins de fer Belges
- SRADDET : Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires
- SRV : Schéma Régional des Véloroutes
- TAD : Transport à la Demande
- TADAO : Réseau de transport en commun organisé par Artois Mobilités
- TER : Train Express Régional
- TPV : Terminal Point de Vente
- TPVS : Terminal Point de Vente Simplifié
- UE : Union Européenne
- VAE : Vélo à Assistance Electrique
- VLS : Vélo en Libre Service



Juin 2025

Accusé de réception – Ministère de l'intérieur

12588435

Acte Certifié exécutoire

Envoi Préfecture : 10/10/2025

Retour Préfecture : 10/10/2025

LE DIAGNOSTIC DES MOBILITÉS DANS LE BASSIN LITTORAL NORD

Fiches thématiques

Novembre 2023



Introduction.....	5
A. Les bassins de mobilité, nouveaux espaces de collaboration	
A.1. Les Bassins de mobilité, nouvelle échelle de collaboration	9
A.2. Les autorités organisatrices de la mobilité.....	14
A.3. La démographie et les projections à 2040.....	18
A.4. Les infrastructures de transport.....	24
A.5. Les principaux pôles générateurs de déplacements	26
A.6. Les interrelations entre les pôles d'emploi.....	30
B. Les orientations stratégiques mobilité des différents partenaires	
B.1. L'articulation SRADDET et les bassins de mobilité	34
B.2. Les documents stratégiques et de planification locaux	38
B.3. Les objectifs mobilité des SDAASP	42
C. Les déplacements des habitants	
C.1. La demande en déplacements	48
C.2. La fréquentation des services de transport régionaux.....	52
C.3. La mobilité transfrontalière	56
D. L'offre de services en transports collectifs	
D.1. Les services de transport régionaux	60
D.2. L'offre de Transport Collectif Urbain (TCU).....	66
D.3. Les services de transport à la demande (TAD)	70
E. L'intermodalité	
E.1. Les déplacements intermodaux.....	74
E.2. La tarification intermodale et la distribution	78
E.3. Les services intermodaux des syndicats mixtes de coordination ...	84
E.4. Le développement des pôles d'échanges multimodaux	90

F. Les vulnérabilités et les dispositifs de mobilité solidaire

F.1. Les ruralités	94
F.2. L'accès aux équipements	98
F.3. Les vulnérabilités sociales	102
F.4. La fragilité numérique	106
F.5. La mobilité solidaire : services et accompagnements.....	110
F.6. La place de la voiture dans les territoires	118
F.7. Les apprentis	122
F.8. La continuité de la chaîne de déplacements pour les PSH-PMR ...	126

G. Vers une mobilité durable et décarbonée

G.1. Les émissions dues aux trajets des navetteurs.....	130
G.2. Les mobilités partagées (covoiturage et autopartage)	134
G.3. Le schéma régional du vélo et l'accès aux principaux sites	140
G.4. La réalisation des schémas directeurs cyclables	144
G.5. Le stationnement vélo au droit des gares ferroviaires.....	148
G.6. La mobilité électrique automobile.....	152

H. Les thématiques spécifiques au bassin de mobilité

H.1. Le service express régional métropolitain	158

Glossaire..... 161



INTRODUCTION

► Introduction

Ce recueil de fiches offre une analyse approfondie des enjeux et des opportunités qui se présentent dans le bassin de mobilité Littoral Nord concernant les déplacements de ses habitants.

Fruit d'une collaboration sans précédent entre l'Etat, la Région, les Départements du Nord et du Pas-de-Calais, les autorités organisatrices de la mobilité (AOM), les agences d'urbanisme, Hauts-de-France mobilités, les opérateurs, ainsi que l'ensemble des acteurs territoriaux, ces fiches offrent un aperçu des défis qui attendent le territoire à horizon de 5 ans.

Elles ne constituent pas une sorte d'encyclopédie de la mobilité, en traitant tous les sujets dans leur exhaustivité, mais elles ont pour vocation d'apporter un éclairage sur les principaux thèmes à aborder dans le Contrat Opérationnels de Mobilité (COM) et dans le Plan d'Action commun en matière de Mobilité Solidaire (PAMS) en vue d'identifier des actions qui permettront de faciliter les pratiques intermodales, d'apporter des solutions de mobilité adaptées à tous les territoires ou encore d'accompagner les publics vulnérables dans leurs déplacements du quotidien.

Ce recueil de fiches s'organise ainsi autour de 8 thématiques :

- Des éléments de contexte : démographie, économie, emploi...
- Les orientations stratégiques des différents partenaires,
- Les déplacements des habitants,
- L'offre de services de transports collectifs,
- L'intermodalité,
- Les vulnérabilités et les dispositifs de mobilité solidaire,
- Vers une la mobilité durable et décarbonée,
- Les thématiques spécifiques au bassin de mobilité.

Plusieurs moyens ont été proposés afin d'associer l'ensemble des partenaires et d'enrichir ce travail d'élaboration des fiches piloté par les services de la Région (Direction des Services de Transports, Agence Hauts-de-France 2020-2040 et Direction des Infrastructures de mobilité et du Canal Seine Nord Europe) :

- une enquête a été menée en juin 2022 auprès de tous les EPCI des Hauts-de-France afin de connaître leurs dispositifs de mobilité solidaire (plus d'un tiers de taux de réponse) ;
- une autre enquête a été menée auprès des AOM en janvier 2023 et toutes ont répondu au questionnaire portant sur les transports de « droit commun » et le sujet de la coordination des offres ;
- un espace collaboratif et dématérialisé a été partagé avec les techniciens des différentes structures afin que chacun puisse alimenter directement les fiches ;
- différentes rencontres ont permis de recueillir les compléments et attentes : comité de bassin le 26 septembre 2022 à Dunkerque et comités techniques les 4 avril à Vieille-Eglise et 27 septembre 2023 à Desvres ;
- enfin, le Cabinet Auxilia, qui assure une assistance à maîtrise d'ouvrage pour la réalisation du PAMS, aux côtés des Départements, de la Région et de l'Etat (stratégie de lutte contre la pauvreté), a mené 8 mini-ateliers lors du printemps 2023 et organisé une matinée de travail le 28 juin 2023 à Dunkerque afin que l'ensemble des acteurs de la mobilité solidaire puissent participer à ces travaux, au-delà des seules structures invitées aux comités de pilotage et techniques.

Ainsi, cette publication marque l'achèvement de la phase diagnostic de l'élaboration des COM et des PAMS, et constituera la clé de voute des actions qui s'inscriront dans ces futurs documents.

En soi, c'est une première action de cette démarche collective. Ce diagnostic a une utilité directe à l'échelle du bassin de mobilité du Littoral Nord mais il doit pouvoir également alimenter des réflexions locales, par exemple l'élaboration d'un plan de mobilité simplifié, en apportant des éléments d'état des lieux, en montrant ce qui se passe autour ou encore en insistant sur la nécessité de faciliter l'articulation entre les réseaux et services.

Enfin, l'ensemble des acteurs territoriaux, collectivités, opérateurs, structures associatives, témoignent ici de leur engagement pour une mobilité coordonnée, agile et durable, et s'engagent dans la voie d'une démarche partenariale renouvelée, telle que voulue dans la loi d'orientation des mobilités (LOM) et dans le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) des Hauts-de-France.



Cotech COM/PAMS n°2 – CC Desvres-Samer – Septembre 2023 – ©L. Verdier

CHAPITRE

A



Septembre 2022 ©N. Boissel

Comité de Bassin Aire Urbaine Centrale – Dunkerque

Les bassins de mobilité, nouveaux espaces de collaboration

L'objectif de ces premières fiches est de faire ressortir les principales caractéristiques du bassin de mobilité Littoral Nord qui est un nouvel espace de collaboration voulu par la loi d'orientation des mobilités (LOM).

Ces caractéristiques structurantes, portant notamment sur la démographie, le positionnement des infrastructures de transport et des pôles générateurs de déplacements, sont ainsi mises en avant au regard de l'impact qu'elles ont sur les pratiques de mobilité des habitants de ce bassin.

► A.1. Les 10 bassins de mobilité





Eléments de contexte

La LOM renforce le rôle de chef de file « mobilité et intermodalité » de la Région en donnant un cadre et des outils pour définir les modalités de coordination et de partenariat avec l'ensemble des acteurs de la mobilité : AOM, syndicats mixtes de coordination, Départements, gestionnaires de pôles d'échanges, représentants des employeurs, des habitants et des usagers, etc.

Ce chef de filât s'exerce essentiellement à l'échelle de bassins de mobilité que la Région devait définir après concertation.

Avant d'arrêter la cartographie des bassins de mobilité, la Région a donc mené une phase de concertation auprès des acteurs identifiés dans la loi – les Départements, les AOM, les syndicats mixtes de type SRU ou encore les EPCI où la Région est AOM de substitution – et elle a choisi d'élargir cette concertation à d'autres acteurs : structures pouvant devenir AOM (PETR, syndicats mixtes porteurs de ScoT ou gestionnaires de PNR), pôles métropolitains, agences d'urbanisme, régions limitrophes, acteurs transfrontaliers et services de l'Etat. Cette concertation a été lancée officiellement lors de la Conférence Territoriale de l'Action Publique (CTAP) du 25 janvier 2021. Un cahier de concertation et un espace dédié sur internet ont été mis à disposition. De plus, 175 partenaires ont été invités à participer à 5 webinaires qui ont eu lieu en avril 2021 pour présenter la démarche. Au final, la Région a pu s'appuyer sur 45 contributions écrites.

Ce travail de définition des bassins s'est inscrit dans la continuité des principes arrêtés dans le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires en partant, pour les décliner en bassins de mobilité, des espaces à enjeu identifiés dans le SRADDET qui étaient déjà le fruit de nombreux échanges avec l'ensemble des acteurs régionaux. Il s'agissait de retenir une échelle suffisamment large pour faciliter le développement des pratiques intermodales et la bonne coordination des interventions des différents acteurs de la mobilité.

Sur cette base, la Région a délibéré le 27 janvier 2022 pour définir les 10 bassins de mobilité, qui s'affranchissent en particulier des limites départementales.

Aussi, c'est à l'échelle de ces 10 bassins de mobilité que la Région et ses partenaires doivent désormais élaborer les futurs contrats opérationnels de mobilité et plans d'action en matière de mobilité solidaire sur une durée de 5 ans. A l'issue de cette première génération de documents, en 2029, les contours de ces bassins pourront être re-questionnés et ajustés le cas échéant.



Caractérisation du bassin de mobilité

Le Bassin Littoral Nord est constitué de 13 EPCI, qui sont tous Autorités Organisatrices de la Mobilité.

Des AOM appartiennent à ce bassin ainsi qu'à un autre bassin de mobilité :

- La CA du Pays de Saint Omer, la CC du Pays de Lumbres et la CC de Flandre Intérieure font également partie du Bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale.
- La CA des Deux Baies en Montreuillois et la CC du Haut Pays du Montreuillois font également partie du Bassin de Mobilité Littoral Sud.

Le Bassin de mobilité Littoral Nord a la particularité d'avoir un périmètre très proche de celui du Pôle Métropolitain Côte d'Opale (à l'exception des CC Flandre Intérieure et du Haut Pays du Montreuillois qui ne font pas partie du PMCO). C'est un bassin à cheval sur les départements du Nord et du Pas-de-Calais.

► A.1. Les 10 bassins de mobilité

Enfin, le Bassin de mobilité Littoral Nord a la particularité d'être limitrophe de 3 autres bassins de mobilité des Hauts-de-France, mais également de la Belgique.



Enjeux et perspectives

Ces bassins de mobilité ne doivent pas constituer une nouvelle « frontière » ; ce qui serait contraire à l'esprit de la LOM qui considère que la mobilité ne connaît pas de limites administratives.

Certes les bassins de mobilité sont créés quasiment exclusivement au sein du périmètre de la Région Hauts-de-France, mais les enjeux de mobilité interrégionale et transfrontalière devront également être traités.

Enfin, les AOM qui appartiennent à deux bassins de mobilité, devront participer aux travaux des différents territoires, et seront signataires de 2 COM et de 2 PAMS. La multi-appartenance de certains territoires à plusieurs bassins permettra de répondre aux multiples enjeux de mobilités. La démarche mobilise les acteurs de la mobilité des territoires.

► A.2. Les autorités organisatrices de la mobilité



Eléments de contexte

En termes de gouvernance relative à la mobilité, l'un des objectifs principaux de la LOM est de couvrir l'ensemble du territoire national par des autorités organisatrices de la mobilité (AOM).

Une AOM est une personne publique compétente pour l'organisation des mobilités au sein de son ressort territorial. Elle est notamment compétente pour organiser des services¹ :

- réguliers de transport public de personnes ;
- à la demande de transport public de personnes ;
- de transport scolaire ;
- relatifs aux mobilités actives ;
- relatifs aux usages partagés des véhicules ;
- de mobilité solidaire.

Avant la LOM, le territoire régional était seulement en partie couvert par des AOM, principalement par les Communautés Urbaines et Communautés d'Agglomération. Depuis la LOM, l'ensemble du territoire national, et donc régional, est désormais couvert par une AOM car la possibilité a été offerte aux Communautés de communes de prendre cette compétence dans les secteurs moins denses au 1^{er} juillet 2021. Là où les Communauté de communes ne se sont pas saisies de la compétence mobilité, c'est la Région qui est devenue à cette date AOM par substitution.

En Hauts-de-France, la Région a encouragé l'ensemble des communautés de communes à se saisir de cette compétence ou à la confier à une structure supra-communautaire, comme énoncé dès le 9 décembre 2020 dans une délibération. En Hauts-de-France, sur 59 communautés de communes qui étaient amenées à se prononcer, 49 sont devenues AOM et la Région est devenue AOM par substitution dans seulement 10 communautés de communes.

A noter que les communautés de communes devenues AOM ne reprendront les services assurés par la Région, intégralement dans leur ressort territorial, que si elles en font la demande.



Caractérisation du bassin de mobilité

Le Bassin Littoral Nord est constitué actuellement de 13 Autorités Organisatrices de la Mobilité :

- 5 AOM qui existaient avant la LOM, soit :
 - ◆ 3 Communautés d'Agglomération (CA du Boulonnais, CA des Deux Baies Montreuillois et CA du Pays de Saint-Omer)
 - ◆ 1 Communauté Urbaine de Dunkerque Grand Littoral
 - ◆ 1 structure intercommunale, le SITAC
- 8 communautés de communes sont devenues AOM depuis la LOM, au 1^{er} juillet 2021, soit :
 - ◆ Communauté de Commune Flandre Intérieure
 - ◆ Communauté de Communes des Hauts de Flandre
 - ◆ Communauté de Communes de la Région d'Audruicq
 - ◆ Communauté de Communes Pays d'Opale
 - ◆ Communauté de Communes du Pays de Lumbres

¹ Article L1231-1-1 du code des transports

► A.2. Les autorités organisatrices de la mobilité

- ◆ Communauté de Communes de la Terre des Deux Caps
- ◆ Communauté de Communes de Desvres-Samer
- ◆ Communauté de Communes du Hauts Pays du Montreuillois

Sur le Bassin Littoral Nord, la Région n'est pas AOM par substitution.

Par ailleurs, la Région est également Autorité organisatrice de la mobilité régionale. Elle dispose de la capacité d'exercer sur son ressort territorial les mêmes types de services qu'une AOM « locale », mais qui sont d'intérêt régional.

A ce jour, aucune communauté de communes devenue AOM n'a exprimé le souhait de reprendre les services assurés par la Région, dans son ressort territorial.

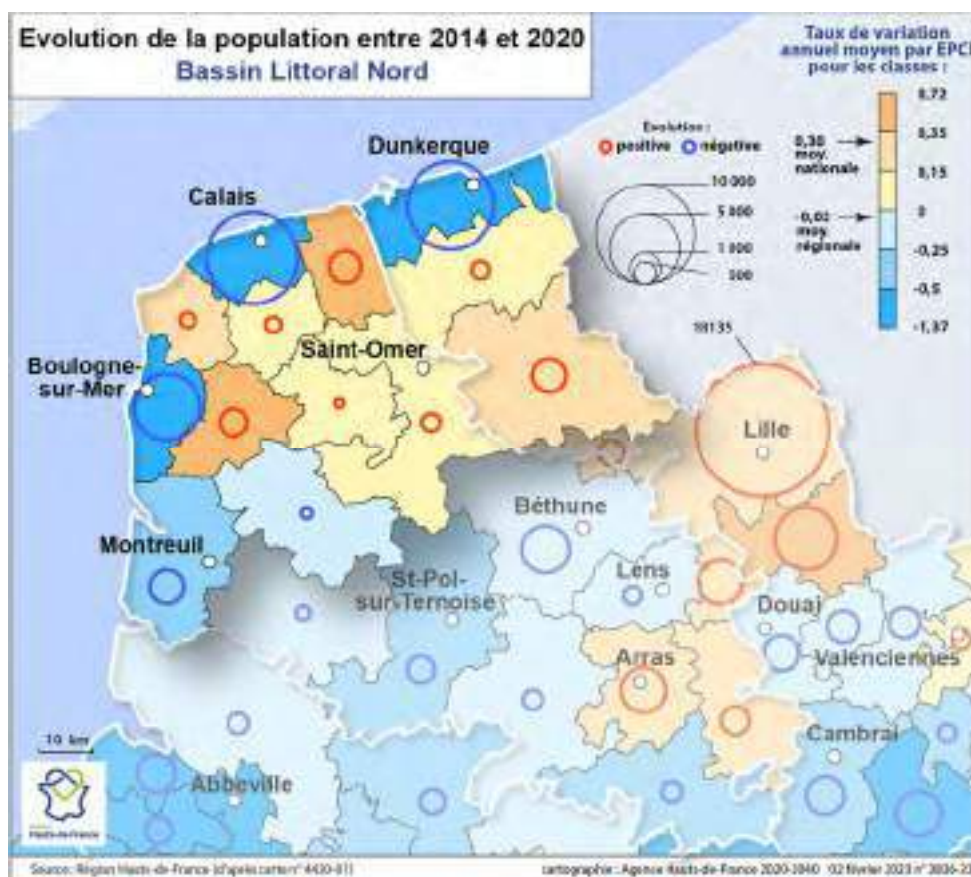
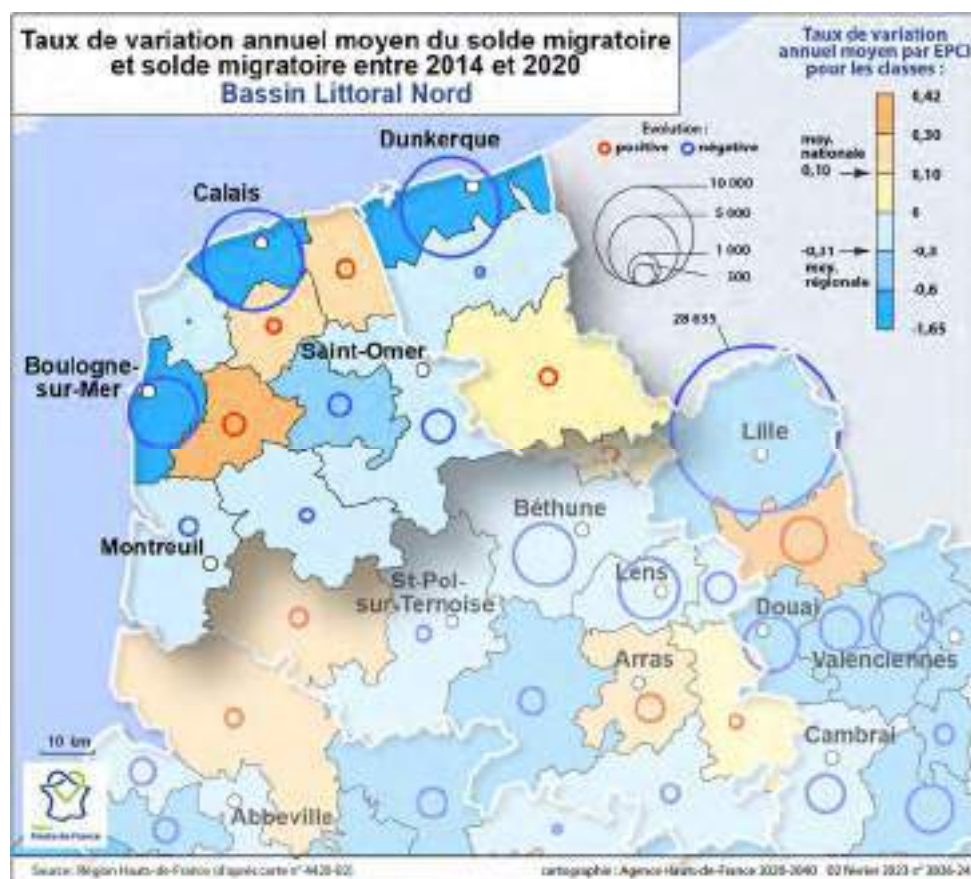


Enjeux et perspectives

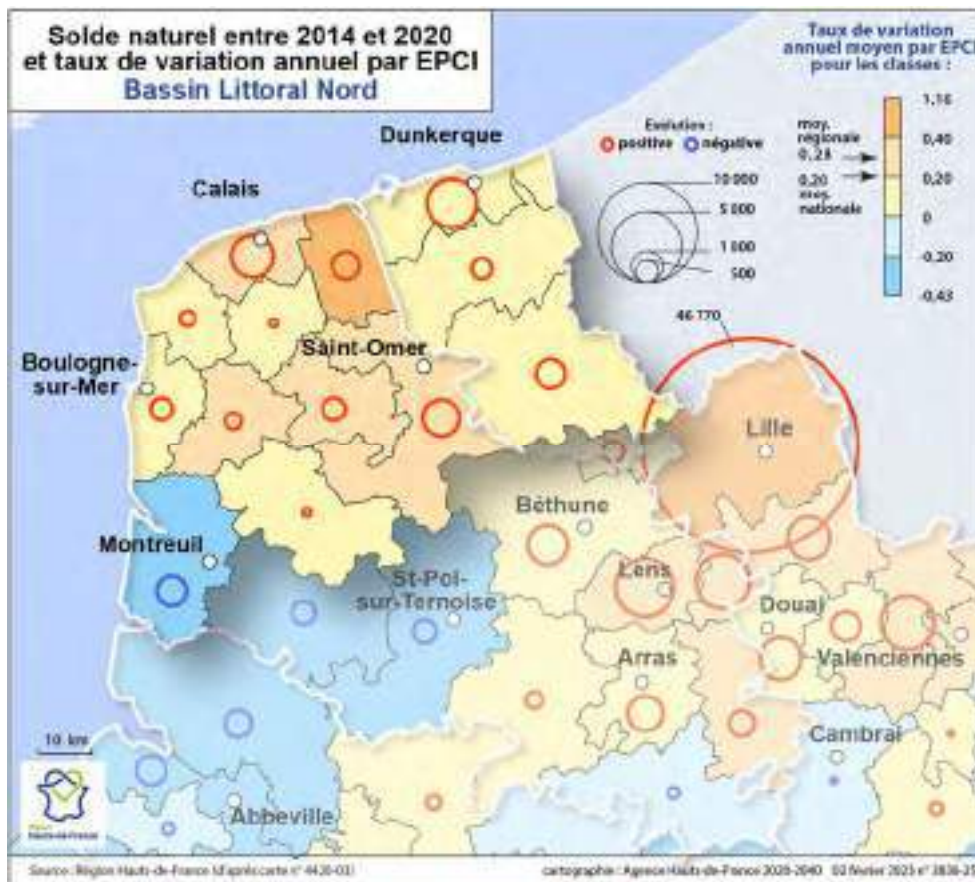
Les AOM ont un rôle décisif dans l'élaboration des COM et des PAMS. Il ne s'agit pas de faire preuve d'ingérence et de s'intéresser à leurs actions qui touchent uniquement leurs différents ressorts territoriaux mais plutôt d'identifier les projets nécessitant une bonne coordination avec les AOM voisines, notamment pour s'affranchir des limites administratives et faciliter les déplacements nécessitant l'usage de plusieurs réseaux, pour gérer les situations perturbées, etc.

A noter que la carte des AOM peut potentiellement évoluer car la LOM prévoit que d'autres structures supra communautaires puissent également devenir AOM lorsque la compétence mobilité leur a été transférée : Parc naturel régional, Pôle d'équilibre territorial et rural (PETR), Pôle Métropolitain ou encore les syndicats mixtes porteurs de SCOT.

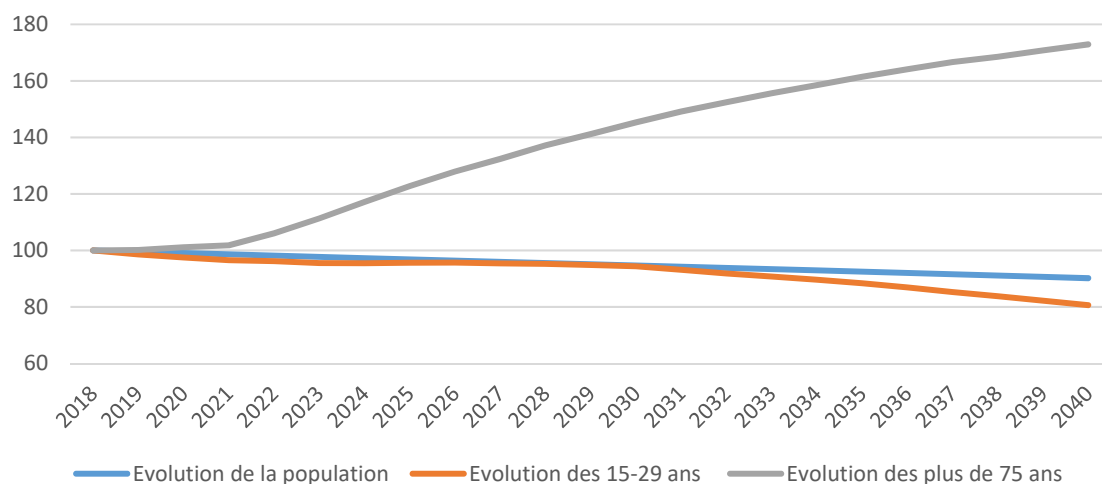
► A.3. La démographie et les projections à 2040



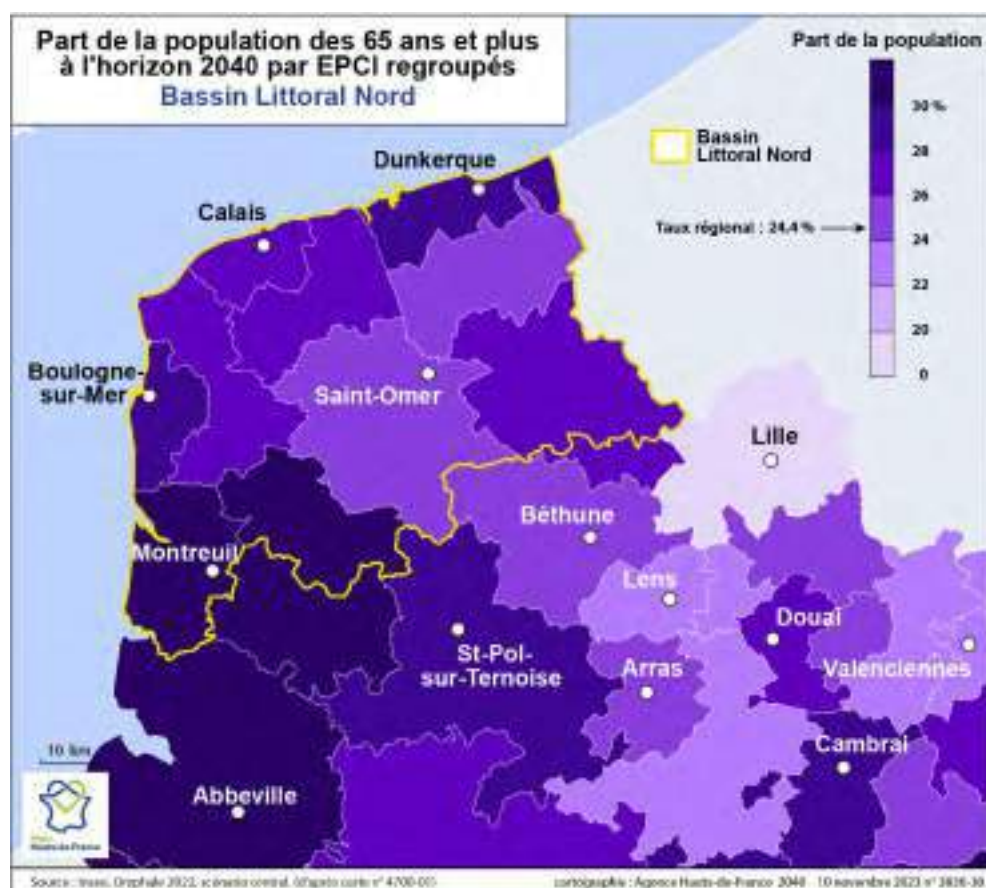
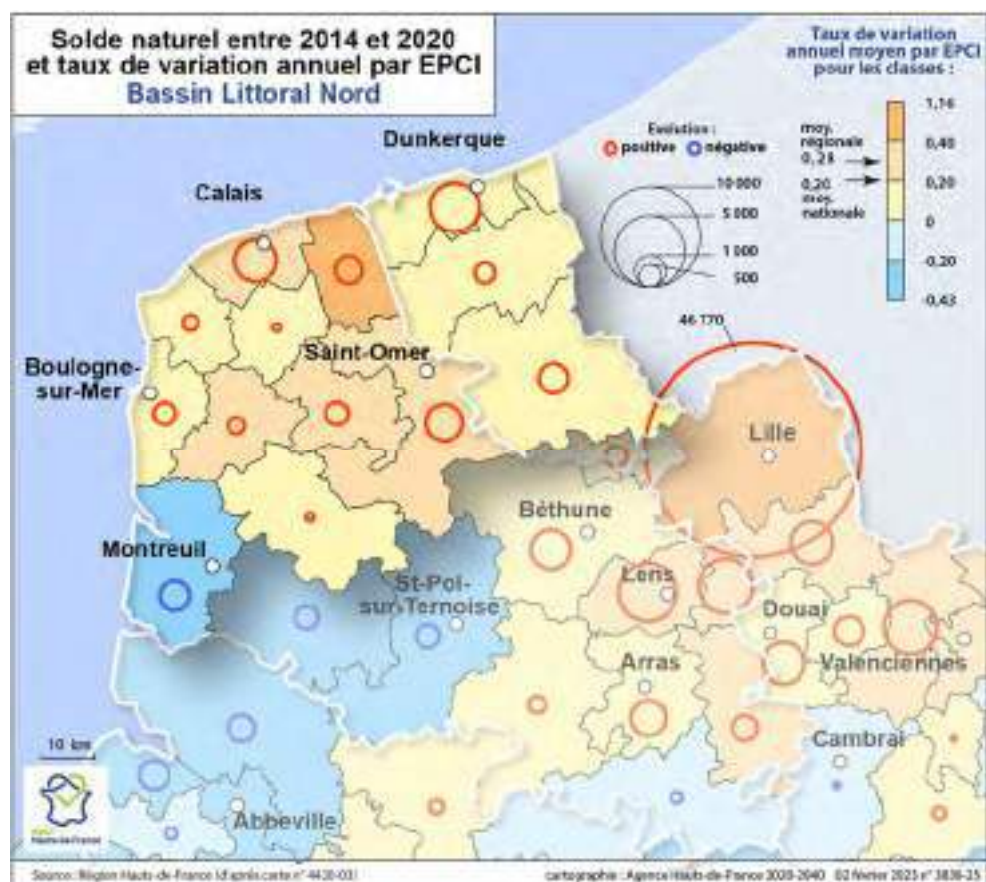
► A.3. La démographie et les projections à 2040



Evolution de la population du bassin Littoral Nord (scénario central Insee, Omphale 2022, Indice 100 = 2018)



► A.3. La démographie et les projections à 2040



► A.3. La démographie et les projections à 2040



Eléments de contexte

Les dynamiques démographiques sont essentielles à observer afin d'analyser l'attractivité des territoires et les flux qu'elle engendre. Les comportements de mobilité vont également différer selon les caractéristiques sociales et démographiques des personnes.

Au 1^{er} janvier 2020, la région Hauts-de-France compte 5 997 700 habitants, soit 9 % de la population métropolitaine.

Entre 2014 et 2020, la population des Hauts-de-France est quasi stable alors qu'elle augmentait de 12 400 habitants en moyenne par an entre 2009 et 2014. Dans le même temps, la France métropolitaine enregistre une croissance démographique de +0,3 % par an.

Les Hauts-de-France connaissent un solde migratoire négatif (davantage de départs que d'arrivées dans la région) avec une perte moyenne de 18 400 habitants par an entre 2014 et 2020. Ce déficit migratoire n'est plus compensé aujourd'hui par un excédent naturel (l'excès des naissances sur les décès) qui tirait précédemment la croissance démographique. Le fléchissement du solde naturel est principalement le résultat de la baisse des naissances, avec une fécondité qui a récemment rejoint la moyenne nationale.

Si les tendances démographiques récentes se prolongeaient, la population des Hauts-de-France diminuerait de 10 % entre 2018 et 2070, pour atteindre 5,4 millions d'habitants à cet horizon. Non seulement la région continuerait de perdre des habitants au jeu des migrations résidentielles, mais elle commencerait également à enregistrer plus de décès que de naissances à partir de 2040 environ.

La région va être marquée par un fort vieillissement démographique : d'ici 2070, la population des seniors, âgés de 65 ans ou plus, devrait croître de 400 000 personnes environ, une croissance essentiellement portée par l'augmentation du nombre de 75 ans ou plus qui doublerait quasiment sur la période.



Caractérisation du bassin de mobilité

Le bassin Littoral Nord représente près de 15 % de la population régionale avec 869 670 habitants (soit une densité de 205 habitants/km² contre 189 habitants/km² en Hauts-de-France).

Cet espace est néanmoins en déprise démographique avec un taux de croissance annuel moyen de la population de -0,34 % par an entre 2014 et 2020 contre -0,02 % en moyenne régionale sur la même période.

Le solde naturel (+8 299 entre 2014 et 2020) ne compense plus le solde migratoire (-26 188 sur la même période) : autrement dit, les naissances ne compensent plus les migrations résidentielles (davantage de départs que d'arrivées).

En lien avec la recomposition du tissu productif qui s'est opérée dans les années 90 et les difficultés économiques d'activités qui avaient contribué au développement du territoire, le déficit migratoire pénalise l'espace littoral. Il concerne particulièrement les jeunes aux moments des études supérieures et de l'entrée dans la vie active.

Des contrastes existent cependant au sein de ce bassin Littoral Nord : si les agglomérations de la façade maritime perdent de la population (Dunkerque, Calais, Boulogne-sur-Mer), l'arrière-pays est en croissance démographique à l'exception du sud du bassin dans la partie montreuilloise.

Si les tendances démographiques récentes se prolongent, le bassin Littoral Nord verrait sa population diminuer d'environ 10 % à l'horizon 2040 (scénario central Insee Omphale 2022).

► A.3. La démographie et les projections à 2040

A l'image de la région, le bassin Littoral Nord va être marqué par un fort vieillissement de la population à l'horizon 2040 (projections Insee Omphale 2022) : si les tendances actuelles se prolongent, le nombre de 75 ans et plus devrait augmenter de plus de 70 % d'ici 2040. Parallèlement, le nombre de 15-29 ans pourrait diminuer de quasiment 20 % sur le même horizon.

En 2020, le nombre des 15-29 ans s'élève à 147 040 (soit 16,9 % de la population totale du bassin, pour 18,4 % au niveau régional), alors que le nombre des 65 ans et plus s'élève à 170 590 (soit 19,6 % de la population totale du bassin, pour 18,2 % au niveau régional).

A l'horizon 2040 (projections Insee Omphale 2022), le nombre des 15-29 ans passerait à 123 627 (soit 15,6 % de la population totale du bassin, pour 17,6 % au niveau régional), alors que le nombre des 65 ans et plus passerait à 224 821 (soit 28,4 % de la population totale du bassin, pour 24,4 % au niveau régional).

De fortes disparités territoriales seraient observées avec, par exemple, des pourcentages des 65 ans et plus de la population totale qui varieraient de 25,4 % (SCOT du Pays de Saint-Omer) à 39,4 % (SCOT du Montreuillois).

L'objectif du SRADDET d'encourager des solutions de mobilité pour tous les publics et les territoires les plus vulnérables doit particulièrement prendre en compte dans ce bassin Littoral Nord les publics jeunes et les publics seniors.

La surreprésentation des NEETs (« Neither in Employment nor in Education or Training ») est un indicateur important sur la nécessité de proposer des outils favorisant la mobilité des jeunes, éloignés de l'emploi et des formations. Avec l'implantation annoncée d'entreprises importantes, il est nécessaire de permettre à ces jeunes de pouvoir se rendre dans de bonnes conditions dans ces entreprises.

Le vieillissement va concerner l'ensemble des territoires du bassin, avec néanmoins l'identification de territoires à enjeux : par exemple le Haut-Pays d'Artois par rapport au panier « Seniors » (fiche « Accès aux équipements »), le Haut-Pays du Montreuillois par rapport à l'indice de fragilité numérique et ses enjeux d'aménagement (relatif éloignement au panier équipement de services publics, à l'offre de soins et aux lieux numériques (fiche « Fragilité numérique »).

Ce vieillissement peut aussi être vu comme un enjeu de développement territorial : silver-économie, développement des services à la personne, attractivités de retraités ou de touristes.



Enjeux et perspectives

Les projections ne sont pas des prévisions. Elles se contentent de mesurer les impacts d'un prolongement des tendances passées. Par exemple, dans un scénario alternatif proposé par l'Insee consistant à augmenter l'indice de fécondité, l'espérance de vie et les migrations entrantes, la population régionale augmenterait de 200 000 habitants d'ici 2070.

Le développement territorial et les politiques régionales ont un rôle à jouer dans l'évolution des différents paramètres sur lesquels reposent les projections. Ainsi, la fécondité est influencée par la confiance des ménages en l'avenir, elle-même liée à la qualité de vie présente sur le territoire. De même, les politiques en faveur de la santé, notamment en matière de prévention favorisent la progression de l'espérance de vie et le nécessaire rattrapage régional dans cette dimension. Enfin, le déficit migratoire renvoie aux politiques d'attractivité et de développement économique de la région. Par exemple, l'implantation à Bourbourg de la Gigafactory Verkor¹, dont les travaux vont débuter dans les prochains mois, pourrait donner lieu à la création

¹ Production de batteries bas carbone

► A.3. La démographie et les projections à 2040

de 1 200 emplois directs à l'horizon 2027. L'implantation possible de deux EPR à Gravelines pourrait également générer au moins 8 000 emplois supplémentaires sur le territoire pour sa construction.

Néanmoins, le vieillissement démographique restera une tendance lourde à l'échelle de ce bassin, quels que soient les scénarios. Aussi, l'adaptation des politiques publiques et des territoires au vieillissement est un enjeu considérable sur ces prochaines années.

Le vieillissement démographique doit être pris en compte notamment dans les politiques de mobilité, en particulier avec le PAMS. Une partie de plus en plus importante de la population va ainsi être concernée par des difficultés relatives à la mobilité.



Éléments de contexte

La Région Hauts-de-France se caractérise par un relief faible qui s'est avéré propice à la construction de nombreuses voies de communication. Son réseau dense constitue un atout au regard de sa position stratégique en Europe.

Le réseau routier des Hauts-de-France est ainsi particulièrement important, se caractérisant par 1 179 km d'autoroutes, 567 km de routes nationales et 65 709 km de routes départementales et voies communales.

Le réseau ferroviaire de la Région Hauts-de-France est également fortement maillé, doté de deux axes à grande vitesse qui se croisent à Lille, et c'est le réseau ferroviaire le plus dense de France après celui de l'Ile-de-France. Il est ainsi constitué de 2 500 km de voies ferrées, dont près de 1 650 km sont électrifiées. Environ 200 km sont circulés par le TERGV.

La Région compte de nombreux Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM), soit 26 PEM régionaux et 25 PEM de rabattement vers les métropoles. Plus globalement, 358 gares et haltes sont desservies sur le territoire régional.



Caractérisation du bassin de mobilité

Le réseau de transport du bassin de mobilité Littoral Nord est structuré autour du littoral et orienté vers Lille.

Le réseau ferroviaire sur ce bassin de mobilité est relativement dense, même si inégal selon les territoires. Une des spécificités de ce bassin de mobilité est de bénéficier d'une voie TGV, qui dessert Calais - Fréthun.

On dénombre 8 Pôles d'échanges multimodaux considérés comme principaux, dont 6 PEM régionaux et 2 PEM de rabattement vers la métropole, situés sur le littoral et sur l'axe ferroviaire entre Lille et Calais.

Le territoire est également doté d'autoroutes structurantes pour le territoire : l'A16 sur le littoral, l'A26 qui relie Calais au Bassin Minier et l'A25 entre Lille et Dunkerque. La N42 qui relie Boulogne-sur-Mer à l'A26 joue un rôle important dans la desserte des territoires.

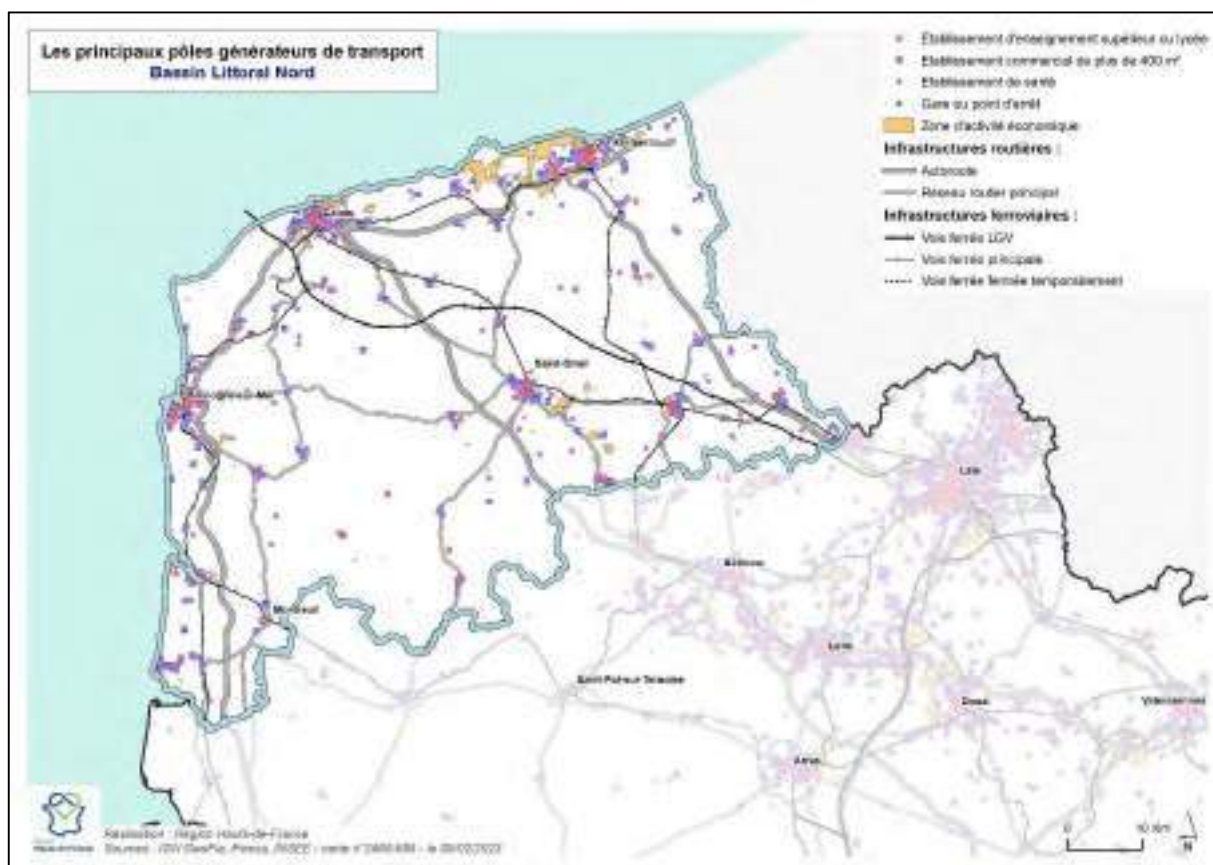
Les 3 villes disposant d'un port maritime sont desservies à la fois par le réseau autoroutier et ferroviaire.



Enjeux et perspectives

Malgré une densité certaine des réseaux de transports dans le bassin de mobilité, ces derniers sont pourtant très régulièrement saturés aux heures de pointe. On peut donc se poser localement la question de l'optimisation des infrastructures de transport existantes en s'appuyant notamment sur les transports collectifs et sur les services de mobilité alternatifs à la voiture individuelle.

► A.5. Les principaux pôles générateurs de déplacements



► A.5. Les principaux pôles générateurs de déplacements



Eléments de contexte

Les mobilités sont à la charnière entre déplacement, technologie utilisée pour se déplacer, organisation spatiale du territoire et fonctionnement de ce qui fait la vie économique et sociale de ce dernier. La prise en compte des générateurs de flux est essentielle pour appréhender la mobilité sur un territoire.

Ces générateurs de flux sont bien évidemment très nombreux, dans des domaines aussi importants que l'économie, la santé, la formation, le sport, la culture...

De manière classique, il est proposé de zoomer à travers cette fiche sur les principaux pôles générateurs de déplacements suivants :

- les lycées et les établissements d'enseignement supérieur ;
- les établissements commerciaux de plus de 400 m ;
- les établissements de santé (centres hospitaliers, maisons de santé, centre médico-psychologique, établissement et service d'aide par le travail...) ;
- les gares et les points d'arrêt ferroviaires.

D'autres pôles générateurs de déplacements auraient également pu être représentés, ce qui n'est pas le cas sur cette carte, tels que des équipements touristiques ou encore des gares routières et aires de covoiturage.



Caractérisation du bassin de mobilité

Dans le Bassin de mobilité Littoral Nord, on constate une polarisation forte des générateurs de flux sur le littoral. Saint-Omer concentre également un certain nombre de ces pôles, mais dans une moindre mesure que les grandes agglomérations du littoral.

Les établissements d'enseignement supérieur et les lycées sont ainsi très majoritairement situés dans les agglomérations de Calais, Boulogne, Dunkerque et Saint-Omer. Ils sont le plus souvent situés dans une commune qui bénéficie d'infrastructures ferroviaires.

La grande majorité des établissements de santé et de formation indiqués sont situés à proximité immédiate des axes routiers et ferroviaires structurants du territoire.

On note néanmoins une multiplicité d'équipements générateurs de flux qui sont présents dans des zones moins denses en termes d'infrastructures de transports, aussi bien dans les domaines de la santé qu'économique.

Cette carte fait ressortir des effets de concentration spatiale, à mettre en corrélation avec les situations de congestion récurrente des grandes agglomérations.

Même s'ils ne sont pas représentés sur la carte suivante, les équipements touristiques sont également des pôles générateurs importants de déplacements. Sur ce bassin de mobilité, ils sont également principalement situés sur le littoral (par exemple Nausicaa).

Bien évidemment, les pôles générateurs de déplacements se situent également dans le bassin Aire Urbaine Centrale, et principalement au sein de la métropole lilloise. Les équipements présents dans la métropole lilloise (économique, scolaire, santé...) génèrent des flux de déplacements importants.

A noter également l'attraction que peuvent produire les pôles générateurs de mobilité, notamment pour l'emploi, situés en Belgique.

► A.5. Les principaux pôles générateurs de déplacements



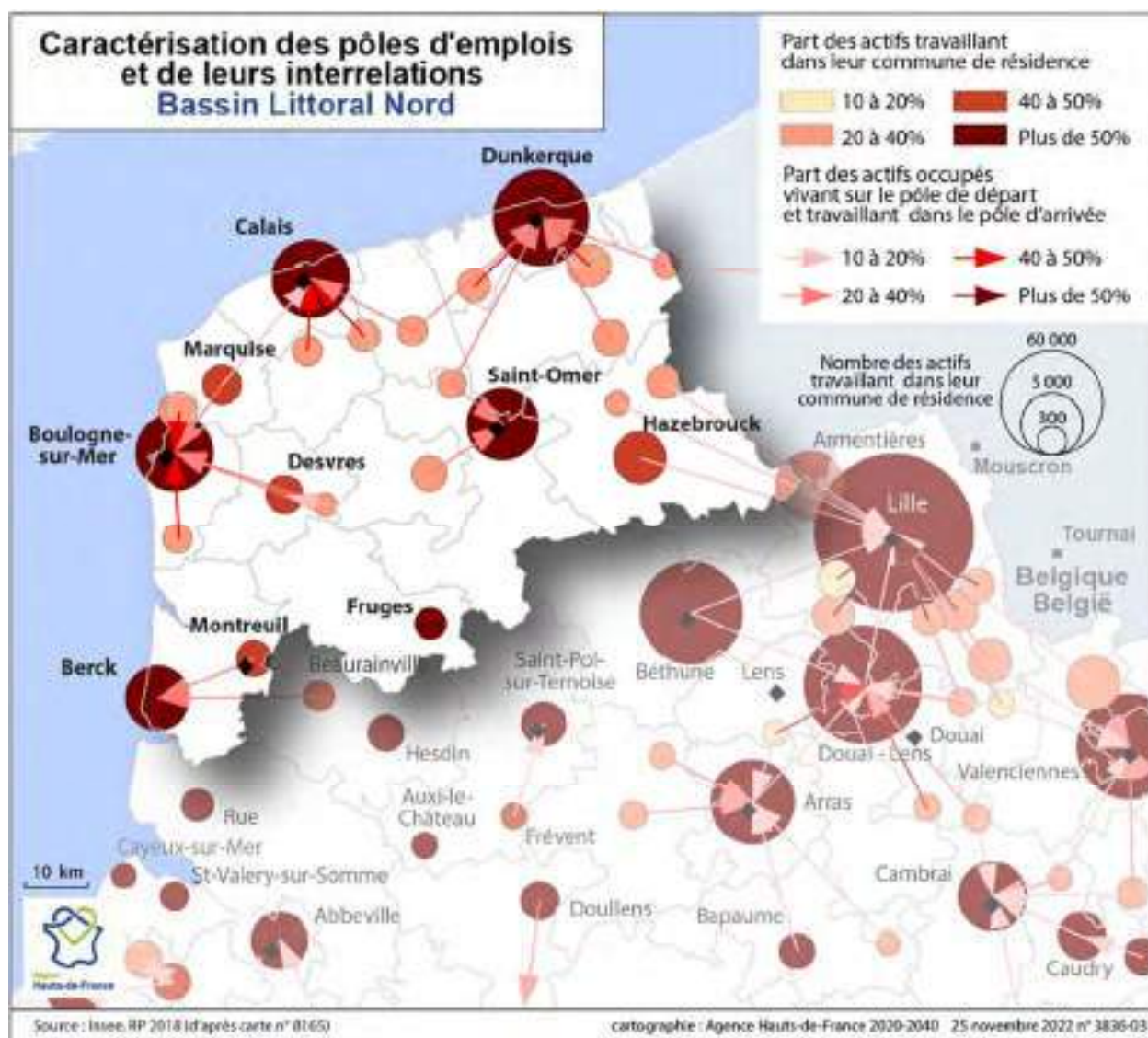
Enjeux et perspectives

Les enjeux de mobilité et d'aménagement du territoire sont intrinsèquement liés.

Les pôles générateurs de transport apparaissent souvent concentrés, avec des horaires communs de déplacements, engendrant une saturation des réseaux, routiers et ferroviaires. Des réflexions pourraient être menées pour limiter le fait que les déplacements soient réalisés sur les mêmes plages horaires : le développement du télétravail, le développement des tiers-lieux ou encore des aménagements horaires pour les entreprises et les établissements d'études supérieures.

Les transports en commun actuels ne peuvent pas toujours répondre aux demandes de déplacements, avec une multiplicité de pôles générateurs diffus. Une réflexion peut être menée afin d'élargir le panel de solutions de transports ou de mieux coordonner des offres de transport existantes

► A.6. Les interrelations entre les pôles d'emploi



► A.6. Les interrelations entre les pôles d'emploi



Eléments de contexte

Les Hauts-de-France regroupent près de 2 120 000 emplois. Les fonctions « transversales »¹ y sont bien implantées. Elles incluent notamment les activités de logistique qui bénéficient du positionnement géographique favorable de la région et représentent près d'un emploi sur dix (première région française pour la part de la logistique dans l'emploi salarié régional). D'un poids comparable au niveau national, les fonctions « productives »² regroupent près d'un emploi sur cinq. A l'inverse, les fonctions « métropolitaines »³ sont sous-représentées dans la région (un emploi sur cinq) et concentrées dans l'aire de Lille. Enfin, les fonctions « présentesielles »⁴ concentrent près de 2 emplois sur 5, soit un peu plus qu'en France métropolitaine.

L'organisation territoriale des Hauts-de-France et la répartition des emplois est impactée par deux influences métropolitaines. En interne, la Métropole Européenne de Lille (MEL) étend principalement son influence au Bassin minier et à la Flandre intérieure. La seconde influence métropolitaine correspond à l'extension francilienne qui déborde sur une large partie sud de la région. Ces influences se traduisent par d'importants flux domicile-travail et font des Hauts-de-France la première région au regard des déplacements domicile-travail avec près de 3 actifs sur 4 travaillant hors de leur commune de résidence.

Si la métropolisation constitue une opportunité de développement, elle induit également des impacts sociaux et environnementaux négatifs. L'allongement des distances domicile-travail et la concentration des flux se traduisent par un allongement des durées de transport, une saturation des axes routiers et une dégradation de la qualité de l'air impactant la qualité de vie des actifs et des résidents.

Ces liaisons se concrétisent également par l'importance des déplacements longs sur le territoire. Ainsi, 1 770 000 personnes de plus de 11 ans sont considérées comme des grands mobiles, c'est à dire effectuant un déplacement d'au moins 10 kilomètres dans la journée. Ces personnes effectuent en moyenne 83 kilomètres de déplacement par jour et consacrent 1h59 à la mobilité. Elles sont globalement les plus nombreuses dans les territoires sous l'influence des agglomérations de Paris, Lille et Amiens. Un actif se déplaçant en train jusqu'à l'Ile-de-France réalise en moyenne 3h30 de déplacement quotidien.

Si les Hauts-de-France se distinguent par deux influences métropolitaines, celles-ci ne couvrent pas l'ensemble des territoires régionaux qui disposent d'autres moteurs de développement. Les Hauts-de-France se caractérisent par la présence de nombreux pôles d'emploi structurants et par plusieurs systèmes territoriaux au regard des liens entre ces pôles engendrés par les déplacements domicile-travail.

¹ Les fonctions transversales regroupent les professions de transport-logistique d'une part (flux de personnes et de marchandises) et d'entretien-réparation d'autre part (nettoyage, maintenance).

² Les emplois dans les fonctions productives sont ceux produisant des biens matériels ou mettant en œuvre concrètement des processus techniques (agriculture, fabrication, BTP).

³ Les emplois liés aux fonctions dites « métropolitaines » correspondent aux métiers à forte valeur ajoutée dans les domaines de la gestion, la conception-recherche, les prestations intellectuelles, le commerce inter-entreprise et les services de culture-loisirs.

⁴ Les fonctions présentesielles regroupent des métiers répondant localement aux besoins de la population (résidente ou touristique).

► A.6. Les interrelations entre les pôles d'emploi



Caractérisation du bassin de mobilité

Près de 13 milliards d'euros de richesse sont dégagés par les établissements implantés sur le bassin Littoral Nord (14 % de la richesse produite sur l'ensemble de la région).

Cinq intercommunalités concentrent plus de 65 % de la richesse dégagée sur l'espace littoral :

- CU de Dunkerque - Grand Littoral
- CA du Boulonnais
- Ca du Pays de St-Omer
- CA du Calaisis
- CC de Flandre-Intérieure

Le littoral conserve une forte spécificité industrielle. Ainsi, l'industrie représente 30 à 40 % des emplois salariés privés dans le Dunkerquois ou l'Audomarois.

La sphère présentielle (activités qui répondent à la demande locale - résidents ou touristes) pèse davantage dans la richesse économique du Montreuillois ou de la région d'Audruicq, l'économie de proximité étant particulièrement développée dans le Montreuillois.

De fortes disparités territoriales sont observées en termes d'accès au marché du travail avec des taux d'emploi qui varient de 56,4 % à 73,2 % selon les intercommunalités du bassin Littoral Nord. Cinq grands pôles d'emplois structurent le bassin de mobilité : Berck-sur-Mer, Boulogne-sur-Mer, Calais, Dunkerque et Saint-Omer.

Les interrelations entre les pôles d'emploi du bassin font apparaître un système littoral entre les villes portuaires de la partie nord, également raccordé aux dynamiques de mobilités de la métropole régionale. Au sud du bassin, les interrelations sont un peu moins développées, traduisant une moins grande diffusion sur le territoire mais aussi une importance locale non négligeable. Berck étend néanmoins son influence vers Montreuil et les Sept-Vallées.



Enjeux et perspectives

Plusieurs gros projets d'implantation d'entreprises ont émergé récemment sur ce bassin de mobilité et en particulier dans le territoire du Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD), avec une douzaine de projets industriels.

Ces projets sont à des degrés plus ou moins avancés et pourraient aboutir à des créations d'emplois. Par exemple, l'implantation à Bourbourg de la Gigafactory Verkor⁵, dont les travaux vont débuter dans les prochains mois, pourraient donner lieu à la création de 1 200 emplois directs à l'horizon 2027. L'implantation possible de deux EPR à Gravelines pourrait également générer de nombreux emplois supplémentaires sur le territoire. ProLogium Technology devrait également s'implanter au sein du port de Dunkerque avec 3 000 emplois directs.

A moyen terme, ce sont ainsi entre 16 000 et 20 000 nouveaux emplois qui devraient se développer sur ce territoire, dont 10 000 d'ici 2027.

⁵ Production de batteries bas carbone

CHAPITRE

Août 2017 © P. Dapvri



Cap Gris-Nez

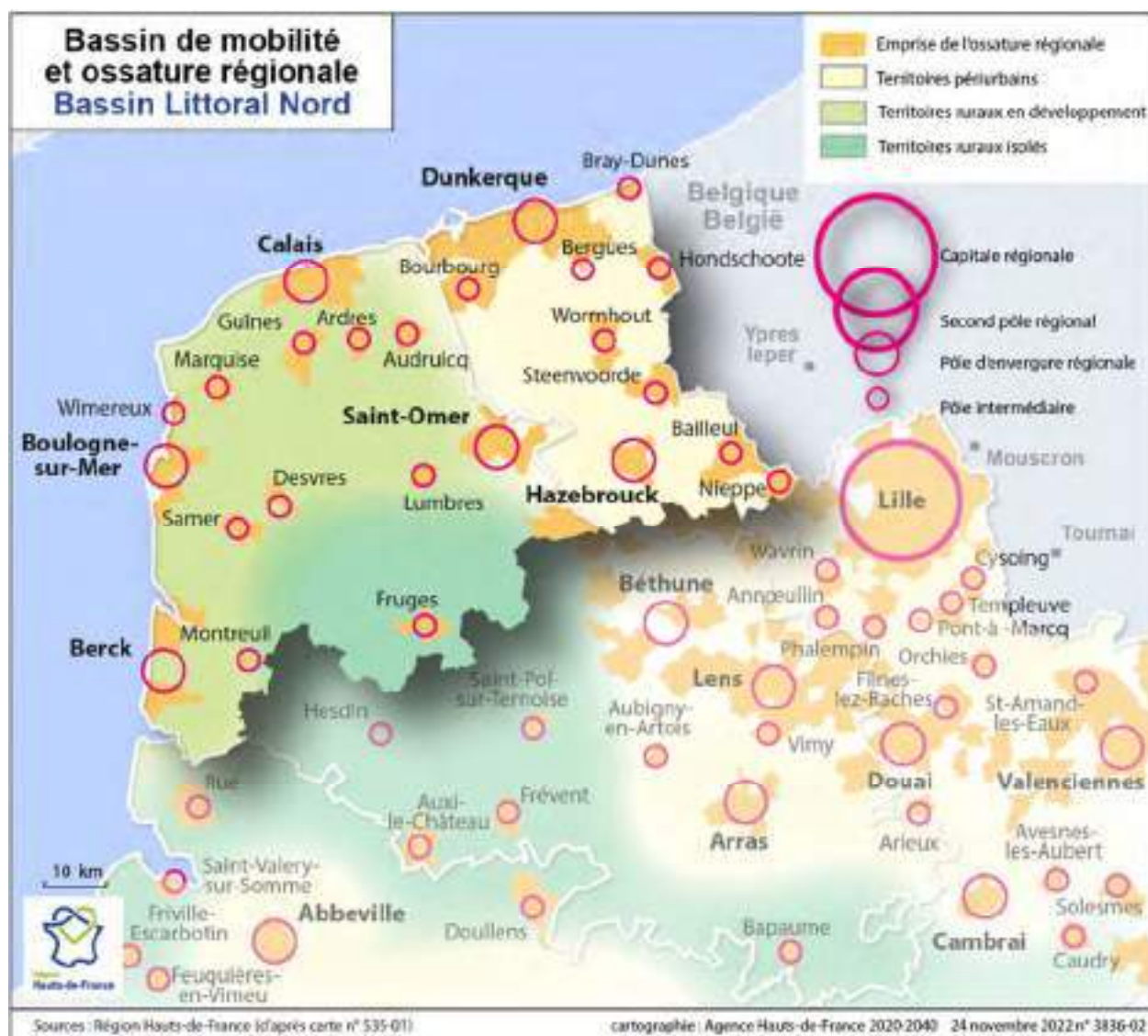
B

Les orientations stratégiques mobilité des différents partenaires

La Région, les Départements et l'Etat ont déjà élaboré des stratégies sur la mobilité, notamment à travers le SRADDET et les SDAASP. Plus localement, les territoires disposent également de documents intégrant une dimension transport comme les plans de mobilité.

Aussi, comme précisé dans les fiches qui suivent, il convient de prendre en compte les stratégies déjà arrêtées par l'ensemble des partenaires à partir du moment où elles visent une meilleure coordination des actions et s'inscrivent dans les objectifs retenus collectivement à l'échelle du bassin de mobilité.

► B.1. L'articulation SRADDET et les bassins de mobilité



► B.1. L'articulation SRADDET et les bassins de mobilité



Éléments de contexte

La Région Hauts-de-France a adopté son projet de Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) le 30 juin 2020. Il est le fruit d'un travail de concertation avec les acteurs régionaux de l'aménagement du territoire et les collectivités des Hauts-de-France. Outre le diagnostic réalisé, le SRADDET définit différents objectifs permettant d'atteindre « une région attractive, des territoires moteurs et un développement équilibré ».

La région est composée de territoires aux fonctionnements et aux modèles de développements variés : les métropoles, les agglomérations, les territoires ruraux et périurbains. Cette diversité est un atout pour la région et pour son attractivité. Tirant parti de ces caractéristiques, il s'agit de promouvoir un modèle de développement équilibré, dans lequel chaque territoire trouve sa place et contribue, à sa manière, au développement régional. Ainsi, cinq espaces à enjeux de mobilisation des territoires au service d'un développement équilibré ont été identifiées dans le SRADDET par la Région et structurées sur cinq ensembles stratégiques.

Ces ensembles stratégiques, « locomotives régionales », ont bien pour vocation d'impulser des dynamiques de développement, de se nourrir d'une gouvernance entre les espaces et d'irriguer l'ensemble du territoire régional. Il s'agit d'entraîner chaque type de pôle de l'ossature urbaine régionale dans ces grandes dynamiques afin de maximiser les effets leviers et créer les conditions d'un développement régional plus équilibré.

Cinq espaces à enjeux au service d'un développement équilibré pour fédérer les territoires ont été identifiés :

- Diffuser l'économie maritime
- Amplifier le rayonnement métropolitain et les dynamiques transfrontalières
- Optimiser les retombées des dynamiques franciliennes et rémoises
- Soutenir et développer les réussites locales et favoriser l'ouverture
- Développer les relais métropolitains et les excellences productives.

Ces espaces à enjeux ont bien été pris en compte au moment de la définition des bassins de mobilité.

En conséquence, le SRADDET propose une ossature régionale structurée autour de :

- Deux métropoles : Lille et Amiens,
- Des pôles d'envergure régionale,
- Des espaces ruraux et périurbains et leurs pôles intermédiaires.

La question du transport des personnes est au cœur du SRADDET, avec pour ambition de « garantir un système de transport fiable et attractif », un des objectifs principaux définis relatifs à l'aménagement du territoire.

Afin de décliner cette ambition de manière plus opérationnelle, la Région Hauts-de-France a réalisé un document de Planification Régionale de l'Intermodalité et Planification Régionale des Infrastructures de Transport (PRI-PRIT). Il s'agit de l'annexe 4 du SRADDET.

Le PRI-PRIT est l'occasion de rappeler la densité de l'offre de services et d'infrastructures de transports dans la Région. La Région souhaite offrir des solutions de transports aux différentes échelles territoriales. Le réseau régional des transports doit être l'épine dorsale de la mobilité en Hauts-de-France. Le PRI-PRIT insiste également sur le fait que les transports collectifs ne peuvent pas apporter une réponse à tous les besoins en déplacements, en particulier quand les flux correspondants sont faibles et diffus. L'apparition de nouveaux services à la mobilité ainsi que la volonté générale de tendre vers des pratiques plus durables doivent faciliter l'essor de nouvelles pratiques visant principalement à éviter l'autosolisme.

La Région affiche dans ce document la volonté d'encourager des solutions de mobilité pour les publics et les territoires vulnérables, ce pourquoi les travaux sur le Plan d'Action en matière de mobilité solidaire relatifs à l'application de la LOM sont prioritaires.

► B.1. L'articulation SRADDET et les bassins de mobilité

L'accent est également mis sur les déplacements transfrontaliers et sur les liaisons avec les métropoles, notamment sur l'amélioration de l'accès à la métropole lilloise.

Dans le PRI-PRIT, l'innovation pour répondre aux besoins des habitants par une approche transversale de la mobilité est mise en exergue. Des actions relatives aux changements de comportements seront menées en s'appuyant sur le développement des modes actifs et nouveaux services.

Enfin, une attention particulière est apportée dans le PRI-PRIT sur l'optimisation de l'intermodalité dans les Hauts-de-France.



Caractérisation du bassin de mobilité

Organisation territoriale au regard de l'Ossature du SRADDET :

Cet espace est composé de :

- 4 grands pôles littoraux : Dunkerque, Calais, Boulogne-sur-Mer, Berck-sur-Mer
- 2 grands pôles d'envergure régionale interfaces : Saint-Omer, Hazebrouck
- des pôles intermédiaires structurant l'arrière-pays.

Quelques chiffres clés pour un territoire qui compte :

- un espace qui comporte 13 EPCI, et concernés par 2 pôles métropolitains
- un espace concerné par 7 SCOTs et 7 PCAET adoptés

Ce bassin est concerné par les 3 types de ruralité définis dans le SRADDET :

- espaces périurbains
- espaces ruraux en développement
- espaces peu denses et isolés

Ce bassin fait partie de l'espace à enjeu du SRADDET : « diffuser l'économie maritime »

Il repose sur une ambition collective : mobiliser l'ensemble des territoires dans le développement de l'économie maritime et assurer une diffusion équilibrée des effets au bénéfice de l'emploi et de la préservation de la diversité du littoral.

Il s'agit de construire une stratégie portuaire favorisant les complémentarités, de créer les conditions d'un développement touristique respectueux des richesses naturelles, de préserver les écosystèmes et les paysages, de rééquilibrer la dynamique résidentielle (littoral / rétro-littoral...), et développer des coopérations avec les territoires britanniques, belges et normands.

Ce bassin est particulièrement concerné par 3 objectifs du SRADDET sur le transport de voyageurs et l'intermodalité :

Proposer des conditions de déplacements soutenables (en transports en commun et sur le réseau routier)

- Atteindre une part modale des TC de 10 à 12 %.
- Diminuer les temps de déplacements (dans les transports collectifs et sur la route)
- Améliorer la qualité des transports collectifs et des services de mobilité y compris dans les territoires les moins denses.

► B.1. L'articulation SRADDET et les bassins de mobilité

Améliorer l'accessibilité à la métropole lilloise

- Décongestionner l'accès routier et réguler les trafics.
- Fiabiliser la desserte ferroviaire et rendre plus capacitaire et rapide l'accessibilité à la métropole lilloise.

Encourager des solutions de mobilité pour tous les publics et les territoires les plus vulnérables

- Une couverture des territoires par une autorité organisatrice de la mobilité (AOM) qui devra proposer des services adaptés aux besoins locaux.
- Une réponse adaptée aux besoins des territoires les moins denses.
- Un accompagnement des publics les plus fragiles (levée des freins psychologiques, accompagnement via des plateformes de mobilité, etc.).

Le bassin de mobilité Littoral Nord est également particulièrement concerné par l'objectif du SRADDET relatif à l'amélioration des relations transfrontalières. Le PRI-PRIT met en avant le fait qu'il existe un « effet frontière » pour le déplacement des personnes, avec des travaux à mener aussi bien pour améliorer les relations avec la Belgique qu'avec le Royaume-Uni. Un des premiers enjeux est de qualifier les flux pour permettre de mieux y répondre.



Enjeux et perspectives

Les politiques d'aménagement (en matière de transport, habitat, commerce, services et équipement) devront être adaptées au développement des territoires : elles devront être abordées et mises en œuvre de manière différenciée, au service d'un développement territorial plus équilibré, selon le positionnement du territoire dans l'ossature urbaine.

Une partie des thématiques abordées dans le SRADDET et le PRI-PRIT seront au cœur des travaux des COM et PAMS : intermodalité, relations transfrontalières et interrégionales, accessibilité de la métropole lilloise, pôles d'échanges, solutions de mobilité pour tous les publics et les territoires les plus vulnérables, solutions décarbonées...

► B.2. Les documents stratégiques et de planification locaux



Eléments de contexte

Il existe de nombreux outils de planification ou de stratégie relatifs à la mobilité sur un territoire qui doivent en particulier décliner localement les objectifs du SRADDET présentés par ailleurs dans ce diagnostic.

Les COM et PAMS ne doivent pas être réalisés « hors sol », mais au contraire tenir compte des réalités territoriales et des réflexions et plans d'actions en cours sur la mobilité.

Sans viser à l'exhaustivité, il convient d'évoquer ici différents documents qui devront être intégrés aux réflexions dans les travaux relatifs aux COM et aux PAMS.

La LOM redéfinit les outils juridiques qui permettent la construction et la mise en œuvre d'une politique de mobilité locale en fonction des besoins de chaque territoire. La planification locale de la mobilité se fait ainsi au moyen de deux outils complémentaires¹ :

- le plan de mobilité (PdM), ex-plan de déplacements urbains (PDU), qui s'adresse aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM) dont le ressort territorial est situé dans les grandes agglomérations de plus de 100 000 habitants,
- le plan de mobilité simplifié (PdMS), à destination des AOM des autres territoires, qui est conçu comme un outil simple et agile pour les territoires moins denses tels que les villes moyennes et les territoires ruraux. Il intègre en effet l'ex-plan de mobilité rurale. Le cadre juridique du plan de mobilité simplifié est volontairement limité afin de permettre une souplesse dans sa déclinaison et une grande adaptabilité aux enjeux de chaque territoire. Il s'appuie sur leur capacité à innover, fédérer, concerter et créer des synergies entre la politique de mobilité et les autres politiques publiques, telles que l'urbanisme, l'environnement, la santé ou la politique sociale.

La loi SRU de 2000 a créé les Schémas de cohérence territoriale (SCoT), documents de planification stratégique à long terme. Le Scot est piloté par un syndicat mixte, un pôle d'équilibre territorial et rural (PETR), un pôle métropolitain, un parc naturel régional, ou un EPCI. Le Scot est destiné à servir de référence pour les politiques sectorielles, notamment celles de l'organisation de l'espace et de l'urbanisme, et des mobilités.

Les PLU et PLUI favorisent également la mobilité en général et l'amélioration des aménagements en mobilités douces en particulier (avec des outils réglementaires relatifs aux emplacements réservés, à la protection des cheminements, la prise en compte des mobilités douces dans les orientations d'aménagement et de programmation.

Institué en 2007, le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) est un projet territorial de transition énergétique et écologique. Il est obligatoire pour les EPCI de plus de 20 000 habitants. Les PCAET traitent également de mobilités puisqu'ils ont notamment pour objectifs de réduire les émissions de gaz à effet de serre du territoire et d'améliorer la qualité de l'air. Le PCAET doit être compatible avec les règles du SRADDET et prendre en compte le SCOT.

Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) est un outil de planification qui vise à reconquérir et à préserver la qualité de l'air sur le territoire. A l'échelle d'un territoire, le PPA a pour objectif de ramener la concentration en polluants dans l'atmosphère à un niveau conforme aux normes de qualité de l'air. Obligatoire pour certains territoires, dont les agglomérations de plus de 250 000 habitants, ce plan est élaboré par le préfet. Le PPA s'impose notamment aux PDM et aux PCAET.²

¹ CEREMA, <https://www.cerema.fr/fr/actualites/plan-mobilite-simplifie-note-synthese-du-cerema>

² CEREMA, <http://outil2amenagement.cerema.fr/le-plan-de-protection-de-l-atmosphere-ppa-r439.html>

► B.2. Les documents stratégiques et de planification locaux

Les Départements, même s'ils ne sont pas AOM, ont un rôle significatif concernant la mobilité dans les territoires. Ils financent par exemple les travaux relatifs aux routes départementales sur lesquelles ils aménagent des pistes ou bandes cyclables, prennent en charge le transport scolaire des élèves en situation de handicap, peuvent financer des aires de covoiturage, impulser des dynamiques pour le développement du vélo... Les Départements peuvent alors réaliser des documents stratégiques permettant de structurer les accompagnements sur un territoire comme un schéma relatif aux aires de covoiturage, un plan vélo, etc.

Par ailleurs, de nombreux acteurs proposent des orientations relatives à la mobilité dans les Hauts-de-France.

Le Conseil Économique, Social, Environnemental Régional (CESER) Hauts-de-France, assemblée des représentants de la société civile, a ainsi voté le 28 septembre 2021 un rapport-avis intitulé « La Mobilité en Hauts-de-France : voir loin agir maintenant »³. Avec ce travail, le CESER réalise 5 recommandations, déclinées en plusieurs propositions. Ces recommandations évoquent aussi bien l'accessibilité des transports collectifs, que des questions d'aménagement du territoire, la mobilité partagée, l'intermodalité...

Des réflexions sont également menées au niveau des Pôles métropolitains et PETR sur la mobilité.

La mobilité est aussi au cœur des enjeux traités par les Groupements Européens de Coopération Territoriale (GECT) présents en Région Hauts-de-France.

Les agences d'urbanisme ont également réalisé de nombreuses études sur la mobilité, à l'échelle de leurs territoires de référence.



Caractérisation du bassin de mobilité

Comme illustré par la cartographie, 3 AOM du Bassin de mobilité Littoral Nord ont réalisé un plan de mobilité (CA du Boulonnais, SITAC et CU Dunkerque Grand Littoral), et 2 territoires ont élaboré un Plan de mobilité simplifié (CA des 2 Baies du Montreuillois et CC Flandre Intérieure). On retrouve ainsi une dynamique forte relative à la mise en place de documents de planification sur la mobilité. En effet, d'autres AOM ont lancé des procédures pour élaborer des Plans de mobilité simplifiés telles que la CC Pays d'Opale ou encore la CC de Desvres-Samer.

Le Pôle Métropolitain Côte d'Opale a délibéré le 10 novembre 2022 afin de lancer une étude stratégique concernant la mobilité sur le territoire. Cette étude est réalisée avec les Agences d'Urbanisme de Flandre Dunkerque, Saint-Omer et Boulogne-sur-Mer. Il est envisagé que cette étude s'attache notamment dans un premier temps à réaliser une base de données sur les flux touristiques et une analyse critique des parcours de mobilité à partir des pôles générateurs de flux (actifs/étudiants).

Le Plan de protection de l'atmosphère du Nord et du Pas-de-Calais est actuellement en révision. Auparavant, le PPA couvrait l'intégralité des départements du Nord et du Pas-de-Calais. Son périmètre va être plus restreint, puisqu'il regroupera les agglomérations de Lille, Béthune, Douai-Lens, Valenciennes, et les EPCI situés entre ces agglomérations.⁴ Plusieurs actions liées à la mobilité sont actuellement travaillées (plan de déplacements des entreprises, plans de déplacements établissements scolaires, schémas cyclables...).

³ CESER Hauts-de-France, <https://ceser.hautsdefrance.fr/rapports/article/la-mobilite-en-hauts-de-france-voir-loin-agir-maintenant-810>

⁴ DREAL, https://www.nord.gouv.fr/contenu/telechargement/78266/479447/file/DI_PPA_signee.pdf

► B.2. Les documents stratégiques et de planification locaux

Les Départements du Nord et du Pas-de-Calais ont élaboré un Schéma interdépartemental de covoiturage⁵ en 2015. L'objectif de ce document partagé entre les deux départements était « *d'établir un document de référence, commun et partagé, de gestion de la politique de covoiturage avec le souci de répondre au mieux aux besoins de mobilité des habitants* ».

Les Départements du Nord et du Pas-de-Calais sont très investis afin de développer la pratique du vélo dans ce territoire. Ils participent notamment à la réalisation d'infrastructures dédiées à ce mode de déplacement.

On peut mettre l'accent sur le très récent Plan Vélo 2022-2027 du Pas-de-Calais, voté le 30 janvier 2023. Ce plan a pour ambition de « faire du vélo un moyen de transport du quotidien ». Outre les investissements sur les infrastructures, le Département du Pas-de-Calais souhaite avoir un rôle de coordination entre les différents acteurs du vélo : créer un observatoire de suivi des aménagements créer un « comité vélo 62 ».

Le Département du Nord dispose également d'un Schéma cyclable qui a été revu en 2018, qui vise à une meilleure visibilité de toutes les politiques vélo existantes, avec un effort accru sur la transversalité de cette politique volontariste.

2 GECT sont concernés par le bassin de mobilité Littoral Nord, le GECT West Vlaanderen-Flandre Dunkerque-Côte d'Opale et le GECT Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai. Ces deux structures transfrontalières font de l'enjeu de la mobilité une priorité, avec des travaux visant à réduire « l'effet frontière » pour les déplacements de la population.

Une étude est également en cours sur la frange Ouest de la MEL, dont les résultats devront également être pris en compte dans les réflexions.



Enjeux et perspectives

Il est déterminant que les travaux relatifs aux COM et aux PAMS puissent capitaliser sur productions réalisées par les nombreux acteurs de la mobilité sur le territoire du Littoral Nord. Par exemple, les études réalisées par les différentes Agences d'Urbanisme devront être prises en compte dans les réflexions.

Il revient d'ailleurs à chacun de signaler les priorités et actions identifiées dans ses documents stratégiques qui peuvent trouver un champ de mise en œuvre à l'échelle du bassin de mobilité parce qu'elles intéressent les territoires voisins ou encore parce qu'elles nécessitent une bonne coordination avec d'autres.

Dans certaines circonstances, il est vraisemblable que les COM et PAMS mettront en exergue des actions de coordination déjà existantes par des acteurs de la mobilité. Il conviendra parfois de les articuler au mieux avec des initiatives qui pourraient émerger à l'échelle du bassin de mobilité. Au contraire, lorsque des initiatives efficaces sont proposées à d'autres échelles, il ne sera pas nécessairement pertinent d'en créer de nouvelles.

Alors que le PMCO initie des travaux sur la mobilité sur son périmètre, une parfaite coordination des travaux avec le COM et le PAMS est nécessaire, et d'ores et déjà réalisée techniquement. Les travaux réalisés par le PMCO pourront être valorisés dans les COM et PAMS.

Concernant la mobilité transfrontalière, les GECT pourraient être légitimes afin d'organiser les échanges et établir des propositions à l'échelle des bassins de mobilité.

Dans les réflexions sur le covoiturage, le schéma interdépartemental devra être pris en compte.

⁵ <https://info.lenord.fr/upload/attachments/apaac2023schemainterdepartementaldecovoiturage5962-6399ec862c3d5.pdf>

► B.3. Les objectifs mobilité des SDAASP





Éléments de contexte

La question de la présence des services publics dans les territoires est essentielle et très prégnante depuis le début des années 1990.

Afin de limiter les conséquences de la diminution des services publics et d'améliorer l'accessibilité et la polyvalence des sites physiques, la Loi NOTRe du 7 août 2015 (Loi n°2015-991 portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République) a rendu obligatoire l'élaboration de Schémas Départementaux d'Amélioration de l'Accessibilité des Services au Public (SDAASP). L'objectif d'un SDAASP est de remédier aux principaux déséquilibres constatés, dans chaque département, entre l'offre de services et les besoins des habitants. Ces schémas sont élaborés pour une durée de 6 ans et de manière collaborative entre l'Etat, le Département et les EPCI (Établissements Publics de Coopération Intercommunales) à fiscalité propre.

Un SDAASP comporte les éléments suivants :

- un bilan de l'offre existante, une analyse des besoins en services, et l'identification des territoires présentant un déficit d'accessibilité à ces services ;
- un programme d'actions d'une durée de 6 ans comportant des objectifs de renforcement de l'accessibilité des services au public et des mesures permettant d'atteindre ces objectifs ;
- un plan de développement de la mutualisation des services publics.

Les différents services, majoritairement traités dans les SDAASP, sont les écoles, la santé et la protection sociale (retraite, allocations familiales), La Poste, Pôle Emploi, les Sous-Préfectures, les trésoreries et les services des Impôts (DGFIP), les services de sécurité (gendarmerie, service de secours), les services de transport et de mobilité, le numérique, les services liés à l'enfance et à la jeunesse, la culture, les sports et loisirs, et les commerces.

L'accessibilité d'un service repose en priorité sur l'accès physique aux équipements (temps et modes d'accès), mais doit aussi prendre en compte les aspects « amont » de l'accessibilité (visibilité du service, prise de contact avec le service, adaptation des horaires et des disponibilités des services) et les aspects « aval » (accessibilité des différents publics, politique tarifaire, qualité du service rendu). Ces différents aspects sont à mettre en perspective avec une mobilité relative qui est en baisse depuis le début des années 2000 et différenciées selon les profils et les tranches d'âge. De plus, la dématérialisation des services peut susciter un sentiment d'abandon, en particulier de la part des personnes peu connectées et peu formées aux outils numériques (près de 20% de la population française est en difficulté avec l'accès ou l'usage du numérique).

Afin de répondre aux besoins de services publics de proximité des habitants, les maisons « France Services » ont été mises en place, à la suite des « Maison de Services au Public ». En 2019, un rapport de mission de l'Assemblée Nationale préconise de recentrer le maillage des maisons France Services autour des bassins de vie, en respectant un temps d'accès maximal de 20 minutes en voiture. En 2023, on comptabilise 2 454 guichets uniques de proximité Maisons « France Services » sur le territoire national. Il existe ainsi 178 maisons « France Services » en région Hauts-de-France.

► B.3. Les objectifs mobilité des SDAASP



Caractérisation du bassin de mobilité

Comme pour la Région Hauts-de-France, les départements du Nord et du Pas-de-Calais ont un taux d'utilisation de la voiture particulière pour les déplacements domicile-travail très élevé : 80% des actifs vont travailler en voiture (taux supérieur à la moyenne nationale – 71%). On observe par ailleurs, sur le bassin de mobilité et plus globalement sur les deux départements concernés, un taux de 20% de ménages sous le seuil de pauvreté. Dans le Département du Pas-de-Calais, plus d'un ménage sur cinq ne dispose pas de voiture. Ainsi, la précarité accentue les problématiques d'accès aux services. Il est à noter également l'importance des freins psychologiques à la mobilité au sein des populations les plus vulnérables.

Sur le bassin de mobilité Littoral Nord, on recense, en 2022, 28 maisons « France Services » permettant de mailler le territoire et de limiter les difficultés d'accès aux services dans les zones rurales. Quant à l'accessibilité digitale, si le territoire est bien couvert par un réseau de qualité (fibre optique ou ADSL > 8 Mbits/s), près d'un ménage sur dix ne dispose pas d'accès à Internet, soit par choix, soit par manque de moyens. Ainsi, la dématérialisation des services, si elle est essentielle, ne permet toutefois pas de régler toutes les problématiques d'accès.

Les Départements du Nord et du Pas-de-Calais ont tous deux élaborés un SDAASP en vigueur. Ces deux documents préconisent notamment les éléments suivants en matière de mobilité et d'accès physique aux services :

- SDAASP du Nord (2018-2023)
 - ◆ Orientation 4 - Des services de mobilité coordonnés et complétés par de nouvelles solutions collaboratives
 - Action n°8 : Engager une réflexion sur le développement des services de Transport à la demande
 - Action n°9 : Accompagner la mobilité des publics les plus fragiles par le développement de plateformes de mobilité-insertion
 - Action n°10 : Développer les alternatives à la voiture individuelle
 - Action n°11 : Assurer une meilleure intégration des solutions de mobilité
- SDAASP du Pas-de-Calais (2017-2023)
 - Axe 2 : Favoriser la mobilité de tous les usagers du Pas-de-Calais
 - ◆ Objectif 1 : Encourager la mobilité et les déplacements en transport collectif ou modes doux ;
 - Action 2.1 : Encourager la mobilité et promouvoir l'offre existante en levant les freins
 - Action 2.2 : Accompagner la mobilité des personnes ayant des besoins de mobilités spécifiques (développer les mobilités solidaires en favorisant l'interconnaissance des acteurs, valoriser les dispositifs d'aide à la mobilité pour les personnes à la recherche d'emploi...)
 - Action 2.3 : Poursuivre le développement des aires de covoiturage et des modes doux (aires de covoiturages, vélos...)
 - ◆ Objectif 2 : Assurer le maillage des infrastructures et des services de mobilité
 - Action 2.4 : Définir des stratégies territoriales de mobilité vers les services à l'échelle régionale et locale
 - Action 2.5 : Garantir un haut niveau de services en matière de voiries pour favoriser la mobilité et les déplacements de tous les habitants



Enjeux et perspectives

La mobilité constitue un enjeu fondamental pour l'accessibilité des services. L'accessibilité ainsi définie, participe à caractériser la qualité de vie ressentie par les habitants d'un territoire, tout comme les conditions de logement ou la présence d'espaces verts. Son amélioration, qui se traduit par le rapprochement des centres économiques, des activités et des bassins d'habitat grâce au développement du réseau de transport, conduit à transformer le cadre de vie d'un territoire.

Bien que les SDAASP soient des documents récents, ils visent à renforcer l'offre de services dans les zones présentant un déficit d'accessibilité des services, en mettant en exergue des actions concrètes pilotées par un panel de pilotes institutionnels. Grâce à leur élaboration et aux bilans à mi-parcours réalisés, un suivi et une évaluation contribuent à garantir l'opérationnalité et l'efficacité des actions mises en place.

Une articulation est nécessaire entre les différents schémas en place dans les territoires. Les objectifs étant sensiblement les mêmes, par exemple entre les SDAASP et les PAMS, ces documents doivent être complémentaires, sans être redondants. La question de la mobilité solidaire est particulièrement prégnante pour les SDAASP. Alors que de nouveaux SDAASP vont être prochainement réalisés, ils devront tenir compte des démarches entreprises sur la mobilité à l'échelle des bassins de mobilité. De même, les PAMS ne pourront être décorrélés des objectifs et actions qui seront définis dans le cadre des SDAASP. Les SDAASP pourraient être des lieux où les actions mises en place dans les PAMS des différents bassins de mobilité puissent être mises en exergue, à l'échelle des départements.

CHAPITRE

C



©Région Hauts-de-France

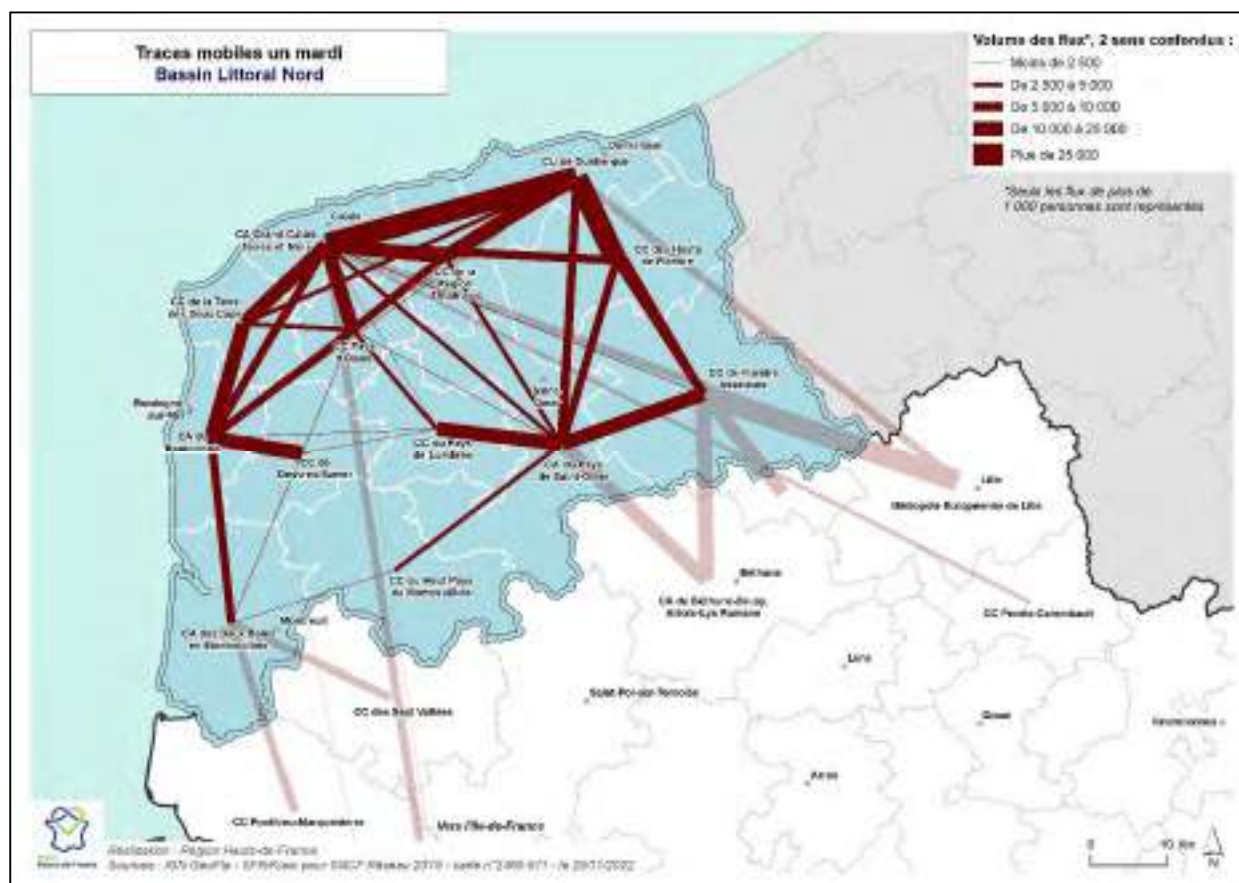
Transport scolaire

Les déplacements des habitants

Cette partie porte sur la demande et les besoins en déplacements. Elle recense les principaux flux et pratiques de mobilité des habitants du bassin de mobilité en s'intéressant essentiellement aux déplacements de moyenne-longue distances et à ceux qui peuvent nécessiter une meilleure coordination entre les différents réseaux et modes de transport afin de proposer une alternative solide à la voiture.

Ce chapitre traite en particulier la fréquentation des services de transport régionaux et la question des échanges transfrontaliers.

► C.1. La demande en déplacements





Eléments de contexte

Pour présenter à grands traits la demande en déplacements, c'est-à-dire les flux et pratiques de déplacement des habitants du bassin de mobilité, il est proposé à travers cette fiche d'utiliser 3 sources différentes :

- les données issues des traces mobiles de l'opérateur téléphonique SFR (source : SNCF Réseau, octobre 2018) qui, redressées, permettent d'avoir un bon aperçu des déplacements tous modes tous motifs un jour moyen, hors vacances ou situation exceptionnelle ;
- le recensement des trajets domicile-travail (source : INSEE, 2019) qui est une information exploitée de façon systématique dans les études transport-mobilité, notamment parce que les déplacements des actifs (et des scolaires-étudiants) sont très dimensionnants pour organiser les dessertes en transport collectif ;
- les résultats des enquêtes ménages déplacements (EMC2 ou ex-EMD) qui permettent sur tous les territoires des Hauts-de-France de connaître la mobilité des « grands mobiles », c'est-à-dire des habitants qui s'éloignent de chez eux de plus de 10 km dans la journée et qui sont potentiellement des gens intéressés par des offres de transport sur les moyennes et longues distances.



Caractérisation du bassin de mobilité

A partir des traces mobiles laissées par les téléphones portables, on peut estimer à près de 1,6 millions le nombre de déplacements, tous modes et tous motifs, effectués quotidiennement et concernant le bassin de mobilité du Littoral Nord, sachant que 71% de ces déplacements sont internes à un même EPCI du bassin, 19% sont des échanges entre EPCI du bassin et 10% sont des flux avec l'extérieur. Les déplacements sont particulièrement nombreux sur la façade littorale, autour de St-Omer, en échange avec la MEL et avec la CABBALR. S'agissant des échanges avec l'extérieur du bassin, 130 900 (soit 80%) se font avec l'Aire urbaine centrale, 9% avec le Littoral Sud et 9% avec l'Ile-de-France.

286 900 actifs réalisent des trajets domicile-travail (D-T) internes au bassin, dont 73% sont même internes à un seul EPCI. Sur les 76 800 D-T entre EPCI du bassin, 97% sont faits en voiture. Les flux correspondants ressemblent à ceux qui sont observés via les traces mobiles. On constate une part modale des transports collectifs (TC) et du train intéressante pour les échanges avec la MEL.

Concernant les flux d'échanges avec l'extérieur du bassin¹, on comptabilise 58 000 actifs et ces échanges se font principalement avec l'Aire urbaine centrale (71%), le Littoral Sud (12%), l'Arrageois (5%) et l'Ile-de-France (5%). L'usage des TC et du train est particulièrement important pour les relations avec l'Ile-de-France (33%) et avec l'Aire urbaine centrale (15%).

Par ailleurs, 131 400 actifs résidant dans ce bassin effectuent une distance domicile-travail supérieure à 10 km ; la plupart de ces trajets de moyenne-longue distance concernant les ressorts territoriaux de plusieurs AOM. 76% de ces déplacements sont internes au bassin. Pour ceux sortant du bassin, 10% se rendent en Belgique, 8% en Ile-de-France et 79% dans le reste des Hauts-de-France. Dans l'autre sens, on compte 18 900 « entrants » en parlant d'actifs de l'extérieur venant travailler dans ce bassin de mobilité.

Enfin, on estime à près de 267 300 le nombre de grands mobiles résidant dans ce bassin, soit 35% des habitants de plus de 11 ans. Dans la journée, ils font en moyenne 4,9 déplacements, parcourent 80 km sur 1h49 de temps. On peut supposer que ces grands mobiles réalisent plus de 80% des distances couvertes par l'ensemble des habitants du bassin.

¹ 2 sens confondus, c'est-à-dire en prenant en compte les actifs résidant dans le bassin et travaillant à l'extérieur du bassin ainsi que les actifs qui habitent en-dehors du bassin mais qui viennent y travailler

► C.1. La demande en déplacements

52% sont des hommes. On note en particulier que 49% des grands mobiles ont un travail à plein temps (contre 9% à temps partiel), 15% sont des scolaires ou étudiants, 15% sont à la retraite et 5% sans emploi. 84% ont le permis de conduire. 6% utilisent régulièrement les TC urbains, au moins 2 fois par semaine.

Les grands mobiles de ce bassin effectuent 630 600 déplacements de plus de 10 km par jour. La voiture est le « mode principal » pour 87,6% de ces déplacements, loin devant les TCU (2,5%), le train (1,8%) et le car (1,8%). Enfin, on estime que 91% de ces déplacements de plus de 10 km sont internes au bassin.

Avec les informations relatives à la demande de déplacements, on constate une armature littorale prégnante.



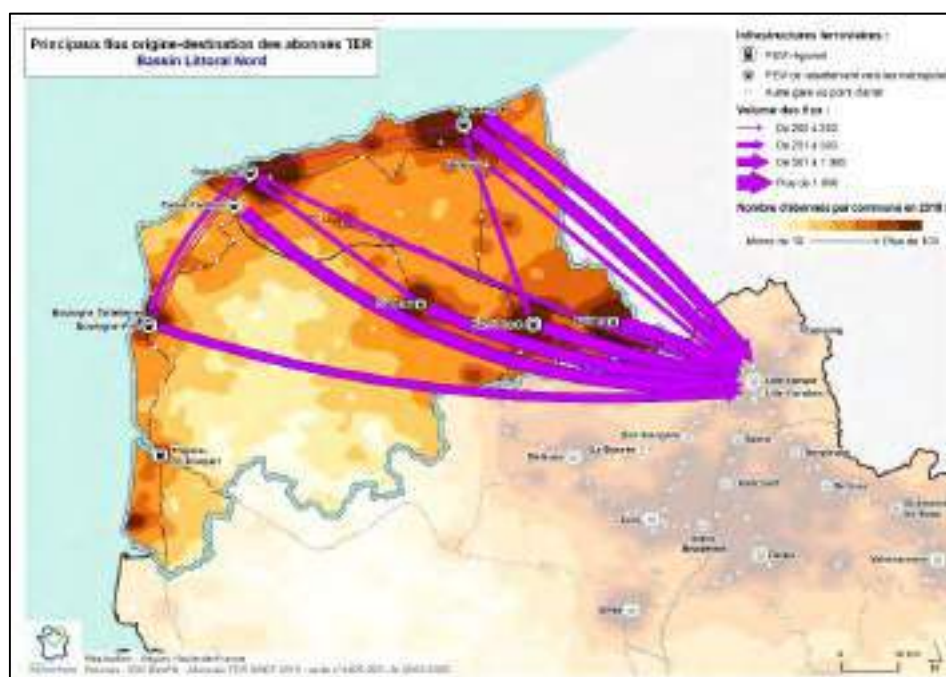
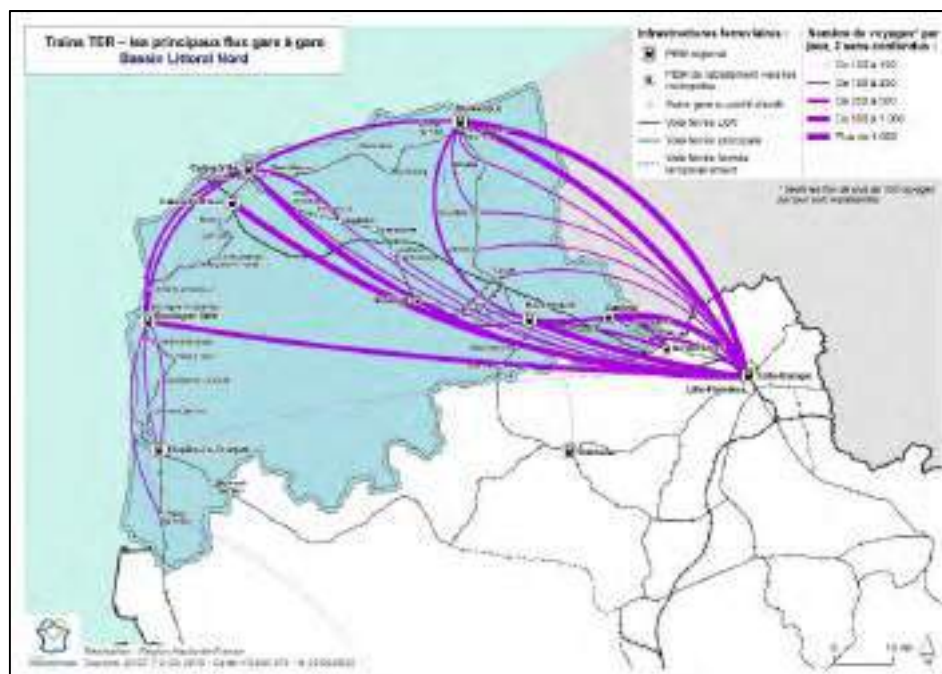
Enjeux et perspectives

Les flux et échanges entre EPCI sont particulièrement importants dans ce bassin où plus d'1/3 des habitants peuvent être considérés comme des grands mobiles. L'usage des TC est déjà une réalité sur les relations interurbaines et notamment pour les échanges avec la MEL. Aussi, on peut considérer qu'il existe un terreau pour le développement des pratiques alternatives à la voiture sur le Littoral Nord, à l'exception peut-être du sud du bassin et du côté du Montreuillois où les flux sont plus diffus et la voiture très présente.

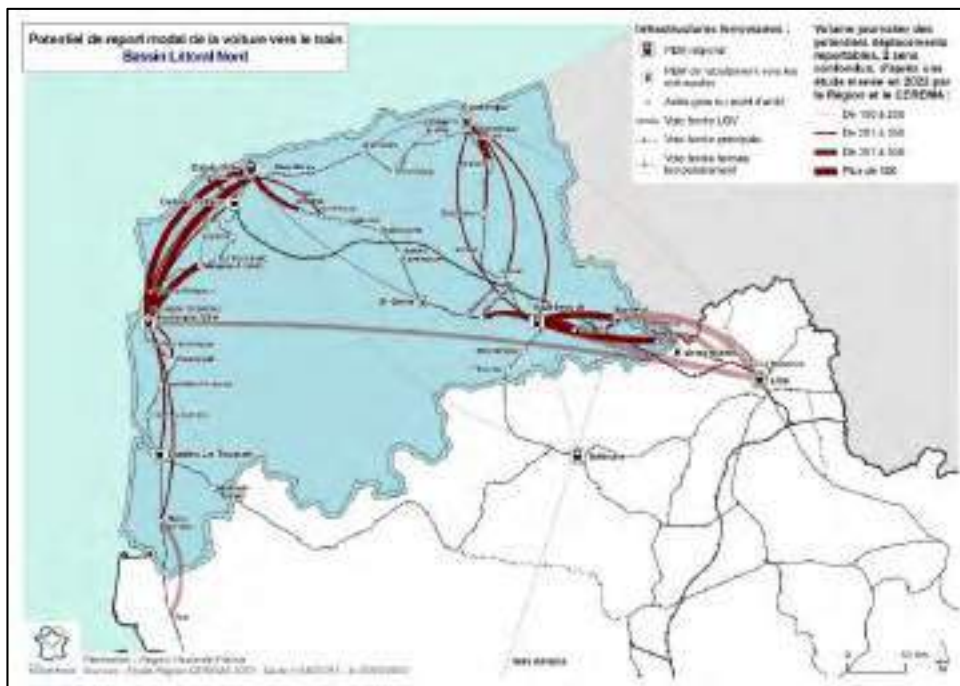
On constate une bande littorale plus dense et mieux desservie en transport, et un hinterland plus rural où les populations sont plus dépendantes de la voiture. Il y a une nécessité de mieux relier ces espaces. Il existe une dépendance à la voiture notamment du fait d'un manque d'interconnexions entre les réseaux de transports en commun. Il existe également la nécessité de coordonner au mieux les plans vélos des différents territoires.

A noter que les données disponibles ne permettent pas de qualifier les échanges avec la Belgique. La question des déplacements transfrontaliers est certainement à aborder dans le cadre de la réalisation des COM et des PAMS et la multiplicité des acteurs associés devrait permettre de partager la connaissance nécessaire pour traiter ce sujet.

► C.2. La fréquentation des services de transport régionaux



► C.2. La fréquentation des services de transport régionaux



La Région est l'Autorité Organisatrice de la Mobilité en charge de l'organisation du service public régional de voyageurs. L'offre régionale s'organise autour des services ferroviaires régionaux (TER et TERGV) depuis 2002 et des services routiers interurbains et scolaires depuis 2017.

Dans les Hauts-de-France, 1 300 trains circulent chaque jour, et permettent 200 000 voyages quotidiens en desservant 380 communes dont 142 avec une gare, 220 avec une halte et 18 desservies par du transport à la demande.

Concernant les services routiers interurbains et scolaires, on compte quotidiennement 12 000 courses transportant 240 000 voyageurs dans les Hauts-de-France. 3 530 communes, soit 93% des communes des Hauts-de-France, sont desservies par le réseau de cars interurbains y compris dans le périmètre des AOM urbaines.



1) La fréquentation des trains régionaux dans le bassin Littoral Nord

Trois sources différentes permettent de comprendre l'usage du train par les habitants du bassin de mobilité :

- A. La mesure de la fréquentation du réseau TER Hauts-de-France à partir des ventes de titres de circulation (source : SNCF-FC12K) : en considérant les données de l'année 2019, avant la crise sanitaire, on dispose d'une image solide des flux gare à gare pour l'ensemble des usagers du train, tous motifs confondus.

La fréquentation du réseau ferroviaire est essentiellement tournée vers Lille même si on peut également distinguer un usage notable le long du littoral sur l'axe Boulogne – Calais – Dunkerque. Sur 27 400 voyages quotidiens ayant au moins une gare située dans le bassin de mobilité, on constate

► C.2. La fréquentation des services de transport régionaux

ainsi que 7 200 sont internes au bassin ; autrement dit que les $\frac{3}{4}$ restants sont des échanges avec l'extérieur.

- B. Le listing des abonnés actifs et étudiants (source : SNCF) : sur la même année 2019, il est possible de savoir dans quelles communes habitent ces abonnés, dans quelle gare ils montent et dans laquelle ils se rendent.

On enregistre ainsi près de 22 400 abonnés TER résidant dans le bassin. Là-encore, près des $\frac{3}{4}$ se rendent à l'extérieur du bassin, principalement sur Lille et 5 800 réalisent des déplacements internes au bassin. Ces abonnés habitent en grand nombre autour des gares de Dunkerque, Calais, St-Omer, Hazebrouck et Bailleul. Sur une large partie sud du bassin, et sur le Montreuillois en particulier, l'usage du train est très limité.

- C. Enfin, un travail exploratoire réalisé récemment par le CEREMA et par la Région, à partir des résultats des enquêtes ménages déplacements (EMD) : il permet d'estimer le potentiel de report de la route vers le rail, c'est-à-dire d'identifier les trajets réalisés aujourd'hui en voiture et qui pourraient être effectués en train dans des conditions comparables à celles acceptées par les usagers actuels.

En termes de volume de déplacements transférables vers le train, il convient de prendre ces résultats avec prudence car certaines personnes refuseront catégoriquement de changer leurs pratiques, d'une part, et les données disponibles entraînent à priori une surestimation de ce potentiel sur le versant nord, d'autre part. De plus, cette étude ne prend pas en compte les capacités actuelles du réseau ferroviaire pour accueillir des voyageurs supplémentaires. Toutefois, ce travail permet d'identifier les principales relations sur lesquelles il existe un potentiel d'usagers nouveau intéressant, comme sur les axes Boulogne-Calais et Dunkerque-Hazebrouck et Hazebrouck-Lille.

2) La fréquentation des transports interurbains et scolaires régionaux dans le bassin Littoral Nord

- Le réseau de transport interurbain régional des Hauts-de-France est majoritairement utilisé par des scolaires.

Dans le bassin de mobilité Littoral Nord, on dénombre ainsi environ 28 800 scolaires qui sont abonnés au transport par car organisé par la Région. La surreprésentation des scolaires par rapport aux autres publics est plus importante dans le réseau du Pas-de-Calais que celui du Nord. Cette utilisation importante du réseau par les scolaires s'explique historiquement puisqu'il a été construit pour permettre à chaque élève de se rendre à son établissement scolaire de secteur, que ce soit en primaire, collège ou au lycée. Les transports régionaux par car desservent ainsi de nombreux établissements scolaires dans le bassin de mobilité : 71 lycées, 86 collèges et 58 établissements primaires

Les cars de la Région Hauts-de-France desservent 2 590 arrêts en période scolaire dans le bassin Littoral Nord, en aller-retour, et parfois également le midi.

En une année, l'ensemble des voyages scolaires routiers réalisés sur le réseau régional s'élève à environ 4,6 millions sur le bassin de mobilité Littoral Nord.

- Le réseau de transport interurbain régional tend à développer les services aux usagers dits commerciaux. Dans le département du Nord, l'intégralité de l'offre de transport interurbain est ouverte aux usagers commerciaux.

Dans le Nord, tous les arrêts sont ouverts aux usagers commerciaux quel que soit le statut de la ligne, soit 1 167 arrêts. Dans le Pas-de-Calais, 280 points d'arrêts sont desservis toute l'année pour les dessertes commerciales. En période scolaire cette offre commerciale s'élève à 453 points d'arrêts.

On dénombre ainsi 816 000 voyages commerciaux routiers dans le bassin Littoral Nord.

► C.2. La fréquentation des services de transport régionaux

Les lignes les plus fréquentées dans le bassin sont :

- La ligne 904 Dunkerque Saint-Omer avec 70 305 voyages commerciaux
- La ligne 429 Desvres Samer Boulogne avec 68 422 voyages commerciaux
- La ligne 910 Neuf Berquin Merville Lille avec 65 407 voyages commerciaux
- La ligne 423 Gravelines-Calais avec 53 040 voyages commerciaux



Enjeux et perspectives

Le train est aujourd'hui utilisé dans 56% des déplacements intermodaux des habitants du bassin et est donc un mode qui assure souvent la jonction entre deux réseaux urbains et nécessite une bonne articulation avec ces derniers. Au droit de gares qui se situent dans des secteurs moins denses, la question du dernier kilomètre et de la diffusion au sein des territoires peuvent être facilitées grâce à une bonne coordination entre acteurs. Les sujets de coordination autour du réseau ferroviaire sont ainsi nombreux comme les questions d'information multimodale au droit des gares, en temps réel notamment, l'accessibilité aux gares depuis les territoires avoisinants, etc.

Concernant le transport interurbain par car, les travaux relatifs aux COM et PAMS pourraient faire émerger de nouveaux besoins des territoires. Néanmoins, à l'heure actuelle, toute création d'une nouvelle offre suppose la suppression d'une offre par ailleurs en raison des moyens financiers disponibles, du réemploi des véhicules, du manque de conducteurs. Par ailleurs, les flux relatifs aux transports interurbains commerciaux sont encore relativement faibles par rapport aux flux scolaires, notamment parce que cette offre de transport est souvent méconnue. Il faut donc vérifier collectivement que les offres sont bien connues localement pour attirer des publics non scolaires.

Les enjeux relatifs à la coordination des horaires entre les transports interurbains et le TER sont également importants, pour optimiser l'intermodalité.

► C.3. La mobilité transfrontalière

Carte de la Mobilité

«Circulez malin au-delà de la frontière»





Eléments de contexte

La Région Hauts-de-France a la particularité d'être un territoire frontalier, avec des flux quotidiens importants, notamment avec la Belgique.

Au niveau national, il est constaté que les territoires transfrontaliers connaissent une augmentation des flux migratoires quotidiens. Pour reprendre les éléments d'analyse de la Mission Opérationnelle Transfrontalière, ces flux peuvent être ainsi catégorisés :

- les flux de travailleurs transfrontaliers, qui représentent les flux les plus importants. Selon le rapport du Commissariat général à l'égalité des territoires de 2019, 438 000 personnes franchissent chaque jour la frontière depuis la France pour aller travailler dans un pays voisin.
- les flux de déplacements de proximité (santé, scolaires, loisirs, commerce...)
- les dessertes de longue distance (transit, transports de marchandises...)



Caractérisation du bassin de mobilité

Le Bassin de mobilité Littoral Nord est particulièrement concerné par la question de la mobilité transfrontalière. Le GECT West-Vlaanderen/Flandre-Dunkerque-Côte d'Opale, groupement européen de coopération territoriale institué le 3 avril 2009, présent sur le territoire priorise ainsi dans ses travaux le sujet de la mobilité transfrontalière.

Il est proposé ici de mettre en exergue les travaux menés dans le cadre du projet Interreg V Transmobil, qui s'est déroulé de 2018 à mars 2023. Ce projet de coopération transfrontalière vise à améliorer la mobilité en milieu rural, dont le chef de file est la Province de Flandre Occidentale (West-Vlaanderen). 22 partenaires ont collaboré pour permettre la réussite de ce projet Interreg V, dont 7 français (CCHF, CCFI, Région Hauts-de-France, AGUR, AUD Saint Omer, Département du Nord, HDFM, CUD) et bien sûr le GECT West-Vlaanderen/Flandre-Dunkerque-Côte d'Opale.

La mobilité transfrontalière avec la Grande-Bretagne n'est pas évoquée ici.

Le slogan de Transmobil est « Circulez malin au-delà de la frontière » et concernait donc entièrement la mobilité dans la région frontalière.

Le projet Transmobil vise à l'amélioration des mobilités transfrontalières en milieu rural, au travers de 3 actions majeures :

- améliorer la mobilité dans les zones rurales transfrontalières en proposant de nouvelles alternatives de transport, réduire la dépendance à l'égard des voitures individuelles
- aménager un réseau de « hubs » en tant que points centraux de mobilité dans les villages de la région
- améliorer l'information aux voyageurs à travers la carte transfrontalière actualisée des transports en commun

► C.3. La mobilité transfrontalière

Les résultats de ce projet sont nombreux en termes de connaissance avec des productions dans les domaines suivants :

- descriptif d'équipements par modes de déplacements (gares, bus, aires de covoiturage aménagées...)
- données disponibles pour les usages (organisation de la mobilité transfrontalière, enquête déplacements Flandre-Dunkerque, déplacements domiciles-travail, flux routiers et routes structurantes...)

Concernant la mise en place de hubs de mobilité, les réalisations sont également concrètes. « De part et d'autre de la frontière, 9 hubs Transmobil sont en cours de développement. Du côté belge, il y a des hubs à Adinkerke (De Panne), Veurne, Koksijde, Kortemark, Klerken (Houthulst), (Vleteren), Krombeke (Poperinge), Poperinge, Ypres. Du côté français Hondschoote, Bergues, Watten-Eperlecques, Esquelbecq, Arnèke, Bavinchove (Cassel), Hazebrouck, Bailleul, Nieppe. Trois partenaires du projet de Transmobil (WVI, CCHF et CCFI) ont développé les hubs en coopération avec les 18 communes. Chaque hub est différent et continuera à s'étendre. »¹

Dans ces hubs de mobilité, on retrouve par exemple des abris à vélos, des pompes à vélos, des stations de recharge, des vélos partagés, des voitures partagées... Il est parfois possible de combiner dans certains hubs le transport avec le retrait d'un colis.

A la fin de l'année 2022, la carte transfrontalière de la mobilité a été formalisée, permettant de donner « une vue d'ensemble des réseaux de train, bus et tramway du territoire transfrontalier ». Cette carte est disponible notamment de manière digitale : <https://www.egts-gect.eu/fr/carte-de-la-mobilite>. Cette carte permet notamment de repérer les 18 hubs de mobilité.



Enjeux et perspectives

Dans les travaux de Transmobil, il est indiqué « ce travail d'analyse permettra d'alimenter les échanges transfrontaliers entre techniciens et élus, mais également d'informer et de sensibiliser les citoyens sur les pratiques et enjeux de la mobilité ». Dans le cadre des travaux sur le COM et le PAMS du bassin de mobilité Littoral Nord il est déterminant que les différents acteurs puissent s'approprier au mieux les enjeux soulevés par ces travaux et optimiser ainsi l'offre de services de mobilité transfrontalière.

Il existe notamment des enjeux relatifs aux connexions des aménagements cyclables pour optimiser des trajets transfrontaliers.

Cette fiche est très incomplète sur la mobilité transfrontalière. Il conviendra de compléter avec d'autres éléments. Dans le cadre des COM et des PAMS il conviendra de formaliser des axes de travail sur la mobilité transfrontalière.

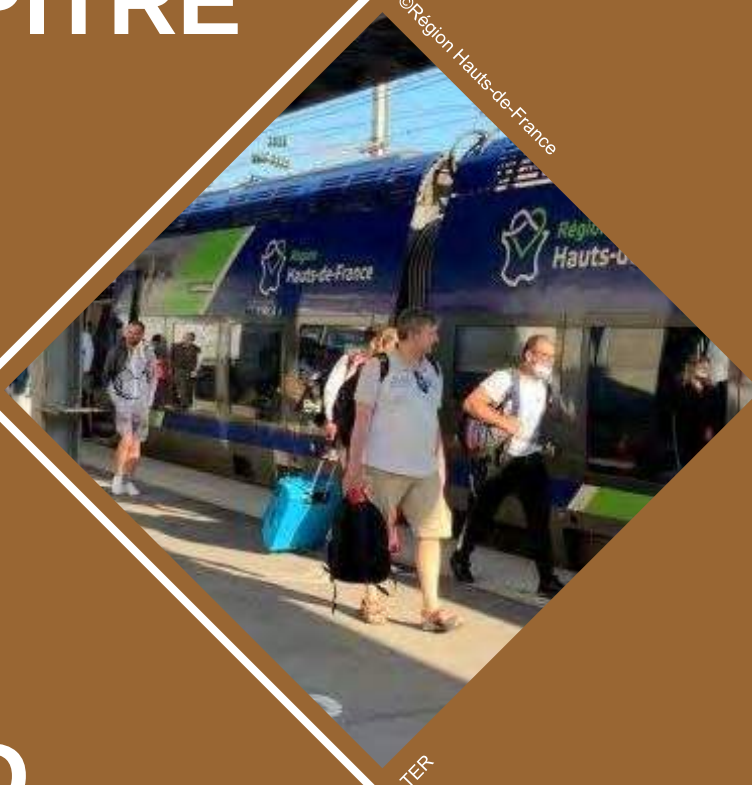
Les GECT pourraient avoir un rôle significatif à jouer dans ces travaux.

Un projet de ligne transfrontalière est actuellement en réflexion, pour une expérimentation entre Poperinge et Hazebrouck.

¹ <https://www.egts-gect.eu/fr/download/carte-transfrontaliere-de-la-mobilite-2022-guide-pratique>

CHAPITRE

D



L'offre de services en transports collectifs

Cette partie est consacrée aux transports collectifs afin de disposer d'une vision globale de l'offre en transport « de droit commun » proposée aux habitants du bassin.

Ces fiches s'intéressent ainsi aux services de transport régionaux et urbains, supports principaux des trajets du quotidien (hors voiture), ainsi qu'aux services de transport à la demande qui visent à combler les trous d'offre et sont principalement le fruit d'initiatives locales.

► D.1. Les services de transport régionaux



► D.1. Les services de transport régionaux

**Eléments de contexte**

La Région est l'Autorité Organisatrice de la Mobilité en charge de l'organisation du service public régional de voyageurs. L'offre régionale s'organise autour des services ferroviaires régionaux (TER et TERGV) depuis 2002 et des services routiers interurbains et scolaires depuis 2017. Ces services régionaux, en favorisant les déplacements interurbains et en reliant les différentes AOM, ont naturellement un rôle structurant à jouer pour faciliter les pratiques intermodales et pour connecter tous les territoires aux réseaux de transport.

1 300 trains circulent chaque jour, et permettent 200 000 voyages quotidiens en desservant 380 communes dont 142 avec une gare, 238 avec une halte.

Le budget annuel alloué pour le fonctionnement du TER est de 550 millions d'euros. La Région finance également l'achat du matériel roulant et sa rénovation. Depuis 2021, elle s'est engagée à investir 1,2 milliard d'euros pour l'achat de 52 nouveaux trains et pour les opérations de rénovation à mi-vie de 150 trains du parc actuel.

Concernant les services routiers interurbains et scolaires, on compte quotidiennement 12 000 courses transportant 240 000 voyageurs. 3 530 communes, soit 93% des communes des Hauts-de-France, sont desservies par le réseau de cars interurbains y compris dans le périmètre des AOM urbaines. Le budget annuel des services routiers est de 360 millions d'euros. Le parc de véhicules compte 2 500 cars.

Pour faciliter les déplacements des habitants, la Région propose des tarifs adaptés à chaque situation :

- pour les services d'autocar, une gamme tarifaire avantageuse avec un titre unitaire à 1 € et des titres à tarif réduits ou gratuits en direction des jeunes, des seniors et des PMR.
- pour les services de train, la gamme tarifaire propose des titres pour les déplacements occasionnels et fréquents qui permettent aux jeunes, aux bénéficiaires des minimas sociaux, aux actifs ou à l'ensemble des voyageurs de bénéficier de solutions sur mesure. A noter que les enfants accompagnés de moins de 12 ans voyagent toute l'année au tarif de 1€ sur le réseau TER HDF.

**Caractérisation du bassin de mobilité****1. Rappel historique sur la construction des réseaux routiers**

Les 2 réseaux de transport routier scolaire ont été construits pour permettre à chaque élève de se rendre à son établissement scolaire de secteur que ce soit en primaire, puis au collège ou au lycée. C'est donc la sectorisation des établissements scolaires qui induit l'offre de transport scolaire. Pour les établissements privés qui ne sont pas soumis à une sectorisation, l'offre de transport répond à une logique de plus forte proximité et s'appuie aussi sur l'offre existante pour les établissements publics situés dans les mêmes communes.

A cela s'est ajouté le réseau commercial (ouvert à tous les publics) qui répond au besoin du maillage du territoire vers les pôles urbains qui concentrent souvent les emplois et les services.

A ce titre, le principe mis en œuvre sur le réseau en 2013 dans le Pas-de-Calais était que chaque chef-lieu de canton ou d'EPCI soit desservi par une ligne commerciale toute l'année avec au moins deux aller-retours. Dans le Nord, le réseau de lignes commerciales s'est développé progressivement distinctement des besoins scolaires pour couvrir des besoins sur les motifs de déplacements pendulaires domicile-travail, administratifs et/ou loisirs. Ces lignes permettent de desservir une majorité des communes hors AOM urbaines à raison d'un minimum de 2 allers-retours par jour toute l'année.

► D.1. Les services de transport régionaux

2. Les lignes structurantes

Sur le réseau Oscar, les lignes régulières (contrairement aux circuits scolaires) sont toutes structurantes dans le sens où elles fonctionnent toute l'année pour des usagers commerciaux ou scolaires et permettent l'achat d'un ticket auprès du conducteur. Les lignes commerciales ont une offre différente en période scolaire et pendant les vacances. Il n'existe aucune ligne express. Les cars sont équipés de chariots élévateurs pour le transport d'une personne en fauteuil.

Les lignes régulières du réseau Arc-en-ciel se distinguent par le niveau de services proposé à la population. De ce fait, une hiérarchisation a été arrêtée : lignes Express, lignes fortes et lignes de proximité. Ainsi, on compte :

- 2 ligne Express : 904 E et 910 E

Elles proposent des temps de parcours rapides en limitant le nombre d'arrêts et de communes à desservir. Elles sont structurées autour de la desserte d'un pôle urbain ou en reliant deux pôles urbains (intégrant la desserte de communes interurbaines stratégiques sur le territoire). Par ailleurs, les véhicules affectés à ces lignes proposent le wifi gratuit aux usagers et sont notamment équipés d'écrans TFT servant pour le Système d'Information Voyageurs embarqué, mais également pour la diffusion d'une communication promotionnelle sur le réseau ou sur l'action de la Région.

- 11 lignes fortes : 901, 902, 903, 904, 905, 906, 907, 908, 909, 912 et 913

Elles assurent prioritairement une intermodalité avec les réseaux urbains et le réseau ferroviaire TER. Ces lignes ont pour vocation de relier les pôles urbains du territoire.

- 11 lignes de proximité : 921, 922, 923, 924, 925, 926, 927, 928, 929, 930 et 931

Elles adaptent le niveau de service à la densité de population et au tissu économique local. Reliant les pôles secondaires du territoire interurbain, les offres y sont généralement réduites à un minimum de 2 allers-retours par jour.

Au niveau des services régionaux routiers, il n'existe pas sur le bassin Littoral Nord de service de transport à la demande fonctionnant avec un système de réservation.

Le réseau TER est organisé selon différents niveaux de desserte : les lignes TERGV Krono +, les lignes TER Krono, les lignes TER City et les lignes TER Proxy. On dénombre sur le bassin Littoral Nord :

- 3 lignes TERGV : il s'agit de TGV desservant les grands pôles régionaux (Lille, Dunkerque, Arras et Amiens)
- 5 lignes TER Krono : ces TER permettent des liaisons directes avec peu d'arrêts entre les grands pôles régionaux.
- 1 ligne TER City : les lignes City sont des TER fréquents desservant tous les arrêts autour des grandes villes.
- 7 lignes TER Proxy : il s'agit de TER de proximité desservant le cœur du territoire régional.

Le réseau ferroviaire nécessite des travaux plus ou moins importants et réguliers afin de permettre la circulation des trains en toute sécurité. Sur le bassin Littoral Nord, la ligne Saint-Pol – Etaples a été régénérée à l'identique afin de maintenir cette ligne TER Proxy.

► D.1. Les services de transport régionaux

3. Cars « Portes ouvertes » et intégration tarifaire

Concernant les services régionaux routiers, dans le ressort territorial des AOM urbaines du Pas-de-Calais et du Nord, il a été établi des conventions de partenariat qui permettent :

- d'une part, le transport d'élèves relevant de la compétence de la Région sur le réseau urbain
- d'autre part, la possibilité pour des usagers urbains d'utiliser des lignes régulières commerciales qui pénètrent dans le ressort territorial avec leur titre urbain. C'est une mutualisation de l'offre régionale dans les zones périurbaines de ces territoires.

Plusieurs AOM sont concernées dans le bassin Littoral Nord :

- Sur la CA du Boulonnais, 2 lignes sont en portes ouvertes où les cars régionaux parcourent 171 000 km par an et ont permis 23 200 trajets pour des usagers urbains commerciaux ou scolaires.
- Sur la CA des 2 Baies en Montreuillois, 3 lignes sont en portes ouvertes où les cars régionaux parcourent 56 000 km par an et ont permis 5 100 trajets pour des usagers urbains commerciaux ou scolaires.
- Sur la CA du Pays de Saint Omer 2 lignes Oscar et 2 lignes Arc en Ciel sont en portes ouvertes où les cars régionaux parcourent 220 000 km par an et ont permis 27 754 trajets pour des usagers urbains commerciaux ou scolaires.
- Sur le SITAC, la ligne 427 dessert les communes d'Escales et de Sangatte en portes ouvertes avec 50 400 km par an et 1 400 trajets pour des usagers urbains commerciaux.
- Sur la CU de Dunkerque, 8 lignes conventionnées parcourent 378 120 km chaque année. Les montées urbaines totalisant 29 474 sur l'année 2021/2022.
- Sur la MEL, 4 lignes conventionnées concernent directement le Bassin Littoral Nord (lignes 908, 909, 910 et 913) et parcourent 164 257 km chaque année. Les montées urbaines totalisent 13 836 sur l'année 2021/2022.

Concernant le service de transport TER, l'intégration tarifaire permet à un usager d'utiliser son titre urbain à bord du TER et de réaliser un trajet à l'intérieur du ressort territorial de l'AOM. Dans le bassin Littoral Nord, il y a actuellement une intégration tarifaire sur le territoire de la CU de Dunkerque. Quoique gratuit, les usagers qui souhaitent emprunter librement le TER sur le ressort territorial de la CUD doivent s'acquitter d'un titre de transport distribué par SNCF :

- L'Abo libre circulation à tarif préférentiel tout public mensuel (20€) et annuel
- L'Abo libre circulation à tarif préférentiel pour les jeunes mensuel (10€) et annuel

4. Evènementiel, lignes estivales

Lors de la saison estivale, l'ensemble des habitants du bassin Littoral Nord peuvent bénéficier du dispositif éTER pour se rendre en train grâce à un billet aller à 1€ dans des destinations Mer et des destinations Nature et Ville sur l'ensemble du territoire régional. Ce tarif préférentiel a été mis en place pour encourager l'utilisation des transports collectifs et faciliter l'accès aux sites touristiques régionaux.

Le bassin Littoral Nord comprend 8 des 9 destinations Mer de ce dispositif, à savoir : Dunkerque, Calais, Wimille, Boulogne, Rang-du-Fliers-Verton, Noyelles, Etaples-Le Touquet et Rue. On compte également 2 destinations Nature et Ville sur le Bassin Littoral Nord parmi les 27 proposées dans le cadre de l'opération éTER : Saint-Omer et Bergues.

► D.1. Les services de transport régionaux

D'autre part, la Région Hauts-de-France a mis en place des offres touristiques incluant le transport et la visite d'un lieu. Dans le bassin Littoral Nord, le pack TER Nausicaa propose à tarif préférentiel :

- 1 aller-retour en TER au départ d'une gare de la région Hauts-de-France ou de la gare de Paris Nord et à destination de Boulogne Ville ;
- la liaison entre la gare de Boulogne Ville et l'aquarium Nausicaa en bus Marinéo
- la visite de Nausicaa.

Par ailleurs, il existe d'autres packs touristiques accessibles depuis l'ensemble des gares des Hauts-de-France :

- Pack TER de la Baie de Somme : 27€ pour les adultes et 11€ pour les enfants, ce pack comprend :
 - ◆ 1 aller-retour en TER à destination de Noyelles-sur-Mer (au départ de toutes les gares de la Région et Paris Nord)
 - ◆ 1 pass 2 jours illimité pour visiter la Baie de Somme à bord de trains historiques
- Pack Château de Chantilly : 25€ pour les adultes et 1€ pour les enfants, ce pack comprend :
 - ◆ 1 aller-retour en TER à destination de Chantilly-Gouvieux (au départ de toutes les gares de la Région et Paris Nord)
 - ◆ entrée au château de Chantilly
- Pass Louvre-Lens : ce pass donne droit à :
 - ◆ 50% de réduction sur le billet aller/retour en TER à destination de Lens (au départ de toutes les gares de la Région)
 - ◆ réduction sur l'entrée aux expositions temporaires



Enjeux et perspectives

Il faut noter que l'offre régionale de transport est adaptée chaque année. Pour le TER, le nouveau plan de transport est publié en décembre de l'année N-1. Des évolutions font suite aux comités de desserte et aux plans de travaux prévus par SNCF Réseau. Pour les réseaux Oscar et Arc-en-Ciel, les concessionnaires élaborent au printemps un plan annuel d'adaptation qui compile les demandes d'évolution des territoires et des établissements scolaires. Les transporteurs, par eux-mêmes ou sur demande de la Région, peuvent proposer des ajustements d'offre (optimisation ou renfort). Les propositions chiffrées sont ensuite arbitrées par la Région.

Au niveau des transports routiers, le principal constat est que les habitants n'ont pas nécessairement connaissance de la possibilité d'utiliser les transports interurbains pour réaliser des déplacements quotidiens (domicile-travail notamment). Certes ce réseau de transport a été historiquement conçu par rapport à la demande des scolaires, mais un développement du réseau commercial permettrait de répondre à des besoins de transports de la population. Il existe un besoin important de communiquer davantage sur l'offre de transports interurbains déjà existante, peu connue des usagers non scolaires.

Il convient également de continuer de travailler sur la complémentarité des transports interurbains et les transports en commun urbains existants ou en projet.

► D.1. Les services de transport régionaux

Des conventions existent déjà entre la Région et des AOM locales pour permettre aux cars régionaux de circuler « portes ouvertes » au sein du ressort territorial d'une AOM. Des réflexions pourraient être poursuivies dans ce domaine pour une optimisation de l'offre de transport

Par ailleurs, si de nombreux voyages sont réalisés par des scolaires avec le réseau de transport routier régional, un enjeu important est de permettre la continuité de ce service public du quotidien. Pour maintenir cette qualité de service, il convient de poursuivre les efforts pour développer le nombre de conducteurs de cars (formations, plannings, ...).

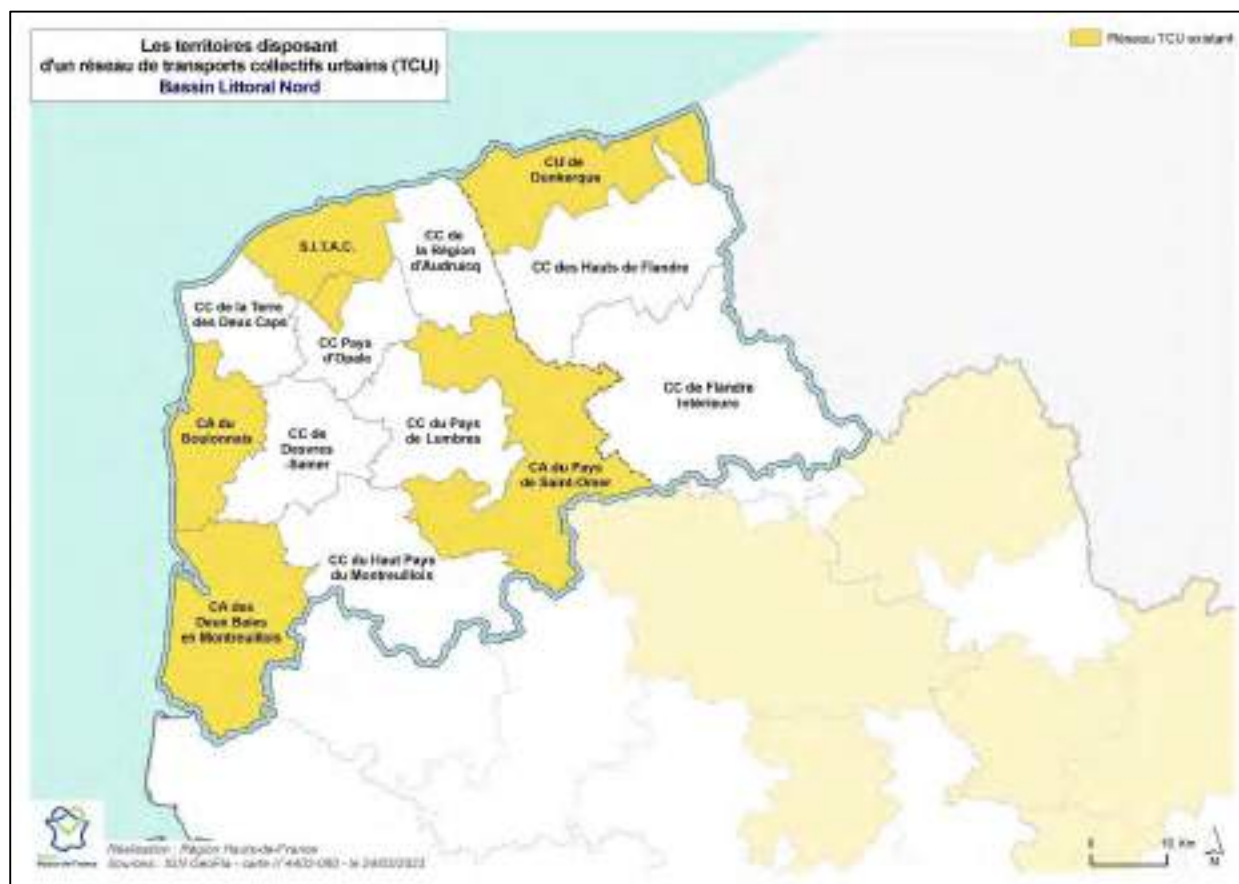
Enfin, les lignes routières interurbaines pourraient être amenées à évoluer si de nouveaux besoins des territoires émergent : création d'une nouvelle desserte, renforcement d'une offre, modification du cadencement, etc. Néanmoins, à l'heure actuelle, toute création d'une nouvelle offre suppose la suppression d'une offre par ailleurs en raison des moyens financiers disponibles, du réemploi des véhicules, du manque de conducteurs.

Concernant le transport ferroviaire de voyageurs, un fort enjeu existe quant à la régularité des trains et à la réalisation de l'offre de transport prévue. Des problématiques de manque de personnel, notamment en raison d'une rupture dans la formation des conducteurs pendant la pandémie de COVID 19, sont constatées. Il faut également avoir en perspective que le lot de l'étoile Lille-Littoral pour le réseau TER sera réattribué dans le cadre de l'ouverture à la concurrence. Cette évolution notable devrait intervenir à moyen terme et pourrait modifier le plan de transport actuel. Cela contribuera peut-être à favoriser plus d'intermodalité avec d'autres modes de transport.

A plus long terme, le projet de Service Express Régional Métropolitain (SERM Lille) permettra de doubler les fréquences ferroviaires sur l'étoile ferroviaire de Lille, aussi bien sur les lignes TER omnibus que sur les lignes TER plus rapides. Ce projet impliquera notamment la révision du réseau régional dans son ensemble.

Concernant la visibilité et la lisibilité des services régionaux de transport, il faut noter que l'offre de transport régionale ne dispose pas, à ce jour, d'une identité unique à l'échelle des Hauts-de-France : un nom, un visuel. La création d'une marque Région permettrait de rendre plus visible ce réseau. Dans la même logique, il serait utile de matérialiser tous les arrêts routiers interurbains avec des poteaux présentant les informations nécessaires aux usagers : le nom de l'arrêt, le nom du réseau de transport, les lignes desservant l'arrêt et les fiches horaires associées.

► D.2. L'offre de Transport Collectif Urbain (TCU)



► D.2. L'offre de Transport Collectif Urbain (TCU)



Eléments de contexte

La LOM a changé l'écosystème de la mobilité qui s'articule désormais principalement autour du binôme EPCI-Région. Les transports collectifs urbains des AOM et les dessertes structurantes interurbaines proposées par la Région, par car et par train, continuent naturellement de supporter l'essentiel des déplacements du quotidien autres que ceux réalisés seuls en voiture.

En 2020, avant la LOM, on comptait déjà dans les Hauts-de-France 32 collectivités organisant des services publics de la mobilité (SPM). 572 communes sont ainsi desservies par des transports collectifs urbains, soit 15% des communes de la région. Les départements du Nord et du Pas-de-Calais sont ceux dont l'offre bénéficie de la plus grande part de couverture de leur population. En effet, les territoires des AOM sont plus denses dans ces deux départements, ce qui est propice à la mise en place de services de transports en commun.

Pour renforcer cette alternative à l'autosolisme en s'appuyant sur les services proposés par les AOM au sein de leur ressort territorial, il convient de faciliter les « passerelles » entre les différents réseaux. Ce sont des sujets réfléchis par chacun et qui font typiquement l'objet d'actions spécifiques dans les plans de mobilité et ex-PDU - développement de parkings-relais, déploiement de systèmes d'information multimodale en lien avec les syndicats mixtes de coordination, etc. – ou déjà d'accord avec d'autres AOM pour étendre des lignes, proposer une intégration tarifaire ou encore pour permettre aux cars régionaux d'assurer des arrêts au sein de leur territoire.

Aussi, il est important d'intégrer dans les réflexions les propositions déjà retenues dans les stratégies d'intervention locales et qui trouveraient pleinement leur place dans les futurs COM et PAMS sachant que ces derniers visent la mise en œuvre de projets nécessitant une bonne coordination entre acteurs et pouvant être engagés sur la période 2024-2029.



Caractérisation du bassin de mobilité

Sur le bassin de mobilité Littoral Nord, il existe 5 AOM qui organisent des transports collectifs de personnes sur leurs ressorts territoriaux.

Il s'agit des EPCI ou Syndicat de Transport suivants :

- Communauté d'Agglomération du Boulonnais,
- Syndicat des Transports Urbains du Calaisis, avec 15 communes desservies (les 14 communes de la CA du Grand Calais Terres et Mers et la commune de Guînes) ;
- Communauté d'Agglomération du Pays de Saint-Omer;
- Communauté Urbaine de Dunkerque ;
- Communauté d'Agglomération des Deux Baies en Montreuillois, depuis septembre 2021, avec les lignes régulières entre les 3 pôles de Montreuil, Etaples et Berck.

► D.2. L'offre de Transport Collectif Urbain (TCU)

La fréquentation de ces réseaux de transports collectifs urbains s'établit, en 2019, comme suit, selon l'enquête sur l'offre de transports collectifs urbains en Région Hauts-de-France, édition 2020¹ :

- Communauté d'Agglomération du Boulonnais = 3 695 600 voyages, et en moyenne 36 voyages par habitant et par an ;
- Syndicat des Transports Urbains de l'Agglomération du Calaisis = 3 900 130 voyages, et en moyenne 35 voyages par habitant et par an. Avec la gratuité des transports, les chiffres ont significativement évolué, soit 6 500 000 voyages enregistrés en 2022.
- Communauté d'Agglomération du Pays de Saint-Omer = NA ; 376 000 voyages par an selon le rapport d'activités de la CAPSO 2021.
- Communauté Urbaine de Dunkerque = 17 275 278 voyages, et en moyenne 88 voyages par habitant et par an. Avec la gratuité des TCU, les chiffres continuent de progresser avec 20 600 00 voyages en 2022.

A noter que sur ces ressorts territoriaux, les systèmes de transports collectifs urbains sont tous complétés par un transport à la demande (TAD). Le plus souvent les TAD prolongent les horaires du service régulier, desservent des communes rurales peu ou pas connectées avec le réseau régulier, et relient des communes proches. Au-delà des connexions avec les réseaux urbains concernées, les TAD mis en place par la Communauté d'Agglomération du Boulonnais et la Communauté Urbaine de Dunkerque assurent également des connexions avec les réseaux TER et interurbains.

En termes de tarification, il faut remarquer que le réseau de la Communauté Urbaine de Dunkerque, en 2018, et celui de l'agglomération de Calais, en 2020, sont devenus gratuits. Ils concernent tous deux près de 25 millions de voyages et une population de près de 300 000 habitants. Il s'agit ainsi d'une spécificité de ce bassin de mobilité (2 systèmes de transports denses et gratuits).



Enjeux et perspectives

A ce stade, ces éléments diagnostics ont pour seule ambition de planter le décor et d'indiquer les endroits où une offre en TCU est proposée aujourd'hui. Il revient à chaque AOM de faire remonter les liens qu'elle aimerait renforcer avec les territoires voisins ou à l'échelle du bassin. Aussi, il s'agit d'extraire de leurs stratégies et projets ceux qui pourraient trouver un cadre facilitateur de mise en œuvre via les COM et PAMS parce qu'ils nécessitent notamment une coordination forte entre acteurs et permettent de s'affranchir des limites des ressorts territoriaux.

A titre d'exemples, les problématiques suivantes pourraient remonter :

- comment élargir ou renforcer le service dans les communes rurales de proximité ?
- comment mieux articuler les offres urbaine et régionale (TER et cars interurbains) ?
- comment développer en particulier le taux de report modal au droit des parking relais ?
- quelles solutions pour développer la performance énergétique de ces réseaux, éventuellement en mutualisant les moyens entre AOM ?
- comment améliorer les liaisons entre les espaces côtiers mieux dotés en infrastructures de transport et l'intérieur plus rural ?
- etc.

¹ https://www.observatoire-transports-hauts-de-france.fr/IMG/pdf/2021_smi_ort_tcu_pap_v8.pdf

► D.3. Les services de transport à la demande



Eléments de contexte

Le code des transports identifie les services de Transports à la Demande (TAD) comme relevant de la compétence mobilité d'une AOM. Ils sont définis comme étant des « services collectifs offerts à la place, déterminés en partie en fonction de la demande des usagers et dont les règles générales de tarification sont établies à l'avance, et qui sont exécutés avec des véhicules dont la capacité minimale est fixée par décret » (au moins quatre places, y compris le conducteur).

Le TAD est une notion qui regroupe tous les services publics de transport dont tout ou partie ne s'effectue qu'à la demande expresse de ceux qui les utilisent.

Ils se distinguent des transports réguliers qui s'effectuent en fonction de programme d'horaires et d'arrêts préalablement définis et sont différents des transports d'utilité sociale ou des services dédiés à un type particulier de publics.

Il existe plusieurs types de TAD fonctionnant sur la base d'une réservation préalable :

- en ligne virtuelle : des lignes de circulation sont préalablement définies mais les circulations ne sont déclenchées qu'après réservation ;
- zonal porte-à-porte : à l'intérieur d'un périmètre défini, les courses sont construites et regroupées sur la base des réservations. Les courses n'ont pas de points d'arrêt et chaque usager est embarqué à son domicile pour ensuite être déposé à sa destination finale ;
- zonal porte à arrêt : la différence avec le cas précédent porte sur le lieu de dépose qui est un arrêt pré-identifié ;
- zonal arrêt à arrêt : toujours sur les mêmes principes, ce type de services fonctionne sur la base d'un ensemble de points d'arrêts préalablement identifiés sur le territoire concerné.

La mise en place d'un tel mode de transport nécessite obligatoirement le déploiement d'une centrale de réservation permettant de recenser les demandes et d'organiser les regroupements d'usagers et les courses. De même pour s'assurer du bon fonctionnement et de la bonne compréhension du service, l'information et la communication constituent des éléments importants pour la réussite du service.



Caractérisation du bassin de mobilité

A ce jour, plusieurs AOM du bassin littoral nord ont mis en place un service TAD en complémentarité du réseau urbain principal afin de desservir les secteurs non couverts :

- la CU de Dunkerque : il existe² un service circulant uniquement de nuit, venant compléter l'offre régulière de transport¹; le service Etoile pour les personnes de plus de 70 ans à mobilité réduite ; et un service handibus pour les personnes en situation de handicap ;
- le SITAC : ce TAD fonctionne sur deux secteurs distincts, l'un permettant de relier les différents secteurs de Marck, l'autre permettant de transporter les gens de la gare TGV de Calais-Frethun au parc d'affaires de Calais² ; une nouvelle ligne de TAD est en service depuis septembre, en correspondance avec la ligne 5 du réseau, pour la desserte de la commune d'Escalles.

¹ Service taxibus de nuit de la CU de Dunkerque, <https://www.dkbus.com/page.php?rubrique=2&id=210-2>

² Service à la demande Prox'in du SITAC : <https://www.sitac-calais-opale-bus.fr>

► D.3. Les services de transport à la demande

- la CA du Boulonnais : ce TAD fonctionne sur 6 secteurs distincts permettant aux habitants de réaliser des déplacements au sein de chaque secteur. Ils fonctionnent selon un itinéraire précis et des horaires déterminés à l'avance³ ;
- la CA du Pays de Saint Omer : le transport MOUVEO TAD est assuré tous les jours de 7h à 19h, sauf dimanches et jours fériés. Le TAD permet d'assurer un déplacement de commune à commune dans une même zone, ou d'une commune vers un des 6 points d'arrêt de correspondance.⁴
- la CA des Deux Baies en Montreuillois : un service de « Lignes sur rendez-vous », pour connecter les zones plus rurales aux centres urbains. 7 lignes sont ainsi disponibles sur rendez-vous.⁵
- de plus, La CC du Pays d'Opale a déployé un service de transport à la demande avant même sa prise en compétence au 1^{er} juillet 2021. Pour cela, elle a bénéficié d'une délégation de compétences de la part de la Région.

Des réflexions sont menées par d'autres AOM pour mettre en place un TAD, comme indiqué sur la carte associée.

Plusieurs AOM du territoire travaillent actuellement avec Hauts-de-France Mobilité afin de lancer un TAD mutualisé, qui dépasserait les frontières des AOM (avec des demandes de délégations de compétences à la Région).



Enjeux et perspectives

Les services de TAD peuvent a priori offrir des solutions sur des relations où le volume de la demande ne justifie pas la mise en place d'un service régulier classique. Aussi, ils sont souvent envisagés pour desservir des communes excentrées, dans les territoires ruraux ou périurbains ou encore pour accéder à des pôles d'échanges importants. Ils peuvent également avoir une visée plus sociale en permettant l'accès aux soins, aux marchés, aux principaux bourgs, etc. Et ils sont alors à distinguer d'autres types de services comme les transports d'utilité sociale portés par des associations ou encore des services privés.

Ils doivent faire l'objet d'études d'opportunité et de faisabilité en amont afin de définir le mode de fonctionnement, la gouvernance – en particulier, un TAD concernant plus d'une AOM relève de la compétence de la Région - les outils indispensables à son bon fonctionnement et d'assurer une bonne information et communication. Au sein du bassin de mobilité, il peut notamment être utile de repérer les axes potentiels de TAD venant compléter les dessertes interurbaines existantes (en dépassant les limites administratives) ou encore les services qui permettraient de faciliter l'accès aux principaux pôles d'échanges multimodaux, à l'image des réflexions menées actuellement par Hauts-de-France mobilités.

En parallèle, la possibilité de mettre en place des outils mutualisés comme une centrale de réservation unique pourrait être étudiée, afin de réaliser des économies d'échelles, de permettre aux AOM aux moyens financiers contraints de pouvoir envisager ce type de solutions ou encore pour donner une plus grande visibilité à l'existence de ces services parfois peu connus des habitants. Ces réflexions sont à mener avec Hauts-de-France Mobilités en capacité de développer un tel outil multi-réseaux.

³ Service à la demande Marinéo de la CA du Boulonnais, <https://www.marineo.fr/se-deplacer/sad-service-demande>

⁴ MOUVEO TAD de la CAPSO, <http://mouveo.ca-pso.fr/se-deplacer/transport-a-la-demande/>

⁵ Lignes sur rendez-vous de la CA2BM, <https://www.ca2bm.fr/service-au-public/transports/se-deplacer/des-lignes-sur-rendez-vous>

CHAPITRE

E



L'intermodalité

Un des principaux objectifs des COM est de faciliter les pratiques intermodales, c'est-à-dire de rendre plus fluides les déplacements qui nécessitent au moins une rupture de charge et le recours à plusieurs modes.

Sont notamment présentés dans ces fiches la question du développement des pôles d'échanges ainsi que les services intermodaux des syndicats mixtes de coordination, dont Hauts-de-France Mobilités, qui jouent un rôle déterminant dans la coordination des offres, la billettique et l'information multimodale.

► E.1. Les déplacements intermodaux

**Éléments de contexte**

Un des principaux objectifs des COM est de faciliter les pratiques intermodales, c'est-à-dire de rendre plus fluides les déplacements qui nécessitent au moins une rupture de charge et le recours à plusieurs modes.

Au travers des résultats des enquêtes ménages déplacements (EMD) réalisées sur l'ensemble du territoire régional, il est possible de mieux connaître les pratiques intermodales actuelles et de donner quelques grands points de repère sur ces pratiques.

Même si les EMD ont été réalisées à des périodes différentes, certaines commençant à dater, elles permettent essentiellement de décrypter les déplacements intermodaux de plus de 10 km. Il est intéressant de réfléchir sur de telles distances car cela représente des trajets relativement longs pour lesquels une meilleure coordination entre AOM peut être attendue.

**Caractérisation du bassin de mobilité**

Les habitants (de plus de 11 ans) du bassin de mobilité Littoral Nord effectuent quotidiennement près de 630 600 déplacements de plus de 10 km, dont 20 400, soit 3%, peuvent être considérés comme intermodaux.

5% de ces habitants effectuent au moins un déplacement de ce type chaque jour, hors week-end, et on comptabilise près de 27 déplacements pour 1 000 habitants ; ce qui est une valeur plutôt basse par rapport aux résultats obtenus dans les autres bassins de mobilité en Hauts-de-France.

Ces déplacements intermodaux font en moyenne 73 km et se décomposent en 2,2 trajets. Autrement dit, ils font appel à 2,2 modes ou véhicules différents.

Les combinaisons de modes dans ces déplacements intermodaux sont nombreuses et très variées mais deux reviennent le plus souvent : voiture + train (29%) et voiture + car (12%). La voiture est utilisée dans 78% des cas, ce qui est particulièrement élevé, devant le train avec 56%. A l'inverse, les transports collectifs urbains sont utilisés dans seulement 36% des déplacements intermodaux, valeur basse par rapport à ce qui est constaté dans d'autres bassins. Le recours au car est à 19%, ce qui est un score relativement important à l'échelle de la région pour les services routiers interurbains.

► E.1. Les déplacements intermodaux



Enjeux et perspectives

La connaissance de ces déplacements intermodaux est certainement à parfaire, pour cibler géographiquement les relations ou les lieux sur lesquelles des améliorations peuvent être attendues en priorité.

A titre d'exemples, les points suivants pourraient être fouillés :

- Les pratiques intermodales au droit des principales gares du bassin. Des enquêtes menées par des AOM urbaines sont peut-être disponibles pour faire ces zooms ;
- Les échanges transfrontaliers sachant que les EMD ne permettent pas de connaître les flux provenant de la Belgique.

L'étude en cours dans le cadre du Pôle Métropolitain de la Côte d'Opale, concernant les parcours de mobilité, permettra également d'apporter des éclairages sur le sujet.

De plus, les résultats présentés donnent un aperçu des pratiques actuelles qui sont fortement dépendantes des offres proposées aujourd'hui par les différentes AOM. Il convient de se projeter à moyen terme et de réfléchir aux besoins en mobilité des habitants pour lesquels des offres complémentaires et intermodales mériteraient d'être développées. Ces offres, une fois mises en place, se traduiraient vraisemblablement par une augmentation des déplacements intermodaux et par du report modal de la voiture vers les services de mobilité alternatifs.



Gare St Omer – Mai 2023 – © L. Verdier

► E.2. La tarification intermodale et la distribution



Eléments de contexte

Il existe aujourd'hui de nombreuses situations et solutions quant à la tarification et au système billettique choisis : gratuité du réseau, payant, vente à bord, post-paiement et différentes technologies billettiques. Les collectivités territoriales financent en grande partie les transports publics car les recettes produites par la vente des titres ne couvrent pas l'ensemble des frais de fonctionnement du réseau. En 2015, dans les réseaux de transport de province hors métro et tramway, les usagers supportaient 12 % du coût du transport urbain et 20% dans ceux équipés de métro ou de tramway (source : Datalab Essentiel n°150, septembre 2018).

En 2023, en Hauts-de-France, les usagers du TER supportent en moyenne 25% du coût d'exploitation. Pour chaque réseau de transport une gamme tarifaire est construite. Elle comprend l'ensemble des produits tarifaires du réseau de transport ainsi que les conditions d'attribution et d'utilisation des titres de transport. Elle est constituée d'une grille tarifaire et d'un profil tarifaire présentant les éventuelles réductions auxquelles l'utilisateur a droit selon différents critères (l'âge, le niveau de ressources, la composition familiale, l'existence d'un handicap, l'absence d'emploi...).

Le choix du titre de transport pour l'utilisateur se fait en fonction de la fréquence d'utilisation du réseau de transport et de sa situation personnelle. On distingue généralement les titres unitaires des abonnements (hebdomadaires, mensuels, annuels). Ces titres de transport se présentent sous différentes formes selon le système billettique utilisé, par exemple : support papier, billets dématérialisés (sms-ticketing, e-ticketing...), cartes sans contact (open-payment), ...

1. Tarification intermodale

La tarification est un des leviers à disposition des AOM pour faciliter les déplacements intermodaux de leurs usagers. En effet, lorsque des déplacements nécessitent l'usage de plusieurs réseaux de transport collectif, relevant d'AOM différentes, des tarifications partenariales peuvent être instaurées. Elles évitent ainsi à l'utilisateur d'acheter un titre de transport par réseau de transport. Elles peuvent prendre différentes formes :

- la réciprocité tarifaire : Cette tarification est spécifique au réseau TER. Il s'agit d'une convention de réciprocité entre une région et les régions ou pays limitrophes. Des abonnements Hauts-de-France sont autorisés à circuler sur les lignes à destination d'une région, d'un pays limitrophe (Grand Est, Ile-de-France et Normandie et Belgique) et inversement des abonnements des régions limitrophes sont acceptés sur le réseau de transport TER Hauts-de-France. Un mécanisme financier de compensation est mis en place. Cela permet à des usagers d'effectuer des trajets interrégionaux avec un seul titre.
- la tarification combinée ou soudée : Les titres de plusieurs AOM sont combinés en un seul afin de permettre à l'utilisateur de réaliser un trajet nécessitant l'usage de plusieurs réseaux de transport. Elle offre à l'utilisateur une réduction tarifaire par rapport à l'achat séparé des titres de transport. Elle s'applique dans le cas d'une tarification combinée AOM urbaine et TER, sur une OD précise pour le trajet effectué en train. En région Hauts-de-France, par exemple, il existe des titres combinant TER et réseau urbain.
- l'intégration tarifaire : Elle permet à l'utilisateur de se déplacer avec un seul titre sur l'ensemble d'un ressort territorial d'une AOM et d'emprunter plusieurs réseaux de transports collectifs desservant ce périmètre. Elle résulte d'une convention entre plusieurs AOM. La Région Hauts-de-France offre sur le ressort territorial de certaines AOM la possibilité pour l'utilisateur d'utiliser le réseau TER ou le réseau de cars interurbains avec son titre urbain.
- le titre unique ou tarification intégrée : C'est le cas de figure le plus poussée concernant la tarification intermodale. Il donne la possibilité à l'utilisateur de se déplacer avec un seul titre sur l'ensemble d'un territoire et d'emprunter plusieurs réseaux. Ce territoire est souvent vaste (l'échelle d'une région ou d'un département) et couvre généralement plusieurs AOM.

► E.2. La tarification intermodale et la distribution

L'utilisateur bénéficie également d'une réduction tarifaire en comparaison à l'achat séparé de chacun des titres de transport nécessaire à son trajet. Cette tarification suppose en amont une harmonisation de la gamme tarifaire des différents réseaux, par exemple que le tarif jeune soit défini selon la même limite d'âge. Cette tarification n'existe pas en Hauts-de-France.

Par ailleurs, en Région Hauts-de-France, il existe également des conventions de partenariat entre la Région et des AOM locales concernant des lignes de cars interurbains pénétrant sur le ressort territorial d'une AOM. Elles permettent aux usagers urbains d'utiliser des lignes régulières commerciales qui pénètrent dans le ressort territorial avec leur titre urbain. C'est une mutualisation de l'offre régionale dans les zones périurbaines de ces territoires.

2. Distribution

La distribution quant à elle, concerne l'ensemble des moyens (outils, circuits) mis en œuvre afin que les titres de transports soient mis en vente auprès des usagers. L'achat des titres de transport peut s'effectuer via différents canaux : la vente à bord, en agence commerciale, depuis des automates au niveau du point d'arrêt, dans la gare, chez des dépositaires (en général des commerces de proximité), sur le site internet du réseau de transport et via des applications de téléphonie mobile et, depuis la LOM, via des fournisseurs de services numériques multimodaux qui en feraient la demande. Chaque AOM décide des canaux de vente qu'elle souhaite mettre en place selon l'ampleur de son réseau et le profil des usagers concernés.

Parmi les systèmes de distribution, les ventes croisées sont un exemple en faveur de l'intermodalité. Dans ce cas, le terminal point de vente (TPV) propose à la vente des titres de plusieurs AOM ou opérateurs de transport. Cela permet à l'utilisateur d'acheter l'ensemble de ses titres de transport à un seul endroit. Ce type de distribution est recherché via les outils des syndicats mixte SRU en Région Hauts-de-France.

3. Systèmes billettique et interopérabilité

Deux technologies existent aujourd'hui en France dans le domaine de la billettique transport : la carte centrée et le cloud centré ou serveur centré. La carte centrée contient l'ensemble des informations relatives à l'utilisateur (son identité, son n° abonné mais aussi ses abonnements ou ses titres, des crédits éventuels).

Le cloud centré repose sur un serveur central stockant toutes les informations sur les titres de transport et le profil d'un usager. La carte de transport ne contient que des informations permettant d'identifier l'utilisateur (un code barre par exemple).

On parle d'interopérabilité lorsqu'un système billettique associé à un réseau de transport a la capacité de communiquer ou d'échanger avec le système billettique d'un autre réseau. L'interopérabilité offre la possibilité à l'utilisateur de s'affranchir des limites géographiques des réseaux en utilisant un support unique. Elle peut se faire à différents niveaux, présentés ici de manière croissante (les niveaux 2 et 3 supposent la mise en place des paliers précédents) :

Au niveau des supports : l'utilisateur peut voyager sur deux réseaux de transport avec la même carte de transport mais il doit avoir au préalable, acheter ses deux titres de transport auprès de chacun des deux réseaux.

- a) Au niveau de la distribution : l'utilisateur peut voyager sur les deux réseaux de transports en ayant acheté ses titres auprès d'un seul réseau. C'est le principe de la vente croisée. Par ailleurs, si deux AOM proposent une tarification intégrée, l'utilisateur peut alors acheter un titre unique valable sur les deux réseaux.
- b) Au niveau des systèmes centraux billettiques : les systèmes billettiques de différents réseaux peuvent communiquer entre eux et s'échanger des informations sur les activités réalisées pour réaliser des services d'exploitation commun. Il est nécessaire dans ce cas que les échanges entre systèmes soient normalisés pour pouvoir communiquer entre eux.

► E.2. La tarification intermodale et la distribution

c) Situation en Hauts-de-France

Les syndicats mixtes de type SRU (SM SRU) ont notamment dans leurs compétences obligatoires l'objectif de favoriser la création d'une tarification coordonnée et de titres de transport uniques ou unifiés. La région Hauts-de-France héberge deux structures de ce type : le syndicat mixte des transports collectifs de l'Oise (SMTCO) sur le département de l'Oise et Hauts-de-France Mobilités (HDFM) couvrant partiellement le reste de la région. Chacun de ces syndicats a développé ses propres outils intermodaux : le SISMO pour le SMTCO et la Centrale Pass Pass pour HDFM.

Le SMTCO dispose d'une billettique interopérable avec le système billettique régional Pass Pass. Elle équipe l'ensemble des véhicules des réseaux payants de l'Oise. La carte de transport est depuis juillet 2023 une carte Pass Pass. Le SMTCO met à disposition de ses membres des terminaux points de vente (TPV), aujourd'hui répartis sur 5 AOM : CA du Beauvaisis, CA Creil Sud Oise, CA de la Région de Compiègne et de la Basse Automne, CC Senlis Sud Oise et CC du Pays de Valois.

Les titres peuvent être vendus à bord des véhicules, en agence commerciale, chez les dépositaires (uniquement pour l'AXO (CA Creil Sud Oise) et COROLIS (CA du Beauvaisis)), sur le site internet (via la eboutique ou l'application pour les titres M-ticket) ou encore via téléphone portable en envoyant un SMS (Ticket SMS).

HDFM met à disposition de ses membres des TPV et des terminaux points de vente simplifiés (TPVS). Ils ont vocation à pouvoir distribuer l'ensemble des gammes tarifaires des réseaux urbains, interurbains et ferrés billettisés. Actuellement, ils permettent techniquement de vendre les titres des réseaux Ilévia (MEL), Tadao (SMTAG), Transvilles (SIMOUV), Marinéo (CA du Boulonnais), Arc en Ciel (titres interurbains régionaux sur le département du Nord) et Artis (CU d'Arras). Des travaux sont en cours pour permettre la distribution des titres TER et Stibus (SMTUS).

HDFM vend sans commission des titres pour le compte des réseaux sur sa boutique en ligne passpass.fr, uniquement des titres tout public (Ilévia, TADAO, AeC 1, Marineo, Transvilles, bientôt Artis). Les titres peuvent être chargés via lecteur de carte (en vente par HdFM) ou par NFC sur smartphone Android.

Les SM SRU et de nombreuses AOM ont développé leur système billettique basé sur des technologies différentes : carte centrique, cloud centrique et open-payment. Un travail est actuellement mené par HDFM afin d'améliorer l'interopérabilité entre ces différents systèmes.



Caractérisation du bassin de mobilité

1. Tarification intermodale

Dans le bassin Littoral Nord, concernant les services régionaux routiers, il a été établi des conventions de partenariat. Les usagers urbains peuvent donc utiliser des lignes régulières commerciales qui pénètrent dans le ressort territorial avec leur titre urbain. Les AOM suivantes sont concernées :

- la CA du Boulonnais avec 2 lignes portes ouvertes ;
- la CA des 2 Baies en Montreuillois avec 3 lignes portes ouvertes ;
- la CA du Pays de Saint Omer avec 4 lignes portes ouvertes (2 pour le réseau Oscar et 2 pour le réseau Arc-en-Ciel) ;
- le SITAC avec une ligne portes ouvertes desservant les communes d'Escales et de Sangatte ;
- la CU de Dunkerque avec 8 lignes conventionnées ;
- la MEL avec 4 lignes conventionnées ;

► E.2. La tarification intermodale et la distribution

Concernant les trains TER, deux tarifications intermodales existent sur le bassin Littoral Nord :

- une tarification combinée TER et titre urbain existe sur la CA du Boulonnais (réseau Marinéo) ;
- l'intégration tarifaire sur le territoire de la CU de Dunkerque. Bien que le réseau de la CUD soit gratuit, les usagers qui souhaitent emprunter librement le TER sur le ressort territorial de la CUD doivent s'acquitter d'un titre de transport distribué par SNCF.

2. Distribution

En gare de Saint-Omer, un système de ventes croisées a été mis en service. En effet, il existe un service client mutualisé pour Mouvéo (réseau urbain de la CA du Pays de Saint-Omer), des titres SNCF TER et SNCF Voyages et des titres interurbains Oscar.

Concernant les titres régionaux, il est possible d'acheter les titres :

- routiers interurbains à bord des véhicules, en agence commerciale, chez des dépositaires, sur internet ou par correspondance ;
- TER en vente physique (guichets SNCF TER ou Voyages, distributeurs de billets, régularisation à bord, Mobileo, chez des dépositaires) ou à distance (site internet TER, application SNCF Connect, agences de voyage, par téléphone vis le service contact TER Hauts-de-France).

Concernant les trains TER, deux tarifications intermodales existent sur le bassin Littoral Nord :

- une tarification combinée TER et titre urbain existe sur la CA du Boulonnais (réseau Marinéo) ;
- l'intégration tarifaire sur le territoire de la CU de Dunkerque. Bien que le réseau de la CUD soit gratuit, les usagers qui souhaitent emprunter librement le TER sur le ressort territorial de la CUD doivent s'acquitter d'un titre de transport distribué par SNCF.

3. Billettique et interopérabilité

Sur ce bassin, seules les CA du Pays de St-Omer et du Boulonnais ont déployé un système billettique interopérable PassPass respectant le référentiel fonctionnel défini par HDFM. La CA des 2 Baies en Montreuillois a mis en place un système billettique mais qui n'est pas aujourd'hui interopérable avec le système PassPass.

Les deux principales agglomérations de ce bassin, la CU Dunkerque Grand Littoral et le Syndicat de Transport du Calais, ont mis en place la gratuité sur leur réseau respectif de transport. Aussi, elles n'ont pas besoin de disposer d'une billettique.

Sur ce bassin, la Région Hauts-de-France organise 3 services de transport distincts avec différents niveaux d'équipements billettique :

- le réseau Arc-en-Ciel, sur la partie desservant les territoires du département du Nord, équipé en billettique PassPass, permettant une interopérabilité avec les autres réseaux respectant les spécifications PassPass
- le réseau Oscar, organisé sur les territoires du département du Pas-de-Calais, équipé en billettique UBI et dont l'interopérabilité avec les réseaux équipés de PassPass est en cours de déploiement ;
- Le réseau TER, équipé en billettique PassPass.

► E.2. La tarification intermodale et la distribution



Enjeux et perspectives

Le choix et la définition de la tarification est l'un des leviers d'action permettant aux AOM d'encourager à l'usage des transports collectifs ou de favoriser certaines lignes ou modes de transport du réseau. Développer des titres intermodaux simplifie l'expérience des usagers lors d'un trajet combinant plusieurs transports collectifs. Cela peut donc favoriser l'essor de l'intermodalité. La tarification intermodale nécessite en amont une harmonisation de la gamme tarifaire afin que les prix et les profils correspondent entre les différentes AOM. Relevant de l'autorité de chaque AOM, la tarification intermodale sous-entend des questions de flux financiers et de compensation financière, ainsi qu'une forte complexité de mise en œuvre tant sur le plan technique qu'administratif. Ce sujet pourra être traité dans le cadre des futurs COM.

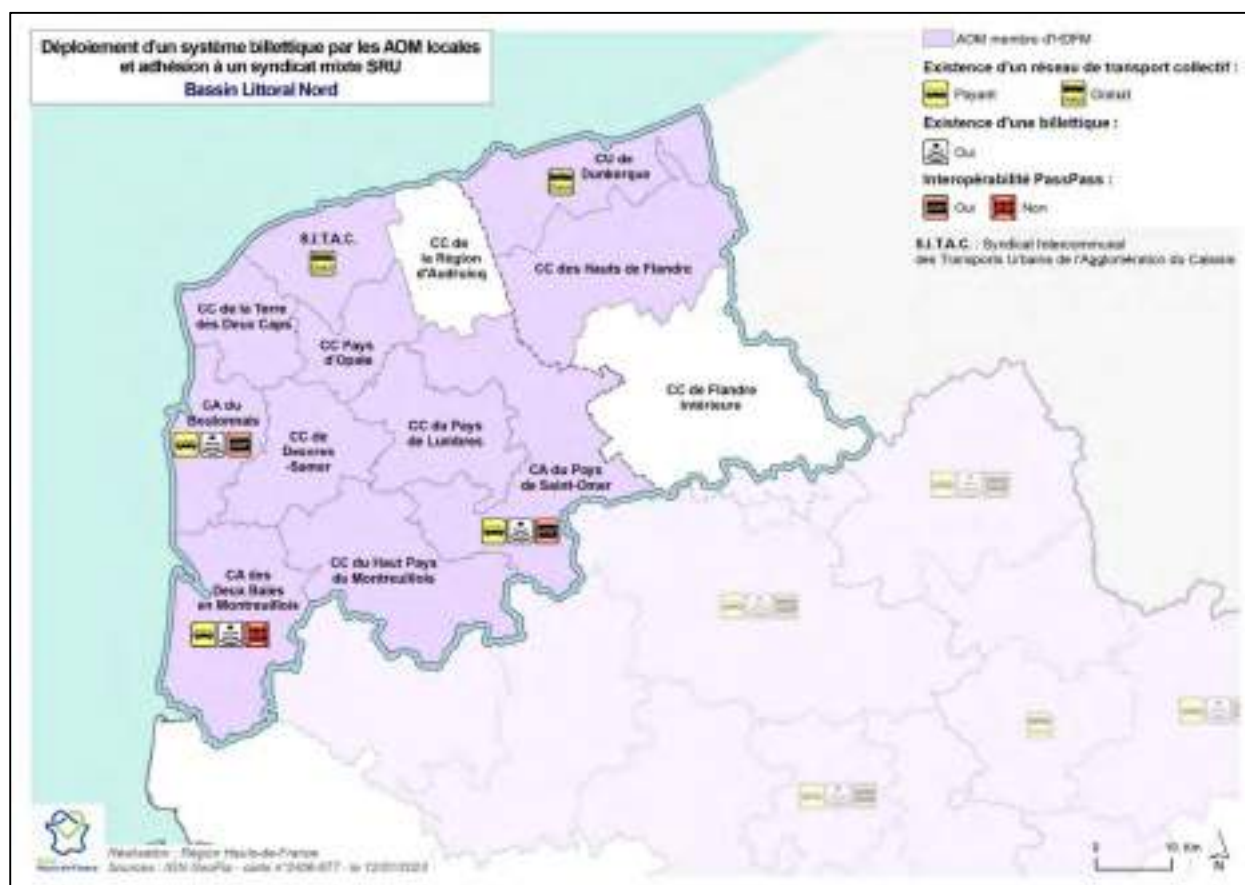
De plus, un «droit à la mobilité» doit être assuré dans le cadre de l'organisation des transports collectifs. Une tarification sociale et solidaire est nécessaire pour permettre aux publics plus vulnérables d'accéder aux transports collectifs. Les AOM développent pour leur réseau de transport des tarifications sociale et solidaire, voire font le choix de la gratuité de leur transport. Il n'existe pas à ce jour d'homogénéisation de ces gammes tarifaires, par exemple un tarif jeunes n'est pas attribué sur les mêmes âges selon les AOM. Cette question devra être abordée lors de l'élaboration des PAMS.

D'autre part, il est essentiel de veiller à une bonne communication sur la tarification proposée afin que les usagers puissent être bien informés. La lisibilité des informations communiquées et une communication régulière sur différents canaux : en agence, format papier, sur le site internet du réseau de transport, via une application... permettent de toucher l'ensemble des publics d'usagers. La LOM a également imposé de nouvelles exigences en matière de services numériques multimodaux : dorénavant, un usager devra pouvoir y trouver toutes les informations tarifaires en lien avec son profil.

Par ailleurs, l'interopérabilité en favorisant le développement des titres intermodaux, participe à l'amélioration des services proposés aux usagers en fluidifiant l'achat des titres, en s'affranchissant des limites géographiques propres à chaque réseau. Pour réaliser cet objectif, il est indispensable de partager un socle technique commun aux différentes AOM, c'est-à-dire un référentiel, une documentation technique partagés, s'appuyant sur des normes, des formats d'échange nationaux ou européens. Il est nécessaire de s'appuyer sur les travaux en cours portés par les deux SM SRU que ce soit sur le développement des outils interopérables ou la définition d'un socle technique commun et partagé.

Enfin, concernant la distribution, il est important que les différents canaux de distribution soient maintenus et développés afin de toucher l'ensemble des publics, notamment les publics vulnérables (personnes âgées, jeunes, personnes sans emploi, PMR). Des réflexions sur la base des travaux des SM SRU sur les ventes croisées pourraient aussi être poursuivies tout en prêtant attention à ce que cela pourrait impliquer, notamment financièrement.

► E.3. Les services intermodaux des syndicats mixtes de coordination



► E.3. Les services intermodaux des syndicats mixtes de coordination



Eléments de contexte

Les syndicats mixtes de type SRU, également appelés syndicats de coordination, ont été créés par la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) du 13 décembre 2000. Ces structures ont une vocation dédiée à la mobilité et à l'intermodalité. En effet, la loi SRU confie à ce type de syndicat 3 compétences obligatoires :

- coordonner les services de transports organisés par les différentes autorités compétentes, dans un but d'intermodalité ;
- mettre en place un système d'information multimodale à l'intention des usagers ;
- favoriser la création d'une tarification coordonnée et de titres de transport uniques ou unifiés.

Seuls les AOM et les départements peuvent en être membres. Leur vocation première est donc de regrouper et de coordonner plusieurs AOM et les Départements sur les différents champs de l'intermodalité.

De plus, sous réserve des délégations de compétence correspondantes le cas échéant, ces syndicats peuvent aussi se doter de compétences optionnelles : organisation de services publics réguliers de transport, réalisation, gestion et exploitation d'infrastructures de transport comme les gares routières ou les pôles d'échange multimodal (PEM), etc.

La région Hauts-de-France a la particularité d'héberger deux structures de ce type : le syndicat mixte des transports collectifs de l'Oise (SMTCO) sur le département de l'Oise et Hauts-de-France Mobilités (HdFM) couvrant partiellement le reste de la région. Chacun de ces syndicats a développé ses propres outils intermodaux : le SISMO pour le SMTCO et la Centrale Pass Pass pour HdFM.

1. La démarche Pass Pass

Le système Pass Pass se décompose en deux outils distincts :

- L'information multimodale : en 2017, HdFM a mis en place un calculateur d'itinéraires via un site internet décliné en application mobile. Ce calculateur peut être mis à disposition via API ou widget. Pour alimenter ce système d'informations multimodale (SIM), chaque membre disposant de services de mobilité doit fournir l'information et les données au syndicat afin de compléter le SIM. HdFM souhaite renouveler et améliorer ses outils d'information multimodale. Ainsi, au cours de l'année 2024, un nouveau calculateur d'itinéraires, un nouveau site web et une nouvelle application seront mis en place ;
- La billettique : pour le compte de ses membres, le syndicat a élaboré en 2015 un référentiel fonctionnel commun (REFOCO) que chaque AOM membre doit utiliser lors de la mise en place de système billettique. Ces éléments sont accompagnés par la mise en place d'outils facilitant le déploiement de systèmes billettiques, comme une plateforme de tests située à Armentières. Ainsi, chaque AOM reste maître d'ouvrage de son système billettique et en assure la mise en place. HdFM a procédé à une mise à jour de son référentiel en 2022. HdFM met aussi à disposition des terminaux points de vente (TPV) et des terminaux points de vente simplifiés (TPVS). Les TPV permettant plusieurs types d'opérations : la création d'un compte usager, l'édition de carte PassPass, la lecture de ces supports ou encore les opérations de service après-vente (SAV). Les TPVS, quant à eux, permettent la distribution et la lecture du contenu des cartes.

► E.3. Les services intermodaux des syndicats mixtes de coordination

2. La démarche SISMO

Pour répondre aux enjeux de mobilité de l'Oise et favoriser l'usage combiné des différents modes de transports collectifs et de tous les modes alternatifs à la voiture en solo, le SMTCO s'est doté en 2010 (via un contrat de partenariat public-privé de 12 ans) d'un outil innovant SISMO (Système Intégré de Services à la Mobilité dans l'Oise) combinant information voyageurs multimodale et billettique interopérable. Le SISMO est mis gracieusement à disposition des 21 collectivités membres du SMTCO (dont la Région Hauts de France et le Département de l'Oise).

Fort de ce succès, le SMTCO a renouvelé le SISMO via un marché de partenariat public privé notifié le 6 juillet 2021 et pour une durée de 12 ans. La mise en service du SISMO 2 est prévue en juillet 2023. Les outils « Oise Mobilité » (dénomination grand public du SISMO) ci-dessous constituent le système global et unique SISMO 2, intégrant toutes les fonctions d'une mobilité facilitée et durable :

- Une billettique interopérable avec le système billettique régional PassPass qui équipe l'ensemble des véhicules des réseaux payants de l'Oise.
- Un système d'aide à l'exploitation et d'information voyageurs (SAEIV) accompagné d'un système de comptage pour tous les véhicules des réseaux gratuits, d'équipements d'informations voyageurs au sol (plus de 170 panneaux et écrans dynamiques aux principaux points d'arrêts et gares) et embarqué (information sonore et visuelle dans les véhicules) ;
- Un système d'information multimodal (SIM) oise-mobilite.fr (calculateur d'itinéraires multimodaux train, cars, bus, TCAD, covoiturage, modes doux sur l'Oise et territoires limitrophes) alimenté avec des données temps-réel également décliné sur applications mobiles (Android et IOS) ;
- Une plateforme de covoiturage proposée comme service de mobilité alternatif à la voiture individuelle et répondant également aux problématiques de plans de mobilité ;
- Un système de gestion des réservations pour les Transports Collectifs à la Demande (TCAD) ;
- La mise en place d'un outil décisionnel (analyses statistiques) ;
- Une Agence de Mobilité chargée à la fois des contacts clients (informations voyageurs, gestion des réservations des TCAD, gestion des réclamations, etc.), de la gestion des données et d'administration éditoriale et technique ainsi que de la maintenance des éléments constitutifs du SISMO 2.

Le SISMO 2 a pour objectif de s'inscrire dans la continuité du SISMO 1 en termes de fonctions/services accessibles aux utilisateurs mais aussi de les enrichir et de les améliorer en prenant en compte les nouvelles technologies apparues ces dernières années. Le SISMO 2 se veut évolutif et aura la capacité de s'adapter aux futures évolutions qui se feront tout au long du marché.

Grâce aux équipements mutualisés du SISMO 2, les utilisateurs pourront notamment bénéficier d'une information sur les transports collectifs en temps-réel, d'un suivi géolocalisé des véhicules, d'une information embarquée accessible et d'outils de supervision pour mesurer et suivre la qualité de service (ex : suivi et analyse de la fréquentation).

► E.3. Les services intermodaux des syndicats mixtes de coordination



Caractérisation du bassin de mobilité

Le bassin Littoral Nord compte 13 AOM. Au 1er janvier 2023, sur les 13 AOM de ce bassin, 11 sont membres d'HDFM. De plus, la Région et le Département du Nord en sont aussi membres.

A ce jour, les structures n'ayant pas adhéré à HDFM sont la CC Flandre Intérieure, la CC de la Région d'Audruicq et le Département du Pas-de-Calais.

1. La billettique

Sur ce bassin, seules les CA du Pays de St-Omer et du Boulonnais ont déployé un système billettique interopérable PassPass respectant le référentiel fonctionnel défini par HDFM. La CA des 2 Baies en Montreuillois a mis en place un système billettique mais qui n'est pas aujourd'hui interopérable avec le système PassPass.

Les deux principales agglomérations de ce bassin, la CU Dunkerque Grand Littoral et le Syndicat de Transport du Calais, ont mis en place la gratuité sur leur réseau respectif de transport. Aussi, elles n'ont pas besoin de disposer d'une billettique.

Sur ce bassin, la Région Hauts-de-France organise 3 services de transport distincts avec différents niveaux d'équipements billettique :

- le réseau Arc-en-Ciel, sur la partie desservant les territoires du département du Nord, équipé en billettique PassPass, permettant une interopérabilité avec les autres réseaux respectant les spécifications PassPass ;
- le réseau OSCAR, organisé sur les territoires du département du Pas-de-Calais, équipé en billettique UBI et dont l'interopérabilité avec les réseaux équipés de PassPass est en cours de déploiement ;
- le réseau TER, équipé en billettique PassPass.

2. L'information multimodale

Les 5 AOM disposant d'un réseau TC urbain (CU Dunkerque, CA du Boulonnais, CAPSO, SITAC, CA des deux Baies eis) alimentent avec leurs données le calculateur d'itinéraires PassPass.

D'autres territoires ont pu déployer des services de mobilité particuliers, comme la CC du Pays d'Opale avec son service Taxi Vert, et ces offres ne sont pas référencées aujourd'hui sur le site PassPass.fr.

La Région, quant à elle, fournit à HDFM l'ensemble des données des services qu'elle organise afin d'alimenter la Centrale PassPass.fr. Ces données sont intégrées au référentiel des mobilités Pass Pass qui vient alimenter les médias Pass Pass (site web, application mobile, calculateur d'itinéraires et outils d'analyse de l'offre).



Enjeux et perspectives

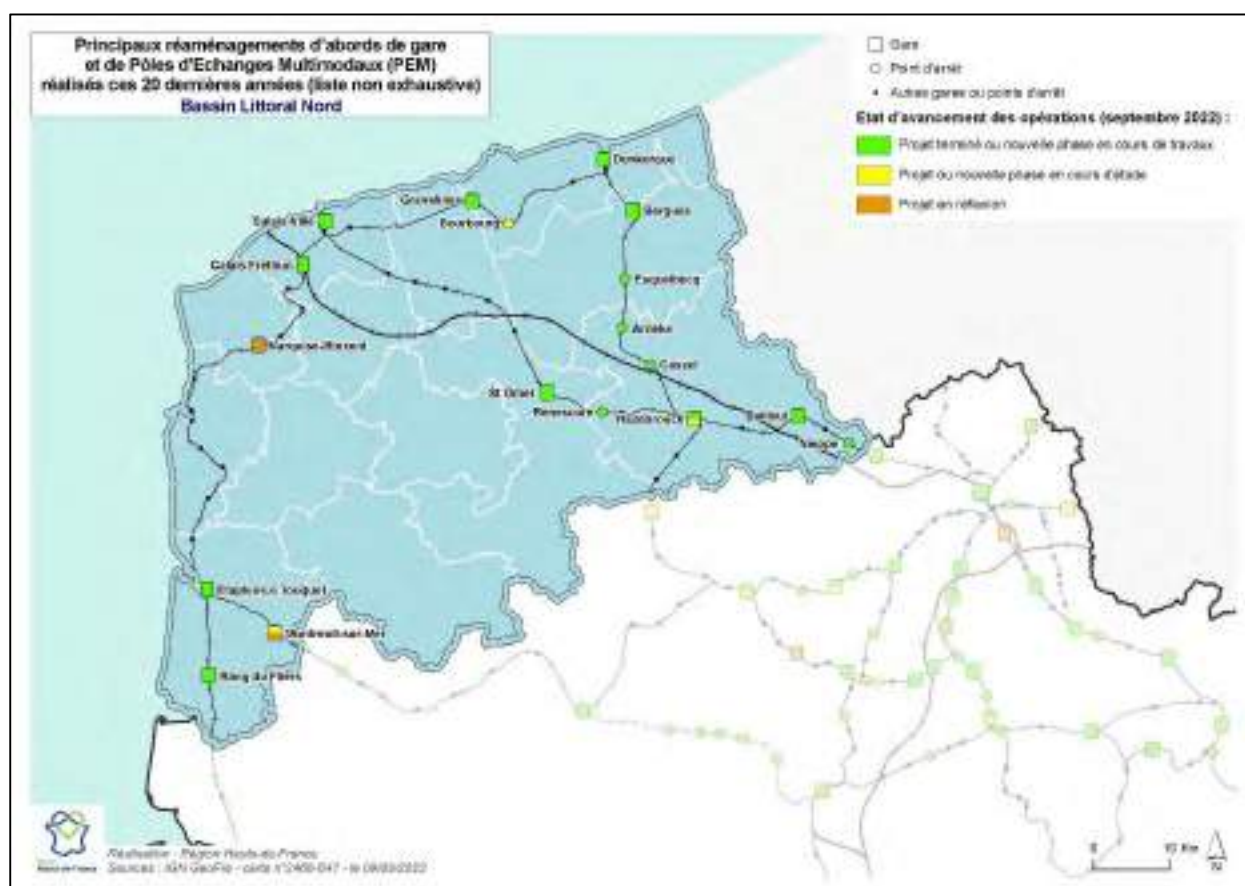
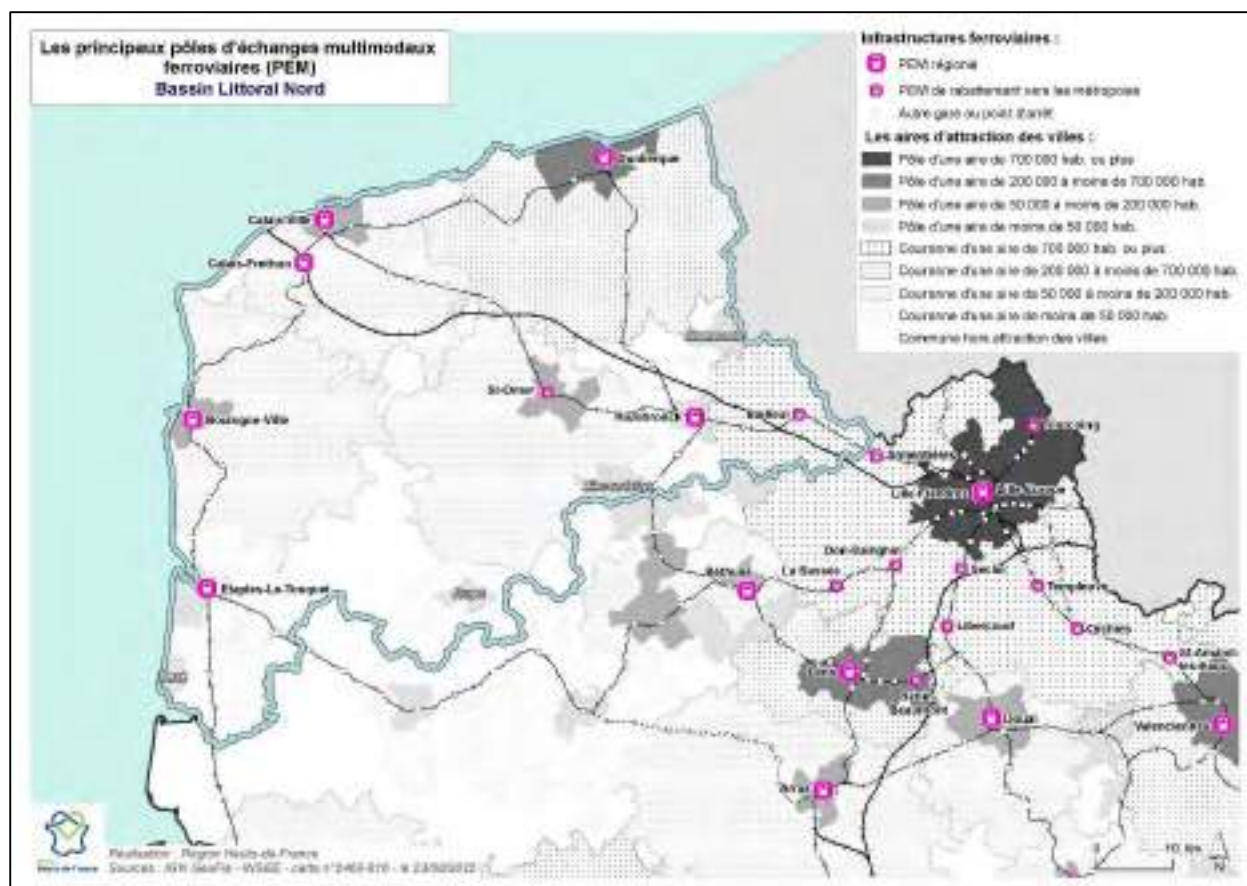
Le bassin Littoral Nord est l'un des bassins les mieux couverts par HDFM et seules 2 AOM ne sont aujourd'hui pas adhérentes. Se pose donc la question de leur adhésion qui leur permettrait de bénéficier des outils déployés par HDFM et de s'inscrire dans un environnement d'échanges et de coordination avec les territoires voisins.

S'agissant de la billettique, il s'agit de veiller à la bonne prise en compte des spécifications techniques définies dans le cadre de la démarche PassPass afin que chaque système billettique déployé soit bien interopérable et permette ainsi aux usagers de réaliser des déplacements s'affranchissant des frontières administratives.

Des enjeux existent également sur l'accès aux parcs de stationnement sécurisés vélos et PassPass.

En matière d'information multimodale, conformément aux objectifs visés par la LOM, l'enjeu principal porte sur la fourniture aux syndicats mixtes par chaque AOM des données de qualité relatives à l'ensemble des services de mobilité qu'elle propose. Cette nécessité s'applique aux services existants non encore répertoriés dans les SIM comme aux futurs services qui seront proposés par les AOM.

► E.4. Le développement des pôles d'échanges multimodaux



► E.4. Le développement des pôles d'échanges multimodaux



Eléments de contexte

Un des objectifs du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) des Hauts-de-France vise à « développer les pôles d'échanges multimodaux (PEM) » en proposant un traitement des gares et points d'arrêt ferroviaires et routiers, différenciés selon leurs spécificités, en intégrant au mieux les gares et pôles d'échanges dans la ville et les territoires et en offrant une accessibilité et des services efficaces aux usagers au droit de ces sites. A cet effet, il s'agit notamment de s'appuyer sur l'amélioration des liaisons entre les PEM et les polarités desservies, sur une meilleure accessibilité aux gares pour un développement de l'utilisation du TER et des transports régionaux ou encore sur le développement des quartiers de gares.

Pour ce faire, la Région propose une typologie des PEM dans sa partie prescriptive et son fascicule (règle générale n°27). Ce référentiel doit désormais être pris en compte lors de l'élaboration des documents locaux de planification en matière de mobilité. Cela doit permettre, d'avoir une typologie homogène d'un territoire à l'autre ou encore de hiérarchiser les opérations.

La Région en tant qu'accompagnatrice technique et financière en matière d'aménagement des PEM, a porté une délibération cadre intitulée « Nouvelle politique d'intervention en faveur de l'aménagement des abords de gares et des Pôles d'échanges multimodaux (PEM), périmètres éligibles et préconisations d'aménagement ». Parallèlement à cette délibération cadre, un document de préconisations techniques relative à l'aménagement des PEM et abords de gare est établi. Cette liste corrobore les dernières législations de l'Etat (par exemple les réglementations sur les ombrières, sur la gestion des eaux, sur les ZAN). Ainsi sont concernés par ces dispositions techniques et financières, tous les aménagements et les équipements relatifs aux PEM en faveur des besoins des usagers, du développement des transports collectifs et des nouvelles dispositions environnementales.

Les principaux PEM - 26 PEM régionaux et 25 PEM de rabattement vers les métropoles – sont déjà identifiés dans le SRADDET. Il convient de partager des réflexions entre acteurs locaux et AOM régionale pour recenser les autres PEM présents à l'échelle du bassin de mobilité, autres que les gares, et de classer l'ensemble des PEM dans le référentiel régional. Ce travail particulier doit faciliter les échanges autour de la programmation des aménagements à prévoir à court et moyen termes.



Caractérisation du bassin de mobilité

Le bassin Littoral Nord comporte 15 gares et 27 haltes ferroviaires, soit un total de 42 arrêts ferroviaires. Parmi eux, 8 sites sont identifiés dans les deux premières catégories du SRADDET :

- 6 PEM régionaux : Calais-Fréthun, Calais Ville, Hazebrouck, Dunkerque, Boulogne-Ville et Etaples le Touquet. 4 d'entre eux sont desservis à la fois par le réseau urbain de l'AOM locale et par le réseau interurbain et scolaire organisé par la Région. Le site de Calais-Fréthun n'est desservi que par le réseau urbain local alors que celui d'Hazebrouck n'est desservi par les services routiers de la Région.
- 2 PEM de rabattement vers les métropoles : Bailleul-Nord et Saint-Omer. Bailleul-Nord n'est desservi que par l'offre régionale alors que le site de Saint-Omer l'est à la fois par un réseau urbain local et par les services routiers régionaux.

► E.4. Le développement des pôles d'échanges multimodaux

Au cours des vingt dernières années, de nombreux projets d'aménagement de PEM et d'abords de gares ont été réalisés et portés localement. Plus récemment, de nombreux projets ont été réalisés que ce soit sur les principaux sites ou sur des points d'arrêts ferroviaires secondaires :

- Actuellement, 10 gares font l'objet de projets d'aménagement de PEM. Tous les PEM régionaux du bassin de mobilité, hormis Boulogne-Ville, ont ainsi été traités, ainsi que les 2 PEM de rabattement vers les métropoles de ce bassin. A noter qu'une nouvelle phase d'aménagement des abords de la gare d'Hazebrouck est en cours.
- Deux projets sont à des stades avancés de réflexion sur les gares de Marquise-Rinxent et de Montreuil-sur-Mer.
- Au niveau des points d'arrêts, 5 ont été réaménagés afin d'améliorer l'accès et l'usage de ces sites.
- Le site de Bourbourg fait actuellement l'objet d'une opération d'aménagement.



Enjeux et perspectives

La démarche d'élaboration d'un COM doit permettre collectivement de :

- recenser tous les PEM présents dans le bassin de mobilité, y compris les pôles d'échanges routiers ;
- préciser le rôle de chacun de ces PEM en s'appuyant sur le référentiel du SRADDET ;
- s'entendre sur une hiérarchisation des interventions en identifiant les projets à engager ou à mettre en œuvre sur la période 2024-2029 ;
- s'intéresser également à l'accessibilité de ces sites, au droit du PEM mais également dans une logique du « dernier kilomètre » afin d'assurer leur bon rayonnement au sein des territoires ;
- traiter également la question de la gestion du site afin d'assurer une bonne coordination, notamment en cas de situation dégradée, pour l'entretien, la mise en sécurité du site, etc.

CHAPITRE

F



2021©Défi Mobilité – St Omer

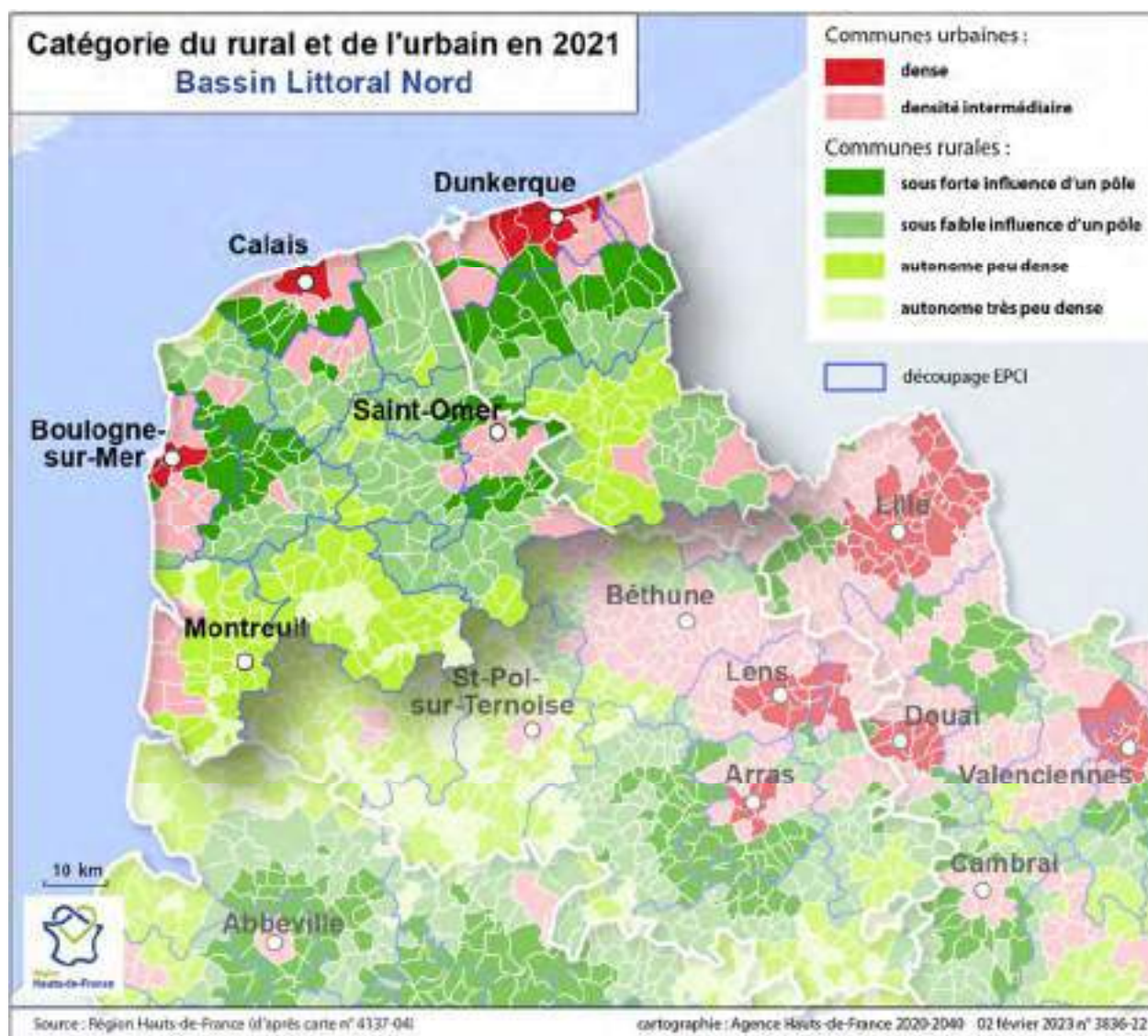
Atelier « Savoir se déplacer et gérer son budget transport »

Les vulnérabilités et les dispositifs de mobilité solidaire

L'objectif de ces fiches est de développer les sujets liés à la mobilité solidaire. Une fiche consacrée aux nombreux services et dispositifs d'accompagnement existant sur le territoire illustre en particulier la richesse et la complexité de ce domaine.

Ce chapitre met l'accent sur certains publics vulnérables et sur des caractéristiques du bassin qui peuvent constituer un frein à la mobilité : ruralité, vulnérabilités sociales, fragilité numérique, dépendance à la voiture, handicap...

► F.1. Les ruralités





Éléments de contexte

Le caractère rural d'un territoire renvoie à plusieurs dimensions : faible densité, importance des espaces peu artificialisés, éloignement des pôles d'emplois ou d'équipements...

Depuis 2021, l'Insee définit les espaces ruraux par un nouveau zonage. Il s'appuie d'abord sur une grille communale de densité qui prend en compte la population communale et sa répartition dans l'espace. Elle s'appuie sur la distribution de la population à l'intérieur de la commune en découpant le territoire en carreaux de 1 kilomètre de côté. Elle repère ainsi des zones agglomérées. L'importance de ces zones agglomérées au sein des communes va permettre de les caractériser selon quatre niveaux de densité (très peu dense, peu dense, de densité intermédiaire, dense). Parmi ces quatre niveaux, les communes rurales sont les communes très peu denses et peu denses.

Pour mieux appréhender la grande diversité des espaces ruraux, un critère de type fonctionnel permet de distinguer quatre catégories de communes rurales en fonction de l'importance des liens avec les pôles d'emplois, mesurée à partir du zonage en aires d'attraction des villes.

Selon cette définition, 3 158 communes sont rurales en Hauts-de-France, soit 83% des communes de la région, contre 90 % en France hors Ile-de-France. Elles occupent 26 300 km², c'est-à-dire 82 % de la superficie de la région, un peu moins que la moyenne de France hors Ile-de-France. Ces communes rurales regroupent près de 30 % de la population régionale (10 points de moins que la France hors Ile-de-France).



Caractérisation du bassin de mobilité

Le positionnement des espaces urbains et ruraux du bassin Littoral Nord dessine une géographie très contrastée : la façade maritime concentre la plupart des communes urbaines, des communes de densité intermédiaire entourant les villes denses de Dunkerque, Calais et Boulogne-sur-Mer. Le cœur de l'Audomarois concentre également un ensemble de communes de densité intermédiaire. L'arrière-pays des agglomérations de la façade maritime est composé de communes rurales sous forte influence de ces pôles. Enfin, le Montreuillois et l'est de l'Audomarois sont composés de communes autonomes très peu denses.

Dans le bassin, 7,8 % de la population habite une commune rurale autonome (peu ou très peu dense), tandis que près de 2 habitants sur 3 habitent une commune urbaine.



Voie verte – Pays de Lumbres – Mai 2023 © L. Verdier

► F.1. Les ruralités



Enjeux et perspectives

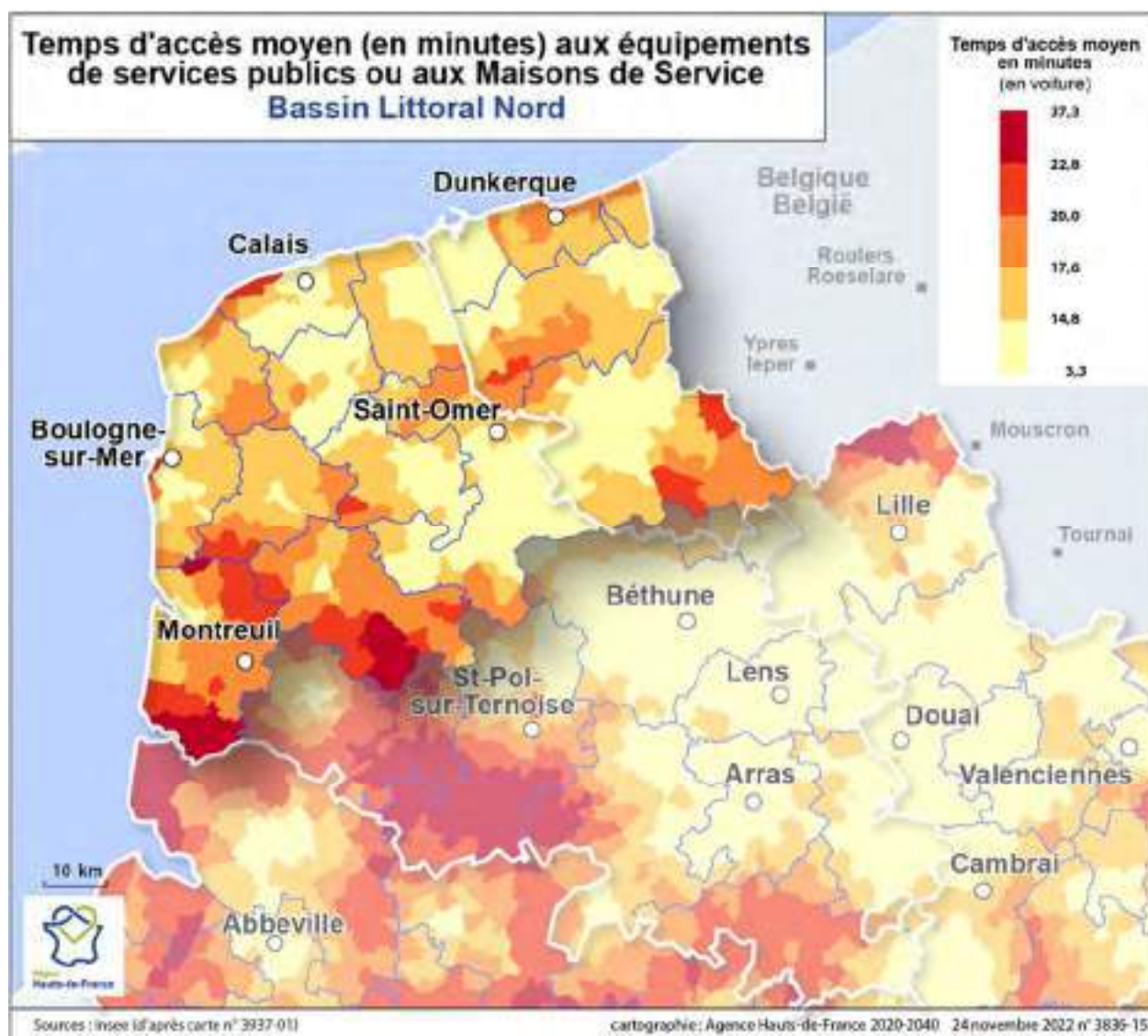
Les espaces ruraux remplissent des fonctions essentielles à la région : contribution à la qualité de vie et à l'attractivité, vecteurs stratégiques du tourisme, de l'agroalimentaire, de la production d'énergies renouvelables, de l'artisanat, et d'aménités environnementales ...

Ces fonctions sont à préserver et à valoriser, tout en prenant en compte la très grande hétérogénéité des ces espaces. Pour cela, le SRADDET s'appuie sur un maillage de pôles intermédiaires, caractérisés par un bon niveau d'équipements et de services, et représentant une centralité structurante pour leur territoire environnant et complémentaire des grandes agglomérations. La stratégie régionale d'aménagement vise à renforcer ces polarités : la construction de logements (de différents types) doit être réalisée prioritairement dans ces polarités en cohérence avec les divers besoins du marché et des dynamiques démographiques observées ; la concentration de commerces et de services est à encourager en développant des solutions de mobilité vers ces polarités.

Dans les espaces ruraux les moins denses et les plus isolés, le SRADDET encourage l'expérimentation de nouvelles formes de développement local afin de valoriser les capacités des territoires et de s'appuyer sur de nouvelles sources de développement endogène. Le maintien et la diversification des emplois et des activités agricoles, le développement de l'artisanat, des productions agricoles, d'énergies renouvelables, du tourisme local sont à privilégier, en mettant en valeur et en respectant les milieux et le patrimoine. Enfin, les offres de mobilité adaptées, de même que l'accompagnement des habitants en matière d'information (où acheter mon titre de transport ? comment me déplacer ?), doivent y être encouragées.

A noter, le Département du Nord a délibéré le 1^{er} juillet 2019 un plan d'actions en faveur de la mobilité en milieu rural sur les thèmes suivants : Accompagner les jeunes vers de nouvelles pratiques de mobilité (Systématisation du déploiement des Plans de Déplacements des Etablissements Scolaires), répondre aux défis de l'accessibilité pour tous (développement de services publics itinérants, accompagnement à la mobilité dans le réseau France Services en lien avec HDFM...), soutenir, les acteurs des territoires ruraux pour favoriser l'émergence de projets innovants améliorant la mobilité (Appel à projets pour le territoires).

► F.2. L'accès aux équipements





Éléments de contexte

Trois paniers d'équipements sont ici proposés pour identifier des territoires à enjeux en termes d'accessibilité à des équipements structurants. Des temps d'accès moyens aux différents équipements sont calculés à partir des distances routières (exprimées en kilomètres et en temps de trajet aux heures pleines) fournies par le distancier Métric de l'Insee.

Ils ont donc un caractère théorique car, en pratique, les trajets ne se font pas forcément en voiture, et certains critères ne sont pas pris en compte dans la modélisation (lieux de travail ou de scolarisation, recherche d'une place de parking ...). Ils permettent cependant d'appréhender des situations très diverses en matière d'accessibilité.

1. Le panier «services publics» (Insee) comprend 6 équipements :

- Police, Gendarmerie
- Direction régionale/départementale des finances publiques
- Réseau de proximité Pôle Emploi / Réseau partenarial Pôle Emploi
- Maison de justice et du droit/Antenne de justice
- Bureau de Poste, Relais Poste, Agence Postale
- Les MSAP (Maisons de service au public) ou Maisons France Services qui délivrent une offre de proximité à tous les publics. En raison de leur caractère structurant, un poids équivalent à l'ensemble des 5 autres équipements leur est accordé dans le calcul du temps moyen aux équipements de ce panier.

2. Le panier «LOM» (réalisé par l'Agence Hauts-de-France 2020-2040) comprend 13 types d'équipements de niveau intermédiaire ou supérieur :

- Tribunal de Grande Instance
- Lycée d'enseignement général et/ou technologique,
- Lycée d'enseignement professionnel
- UFR,
- École d'ingénieurs
- Urgence,
- Maternité
- Spécialiste en cardiologie,
- Spécialiste en radiodiagnostic et imagerie médicale
- Gare de voyageurs d'intérêt régional
- Bassin de natation
- Cinéma,
- Bibliothèque

L'objectif de ce panier dit « LOM » est de définir des mobilités nécessaires pour accéder à des équipements de niveau intermédiaire ou supérieur, qui n'ont pas vocation à être de grande proximité nécessairement.

► F.2. L'accès aux équipements

3. Le panier « seniors » (Insee) comprend 16 équipements liés à la santé, les sports et loisirs et les services principalement à destination des personnes de 65 ans et plus :

- Magasin d'optique
- Urgence
- Médecin omnipraticien
- Spécialiste Cardiologie
- Infirmier
- Masseur kinésithérapeute
- Pharmacie
- Laboratoire d'analyses médicales
- Personnes âgées - hébergement
- Personnes âgées - soins à domicile
- Personnes âgées - service d'aide
- Bassin de natation
- Boulodrome
- Tennis
- Cinéma
- Salle ou terrain multisports

Ces équipements sont tirés de la base permanente des équipements 2020 (BPE 2020) réalisée par l'Insee. Elle comporte un large éventail d'équipements et de services rendus à la population. Le champ actuel recouvre les domaines des services, marchands ou non, des commerces, de la santé et de l'action sociale, de l'enseignement, du sport, des loisirs, du tourisme, des transports et de la culture.



Caractérisation du bassin de mobilité

On observe une relative bonne accessibilité aux différents équipements des 3 paniers analysés, avec néanmoins l'identification de quelques territoires à enjeux :

- Le Haut-pays d'Artois, pour les 3 paniers, « services publics », « LOM » et « seniors »
- Le sud de la Flandre intérieure pour le panier « services publics »
- Le Ternois pour le panier « LOM »

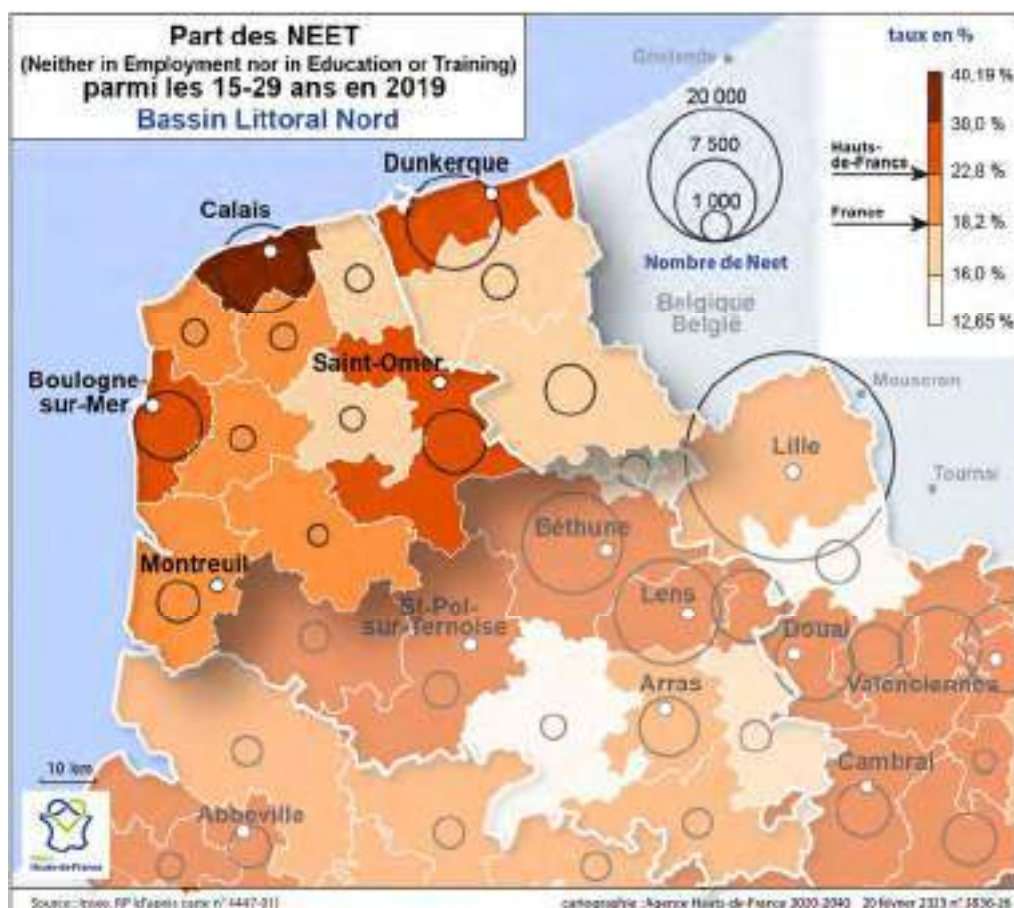
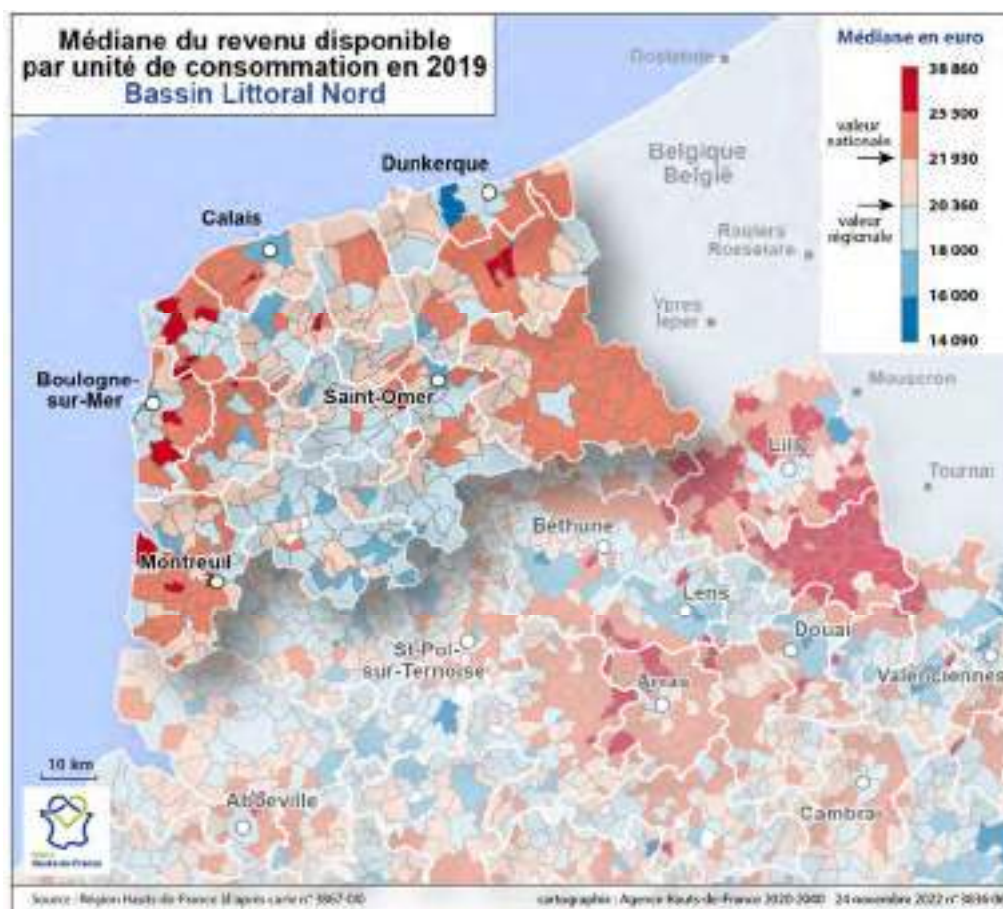
Les temps d'accès moyens aux équipements de ces différents paniers sont relativement courts dans les agglomérations de la façade maritime (Dunkerque, Calais, Boulogne-sur-Mer) ou dans l'Audomarois sous l'influence de Saint-Omer.



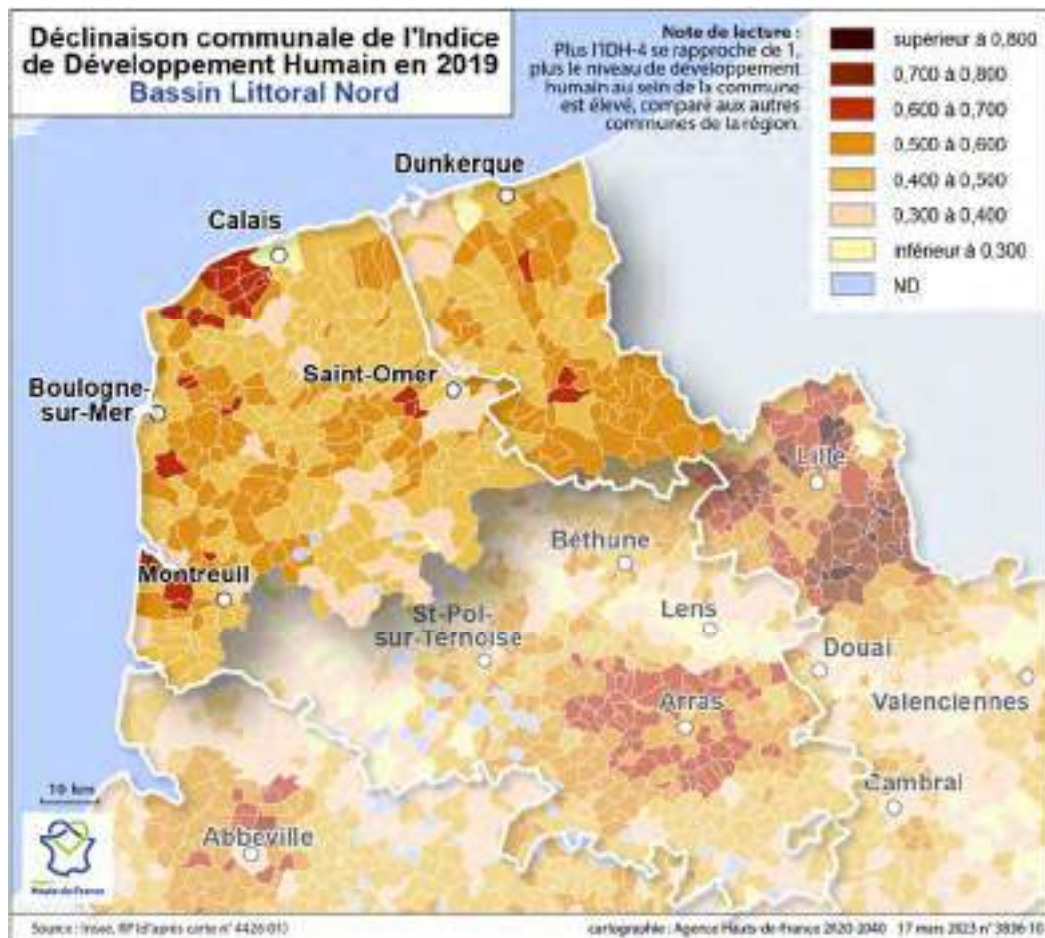
Enjeux et perspectives

L'accès aux équipements et aux services est un facteur clé de la qualité de vie des habitants et de l'attractivité du territoire. La qualité de vie sur les territoires tient en effet pour beaucoup à l'accessibilité des équipements et des services, c'est-à-dire à la possibilité d'atteindre les lieux disposant d'une fonction particulière nécessaire au bien-être des habitants (administration, services publics, commerces, loisirs, santé, etc.). Un éloignement et une dispersion des équipements et services entraînent des déplacements plus longs en distance et en temps, plus fréquents, voire à un renoncement, pour les habitants. Il y a un enjeu de structuration et de renforcement des pôles de service en cohérence avec l'offre de mobilité et en lien avec l'ossature du SRADDET.

► F.3. Les vulnérabilités sociales



► F.3. Les vulnérabilités sociales



Éléments de contexte

Selon une enquête menée par le Laboratoire de la Mobilité inclusive et l'institut Elabe, un français sur cinq déclare rencontrer des difficultés à se déplacer. Ces difficultés peuvent souvent être liées à une précarité monétaire.

Près d'un quart des Français déclare avoir déjà renoncé à un travail ou à une formation faute de moyen pour se déplacer. Le taux est même plus élevé chez les populations les plus jeunes (près d'un jeune sur 2) et socialement les plus fragiles (54 % des personnes vivant dans un foyer avec moins de 1 000 euros par mois).

Par ailleurs, près d'un Français sur cinq déclare avoir déjà renoncé à se rendre à un entretien d'embauche ou dans une structure d'aide à la recherche d'emploi (Pôle emploi par exemple) faute de moyen pour se déplacer, en particulier chez les plus jeunes et les ménages les plus défavorisés.

Le contexte actuel de crise énergétique, d'inflation et de hausse du prix du carburant renforce ces risques de difficultés de mobilité chez les ménages les plus précaires.

Plus globalement, la crise sanitaire liée à la Covid-19 a mis en évidence de fortes inégalités sociales face aux problématiques de mobilité. De nombreuses personnes se sont notamment retrouvées isolées, privées de liens sociaux et familiaux durant les différents épisodes de confinement.

Les enjeux sociaux en Hauts-de-France restent particulièrement prégnants. La région Hauts-de-France est très concernée par les phénomènes de pauvreté : avec 18,1 % de sa population vivant sous le seuil de pauvreté, soit un million d'habitants, elle est la deuxième région métropolitaine la plus pauvre après la Corse.

► F.3. Les vulnérabilités sociales

Au-delà de la pauvreté monétaire, cette population présente d'autres fragilités : déficit de formation, éloignement durable du marché du travail, notamment pour les femmes, ou retard scolaire. L'insertion des jeunes apparaît particulièrement difficile : 28 % des 18-25 ans ne sont ni en formation, ni en emploi, soit six points de plus qu'au niveau national. Les difficultés sont d'autant plus importantes que la région est celle qui compte relativement le plus de jeunes de 18-25 ans, après l'Île-de-France : ils représentent un habitant sur dix.

Si la région Hauts-de-France affiche globalement le niveau de développement humain le plus faible des régions de France métropolitaine, les contrastes sont importants à l'échelle infrarégionale, avec des territoires concentrant, en un espace et à une période donnée, des populations avec un certain degré de ressources monétaires, éducatives et sanitaires.

La déclinaison communale de l'indicateur de développement humain (IDH-4) permet de mesurer ces contrastes à l'échelle des territoires.

L'IDH-4 constitue en effet une déclinaison régionale de l'Indicateur de Développement Humain du PNUD (Programme des Nations Unies pour le Développement). Il reprend les trois grandes dimensions de cet indicateur : la santé, l'éducation et le niveau de vie, à savoir la capacité à bénéficier d'une vie longue et saine, la capacité d'accès à l'éducation et aux connaissances et enfin la possibilité d'accéder aux ressources matérielles indispensables pour atteindre un niveau de vie décent.

À une échelle territoriale fine, l'IDH -4 synthétise un état de développement humain relatif à des populations qui, à un moment donné, y résident, sans nécessairement y inscrire l'ensemble de leur cycle de vie.

Dans le cadre des enjeux de mobilité solidaire, la LOM vise à également apporter des améliorations à l'accessibilité à la mobilité pour les personnes en situation de handicap. En Hauts-de-France, les bénéficiaires de l'Allocation aux Adultes Handicapés (AAH) représentent près de 4 % de la population des 20-64 ans en 2020, contre 3,3 % en moyenne en France métropolitaine.



Caractérisation du bassin de mobilité

L'analyse des revenus disponibles par unité de consommation illustre d'importantes disparités en matière de niveau de vie sur le bassin du Littoral Nord.

À l'échelle du bassin de mobilité, le revenu disponible médian (par Unité de Consommation) des ménages apparaît légèrement inférieur à la moyenne régionale (20 150 € contre 20 360 € en 2019). Cet espace connaît néanmoins d'importants contrastes territoriaux.

Les niveaux de revenus sont particulièrement faibles dans les villes centres des agglomérations de la façade maritime et dans des territoires ruraux isolés comme le Ternois. En lien avec la faiblesse des niveaux de vie sur ces territoires, la part des revenus redistribués (allocations chômage, prestations et minimaux sociaux) y est très souvent plus élevée qu'en moyenne régionale. Conséquence de ces revenus plus faibles, la pauvreté touche en particulier les agglomérations du littoral, avec un taux de pauvreté particulièrement marqué dans le Calaisis, un habitant sur 4 vivant sous le seuil de pauvreté (défini à 60 % du revenu médian disponible).

Les revenus disponibles des ménages sont plus élevés dans les territoires périurbains des agglomérations du littoral (sur le Dunkerquois ou le Boulonnais), dans le Montreuillois ou en Hauts-de-Flandre avec des revenus très souvent supérieurs à la moyenne nationale (21 930 €), ceux-ci pouvant même dépassés les 25 000 € dans des communes situées dans l'arrière-pays du Boulonnais.

Les bénéficiaires de l'Allocation aux Adultes Handicapés (AAH) représentent 3,4 % des 20-64 ans du bassin Littoral Nord.

L'éloignement de l'emploi pour les jeunes (15-29 ans) apparaît plus accentué que dans le reste de la région : 26,0 % des jeunes de 15 à 29 ans ne sont ni en emploi ni en formation contre 22,8 % en moyenne régionale pour l'année 2018. Ces jeunes éloignés du marché du travail sont particulièrement présents dans les agglomérations du littoral avec une part de NEETs (« Neither in Employment nor in Education or Training ») particulièrement élevée dans le Calaisis.¹

L'analyse de l'IDH-4 illustre des disparités en termes de développement humain sur le bassin Littoral Nord. Des communes du nord de la façade maritime (Calais, Grande-Synthe) concentrent des vulnérabilités sur les trois dimensions de l'IDH-4 : santé, éducation et niveau de vie. L'ouest du Dunkerquois, le Haut-Pays-du-Montreuillois et le sud de l'Audomarois sont également caractérisés par un IDH-4 en retrait de la moyenne régionale. Le Haut-Pays-du-Montreuillois connaît notamment une surmortalité tout âge importante comparée à la moyenne nationale.

À contrario, l'indice de développement humain est plus élevé au sud de Calais, dans les Flandres ou les Deux Baies en Montreuillois, notamment grâce à un niveau de revenu plus élevé et une moindre proportion de non-diplômés.



Enjeux et perspectives

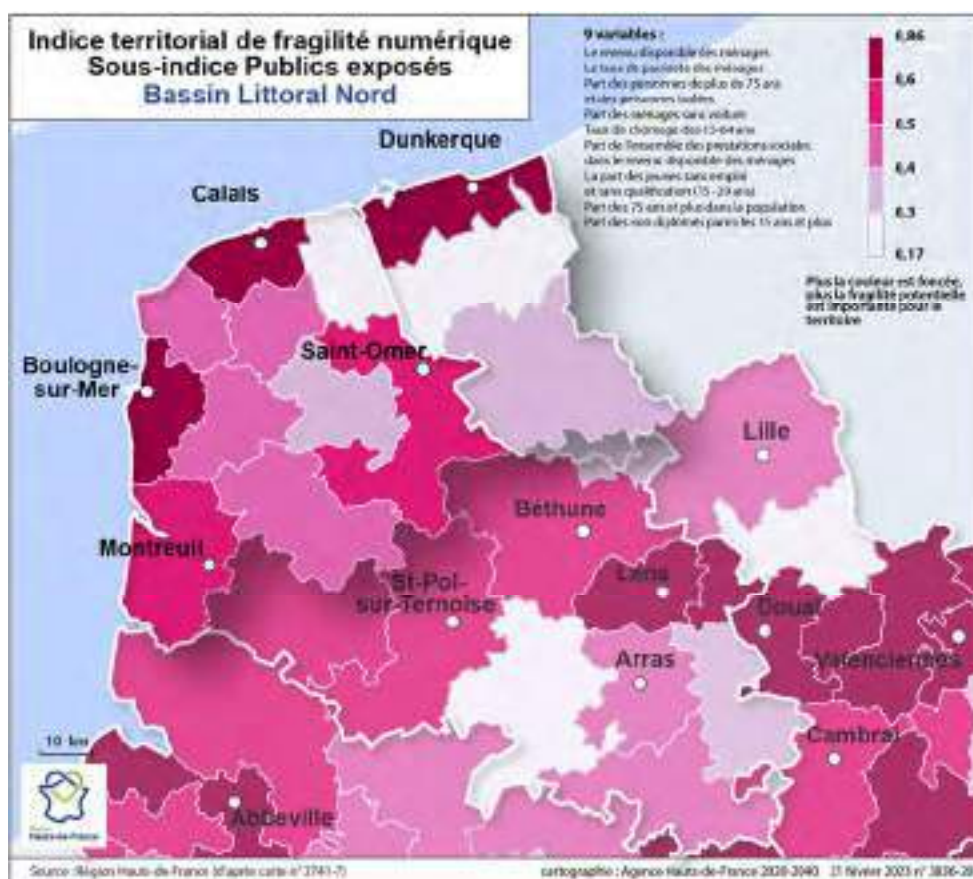
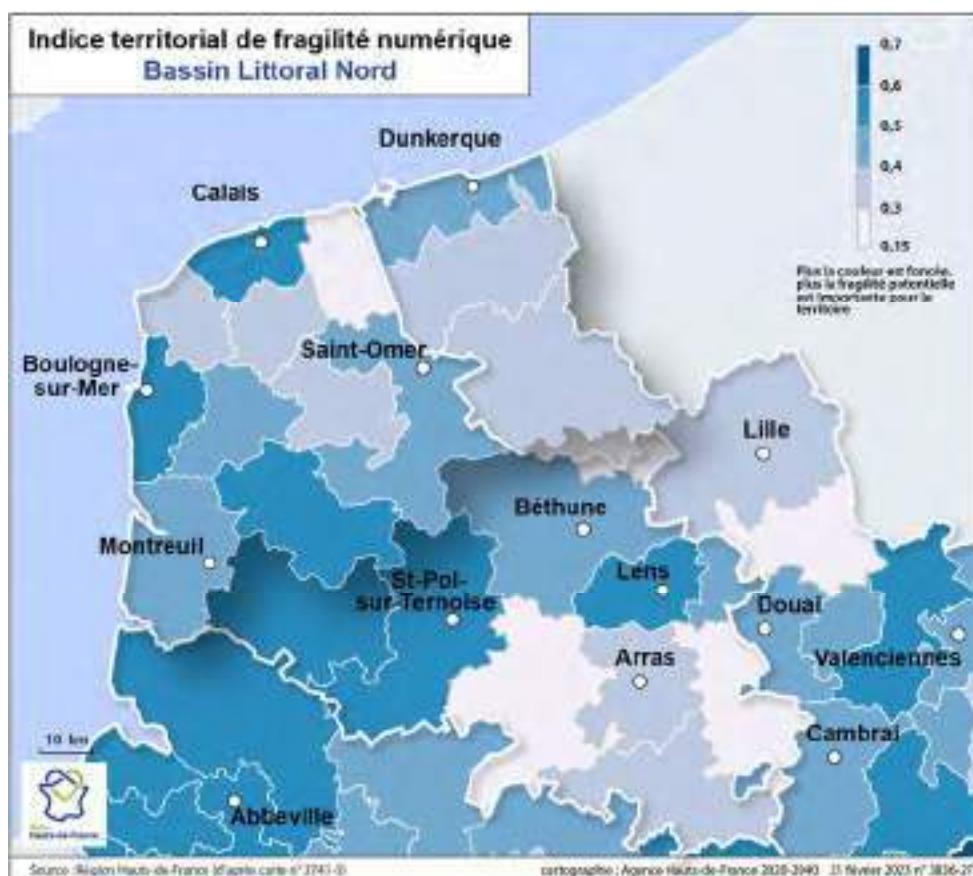
Les indicateurs mettent en avant des difficultés importantes relatives à la vulnérabilité des publics dans ce bassin de mobilité. Le PAMS pourra préciser les publics vulnérables du bassin pour prioriser les cibles prioritaires du plan d'actions.

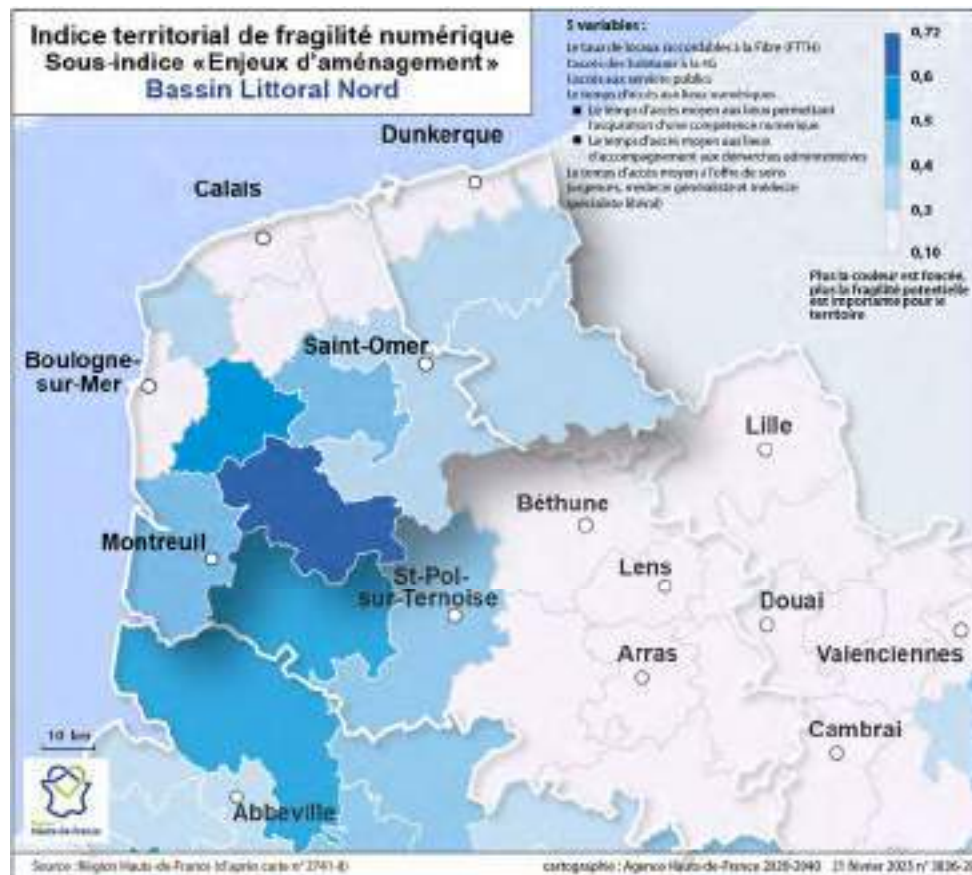
La surreprésentation des NEETs dans ce bassin de mobilité est un indicateur important sur la nécessité de proposer des outils favorisant la mobilité des jeunes, éloignés de l'emploi et des formations. Alors que des opportunités d'emplois se développent, et vont continuer de se développer avec l'implantation d'entreprises importantes, il est nécessaire de permettre à ces jeunes de pouvoir se rendre dans de bonnes conditions dans les entreprises.

Alors que le coût de l'énergie est de plus en plus élevé, les informations relatives aux revenus de la population sont décisives. Il sera plus opportun pour les populations avec des revenus faibles de disposer de transports en commun, souvent avec des tarifications sociales adaptées voire la gratuité, que d'utiliser une voiture individuelle engendrant des dépenses élevées.

¹ A noter que 3 500 jeunes de 15-29 ans de la CA du Calaisis sont dans la catégorie « Habitation mobile, marinières, sans abri ». Ils représentent 16 % de la tranche d'âge.

► F.4. La fragilité numérique





Éléments de contexte

Notre société a été bouleversée en profondeur par la crise de la Covid-19 et les multiples mesures qui ont été prises pour endiguer la pandémie (confinements, couvre-feux, fermetures de certains commerces, etc.). Télétravail, école à distance, développement du « click and collect », réunions de travail ou consultations médicales en visio, de nombreux usages digitaux se sont développés ces trois dernières années. Les modes de connexion se sont aussi fortement diversifiés, notamment avec le développement des usages nomades et la crise sanitaire a également intensifié l'achat de biens en ligne, et par conséquent la livraison de colis.

L'édition 2021 du baromètre du numérique réalisé par le Centre de Recherche pour l'Etude et l'Observation des Conditions de Vie (CREDOC) met en évidence une progression des usages quelle que soit la fréquence d'utilisation allant de +7 points en un an (smartphone) à +17 points (tablette). L'utilisation quotidienne de ces équipements progresse également, très fortement s'agissant de l'ordinateur (+19 points en un an), en partie portée par la diffusion du télétravail ou l'enseignement en ligne pendant la crise sanitaire.

Le développement des usages du numérique s'est donc considérablement intensifié alors qu'il connaissait déjà un essor important avant la crise sanitaire : en 2019, 7 personnes sur 10 en France se connectaient à internet quotidiennement ou presque, alors qu'elles étaient moins de la moitié en 2009.

Si la numérisation de nombreuses activités peut faciliter la vie quotidienne pour certains, elle peut la rendre beaucoup plus difficile pour d'autres. Une partie de la population peut avoir des difficultés à accéder à internet, pour des raisons de disponibilité du réseau ou pour des raisons de coûts d'acquisition d'équipements numériques, voire d'abonnements. Par ailleurs, le manque de compétences numériques peut aussi être un frein extrêmement important à l'utilisation des outils du numérique dans la vie de tous les jours.

► F.4. La fragilité numérique

Une étude réalisée par l'INSEE en 2020 montre que dans les Hauts-de-France, 17 % de la population âgée de 15 ans ou plus est en situation d'illectronisme, soit 800 000 habitants. Parmi eux, plus de 9 personnes sur 10 n'ont pas utilisé internet dans l'année. Les autres utilisent internet mais n'ont les connaissances numériques de base dans aucun des 4 domaines de compétences définis par Eurostat, à savoir la recherche d'information, la communication, la résolution de problèmes et l'usage de logiciels.

L'indice territorial de fragilité numérique comprend 4 axes, synthétisant à la fois les enjeux relatifs à la population mais aussi ceux liés aux enjeux d'aménagement des territoires :

- Accéder aux interfaces numériques : cet axe permet d'identifier les territoires mal couverts par les réseaux dans lesquels les populations en situation de précarité auraient des difficultés pour accéder aux équipements numériques.
- Accéder à l'information et aux services publics : cet axe permet d'identifier les territoires mal couverts par une offre de services publics en fonction de la taille de population des communes et des populations isolées.
- Avoir des compétences administratives et être exposé aux exigences du numérique : cet axe permet de cibler les populations qui pourraient avoir des difficultés avec les démarches administratives tout en étant exposés à la réalisation de ces démarches (recherche d'emploi, bénéficiaire de minima sociaux, ...).
- Avoir des compétences numériques : cet axe permet d'identifier les populations qui pourraient être en difficulté avec l'utilisation d'internet ou même des équipements numériques.

Chacun des 4 axes de l'analyse prend en compte différentes variables qui désignent des caractéristiques susceptibles d'expliquer la fragilité numérique. Cet indice vise ainsi à identifier des territoires à enjeux sur les questions autour de la vulnérabilité numérique et à estimer le degré de cumul de fragilité sur les différentes dimensions de l'indice.



Caractérisation du bassin de mobilité

A l'échelle du bassin Littoral Nord, l'indice de fragilité numérique identifie quelques territoires cumulant des enjeux liés à la fragilité numérique comme les agglomérations du Boulonnais et du Calais ou un espace davantage rural comme le Haut-Pays-du-Montreuil. Cette fragilité numérique potentielle s'explique essentiellement pour les agglomérations par une surreprésentation de publics exposés (jeunes sans emploi et sans qualification, demandeurs d'emploi, bénéficiaires de minima sociaux) ; l'accès aux interfaces numériques, aux services publics ou aux lieux numériques y est par contre relativement très favorable.

Les enjeux d'aménagement sont beaucoup plus prégnants sur le Haut-Pays-du-Montreuil ou dans une moindre mesure dans la CC de Desvres-Samer, notamment en raison de la présence de zones blanches 4G et surtout d'un relatif éloignement au panier d'équipements de services publics, à l'offre de soins (en particulier à un service d'urgence) et aux lieux numériques (lieux avec accompagnement aux démarches ou avec acquisition de compétences numériques). Sur ces équipements numériques, les temps d'accès sont également relativement plus longs dans les Hauts-de-Flandres.



Enjeux et perspectives

Les enjeux relatifs à l'accès au numérique et à la mobilité sont importants, et pourraient être traités notamment dans le PAMS de ce bassin de mobilité.

Le premier enjeu pour les voyageurs en situation d'illectronisme est d'avoir accès à une information à jour et exhaustive (horaires, recherche d'itinéraires mais aussi informations en cas de situation dégradée, promotions tarifaires...). Sans maîtrise du numérique, il est en effet difficile pour des voyageurs, ou potentiels voyageurs, d'imaginer utiliser les transports en commun. Des accompagnements (qui existent déjà dans certains territoires) pourraient éventuellement être développés pour ces publics en difficultés. Le maintien de supports papier pourrait également être envisagé.

Sans maîtrise du numérique, une partie de la population ne sera pas en capacité d'utiliser des titres dématérialisés. Il est important de tenir compte de cette difficulté notamment dans la mise en place des nouvelles billettiques.

Le maintien d'une présence physique, avec des agences commerciales, est intrinsèquement lié à la difficulté d'accès à l'information pour certains publics.

► F.5. La mobilité solidaire : services et accompagnements



© Face Côte d'Opale - Calais



©Ma Mobilité 62



©Défi Mobilité – St Omer

► F.5. La mobilité solidaire : services et accompagnements



Éléments de contexte

Le droit au transport, tel que défini par le Code des Transports, ne se limite pas à l'accès aux transports collectifs, il s'étend à l'accès des personnes les plus vulnérables à l'emploi et la formation, aux services et fonctions de proximité, voire à leur accompagnement. Pour ces publics plus fragiles, les enjeux de la mobilité sont :

- Sociaux pour répondre aux freins psychologiques et permettre à tous de pouvoir se déplacer. En Hauts-de-France, le taux d'illettrisme est de 5,1 % et peut même atteindre 6,9 % dans l'Aisne, par rapport au niveau national de 3,6 %. L'illettrisme empêche de lire un plan, de comprendre l'organisation des lignes de transport, les horaires, d'acheter un billet, etc.
- Territoriaux dans un objectif de développement et d'aménagement du territoire équilibré. En Hauts-de-France, plus de 96 % de la population régionale habite à 10 kilomètres ou moins d'une desserte ferroviaire, et 20 % de la population régionale, 31,5 % des emplois et 45 % des lycéens se trouvent à moins d'un kilomètre d'une gare. Dans le même temps, la part modale moyenne de la voiture dans les déplacements domicile-travail en 2016 s'élève à 78%.
- Économiques pour faciliter l'emploi et la formation. En Hauts-de-France, 82 % des personnes employées doivent se déplacer pour se rendre sur leur lieu de travail, quotidiennement. Elles y consacrent en moyenne près de 40 minutes chaque jour. Chez les personnes en insertion, une sur deux a déjà refusé un emploi ou une formation en raison de problèmes pour se déplacer, et 28 % a déjà abandonné une activité pour cette raison.

Par ailleurs, la LOM pose un nouveau cadre d'action pour les autorités organisatrices de mobilité (AOM) en leur donnant la capacité d'agir en matière de mobilité solidaire.

Afin de pallier l'ensemble de ces entraves à la mobilité, des solutions existent et peuvent être mises en place par les AOM, particulièrement à destination des publics dits « vulnérables » (demandeurs d'emplois, jeunes sortis du système scolaire sans qualification, salariés en insertion, bénéficiaire d'une allocation handicap, de l'APA, d'une allocation d'invalidité, etc.) :

- L'organisation de services de mobilité solidaire tels que le transport à la demande (TAD), ou les plateformes de mobilité, lieu d'accompagnement proposant un panel de services.¹
- La contribution à des services de mobilité solidaire organisés par une autre collectivité au titre de sa compétence sociale ou par un acteur privé ou associatif (plateforme de mobilité, garage solidaire, association mettant en place du transport d'utilité sociale).
- La mise en œuvre de services de conseil et d'accompagnement individualisé à la mobilité.
- Le versement d'aides individuelles à la mobilité, à caractère social par exemple : chèque mobilité, aides à l'obtention du permis de conduire et à l'achat de véhicules.

Cette liste n'est pas exhaustive.

¹ La Région s'implique depuis 2018 sur cette problématique par le biais d'une ligne budgétaire "mobilité inclusive" spécifique. Elle accompagne, depuis, la montée en puissance de ces besoins : ainsi, en 2022, plus de 330 000 euros sont attribués à une quinzaine d'associations travaillant sur ce registre à travers le territoire régional.

► F.5. La mobilité solidaire : services et accompagnements



Caractérisation du bassin de mobilité

Le premier tableau présenté ci-après liste de façon non exhaustive les différents services et accompagnements en matière de mobilité solidaire² sur le territoire du bassin. On peut constater leurs présences dans de très nombreux territoires, à l'échelle de la commune ou de l'EPCI.

Le deuxième tableau³ présente les dispositifs d'accompagnement mis en place par les Départements et la Région, à destination des particuliers, mais aussi des associations et collectivités principalement. On constate ainsi des politiques volontaristes dans ces domaines pour permettre à chaque habitant, quelle que soit sa situation, de pouvoir avoir accès à la mobilité.

Parmi les services présents sur le territoire permettant une mobilité de tous les publics, on recense par exemple des garages solidaires, des auto-écoles solidaires, des tarifications adaptées, des locations de véhicules, des aides au permis, des micro-crédits, de l'accompagnement à la mobilité...

L'ensemble de ces dispositifs sont également complétés par des dispositifs de droit commun tels que les aides à l'achat de vélos ou vélos à assistance électrique, proposées par des collectivités locales de plus en plus nombreuses, ou encore par des tarifications spécifiques des transports publics hors tarification sociale, telles que les tarifications préférentielles pour les salariés ou la gratuité des transports mise en place par la CUD et le SITAC.

Par ailleurs, il existe une particularité dans le bassin Littoral Nord, avec dans sa partie pas-de-calaisienne d'une plateforme de mobilité départementale, « Ma Mobilité 62 », impulsée et soutenue par l'État dans le cadre de la stratégie de lutte contre la pauvreté et par le Département du Pas-de-Calais.

Cette plateforme de mobilité départementale est composée de 5 plateformes territoriales couvrant l'ensemble du Département du Pas-de-Calais. L'une d'entre elle, Face Côte d'Opale, couvre un territoire allant de Oye-Plage à Berck-sur-Mer, et propose notamment un accompagnement personnalisé à la mobilité via un bilan de compétences.



Enjeux et perspectives

La LOM enjoint les Départements et la Région à copiloter les Plans d'actions communs en matière de mobilité solidaire (PAMS)⁴.

Ces véritables feuilles de route opérationnelles de la mobilité solidaire doivent être finalisées à fin 2024 dans les 10 bassins de mobilité que compte la région.

Au-delà de l'accès à l'emploi par la mobilité, premier objectif affiché par la loi, l'ambition est d'amener les acteurs de la mobilité solidaire à renforcer leur culture commune par le décroisement du social et de la mobilité, et à prendre en considération de nouveaux paradigmes qu'induisent les modes actifs, la voiture décarbonée, le déploiement d'infrastructures cyclables, la mise en œuvre des zones à faibles émissions mobilité, le développement d'aides au remplacement de véhicules, etc.

Le bassin Littoral Nord bénéficie d'une implication très forte des Départements du Pas-de-Calais et du Nord, travaillant depuis de nombreuses années sur ces problématiques. La conjugaison de ces atouts, additionnée des compétences en matière d'intermodalité de la Région, permettra assurément d'aboutir à un PAMS partagé par les nombreux partenaires associés.

² Liste établie à partir :

- d'un questionnaire Mobilité Solidaire envoyé aux EPCI en juin 2022,
- du recensement de services publiés sur Tous Mobiles pour l'Emploi,
- de la cartographie des plateformes de mobilité publiée par le Laboratoire de la Mobilité Inclusive –LMI),
- de recherches variées sur le web.

³ Liste établie à partir des échanges bilatéraux entre Région et Départements.

⁴ Ils définissent les conditions dans lesquelles un conseil et un accompagnement personnalisé à la mobilité peuvent être apportés, et ils prévoient notamment les mesures permettant au service public de l'emploi de fournir ces prestations à tout demandeur d'emploi, à toute personne éloignée de l'emploi ou aux jeunes en contrat d'apprentissage.

► F.5. La mobilité solidaire : services et accompagnements

Il conviendra notamment de compléter la liste des dispositifs et services relatifs à la mobilité solidaire sur le Littoral Nord, à ce jour certainement incomplète. Une cartographie des acteurs est indispensable, et une vision globale des actions et compétences de chacun, ce qui permettra potentiellement de :

- Outiller les prescripteurs de la mobilité,
- Permettre aux institutions de comprendre quels sont les besoins éventuellement non couverts en terme de mobilité solidaire,
- Permettre aux acteurs de la mobilité solidaire de créer d'éventuelles synergies.

► F.5. La mobilité solidaire : services et accompagnements

**Liste des dispositifs de mobilité solidaire du Bassin Littoral Nord
portés par des EPCI, Syndicats Mixtes, Syndicats Mixtes de type SRU, Associations, Entreprises**

Territoire couvert	Organisme	Services	Aides financières	Diagnostic mobilité	Accompagnement à la mobilité	Transport solidaire	Services de location	Services d'achat	Services de réparation
Aire-sur-la-Lys Bailleul Berck-sur-Mer Boulogne-sur-Mer	Garages Nerauto	Garage solidaire						X	X
		Garage solidaire						X	X
	Garages Renault	Garage solidaire					X	X	X
	Alpha Transport et services Association Caravane CA des 2 Baies en Montreuillois	Transport solidaire Auto-école solidaire Transport à la demande (TAD)			X	X			
CA des Deux Baies en Montreuillois	Face Côte d'Opale	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X				
		Aide au permis de conduire	X						
		Micro-crédit	X						
		Aides financières	X						
	Keolis côte d'opale	Transport solidaire				X			
		Tarifations				X			
		Transport solidaire				X			
	Alpha Transport et services Association Mission Insertion Emploi du Boulou	Transport solidaire			X				
		Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation							
		Transport à la demande (TAD)				X			
CA du Boulonnais	CA du Boulonnais	Transport solidaire				X	X		
		Location de véhicule					X		
	Cap Mobile Crédit Municipal de Boulogne sur Mer	Aide au permis de conduire	X						
		Auto-école solidaire			X				
	Face Côte d'Opale	Micro-crédit	X						
		Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X				
		Aide au permis de conduire	X						
		Micro-crédit	X						
	Association Familles rurales	Aides financières	X						
		Transport solidaire				X			
CA du Pays de Saint-Omer	Association Familles rurales	Transport solidaire				X			
		Co-voyage				X			
	CA du Pays de Saint Omer	Tarifations				X			
		Transport à la demande (TAD)							
	CA du Pays de Saint Omer	Transport à la demande							
		Aide à l'achat de vélo	X						
	Défi mobilité	Location de véhicule					X		
		Tarifations				X			
	Solidarité et Jalons pour le Travail (SJT)	Transport solidaire				X			
		Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X				
CA Grand Calais Terres et Mers	Solidarité et Jalons pour le Travail (SJT)	Auto-école solidaire			X				
		Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X				
	Face Côte d'Opale	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X				
		Aide au permis de conduire	X	X					
	Solidarité et Jalons pour le Travail (SJT)	Micro-crédit	X	X					
		Aides financières	X	X					
	SITAC	Transport solidaire				X			
		Auto-école solidaire			X				
	Garages Nerauto	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation			X				
		Tarifations				X		X	X
CC de Flandre Intérieure	Wimov Hezebrouck	Garage solidaire							
		Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation	X	X	X				
	ADMIR Audruicq	Micro-crédit							
		Location de véhicule				X	X		
CC de la Région d'Audruicq	Face Côte d'Opale	Transport solidaire				X			
		Aide au permis de conduire	X						
	Face Côte d'Opale	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation			X				
		Micro-crédit	X						

► F.5. La mobilité solidaire : services et accompagnements

**Liste des dispositifs de mobilité solidaire du Bassin Littoral Nord
portés par des EPCI, Syndicats Mixtes, Syndicats Mixtes de type SRU, Associations, Entreprises**

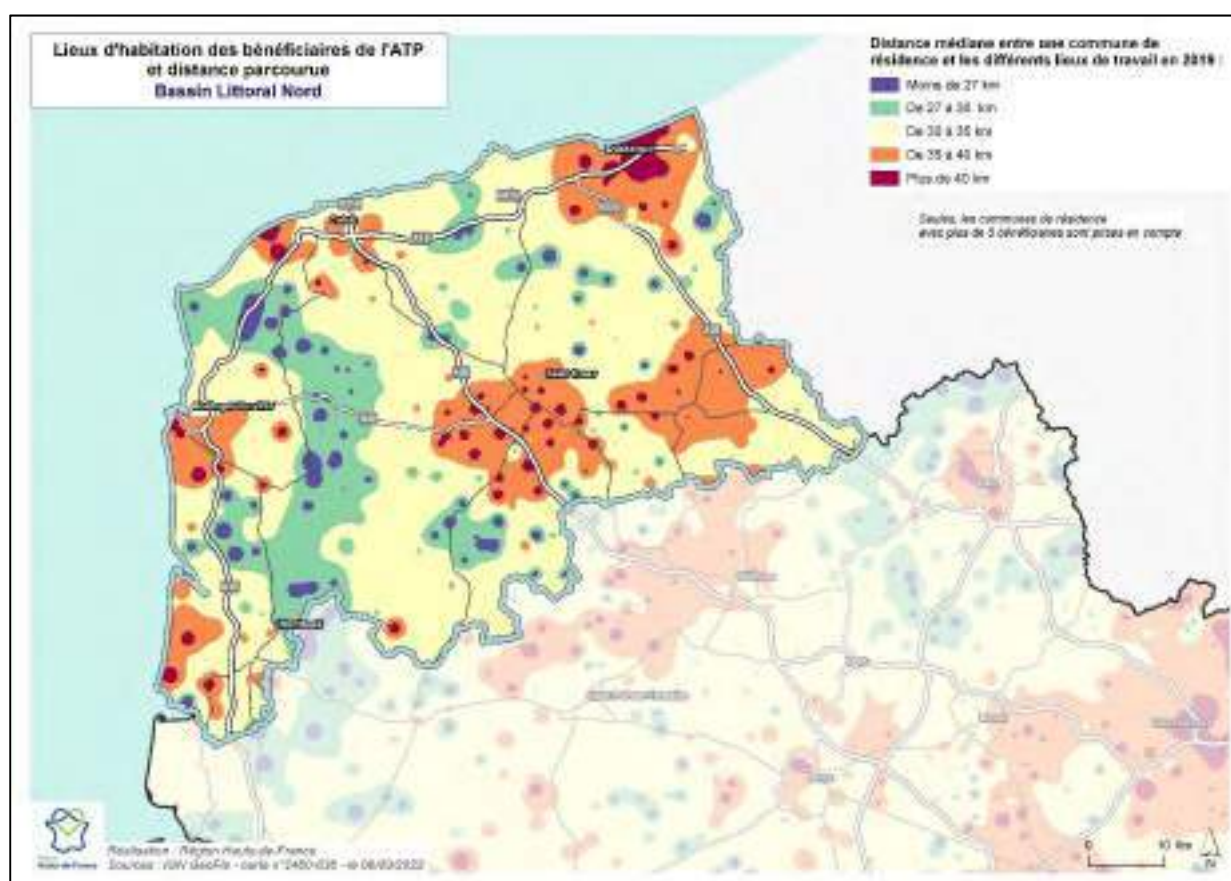
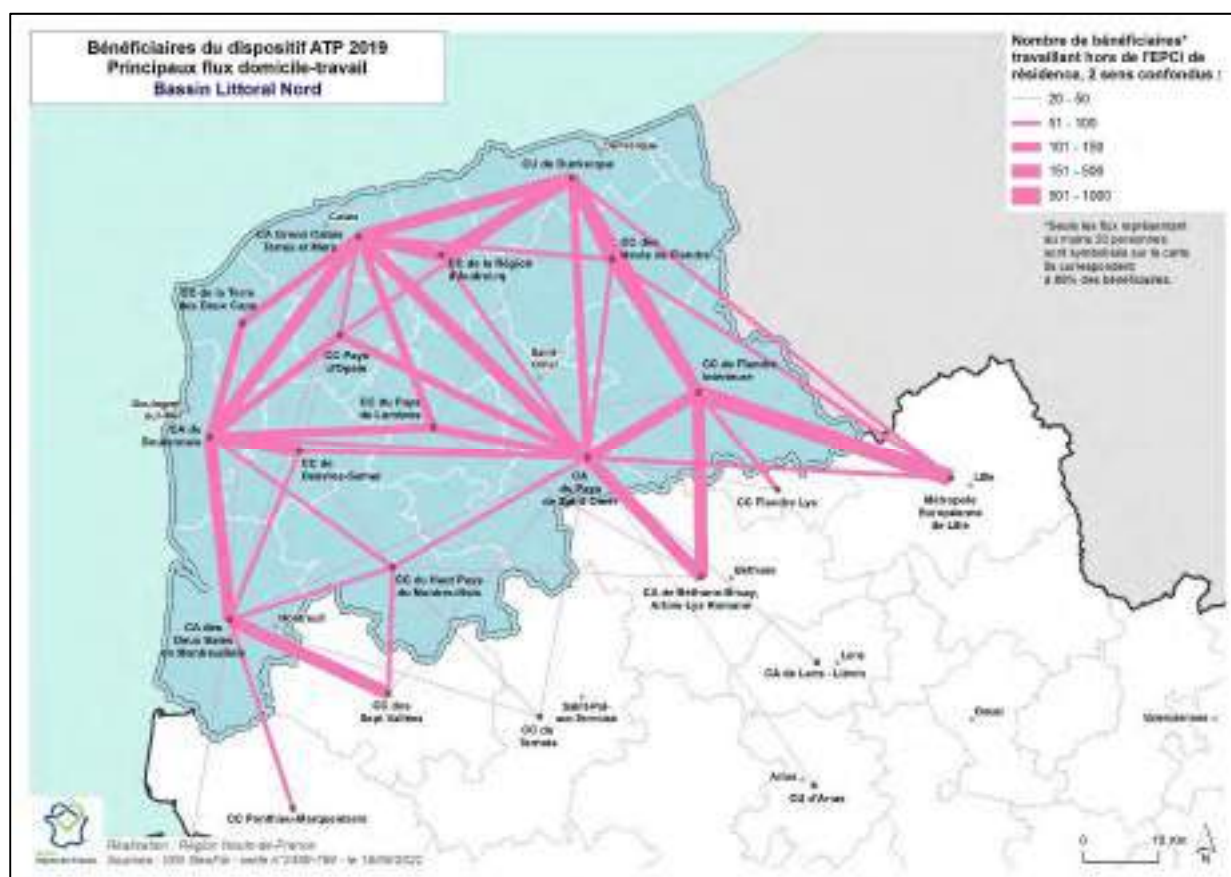
Territoire couvert	Organisme	Services	Aides financières	Diagnostic mobilité	Accompagnement à la mobilité	Transport solidaire	Services de location	Services d'achat	Services de réparation
CC de la Terre des Deux Caps	CC de la Terre des 2 Caps	Location de véhicule					X		
		Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X				
	Face Côte d'Opale	Aide au permis de conduire	X						
		Micro-crédit	X						
		Aides financières	X						
CC des Hauts de Flandre	API	Transport solidaire				X			
	APAHM	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X				
		Transport solidaire				X			
	Initiatives rurales	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X				
		Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X				
	Maison de l'Initiative de Grande Synthèse	Service de mobilité					X		
		Auto-école solidaire		X	X				
		Aides financières	X						
	MLRAC	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation			X				
	CC Desvres Samer	Autoparcage					X		
CC Desvres Samer		Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X				
	Face Côte d'Opale	Aide au permis de conduire	X						
		Micro-crédit	X						
		Aides financières	X						
		Transport solidaire				X			
CC du Haut Pays du Montreuillois	ADER	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation			X				
		Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X				
	Association Caravane	Location de véhicule					X		
	CC du Pays de Lumbres	Auto-école solidaire			X				
		Aide à l'achat de vélo	X						
		Transport solidaire				X			
	Défi mobilité	Location de véhicule					X		
		Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X				
		Tarifations							
		Transport solidaire				X			
CC du Pays de Lumbres	Familles rurales Surques et environ	Location de véhicule					X		
		Transport solidaire				X			
		Auto-école solidaire							
	Solidarité et Jalons pour le Travail (SJT)	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation			X				
	CC Pays d'Opale	Transport à la demande (TAD)			X				
	CC Pays d'Opale et Département 62	Co-voyage				X			
		Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X				
	Face Côte d'Opale	Aide au permis de conduire	X						
		Micro-crédit	X						
		Aides financières	X						
CC Pays d'Opale		Transport solidaire				X			
	Garages Norauto	Garage solidaire						X	X
	AFEJ	Garage solidaire							X
		Location de véhicule					X		
	APAHM	Transport solidaire				X			
CU de Dunkerque Grand Littoral		Auto-école solidaire			X				
		Tarifations				X			
		Transport solidaire				X			
		Transport solidaire				X			
		Transport à la demande (TAD)				X			
		Aides financières	X						
		Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X				
	Maison de l'Initiative de Grande Synthèse	Location de véhicule					X		
		Auto-école solidaire							
	Hauts-de-France Mobilités	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation			X				
Département du Nord	Commune de Dunkerque	Aides financières	X						
Grande Synthèse	Garages Norauto	Garage solidaire						X	X
Guines	SITAC	Tarifations				X			
Guines		Tarifations				X			
Le Touquet	Garages Renault	Garage solidaire							X
Montreuil-sur-Mer	Garages Renault	Garage solidaire							X
Saint-Martin-Boulogne	Garages Norauto	Garage solidaire						X	X
Saint-Martin-lez-Tatinghem	Garages Norauto	Garage solidaire						X	X
SITAC	SITAC	Transport à la demande (TAD)							
Teteghem	Garages Renault	Garage solidaire				X			X

► F.5. La mobilité solidaire : services et accompagnements

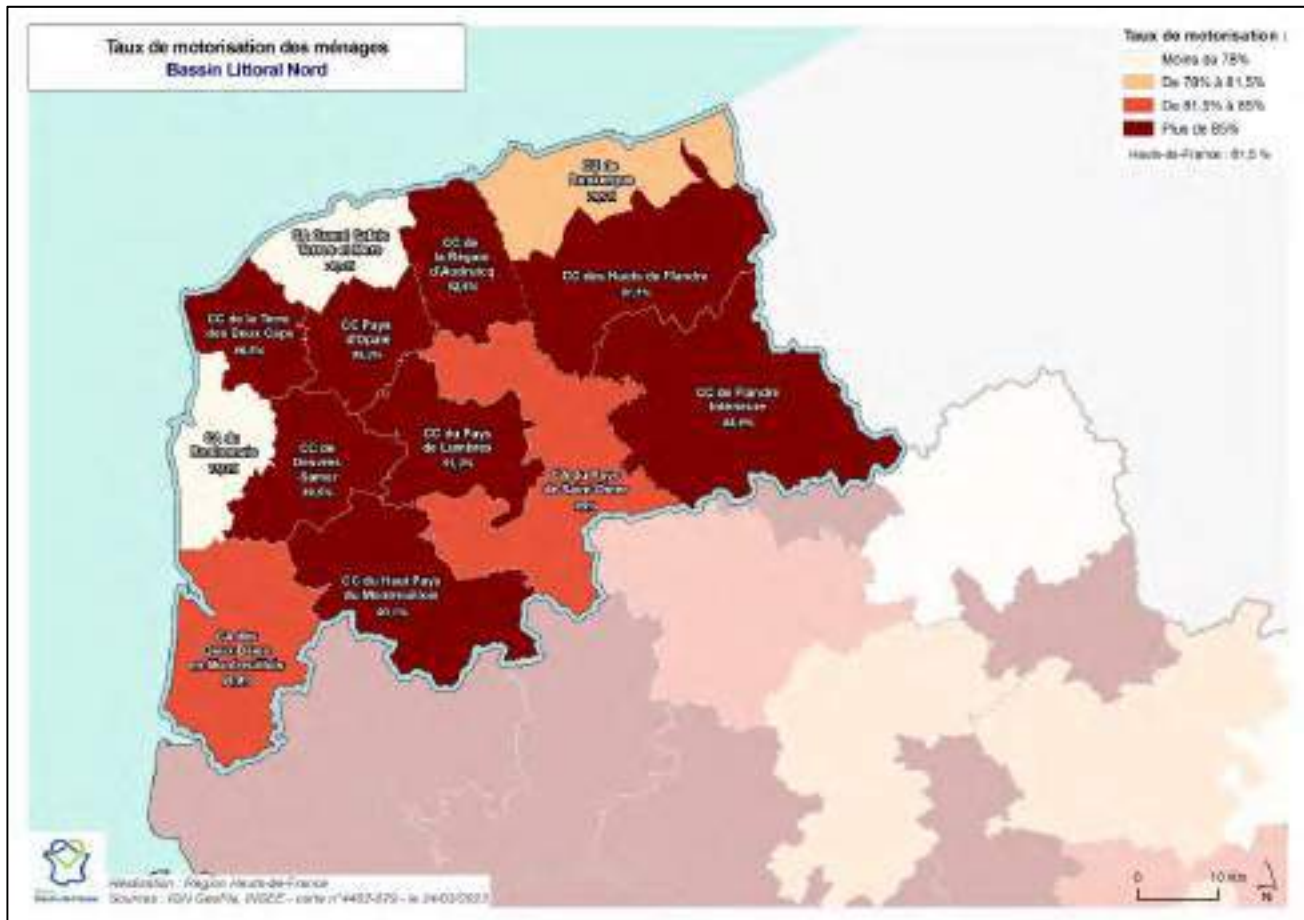
Liste des dispositifs de mobilité solidaire du Bassin Littoral Nord
portés par la Région et les Départements

Intitulé du Dispositif/Action	Descriptif de l'action
Département du Nord	
Appel à projets Mobilité Innovante en Milieu Rural	Soutien à la mise en œuvre de projets en lien avec la mobilité dans les territoires ruraux (communes, EPCI, associations, ...) - thématique : insertion, culture, soutien personnes âgées, mobilité douce...
Stratégie de lutte contre la pauvreté en ERBM	plateforme mobilité inclusive avec Wimooov
AAP Insertion 2019-2021 des ARSA	Favoriser la mobilité des allocataires du RSA dans une perspective de retours et d'accès à l'emploi : - acquisition de compétences mobilité - disposer d'outils de mobilité (location/ mise à disposition de véhicules) - se doter d'un permis de conduire
Autonomie	Transport des personnes en situation de handicap
Autonomie	Carte mobilité inclusive PH
Autonomie	Carte mobilité inclusive PA
Insertion des allocataires RSA	
Aide au permis de conduire et Soutien au transport	
Expérimentation pass pass France services itinérante	Accompagnement à la mobilité et achat de titres de transports via le site pass pass (lecteur de carte)
Plans déplacements collèges	accompagnement des collèges à la réalisation d'un diagnostic mobilité et accessibilité
Marchés de transport scolaire handicap	
Formation des personnes à mobilité réduite au	Formation des personnes à mobilité réduite au permis de conduire sur véhicule aménagé.
Sensibilisation à la prévention routière	Programme de sensibilisation à la prévention routière proposé aux résidents des habitats inclusifs, foyers de vie, foyers d'hébergement et résidence autonomie. L'objectif de cette action est d'encourager ces Personnes à se déplacer en toute autonomie quel que soit le mode de transport.
Projets de « démobilité » : épicerie itinérante, culture	
Schéma Départemental de l'Amélioration de l'Accessibilité des Services au Public (SDAASP)	Schéma dans lequel figure l'orientation 4 / Des services de mobilité coordonnés et complétés par de nouvelles solutions collaboratives - Action n°8 : Engager une réflexion sur le développement des services de Transport à la demande ; - Action n°9 : Accompagner la mobilité des publics les plus fragiles par le développement de plateformes de mobilité-insertion ; - Action n°10 : Développer les alternatives à la voiture individuelle ; - Action n°11 : Assurer une meilleure intégration des solutions de mobilité.
Département du Pas-de-Calais	
Appel à projet Inclusion Durable - partie mobilité	- Transport à la Demande - Taxi Solidaire - Location de 2 et 4 roues - Garage Solidaire - Auto Ecole Sociale Itinérante - Bilan de Compétence Mobilité
Aide Financière Personnalisée (AFP)	Enveloppe territorialisée permettant le financement au cas par cas et dans le cadre d'un projet professionnel dont un volet mobilité : • L'assurance véhicule • L'achat de véhicule • La location de véhicule • Les frais de déplacement • L'aide au Permis B • Les frais de réparation de véhicule
Coup de Pouce mobilité	Aide au permis des jeunes de 15 à 25 ans via le Coup de Pouce Engagement citoyen. En contrepartie d'un engagement citoyen, le « Coup de Pouce » est destiné à financer une partie du permis B à hauteur de 500 € maximum. Pour cela, le jeune doit s'engager dans une activité citoyenne et bénévole au sein d'une structure à caractère associatif, communal ou intercommunal au sein du Pas-de-Calais.
Plateforme de Mobilité Départementale	Structuration d'une stratégie et offre complète sur la Mobilité Inclusive à l'échelle départementale : de l'information, orientation à l'expertise - développement en passant par l'accompagnement à la mobilité et apport d'aides individuelles. Déclinaison de cette offre par 5 plateformes territoriales membres pour une réponse de proximité
Schéma Départemental de l'Amélioration de l'Accessibilité des Services au Public (SDAASP)	Schéma dans lequel figure un axe spécifique intitulé "FAVORISER LA MOBILITÉ DE TOUS LES USAGERS DU PAS-DE-CALAIS" et qui souligne la nécessité de maintenir et d'améliorer la qualité des réseaux et infrastructures permettant les déplacements des Pas-de-Calaisiens, mais aussi de faciliter leur mobilité et le renouvellement des pratiques.
Contractualisation	Partenariat entre le Département et acteurs associatifs et/ou institutionnels exprimant réciproquement des engagements en faveur d'un ou plusieurs projets communs
Plan vélo 2021-2027	Définition d'orientations stratégiques transversales s'articulant autour de la pratique du vélo dans le Département. Un axe est consacré au "vélo inclusif"
AMI CNSA CAP SUR LES METIERS DE L'AUTONOMIE » : Développement de plateformes des métiers de l'autonomie des personnes âgées et handicapées	Un axe de ce projet vise à développer des partenariats pour favoriser la mobilité des personnes orientées vers les métiers de l'autonomie PA/PH Apporter des solutions de Mobilité au personnel ou futur personnel de structures de l'aide à domicile et d'établissements médico-sociaux qui peinent à recruter et à fidéliser leurs professionnels
Sac Ados	le dispositif Sac Ados leur offre un soutien financier et méthodologique pour passer leurs premières vacances en autonomie.
MDPH - Prestation de compensation du Handicap	Financement aménagement du véhicule adapté au handicap et ou frais de transport vers lieu de travail, déplacement quotidien, vacances...
Transport scolaire adapté	Organisation du transport scolaire des 3-28 ans scolarisés après avis du médecin MDPH
Région Hauts-de-France	
Aide au Transport aux Particuliers	Depuis le 1er mars 2016 une aide au transport de 20 euros par mois est destinée aux salariés (CDI, CDD, Apprentis, intérimaires) qui habitent à plus de 20 km de leur lieu de travail, qui perçoivent un salaire inférieur ou égal à deux fois le SMIC, et qui n'ont pas d'autre choix que d'utiliser leur véhicule pour s'y rendre. Et depuis le 1er janvier 2019, l'aide a été élargie aux étudiants et aux parents conduisant leur enfant vers l'internet ou l'IME.
Soutien aux plateformes de mobilité	La ligne budgétaire « mobilité inclusive » existe depuis 2018 et 5 plates-formes de mobilité sont aidées par la Région en 2020. Ces structures proposent aux personnes ayant des difficultés de déplacements d'ordre physique, économique, cognitif ou culturel, des actions d'information et d'accompagnement individuel leur permettant de devenir autonomes. Les services proposés peuvent être de différents ordres : pédagogiques (ateliers de formation, information sur les offres de transport, covoiturage, orientation vers auto-école sociale...), matériels (prêt de véhicules...) et financiers (micro-crédits, accompagnement dans l'achat d'un véhicule...).
Tarification Coup de Pouce	La Région est autorité organisatrice pour les transports interurbains organisés par car (DTSI) ou par TER (DTR). Elle définit la gamme tarifaire de ses réseaux et les conditions d'accès à la gratuité des transports scolaires dans le cadre du règlement régional de transport. Pour une mobilité plus inclusive, la Région intervient directement auprès des habitants, au cœur de leur quotidien et en faveur de leur pouvoir d'achat, en proposant une tarification à 1 € le titre unitaire pour se déplacer en autocar sur les lignes interurbaines ainsi que des abonnements réduits pour les bénéficiaires du tarif Coupe de Pouce du TER.
Tarification Pass Emploi	La tarification Pass Emploi permet aux demandeurs d'emploi se rendant à un entretien d'embauche en empruntant le réseau TER HDF, d'obtenir un titre aller-retour gratuit. Les titres sont distribués par les agences Pôle Emploi et les missions locales. Ce dispositif est complémentaire au dispositif national proposé par Pôle Emploi (qui ne couvre que les déplacements de plus de 2h aller/retour ou de plus de 60km et pour les contrats d'une durée minimum de 3 mois consécutifs)
Mise en œuvre des schémas directeurs d'accessibilité (SDAP)	Les ex Régions Picardie et Nord-Pas-de-Calais ont établi chacune leur Schéma Directeur d'Accessibilité (SDAP). Les engagements, établis à horizon 2024, portent notamment sur : • L'aménagement des gares, • La formation des personnels, • La modernisation du parc de matériel roulant, • L'accompagnement et l'information dans les gares.
Aide individuel au Transport	Une aide individuelle au transport peut être versée au représentant légal de l'élève mineur ayant-droit, ou à l'élève s'il est majeur ayant-droit, en l'absence de transport régional ou s'il ne correspond pas aux horaires d'ouverture et de fermeture de l'établissement de secteur fréquenté.
Ateliers d'accompagnement à la mobilité	Faire connaître l'offre de mobilité proposée par la Région (incluant les aides à la mobilité) et informer sur l'ensemble des solutions de mobilité sur un secteur donné.
En route pour l'emploi	Dispositif mis en place en 2017. Prêt d'un véhicule à raison de 2 € par jour ouvré et pour une durée de deux mois maximum, initialement aider à la mobilité lorsque celle-ci conditionne une insertion ou une réinsertion professionnelle d'un Demandeur d'emploi. En 2018, extension du dispositif à d'autres publics (étudiants, apprentis) et pour une autre problématique (prêt aux salariés dont la voiture est en panne).
Aide au permis de conduire	La Région propose un prêt jusqu'à 1 000 euros pour aider les jeunes à passer leur permis de conduire. L'aide peut être accordée soit pour la préparation aux épreuves théorique (code) et pratique (conduite) du permis de conduire B, soit seulement pour la préparation de l'épreuve pratique (conduite) si l'épreuve théorique (code) a déjà été obtenue.
Dispositif Soutien Régional à l'Emploi et à l'Innovation (SREI)	Politique ayant un volet fonctionnement (3 millions d'€) et investissement (3,5 m d'€) pour 199 quartiers prioritaires. Chaque année, l'Etat lance un AAP pour financer des actions dans le cadre des contrats de ville, la Région et les autres collectivités territoriales financent également ces actions. Dans le cadre du volet fonctionnement, des actions portées par des associations ou des communes en lien avec la thématique "mobilité" peuvent être accompagnées. Pour le dispositif SREI, ces actions se classent dans la priorité "Emploi - développement économique" car beaucoup d'entre-elles permettent de lever les freins à l'emploi
Aide pour passer le permis	Aide au permis pour les PH en recherche d'emploi ou maintien dans l'emploi

► F.6. La place de la voiture dans les territoires



► F.6. La place de la voiture dans les territoires



Éléments de contexte

La voiture est le moyen de transport privilégié pour les déplacements, notamment domicile – travail. Ainsi, en Hauts-de-France, les actifs, pour se rendre à leur travail, sont 78,6% à utiliser un 4 roues motorisé (voiture, camion ou fourgonnette) et parcourent en moyenne 23 km chaque jour.

Le taux de motorisation des ménages, calculé par l'INSEE, est un indicateur permettant d'appréhender la place de la voiture dans la région. En 2019, 81,5% des ménages disposaient au moins d'une voiture dans les Hauts-de-France. Deux constats peuvent expliquer notamment pourquoi près de 20% des ménages des Hauts-de-France sont sans voiture :

- un certain nombre de personnes sont sans permis de conduire et/ou n'ont pas les moyens d'acheter un véhicule ;
- dans les grandes agglomérations, l'offre de transport collectif répond davantage aux besoins en déplacements que sur d'autres territoires.

► F.6. La place de la voiture dans les territoires

Par ailleurs, en Hauts-de-France, les frais de trajet domicile-travail représentent une part significative dans le budget des ménages de la région où la part des travailleurs qui parcourent de longues distances est l'une des plus élevées de France.

Le 1^{er} mars 2016, la Région Hauts-de-France a mis en place l'aide au transport aux particuliers (ATP) qui est une aide à la mobilité de 20 euros par mois destinée aux habitants des Hauts-de-France salariés en CDI ou en CDD d'au moins un mois (y compris apprentis et intérimaires), habitant à plus de 30 km de leur lieu de travail et percevant un salaire inférieur à deux fois le SMIC.

Afin de ne pas délivrer cette aide à des personnes disposant de transports collectifs performants pour se déplacer, le dispositif n'est pas ouvert aux habitants domiciliés et travaillant dans le ressort territorial des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) de plus de 50 000 habitants. Peuvent toutefois déroger à ce critère territorial et donc bénéficier de l'ATP, les travailleurs en horaires décalés, les travailleurs handicapés et ceux pour lesquels le temps de déplacement en transports collectifs est supérieur ou égal à deux heures aller-retour.

Depuis le 1^{er} janvier 2019, le seuil du nombre de kilomètres de distance domicile-travail a été abaissé de 30 km à 20 km - et même à 10 km pour les salariés en covoiturage - et le dispositif a été élargi à d'autres publics : les étudiants qui se rendent sur leur lieu d'étude et les parents conduisant leur enfant vers un internat ou un Institut Médico-Educatif (IME).

Il est intéressant de regarder le comportement des bénéficiaires de l'ATP sachant qu'il s'agit a priori de personnes contraintes d'utiliser leur voiture pour se rendre sur leur lieu de travail. De plus ces bénéficiaires ont des ressources limitées et peuvent être considérés, à ce titre, comme des publics « vulnérables » à prendre en compte dans les futurs PAMS.



Caractérisation du bassin de mobilité

Dans le Bassin Littoral Nord, on constate que le taux de motorisation des ménages est supérieur en milieu périurbain ou rural.

Dans les grandes agglomérations urbaines (Dunkerque, Calais et Boulogne-sur-Mer), les ménages sont en général moins motorisés que dans le reste du bassin de mobilité et que dans la région. A contrario, certaines communautés de communes (CC de la Région d'Audruicq, CC du Pays de Lumbres, CC du Haut Pays Montreuillois et CC des Hauts de Flandre) ont un taux de motorisation nettement supérieur à celui de la région (plus de 90% contre 81,5%).

En 2019, près de 7 200 bénéficiaires de l'ATP résident dans le bassin de mobilité Littoral Nord, soit 16% des bénéficiaires du dispositif sachant que 14% des actifs des Hauts-de-France habitent dans ce même bassin. Les cartes suivantes montrent :

- Les trajets domicile-travail réalisés par ces bénéficiaires et entre les différents EPCI. On constate que ces relations sont très nombreuses : une analyse cartographique plus fine, à l'échelle de la commune¹, montrerait d'ailleurs que ces flux sont éclatés avec des origines-destinations très diffuses, et qu'il n'est pas évident de faire ressortir des corridors avec un potentiel d'usagers suffisant pour proposer de nouvelles dessertes TC classiques. A noter l'importance des échanges internes au bassin de mobilité et les trajets en périphérie important vers la MEL, la CABBALR et la communauté de communes des Sept Vallées ;

¹ La carte correspondante ne peut pas être partagée car elle ne permet pas de respecter le secret statistique vu les faibles échantillons de bénéficiaires pour les différentes relations commune à commune

► F.6. La place de la voiture dans les territoires

- La localisation des bénéficiaires et les distances moyennes parcourues. On peut notamment y voir que les bénéficiaires habitant dans les principaux pôles du bassin sont ceux qui font les déplacements les plus longs. A l'inverse, les bénéficiaires résidant dans les espaces les moins denses, comme à l'ouest du bassin, font des trajets en voiture plus courts pour se rendre par exemple dans les principaux pôles du littoral.



Enjeux et perspectives

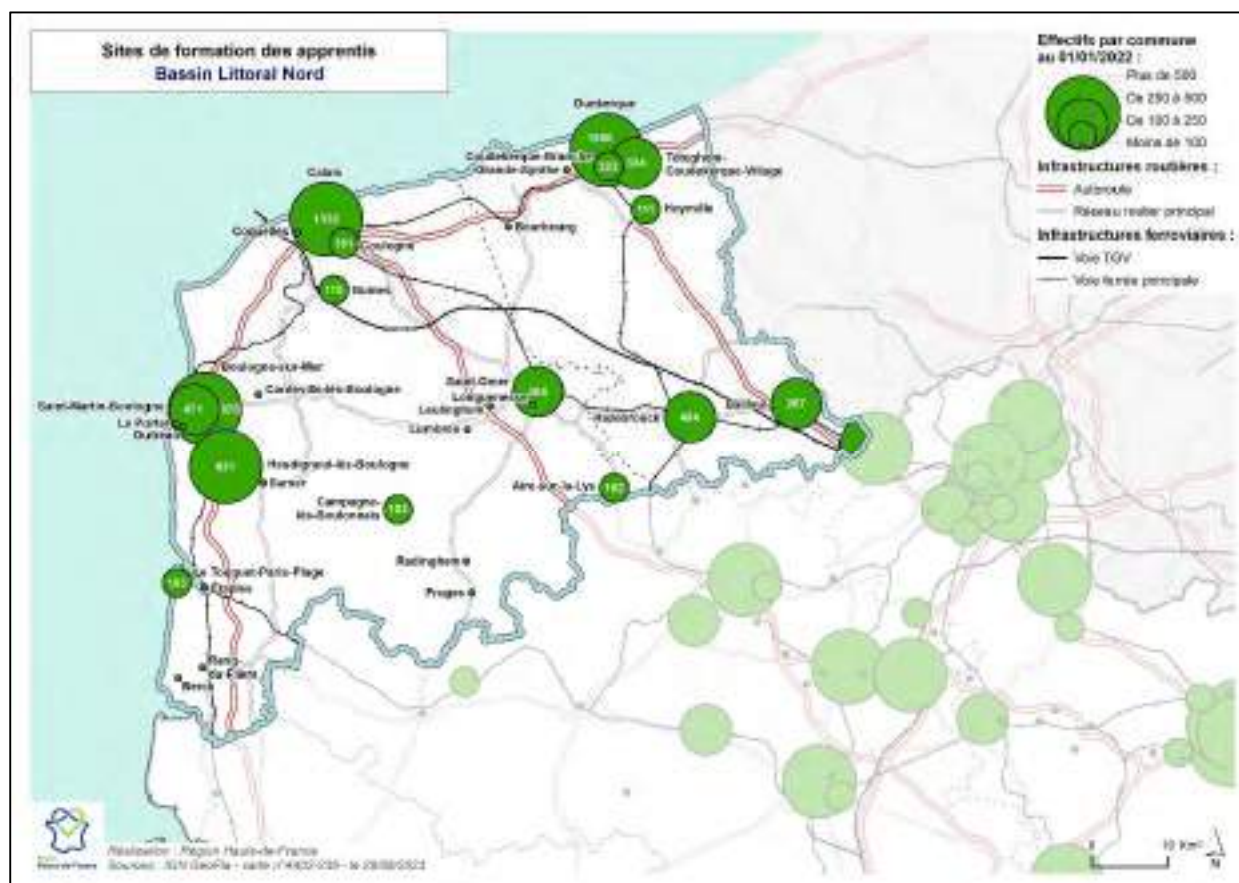
L'ATP soutient les déplacements à longue distance pour des trajets sans alternative : afin de les limiter, il faut étudier l'évolution des pratiques et des besoins de mobilité à moyen terme. C'est un véritable changement de paradigme qui se dessine, d'une représentation du permis comme fin en soi à celle du permis comme « tremplin social », à articuler avec d'autres leviers afin d'amener à une autonomie de mobilité par la capacité à jongler entre une multiplicité de solutions.

Cet accompagnement dans les situations difficiles est à mettre en regard de contraintes inéluctables à long terme (disponibilité des carburants, lutte contre le réchauffement climatique).

Ainsi, les risques de précarisation liés à la décarbonation de la mobilité concernent non seulement les publics en difficulté, mais également l'activité même de certains acteurs chargés de les accompagner. C'est potentiellement le cas des garages solidaires, dont l'activité est fortement liée à la réparation d'anciens véhicules susceptibles d'être progressivement interdits, notamment dans les agglomérations soumises à l'arrivée d'une ZFE-m d'ici 2025.

Il y a en effet un enjeu collectif à lutter contre l'autosolisme et à convaincre les automobilistes de changer leur comportement, en particulier pour les trajets domicile-travail où le taux d'occupation des véhicules est très faible. Sur les moyennes et longues distances, il est utile d'identifier les relations pour lesquelles l'offre en transport collectif n'est pas suffisante et celles sur lesquelles d'autres solutions pourraient être développées, notamment en développant le covoiturage ou d'autres formules pouvant faciliter la mobilité et améliorer l'accès à l'emploi.

► F.7. Les apprentis





Eléments de contexte

La Région Hauts-de-France poursuit son implication pour le développement de l'apprentissage à travers son cadre d'intervention politique voté en 2019. Celui-ci s'articule naturellement avec les autres stratégies régionales sur l'emploi, l'information sur les métiers, l'éducation et la formation des jeunes.

Cette politique régionale en faveur du développement de l'apprentissage s'intègre pleinement dans les orientations du CPRDFOP qui prévoit l'élaboration d'un Schéma Régional de Développement de l'Alternance pour amplifier le rapprochement de tous les acteurs dans une visée de développement économique, d'aménagement du territoire et d'appui à l'insertion professionnelle des jeunes.

En cette rentrée 2023, la Région poursuit son offre de service, d'accompagnement et de financement auprès des apprentis, des CFA et des jeunes en recherche de solution en lien avec les dynamiques territoriales portées par les SPEL et en réponse aux besoins de développement économique des entreprises.

L'apprentissage connaît une dynamique positive ces dernières années notamment du fait de l'accompagnement financier pour le soutien à l'embauche des apprentis, dispositif national.

L'évolution de l'apprentissage est constante. Au 1^{er} janvier 2022, près de 65 000 apprentis étaient inscrits dans l'une des 900 formations dispensées dans les 152 CFA répertoriés en Hauts-de-France et répartis sur quelques 548 sites de formation.

Les secteurs du commerce, de la construction, des métiers de l'administration et du tertiaire concentrent les deux tiers des nouveaux contrats d'apprentissage. Le développement de l'apprentissage continue sa percée dans les formations du supérieur (54% de BAC+2 à Bac +5).

Les apprentis sont confrontés, particulièrement en zones rurales, peu desservies par les transports en commun, à un double problème de mobilité : en effet, ils doivent trouver des solutions pour se rendre sur leur lieu de formation mais aussi dans leur entreprise. On peut également constater parfois des freins liés à une absence de culture de la mobilité. Enfin, la répartition géographique des lieux de formation ne permet pas toujours d'envisager un parcours d'apprentissage à proximité du lieu de vie.

Les apprentis peuvent d'ores et déjà bénéficier de différentes aides régionales aux transports :

- Carte Génération # HDF-APPRENTIS: aide aux transports (dite THR) :
Le montant de l'aide au transport est forfaitaire, calculée à partir d'un barème kilométrique, sur la base : « Domicile/CFA » par année de contrat. Elle est comprise entre 0 à 200 euros en fonction de la distance parcourue.
- L'Aide aux Transports aux particuliers :
15 euros par mois, si le lieu d'études ou de travail est supérieur à 20 km du domicile.
- Le Fonds de solidarité de l'apprenti:
Il s'agit d'une aide destinée aux apprentis en difficulté financière. L'objectif est d'éviter une rupture de contrat et l'abandon de formation. Outre des aides pour se loger, se soigner, se nourrir... Il est possible de faire appel au fonds de soutien à hauteur maximum de 600 € pour «se déplacer ».
- - En Route pour l'Emploi:
Possibilité de disposer d'un véhicule mis à disposition par la Région, pour 1 € par jour pendant 2 mois, pour les titulaires d'un contrat en alternance (en période d'essai ou si véhicule en panne).

► F.7. Les apprentis

- Aide individuelle au permis de conduire :
Aide de 850 € pour les apprentis (en plus de celle de l'Etat de 500 €).
- Pour les jeunes de 16 à 25 ans qui ne sont ni en études, ni en formation, ni en emploi (NEETs) (dans le cadre du FSE Initiative pour l'Emploi des Jeunes : des actions peuvent être financées pour lever les freins à l'insertion professionnelle, y compris la mobilité.

D'autres aides, de l'État et des initiatives locales par exemple, peuvent être mobilisées pour la mobilité des apprentis.



Caractérisation du bassin de mobilité

En 2022, le bassin compte un peu plus de 8 200 apprentis. Les plus gros contingents sont formés par les spécialités du commerce (environ 2 000), de l'industrie (1 200 environ), des métiers de bouche et de la beauté-artisanat d'art (1 200 environ) et du BTP (environ 1 100).

Diverses actions sont mises en place directement par les CFA ou les partenaires de l'insertion professionnelle, pour favoriser la mobilité des apprentis, non encore recensées à ce jour.

Les sites accueillant des apprentis sont principalement situés dans les zones urbaines. Il existe des spécialisations entre les différents sites des CFA. Il est ainsi parfois nécessaire pour le jeune de réaliser de longs déplacements pour pouvoir avoir accès à une formation en apprentissage. Les CFA ne sont pas toujours situés à proximité immédiate d'un moyen de transport en commun.



Enjeux et perspectives

La mobilité des apprentis est un enjeu important. Force est de constater que de nombreux jeunes choisissent leur formation non pas en fonction de leurs désirs, ou des débouchés professionnels, mais par la proximité des formations. Cette problématique de la mobilité est d'autant plus prégnante pour les apprentis, avec à la fois un lieu de formation et un lieu d'activité professionnelle.

Il existe déjà diverses aides directes à destination des apprentis. Néanmoins, il semble que celles-ci ne soient pas nécessairement connues des jeunes. Recenser l'ensemble de ces aides, puis communiquer davantage sur les dispositifs déjà existants représente ainsi un objectif important.

Outre des aides directes, notamment financières, il semble que ces dernières ne soient pas suffisantes pour lever l'ensemble des leviers à la mobilité des apprentis.

Plusieurs pistes d'actions pourraient alors être envisagées telle que la création d'un module de formation à la mobilité dans les CFA pour lever les freins psychologiques ou encore pour acquérir le savoir-faire de base permettant d'utiliser différents services de mobilité et en particulier les transports collectifs : utilisation d'un titre de transport, d'un calculateur d'itinéraires...

On pourrait également envisager l'organisation du transport entre un Pôle d'échange multimodal et le lieu de formation.

La surreprésentation des NEETs dans ce bassin de mobilité est un indicateur important sur la nécessité de proposer des outils favorisant la mobilité des jeunes, éloignés de l'emploi et des formations. Alors que des opportunités d'emplois se développent, et vont continuer de se développer avec l'implantation d'entreprises importantes, il est nécessaire de permettre à ces jeunes de pouvoir se rendre dans de bonnes conditions dans les entreprises.



► F.8. La continuité de la chaîne de déplacements pour les PSH-PMR

**Éléments de contexte**

Chaque AOM doit mettre en accessibilité son réseau de transport (loi handicap 2005). Elle doit en particulier préciser les principes de réalisation correspondants dans un schéma directeur d'accessibilité ou un agenda d'accessibilité programmée (SDAP). Par ailleurs, elle peut également proposer un service de transport adapté aux personnes en situation de handicap (STAPSH) ; service qui n'est pas ouvert à tous les publics.

Au travers des COM, on est en droit de s'intéresser à la continuité des offres pour les Personnes en Situation de Handicap ou dont la Mobilité est Réduite (PSH-PMR), c'est-à-dire de voir comment ces personnes peuvent passer dans de bonnes conditions d'un réseau à l'autre et faire leur déplacement de bout en bout en empruntant les différents services.

Cette fiche vise notamment à identifier les relations concernant plusieurs réseaux qui apparaissent aujourd'hui comme accessibles. Elle se base sur les informations disponibles au sein des services régionaux et recueillies lors d'enquêtes menées auprès des AOM respectivement en 2018 et début 2023.

Par ailleurs, le nombre de personnes ayant des difficultés de déplacement peut être appréhendé à partir du nombre de bénéficiaires de la Carte Mobilité Inclusion (CMI).

Créée par la loi n° 2016-1321 du 7 octobre 2016 Pour une République numérique, la CMI s'adresse aux personnes handicapées ou âgées en perte d'autonomie. Il existe 3 types de CMI, attribué selon le degré d'invalidité de l'individu :

- La CMI stationnement : elle permet au détenteur de la carte et à la personne qui l'accompagne de se garer gratuitement et sans limitation de durée
- La CMI priorité : elle offre la possibilité au détenteur de la carte d'éviter les files d'attente ou d'être prioritaire pour s'asseoir dans les transports en commun
- La CMI invalidité : elle concerne des personnes ayant une forte perte d'autonomie. Elle présente les mêmes avantages que la carte priorité et permet en plus de bénéficier de réductions tarifaires dans les transport et d'avantages fiscaux

**Caractérisation du bassin de mobilité**

Il n'existe a priori pas de STAPSH sur les périmètres des territoires qui sont devenus AOM en juillet 2021. Concernant les 5 AOM « historiques », on note les situations suivantes :

- Le Syndicat Intercommunal Transports Urbains agglomération Calaisais a élaboré un schéma directeur et un SDAP, a procédé à la mise en accessibilité du réseau et dispose d'un parc de véhicules adapté. Il ne propose pas de STAPSH.
- La Communauté d'agglomération des Deux Baies en Montreuillois travaille avec l'entreprise d'insertion ALPHA Transports et Services qui apporte une réponse alternative aux moyens de transports traditionnels peu adaptés aux besoins spécifiques des personnes à mobilité réduite, et propose aux personnes âgées et aux personnes handicapées des solutions de déplacement préservant au maximum leur autonomie.
- La Communauté d'agglomération du Pays de Saint-Omer a élaboré un SDAP qui a été mis en œuvre sur 3 ans (2015-2018) afin de rendre accessible son réseau et de proposer un parc de véhicules adapté et pouvant accueillir 1 à 3 personnes par bus. Elle ne propose pas de STAPSH mais son service TAD peut convenir à certaines PSH/PMR.
- ♦ La Communauté Urbaine de Dunkerque Grand Littoral a mis en accessibilité son réseau (arrêts et véhicules) et propose un STAPSH.

► F.8. La continuité de la chaîne de déplacements pour les PSH-PMR

- La Communauté d'agglomération du Boulonnais a également mis en accessibilité son réseau (arrêts et véhicules) et propose un STAPSH.

En supposant que le nombre de PSH-PMR est proportionnel au nombre total d'habitants, on peut ainsi estimer que parmi les personnes vulnérables vivant dans ce bassin de mobilité : 67% résident sur le territoire d'une de ces 5 principales AOM et 35% bénéficient d'un service adapté leur permettant de faire des déplacements porte à porte au sein de l'EPCI.

Par ailleurs, afin d'effectuer des déplacements au-delà du ressort territorial d'une seule AOM, les habitants peuvent emprunter le réseau TER Hauts-de-France. Comme pour certains réseaux urbains, il existe des SDAP ferroviaires et 10 gares et points d'arrêts prioritaires sont identifiées sur ce bassin de mobilité. Parmi ceux-ci, 7 sont situées dans les périmètres des AOM « historiques » : Dunkerque, Calais Ville, Calais-Fréthun, Boulogne Ville, Etaples Le Touquet, Rang-du-Fliers – Verton - Berck et Saint-Omer. Toutes proposent déjà le service ACCES TER ou ACCES PLUS pour la prise en charge des PMR usagers du TER.

S'agissant des déplacements sortant d'un seul ressort territorial urbain, une PSH/PMR peut avoir besoin de faire appel à plusieurs services. Par exemple, pour se déplacer entre Dunkerque et Boulogne, elle pourrait se servir d'Handibus pour le trajet entre son domicile et la gare de Dunkerque, d'ACCES TER pour utiliser le TER de Dunkerque à Boulogne puis de Marineo Handi de la CAB de la gare de Boulogne jusqu'à sa destination finale au sein de la CAB.

À titre d'illustration, si on s'intéresse aux déplacements internes au bassin, entre 2 gares et 2 réseaux urbains proposant des services accessibles, on enregistre notamment les fréquentations suivantes, tous usagers confondus, sur le réseau TER pour les quelques relations suivantes :

Origine - Destination	Nb de voyages un jour moyen
Boulogne Ville-Calais Ville	441
Calais Ville-St-Omer	435
Calais Ville-Dunkerque	353
Boulogne Ville-Etaples Le Touquet	194
Boulogne Ville-Rang-du-Fliers	152
Calais Ville-Etaples Le Touquet	56
Calais Ville-Rang-du-Fliers	38
Boulogne-Ville-St-Omer	33
Boulogne-Ville-Calais-Fréthun	30



Enjeux et perspectives

On dispose a priori d'une mauvaise connaissance des besoins en mobilité des PSH-PMR, notamment en termes de volumes et de flux de déplacements. De plus, il n'est pas évident de caractériser le niveau d'accessibilité des différents réseaux de transport. Ces éléments apparaissent peu, en particulier, sur les canaux de promotion des réseaux de transport.

Aussi, tout en essayant de préciser ces informations de base – besoins et services - il pourrait par exemple être intéressant de se coordonner pour offrir une chaîne de déplacements totalement accessibles sur quelques relations fréquentées et d'en faire la publicité.

Le futur COM comme le PAMS doit proposer des solutions d'amélioration s'agissant de cette question de la continuité de la chaîne de déplacements pour les PSH-PMR et, par extension, pour l'ensemble des usagers des transports. Cela passe notamment par la valorisation des services existants et par certains projets communs, à initier, qui permettraient de proposer un cheminement accessible et continu d'un réseau à l'autre.

CHAPITRE

G



2023©L. Verdier

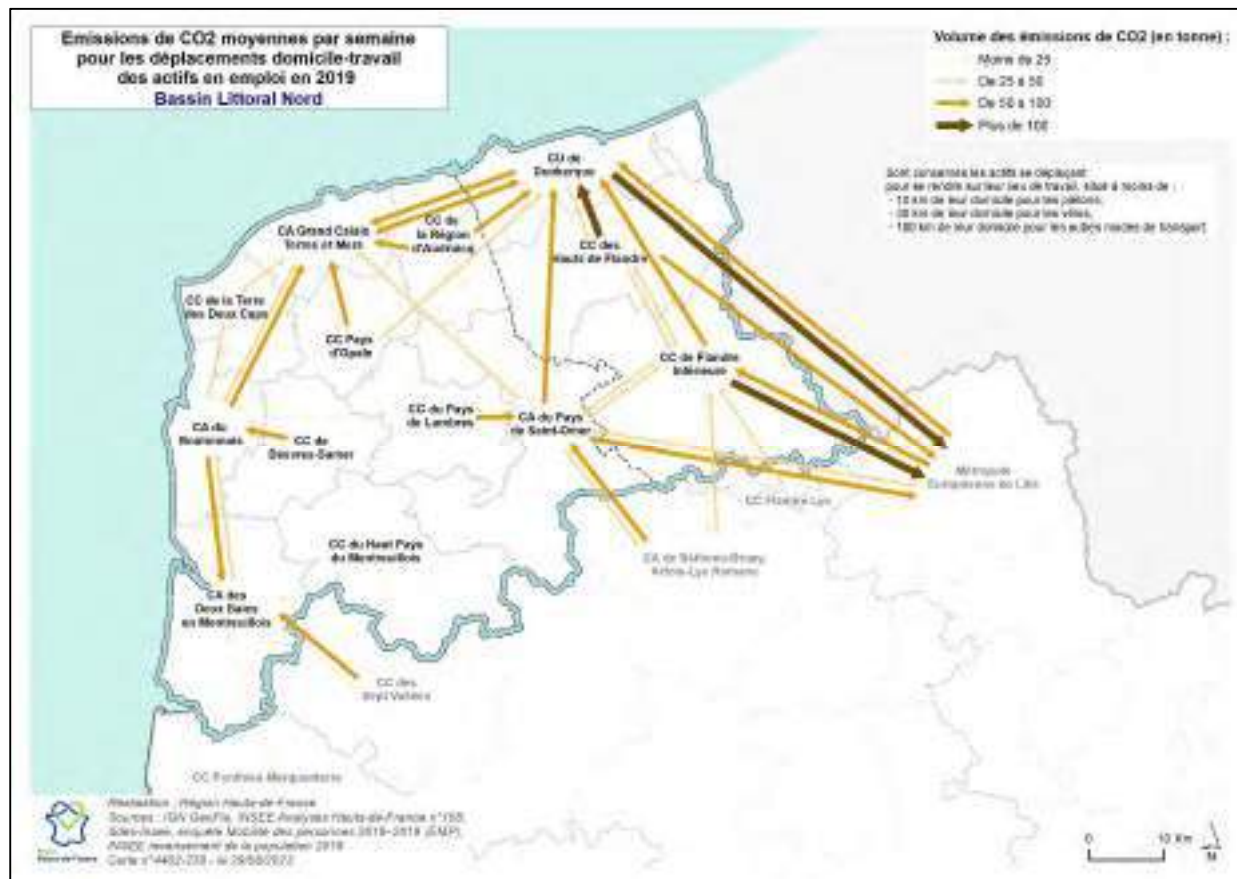
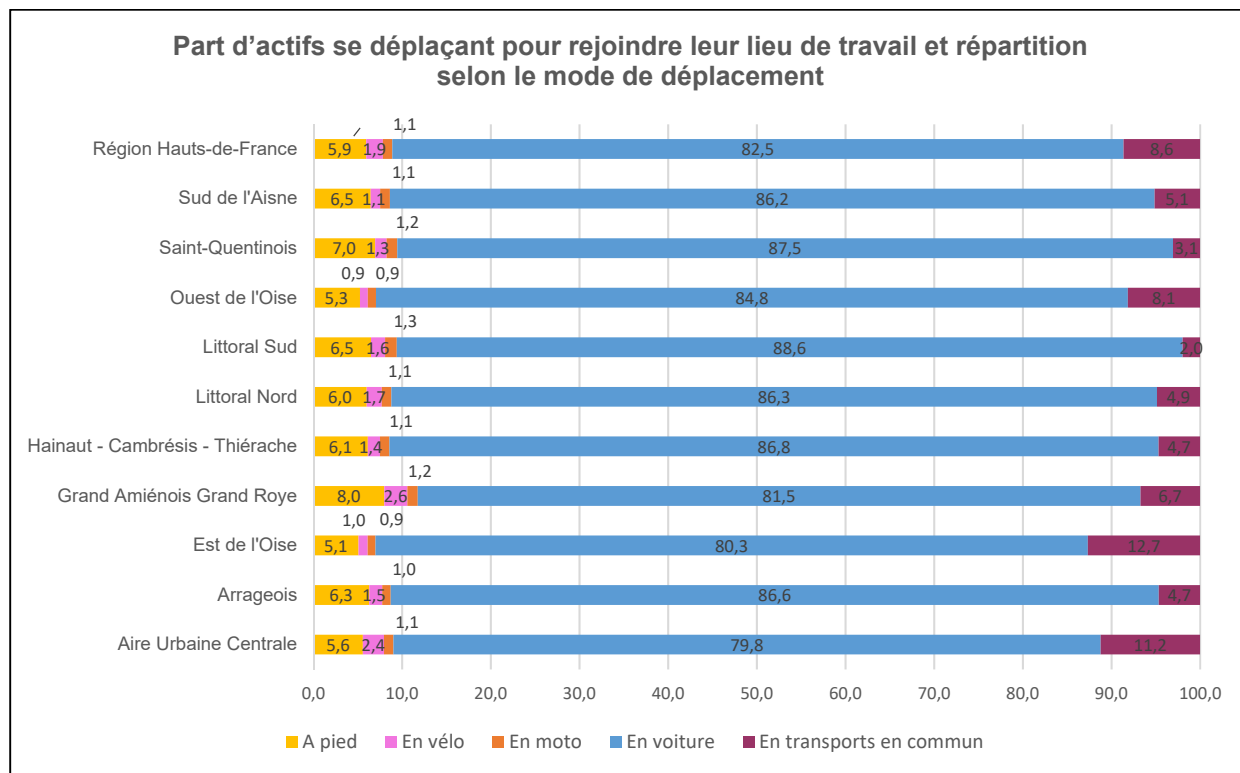
Vélos électriques en autopartage – CC Desvres Samer

Vers une mobilité durable et décarbonée

Ce chapitre vient compléter les précédents pour présenter les alternatives à l'automobile, autres que les services de transports collectifs, qui présentent un impact environnemental plus limité en termes d'émissions de GES ou de consommation énergétique.

Les solutions abordées ici pour tendre vers des pratiques durables portent essentiellement sur le développement du vélo et de la voiture partagée (covoiturage, autopartage).

► G.1. Les émissions dues aux trajets des navetteurs



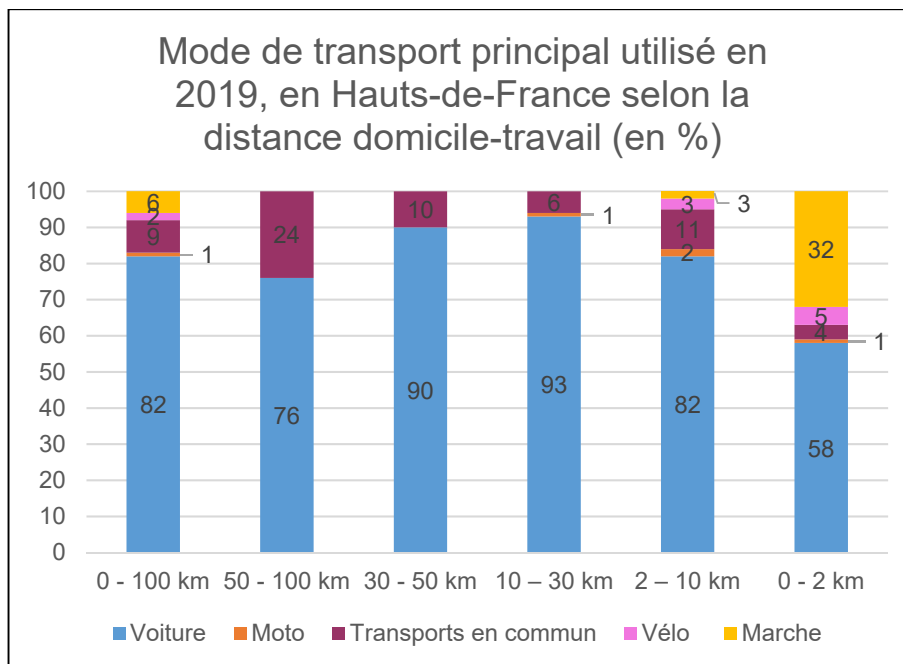
► G.1. Les émissions dues aux trajets des navetteurs



Eléments de contexte

Dans le contexte actuel d'un réchauffement climatique planétaire, la stratégie nationale bas-carbone française prévue par la loi sur la transition énergétique fixe deux objectifs principaux de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) : une réduction de 40% des émissions nationales d'ici 2030 par rapport aux GES émis en 1990 et une neutralité carbone en 2050. En France, en 2022, les transports avec 32,3% des émissions de GES constituent le secteur d'activité le plus émetteur de GES (Source : INSEE). En province, les flux domicile – travail correspondent à 41 % de l'ensemble des déplacements par la route (source : INSEE).

En Hauts-de-France, en 2019, 2 116 220 d'actifs dont le lieu de travail est situé à moins de 100 km, parcourent en moyenne chaque semaine 129 km contre 114 km en province, générant ainsi 1,8 million de tonnes de GES en équivalent CO₂ (CO₂e)¹ au cours de l'année. Chaque année, un navetteur des Hauts-de-France émet en moyenne 833 kg de GES CO₂e soit 7% de plus qu'en moyenne en France de province. Toutefois, si l'on rapporte leurs émissions de GES au nombre de kilomètres parcourus, elles sont les plus faibles de province avec 124 g/km contre 131 g/km en moyenne en province. Il n'est actuellement pas possible de connaître les émissions des 65 000 navetteurs résidant dans les Hauts-de-France et travaillant à 100 km ou plus de leur domicile.



En Hauts-de-France, utilisée par 82% des navetteurs, la voiture est le mode de transport privilégié. Les transports en commun et les modes doux (marche ou vélo) ne concernent respectivement que 9% et 8% des actifs. Cette répartition est à nuancer selon la distance parcourue entre le domicile et le lieu de travail. Sur les faibles distances (0 à 2 km), la marche concerne 32% des actifs. Les transports en commun sont surtout empruntés pour des trajets longues distances, compris entre 50 et 100 km. Le vélo reste peu utilisé dans les déplacements domicile – travail, ne dépassant jamais 5% quelle que soit la distance du trajet domicile – travail.

¹ L'équivalent CO₂ (CO₂e) est une unité créée par le GIEC pour comparer les impacts de ces différents GES en matière de réchauffement climatique et pouvoir cumuler leurs émissions. Par exemple, une tonne de méthane étant considérée comme ayant un pouvoir de réchauffement 28 fois supérieur à une tonne de CO₂ sur une période de 100 ans, on comptabilisera chaque tonne de méthane comme 28 tonnes de GES CO₂e.

► G.1. Les émissions dues aux trajets des navetteurs

Enfin, on constate que les déplacements en dehors d'un pôle ou de sa couronne sont particulièrement émetteurs. 20% des actifs travaillent dans une autre aire d'attraction des villes (AAV) que celle où ils résident. Ces actifs génèrent 40% des émissions régionales de GES car ils parcourent en moyenne 256 km par semaine, soit deux fois plus que les actifs en Hauts-de-France. Les actifs résidant dans la couronne d'une AAV ou hors d'une AAV émettent près de deux fois plus de CO₂e que ceux habitant dans le pôle d'une AAV.

Cette situation s'explique par la concentration plus importante d'emplois dans les pôles des AAV, et la possibilité pour ceux qui y résident de se déplacer sur de plus courtes distances, plus souvent en mode doux ou en transports en commun.



Caractérisation du bassin de mobilité

Dans le bassin Littoral Nord, on compte 300 835 actifs dont le lieu de travail est situé à moins de 100 km de leur lieu de résidence. Ils parcourent en moyenne selon l'intercommunalité de résidence entre 81 km (CA du Boulonnais) et 161 km (CC du Pays de Lumbres) par semaine pour se rendre sur leur lieu de travail. Cette forte disparité est à mettre en lien avec la localisation du lieu de résidence. Habiter au cœur d'un pôle urbain ou en zone périurbaine ou dans un espace rural induit un éloignement plus ou moins important avec le lieu de travail. 86% des actifs du bassin Littoral Nord effectuent leurs trajets domicile – travail en voiture, soit 4 points de plus qu'en Hauts-de-France. Si les modes doux sont utilisés par 8% des actifs, les transports en commun ne sont empruntés que par 5% des actifs pour les trajets domicile – travail. Ce profil est commun à 6 des bassins de mobilité en Hauts-de-France.

Ainsi, l'ensemble de ces actifs émettent en moyenne à l'année 234 000 tonnes de GES en équivalent CO₂ soit 13% des émissions annuelles en Hauts-de-France. En raison d'une utilisation plus fréquente de la voiture qu'en moyenne en Hauts-de-France, les émissions moyennes rapportées au kilomètre d'un navetteur du bassin Littoral Nord sont en moyenne supérieures à 124 g/km (moyenne régionale). En effet, hormis les actifs résidant dans la CU de Dunkerque et dans la CC de Flandre Intérieure (respectivement avec des émissions de GES de 123 g/km et de 121 g/km), un navetteur émet en moyenne entre 130 g/km (CA du Pays de Saint-Omer) et 142 g/km (CC du Haut Pays du Montreuillois) de GES selon son EPCI de résidence.

Les émissions en GES hebdomadaires les plus importantes s'observent sur le littoral, la partie est du bassin et en direction de la CA du Pays de Saint-Omer. Par exemple, les flux de navetteurs entre la CU de Dunkerque et la métropole lilloise, entre la CC de Flandre Intérieure et la métropole lilloise et entre la CC des Hauts de Flandre et la CU de Dunkerque émettent plus de 100 tonnes de GES en équivalent CO₂ par semaine. Les émissions entre les pôles urbains du littoral que sont Dunkerque, Calais, Boulogne-sur-Mer et Berck-sur-Mer sont comprises entre 50 et 100 tonnes de GES en équivalent CO₂ par semaine.

Enfin, sur le bassin Littoral Nord, on constate que les trajets effectués entre 2 AAV présentent des disparités quant à leur éco-efficacité. Par exemple les flux entre les AAV de Dunkerque et de Lille ou de Saint-Omer et de Lille sont éco-efficaces (moins de 104 g/km) malgré leur grande distance en raison d'une part importante de navetteurs qui effectuent ces trajets en train. A l'inverse les échanges domicile – travail entre les AAV de Boulogne et Calais, de Calais et Dunkerque ou de Saint-Omer et Dunkerque ont une moindre efficacité carbone, celle-ci étant supérieure à 124 g/km (moyenne régionale). Cela s'explique par un usage plus fréquent de la voiture.

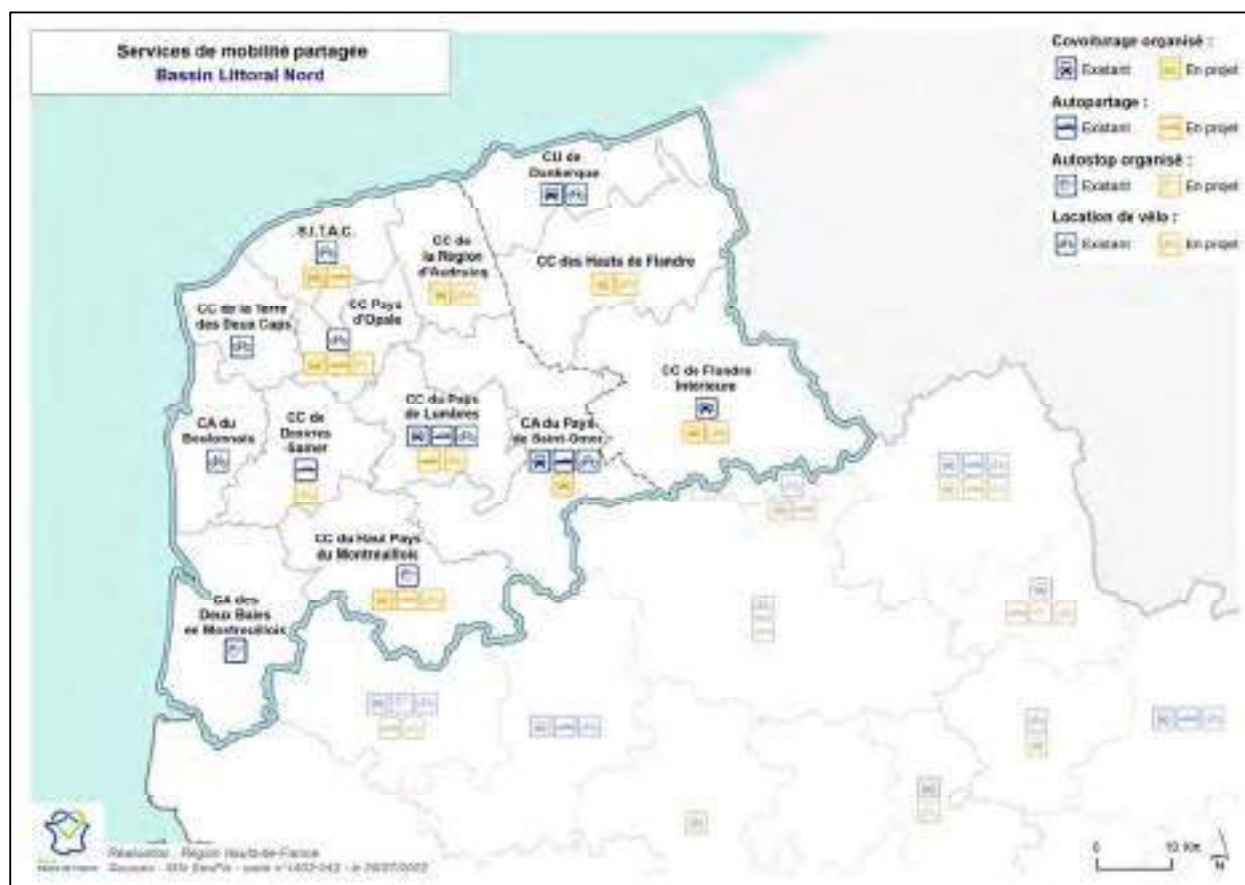
► G.1. Les émissions dues aux trajets des navetteurs

**Enjeux et perspectives**

Les émissions de GES dues aux navettes domicile-travail constituent un enjeu majeur pour les politiques publiques en matière de lutte contre le changement climatique. Il est nécessaire d'envisager différents leviers afin de limiter ces émissions : le report modal de la voiture vers les transports en commun ou les modes doux, le développement du covoiturage, l'impact du télétravail en raison de la modération du nombre de trajets, le renouvellement du parc automobile pour des véhicules moins polluants, etc

Dans le bassin Littoral Nord, des projets d'implantation d'entreprises pourraient aboutir à des créations importantes d'emplois. Par exemple, l'implantation à Bourbourg de la Gigafactory Verkor pourrait conduire à la création de 1 200 emplois directs à l'horizon 2027. Par conséquent, il convient d'anticiper les différentes solutions de transport qui pourraient être mises en place afin de limiter une forte augmentation des émissions de GES en lien avec une pratique de l'autosolisme prédominante.

► G.2. Les mobilités partagées

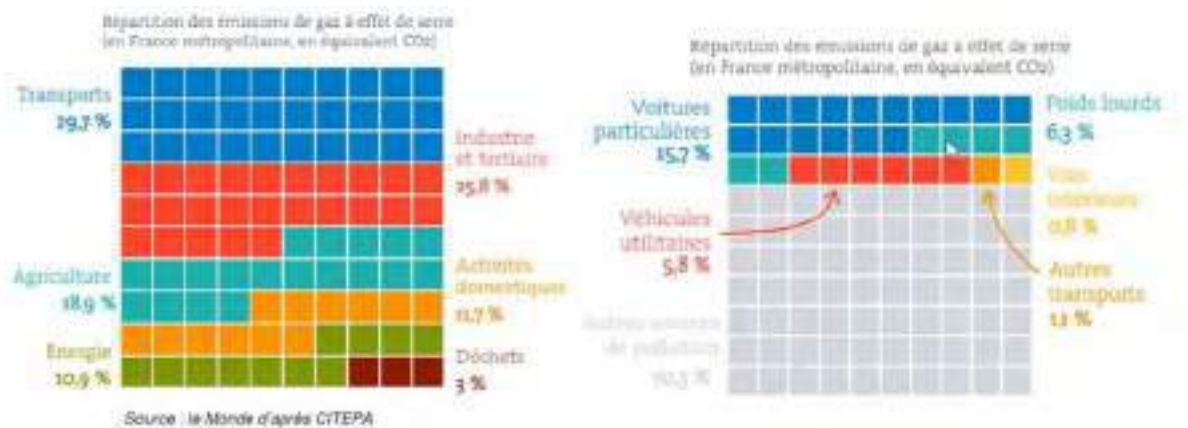




Eléments de contexte

La notion de mobilités partagées recouvre des nouveaux usages de l'automobile qui sont de plus en plus encouragés pour réduire la congestion, les frais liés à l'automobile et limiter l'impact de la voiture sur l'environnement. Les deux principales solutions de mobilités partagées sont le covoiturage et l'autopartage. Aux côtés des transports collectifs et des mobilités actives, ces solutions apparaissent comme indispensables pour éviter l'autosolisme et limiter l'impact de la voiture particulière, notamment dans les zones peu denses où les transports en commun ne peuvent se développer, faute de modèle économique suffisamment robuste.

L'infographie ci-dessous montre que l'usage de la voiture particulière est responsable de 16% des émissions de gaz à effets de serre (CO₂) en France (données 2019) quand, par ailleurs, 13 millions de Français (soit plus de 20%) peuvent être considérés en situation de « précarité mobilité ».



Pour compléter ces données, il faut noter que 87% des déplacements domicile-travail ¹sont réalisés par des personnes seules dans leur véhicule (autosolisme).

En 2014, la loi MAPTAM a posé la définition des services de mobilité partagée que sont le covoiturage et l'autopartage. Par la suite, en 2019, la loi d'orientation des mobilités (LOM) a complété et enrichi le champ d'intervention des AOM en :

- précisant que les AOM locales peuvent développer des services de mobilité partagée ou concourir à leur développement au sein de leur ressort territorial (*article L.1231-1-1 du code des transports*)
- élargissant le champ de compétence de la Région à la mobilité partagée. Elle peut également dorénavant développer des services de mobilité partagée ou concourir à leur développement (*article L.1231-3 du code des transports*).

L'action de la puissance publique en faveur de la mobilité partagée peut être à 3 niveaux :

- les infrastructures : aménagement d'aire de covoiturage ou de station d'autopartage ;
- la création d'un service de covoiturage ou d'autopartage : création des outils de mise en relation pour le covoiturage ou de location des véhicules d'autopartage (y compris en le déléguant à des entreprises spécialisées), mise en place de moyens de communication pour informer le grand public ;

¹ « Le taux d'autosolisme culmine à 87% entre 7H00 et 8H30 puis commence à décroître pour atteindre 79% à 10H00 » (*Source : Baromètre Vinci Autoroutes 2022*)

► G.2. Les mobilités partagées

- le subventionnement direct : la force publique peut financer une partie du coût du trajet en covoiturage pour réduire le coût pour l'utilisateur.

L'action publique dans le domaine des mobilités partagées ne relève pas que des AOM. Par exemple, la création d'infrastructures s'exerce au travers de la compétence voirie-aménagement de communes ou d'intercommunalités qui ne sont pas AOM et d'autres acteurs peuvent également intervenir en matière d'animation et de communication, comme les syndicats mixtes SRU.

1. Le covoiturage

Le Code des Transport définit, dans son article L.3132-1, le covoiturage comme : « l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte. Leur mise en relation, à cette fin, peut être effectuée à titre onéreux ».

La loi d'orientation des mobilités (LOM) notamment, donne les outils aux collectivités pour développer une politique plus ambitieuse en faveur du covoiturage : création de plateformes de mise en relation entre usagers, versement d'une allocation aux conducteurs et aux passagers, inclusion dans le forfait mobilités durables, possibilité pour les communes de réserver des emplacements spécifiques, création d'aires de covoiturage et de voies réservées ... L'objectif est de développer des masses critiques sur les trajets récurrents afin d'avoir un impact significatif.

En décembre 2022, pour gérer la problématique de hausse du coût de l'énergie et contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre, l'Etat a lancé un *plan covoiturage* contenant 14 mesures et mobilisant 150 M€, avec 3 mesures phare :

- prime de 100 € pour les nouveaux conducteurs, versée par les plateformes de covoiturage pour inciter à démarrer le covoiturage
- soutien aux covoitureurs en complément des collectivités sur le principe « € de l'État pour 1 € de la collectivité »
- mobilisation du Fonds Vert pour soutenir les collectivités dans leurs projets de développement d'infrastructures de covoiturage (aires, lignes ou expérimentation de voies dédiées).

Un site Internet gouvernemental dédié *covoiturage.ecologie.gouv.fr* permet aux usagers de consulter les aides nationales et locales auxquels ils sont éligibles pour pratiquer le covoiturage. Le Plan vise également à accompagner les employeurs pour améliorer la mobilité de leurs salariés et promouvoir le covoiturage auprès de leurs collaborateurs.

Le covoiturage peut être spontané (entre voisins, collègues...) ou planifié grâce à des intermédiaires. Des sociétés privées développent depuis des années des solutions numériques qui, en partenariat avec des collectivités, permettent de gérer la mise en relation, structurer la pratique et créer un cadre rassurant pour l'utilisateur. Ces services proposent du covoiturage longue distance ou courte distance (moins de 80 km).

Le covoiturage peut être aussi organisé par lignes prédéfinies, avec la possibilité de réserver à l'avance sur un site Internet, avec implantation de bornes de covoiturage, panneaux signalétiques... ce principe est notamment utilisé sur des trajets très usités où les collectivités veulent diminuer le nombre de véhicules. Il faut aussi citer l'autostop organisé, déployé en réseau sur un territoire, avec lequel les personnes doivent se rendre à des emplacements signalés par des panneaux et être emmenées par des conducteurs recensés.

En France, on compte près d'une soixantaine de collectivités engagées avec un ou plusieurs opérateurs de covoiturage dans ce type de dispositif et soutenues par l'État dans le cadre du plan national.

Dans les Hauts de France, très peu de collectivités ont mis en place pour l'instant une aide au covoiturage ou financent un service de covoiturage. Il convient toutefois de signaler les services proposés par les 2 syndicats mixtes SRU :

- PassPasscovoiturage.fr

HDFM a créé une plateforme de mise en relation gérée par la société Mobicop, permettant de créer des communautés, des événements publics ou privés, de délivrer les preuves de covoiturage ou de gérer les flux financiers, y compris la prime CEE. En plus de ce service de mise en relation, le syndicat propose un accompagnement et des outils en matière de communication.

HDFM prépare actuellement le renouvellement de son marché pour aboutir à la mise en place d'une nouvelle plateforme courant 2024. A ce jour, de plus en plus de collectivités réfléchissent à s'appuyer sur cet outil plutôt que de créer leur propre plateforme.

- Covoiturage Oise Mobilité

De son côté, le SMTCO a souhaité que soit intégrée une plateforme de mise en relation au sein de son outil SISMO 2, développé à l'échelle du département de l'Oise. Celle-ci est aussi gérée par la société Mobicop. Elle permet de gérer la mise en relation des covoitureurs, de créer des communautés et d'éditionner des preuves de covoiturage. Elle prend aussi en compte la mise en place de la prime CEE covoiturage. Par contre, elle ne peut pas gérer la participation financière des acteurs publics aux frais de covoiturage.

La plateforme du SMTCO, intégrée dans le cadre du SISMO 2, devrait donc rester sous cette forme jusqu'à la fin du Partenariat Public Privé correspondant, en 2033.

2. L'autopartage

L'article L.1231-14 du Code des Transports définit l'autopartage comme suit : « l'activité d'auto-partage est la mise en commun d'un véhicule ou d'une flotte de véhicules de transport terrestre à moteur au profit d'utilisateurs abonnés ou habilités par l'organisme ou la personne gestionnaire des véhicules. Chaque abonné ou utilisateur habilité peut accéder à un véhicule sans conducteur pour le trajet de son choix et pour une durée limitée ».

L'autopartage porte donc soit sur le prêt de véhicule individuel, soit sur le prêt d'un véhicule de parc dédié à cet effet. Ce prêt est en général payant, sauf services spécifiques.

Plusieurs entreprises ont développé des systèmes gérant un parc de véhicules, souvent électriques, et ce surtout dans les grandes villes. En milieu plus rural, des collectivités se sont saisies du sujet pour proposer des solutions locales adaptées à leurs spécificités et aux besoins de leurs habitants, avec l'achat de véhicules dédiés et liés à des stations, en s'appuyant en général sur des opérateurs privés pour gérer les réservations et la location du véhicule.

► G.2. Les mobilités partagées

L'intérêt est que la voiture en autopartage puisse remplacer le deuxième véhicule du foyer. En milieu urbain, combiné à un système de transport collectif efficace, l'autopartage peut même permettre de se passer totalement de voiture individuelle.

Il faut également mentionner la pratique du prêt de véhicules associatifs ou publics sur les temps de leur non-utilisation, ainsi que l'ensemble des systèmes de prêt à vocation sociale, comme par exemple le dispositif « En route pour l'emploi » mis en place par la Région (prêt de véhicules de service pour un demandeur d'emploi).



Caractérisation du bassin de mobilité

Sur le bassin Littoral Nord, plusieurs AOM ont mis en place ou financé un service de covoiturage ou d'autopartage.

1. Covoiturage :

Les Départements du Pas-de-Calais et du Nord ont adopté un Schéma interdépartemental des Aires de Covoiturage en 2015. Celui-ci a été actualisé en 2019 et est toujours mis en œuvre aujourd'hui. Le premier était d'augmenter la part du covoiturage sur des territoires avec des enjeux très différents. Le second était d'augmenter le taux d'occupation des véhicules de 0,1% en 10 ans.

Les Départements interviennent en tant que gestionnaires de la voirie départementale en organisant des espaces réservés au covoiturage le long des principaux axes routiers. Ces espaces réservés au covoiturage peuvent être de nature très différente. Il convient ainsi de distinguer les aires de covoiturage nettement identifiées par un marquage au sol, une signalétique, des sorties d'autoroutes, parkings de supermarché, et délaissés routiers ... qui sont des lieux fréquents de covoiturage. Les Départements, pour des raisons de sécurité, ne font la promotion que des aires de covoiturage aménagées par les collectivités et sociétés concessionnaires d'autoroutes.

Ce schéma interdépartemental des aires de covoiturage identifie 3 niveaux d'aires de covoiturage :

- De 5 à 20 places : aire de covoiturage locale
- De 20 à 50 places : aire de covoiturage complémentaire
- Plus de 50 places : aire de covoiturage structurante

A ces 3 catégories, s'ajoute un 4^{ème} niveau concernant les aires de covoiturage de proximité (de 2 à 5 places) se basant sur une mutualisation des espaces en utilisant les aménagements existants (parkings de village, de supermarché, etc.). Ces dernières ne sont pas portées par les Départements mais maillent le territoire.

Par ailleurs, un recensement des aires de covoiturage est assuré par l'Etat, via son Point d'accès national (PAN) à des lieux de covoiturage. Cette base de données agrège les informations fournies par BlaBlaCar et de la Fabrique des Mobilités, ainsi que les données qui sont remontées en open-data par les collectivités territoriales. A ce jour, cette base recense 28 aires de covoiturage sur le bassin Littoral Nord (voir carte 2). Un point d'accès régional (PAR) est également proposé sur la plateforme GEO2FRANCE. PAN et PAR communiquent et l'information peut être renseignée sur l'une ou l'autre des bases, sachant toutefois que le PAR permet de mieux caractériser les aires.

Dans le bassin de mobilité, des communautés de communes organisent le covoiturage en créant une communauté sur la plateforme [PassPasscovoiturage.fr](https://passpasscovoiturage.fr).

D'autres AOM du bassin Littoral Nord ont le projet de faire de même.

2. Autopartage

Il existe des stations d'autopartage sur 3 AOM du bassin Littoral Nord : la CA du Pays de Saint-Omer, la CC de Desvres-Samer et la CC du Pays de Lumbres. Cette dernière, prévoit de développer son service d'autopartage. La CC du Haut Pays du Montreuillois, la CC du Pays d'Opale, le SITAC ont pour projet de mettre une station d'autopartage sur leur territoire.



Enjeux et perspectives

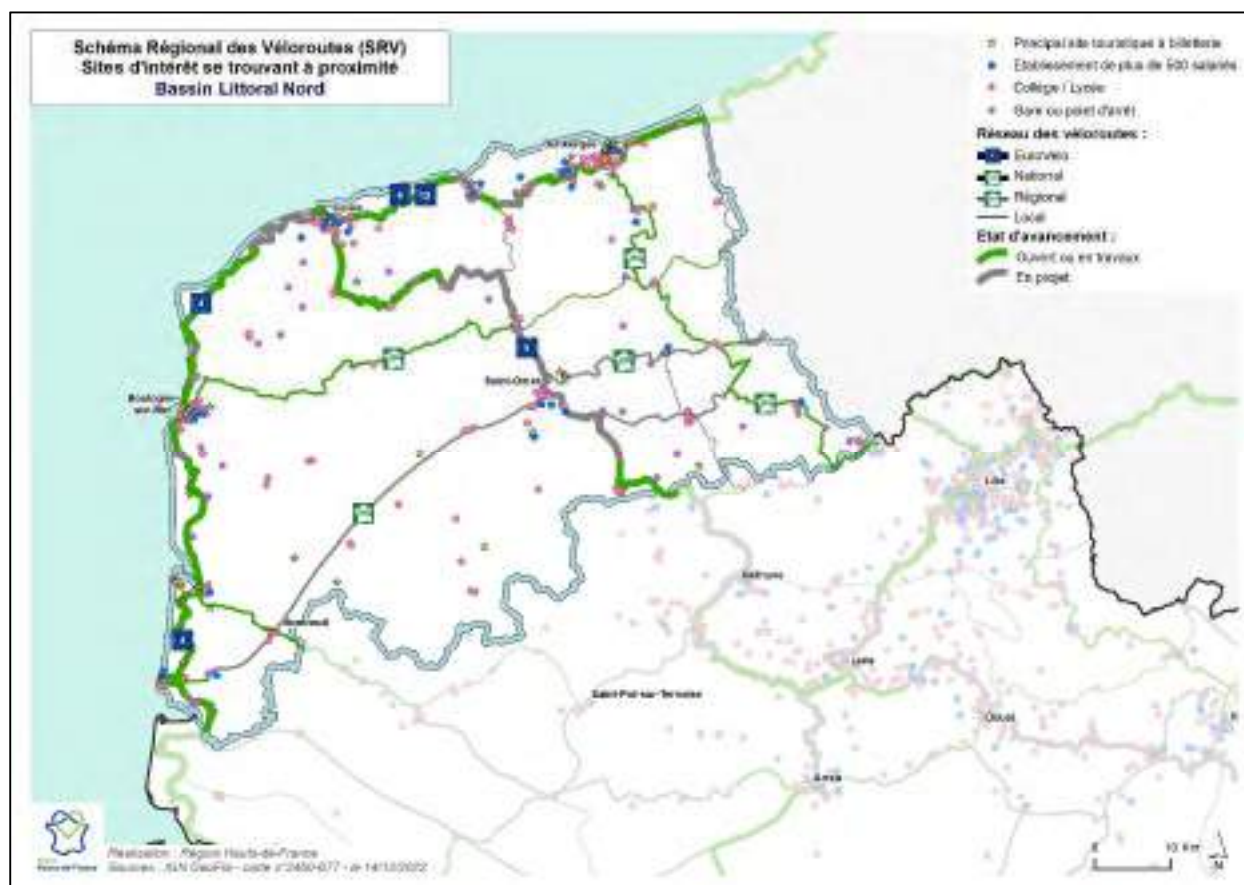
Sur le bassin de mobilité Littoral Nord, 97% des déplacements domicile-travail internes aux bassins sont réalisés en voiture. Aussi, pour limiter les impacts négatifs de l'autosolisme et pour offrir des solutions de mobilité aux personnes ne disposant pas de moyens de locomotion, il apparaît nécessaire de faciliter le covoiturage et l'autopartage.

Les AOM, et notamment les nouvelles, vont progressivement s'approprier la compétence mobilité définie par la récente LOM et mettre en œuvre des actions pour soutenir le développement de solutions de mobilité alternatives à la mobilité individuelle et complémentaires aux transports collectifs. L'animation et la communication grand public autour de la mise en place de ces services est essentielle et conditionne, pour une bonne part, leur succès.

Dans une optique d'efficacité, il s'agira d'accompagner au mieux ces collectivités pour créer un réseau et des solutions de mobilités partagées attractives pour les usagers. Elles peuvent d'ores et déjà s'appuyer sur les outils proposés par Hauts-de-France Mobilités ou encore bénéficier de retours d'expériences pour des solutions expérimentées en région (exemple : le service d'autopartage par la Communauté de communes du Pays de Lumbres) ou ailleurs. Et il convient également de veiller à bien recenser les aires de covoiturage et de vérifier qu'elles proposent une couverture satisfaisante du territoire.

A noter enfin que la Région pourra s'appuyer sur les réflexions menées à l'échelle des bassins, et sur les besoins exprimés par les territoires, pour bâtir sa stratégie autour des mobilités partagées, sachant que c'est une compétence nouvelle que lui a donnée la LOM. En particulier, ces travaux pourraient permettre d'identifier les axes ou relations inter-EPCI pour lesquels le covoiturage peut venir en complément des dessertes plus lourdes organisées par car ou par train.

► G.3. Le schéma régional du vélo et l'accès aux principaux sites



► G.3. Le schéma régional du vélo et l'accès aux principaux sites



Eléments de contexte

On estime que le report modal du vélo est à fort potentiel de développement sur des distances jusqu'à 5 km pour un vélo sans assistance électrique (correspondant à 20 minutes de déplacement) et jusqu'à 8 à 10 km pour un vélo avec assistance électrique, ceci pour les usages du quotidien : se rendre à l'école, au travail, faire les courses. La distance s'allonge pour le vélo loisir, pour accéder à un site touristique.

Appuyé sur le schéma national publié en 2018, la Région Hauts-de-France a voté le schéma régional des véloroutes le 30 janvier 2020 (appelé initialement SR3V). La constitution du schéma régional permet de rendre plus lisibles et cohérentes les politiques de création d'infrastructures cyclables : les schémas locaux de planification et cyclables prennent en compte le SRV qui est inscrit dans le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'équilibre des territoires (SRADDET) de la Région Hauts-de-France. Dans ce cadre, le schéma régional doit être intégré aux documents de planification : SCOT, PLUI ou PLU.

Le schéma régional constitue un réseau cyclable structurant, hiérarchisé de l'EuroVelo (itinéraire européen) aux véloroutes d'intérêt national et régional, qui accueille aussi d'autres usagers pratiquant des mobilités douces (piétons, personnes à mobilité réduite, rollers... et cavaliers dans certains cas). Particulièrement en milieu très dense, les aménagements doivent prendre en compte les différents types d'usage pour permettre une cohabitation harmonieuse.

Les axes régionaux et locaux ont été définis selon quelques critères fixés en amont : maillage du territoire (pas d'itinéraire en « impasse »), liaison des pôles régionaux du SRADDET, connexion des gares et pôles d'échange, juxtaposition au réseau fluvial, connexion des sites touristiques, desserte des principaux employeurs et des établissements scolaires. Le schéma régional a intégré les tracés des schémas départementaux.

La Région n'est pas maître d'ouvrage sur les projets de véloroutes ; elle accompagne les différents porteurs de projet (Départements, mais aussi Etablissements publics de coopération intercommunale, communes, syndicats mixtes) en mettant en avant ses propres objectifs : proposer un maillage structurant en respectant des normes d'aménagement des infrastructures, favoriser des logiques d'intermodalité, faciliter les pratiques utilitaires et quotidiennes du vélo, permettre l'accès en mode doux aux pôles d'attraction, et faire des véloroutes l'un des leviers de l'attractivité touristique des Hauts-de-France.

Du fait du potentiel que représente le vélo pour le développement d'une mobilité durable au quotidien, la Région souhaite connecter en modes doux dès que possible le réseau régional aux principaux sites générateurs de déplacement, il s'agit de la notion du « dernier kilomètre ». C'est la raison pour laquelle les connexions en site propre vers les gares et pôles d'échange, les principaux sites touristiques (patrimoniaux ou naturels, accueillant plus de 10.000 personnes par an), vers les lycées et centres de formation des apprentis ou vers les principaux employeurs (plus de 500 salariés) doivent être recherchées. Ces connexions sont à prendre en compte dans la création des schémas locaux cyclables ou modes doux.



Caractérisation du bassin de mobilité

Le bassin de mobilité Littoral nord possède deux eurovéloroutes :

- L'EuroVelo 4 : 5 100 km de la France à l'Ukraine, appelée en France, la Vélomaritime®, 1 500 km de la Manche à la Mer du Nord. En France, l'itinéraire débute à Roscoff en Bretagne et se termine à la frontière belge, en longeant toute la côte des Hauts de France.
- L'EuroVelo 5 : 3 200 km de Canterbury au sud de l'Italie, elle traverse la région en allant de Calais à la frontière belge près de Lille en passant par le bassin minier.
- L'EuroVelo 12 : dite véloroute de la Mer du Nord, de la Norvège à l'Ecosse, sur 7 000km, son itinéraire est commun avec l'Eurovelo 4 entre la frontière belge et le port de Calais.

► G.3. Le schéma régional du vélo et l'accès aux principaux sites

Les Départements du Nord et du Pas-de-Calais sont les principaux aménageurs des itinéraires structurants du SR3V, en coordination avec les communes et les EPCI. On peut souligner par exemple le récent plan vélo départemental 2022-2027 du Pas-de-Calais, avec une volonté de poursuivre le développement du réseau cyclable structurant.

Le bassin est également sillonné par plusieurs véloroutes régionales (V364, V368, V398), et quelques itinéraires locaux.

Le bassin Littoral Nord bénéficie d'un bon taux de réalisation des itinéraires européens, nationaux et régionaux. La véloroute 368 (tracé d'intention qui va de Berck-sur-Mer à Saint-Omer en passant par Montreuil) reste cependant à réaliser entièrement. En revanche, les itinéraires bien que balisés sont loin d'être aménagés en site propre (sécurisé). Sur les sites urbains denses, notamment de la côte, les véloroutes permettent une bonne desserte des pôles générateurs de déplacement (établissements scolaires, grandes entreprises...), et pour ces accès, les connexions sécurisées sont à travailler.

Cependant de nombreux pôles ne sont pas connectés ou ne sont pas sur un itinéraire. Plusieurs collectivités du bassin reconnaissent qu'il est difficile de se rendre en vélo dans une gare (30%), dans un établissement scolaire d'enseignement supérieur (62%) ou jusqu'à un site touristique important (46%), pour cause de manque de pistes cyclables sécurisées et de stationnement adéquat.



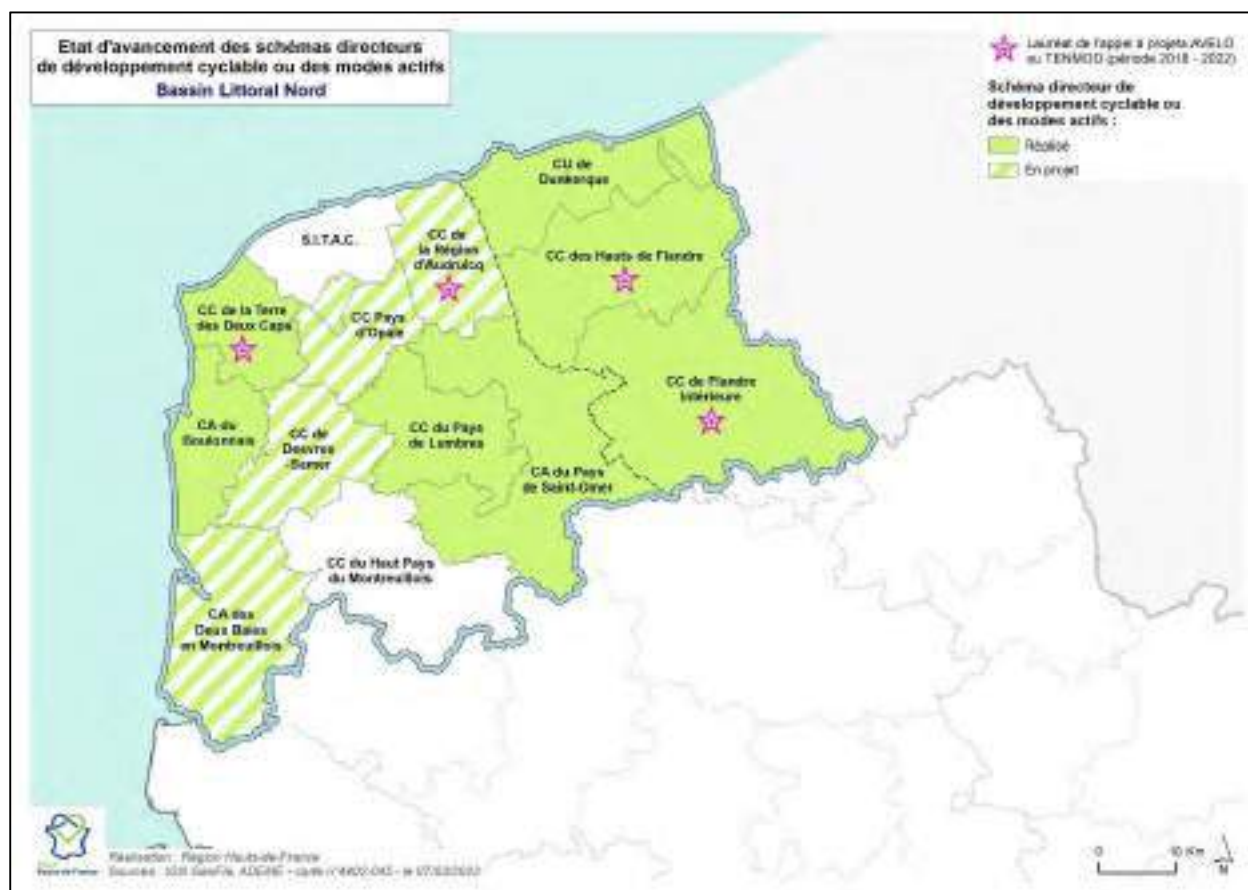
Enjeux et perspectives

La recherche d'amélioration de la « cyclabilité » du territoire pourrait s'appuyer, à l'échelle du bassin de mobilité, sur l'identification des sites à relier en priorité au schéma régional.

Parmi ceux-ci, les établissements scolaires, notamment du secondaire et de l'enseignement supérieur, revêtent une importance forte du fait de l'existence et/ou du potentiel de jeunes s'y rendant de manière autonome en vélo. Des études sur l'accès cyclable aux établissements pourraient être menées.

Sur ce sujet, suite à l'enquête régionale menée début 2023 auprès des AOM, on peut relever qu'une grande partie des collectivités du bassin prévoient de réaliser des aménagements cyclables pour améliorer l'accès aux pôles d'échanges multimodaux (gares principalement) (6 collectivités), aux établissements d'enseignement notamment supérieurs (7 collectivités) et aux sites touristiques (6 collectivités). Les actions d'aménagement cyclable pourraient être généralisées à l'échelle du bassin.

► G.4. La réalisation des schémas directeurs cyclables



► G.4. La réalisation des schémas directeurs cyclables



Eléments de contexte

La notion de mobilités actives recouvre la marche et le vélo. La mobilité active peut être choisie ou subie, par choix personnel ou par contrainte économique, la possession d'un véhicule coûtant cher. Aujourd'hui, les pouvoirs publics tendent à favoriser l'usage du vélo car il représente un potentiel important d'alternative à la voiture du fait des distances qu'il permet de parcourir.

Le vélo est dans la région un peu moins pratiqué qu'en moyenne nationale (4,6% contre 5,2% en moyenne nationale hors Ile-de-France). En revanche, la marche est plus pratiquée en Hauts-de-France (18,1% contre 16,9%). Plus l'aire d'attraction d'une ville est peuplée, plus les actifs utilisent des modes de transport doux pour les trajets courts (moins de 2 km). Cependant, aujourd'hui, le développement des modes actifs, n'est plus considéré comme réservé aux grandes villes. Leur marge de développement est importante dans tous les types de territoire, d'autant plus lorsque le niveau de pratiques des modes actifs est initialement très faible. La preuve de ce nouvel intérêt réside dans la réalisation de schémas directeurs cyclables ou mode actifs par la majorité des autorités organisatrices de la mobilité de la région.

Porté par l'ADEME, le programme AVELO s'inscrit dans l'objectif national de faire passer la part modale du vélo de 3 % à 9 % d'ici 2024, en cohérence territoriale dans la continuité de la Loi d'orientation des mobilités (LOM). Cet appel à projets reconduit depuis 2019 permet de financer la politique cyclable locale (aménagements, stratégie, animation...). L'appel à manifestation d'intérêt (AMI) TEN MOD en est en 2022 à sa sixième édition : il vise à encourager de nouvelles solutions de mobilité quotidienne dans des territoires peu denses, en soutenant financièrement l'ingénierie nécessaire à leur développement. Il permet de soutenir le déploiement d'une mobilité durable et solidaire, sur des projets de mutualisation, expérimentations de solutions, services de mobilité...

Parmi les nombreuses actions ayant trait au vélo (création d'infrastructures, développement d'animation et de services), le schéma directeur cyclable est un outil de programmation et de planification qui permet de définir les actions à mettre en place à court, moyen et long terme pour améliorer et encourager la pratique cyclable et de programmer les investissements dans un plan pluriannuel. Il s'agit de la pierre socle pour développer cette pratique. Le schéma directeur des modes actifs est plus complet en incluant également la marche pour la sécurisation des parcours et donner à ce mode la place qui lui revient de fait dans l'espace public (pour les trajets inférieurs à 2 km, la marche est le mode de déplacement le plus utilisé, hors voiture).



Caractérisation du bassin de mobilité

Sur les 13 AOM composant le bassin Littoral Nord, 7 affirment avoir réalisé un schéma directeur cyclable. Dans ce cadre, 4 ont été lauréates depuis 2019 de l'appel à projet AVELO pour la réalisation de ces schémas. 4 collectivités réaliseront prochainement leur schéma cyclable ou schéma mobilités actives (CA2BM, communautés de communes de Desvres-Samer, du Pays d'Opale et de la Région d'Audruicq).

Il est à noter qu'il existe d'autres démarches plus locales pour développer les modes doux sur les territoires. On peut ainsi mettre en exergue le « Plan Vélo Calais », qui propose également une stratégie du développement du vélo sur le territoire de Calais (pas représenté sur la carte qui ne reprend que les schémas directeurs à l'échelle des AOM).

► G.4. La réalisation des schémas directeurs cyclables



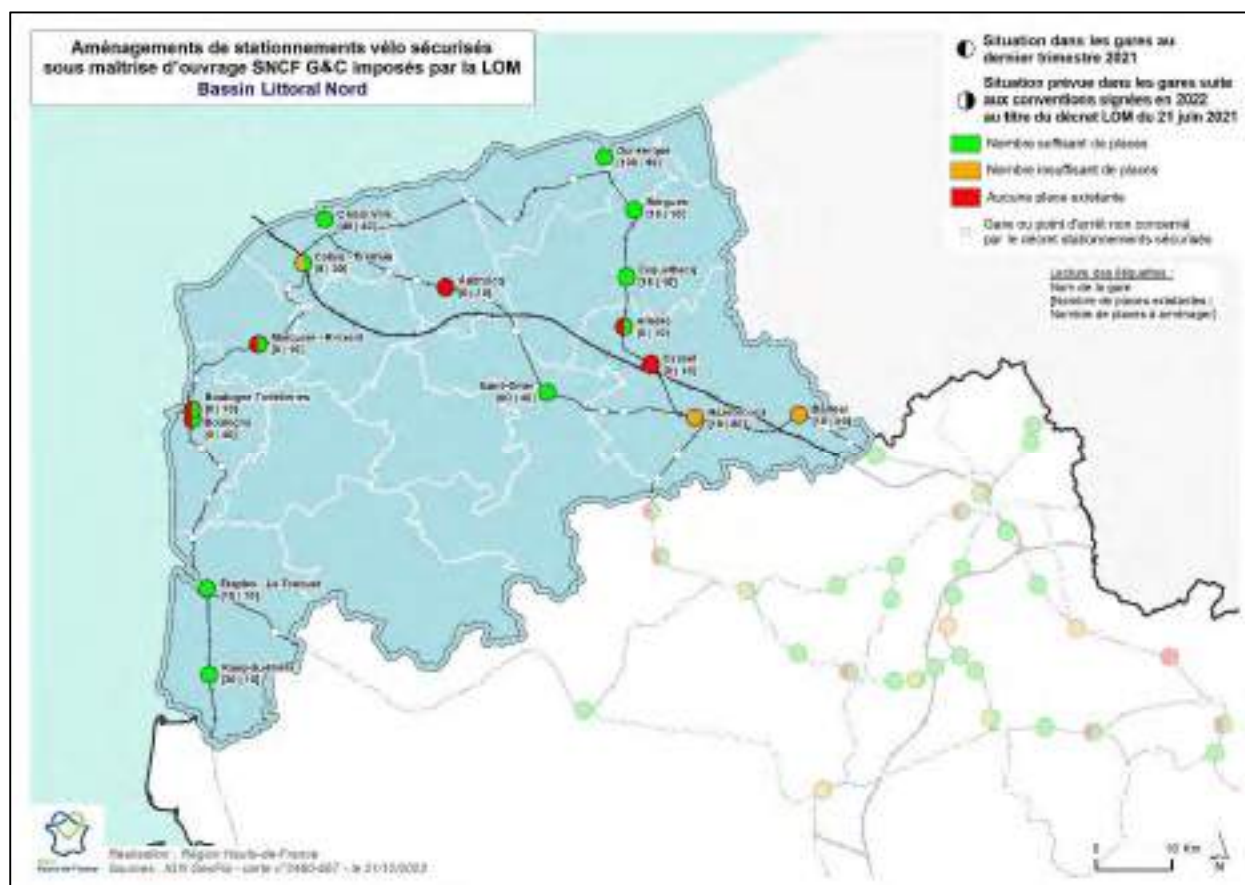
Enjeux et perspectives

Les schémas cyclables étant élaborés à l'échelle des intercommunalités, la mise en œuvre du contrat opérationnel de mobilité (COM) pourrait permettre de vérifier que les linéaires cyclables ne s'arrêtent pas aux frontières des collectivités et de penser aux continuités cyclables entre les territoires, a minima à l'échelle des bassins de mobilité, notamment lorsque des pôles générateurs de déplacement existent sur un territoire et drainent de nombreuses personnes de l'extérieur (gares, établissements scolaires, zones d'activités...). Il existe des enjeux de coordination des plans schémas directeurs cyclables entre les différentes AOM, mais également avec les partenaires belges.

Le COM peut aussi être l'occasion d'identifier les aménagements ou services prioritaires pour faciliter les pratiques quotidiennes du vélo et pour faciliter l'accès aux réseaux de transport structurant. Les réflexions doivent être menées autour d'un véritable système vélo : aménagements mais aussi services, stationnement sécurisé...

Au-delà de dresser l'état des lieux de la « cyclabilité » du territoire (facilité ou non de circuler à vélo dans les communes, entre les communes et d'accéder aux sites d'intérêt accueillant du public) et de déterminer les perspectives, il est essentiel que le schéma directeur cyclable puisse déboucher sur une programmation opérationnelle d'aménagements cyclables améliorant la pratique du vélo au quotidien. Ces aménagements peuvent bénéficier d'aides de l'Europe, de l'Etat, de la Région et/ou des Départements.

► G.5. Le stationnement vélo au droit des gares ferroviaires



► G.5. Le stationnement vélo au droit des gares ferroviaires



Eléments de contexte

La pratique au quotidien du vélo doit être envisagée dans une optique d'intermodalité. La Région Hauts-de-France promeut (tout comme le système néerlandais) le non emport du vélo dans le train aux heures de pointe pour ne pas créer d'encombrement voire d'impossibilité à monter dans le train. Ainsi, un soin particulier doit être apporté au traitement intermodal des pôles ferroviaires et routiers, entre autres sur la question du stationnement des vélos.

Par ailleurs, le profil peu émetteur en gaz à effet de serre du train est mis à mal par les fortes émissions des véhicules utilisés pour rejoindre une gare. On estime en effet que la moitié des usagers se rendent à la gare en voiture et que près d'1/3 des émissions GES du bilan carbone du TER Hauts-de-France est dû aux trajets en amont et en aval des gares. Le fait d'utiliser un mode doux, et notamment le vélo pour ceux éloignés d'une gare jusqu'à 10 km, permettrait ainsi de décarboner encore plus le transport en train.

Pour favoriser la pratique du vélo, diverses mesures peuvent être accentuées au niveau local, dont notamment la poursuite et l'amplification des aménagements cyclables : voies vertes, pistes et également stationnements sécurisés. En effet, le risque de vol est l'un des principaux freins à l'utilisation du vélo si un stationnement longue durée est nécessaire.

La Loi d'organisation des mobilités vise à renforcer le niveau d'équipement des gares et des pôles d'échange fréquentés¹. Le décret du 10 juin 2021 liste les gares soumises à l'obligation d'équipement (à 70 m maximum de la gare), mais aussi le nombre minimal de places de stationnement vélo sécurisé qui devront être mises en place avant le 1^{er} janvier 2024. 1 133 gares en France sont concernées par cette obligation qui s'impose notamment (en maîtrise d'ouvrage ou du moins chef de file) à la filiale SNCF Gare et connexions, soit 37 % de l'ensemble des gares ferroviaires du territoire. Dans les Hauts-de-France, ce sont 106 gares qui sont recensées dans le décret sachant que 25 d'entre elles sont déjà équipées. Les AOM peuvent cependant compléter cet investissement, en complétant l'offre en stationnement au-delà des obligations du décret si cela semble nécessaire. La sécurisation sous-entend un local fermé à l'accès réservé ou des places sous vidéosurveillance.

Sur les gares moins fréquentées et non concernées par la loi, « aucun minimum n'est prévu au niveau national. L'article L.1272-3 renvoie la décision au niveau local entre l'opérateur ferroviaire, les AOM et les propriétaires d'emprise concernés », précise le ministère de la Transition écologique.

Si l'Etat propose de couvrir 80% de la dépense plafonnée à 1 800 €, dans le cadre de la mise en application du décret de 2021 sur le déploiement de stationnement vélo sécurisé en gare, la Région peut accompagner financièrement les collectivités dans leurs investissements, au-delà de cette aide de l'Etat et soutenir des projets plus coûteux, proposant des services complémentaires (consignes, bornes de réparation, etc.). La Région peut également accompagner et financer des emplacements supplémentaires, ainsi que des stationnements dans les gares non concernées par la loi.



Caractérisation du bassin de mobilité

Le bassin Littoral Nord est à l'heure actuelle insuffisamment équipé en stationnements vélo sécurisés, qui pourraient inciter plus de personnes à prendre leur vélo pour rejoindre la gare. Cependant prochainement, la grande majorité des gares concernées par le décret relatif à la LOM sera équipée en emplacements sécurisés, financés au titre de conventions signées en 2022 entre la Région, l'Etat et SNCF Gare et connexions. La gare de Calais ville a été équipée en 2021 d'un abri de 40 places. La gare d'Audruicq sera équipée sous maîtrise

¹ Article L.1272-2 du code des transports (gares de voyageurs dont la filiale de SNCF Réseau mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 assure la gestion ainsi que les gares du réseau express régional et les gares routières dont la Régie autonome des transports parisiens est propriétaire - gares SNCF et RATP dont la fréquentation est supérieure à 100 000 voyageurs par an (soit 275 voyageurs par jour))

► G.5. Le stationnement vélo au droit des gares ferroviaires

d'ouvrage de la communauté de communes. Les sous équipement ou non équipement qui apparaissent encore sur la carte seront donc totalement résorbés dans les prochaines années.

Par ailleurs, il est également utile de pouvoir équiper en stationnements sécurisés les gares non visées par le décret, afin de faciliter l'usage du vélo au quotidien

Par ailleurs, 6 collectivités du bassin ont déjà développé un stationnement aux abords immédiats des pôles d'échange multimodaux ferroviaires ou routiers (communautés d'agglomération des Deux Baies en Montreuillois, du Boulonnais, communautés de communes des Hauts de Flandres, de Flandre Intérieure, Communauté urbaine de Dunkerque, Syndicat intercommunal des transports urbains de l'agglomération du Calaisis). Trois collectivités qui ne l'ont pas encore fait ont le projet de le réaliser à court terme (Communauté de communes du Pays d'Opale, Terre des Deux Caps et Région d'Audruicq).



Enjeux et perspectives

Le maillage de l'ensemble du territoire régional par un réseau d'abris-vélos sécurisés à proximité immédiate de la gare contribuera à soulager la contrainte du transport de vélos dans les rames voyageurs : dans les TER, celle-ci est particulièrement délicate, voire impossible, sur les axes les plus circulés et aux heures de pointe.

D'autre part, ceci permettrait de rejoindre une gare sans forcément prendre une voiture personnelle, ce qui dans les conditions actuelles du parc automobile, réduirait l'impact carbone indirect du train.

Le stationnement vélo sécurisé permettrait également d'engendrer une augmentation du trafic TER, des études ayant montré que pour 50 places créées, on observait 6 à 12 nouveaux passagers réguliers.

En complément, il serait intéressant que les AOM réfléchissent à la mise en place de location de vélos en gare, pour faciliter le non emport du vélo dans le train.

Par ailleurs, il convient de veiller à la bonne facilité d'usage, voire à l'interopérabilité entre les systèmes d'ouverture (cartes, badges) des abris-vélos qui peuvent être installés par différentes structures – SNCF, commune, etc. – au droit des gares, afin que les usagers ne soient pas confrontés à différents systèmes.

Cette question du stationnement vélo pourrait également être explorée pour les points routiers (desserte par les lignes de cars interurbains), pour lesquels le transport des vélos est très complexe à mettre en œuvre et ne pourra être massif. Ceci pourrait en effet inciter les élèves à se rendre en vélo jusqu'à l'abribus.



Boite de recharge pour VC
référéncie sur le pont d'acier normal

Structure en charge du SDRVC

SCORE :

 Wiley

En p...


 Réalisation : Région Île-de-France
 Sources : IGN GeoFile, Couacs - carte 1/400000 - M 75032032



Eléments de contexte

En France, la consommation énergétique du secteur des transports représente 30 % des émissions de gaz à effet de serre, dont 16% par les voitures. C'est le seul secteur dont les émissions ont augmenté de façon continue depuis 1990. D'autre part, les oxydes d'azote et particules émis par les véhicules, et que nous inhalons, ont des effets délétères : on estime entre 400 000 et 800 000 le nombre de décès en Europe causés par la pollution chaque année. La maîtrise des impacts environnementaux des transports peut s'appuyer sur différentes solutions : report modal vers les transports en commun et la mobilité douce, développement du covoiturage et sobriété, mais également développement de différentes solutions techniques de mobilité propre, parmi lesquels les véhicules électriques représentent aujourd'hui la principale solution envisagée pour réduire les émissions de gaz à effet de serre du transport routier¹. Si les véhicules électriques ne constituent pas la seule solution pour décarboner le secteur des transports, leur développement est sensiblement plus avancé que celui des technologies propres alternatives.

L'Union européenne a entériné la fin des véhicules thermiques en 2035, en prévoyant de réduire à zéro les émissions de CO₂ des voitures neuves en Europe². Par ailleurs, avant même la fixation de cet objectif contraignant, le *décret n°2021-546 du 4 mai 2021 sur les obligations d'information du public) relatif aux infrastructures de recharge pour véhicules électriques et portant diverses mesures de transposition de la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs*, transpose la partie électrique de cette directive. En France, la dernière *Programmation pluriannuelle de l'énergie* (PPE 2019-2028) fixe sur le segment des voitures particulières un objectif de 660 000 véhicules électriques (VE). Pour fin 2028, l'objectif passe à 3 millions de VE (sur un parc actuel de 30 millions de véhicules particuliers). En 2022, les ventes de VE et hybrides rechargeables ont augmenté de 31,5% (20% du marché des voitures particulières en février 2022). En Hauts de France en 2021, on comptait 61 000 véhicules électriques et rechargeables.

L'électrification du parc de véhicules pose la question de l'offre de recharge adéquate, pour laquelle les collectivités et établissements publics ont un rôle majeur à jouer. Des objectifs nationaux existent mais c'est au niveau local qu'il est possible d'évaluer précisément les besoins et d'y répondre. La France comptait, au 28 février 2023, 90 803 points de recharge ouverts au public, soit une augmentation de + 63 % en un an. La région Hauts-de-France compte à cette même date 8 190 points de recharge. Les besoins sont exponentiels.

S'il l'on sait qu'à ce jour 90 % de la recharge principale du véhicule se fait au domicile des particuliers, la couverture du territoire en infrastructures de recharge pour véhicules électriques (IRVE) ouvertes au public³ reste un sujet fondamental pour permettre une adoption massive des véhicules électriques. En effet, même si les IRVE ouvertes au public n'alimentent actuellement que marginalement les véhicules électriques en circulation, celles-ci jouent un rôle clef pour consolider la dynamique de l'électrification du parc : elles seront indispensables pour les utilisateurs n'ayant pas de solution de recharge à domicile (en France, 7 millions de ménages ne disposent pas de place de parking équipée en copropriété et 12 millions de ménages n'en disposent pas du tout) ou sur leur lieu de travail, ou encore pour les utilisateurs intensifs (professionnels notamment). Elles sont également essentielles pour les longs trajets, en complément des infrastructures de recharge installées le long des autoroutes. En outre, elles permettent de mettre en confiance les usagers de

¹ En revanche, le véhicule électrique ne solutionne que partiellement la problématique d'émissions de particules fines dans l'air du fait du système de freinage et des pneus, qui restent émissifs.

² Ce choix n'a cependant toujours pas été définitivement validé fin mars 2023 du fait de la position allemande favorable aux carburants de synthèse. Ceux-ci ne concerneraient cependant que certains véhicules (uniquement quelques modèles de niche) et par ailleurs, de nombreux constructeurs automobiles européens ont d'ores et déjà annoncé qu'ils renonceraient au moteur à combustion bien avant la date envisagée par l'Union européenne, dès 2030 ou même encore avant. Le secteur automobile se dirige donc aujourd'hui massivement à moyen terme vers le véhicule électrique.

³ Une infrastructure de recharge ou une station de recharge ou un point de recharge situé sur le domaine public ou sur un domaine privé, auquel les utilisateurs ont accès de façon non discriminatoire. L'accès non discriminatoire n'interdit pas d'imposer certaines conditions en termes d'authentification, d'utilisation et de paiement.

► G.6. La mobilité électrique automobile

véhicules électriques grâce à l'assurance psychologique de pouvoir recharger le véhicule en cas d'imprévu (*Guide schéma directeur IRVE, ecologie.gouv*).

L'article 68 de la LOM indique que le schéma directeur de développement des infrastructures de recharges ouvertes au public pour les véhicules électriques (SDIRVE) et les véhicules hybrides rechargeables définit les priorités de l'action des autorités locales afin de parvenir une offre de recharge suffisante pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables pour le trafic local et le trafic de transit. Selon la loi, les communes peuvent gérer l'implantation des bornes de recharge en cas de carence de l'initiative privée, cette gestion pouvant être déléguée. Dans la région, la délégation a été faite soit aux autorités organisatrices de la distribution d'énergie (AODE), soit aux EPCI porteurs de la compétence énergie et/ou mobilité. Le SDIRVE est élaboré en concertation avec le ou les gestionnaires de réseau de distribution concernés et avec les AOM. À noter que lorsqu'un plan de mobilité existe ou est élaboré, il peut être décidé qu'il intègre et tienne lieu de SDIRVE. Les opérateurs d'infrastructures de recharge doivent également fournir aux collectivités des informations relatives à l'usage de leurs infrastructures. Enfin, la mise en place d'un SDIRVE est incontournable en cas de zones à faible émissions (ZFE) obligatoires.

Le schéma directeur donne à la collectivité ou à l'établissement public un rôle de chef d'orchestre du développement de l'offre de recharge ouverte au public sur son territoire, pour aboutir à une offre :

- coordonnée entre les maîtres d'ouvrage publics et privés ;
- cohérente avec les politiques locales de mobilité, de protection de la qualité de l'air et du climat, d'urbanisme et d'énergie ;
- adaptée à l'évolution des besoins de recharge pour le trafic local ou de transit.

Le schéma comprend un diagnostic, une stratégie, des objectifs opérationnels et un calendrier.

Concernant les bornes de recharge, la LOM (article 64) a au total quatre objectifs :

- multiplier par 5 le nombre de bornes de recharge existante entre 2019 et 2022,
- Le pré-équipement des parkings, des infrastructures résidentielles ou non neuves ou qui font l'objet de gros travaux pour installer des IRVE (parkings de plus de 10 places en résidentiel ou en tertiaire) et à partir de 2025, tous parkings de bâtiments non résidentiels de plus de 20 places,
- permettre le passage des câbles pour installer une borne de recharge,
- prévoir les besoins en énergie en fonction du nombre d'équipements mis en place.

Par ailleurs, la Région est également Autorité organisatrice de la mobilité régionale. Elle dispose de la capacité d'exercer sur son ressort territorial les mêmes types de services qu'une AOM « locale », mais qui sont d'intérêt régional.



Caractérisation du bassin de mobilité

Dans ce bassin de mobilité, les SDIRVE sont réalisés par les EPCI ou par des structures spécialisées dans l'énergie tel le Syndicat Intercommunal d'Energie des Communes de Flandre (SIECF) (syndicat AODE -autorité organisatrice de la distribution d'énergie- composé de 98 communes des Flandres assurant de multiples interventions dans le domaine de la transition énergétique).

3 territoires ont actuellement déjà réalisé un SDIRVE, tandis que 5 sont actuellement au stade de projet.

La carte associée reprend les bornes de recharge pour véhicules électriques référencée sur le point d'accès national. Cette carte ne reprend pas les projets de bornes de recharge, qui sont inscrits dans les SDIRVE (par exemple celui du SIECF en compte 404).



Enjeux et perspectives

Si l'on souhaite une accélération de la baisse des émissions des véhicules, de même qu'une diminution des émissions responsables de la dégradation de la qualité de l'air en milieu urbain, il est nécessaire que l'emploi des véhicules électriques soit facilité en ville comme en milieu périurbain et rural (les émissions de gaz à effet de serre se produisent majoritairement en secteur périurbain). Aussi il est souhaitable que l'installation en bornes de recharge se fasse de façon réfléchie et cohérente avec les déplacements. On peut imaginer qu'à court terme, l'ensemble du territoire soit couvert par un SDIRVE.

Concernant les bornes de recharge, un des enjeux est d'articuler les déploiements publics et privés. Si le SDIRVE permet notamment de travailler sur le secteur public, le déploiement cohérent est plus difficile pour le privé, que ce soit en domaine privé (centres commerciaux, stationnements ouverts au public d'hôtels, commerces, copropriétés, etc.) ou en concession, avec de nombreux opérateurs qui démarchent aujourd'hui les communes pour déployer leur propre réseau. La question de l'accès à l'offre implique la mise en œuvre d'une interopérabilité entre réseaux de bornes, obligatoire dans la réglementation européenne. Elle reflète toutefois une grande complexité du paysage des acteurs de la recharge électrique, source de confusion pour les usagers notamment en matière de transparence des tarifs.

Au-delà de ces efforts à mettre en œuvre rapidement sur l'équipement que ce soit en véhicules électriques ou en bornes de recharge, la question se pose de la transposition à l'électrique de notre modèle actuel de mobilité basé sur l'automobile en propriété individuelle. Ne faut-il pas repenser l'ensemble du système des mobilités pour, entre autres dans ce domaine, aller vers des solutions partagées ? La mobilité électrique peut notamment donner lieu à des services d'autopartage mis en place par les secteurs publics et privés, en intermodalité avec d'autres moyens de transport (transports collectifs, mobilité douce). La mutualisation peut aussi se réaliser pour les bornes d'avitaillement pour les flottes de véhicules de différents réseaux de transport public.

CHAPITRE

H



2023©L. Verdier

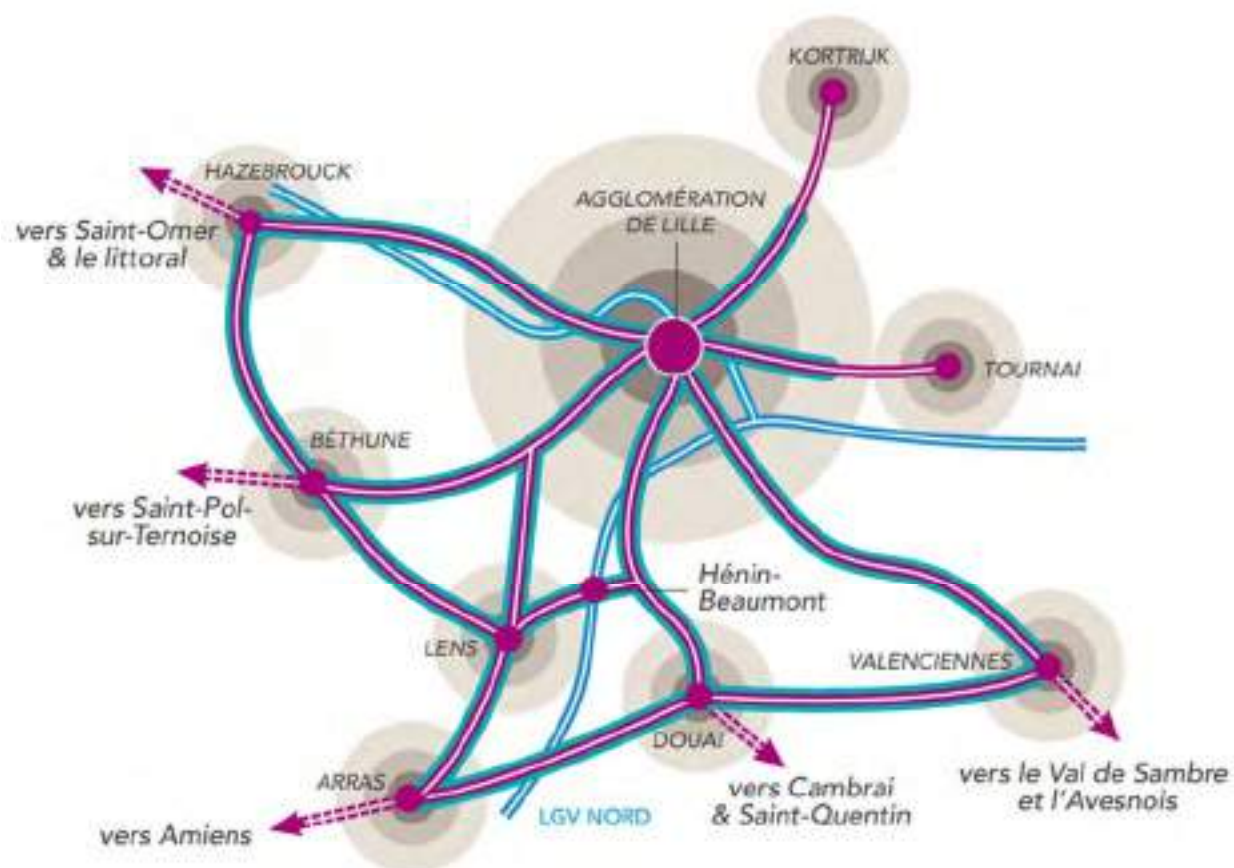
Gare Lille Flandres

Les thématiques spécifiques au bassin de mobilité

Certains grands projets peuvent concerner plus particulièrement ce bassin de mobilité et avoir un impact notable sur les besoins en déplacements de ses habitants ou faire évoluer sensiblement le niveau de service s'agissant de l'offre en transport à laquelle ils ont accès.

Ce chapitre propose de zoomer sur les sujets et projets correspondants.

► H.1. Le service express régional métropolitain



► H.1. Le service express régional métropolitain

**Éléments de contexte**

La Loi d'orientation des mobilités (LOM) promulguée en décembre 2019 a confié à SNCF Réseau la mission de présenter au gouvernement un plan d'ensemble pour les grands nœuds ferroviaires permettant d'accroître la part modale du train et de faciliter son usage pour les mobilités du quotidien. Dans ce cadre, l'État et SNCF Réseau se sont engagés dans le déploiement de « Services Express Métropolitains » sur 12 étoiles ferroviaires, dont celle de Lille.

Les réflexions sur l'étoile ferroviaire de Lille, allant depuis une première couronne (Hazebrouck, Béthune, Lens, Arras, Douai, Valenciennes, Tournai, Courtrai) à d'autres destinations plus éloignées du territoire (Dunkerque, Calais, Amiens, Cambrai, Saint-Quentin, Aulnoye-Aymeries, Maubeuge, Hirson), montrent à ce titre l'importance d'entreprendre des travaux importants. Si la création d'une nouvelle infrastructure et d'une nouvelle gare à Lille sont impératifs, la modernisation du réseau existant s'avère également nécessaire.

Depuis, une Proposition de Loi sur le Services Express Régionaux et Métropolitains (SERM) est en cours d'examen. Il s'agit de dépasser la seule logique ferroviaire mais de concevoir un système intégré de mobilité. Cette Proposition de Loi propose ainsi la définition suivante :

«Un service express régional métropolitain est une offre multimodale de services de transports collectifs publics qui s'appuie sur un renforcement de la desserte ferroviaire et intègre, le cas échéant, la mise en place de services de transport routier ou fluvial à haut niveau de service et de services de transports guidés ainsi que la création ou l'adaptation de gares ou de pôles d'échanges multimodaux. Ces gares et pôles d'échanges comprennent des aménagements permettant l'accès et le stationnement sécurisés des véhicules de covoiturage, des autres moyens de mobilité partagée et des vélos»

«Un service express régional métropolitain vise une amélioration de la qualité des transports du quotidien, notamment par des dessertes plus fréquentes et plus fiables des zones périurbaines, la réduction de la pollution de l'air, la lutte contre l'auto-solisme, le désenclavement des territoires périurbains et ruraux insuffisamment reliés aux centres urbains, une meilleure accessibilité, notamment pour les personnes en situation de handicap, et la décarbonation des mobilités»

Il y a donc lieu de définir le SERM, en dépassant la seule logique ferroviaire, les questions d'intermodalité et multimodalité s'avérant nécessaire à la réussite de l'ambition.

**Caractérisation du bassin de mobilité**

Les infrastructures du SERM ne se concentreront pas uniquement sur l'aire métropolitaine lilloise et sur les liaisons vers le bassin minier, puisque le schéma de desserte se construit également avec l'objectif d'augmenter significativement les flux vers le bassin Littoral Nord. Il conviendra également de préserver un équilibre entre les missions omnibus desservant les territoires proches de la métropole et dessertes rapides et directes des territoires plus éloignés.

L'amélioration de la robustesse du réseau structurant et l'augmentation de la capacité d'accueil dans les gares de Lille auront par ailleurs un impact positif sur les conditions de circulation ferroviaire sur l'ensemble de la Région et en particulier sur les axes du littoral nord.

A cet effet, des aménagements en gare de Béthune et Hazebrouck font partie des opérations prévues dans le cadre du projet de SERM. Ces opérations permettront notamment d'isoler les circulations fret et voyageurs, et la séparation des différents flux en fonction des origines et destinations. Cela réduira les impacts des croisements de trains sur les temps de parcours et permettra de dégager une capacité résiduelle nécessaire à un accroissement de l'offre ferroviaire. Un des enjeux de ces aménagements consiste à permettre une meilleure coordination entre les trains de fret et des voyageurs, les enjeux liés au transport ferroviaire de marchandises étant particulièrement importants au sein du bassin littoral nord.

► H.1. Le service express régional métropolitain

Les différents aménagements prévus dans le cadre du SEM permettront donc d'améliorer la fiabilité et la capacité des infrastructures du bassin Littoral Nord.



Enjeux et perspectives

La mise en place complète du SERM de l'Etoile ferroviaire de Lille est une opération de long cours, puisqu'il devrait être pleinement opérationnel en 2040. La vision intermodale prônée par la proposition de loi ne sera attendre cette date.

Cette même proposition lie labellisation de projet SERM à la signature, par les collectivités, d'un Contrat opérationnel de mobilité. Les partenaires vont devoir ainsi concilier différentes contraintes calendaires.

Les premiers Contrats opérationnels de mobilité devront donc être pragmatique et prévoir les mesures apportant des réponses de court terme, anticipant le résultat final. Il pourra s'agir de prendre la réalisation progressive des travaux de modernisation du réseau existant pour optimiser les offres ferroviaires, d'anticiper la modernisation des pôles d'échanges multimodaux, d'examiner la question des tarifications et/ou billettique intégrée...

À ce titre, le premier Contrat opérationnel de mobilité peut être l'occasion de montrer que le système de transport constitué autour de l'Etoile ferroviaire de Lille, au sens large, constitue déjà un SERM au sens de la proposition de loi.



GLOSSAIRE

Sigles généraux

AAH : Allocation aux Adultes Handicapés
AAV : Aire d'Attraction des Villes
ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie
AMI : Appel à Manifestation d'Intérêt
AODE : Autorité Organisatrice de la Distribution d'Énergie
AOM : Autorité Organisatrice de la Mobilité
ARS : Agence Régionale de Santé
ATP : Aide aux Transports aux Particuliers
CA : Communauté d'Agglomération
CC : Communauté de Communes
CCI : Chambre de Commerce et d'Industrie
CESER : Conseil Économique, Social, Environnemental Régional
CFA : Centre de Formation d'Apprentis
CMI : Carte Mobilité Inclusion
CO₂e : gaz à effet de serre en équivalent CO₂
COM : Contrat Opérationnel de Mobilité
CREDOC : Centre de Recherche pour l'Étude et l'Observation des Conditions de vie
CTAP : Conférence Territoriale de l'Action Publique
CU : Communauté Urbaine
DGFIP : Direction Générale des Finances Publiques
DIR : Direction Interdépartementale des Routes
DREAL : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
D-T : Domicile – Travail
EMD : Enquête Ménages Déplacements
EPCI : Établissement Public de Coopération Intercommunale
EPR : Réacteur Pressurisé Européen
GECT : Groupement Européen de Coopération Territoriale
GES : Gaz à Effet de Serre
GNV : Gaz Naturel pour Véhicules
HDFM : Hauts-De-France Mobilités
IME : Institut Médico-Educatif
IRVE : Infrastructures de Recharge pour Véhicules Électriques
LOM : Loi d'Orientation des Mobilités
MSAP : Maison de Services Au Public
NEET : Neither in Employment nor in Education or Training
NFC : Near Field Communication (technologie qui autorise le paiement sans contact ou le passe transport sur mobile)
OD : Origine Destination
PAMS : Plan d'Action en matière de Mobilité Solidaire
PCAET : Plan Climat Air Énergie Territorial
PDM : Plan De Mobilité
PDMS : Plan De Mobilité Simplifié
PDU : Plan de Déplacements Urbains
PEM : Pôle d'Échanges Multimodal
PETR : Pôle d'Équilibre Territorial et Rural
PLU : Plan Local d'Urbanisme
PLUi : Plan Local d'Urbanisme intercommunal
PMR : Personne à Mobilité Réduite

PNR : Parc Naturel Régional
PNUD : Programme des Nations Unies pour le Développement
PPA : Plan de Protection de l'Atmosphère
PRI-PRIT : Planification Régionale de l'Intermodalité et Planification Régionale des Infrastructures de Transport (document lié au SRADDET)
PSH : Personne en Situation de Handicap
REFOCO : RÉférentiel FONctionnel Commun
SAEIV : Système d'Aide à l'Exploitation et d'Information Voyageurs
SAV : Service Après-Vente
SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale
SD : Schéma Directeur
SDAASP : Schéma Départemental d'Amélioration de l'Accessibilité des Services au Public
SDAP : Schéma Directeur d'Accessibilité Programmé
SDIRVE : Schéma Directeur des Infrastructures de Recharge pour Voiture Electrique
SERM : Service Express Régional Métropolitain
SIM : Système d'Information Multimodal
SISMO : Système Intégré des Services à la Mobilité sur le département de l'Oise
SM SRU : Syndicat Mixte de type SRU (Solidarité Renouvellement Urbain)
SMTCO : Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise
SPEL : Service Public pour l'Emploi Local
SPM : Services Publics de la Mobilité
SRADDET : Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Egalité des Territoires
SRV : Schéma Régional du Vélo
STAPSH : Service de Transport Adapté aux Personnes en Situation de Handicap
TAD : Transport À la Demande
TC : Transport Collectif
TCAD : Transports Collectifs À la Demande
TCU : Transport en Commun Urbain
TER : Train Express Régional
TERGV : Train Express Régional à Grande Vitesse
TPV : Terminal Point de Vente
TPVS : Terminal Point de Vente Simplifié
ZAN : Zéro Artificialisation Nette
ZFE-m : Zone à faibles émissions - mobilité

Sigles des structures du bassin de mobilité Littoral Nord

AGUR : Agence d'Urbanisme Flandre-Dunkerque
AUD : Agence d'Urbanisme et de Développement Pays de Saint-Omer
CAB : Communauté d'Agglomération du Boulonnais
CABBALR : Communauté d'Agglomération de Béthune Bruay Artois Lys Romane
CAPSO : Communauté d'Agglomération du Pays de Saint-Omer
CCHF : Communauté de Communes des Hauts de Flandres
CCFI : Communauté de Communes de Flandre Intérieure
CCPO : Communauté de Communes Pays d'Opale
CUD : Communauté Urbaine de Dunkerque
GCTM : Communauté d'Agglomération Grand Calais Terres et Mers
GPMD : Grand Port Maritime de Dunkerque
MEL : Métropole Européenne de Lille

PMCO : Pôle Métropolitain Côte d'Opale

SIECF : Syndicat Intercommunal d'Énergie des Communes de Flandre

SIMOUV : Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois

SITAC : Syndicat Intercommunal pour les Transports Urbains du Calaisis

SMTAG : Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle

SMTUS : Syndicat Mixte des Transports Urbains de la Sambre

WVI : West-Vlaanderen Intercommunale (Intercommunale de Flandre occidentale)



4.5

Accusé de réception de la préfecture : 059-225900018-20260209-338170-DE-1-1

Date de réception en préfecture le 16 février 2026

Publié le 16 février 2026

Suite à la convocation en date du 26 janvier 2026
LA COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL DEPARTEMENTAL
Réunie à Lille le 09 FÉVRIER 2026

Sous la présidence de Christian POIRET, Président du Conseil Départemental

Nombre de membres en exercices : 82

Etaient présents : Salim ACHIBA, Grégory BARTHOLOMEUS, Charles BEAUCHAMP, Valentin BELLEVAL, Stéphanie BOCQUET, Anne-Sophie BOISSEAUX, Frédéric BRICOUT, Loïc CATHELAIN, Marie CHAMPAULT, Isabelle CHOAIN, Marie CIETERS, Valérie CONSEIL, Sylvie DELRUE, Agnès DENYS, Jean-Luc DETAVERNIER, Carole DEVOS, Jean-Claude DULIEU, Monique EVRARD, Marie-Laurence FAUCHILLE, Michel GACEM, Michelle GREAUME, Maël GUIZIOU, Mickaël HIRAUX, Jacques HOUSSIN, Simon JAMELIN, Sylvie LABADENS, Eric LAVALLEE, Nicolas LEBLANC, Maryline LUCAS, Didier MANIER, Françoise MARTIN, Luc MONNET, Laurent PERIN, Christian POIRET, Marie-Paule ROUSSELLE, Caroline SANCHEZ, Marie SANDRA, Céline SCAVENNEC, Nicolas SIEGLER, Marie TONNERRE-DESMET, Anne VANPEENE, Philippe WAYMEL, Isabelle ZAWIEJA-DENIZON.

Absent(e)(s) représenté(e)(s) : Pierre-Michel BERNARD donne pouvoir à Valérie CONSEIL, François-Xavier CADART donne pouvoir à Sylvie LABADENS, Yannick CAREMELLE donne pouvoir à Frédéric BRICOUT, Régis CAUCHE donne pouvoir à Monique EVRARD, Christine DECODTS donne pouvoir à Grégory BARTHOLOMEUS, Béatrice DESCAMPS-MARQUILLY donne pouvoir à Marie CIETERS, Isabelle FERNANDEZ donne pouvoir à Françoise MARTIN, Michel LEFEBVRE donne pouvoir à Isabelle ZAWIEJA-DENIZON, Sébastien LEPRETRE donne pouvoir à Jacques HOUSSIN, Valérie LETARD donne pouvoir à Jean-Luc DETAVERNIER, Elisabeth MASSE donne pouvoir à Marie-Laurence FAUCHILLE, Anne MIKOLAJCZAK donne pouvoir à Maël GUIZIOU, Charlotte PARMENTIER-LECOCQ donne pouvoir à Luc MONNET, Michel PLOUY donne pouvoir à Sylvie DELRUE, Marie-Hélène QUATREBOEUF donne pouvoir à Nicolas LEBLANC, Bertrand RINGOT donne pouvoir à Didier MANIER, Frédérique SEELS donne pouvoir à Anne-Sophie BOISSEAUX, Karima ZOUGGAGH donne pouvoir à Marie CHAMPAULT.

Absent(e)(s) excusé(e)(s) : Benjamin CAILLIERET, Paul CHRISTOPHE, Barbara COEVOET, Frédéric DELANNOY, Claudine DEROEUX, Soraya FAHEM, Patrick VALOIS, Aude VAN CAUWENBERGE.

Absent(e)(s) : Martine ARLABOSSE, Barbara BAILLEUL, Doriane BECUE, Josyane BRIDOUX, Olivier CAREMELLE, Sylvie CLERC, Jean-Luc DAR COURT, Laurent DEGALLAIX, Stéphane DIEUSAERT, Vincent LEDOUX, Eric RENAUD, Sébastien SEGUIN, Jean-Noël VERFAILLIE.

OBJET : Grand projet de maillage territorial - Aménagement de la RD 642 - section Hazebrouck
Renescure - Déclaration de projet valant prorogation de la déclaration initiale du 15 février 2021.

Vu le rapport DV/2025/450

DECIDE à la majorité:

- d'adopter la déclaration de projet valant prorogation de la déclaration initiale du 15 février 2021 pour l'aménagement à 2 x 2 voies de la RD 642 entre Hazebrouck et Renescure, conformément aux termes du rapport et considérant les motifs qui justifient le caractère d'intérêt général de l'opération, en maintenant le projet tel qu'il a été présenté à l'enquête publique ;
 - d'autoriser Monsieur le Président à solliciter les financements nécessaires à la mise en œuvre du projet, notamment auprès de l'Etat, de la Région des Hauts-de-France, des intercommunalités et de tout autre collectivité et partenaires concernés par le projet ;
 - d'autoriser Monsieur le Président à signer tous les actes correspondants.
-

Le quorum a été vérifié à l'appel de l'affaire à 17 h 00.

43 Conseillers départementaux étaient présents en séance. Ils étaient porteurs de 18 pouvoirs.

Vote intervenu à 17 h 00.

Au moment du vote, 43 Conseillers départementaux étaient présents.

Nombre de procurations : 18

Absents sans procuration : 21

N'ont pas pris part au vote : 0

Ont pris part au vote : 61 (y compris les votants par procuration)

Résultat du vote :

Abstention :	0
Total des suffrages exprimés :	61
Majorité des suffrages exprimés :	31
Pour :	55 (Groupe Union Pour le Nord – Groupe Socialiste, Républicain et Citoyen – Groupe Communiste et Républicain : Pour l'Humain d'Abord ! – Madame DECODTS et Madame QUATREBOEUFs, non-inscrites)
Contre :	6 (Groupe Écologiste Europe Écologie Les Verts Génération.s)

Signé électroniquement



Pour le Président du Conseil Départemental
et par délégation,
Le Directeur Adjoint des Affaires Juridiques et de
l'Achat Public,

Eric LECAT

4.6

Accusé de réception de la préfecture : 059-225900018-20260209-338165-DE-1-1

Date de réception en préfecture le 16 février 2026

Publié le 16 février 2026

Suite à la convocation en date du 26 janvier 2026
LA COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL DEPARTEMENTAL
Réunie à Lille le 09 FÉVRIER 2026

Sous la présidence de Christian POIRET, Président du Conseil Départemental

Nombre de membres en exercices : 82

Etaient présents : Salim ACHIBA, Grégory BARTHOLOMEUS, Charles BEAUCHAMP, Valentin BELLEVAL, Stéphanie BOCQUET, Anne-Sophie BOISSEAUX, Frédéric BRICOUT, Loïc CATHELAIN, Marie CHAMPAULT, Isabelle CHOAIN, Marie CIETERS, Valérie CONSEIL, Sylvie DELRUE, Agnès DENYS, Jean-Luc DETAVERNIER, Carole DEVOS, Jean-Claude DULIEU, Monique EVRARD, Marie-Laurence FAUCHILLE, Michel GACEM, Michelle GREAUME, Maël GUIZIOU, Mickaël HIRAUX, Jacques HOUSSIN, Simon JAMELIN, Sylvie LABADENS, Eric LAVALLEE, Nicolas LEBLANC, Maryline LUCAS, Didier MANIER, Françoise MARTIN, Luc MONNET, Laurent PERIN, Christian POIRET, Marie-Paule ROUSSELLE, Caroline SANCHEZ, Marie SANDRA, Céline SCAVENNEC, Sébastien SEGUIN, Nicolas SIEGLER, Marie TONNERRE-DESMET, Anne VANPEENE, Philippe WAYMEL, Isabelle ZAWIEJA-DENIZON.

Absent(e)(s) représenté(e)(s) : Pierre-Michel BERNARD donne pouvoir à Valérie CONSEIL, François-Xavier CADART donne pouvoir à Sylvie LABADENS, Yannick CAREMELLE donne pouvoir à Frédéric BRICOUT, Régis CAUCHE donne pouvoir à Monique EVRARD, Christine DECODTS donne pouvoir à Grégory BARTHOLOMEUS, Béatrice DESCAMPS-MARQUILLY donne pouvoir à Marie CIETERS, Isabelle FERNANDEZ donne pouvoir à Françoise MARTIN, Michel LEFEBVRE donne pouvoir à Isabelle ZAWIEJA-DENIZON, Sébastien LEPRETRE donne pouvoir à Jacques HOUSSIN, Valérie LETARD donne pouvoir à Jean-Luc DETAVERNIER, Elisabeth MASSE donne pouvoir à Marie-Laurence FAUCHILLE, Anne MIKOLAJCZAK donne pouvoir à Maël GUIZIOU, Charlotte PARMENTIER-LECOCQ donne pouvoir à Luc MONNET, Michel PLOUY donne pouvoir à Sylvie DELRUE, Marie-Hélène QUATREBOEUF donne pouvoir à Nicolas LEBLANC, Bertrand RINGOT donne pouvoir à Didier MANIER, Frédérique SEELS donne pouvoir à Anne-Sophie BOISSEAUX, Aude VAN CAUWENBERGE donne pouvoir à Sébastien SEGUIN, Karima ZOUGGAGH donne pouvoir à Marie CHAMPAULT.

Absent(e)(s) excusé(e)(s) : Benjamin CAILLIERET, Paul CHRISTOPHE, Barbara COEVOET, Frédéric DELANNOY, Claudine DEROEUX, Soraya FAHEM, Patrick VALOIS.

Absent(e)(s) : Martine ARLABOSSE, Barbara BAILLEUL, Doriane BECUE, Josyane BRIDOUX, Olivier CAREMELLE, Sylvie CLERC, Jean-Luc DARCOURT, Laurent DEGALLAIX, Stéphane DIEUSAERT, Vincent LEDOUX, Eric RENAUD, Jean-Noël VERFAILLIE.

OBJET : Port de Gravelines - Grand Fort Philippe - Renouvellement de l'Autorisation d'Occupation Temporaire du domaine public portuaire par la Commune de Gravelines - Parcelles AT 36, 37, 38 et 39 Quai Ouest du bassin Vauban.

DECIDE à l'unanimité:

- d'approuver le renouvellement de l'occupation temporaire du domaine public portuaire consentie à la Commune de Gravelines, à titre gratuit, concernant les parcelles cadastrées AT 38 en totalité et AT 36, AT 37 et AT 39 pour partie, situées Quai Ouest du bassin Vauban, pour une surface totale de 7 698 m² et sur lesquelles sont déployés des aménagements paysagers, une allée piétonne et le stationnement du club-house « Le Cambusier », à compter du 14 mars 2025 et jusqu'au 31 décembre 2027 ;
 - d'autoriser Monsieur le Président à signer la convention dans les termes du projet ci-joint en annexe 1, entre le Département du Nord et la Commune de Gravelines, définissant la consistance, la durée et les modalités de cette occupation temporaire du domaine public du Port départemental de Gravelines – Grand-Fort Philippe et tous les actes correspondants.
-

Le quorum a été vérifié à l'appel de l'affaire à 17 h 00.

43 Conseillers départementaux étaient présents en séance. Ils étaient porteurs de 18 pouvoirs.

Ils ont été rejoints pendant la discussion par Monsieur SEGUIN (porteur du pouvoir de Madame VAN CAUWENBERGE).

Décision acquise par assentiment de l'assemblée.

Signé électroniquement



Pour le Président du Conseil Départemental
et par délégation,
Le Directeur Adjoint des Affaires Juridiques et de
l'Achat Public,

Eric LECAT

CONVENTION N° CONV AOT GRAVELINES**CONVENTION
relative à l'occupation temporaire du domaine du Port Départemental
de Gravelines – Grand-Fort-Philippe**

Entre :

Le Département du Nord, Hôtel du Département – 51, rue Gustave Delory – 59000 LILLE Cedex, représenté par Monsieur le Président du Conseil Départemental, agissant pour le compte de celui-ci et désigné ci-après « le Département », en application de la délibération de la Commission Permanente n° DV/2026/57 du 9 février 2026.

La Commune de Gravelines – place Albert Denvers – 59820 GRAVELINES, agissant pour le compte de celle-ci et désignée ci-après « le bénéficiaire », représentée par son Maire, en application de la décision municipale en date du

VU le Code du Domaine de l'État et notamment les articles L 28 à L34, R 53 à R 57, A 12 à A 39,

VU le Code des Transports, et notamment les articles R5314-28 à 31,

VU le Code Général des collectivités territoriales, notamment les articles L3221-1 et L3221-3,

VU le Code Général de la propriété des personnes publiques,

VU l'arrêté préfectoral du 5 janvier 1984 portant transfert du Port de Gravelines – Grand-Fort-Philippe au Département du Nord,

VU le procès-verbal de mise à disposition, par l'État, du Port de Gravelines – Grand-Fort-Philippe au Département du Nord, en date du 22 janvier 1984,

VU la délibération du bureau du Conseil Général en date du 28 avril 1986, approuvant ce transfert de compétence,

VU l'acte signé le 22 décembre 2017 par le Préfet de la Région Hauts-de-France et le Président du Conseil Départemental, transférant la pleine propriété au Département du Nord des biens dépendants du domaine public portuaire de l'Etat, mis à disposition du Département par procès-verbal du 22 janvier 1984,

VU le règlement particulier du Port de Gravelines,

VU la délibération du Conseil Général en date du 28 avril 1986 fixant les redevances domaniales pour l'occupation du Port de GRAVELINES,

VU l'arrêté de Monsieur le Président du Conseil Départemental n° AR-DAJAP/2024/626 en date du 15 octobre 2024 donnant délégation de signature à Monsieur Arnault CUVILLIER Directeur de la Voirie ;

Il est convenu ce qui suit :

ARTICLE 1^{er} - CONSISTANCE DE L'OCCUPATION

La Commune de Gravelines a engagé depuis plusieurs années des aménagements visant à améliorer son cadre de vie.

Des aménagements ont été réalisés sur le domaine du port de Gravelines – Grand-Fort-Philippe, sur le Quai Ouest du Bassin Vauban, et sont ainsi définis :

- Parcelle AT 36 : Surface occupée de 3 949 m² constituant des espaces verts, du stationnement, un local constituant le club-house « Le Cambusier » de l'association Gravelines Plaisance (surface bâti 210 m²) ainsi que deux conteneurs de stockage,
- Parcelle AT 37 : Surface occupée de 1 049 m² constituant des espaces verts,
- Parcelle AT 38 : Surface totale de 860 m² constituant des espaces verts,
- Parcelle AT 39 : Surface occupée de 1 840 m² constituant des espaces verts et une allée piétonne.

Le Département, en tant que gestionnaire ou propriétaire des biens dépendants du domaine public du Port de Gravelines – Grand-Fort-Philippe, autorise le bénéficiaire à occuper la parcelle AT 38 et une partie des parcelles cadastrées AT 36, AT 37 et AT 39, situées Quai Ouest du Bassin Vauban à Gravelines.

L'occupation desdites parcelles est délimitée conformément au plan ci-joint.

Le terrain occupé par le bénéficiaire ne pourra être utilisé que par lui, ou un tiers après accord du Département, et seulement pour y maintenir et utiliser l'aménagement précité.

Cette autorisation est donnée au bénéficiaire, à charge pour lui de se conformer aux prescriptions des lois, décrets, arrêtés visés ci-dessus, et de plus, aux conditions particulières suivantes :

- Le bénéficiaire prend les lieux dans l'état où ils se trouvent le jour de son entrée en jouissance sans pouvoir exiger du Département aucun travail de nivellement ou autre.
- Il déclare connaître parfaitement l'état du sol et du sous-sol.

ARTICLE 2 - DUREE DE L'OCCUPATION

La Commune a bénéficié d'une autorisation d'occupation pour une durée de 5 ans à compter du 13 mars 2020 en application de la délibération DV/2020/376 du 9 novembre 2020.

L'autorisation délivrée est renouvelée à compter du 14 mars 2025 et jusqu'au 31 décembre 2027.

En aucun cas, la présente convention ne pourra être prorogée par tacite reconduction. Toutefois, le bénéficiaire aura la possibilité de demander au Département de lui accorder une nouvelle autorisation. Cette demande sera faite par lettre recommandée avec demande d'acquit de réception 3 mois avant l'arrivée du terme en cours. A l'issue de la période d'occupation, un état des lieux contradictoire devra être réalisé et comparé à l'état des lieux d'entrée afin de déterminer d'éventuelles remises à niveau des équipements mis à disposition.

ARTICLE 3 - REDEVANCES - TAXES - IMPOTS

La Commune de Gravelines est un établissement public et ne dégagera aucun excédent de ces aménagements. Pour ces motifs, la présente convention est consentie à titre gratuit.

Le bénéficiaire supportera seul, par ailleurs, la charge de tous les impôts et notamment de l'impôt foncier, auxquels sont actuellement ou pourraient être assujettis les terrains, aménagements et installations quelles qu'en soient l'importance et la nature, qui seraient exploités en vertu de la présente convention. Il fera en outre, s'il y a lieu, et sous sa responsabilité, la déclaration de constructions nouvelles ou de changement de consistance ou d'affectation prévue par le Code Général des Impôts.

En cas de cession non autorisée de l'installation, le bénéficiaire restera seul responsable des conséquences de l'occupation, et en particulier de l'exécution des conditions financières et des contraventions.

ARTICLE 4 - PRECARITE DE L'OCCUPATION – RETRAIT

La présente autorisation est accordée à titre essentiellement précaire et pourra être révoquée ou modifiée à toute époque, sans indemnité, au gré de l'autorité compétente.

En particulier, l'autorisation pourra être révoquée par le Département, après une mise en demeure adressée au bénéficiaire, avec demande d'avis de réception, dans les cas suivants :

- Inexécution des conditions autres que financières, sans préjudice, s'il y a lieu, des poursuites pour infraction à la police de la conservation du domaine public portuaire ;
- Suppression définitive pour le bénéficiaire des autorisations exigées par le règlement en vigueur pour l'exercice de l'activité qui a justifié l'autorisation ;
- Non-respect, pour un motif quelconque, de l'une des clauses de la présente convention.

Enfin, l'autorisation pourra être révoquée pour motif d'intérêt général, moyennant un préavis de trois mois. Dans tous les cas de résiliation, aucune indemnité ne sera due par le Département. Le bénéficiaire devra, par ailleurs, se conformer à toutes les prescriptions qui pourraient lui être imposées en raison de travaux ou pour la réalisation des plans d'aménagement et d'urbanisme de la région de Dunkerque.

En cas de révocation de son autorisation, et au plus tard à l'expiration de celle-ci, si elle n'a pas été renouvelée, l'occupation cessera de plein droit et le bénéficiaire sera tenu d'évacuer le terrain et de remettre les lieux dans leur état primitif dans un délai de quinze jours, à dater de la notification de la décision de retrait ou de la date d'expiration de la convention. De même, en cas de prorogation de la présente autorisation, le bénéficiaire demeurera propriétaire des élévations qu'il a édifiées jusqu'au terme de la prorogation.

Le bénéficiaire ne pourra sous-louer tout ou partie du terrain dont l'occupation est autorisée.

L'autorisation sera considérée comme caduque s'il n'en a pas été fait usage à l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date de l'autorisation. Le bénéficiaire pourra résilier la convention en cas de cessation définitive de son activité. Il devra prévenir le Département au moins trois (3) mois avant cette cessation par lettre recommandée avec demande d'avis de réception. Aucune indemnité ne sera due par le Département et les éventuelles redevances perçues d'avance par le Département resteront acquises à celui-ci.

ARTICLE 5 - EXECUTION DE TRAVAUX

Le bénéficiaire ne pourra établir sur le terrain occupé que les installations décrites à l'article 1^{er} ci-dessus.

Les modifications éventuelles aux installations existantes ne seront entreprises qu'après autorisation préalable du Président du Conseil Départemental du Nord et seront effectuées sous contrôle de ce dernier ou de ses représentants par le biais d'un avenant à la présente convention. Il est formellement interdit au bénéficiaire d'établir sur le terrain occupé, des constructions à usage d'habitation ou des installations insalubres.

L'affichage et la publicité sont interdits tant sur les installations que sur le terrain occupé par le bénéficiaire. Tous bâtiments où il devra être fait usage de feu seront construits en matières incombustibles.

Le bénéficiaire est tenu de se conformer pour l'exécution des travaux qu'il aura à effectuer, aux mesures particulières de sécurité prescrites par la réglementation en vigueur dans les chantiers du bâtiment et des travaux publics.

S'il se propose d'effectuer, ou de faire effectuer, à proximité d'une ligne électrique aérienne ou souterraine des travaux, ou opérations quelconques (constructions, terrassements, dépôts, levage, manutention, élagage ou abattage d'arbres, etc.), il est tenu d'en aviser le représentant local de la distribution d'énergie électrique, dix jours au moins avant la date prévue pour le début des travaux et de se conformer aux prescriptions des arrêtés préfectoraux réglementant ces opérations.

ARTICLE 6 - CONTROLE DE L'AUTORITE COMPETENTE

Les agents de cette autorité auront toujours accès, sur simple demande verbale, dans les parcelles concédées et les installations qui y sont édifiées.

ARTICLE 7 - DROITS DES TIERS

Les droits des tiers sont expressément réservés, notamment, le bénéficiaire ne pourra prévaloir de l'autorisation qui lui est accordée au cas où elle produirait un préjudice aux dits tiers.

ARTICLE 8 – ENTRETIEN – RESPONSABILITES – ASSURANCES

L'exploitation des ouvrages cités à l'article 1, leur entretien ultérieur ainsi que les éventuelles fournitures d'énergie seront assurés et pris en charge par le bénéficiaire dès leur réalisation, dans le respect des normes édictées par le Règlement Particulier du Port de Gravelines.

Le bénéficiaire sera seul responsable des accidents qui pourraient se produire du fait de la présente autorisation, qu'il y ait ou non de sa part, négligence, imprévoyance, ou toute autre faute commise. Il garantit le Département contre toutes actions, plaintes ou réclamations pouvant se manifester en raison de la présence ou du fonctionnement des ouvrages, constructions et installations édifiés ou démolis par lui. Il prendra à cet effet toutes les assurances qu'il juge utiles et en délivrera copie sur réquisition.

En aucun cas, le Département ne pourra voir sa responsabilité engagée pour l'utilisation de la parcelle en cause par le bénéficiaire. Il devra en tout temps se conformer aux ordres que l'autorité compétente, ou ses représentants, lui donnera dans l'intérêt de la circulation, de l'entretien de l'établissement ou de l'hygiène publique.

ARTICLE 9 – CLAUSE RESOLUTOIRE

Le bénéficiaire s'engage à respecter tous les règlements présents et à venir, et notamment le règlement de police particulier du Port de Gravelines. Toute infraction aux dispositions de la présente convention, après mise en demeure du bénéficiaire, restée sans effet, sera poursuivie, conformément aux lois et règlements en vigueur et suffira pour constituer, si l'administration le juge convenable, une cause de retrait, sans indemnité, de l'autorisation accordée.

ARTICLE 10 : LITIGE

Tous litiges dans l'application de la présente convention seront de la compétence du Tribunal Administratif de Lille.

ARTICLE 11 : ENREGISTREMENT

S'agissant d'un contrat administratif, la présente convention sera dispensée des formalités d'enregistrement.

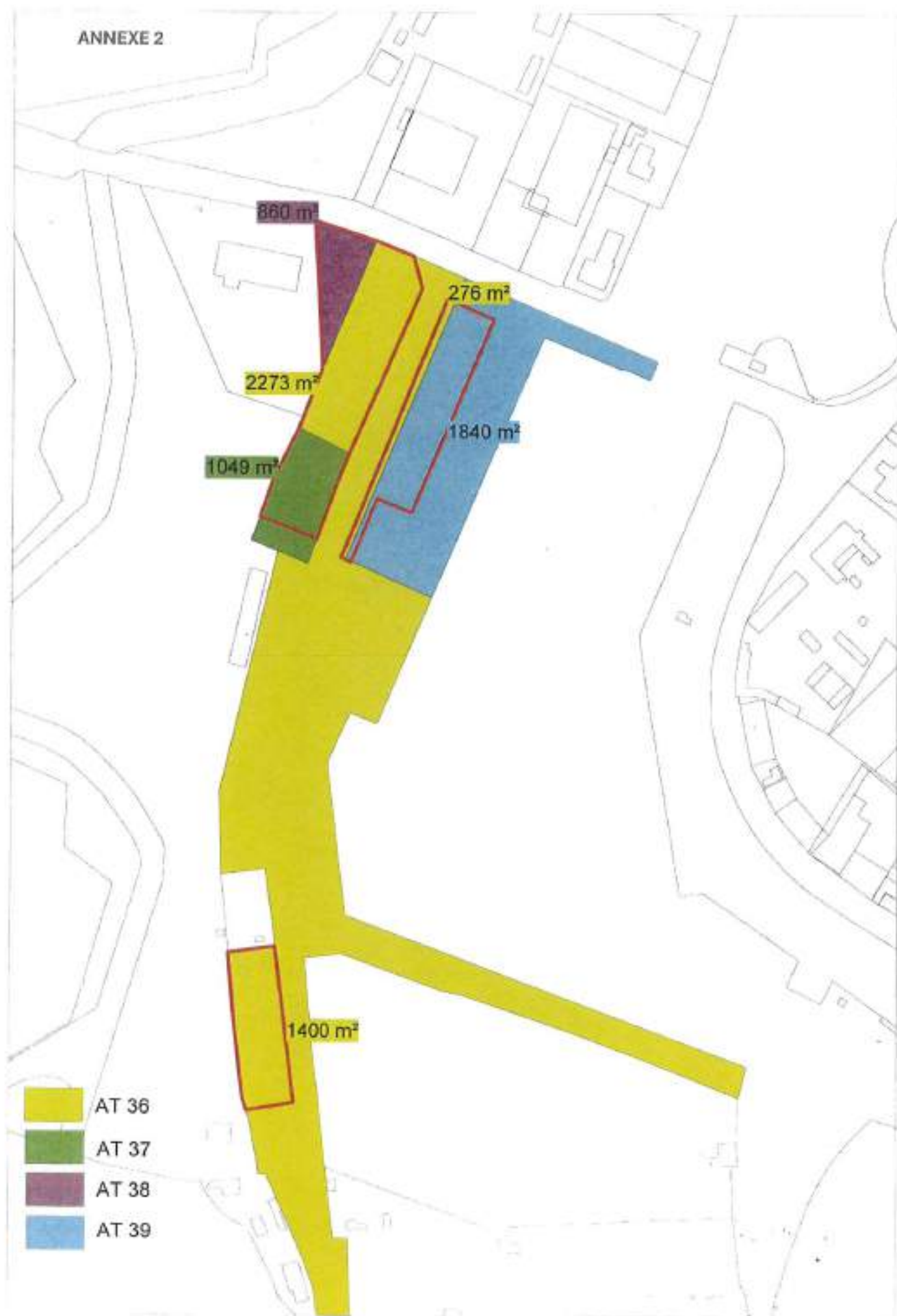
Fait à Lille, le
Le Directeur de la Voirie Départementale

Fait à Gravelines, le
Le Maire

Arnoult CUVILLIER

Bertrand RINGOT

ANNEXE 2



4.7

Accusé de réception de la préfecture : 059-225900018-20260209-338171-DE-1-1

Date de réception en préfecture le 16 février 2026

Publié le 16 février 2026

Suite à la convocation en date du 26 janvier 2026
LA COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL DEPARTEMENTAL
Réunie à Lille le 09 FÉVRIER 2026

Sous la présidence de Christian POIRET, Président du Conseil Départemental

Nombre de membres en exercices : 82

Etaient présents : Salim ACHIBA, Grégory BARTHOLOMEUS, Charles BEAUCHAMP, Valentin BELLEVAL, Stéphanie BOCQUET, Anne-Sophie BOISSEAUX, Frédéric BRICOUT, Loïc CATHELAIN, Marie CHAMPAULT, Isabelle CHOAIN, Marie CIETERS, Valérie CONSEIL, Sylvie DELRUE, Agnès DENYS, Jean-Luc DETAVERNIER, Carole DEVOS, Jean-Claude DULIEU, Monique EVRARD, Marie-Laurence FAUCHILLE, Michel GACEM, Michelle GREAUME, Maël GUIZIOU, Mickaël HIRAUX, Jacques HOUSSIN, Simon JAMELIN, Sylvie LABADENS, Eric LAVALLEE, Nicolas LEBLANC, Maryline LUCAS, Didier MANIER, Françoise MARTIN, Luc MONNET, Laurent PERIN, Christian POIRET, Marie-Paule ROUSSELLE, Caroline SANCHEZ, Marie SANDRA, Céline SCAVENNEC, Sébastien SEGUIN, Nicolas SIEGLER, Marie TONNERRE-DESMET, Anne VANPEENE, Philippe WAYMEL, Isabelle ZAWIEJA-DENIZON.

Absent(e)(s) représenté(e)(s) : Pierre-Michel BERNARD donne pouvoir à Valérie CONSEIL, François-Xavier CADART donne pouvoir à Sylvie LABADENS, Yannick CAREMELLE donne pouvoir à Frédéric BRICOUT, Régis CAUCHE donne pouvoir à Monique EVRARD, Christine DECODTS donne pouvoir à Grégory BARTHOLOMEUS, Béatrice DESCAMPS-MARQUILLY donne pouvoir à Marie CIETERS, Isabelle FERNANDEZ donne pouvoir à Françoise MARTIN, Michel LEFEBVRE donne pouvoir à Isabelle ZAWIEJA-DENIZON, Sébastien LEPRETRE donne pouvoir à Jacques HOUSSIN, Valérie LETARD donne pouvoir à Jean-Luc DETAVERNIER, Elisabeth MASSE donne pouvoir à Marie-Laurence FAUCHILLE, Anne MIKOLAJCZAK donne pouvoir à Maël GUIZIOU, Charlotte PARMENTIER-LECOCQ donne pouvoir à Luc MONNET, Michel PLOUY donne pouvoir à Sylvie DELRUE, Marie-Hélène QUATREBOEUF donne pouvoir à Nicolas LEBLANC, Bertrand RINGOT donne pouvoir à Didier MANIER, Frédérique SEELS donne pouvoir à Anne-Sophie BOISSEAUX, Aude VAN CAUWENBERGE donne pouvoir à Sébastien SEGUIN, Karima ZOUGGAGH donne pouvoir à Marie CHAMPAULT.

Absent(e)(s) excusé(e)(s) : Benjamin CAILLIERET, Paul CHRISTOPHE, Barbara COEVOET, Frédéric DELANNOY, Claudine DEROEUX, Soraya FAHEM, Patrick VALOIS.

Absent(e)(s) : Martine ARLABOSSE, Barbara BAILLEUL, Doriane BECUE, Josyane BRIDOUX, Olivier CAREMELLE, Sylvie CLERC, Jean-Luc DARCOURT, Laurent DEGALLAIX, Stéphane DIEUSAERT, Vincent LEDOUX, Eric RENAUD, Jean-Noël VERFAILLIE.

OBJET : Déclassement en vue d'aliénation de la parcelle de domaine public n° B 2224 située le long de la RD 33 à Locquignol.

DECIDE à l'unanimité:

- de constater la désaffectation de la parcelle de domaine public départemental (B 2224) située le long de la RD 33 sur le territoire de la commune de Locquignol ;
 - de prononcer en conséquence son déclassement en vue d'aliénation, sans enquête publique, conformément à l'article L131-4 du Code de la Voirie Routière ;
 - d'autoriser Monsieur le Président à signer tous les documents correspondants.
-

Le quorum a été vérifié à l'appel de l'affaire à 17 h 00.

44 Conseillers départementaux étaient présents en séance. Ils étaient porteurs de 19 pouvoirs.

Décision acquise par assentiment de l'assemblée.

Signé électroniquement



Pour le Président du Conseil Départemental
et par délégation,
Le Directeur Adjoint des Affaires Juridiques et de
l'Achat Public,

Eric LECAT



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

ANNEXE 1



Office National des Forêts

Agence territoriale
de Lille
107 boulevard de la Liberté
BP 46
59004 LILLE Cedex
Mél. agence.lille@onf.fr

Conseil départemental du Nord
Direction générale adjointe
Solidarité Territoriale
Monsieur Jean-Marie BLAVOET
Responsable de l'arrondissement
Routier d'Avesnes
Direction de la voirie
64, rue Léo Lagrange
59361 AVESNES/HELPE

Lille, le 16 décembre 2024

A l'attention de M. Jean VENDEVILLE

Objet : Echange FD de Mormal et de l'Abbé-Val-Joly — Conseil départemental du Nord (59)

Monsieur le Responsable d'Arrondissement,

Par courrier du 30 septembre 2024, vous m'avez informée de votre projet d'aménager deux carrefours en forêt domaniale de Mormal afin de les sécuriser et procéder au remplacement d'un ouvrage hydraulique qui protège la route départementale en forêt domaniale de l'Abbé-Val-Joly.

Ces aménagements devant se réaliser sur des terrains appartenant à l'Etat, vous avez sollicité la mise en place d'un échange de parcelles cadastrales entre l'Etat et le Département.

Je vous informe de l'accord de principe du ministère de l'Agriculture, de la Souveraineté Alimentaire et de la Forêt portant sur l'échange des parcelles propriété de l'Etat A 319, A 320, A 519 (ex A 362) et A 470, situées sur la commune de Locquignol en forêt domaniale de Mormal, et la parcelle cadastrale B 95, située sur la commune d'Eppe-Sauvage, en forêt domaniale de l'Abbé-Val-Joly. En contrepartie, la surface apportée par le conseil départemental du Nord consiste en une bande boisée qui jouxte la forêt domaniale de Mormal, d'une surface de 0,3200 ha, qui fait partie de son domaine public départemental et qu'il s'est engagé à déclasser en vue de cette opération d'échange.

Je précise que la décision définitive interviendra après la réalisation des opérations d'arpentage visant à diviser et renuméroter les parcelles domaniales impactées et après déclassement du domaine public de la parcelle du conseil départemental, et sous réserve de l'évaluation par les services du Domaine de la valeur vénale des biens respectifs de l'Etat et du conseil départemental. Ces opérations devront être réalisées dans un délai de 18 mois à compter de ce présent courrier, à défaut, il nous reviendra d'établir une convention d'occupation temporaire afin de permettre la réalisation des travaux.



Office national des forêts - EPIC/OFN 652 043 316 Paris RCS
Site internet : www.onf.fr

PEFC 10-4-4 / Promouvoir la gestion durable de la forêt / pefc-france.org

En outre, ce projet d'échange se faisant sans soulte, le conseil départemental doit prendre en charge la totalité des frais de géomètre et d'actes.

Enfin, votre demande visant à bénéficier d'une prise de possession anticipée afin de démarrer les travaux au plus tôt est autorisée compte tenu de l'objectif de sécurisation et de l'avancement du projet d'échange avec identification des parcelles concernées.

Je vous remercie de me tenir informée des différentes étapes d'avancement de ce projet.

Je vous prie de croire, Monsieur le Responsable d'Arrondissement, en l'assurance de ma considération distinguée.

La Directrice de l'agence territoriale de Lille,



Aude TESSIER



Office national des forêts - EPIC 50601 002 043 116 Paris RCS
Site internet : www.onf.fr

PEFC® 10-4-4 / Promouvoir la gestion durable de la forêt / pefc-france.org

Comments :
LOCQUONDO, (353)

Numarul dintr-un document
 d'espionage : 238 Z
 Document scris si numit la 1903/2625
 A Valenciennes
 Par Sonie SCOTTE
 Gaboro Principale
 Signé

Service départemental des impôts fonciers
Pôle de topographie et de gestion cadastrale
Rue Raoul Follereau
CS 10439
69000 VALBENCIN-69155
Téléphone : 03 20 95 45 53
adil.nord.pole@drf.finances.gouv.fr

DIRECTION GENERALE DES FINANCES PUBLIQUES

EXTRAIT DU PLAN CADASTRAL

CERTIFICATION
(Art. 23 du décret n° 32-471 du 30 avril 1952)

Le présent document d'arpentage, notifié par les propriétaires concernés (1) à 416 416b (1) :

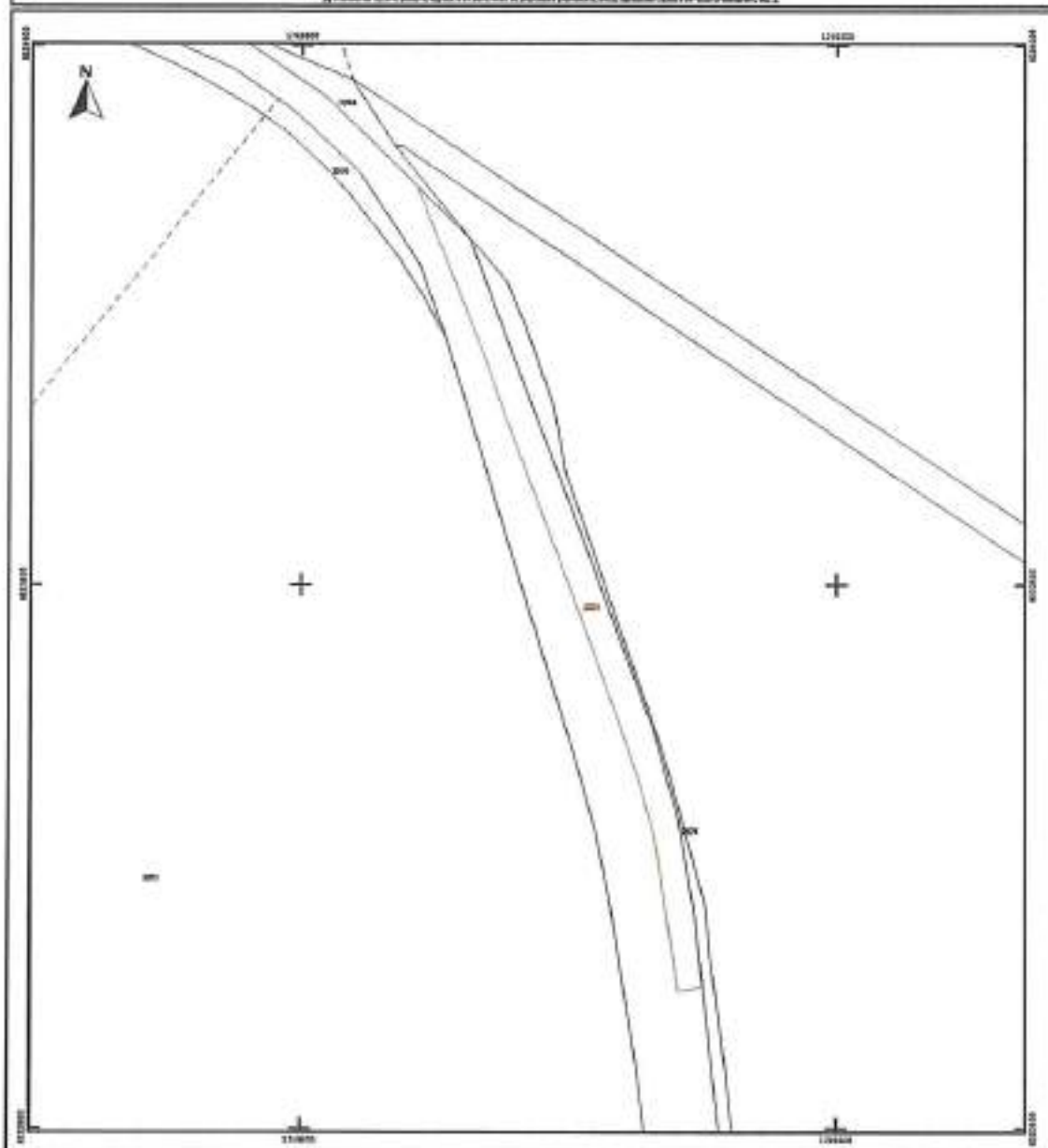
A - D'après les indications qu'ils ont fournies au _____
B - En conformité d'un plan de _____ effectué sur la terrain
C - D'après un plan d'arpentage _____, dont copie ci-jointe, dressé
le _____ par _____ géomètre à _____

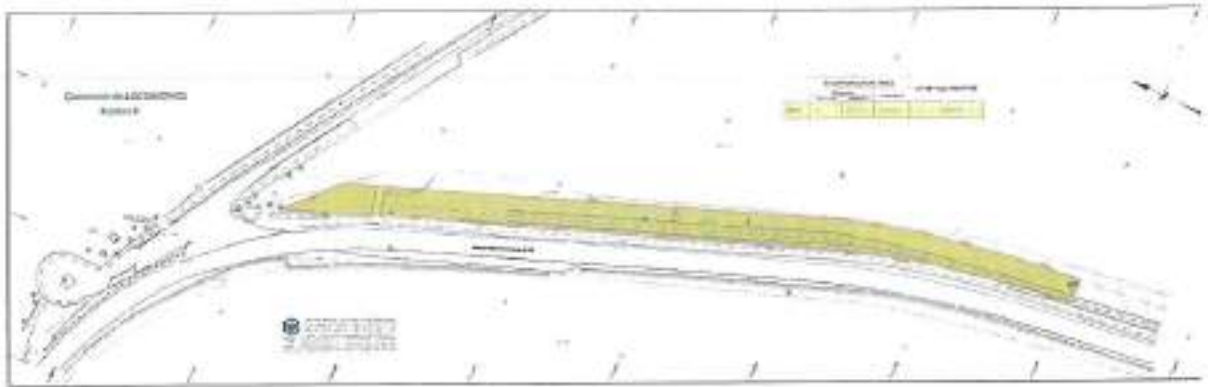
Les propriétaires ci-dessus ont pris connaissance des informations portées au dos de la présente G463.

A _____ in _____

Section : B
Feuille(s) : 000 B 01
Qualité du plan : Plan non régulier
Echelle d'origine : 1/4000
Echelle d'édition : 1/2000
Date de l'édition : 13/08/2005
Support numérique : _____

D'après le document d'arpentage
d'1822
Par VINCENT LIOT (2)
Ref. : 888-49
Le 15/05/2025





Constat de désaffectation

L'Arrondissement Routier d'Avesnes – Direction de la voirie constate la désaffectation de fait de la parcelle de domaine public n° B 2224 à Locquignol. L'usage direct du public se trouvant durablement et volontairement empêché par la présence d'arbres et de végétations denses.



Le terrain borné par le géomètre est dépourvu de toute affectation justifiant une domanialité publique.

A AVESNELLES, le 20 Novembre 2025

Le Responsable Adjoint

de l'Arrondissement d'AVESNES

Jean VENDEVILLE

CONSTAT DE DESAFFECTATION

Contexte :

La réalisation d'aménagements sur routes départementales dont deux giratoires et le remplacement d'un ouvrage hydraulique nécessitent des emprises sur des parcelles appartenant à l'Office National des Forêts. Ces aménagements sont :

- L'aménagement du carrefour giratoire RD 951 et 932 sur le territoire des communes de Locquignol et Villereau qui a requis la mise à disposition des parcelles ONF cadastrées section A n°525 de 47 m², 528 de 1 m², 529 de 129 m² et 531 de 309 m² ;
- Le remplacement de l'ouvrage hydraulique sur la RD 119 sur le territoire de la commune de Eppe-Sauvage réalisé sur la parcelle ONF cadastrée section B n°379 de 493 m² ;
- L'aménagement futur du carrefour giratoire RD 107 et 961 sur le territoire des communes de Hargnies et Locquignol qui nécessitera pour sa réalisation l'emprise de la parcelle cadastrée section A n°532 de 24 m², appartenant à l'ONF.

Ces emprises représentent une surface totale de 1003 m².

Par courrier du 16 décembre 2024, un accord de principe a été donné au Département du Nord par le Ministère de l'Agriculture, de la Souveraineté Alimentaire et de la Forêt pour occuper ces emprises afin de réaliser les travaux repris ci-dessus, en contrepartie d'un échange d'une surface de domaine public départemental de 3 200 m² jouxtant une forêt domaniale.

La limite du domaine public routier a été fixée derrière l'accotement, le fossé et un plat en haut de fossé. En fonction de cet élément, la bande qui sera échangée avec l'ONF aura une surface de 3 200 m² en excluant l'accotement, le fossé et un plat en haut de fossé côté RD 33 qui reste dans le domaine public départemental.

Au regard du foncier faisant partie du domaine public routier, il est envisageable d'échanger la bande de terrain avec les parcelles ONF nécessaires à nos aménagements.

Il est donc proposé à la Commission permanente de prononcer le déclassement sur la base d'un constat de désaffectation rédigé par les services de l'Arrondissement Routier d'Avesnes.

Cette procédure obligatoire permet de sortir l'emprise du domaine public routier départemental afin de l'échanger.

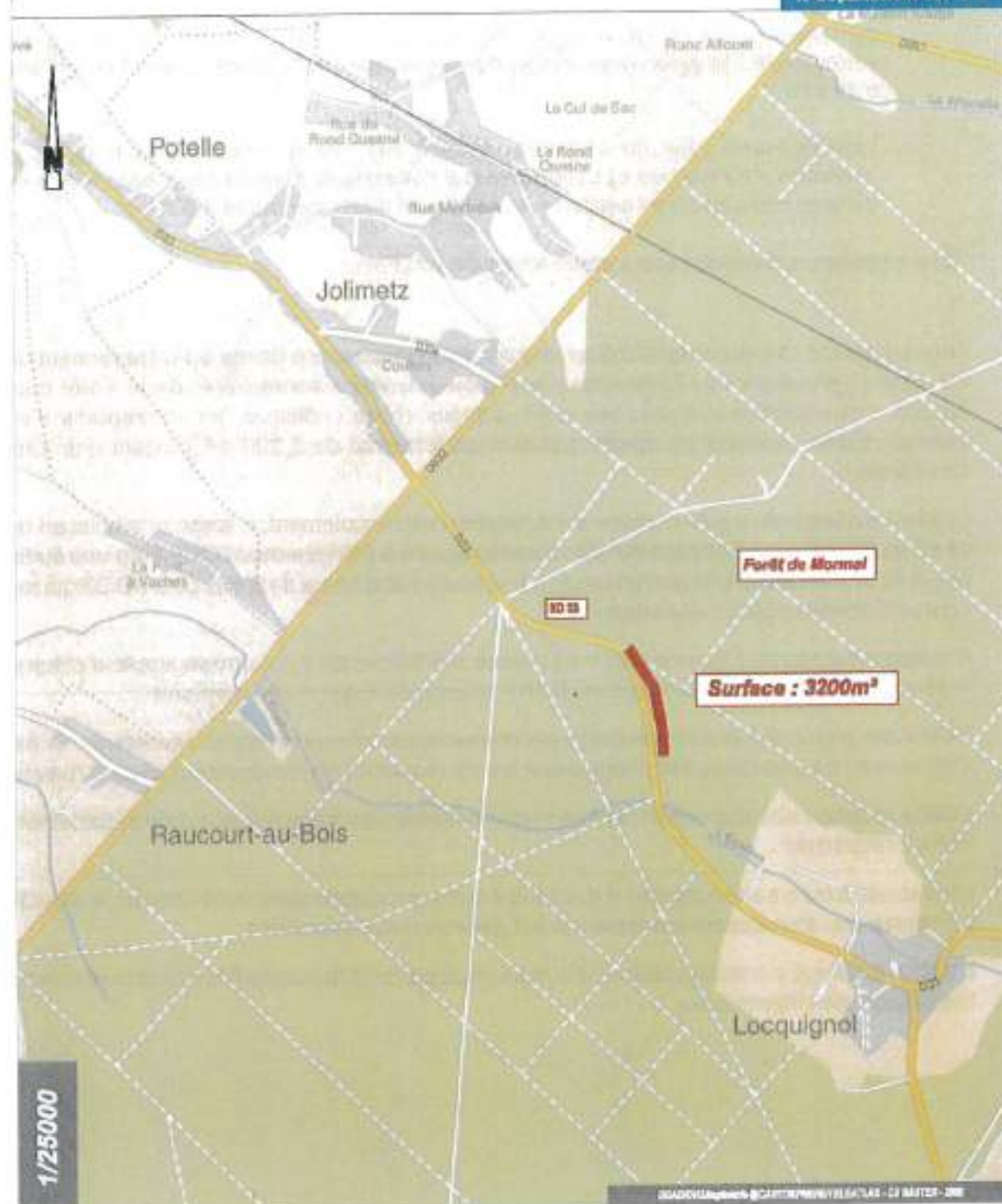
Un second temps sera consacré à la délibération pour approbation de l'échange avec l'ONF présentée aux élus départementaux par la Direction de l'Immobilier.

L'acte d'échange correspondant sera alors rédigé par le Service de Rédaction des Actes de la Direction de l'Immobilier.

Situation géographique :

RD 33 - Surélargueur de domaine public (parcelle B 2224)
Commune de Locquignol

Nord
le Département est là →



4.8

Accusé de réception de la préfecture : 059-225900018-20260209-338172-DE-1-1

Date de réception en préfecture le 16 février 2026

Publié le 16 février 2026

Suite à la convocation en date du 26 janvier 2026
LA COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL DEPARTEMENTAL
Réunie à Lille le 09 FÉVRIER 2026

Sous la présidence de Christian POIRET, Président du Conseil Départemental

Nombre de membres en exercices : 82

Etaient présents : Salim ACHIBA, Grégory BARTHOLOMEUS, Charles BEAUCHAMP, Valentin BELLEVAL, Stéphanie BOCQUET, Anne-Sophie BOISSEAUX, Frédéric BRICOUT, Loïc CATHELAIN, Marie CHAMPAULT, Isabelle CHOAIN, Marie CIETERS, Valérie CONSEIL, Sylvie DELRUE, Agnès DENYS, Jean-Luc DETAVERNIER, Carole DEVOS, Jean-Claude DULIEU, Monique EVRARD, Marie-Laurence FAUCHILLE, Michel GACEM, Michelle GREAUME, Maël GUIZIOU, Mickaël HIRAUX, Jacques HOUSSIN, Simon JAMELIN, Sylvie LABADENS, Eric LAVALLEE, Nicolas LEBLANC, Maryline LUCAS, Didier MANIER, Françoise MARTIN, Luc MONNET, Laurent PERIN, Christian POIRET, Marie-Paule ROUSSELLE, Caroline SANCHEZ, Marie SANDRA, Céline SCAVENNEC, Sébastien SEGUIN, Nicolas SIEGLER, Marie TONNERRE-DESMET, Anne VANPEENE, Philippe WAYMEL, Isabelle ZAWIEJA-DENIZON.

Absent(e)(s) représenté(e)(s) : Pierre-Michel BERNARD donne pouvoir à Valérie CONSEIL, François-Xavier CADART donne pouvoir à Sylvie LABADENS, Yannick CAREMELLE donne pouvoir à Frédéric BRICOUT, Régis CAUCHE donne pouvoir à Monique EVRARD, Christine DECODTS donne pouvoir à Grégory BARTHOLOMEUS, Béatrice DESCAMPS-MARQUILLY donne pouvoir à Marie CIETERS, Isabelle FERNANDEZ donne pouvoir à Françoise MARTIN, Michel LEFEBVRE donne pouvoir à Isabelle ZAWIEJA-DENIZON, Sébastien LEPRETRE donne pouvoir à Jacques HOUSSIN, Valérie LETARD donne pouvoir à Jean-Luc DETAVERNIER, Elisabeth MASSE donne pouvoir à Marie-Laurence FAUCHILLE, Anne MIKOLAJCZAK donne pouvoir à Maël GUIZIOU, Charlotte PARMENTIER-LECOCQ donne pouvoir à Luc MONNET, Michel PLOUY donne pouvoir à Sylvie DELRUE, Marie-Hélène QUATREBOEUF donne pouvoir à Nicolas LEBLANC, Bertrand RINGOT donne pouvoir à Didier MANIER, Frédérique SEELS donne pouvoir à Anne-Sophie BOISSEAUX, Aude VAN CAUWENBERGE donne pouvoir à Sébastien SEGUIN, Karima ZOUGGAGH donne pouvoir à Marie CHAMPAULT.

Absent(e)(s) excusé(e)(s) : Benjamin CAILLIERET, Paul CHRISTOPHE, Barbara COEVOET, Frédéric DELANNOY, Claudine DEROEUX, Soraya FAHEM, Patrick VALOIS.

Absent(e)(s) : Martine ARLABOSSE, Barbara BAILLEUL, Doriane BECUE, Josyane BRIDOUX, Olivier CAREMELLE, Sylvie CLERC, Jean-Luc DARCOURT, Laurent DEGALLAIX, Stéphane DIEUSAERT, Vincent LEDOUX, Eric RENAUD, Jean-Noël VERFAILLIE.

OBJET : Echange de parcelles de domaine public situées sur le territoire de la Commune de Pecquencourt entre le Département du Nord et la Commune de Pecquencourt - Parcelles A 2261 et A 2259 appartenant au domaine public de la Commune de Pecquencourt - Parcelle A 2262 appartenant au

DECIDE à l'unanimité:

- d'annuler la décision prise par la délibération de la Commission permanente n° 4.11 DV/2025/169 du 30 juin 2025 ayant pour objet « Echange de parcelles de domaine public situées sur le territoire de la Commune de Pecquencourt entre le Département du Nord et la Commune de Pecquencourt - Parcelles A 2261 et A 2259 appartenant au domaine public de la Commune de Pecquencourt - Parcelle A 2262 appartenant au domaine public du Département. » ;
- d'approuver l'échange de parcelles entre le Département du Nord et la Commune de Pecquencourt, conformément à l'article L3112-2 du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques qui permet l'échange entre personnes publiques des biens qui relèvent de leur domaine public, sans déclassement préalable, lorsqu'ils sont destinés à l'exercice de leurs compétences et relèveront de leur domaine public, au prix de 1 € pour chaque collectivité, conformément à l'estimation de la Direction de l'Immobilier de l'Etat, selon les modalités suivantes, les frais d'acte étant partagés à parts égales :
 - o transfert de la parcelle A 2262 du domaine public départemental dans le domaine public communal pour une superficie de 3 224 m² ;
 - o transfert des parcelles A 2261 et A 2259 du domaine public communal dans le domaine public départemental pour une superficie respective de 3 m² et 1 467 m² ;
- d'autoriser Monsieur le Président à signer tous les actes afférents à ce dossier.

Le quorum a été vérifié à l'appel de l'affaire à 17 h 00.

44 Conseillers départementaux étaient présents en séance. Ils étaient porteurs de 19 pouvoirs.

Décision acquise par assentiment de l'assemblée.

Signé électroniquement



Pour le Président du Conseil Départemental
et par délégation,
Le Directeur Adjoint des Affaires Juridiques et de
l'Achat Public,

Eric LECAT

4.9

Accusé de réception de la préfecture : 059-225900018-20260209-338173-DE-1-1

Date de réception en préfecture le 12 février 2026

Publié le 12 février 2026

Suite à la convocation en date du 26 janvier 2026
LA COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL DEPARTEMENTAL
Réunie à Lille le 09 FÉVRIER 2026

Sous la présidence de Christian POIRET, Président du Conseil Départemental

Nombre de membres en exercices : 82

Etaient présents : Salim ACHIBA, Grégory BARTHOLOMEUS, Charles BEAUCHAMP, Valentin BELLEVAL, Stéphanie BOCQUET, Anne-Sophie BOISSEAUX, Frédéric BRICOUT, Loïc CATHELAIN, Marie CHAMPAULT, Isabelle CHOAIN, Marie CIETERS, Valérie CONSEIL, Sylvie DELRUE, Agnès DENYS, Jean-Luc DETAVERNIER, Carole DEVOS, Jean-Claude DULIEU, Monique EVRARD, Marie-Laurence FAUCHILLE, Michel GACEM, Michelle GREAUME, Maël GUIZIOU, Mickaël HIRAUX, Jacques HOUSSIN, Simon JAMELIN, Sylvie LABADENS, Eric LAVALLEE, Nicolas LEBLANC, Maryline LUCAS, Didier MANIER, Françoise MARTIN, Luc MONNET, Laurent PERIN, Christian POIRET, Marie-Paule ROUSSELLE, Caroline SANCHEZ, Marie SANDRA, Céline SCAVENNEC, Sébastien SEGUIN, Nicolas SIEGLER, Marie TONNERRE-DESMET, Anne VANPEENE, Philippe WAYMEL, Isabelle ZAWIEJA-DENIZON.

Absent(e)(s) représenté(e)(s) : Pierre-Michel BERNARD donne pouvoir à Valérie CONSEIL, François-Xavier CADART donne pouvoir à Sylvie LABADENS, Yannick CAREMELLE donne pouvoir à Frédéric BRICOUT, Régis CAUCHE donne pouvoir à Monique EVRARD, Christine DECODTS donne pouvoir à Grégory BARTHOLOMEUS, Béatrice DESCAMPS-MARQUILLY donne pouvoir à Marie CIETERS, Isabelle FERNANDEZ donne pouvoir à Françoise MARTIN, Michel LEFEBVRE donne pouvoir à Isabelle ZAWIEJA-DENIZON, Sébastien LEPRETRE donne pouvoir à Jacques HOUSSIN, Valérie LETARD donne pouvoir à Jean-Luc DETAVERNIER, Elisabeth MASSE donne pouvoir à Marie-Laurence FAUCHILLE, Anne MIKOLAJCZAK donne pouvoir à Maël GUIZIOU, Charlotte PARMENTIER-LECOCQ donne pouvoir à Luc MONNET, Michel PLOUY donne pouvoir à Sylvie DELRUE, Marie-Hélène QUATREBOEUFs donne pouvoir à Nicolas LEBLANC, Bertrand RINGOT donne pouvoir à Didier MANIER, Frédérique SEELS donne pouvoir à Anne-Sophie BOISSEAUX, Aude VAN CAUWENBERGE donne pouvoir à Sébastien SEGUIN, Karima ZOUGGAGH donne pouvoir à Marie CHAMPAULT.

Absent(e)(s) excusé(e)(s) : Benjamin CAILLIERET, Paul CHRISTOPHE, Barbara COEVOET, Frédéric DELANNOY, Claudine DEROEUX, Soraya FAHEM, Patrick VALOIS.

Absent(e)(s) : Martine ARLABOSSE, Barbara BAILLEUL, Doriane BECUE, Josyane BRIDOUX, Olivier CAREMELLE, Sylvie CLERC, Jean-Luc DARCOURT, Laurent DEGALLAIX, Stéphane DIEUSAERT, Vincent LEDOUX, Eric RENAUD, Jean-Noël VERFAILLIE.

OBJET : Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain :

- Métropole Européenne de Lille : avenant n°3 à la convention pluriannuelle d'engagement - Commune de Mons-en-Barœul, convention du Plan de Sauvegarde de la Résidence Europe 2026-2031 ;

DECIDE à l'unanimité:

Pour le Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU) Métropole Européenne de Lille :

- d'approuver l'avenant n° 3 à la convention pluriannuelle de renouvellement urbain de la Métropole Européenne de Lille et ses annexes, dans les termes des projets ci-joints en annexes 1 et 2 ;
- d'approuver la convention du Plan de Sauvegarde de la Résidence de l'Europe de Mons-en-Barœul 2026-2031, dans les termes du projet ci-joint en annexe 3 ;
- d'autoriser Monsieur le Président à signer ces documents et tous ceux à intervenir dans le cadre de la mise en œuvre de ces décisions ;

Pour le Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU) Douaisis Agglo :

- d'approuver la convention de Gestion Urbaine et Sociale de Proximité (GUSP) du projet de renouvellement urbain de Douaisis Agglo et la charte d'insertion qui lui est annexée, dans les termes des projets ci-joints en annexes 4, 5 et 6 ;
- d'autoriser Monsieur le Président à signer ces deux documents et tous ceux à intervenir dans le cadre de la mise en œuvre de ces décisions.

Le quorum a été vérifié à l'appel de l'affaire à 17 h 00.

44 Conseillers départementaux étaient présents en séance. Ils étaient porteurs de 19 pouvoirs.

Décision acquise par assentiment de l'assemblée.

Signé électroniquement



Pour le Président du Conseil Départemental
et par délégation,
Le Directeur Adjoint des Affaires Juridiques et de
l'Achat Public,

Eric LECAT

AVENANT N°3 À LA CONVENTION PLURIANNUELLE DES PROJETS DE RENOUVELLEMENT URBAIN DE LA METROPOLE EUROPEENNE DE LILLE

COFINANCÉS PAR L'ANRU DANS LE CADRE DU NPNRU



SOMMAIRE

ARTICLE 1 : IDENTIFICATION DE LA CONVENTION PLURIANNUELLE.....	4
ARTICLE 2 : OBJET DE L'AVENANT.....	7
ARTICLE 3 : MODIFICATIONS DE LA CONVENTION PLURIANNUELLE.....	8
ARTICLE 4 – DATE D'EFFET ET MESURE D'ORDRE	122
ANNEXES	123



Vu le règlement général de l'agence nationale pour la rénovation urbaine relatif au nouveau programme national de la renouvellement urbain (RGA NPNRU), en vigueur au jour de la signature du présent avenant,

Vu le règlement financier (RF) de l'ANRU relatif au NPNRU en vigueur au jour de la signature du présent avenant,

Il est convenu entre :

L'Agence nationale pour la rénovation urbaine, désignée ci-après « l'Agence » ou « l'ANRU », représentée par sa directrice générale, ou par délégation, par son délégué territorial dans le département,

L'État, représenté par le Préfet de département et responsable de la mise en œuvre du renouvellement urbain dans le département¹,

La Métropole Européenne de Lille, représentée par son Président **ou son représentant**, ci-après dénommée porteur du projet,

La Commune de Hem, représentée par le Maire,

La Commune de Lille, représentée par le Maire,

La Commune de Loos, représentée par le Maire,

La Commune de Mons-en-Barœul, représentée par le Maire,

La Commune de Roubaix, représentée par le Maire,

La Commune de Tourcoing, représentée par le Maire,

La Commune de Wattignies, représentée par le Maire,

La Commune de Wattrelos, représentée par le Maire,

Les maîtres d'ouvrage des opérations programmées dans la présente convention, y compris les organismes HLM :

- Lille Métropole Habitat (LMH), Vilogia, Partenord Habitat, Logis Métropole, 3F Notre Logis, Tisserin Habitat, ICF Habitat Nord Est, Adoma, SIA Habitat, Mon Abri, [CDC Habitat Social](#), [Clésence](#), [Habitat du Nord](#), [Maisons et Cités](#), [Norévie](#) ;
- la SPLA la Fabrique des quartiers, la SPL Euralille, la SEM Ville Renouvelée ;
- La Fabrique de l'Emploi, Growsters, Les Tinctoriales.

Action Logement Services, représenté par son directeur [général](#),

Foncière Logement, représenté par sa présidente,

Ci-après désignés les « Parties prenantes »

La Caisse des Dépôts,

L'Agence nationale de l'habitat (Anah),

L'Agence Nationale de la Cohésion des Territoires (ANCT),

La Région Hauts-de-France, représentée par son Président,

¹ Lorsque le projet de renouvellement urbain prévoit des opérations localisées dans un autre département que celui accueillant le siège de l'EPCI auquel est rattachée la convention, le préfet du département de localisation de ces opérations est également signataire de la convention.

Le Département du Nord, représenté par son Président,
La Caisse d'Allocations Familiales du Nord
L'Etablissement Public Foncier Hauts de France

Ci-après désignés les « Partenaires associés »

Ce qui suit :

Article 1 : IDENTIFICATION DE LA CONVENTION PLURIANNUELLE

La convention pluriannuelle des projets de la Métropole Européenne de Lille (n°685), portant sur les quartiers :

- **les quartiers d'intérêt national**, identifiés dans l'arrêté du 29 avril 2015 relatif à la liste des quartiers prioritaires de la politique de la ville présentant les dysfonctionnements urbains les plus importants et visés en priorité par le nouveau programme national de renouvellement urbain :
 - Quartier intercommunal Blanc Seau - Croix Bas Saint-Pierre – Roubaix (QP059082)
 - La Bourgogne – Tourcoing (QP059087)
 - Secteur Sud – Lille (QP059074)
 - Nouveau Mons, Les Sarts, Dombrowski – Mons-en-Barœul (QP059080)
 - Les Oliveaux – Loos (QP059077)
- **les quartiers d'intérêt régional** retenus par le conseil d'administration de l'ANRU du 21 avril 2015 et du 23 juin 2015 sur proposition du préfet de région sont :
 - Les Villas – Wattrelos (QP059090)
 - Lionderie, Trois Baudets – Hem (QP059071)
 - Blanc Riez – Wattignies (QP059089)
 - Secteur Ouest/Bois Blancs – Lille (QP059073)

et dont le dossier a été examiné par :

- le comité national d'engagement du 12 novembre 2018, 5 décembre 2018, et 12 juin 2019,
- le comité local d'engagement du 7 décembre 2019,
- le comité national d'engagement du 9 octobre 2019 et du 4 décembre 2019,
- le comité national d'engagement du 15 janvier 2020,
- le comité national d'engagement du 2 juillet 2020, du 23 novembre 2020 et du 1er mars 2021,
- le comité national d'engagement du 6 décembre 2021,
- le comité national d'engagement du 24 juin 2024 (quartiers résilients),
- le comité national d'engagement du 8 juillet 2024,
- le comité national d'engagement du 5 mai 2025,
- le comité national d'engagement du 15 juillet 2025.

et a été signée le 28 février 2020.

Cette convention pluriannuelle peut faire l'objet de modifications au cours de son exécution conformément à l'article 7.2 du titre III du RGA NPNRU.

A ce jour, les avenants et ajustements mineurs déjà contractualisés sont les suivants :

N° de l'avenant ou de l'ajustement mineur	Nature de l'avenant (ajustement mineur ou avenant)	Date du Comité d'Engagement	Date signature de l'ajustement mineur et de l'avenant	Description des modifications
N°1	Ajustement mineur	/	20 mai 2021	La localisation à l'adresse d'opérations de reconstitution de logements locatifs sociaux
N°1	Avenant	15 janvier 2020, 2 juillet 2020, 23 novembre 2020 1er mars 2021	29 novembre 2021	L'intégration des inhérents à la contractualisation des volets territoriaux de Roubaix (secteur Est, quartier de l'Alma et quartier de l'Epeule) et de Lille (quartiers anciens et Bois Blancs)
N°2	Ajustement mineur	/	25 mai 2022	• L'annulation et la modification d'opérations contractualisées de reconstitution de logements locatifs sociaux ;

				• La contractualisation de nouvelles opérations de reconstitution de logements locatifs sociaux ; • Le changement de calendriers d'opérations contractualisées ; • Le changement de maîtrise d'ouvrage d'opérations contractualisées ; • La contractualisation d'opération d'accèsion à la propriété en déclinaison d'une macro ligne existante ; • La correction d'erreurs matérielles
N°2	Avenant	6 décembre 2021	14 novembre 2023	• L'intégration d'évolutions formelles, programmatiques, calendaires et financières du projet métropolitain. • La correction d'erreurs matérielles. • L'intégration de la programmation Quartiers fertiles
N°3	Ajustement mineur	-	8 mars 2024	• L'annulation et la modification d'opérations contractualisées de reconstitution de logements locatifs sociaux ; • La contractualisation de nouvelles opérations de reconstitution de logements locatifs sociaux ; • Le changement de calendriers d'opérations contractualisées ; • La correction d'erreurs matérielles
N°4	Ajustement mineur	-	28 juin 2024	• Annulation d'opérations contractualisées et contractualisation de nouvelles opérations dans le cadre du programme Quartiers fertiles.
N°5	Ajustement mineur	24 juin 2024 8 juillet 2024	10 avril 2025	• Annulation, modification et contractualisation d'opérations de reconstitution de logements locatifs sociaux ; • NPRU Tourcoing – la Bourgogne : annulation de deux opérations de démolition et contractualisation d'une nouvelle opération de démolition ; modification d'opérations contractualisées d'équipements publics de proximité ; • Changement de calendriers d'opérations contractualisées ; • Actualisation de l'article 5.2, relatif aux contreparties pour le Groupe Action Logement, et de l'annexe B2, relative aux contreparties en droits de réservation locative.
N°6	Ajustement mineur	-	9 octobre 2025	• L'annulation et la modification d'opérations contractualisées ; • La contractualisation de nouvelles opérations ; • La majoration d'une opération en famille 36 à hauteur de 15% • L'abondement en subventions ANRU pour 9 opérations de reconstitution de l'offre engagées sur l'année 2024 (PLAI) ;

				• Le transfert de trois opérations contractualisées dans le protocole de préfiguration au sein de la convention ; • L'intégration des modifications à la convention pluriannuelle type liées à la démarche Quartiers Résilients ; • Le changement de calendriers d'opérations contractualisées pour en augmenter la durée ; • L'actualisation de l'annexe B2, relative aux contreparties en droits de réservation locative et l'article 5.2.

Article 2 : OBJET DE L'AVENANT

L'objet du présent avenant consiste en l'intégration des évolutions suivantes :

- Intégration des évolutions prises en compte par voie d'ajustements mineurs ;
- Annulation et modification d'opérations contractualisées ;
- Contractualisation de nouvelles opérations ;
- Abondement en subventions ANRU pour des opérations de reconstitution de l'offre (PLAI, changement de zonage) ;
- Le transfert de trois opérations contractualisées dans le protocole de préfiguration au sein de la convention ;
- L'intégration d'une opération liée à la démarche Quartiers Résilients (requalification thermique de la résidence Renoir – Lille-Concorde) ;
- Le changement de calendriers d'opérations contractualisées pour en augmenter la durée ;
- L'actualisation de l'article 5.2 et des annexes A12, B1 et B2, relatives aux contreparties foncières d'Action Logement et aux contreparties en droits de réservation de logements locatifs sociaux
- L'actualisation d'autres annexes à la convention :
 - A02 : carte présentant les quartiers concernés par le projet d'innovation soutenu au titre de l'axe 1 de l'action VDS du PIA ou du volet « quartiers » de l'action TI du PIA [et par le dispositif Quartiers résilients](#).
 - A08 : plans guide des projets urbains
 - C7 : Tableau financier des opérations physiques relatif au protocole de préfiguration portant sur les quartiers concernés par la présente convention pluriannuelle (tableau extrait d'Agora à la date de la signature de l'avenant au protocole de préfiguration)
 - D4 : liste des interventions ouvrant un droit à reconstitution par volets territoriaux

Article 3 : MODIFICATIONS DE LA CONVENTION PLURIANNUELLE

La convention mentionnée à l'article 1 du présent avenant et modifiée par les avenants successifs listés dans ce même article est modifiée dans les conditions ci- après :

Article 3.1- Modification des définitions de la convention pluriannuelle de renouvellement urbain

Les DEFINITIONS de la convention pluriannuelle sont modifiées et rédigées comme suit :

- **Le « porteur de projet »** est le responsable de la stratégie d'intervention globale à l'échelle du contrat de ville et de sa déclinaison dans chaque projet de renouvellement urbain.
- **Le « projet de renouvellement urbain », ou « projet »**, représente, à l'échelle de la convention pluriannuelle, l'ensemble des actions qui concourent à la transformation en profondeur du quartier, à son inscription dans les objectifs de développement durable de l'agglomération, et à l'accompagnement du changement.
- **Le « programme », ou « programme urbain »**, est constitué de l'ensemble des opérations de la convention pluriannuelle approuvées par le comité d'engagement, le conseil d'administration ou la directrice générale de l'ANRU, ou par délégation par le délégué territorial de l'ANRU, qu'elles soient financées ou non par l'ANRU.
- **L' « opération »**, action physique ou prestation intellectuelle, est identifiée au sein du programme par un maître d'ouvrage unique, une nature donnée, un objet précis, et un calendrier réaliste de réalisation qui précise le lancement opérationnel, la durée, et son éventuel phasage.
- **Le « maître d'ouvrage »** est un bénéficiaire des concours financiers de l'ANRU.
- Dans le cadre du nouveau programme national de renouvellement urbain (NPNRU), **les « concours financiers » de l'ANRU**, programmés au sein d'une convention pluriannuelle de renouvellement urbain, sont octroyés sous la forme de subventions attribuées et distribuées par l'ANRU et de prêts bonifiés autorisés par l'ANRU et distribués par Action Logement Services conformément aux modalités prévues dans le règlement général de l'ANRU relatif au NPNRU et dans la convention tripartite État - ANRU - Action Logement portant sur le NPNRU.
- **Le « projet d'innovation »** désigne la composante innovation du projet de renouvellement urbain mis en œuvre dans le NPNRU et faisant l'objet de financements du PIA au titre de l'axe 1 de l'action Ville Durable et Solidaire (VDS) et/ou du volet « quartiers » de l'action « Territoires d'Innovation » (TI dans le cadre de l'appel à manifestations d'intérêt « ANRU+ : innover dans les quartiers ») et/ou au titre de l'action « Démonstrateurs de la ville durable » du PIA. Le projet d'innovation comporte deux phases successives : la phase de maturation et la phase de mise en œuvre.
- **Le « projet d'agriculture urbaine »** désigne les opérations retenues au titre de l'appel à projets « Les Quartiers Fertiles » du 24 janvier 2020, mobilisant des financements du PIA, de la Caisse des Dépôts et des Consignations, de l'ADEME et/ou du Ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation (Plan France Relance). Cet appel à projets vise à accompagner des projets portant sur la thématique de l'agriculture urbaine, avec une visée prioritairement productive et marchande ciblant des quartiers d'intérêt national ou régional du NPNRU et portés par des collectivités menant des projets dans le cadre du NPNRU ou tout autre opérateur, sous réserve de la formalisation d'un partenariat avec la collectivité.
- **« Quartiers Résilients »** désigne la démarche visant à accompagner les porteurs de projets de renouvellement urbain du NPNRU vers une meilleure prise en compte des vulnérabilités des quartiers pour que ces projets contribuent à renforcer leur résilience dans un contexte de crises et nécessaires transitions. Cet accompagnement prend la forme d'appuis en expertise, outillages, animations et formations, et le cas échéant pour certains projets sélectionnés d'un appui financier complémentaire de l'ANRU et/ou de partenaires financeurs (Caisse des Dépôts et Consignations, ADEME, Agences de l'Eau, SGPI...).

- **« Partie prenante »** : partie envers laquelle la présente convention fait naître des droits et des obligations. La signature de la présente convention et de ses éventuels avenants par les parties prenantes est nécessaire pour faire de la présente convention la loi des parties.
- **« Partenaire associé »** : signataire de la convention initiale et de ses éventuels avenants sans que la convention fasse naître de droits ou obligations à l'égard de ces derniers. Le défaut de signature d'un partenaire associé ne fait pas obstacle à la bonne exécution de la présente convention.

Article 3.2- Modification de l'article 2 du titre II – « Les objectifs poursuivis par le projet de renouvellement urbain »

L'article 2.1 « La vocation du ou des quartier(s) et les orientations stratégiques prioritaires du projet en cohérence avec le contrat de ville » est modifié et désormais rédigé comme suit :

Sans objet

L'article 2.2.2 « Les objectifs urbains du projet à l'échelle de chaque volet territorial » est modifié et dorénavant rédigé comme suit :

> ROUBAIX

QUARTIERS DE L'ALMA, DE L'ÉPEULE ET SECTEUR EST

SECTEUR EST : LES QUARTIERS DES TROIS PONTS ET DU PILE

Le quartier des Trois Ponts

1. Conforter la vocation et l'attractivité du territoire : finir la transformation du quartier sur sa frange Est, consolider la trame urbaine, requalifier les logements sociaux maintenus au Sud.

Le projet prévoit :

- La finalisation de la trame viaire engagée au PRU1 par la création de la rue de liège prolongée
- La transformation de l'avenue Brame en un boulevard urbain de deux fois une voie bordée par un large mail planté et l'aménagement d'un parvis desservant le futur lieu jeunesse et la salle de sport sur la rue d'Anzin
- La démolition des deux dernières tours d'habitat social qui marquent le sud du quartier et pénalise la commercialisation des logements neufs ainsi que la requalification de logements sociaux en front de l'avenue de Verdun
- La démolition du foyer de travailleurs migrants Adoma le long de l'avenue Brame

2. Anticiper et répondre aux problématiques soulevées par les démolitions : aménager des usages transitoires sur ces espaces

Le projet prévoit :

- L'aménagement transitoire de l'ilot 3 en attendant le retournement d'image pour y développer le programme de diversification prévu
- L'aménagement d'espaces verts publics de proximité ou dédiés aux équipements sur l'emprise des actuelles tours de LMH

3. Consolider et optimiser l'accès aux services publics notamment à travers la création d'équipements socio-éducatifs

Le projet prévoit :

- La création au Nord d'un lieu jeunesse dont manque ce quartier et d'une salle de sports.
- La création au Sud d'un pôle famille, constitué d'un centre social, d'un relais des assistantes maternelles (RAM), et d'une crèche familiale.

4. Interconnecter plus avant le quartier à la trame verte et bleue et au parc des sports de Roubaix

Le projet prévoit :

- La création du mail Brame qui permettra de connecter le quartier à la trame verte et bleue de Roubaix et ainsi de le connecter au parc des sports ainsi qu'au canal.

Le quartier du Pile

1. Finaliser et pérenniser l'action engagée par le PNRQAD (habitat privé dégradé du Pile) par la restructuration de la cité Flipo, de la cité Casimir Périer/ Lafayette et des îlots de part et d'autre de la rue Jules Guesde.

Le plan guide prévoit la restructuration de 3 îlots d'habitat privé que sont la cité Flipo, l'îlot Casimir Périer et les îlots de part et d'autre de la rue Jules Guesde.

- La cité Flipo sera démolie afin de permettre une dédensification au profit de la qualité résidentielle, la requalification de logements privés anciens maintenus et le développement d'un programme neuf de diversification autour d'un nouvel espace public.
 - L'îlot Casimir Périer / Lafayette sera en partie démoli et recomposé autour d'un nouvel espace public permettant là aussi la dédensification du secteur, la requalification des logements privés anciens maintenus et le développement d'un programme neuf.
 - L'îlot de part et d'autre de la rue Jules Guesde permettra l'ouverture du quartier du Pile au niveau du parc de la teinturerie depuis la rue Pierre de Roubaix. C'est en effet à cet endroit que le projet PNRQAD concentre les actions les plus visibles en termes de transformation urbaine du quartier.
2. Ouvrir le quartier sur son environnement par le réaménagement de la rue Pierre de Roubaix et l'aménagement d'un espace vert de connexion au Canal.

Le projet prévoit :

- La requalification de la rue Pierre de Roubaix.
- L'aménagement d'un espace vert venant ouvrir le quartier du Pile sur le canal par la mobilisation d'un foncier en partie maîtrisé et permettant d'apporter un espace vert de proximité supplémentaire dans ce quartier très dense.

3. Créer de nouveaux espaces publics de proximité

Le projet prévoit :

- La création d'une placette publique en vis-à-vis de la place de la Condition Publique.
- La requalification de la place Paul Bert prolongée par un nouvel espace public planté.
- La création d'un espace public végétalisé ouvrant la rue pierre de Roubaix vers le cœur du PNRQAD et en particulier le parc du Pile.

LE QUARTIER DE L'EPEULE

1. Poursuivre et rendre visible la transformation de l'habitat social et privé

L'objectif principal réside dans le traitement structurel de l'habitat déprécié qu'il soit social ou privé. Ainsi le groupe Bell au Sud sera totalement restructuré alors qu'un périmètre opérationnel resserré aux abords de la rue de l'Epeule et de l'ancien Couvent des Clarisses permettra de concentrer et rendre visible l'action publique en matière de traitement de l'habitat privé dégradé. Le projet vise également à prioriser les interventions sur le foncier déjà maîtrisé et accompagner les sorties de portage en cours.

Le projet permettra ainsi :

- La démolition de 295 logements sociaux (256 logements LMH + démolition partielle Vilogia Trois Arbres)
- La requalification et la résidentialisation de 426 logements : requalification en site non occupé des 136 logements maintenus du 13 A, B, C Ogiers et des 66 logements en site occupé des 14,28,42 du groupe Bell (Lille Métropole Habitat) ; requalification et résidentialisation du groupe Trois Arbres de Vilogia (224 logements).
- La mise en œuvre du programme d'immobilier résidentiel neuf sur le site « Canifrance » dont une partie sera réservée au groupe Action Logement
- La restructuration globale de 5 îlots d'habitat privé combinant une action de démolition des cœurs d'îlot et de restructuration du bâti visible et notamment celui adressé sur la rue de l'Epeule.

2. Renforcer l'identité commerciale du quartier et les services aux habitants.

Le foisonnement des associations est un atout majeur du quartier. Le projet doit faciliter les lieux du « Vivre ensemble » en renforçant l'offre d'équipements de proximité. C'est l'enjeu porté par la création d'une polarité

d'équipements, en entrée de quartier, au sud de la rue de l'Epeule et au droit de l'ancien Couvent des Clarisses.

Il en est de même pour le marché forain de la place Vandermeiren et les commerces de la rue de l'Epeule au cœur de l'identité du quartier et dont le développement sera accompagné par les actions de restructuration de l'habitat privé et de restructuration de l'espace public.

Ainsi le projet visera :

- La relocalisation du centre social Nautilus
- L'extension de l'école Condorcet
- Le développement d'une maison de l'économie circulaire et du zéro déchet au sein de l'ancien Couvent des Clarisses et d'un lieu totem du textile sur l'usine Roussel.
- La création d'une halle de marché sur la place Vandermeiren
- L'extension de la salle de sport Gernigon

3. Donner à voir la trame verte et bleue | Faire du quartier un lieu de destination

Si les interventions sur l'habitat et le commerce sont des nécessités, elles ne pourront accompagner un retour d'attractivité que combinées avec une restructuration globale des espaces publics permettant au quartier de s'ouvrir tant vers la gare et le centre-ville que vers le sud du quartier.

Pour ce faire, le projet :

- Viendra requalifier et étendre le parc Brondeloire qui se prolongera jusque dans la résidence Bell
- Développera une structure urbaine sur deux axes, la rue de l'Epeule requalifiée et la rue du Brondeloire le long du parc
- Permettra la création d'une polarité équipementière sud marquée par une nouvelle place publique sur laquelle seront adressés les équipements
- Interconnectera le parc Brondeloire avec la rue de l'Epeule et le square Catteau

LE QUARTIER DE L'ALMA

1. La prise en compte des temps de latence dans le projet urbain

Le plan des transformations prévoit :

- L'articulation des différentes temporalités dans le processus de transformation avec l'enchaînement des opérations, des usages transitoires, de l'accompagnement et la préfiguration des nouveaux usages ;
- La programmation d'équipements en lien avec l'économie et les activités du quartier : création d'une plateforme de micro-logistique, ouverture d'un lieu dédié au renforcement des initiatives locales, accompagnement des démolitions par la mise en place d'une plateforme de réemploi.

2. Un volume de démolitions important pour libérer le potentiel foncier, changer l'image du quartier et permettre l'accueil d'une offre nouvelle de logements diversifiés.

Le plan des transformations prévoit :

- La transformation en profondeur des îlots Fontenoy, Archimède, Médicis et Mosaïque avec la démolition de 428 logements, la création de nouveaux espaces publics.
- La requalification de l'existant pour impulser un effet d'entraînement dans la production de l'offre nouvelle ;
- La diversification de l'habitat de manière significative pour produire une offre équilibrée, à l'image des autres quartiers de la ville.
- Articulation avec les quartiers connexes : quartier de Gare, Cul-de-Four, Union, ...

3. L'ouverture du quartier, dans toute sa profondeur, au reste de la ville par la restructuration complète des espaces publics.

Le plan des transformations prévoit :

- La clarification du réseau viaire existant par une hiérarchisation de l'espace public : affirmation des axes transversaux est/ouest comme structurants, apaisement des rues nord-sud et réseaux de places et placettes ;
- La transformation de la rue de l'Alma en cœur de quartier ;
- La création de la place du marché avec relocalisation du marché actuel situé rue des Angès ;
- L'incitation aux déplacements actifs avec le développement d'un réseau cyclable structurant.

4. La diversification des fonctions en articulation avec les secteurs voisins

Le plan des transformations prévoit :

- Le renforcement des équipements publics existants : réhabilitation et extension de l'école Blaise Pascal, démolition-réhabilitation et construction d'un nouveau complexe sportif. Le Comité d'engagement de l'Anru du 6 décembre 2021 a décidé de ne pas retenir financièrement l'opération de construction neuve du pôle jeunesse du centre social et de la salle sport, considérant l'insuffisance du degré de maturité au jour de la demande. Dans ce cadre la MEL et la Ville de Roubaix se réservent le droit de solliciter à nouveau les partenaires sur ce projet dès lors que son niveau de maturité et de programmation sera abouti.
- La réhabilitation d'une partie de l'ensemble du parc de logements articulé au développement d'une offre nouvelle ;
- La relocalisation des commerces ;
- La rénovation de l'habitat privé dégradé.

ALMA : l'enjeu d'élaborer une stratégie stationnement en appui du projet urbain

Le quartier de l'Alma, en tant que quartier mixte, accueillant des activités économiques et des usages résidentiels, doit faire face à une fluctuation importante de la pression de stationnement journalière. Le quartier double en journée son besoin de stationnement passant d'un besoin de 800 à 1 000 places dans la nuit à un besoin d'environ 1 700 places en journée. Ainsi la situation actuelle constatée se résume ainsi :

Une offre de surface qui répond globalement à la demande liée aux résidents du quartier,

Une offre de surface gratuite non réglementée qui sature en journée avec la superposition des usages (résidents, pendulaires, visiteurs)

Beaucoup de stationnements illégaux au détriment des espaces piétons : il faut reconquérir les trottoirs

En parallèle, près de 1230 places dans les parkings en ouvrage dont 680 places encore disponibles en journée.

Donc une situation disposant de réserves de capacité à utiliser pour accueillir la demande actuelle et future liée aux activités du quartier et en particulier :

Au triplement annoncé du nombre de salariés de l'écosystème Blanchemaille à l'horizon 2027 (+1 800 salariés soit environ 1 300 véhicules pendulaires supplémentaires à usage de la voiture constant)

A la baisse à l'horizon 2027 du nombre de résident du quartier (-470 logements soit environ – 200 véhicules, à motorisation constante des ménages)

⇒ Une augmentation de la demande d'environ 1 100 places à l'horizon 2027 dans un scénario « fil de l'eau ».

Afin d'anticiper ces évolutions il apparaît nécessaire d'engager un approfondissement spécifique dans le temps du NPRU afin de développer une politique de stationnement et de diminution de l'usage de la voiture, et ce en ne s'interdisant la mobilisation d'aucun des leviers d'action possibles que seraient :

- La mobilisation à plein des parkings en ouvrage disponibles sur le secteur afin d'assurer le stationnement salarié passant par une logique de gestion mutualisée dont la soutenabilité économique devra être confirmée, voire y envisager une tarification résidentielle pour une optimisation de l'usage nocturne.
- Une réflexion sur les avantages et inconvénients du passage au stationnement réglementé, zone à durée limitée par disque ou payant sur le stationnement de surface condition nécessaire mais non suffisante d'une activation des parkings en ouvrages
- Le développement des usages alternatifs de mobilité des salariés, de manière à accompagner au mieux la nécessaire contrainte (réglementation, moindre offre) sur le stationnement à destination, au regard des objectifs de mobilité durable, en impactant le moins possible l'attractivité économique du site
- L'aménagement d'aires de stationnement dans les espaces publics du NPRU

Pour ce faire, la convention de gestion de site constituera le véhicule opérationnel porteur de cette stratégie. Son élaboration programmée sur l'année 2021 permettra :

De solliciter l'opérateur Parcogest pour vérifier la soutenabilité économique d'une gestion mutualisée des parkings en ouvrages

De porter, au sein de la municipalité, une analyse AFOM sur l'opportunité d'une réglementation ou d'une tarification du stationnement de surface

D'accompagner les approfondissements nécessaires à l'identification de marges de manœuvre en matière d'offre de surface.

Cette approche conduite par la mission GUSP du NPRU appuyée en cela par la direction mobilité de la MEL, intégrera également un volet d'accompagnement des entreprises au changement des usages salariés visant à favoriser le développement de l'usage des transports en commun en assurant la mise en place, tout au long du projet, de cheminements lisibles mais aussi d'un sentiment de sécurité sur l'espace public.

La question du devenir des parkings enterrés du quartier de l'Alma fera l'objet d'un suivi lors des revues de projet annuelles.

Programme d'intervention sur les îlots d'habitat privé dégradé interquartier : feuille de route

Le programme opérationnel du NPRU de Roubaix intègre un objectif de restructuration d'îlots d'habitat privés dégradés qui, combiné avec les interventions sur l'espace public, le logement social et les équipements, doit permettre une modification profonde de l'attractivité des quartiers de l'Epeule, l'Alma et du Pile.

Il est ainsi prévu la restructuration de 19 îlots dont 9 réalisés avec le soutien financier de l'ANRU et 10 avec celui de la Région. Ce sont ainsi 359 logements qui feront l'objet d'une intervention soit dans le cadre d'une action de démolition pour permettre la réalisation de programmes immobiliers neufs ou d'espace public soit dans le cadre d'une action de requalification.

Ce volet du NPRU passe par la mise en œuvre d'une convention opérationnelle avec l'EPF aujourd'hui signée et par une concession d'aménagement multi-site confiée à la Fabrique des quartiers. Il sera complété par une Opération Programme d'Amélioration de l'habitat cofinancée par l'ANAH, la Ville de Roubaix et la MEL ainsi que par une politique d'aide à la requalification des façades portée par la Ville de Roubaix.

L'ensemble de ce programme a été défini, au travers d'un plan guide habitat privé ayant permis de prioriser les secteurs et niveaux d'intervention. Il doit maintenant être approfondi par des études techniques et sociales à l'îlot et à l'adresse afin de déterminer la stratégie opérationnelle la plus efficace et économe dans un objectif d'attractivité résidentielle renforcée de ces logements.

Pour ce faire, la MEL a confié à la Fabrique des quartiers une mission d'approfondissement visant à affiner le diagnostic technique et social à l'îlot et à l'adresse des biens ciblés et à préciser le projet architectural et urbain pour chacun des îlots ainsi que la stratégie opérationnelle qui en découle.

L'arbitrage stratégique entre la démolition ou la conservation / requalification du bâti existant sera effectué au regard du projet du territoire, de l'intérêt patrimonial, des caractéristiques intrinsèques des logements (qualité, typologies, superficie, orientation), de leur potentiel d'attractivité et de commercialité à terme, de la stratégie architecturale et urbaine du projet (signal de transformation, effet d'entraînement sur le quartier) et de la faisabilité financière, commerciale et juridique d'une opération neuve.

Il est ainsi prévu, suite aux visites des logements, de disposer, à l'horizon avril 2021, d'une proposition de stratégie opérationnelle qui sera soumise à :

- l'avis des missions de maîtrise d'œuvre urbaine afin de garantir la cohérence des interventions vis-à-vis des fondamentaux du projet urbain
- l'avis de l'architecte des bâtiments de France afin de garantir la cohérence des interventions avec la SPR en vigueur.
- l'avis de l'EPF garante de l'opérationnalité des interventions envisagées
- l'avis de l'ANRU

l'avis de la MEL garante de la concertation réglementaire et de l'intérêt généralLe projet architectural et urbain pour chacun de ces îlots en recyclage sera précisé et donnera lieu à une validation des partenaires dans les instances de pilotage du projet telle que définies à l'article 7.1 de la présente convention.

> TOURCOING

QUARTIER DE LA BOURGOGNE

Le projet de renouvellement urbain de la Bourgogne privilégie une approche intégrée, en accord avec les principes du contrat de ville métropolitain et dans un objectif de développement social et urbain. Les enjeux sociaux étant éminemment transversaux, ceux-ci questionnent directement les interventions en matière d'habitat et de peuplement, de développement économique et d'emploi, d'aménagement, de mixité d'usages et de participations des habitants. La capacité à répondre conjointement à l'ensemble des enjeux est donc une condition centrale de réussite.

L'intervention physique du projet de renouvellement urbain doit contribuer à ouvrir le quartier et à le rendre plus attractif par une nouvelle organisation urbaine autour d'un axe central, la Grande Allée, constituant un trait d'union structurant entre le centre-ville de Tourcoing et la Belgique (Mouscron). Par une intervention massive, il s'agit notamment de ramener la proportion de logements locatifs sociaux autour de 50 % sur le temps du NPNRU et au plus près de la moyenne communale (30 %), à terme. Enfin, la rénovation des

logements et des espaces publics se révèle être une nécessité afin d'en améliorer les performances environnementales, la qualité paysagère et la sécurité.

Les objectifs urbains traduisent les orientations stratégiques selon trois champs d'action.

Des objectifs en matière d'habitat et de peuplement qui mobilisent les leviers suivants

• Des interventions massives sur le parc social existant pour retourner l'image d'un quartier monofonctionnel fragilisé et permettre l'accueil d'opérations de diversification résidentielle. Cette action se traduit par de nombreuses démolitions, situées pour l'essentiel le long de l'allée Charles-Quint, avec pour objectif de jeter les bases d'une recomposition urbaine de grande ampleur, support d'une nouvelle mixité sociale et fonctionnelle. Ces démolitions s'accompagnent de nombreuses requalifications et résidentialisations de logements sociaux, situées de part et d'autre du faisceau central, afin de diffuser l'élan de renouvellement urbain à l'ensemble du quartier et de donner une nouvelle valeur à des secteurs moins problématiques mais souffrant d'un réel déficit d'image et de qualité. Le programme prévisionnel de diversification, [détaillé dans le programme global de construction de la ZAC de la Bourgogne réalisée en avril 2024](#), prévoit la réalisation d'environ 850 logements à terme (70 000 m² SDP), dont 558 logements sur la période 2020-2034 (42 730 m² SDP). À l'échelle de ces 558 logements, les produits prévisionnels sont ventilés comme suit :

- 223 accessions sociales (40%) dont des contreparties Action Logement
- 201 accessions libres et 134 locatifs intermédiaires / libres dont des contreparties foncière Action Logement.

Les prix de sortie prévisionnels oscillant, en fonction des produits, de 1 900 euros/m² à 2 800 euros/m².

Les publics cibles prioritaires pour le quartier de la Bourgogne seront : les couples, les jeunes couples avec enfant, les familles, les familles monoparentales et les investisseurs. Le phasage des opérations de diversification reste à affiner, notamment en partie centrale et le long de la grande allée. Les sites Utrillo, Lepoutre, [la Place de la Bourgogne](#) et le faisceau Sud de la Grande Allée sont d'ores et déjà ciblés pour accueillir les premières constructions de logements, dans une logique pionnière. [Les formes urbaines seront approfondies dans le cadre de la mission d'urbaniste en chef et des démarches de commercialisation menées au titre de la concession d'aménagement.](#)

La stratégie de requalification et de diversification du parc social maintenu [fait l'objet d'un travail partenarial régulier et soutenu, avec l'aide de la mission d'urbaniste en chef \(aspects urbains et architecturaux\) et de la démarche GSP \(Groupe de Suivi du Peuplement\).](#)

• En corollaire, la production d'une offre nouvelle de logements sociaux plus harmonieusement répartie à l'échelle de la ville de Tourcoing (droit commun ou reconstitution de l'offre dans la limite de 50 % du nombre de logements déconstruits à la Bourgogne) en privilégiant les quartiers sous-dotés en la matière. Le développement de l'offre nouvelle s'attachera à répondre conjointement à la volonté de la Ville de Tourcoing de diversifier les bailleurs en présence sur son territoire et à la nécessité de garantir une part suffisante pour les organismes démolisseurs afin de sécuriser la reconstitution de l'offre, condition indispensable de l'ambitieux programme de renouvellement urbain.

• Une politique d'attribution des logements sociaux qui, conformément aux objectifs de la [Convention Intercommunale d'Attributions \(CIA\)](#), veillera à ne pas fragiliser davantage le quartier. L'objectif de long terme est d'atteindre un équilibre 50/50 dans l'occupation du parc social du quartier (50 % < 60 % du plafond PLUS et 50 % > 60 % du plafond PLUS) contre un rapport de 80/20 aujourd'hui. À ce titre, les relogements générés dans le cadre des opérations de démolitions et de réhabilitations du parc social représentent un moyen de rééquilibrer le peuplement à l'échelle de la ville et de la métropole.

Des objectifs en matière d'aménagement urbain qui passent par :

• À l'échelle métropolitaine, l'adressage du quartier sur le boulevard Industriel à travers l'aménagement du site Lepoutre (effet vitrine) et la création de la Grande Allée. Le traitement de la façade sud du quartier, le long du boulevard Industriel, constitue un enjeu déterminant pour le retournement d'image et l'attractivité du quartier. Cet enjeu est particulièrement prégnant autour de la station de métro du Pont-de-Neuville, vouée à devenir un pôle intermodal avec l'arrivée [du nouveau tramway Roubaix-Tourcoing à l'horizon 2033](#), [dans le cadre du projet métropolitain extramobile](#). Le tracé retenu passe par le boulevard Industriel et s'interconnecte avec la ligne n°2 du métro, au niveau de la station Pont-de-Neuville, reliant ainsi le quartier de la Bourgogne à l'ensemble du versant Nord-Est de la métropole et constituant de fait une réelle opportunité d'ouverture et d'arrimage aux dynamiques métropolitaines.

- À l'échelle communale, l'ouverture et le désenclavement du quartier vers le centre-ville, les quartiers environnants et la Belgique. Cet objectif passera par l'installation de la grande allée paysagère, nouvel axe structurant qui assurera la continuité du boulevard de l'Égalité et de la rue du Chêne-Houpline jusqu'au CH Dron, et le traitement des interfaces avec les quartiers environnants (Pont-de-Neuville, Marlière, rue de l'Yser, plaine transfrontalière). À noter l'engagement d'une démarche de végétalisation du Boulevard industriel. L'objectif poursuivi par la collectivité est de constituer une « ceinture verte » tout le long du Boulevard industriel (pour une mise en œuvre entre 2024 et 2028).

- À l'échelle du quartier, une recomposition viaire et urbaine d'ampleur permettant l'accueil de nouveaux programmes (logements, équipements, activités...) sur une trame viaire plus régulière, plus lisible et mieux connectée. L'intervention sur les espaces publics sera également guidée par la recherche d'une certaine qualité paysagère, adaptée selon les secteurs, [favorisant la transition écologique \(gestion intégrée des eaux pluviales, biodiversité, mobilité active, réseau de chaleur urbain...\)](#) et permettant de renouer avec l'esprit initial de cité-jardin.

Des objectifs de développement social et économique qui se traduisent par :

- une volonté de garantir les conditions nécessaires à l'acceptabilité sociale du projet urbain, pour les habitants actuels ou futurs, la cohésion sociale étant une condition de réussite de l'attractivité et de la diversification résidentielle ;

- un accompagnement au changement à travers un plan porteur d'excellence et d'innovation sociale s'organisant autour de trois axes thématiques : l'appropriation des projets et la concertation, la gestion urbaine et sociale de proximité et l'insertion par l'économique, et d'un axe transversal : la mémoire du quartier ;

- un développement de l'emploi local à travers des projets économiques permettant la montée en qualification et compétences des personnes. Le site Lepoutre est à ce titre ciblé pour jouer le rôle d'une véritable turbine du redéveloppement urbain, social et en lien étroit avec la stratégie Rev3 pilotée par la Région Hauts-de-France.

- l'amélioration de l'offre en équipements et services à travers notamment la redéfinition complète de l'offre scolaire (de la crèche au collège) – en lien direct avec la démarche de Cité Éducative, la rénovation ou la création de nouveaux équipements de proximité, la construction d'une nouvelle offre commerciale et de services fournissant les aménités indispensables aux habitants du quartier. Le volet territorial tourquennois prévoyait la possibilité d'une relocalisation du collège Mendès France au cœur d'une aire de recrutement plus large et plus mixte, en bordure du boulevard Industriel. Les conditions de faisabilité technique et financière n'ayant pu être réunies, l'opération n'est pas confirmée. La Ville a revu le projet en ciblant les financements sur la [démolition/réhabilitation](#) sur site du groupe scolaire Kergomard/Descartes. Le Département du Nord a accepté d'animer une réflexion partenariale sur les conditions d'accueil des collégiens du quartier.

> LILLE

QUARTIERS DE CONCORDE, LILLE SUD, BOIS BLANCS ET QUARTIERS ANCIENS

CONCORDE

1. La protection du site et de ses habitants - d'aujourd'hui et de demain - véritable manifeste des ambitions du renouvellement urbain et de ses opportunités pour générer de nouveaux usages, gages d'appropriation et d'attractivité.

Le plan guide prévoit :

- un écran acoustique le long du périphérique où se positionnent des programmes spécifiques et les éléments constitutifs de la "colline acoustique et cultivée" (boisement, agriculture urbaine, équipements non sensibles) ;
- la relocalisation des équipements scolaires et des logements situés aujourd'hui en proximité immédiate du périphérique ;
- le respect d'une zone de recul par rapport au périphérique pour l'implantation des nouveaux îlots habités ;
- l'articulation des différentes temporalités dans le processus de transformation avec l'enchaînement des opérations et des usages transitoires ;

- un travail fin sur l'orientation et l'épannelage des bâtiments ainsi que sur la conception des espaces verts.

2. Un volume de démolitions important pour libérer le potentiel foncier, changer l'image du quartier et permettre l'accueil d'une offre nouvelle de logements diversifiés.

Le plan guide prévoit :

- la libération de l'arrière du site (pour le protéger des nuisances du périphérique et augmenter la constructibilité) ;
- le changement d'image et de statut du boulevard de Metz pour annuler l'effet de frontière et permettre un adressage valorisant ;
- la requalification de l'existant pour impulser un effet d'entraînement dans la production de l'offre nouvelle ;
- la diversification de l'habitat de manière significative pour produire une offre équilibrée, à l'image des autres quartiers de la ville (principe des 3 tiers : social, accession abordable et libre).

3. L'ouverture du quartier, dans toute sa profondeur, au reste de la ville par la restructuration complète des espaces publics.

Le plan guide prévoit :

- la restructuration de la trame intérieure (cf. anciennes fortifications) par la création d'une promenade plantée, épine dorsale nouvelle du quartier ;
- la création d'un parc urbain, support d'usages (de 2 à 3 hectares) dans la continuité de la promenade plantée, mail piéton, et en ouverture vers le Nord (désenclavement) ;
- le traitement urbain du boulevard de Metz (apaisement, franchissement, séquençage) et de l'avenue Beethoven, nouvelles adresses du quartier et vecteurs des traversées vers les quartiers environnants ;
- le traitement et la mise en valeur de la topographie à l'intérieur du site.

4. La diversification des fonctions en articulation avec les secteurs voisins

Le plan guide prévoit :

- la réhabilitation d'une partie de l'ensemble du parc de logements articulé au développement d'une offre nouvelle ;
- la création de 5 hectares d'agriculture urbaine et le développement des énergies renouvelables ;
- le programme d'équipements de proximité : crèche, groupe scolaire et médiathèque, centre de la petite enfance, espace senior et locaux associatifs ;
- le développement d'activités économiques : artisanales, commerciales, tertiaires et alternatives.

LILLE SUD : FAUBOURG D'ARRAS ET JB CLEMENT

Au regard de contextes patrimoniaux et fonciers contrastés, les objectifs du projet de renouvellement urbain sur ces deux sites diffèrent :

• **site de la résidence Faubourg d'Arras.** Il s'agit d'apporter une véritable qualité résidentielle pour assurer l'attractivité à moyen terme de ce parc en cours de réhabilitation et préparer sa mutation et celle de la salle de sport municipale François-Coppée à horizon 15-20 ans. Aussi, les objectifs opérationnels portés dans le NPNRU sont-ils :

- l'affirmation et la valorisation de la structure d'espace public (viaire et paysagère) s'inscrivant dans la continuité des ouvrages du PNRU et pérenne,
- la remise à plat des domanialités pour clarifier et organiser les espaces et services résidentiels.

• **site Jean-Baptiste Clément.** Bénéficiant de foncier libre à proximité (reliquat du PNRU), ce site s'est développé dans une logique de mutation profonde et de diversification résidentielle et de peuplement (y compris dans le patrimoine pérennisé) : part importante de démolition de logements, production d'une offre diversifiée et attractive et restructuration massive du patrimoine conservé.

LILLE QUARTIERS ANCIENS

Le projet s'appuie sur un principe d'intervention à l'échelle des seuls secteurs stratégiques, exception faite du traitement des copropriétés dégradées ou très fragiles. Une stratégie de ciblage a permis de concentrer l'intervention sur trois secteurs par quartier.

À Wazemmes

• **secteur Iéna Mexico :**

Ce secteur, retenu au Programme d'investissement d'avenir (PIA) France 2030 comme Démonstrateur ville durable, vise à expérimenter la transformation des quartiers anciens en intégrant une ambition santé positive et bas carbone. La phase incubation est aujourd'hui terminée, il s'agit de mettre en œuvre désormais la phase réalisation, en mettant l'habitant et son habitat au cœur de la démarche, et de développer un programme d'actions autour des thèmes de la rénovation durable du bâti, l'accès à une énergie bas carbone, la mise en œuvre d'une dynamique collective de changement autour de la ville durable au sens large. Ce secteur fait de plus l'objet d'interventions au titre du recyclage d'habitat ancien dégradé au sein du NPNRU.

• **secteur Jules-Guesde :** poursuite de l'action engagée pour consolider les accroches aux grands axes du quartier, à commencer par la place du marché, et impulser une nouvelle dynamique d'activités. Cela passera par une maîtrise publique massive pour restructurer en profondeur le bâti (en s'appuyant sur la requalification des espaces publics démarrés en 2017) et permettre l'élargissement des cellules commerciales, l'individualisation des accès aux étages, etc.

• **secteur Poste-Solidarité :** accompagnement à la diversification résidentielle et fonctionnelle (commerces).

À Moulins

• **Secteur Février-Vanhoenacker :** réappropriation de la place Jacques Février aujourd'hui tenue par les trafics par la désaffectation de la fonction commerciale en pied d'immeubles au profit d'activités de service. L'objectif est d'intervenir conjointement sur le bâti et l'espace public afin de préfigurer une transformation d'envergure à l'issue du NPNRU.

Affirmation du rôle de centralité de la place Vanhoenacker par la confortation de la vocation commerciale et l'intervention sur l'espace public.

Traitement de l'habitat dégradé à l'échelle des polarités et des îlots Bergot – Barbès – Arras.

Dans ce secteur, le projet architectural et urbain pour chacun de ces îlots en recyclage sera précisé et donnera lieu à une validation des partenaires dans les instances de pilotage du projet telle que définies à l'article 7.1 de la présente convention.

L'arbitrage stratégique entre la démolition ou la conservation / requalification du bâti existant sera effectué au regard du projet du territoire, de l'intérêt patrimonial, des caractéristiques intrinsèques des logements (qualité, typologies, superficie, orientation), de leur potentiel d'attractivité et de commercialité à terme, de la stratégie architecturale et urbaine du projet (signal de transformation, effet d'entraînement sur le quartier) et de la faisabilité financière, commerciale et juridique d'une opération neuve.

• **Secteur Douai-Thumesnil :** amorçage de la diversification à travers la lutte contre la sur-division et le traitement du parc social ainsi que le développement des aménités urbaines et résidentielles.

• **Secteur Plaine Trévisé :** traitement de l'habitat dégradé, dédensification et développement de la qualité urbaine et paysagère pour accompagner la mutation de ce tissu complexe, composé d'habitat ouvrier dégradé et de petits entrepôts. Un square sera créé pour assurer le lien et l'accroche avec le vaste projet Saint-Sauveur.

Sur l'ensemble de ces périmètres, le potentiel de dédensification sera mis au service de la qualité urbaine et paysagère.

Sur chacun des secteurs, sont articulés deux périmètres opérationnels :

- un périmètre prioritaire reprenant les îlots les plus complexes, appelant une maîtrise publique forte ;
- un périmètre plus large pour la mise en œuvre d'un droit commun renforcé.

Les filières de traitement sont adaptées du plus coercitif à l'incitatif, à l'échelle du logement, de l'immeuble, de l'îlot.

La stratégie d'intervention sur les copropriétés procède de la même logique. Les objectifs du projet urbain sont resserrés au traitement des copropriétés fragiles potentiellement dégradées, soit 56 copropriétés, pour lesquelles 23 diagnostics sont en cours.

Les filières de traitement de ces 56 copropriétés sont graduées et adaptées en fonction de la dureté de la situation : recyclage, redressement, prévention. Le programme d'intervention sur les copropriétés sera stabilisé en 2021.

Enfin, le projet urbain s'emploiera à développer des stratégies de développement durable en mobilisant les différentes communautés d'acteurs pour favoriser les filières en circuit court et s'appuyer sur l'emploi local, mettre en réseau les filières pour l'économie circulaire, avoir recours à l'urbanisme transitoire, etc.

Les opérations sur les secteurs commerciaux croiseront systématiquement les enjeux du bâti et de l'urbain pour garantir la modernisation de l'immobilier commercial et *in fine* le renouvellement et la diversification des activités.

Les enjeux de sécurité seront appréhendés dans toutes les dimensions du projet et feront l'objet d'un plan d'actions spécifiques avec les services de l'État.

BOIS BLANCS

Le renouvellement urbain du secteur des Aviateurs et la reconquête du site de la Pointe de l'île constituent une nouvelle étape dans la volonté d'améliorer l'habitat, les espaces urbains et les espaces de nature. Les ambitions sur les Bois Blancs sont :

- **d'ouvrir la ville sur la Deûle**, facteur d'attractivité résidentielle et de loisirs, à la jonction entre le canal à grand gabarit et le bras de Canteleu, en lien avec les projets de réaménagement de la gare d'eau et de requalification à terme de la pointe Boschetti autour d'une ambition culturelle ;
- **de conforter le parc des berges**, qui longe la rive sud des Bois Blancs et se prolonge jusqu'à la Citadelle en affirmant ses dimensions d'animation fluvestre et de rôle en termes de biodiversité (trame verte et bleue), assurer sa connexion avec la trame verte du quartier et le patrimoine végétal existant (boisement du site Montpellier), assurer les continuités des promenades (piétons, trottinettes, vélos...) sur le pourtour de l'île de Bois Blancs, en intégrant notamment la vélo-route voie verte (Eurovélo5), appelée à se poursuivre sur la presqu'île Boschetti ;
- **d'intervenir massivement sur le patrimoine social des Aviateurs** pour dé-densifier l'offre sociale concentrée sur ces 3 hectares et recomposer à l'échelle de l'ensemble du site de 5,5 ha une offre résidentielle équilibrée ;
- **de conforter l'offre d'équipements** autour d'un réseau de squares, de l'agrandissement de l'école Montessori et de la construction d'une nouvelle école de musique ;
- **de relier ce secteur au maillage d'espaces publics des Rives de la Haute Deûle**, prolongeant sa dynamique d'écoquartier en y intégrant de nouveaux programmes d'habitat mixtes, d'activités, d'espaces publics et de nature ;
- **de porter une ambition de qualité architecturale et paysagère**, en dialogue avec l'identité du quartier des Bois Blancs et avec son patrimoine naturel et bâti, dans le même esprit que celui qui anime la valorisation du patrimoine dans le projet des Rives de la Haute Deûle.

Le projet développe ainsi les objectifs urbains suivants :

- **le désenclavement du site des Aviateurs** en créant les continuités urbaines vers la gare d'eau avec le prolongement de la rue Mermoz ;
- **la recomposition complète de l'offre de logements sociaux et la construction d'une offre nouvelle en diversification**, en veillant à conserver une vocation sociale au sein d'un quartier comptant aujourd'hui 25 % de logements locatifs sociaux ;
- la poursuite des trames paysagères du quartier avec :
 - la valorisation du parc des Berges à la gare d'eau, le long du canal à grand gabarit ;
 - la création d'une continuité vers le parc des berges depuis la rue du Pont à Fourchon, organisant les accès aux nouveaux équipements publics ;
- la préservation du patrimoine végétal et du bâti industriel remarquable ;
- la poursuite de la démarche d'excellence environnementale portée sur RHD et de qualité des espaces publics :
 - en renforçant l'intérêt écologique du site à travers la confortation du patrimoine arboré, la végétalisation et la perméabilité du site, le respect des trames vertes, bleues, noires et brunes.
 - en traitant les pollutions héritées des activités industrielles antérieures.

> LOOS

QUARTIER DES OLIVEAUX

Les grands principes

Structurer la nouvelle identité du quartier et apporter de nouvelles pratiques urbaines passent par l'atteinte des objectifs urbains suivants :

1. Un programme habitat ambitieux pour changer radicalement l'image du quartier

Le projet de renouvellement urbain prévoit une intervention ambitieuse en la matière pour changer radicalement l'image actuelle de grand ensemble.

Le programme de démolitions permettra de changer l'image du quartier, de libérer du foncier pour réaliser le projet, de désenclaver le site et de garantir la cohérence et la lisibilité du projet urbain. Les résidences à déconstruire se situent au cœur du quartier qui sera le point d'orgue de l'intervention.

Ainsi, la libération du foncier permettra de créer un véritable projet de diversification de l'offre de logements, à la fois en termes de statuts et de formes architecturales. Une fois le programme de démolitions achevé, le taux de LLS dans le QPV sera de 68 % contre 95 % aujourd'hui.

En parallèle, la requalification très qualitative contribuera au retour d'attractivité du quartier et impulsera les premiers signes de changement d'image tout en accompagnant la livraison des nouveaux produits. La stratégie de requalification a été définie par la constitution des nombreux diagnostics menés sur le quartier qui a abouti au ciblage de réhabilitations ambitieuses de cinq résidences. Elle continuera à s'affiner, notamment dans le cadre de la réalisation de la mission d'urbaniste conseil. Les échanges se poursuivront par ailleurs avec les bailleurs concernant la stratégie de vente HLM, considérée comme un atout pour la réussite de la diversification.

Enfin, un programme de résidentialisation sera mis en œuvre. La qualité des espaces publics ainsi que la mise en valeur et l'enrichissement de la qualité paysagère du quartier des Oliveaux prendra corps par le traitement des pieds d'immeuble des bailleurs sociaux. Cette intervention permettra de répondre aux attentes exprimées par les habitants, en matière de clarification des limites entre espace public et privé.

2. Le désenclavement du quartier par le raccordement de la Lino : un axe est/ouest clair

Le quartier se connectera à la Liaison Intercommunale Nord-Ouest (Lino) qui participe au développement de grands projets métropolitains tels qu'Euratechnologies et Eurasanté en améliorant leur accessibilité depuis l'autoroute A25 et la rocade nord-ouest. La concomitance des projets de raccordement et d'ouverture du quartier sur l'agglomération va permettre de créer un nouvel accès à l'ouest de la ville et de modifier radicalement la place des Oliveaux au sein de la métropole lilloise. Le barreau de desserte du quartier le raccroche de fait à ces polarités et aux axes structurants, et ouvre rapidement l'accès au territoire métropolitain à ses pôles d'emploi et à ses aménités.

Le désenclavement physique constituera l'un des atouts majeurs favorable à une plus grande mixité sociale du quartier. La rue Vincent-Auriol sera donc prolongée à l'ouest pour créer un axe fort "est/ouest" et viendra compléter l'axe du mail nord/sud pour une trame viaire lisible, des voies claires et cohérentes.

3. Améliorer le cadre de vie pour les habitants et pour attirer de nouveaux résidents

Pour cela, il faut s'appuyer sur l'existant et améliorer son niveau de qualité.

Le projet mise sur une offre d'équipement ambitieuse de façon à répondre pleinement au renouvellement d'image du quartier. Cette démarche passe à la fois par une optimisation et une valorisation du patrimoine existant, et par le développement d'une offre d'équipements complémentaire, adaptée et diversifiée, où l'emploi et la petite enfance seront prioritaires.

Une mixité sera ainsi privilégiée entre logements et équipements afin de permettre de nouvelles interactions en termes de flux et de temporalités.

Par ailleurs, le paysage du quartier est riche mais se déploie de manière très diffuse, sans hiérarchie et sans permettre d'accueillir des usages spécifiques. C'est pourquoi, le projet activera une figure paysagère forte et puissante dans un site cerné par de grandes pièces paysagères métropolitaines.

Enfin, si le quartier des Oliveaux n'est pas très vaste, il génère pourtant un sentiment d'éloignement lorsqu'il s'agit de s'y déplacer. Les ensembles résidentiels de logements sociaux fonctionnent de manière satellitaire : ils n'interagissent pas entre eux alors qu'ils sont géographiquement proches. Ainsi, faire émerger des axes forts au sein du quartier et rationaliser le maillage viaire et donc révéler la proximité seront-elles des conditions nécessaires à la réussite du projet.

4. Créer une vraie centralité

"Ceci n'est pas un centre" est une manière de décrire la centralité actuelle du quartier des Oliveaux. En effet, un centre commercial vacant dans sa presque totalité, des services de mairie et le bureau de Poste adressés au sud de la tour Kennedy mais masqués par la galerie commerciale et la topographie des lieux, des équipements de proximité nombreux mais disséminés ne "font pas centre".

Une centralité tire sa force de son animation, elle-même sous-tendue par la présence d'une offre en commerces, services et équipements générateurs de flux et d'usages variés. C'est cette concentration qui permet de qualifier un espace de centralité, le rend ainsi identifiable, apporte de la clarté au fonctionnement du quartier tout en lui offrant une visibilité à plus grande échelle. C'est cette concentration qui active l'espace public, génère une multiplicité d'usages (passer, s'arrêter, s'amuser, discuter, interpeller...) et l'anime à des moments différents, en journée, en semaine, à l'année. L'absence d'un espace fédérateur pouvant recevoir de véritables événements et soutenir la vie sociale du quartier a été régulièrement exprimée comme un enjeu, voire une souffrance par les habitants.

5. Créer une ligne forte : un mail paysager structurant un axe nord/sud

La nouvelle centralité s'accrochera à un mail support d'équipements, de commerces et de nouveaux usages. Afin de répondre à l'objectif de mixité fonctionnelle et aux attentes des habitants, le premier acte fort sera de reconstituer une offre commerciale sur cette nouvelle centralité et de démolir le bâtiment principal de l'actuel centre commercial.

Le mail central programmé et paysagé s'appuiera à la fois sur le maillage viaire et sur le paysage, se déployant le long de la rue de la Paix, depuis le square existant jusqu'à l'actuelle carrière au sud du quartier qui deviendra un espace naturel métropolitain.

Cet axe nord/sud pourra agglomérer des équipements majeurs du quartier et permettra le positionnement et le bon fonctionnement des équipements futurs.

En créant cette nouvelle centralité, le projet urbain offre les conditions favorables aux échanges entre les résidents et sera le geste fort de renaissance de l'image du quartier. Le format de l'offre commerciale doit donc être reconsidéré : celle-ci sera positionnée en pied d'immeubles, le long de l'axe afin de profiter des flux, sur la nouvelle centralité, sur l'actuel terrain Léo-Lagrange et à l'angle de la rue de la Paix et de la rue Vincent-Auriol.

De plus, l'interface qu'incarne la bande centrale servira de support à l'instauration d'une hiérarchie dans les parcours. Deux "boucles" fédératrices d'usages au sein du quartier prendront appui sur cet axe et compléteront le maillage afin de désenclaver toutes les zones du quartier, y compris les franges. Ces boucles permettront de fluidifier le trafic à l'intérieur du quartier mais également un meilleur raccrochage à la ville.

Le quartier sera désormais connecté au nord, en direction de l'hôpital de Loos, où un programme de résidentialisations nécessitera la démolition de garages.

> MONS-EN-BARŒUL

QUARTIER DU NOUVEAU MONS

Les orientations stratégiques sont déclinées en quatre objectifs urbains :

1. Mener un programme ambitieux de réhabilitation des logements sociaux, en mettant l'accent sur la performance énergétique

Le programme de réhabilitation est ambitieux :

- par son ampleur, puisqu'il concernera tous les immeubles du secteur, soit près de 585 logements, pour ne plus subir l'effet de déclassement observé suite au PRU ;
- par le niveau de travaux attendus : poursuite de la démarche d'écoquartier, la Ville et les bailleurs partagent l'objectif du niveau BBC 2009 à atteindre, le considérant comme un seuil minimum.

2. Poursuivre la rénovation du quartier, de sa trame viaire et des espaces publics dans la démarche de ville durable

- Achèvement du maillage viaire est-ouest et nord-sud, avec une nouvelle hiérarchisation des voies sur certains secteurs.
- Requalification des espaces publics et privés dans une démarche de qualité paysagère avec notamment une rationalisation du stationnement sur plusieurs secteurs.
- Démolition partielle de deux immeubles locatifs sociaux, dont les caractéristiques patrimoniales, techniques et de peuplement des immeubles ne justifiaient pas une démolition totale.

3. Libérer du foncier par des déconstructions lorsque cela est nécessaire pour permettre la construction de logements privés

Trois immeubles locatifs sociaux et une batterie de garages seront démolis afin de permettre la constitution d'emprises foncières de taille suffisante et attractive pour la construction de logements neufs. Les immeubles concernés présentaient des caractéristiques techniques et de peuplement justifiant leur démolition. Le potentiel de diversification, [affiné dans le cadre de l'étude de faisabilité des lots en diversification par l'urbaniste en chef \(D&A 2023\)](#), est de 397 logements, dont 40 logements sociaux (hors QPV). [Ce potentiel repose sur le maintien d'une qualité globale des projets sur les sites en diversification, tenant compte de la densité des secteurs et de leur rééquilibrage, des contraintes règlementaires, morphologiques, techniques et de la présence des services. L'intégration de deux lots supplémentaires au potentiel de diversification \(Rues Sangnier et Lyautey\), permet l'intensification de la production au sein de la centralité, et la dé-densification du nord du quartier et des abords du Fort de Mons.](#)

4. Améliorer la diversification fonctionnelle en soutenant le commerce de centralité et l'implantation d'activités tertiaires ainsi qu'en maintenant/créant des équipements publics

- Soutien à l'activité commerciale de la galerie "Europe".
- Création de plus 4 000 m² dédiés à l'activité économique au sein de la centralité (îlot Coty-Papin).
- Création et/ou réhabilitation de 5 équipements, avec un axe fort autour de la petite enfance.

> HEM

QUARTIER 3 BAUDETS LIONDERIE

Dès 2004, la Ville de Hem et ses partenaires se sont engagés dans un plan de rénovation urbaine ambitieux sur le secteur Hauts Champs Longchamp afin de désenclaver le quartier, d'améliorer le cadre de vie des habitants et d'y renforcer l'offre de service public. Suite à ce premier programme achevé, un Plan Stratégique Local (PSL) a permis d'identifier les actions à mener. Ainsi, le NPNRU de Hem répond aux préconisations du PSL. À l'instar du secteur Lionderie - 3 Baudets, des secteurs non traités où persistent des situations sociales, économiques difficiles ou d'insécurité restaient à travailler. C'est ainsi que les partenaires prévoient diverses actions d'aménagement, de logements, de résidentialisations, d'équipements ou d'actions sociales.

[Les enjeux](#)

Les enjeux du projet à 15 ans passeront par la mise en œuvre d'actions urbaines et sociales qui permettront de lever les freins à l'amélioration des situations personnelles, que ce soit au niveau de la santé, de l'éducation, de la mobilité professionnelle ou de la réussite scolaire :

- **achever le processus de retournement d'image** en renforçant la mixité fonctionnelle au sein du quartier et structurer les connexions avec les pôles de développement de la métropole, ce qui passe notamment par un soutien à l'activité économique et commerciale, en lien avec une véritable stratégie de diversification ;
- **renforcer la cohésion sociale** par le maintien et le renforcement des dispositifs d'accompagnement et d'aide des populations les plus fragiles, notamment par la mise en place d'une démarche collective et prospective à l'échelle communale, et, sur certains enjeux, à l'échelle intercommunale ;
- **désenclaver le quartier** en créant de nouvelles voies de liaison et en aménageant les espaces publics et en réorganisant spatialement les services à la population et les équipements publics.

[Les orientations](#)

Le projet à 15 ans s'adosse à une véritable stratégie communale en matière d'habitat et de peuplement, construite en cohérence avec la CIET, organisée autour de quatre grandes orientations, qui guideront le projet de renouvellement urbain :

- **diversifier l'offre locative sociale** pour accroître la proportion de petits logements (T2/T3) ;
- **réduire la sous-occupation et favoriser la mise sur le marché de logements** répondant aux besoins des familles avec enfants (T4 principalement)
- **favoriser l'accession sociale à la propriété** dans le parc existant et renouveler l'offre locative sociale ;
- **adapter l'offre locative** pour répondre de manière diversifiée aux besoins des personnes âgées

Cette stratégie vise en priorité l'adaptation de l'offre de logement et la "fluidification" du marché locatif à l'échelle communale. Elle constitue le préalable à la mise en œuvre d'une politique de peuplement fondée sur la gestion des attributions et sur des critères "d'équilibre de peuplement".

Une première étude stratégique de définition de projets réalisée en 2008 sur les 3 Baudets - Lionderie – 3 Fermes, a posé les objectifs suivants :

- hiérarchiser et clarifier le réseau viaire en identifiant 2 axes secondaires qui permettent de conforter et fédérer un axe Nord Sud et rendre lisible un axe Est/Ouest. Sur la Lionderie, la présence d'une friche industrielle ne favorise pas les échanges entre le quartier et le reste de la ville ;
- mailler et désenclaver les 3 Baudets et la Lionderie ;
- rénover l'offre socioculturelle des équipements des quartiers ;
- finir les opérations de renouvellement urbain n'ayant pas été faites au PNRU.

L'intervention sur les équipements et les espaces publics, corrélée à une véritable stratégie d'intervention sur l'offre de logements permettant sa diversification pour maintenir et accueillir des ménages salariés, sont donc les objectifs urbains prioritaires du projet de renouvellement.

> WATTIGNIES

QUARTIER DU BLANC RIEZ

Les grands principes

La stratégie de projet repose sur 3 orientations fondatrices et fédératrices pour le renouveau du Blanc Riez :

- **quartier vitrine** : l'avenue Charles-Guillain, axe structurant du territoire, s'affirme comme un vecteur de développement urbain métropolitain. Le projet vise à inscrire pleinement le quartier sur cet axe et à en réduire l'effet de coupure entre le nord et le sud de Wattignies, en retravaillant ses abords et son gabarit (jusqu'à 60 m de façade à façade par endroits) pour en faire un espace urbain plus lisible, connecté et attractif.
- **quartier parc** : le projet valorise l'identité paysagère du Blanc-Riez et son patrimoine végétal, en s'appuyant sur ses nombreux atouts pour en faire une véritable « marque de fabrique ». Le choix de ne pas densifier de manière excessive le quartier est assumé et mis en valeur, tout en permettant des constructions ciblées aux endroits stratégiques — notamment là où se jouent des enjeux de connexion et de requalification urbaine.
- **quartier trait d'union** : le territoire communal de Wattignies est marqué par une stratification socio-urbaine entre le centre historique et pavillonnaire, le sud et le nord du Blanc-Riez. Le projet propose de renforcer les liens entre ces ensembles en travaillant sur les continuités viaires et paysagères : requalification de la rue Fleming et développement d'équipements, prolongement du Petit Bois en lisière paysagère entre ville et espaces agricoles, et structuration de la plaine des sports en véritable parc public d'articulation entre le quartier et le reste de la ville.

> WATTRELOS

QUARTIER DES VILLAS

De par son positionnement stratégique dans le corridor économique du versant Nord-Est et sa qualité paysagère, le secteur des Villas possède un réel potentiel de retournement d'image.

De ce fait, les principaux partis pris d'aménagement ont été :

- d'acter les réhabilitations lourdes comme non pertinentes et de planifier la démolition de l'ensemble des trois barres,
- de casser l'enclavement en créant une voie de circulation et y intégrer les déplacements doux,
- de donner de la lisibilité à l'ensemble des espaces paysagers par la création d'une trame verte praticable et accessible,
- de travailler les espaces publics avec les habitants et d'optimiser les périodes transitoires,
- de favoriser des produits logements qui permettront aux ménages modestes d'accéder à la propriété et ainsi de concurrencer le marché de l'ancien et également d'attirer d'autres segments de population,
- de résidentialiser l'habitat individuel.

Par ailleurs, la planification temporelle de l'intervention urbaine vise un retournement d'image progressif, en trois phases, afin de développer progressivement l'attractivité du site en intervenant sur plusieurs dimensions complémentaires au volet urbain : l'économique, le social, l'offre en accession, les ATU (atelier de travaux urbains) qui amèneront progressivement de la qualité de vie sur le quartier...

L'article 2.3 renommé « Orientations stratégiques du projet d'innovation et/ou d'agriculture urbaine » de la convention pluriannuelle est modifié et dorénavant rédigé comme suit :

Le projet de renouvellement urbain de la Métropole Européenne de Lille poursuit deux enjeux majeurs, dont celui devant permettre d'assurer le développement durable des quartiers, générateurs de développement économique, d'innovation et de cohésion sociale. La réussite de cet enjeu repose sur la capacité du NPNRU à s'accrocher aux dynamiques territoriales à l'œuvre afin d'assurer leur retournement d'image et d'attractivité à terme.

C'est dans cet objectif, qu'en complémentarité du NPNRU, le projet métropolitain entend porter des actions d'innovation et de transition au profit de l'amélioration de conditions de vie des habitants.

Dans ce cadre,

- la candidature de la MEL à l'appel à projets « Les Quartiers Fertiles » permet le déploiement de projets innovants et expérimentaux d'agriculture urbaine dans les quartiers en renouvellement urbain de Loos, Lille et Mons-en-Baroeul ;
- les candidatures de la MEL, de la Ville de Lille et de la Ville de Roubaix à l'appel à manifestation d'intérêt relatif à l'axe 1 de l'action « Ville Durable et Solidaire » du PIA ont permis d'explorer et d'expérimenter des démarches d'innovation ancrées dans les potentialités locales et venant appuyer la transformation de ces territoires telle que portée par le NPNRU. Aussi, trois axes d'innovation sont-ils poursuivis dans le cadre de l'axe 1 de l'action « Ville Durable et Solidaire » du PIA.

Le retour en valeur de friches roubaisiennes

Le foncier est au cœur des problématiques de renouvellement urbain. Les pouvoirs publics se sont fortement investis dans la maîtrise foncière préalable au développement de projets d'intérêt public de moyen et de long terme. Les outils et structures dédiés à la maîtrise, au portage foncier et à l'aménagement ont été conçus dans cet objectif et se sont progressivement adaptés au foncier des friches, à l'instar des Établissements Publics Fonciers.

Le versant Nord-Est de la métropole et, en particulier, le territoire roubaisien, se caractérise par l'importance des terrains vacants et des friches réparties sur l'ensemble du territoire. Ces biens varient selon leur nature (biens commerciaux, logements vacants, friches industrielles) et leur statut (diversité des propriétés). Le principal effet de la présence de ces nombreuses friches réside dans l'image d'une dégradation de certains quartiers, leur multiplication entraînant une dégradation de l'ensemble de l'image de la ville et une perte d'attractivité du territoire.

Le retour en valeur des friches roubaisiennes constitue ainsi un enjeu majeur de retour d'attractivité, notablement dans les secteurs les plus dépréciés, priorité du NPNRU.

Ce constat est particulièrement vrai dans le secteur de l'Alma, situé aux franges de l'Union, qui concentre à lui seul 6 ha de friches alors que le NPNRU envisage de libérer 4 ha, dont la commercialisation sera d'autant plus complexe que les friches déjà existantes n'auront pas retrouvé un usage attractif.

L'enjeu de la démarche portée dans le cadre du PIA par la Métropole Européenne de Lille est de :

- Expérimenter des modes de portages long cours impliquant des acteurs locaux du territoire
- Porter une expérimentation multithématique pour pouvoir en tirer les enseignements
- Porter une approche pluri territoire pour corriger les échecs de l'anru 1 et anticiper le NPRU

Dans ce cadre, cinq leviers d'action opérationnels et articulés au projet NPRU ont été retenus :

- La création d'une structure endogène d'activation des friches : Eco6TM
- La mise en place d'un démonstrateur croisant e-logistique et e-commerce, avec création d'un système de stock déporté profitable aux commerçants du secteur et de boutiques à l'essai dans le cadre de la transformation d'un espace vacant, et le développement d'une filière de micro logistique en appui du pôle d'innovation Blanchemaille
- La préfiguration d'un pôle sur la résilience dans les quartiers prioritaires en développant un programme d'accompagnement à l'autonomisation des personnes et à l'entrepreneuriat, au croisement de la social tech

et de la fin tech, avec la création d'un portefeuille numérique et d'une monnaie locale, et la création d'une Maison de l'Autonomie et des Initiatives Locales sur le site de Wagnon

- L'installation d'une plateforme des néo artisans à travers le développement de la filière du emploi et création d'une nouvelle économie locale source de revenu pour les habitants, les artisans, les TPE et PME du quartier à partir du secteur Nord de l'Alma
- La reconstitution d'un sol fertile et le développement d'une Ferme urbaine maraîchère en auto-récolte, démonstrateur de la réhabilitation d'une friche polluée par phytoremédiation, avec une mise en culture test et l'association des habitants et acteurs locaux pour enclencher le changement d'image, sur le site du Crouy
- La phase d'expérimentation opérationnelle débutera à l'issue des études préalables complémentaires nécessaires.

Le développement du dispositif "Maison à 1 €" avec travaux

Au-delà des grands tènements fonciers en friche, l'habitat privé dégradé roubaisien porte en son sein une vacance d'envergure. Avec plus de 4 000 logements identifiés comme vacants dans le domaine public ou privé, c'est ainsi plus de 10 % du parc privé qui est vacant sur la ville. Difficultés de succession, faible capacité d'investissement des propriétaires, acquisitions publiques pour des projets d'urbanisme en cours ou passés, les maisons murées sont monnaie courante et impactent l'attractivité des quartiers.

L'intervention sur ce patrimoine est ainsi porteuse de deux enjeux stratégiques portés par la Ville de Roubaix dans le cadre du PIA :

- agir sur l'attractivité du territoire,
- agir sur le peuplement.

C'est pourquoi, la Ville a souhaité faire preuve d'innovation dans ce domaine pour trouver des solutions nouvelles de traitement de cet habitat. Elle s'est inspirée des pratiques de vente à "l'euro" symbolique initiées aux États-Unis et en Grande Bretagne. La phase de maturation du PIA a permis de structurer un processus adapté au droit français, mais également opérationnel et économe en moyens publics.

La phase d'expérimentation est en cours pour 18 logements. L'opération « Maison à 1 euro avec travaux » est réalisée dans le cadre d'une concession d'aménagement confiée à La fabrique des quartiers Métropole Européenne de Lille SPLA. Ses missions couvrent : la réalisation d'études, diagnostics et travaux préparatoires, les acquisitions, la mise en œuvre d'un processus de sélection de candidats pour l'attribution des biens, la commercialisation des biens, et l'accompagnement des travaux de réhabilitation menés par les acquéreurs.

Un premier bilan de l'expérimentation permettra de valider la démarche afin de la déployer au sein de la stratégie générale d'intervention sur l'habitat privé et en complémentarité des autres dispositifs locaux de l'habitat.

Le développement d'un quartier à santé positive à Concorde

Face au constat d'un territoire surexposé aux nuisances des infrastructures lourdes de transport, le projet d'innovation développé pour le secteur Concorde à Lille, dans le cadre du PIA "Ville durable et solidaire", vise à concevoir son renouvellement urbain dans une logique de préservation et d'amélioration de la santé des habitants. La démarche "Quartier à santé positive" ambitionne la réduction des inégalités environnementales et de santé subies par les habitants, tout en contribuant à l'amélioration de l'attractivité du quartier et à sa diversification.

Quatre axes d'intervention ont ainsi été arrêtés :

- améliorer la qualité de l'air dans les espaces publics et à l'intérieur des bâtiments à réhabiliter ou à construire ;
- réduire l'exposition au bruit des habitants et usagers du quartier et de ses équipements ;
- améliorer les conditions d'alimentation en proposant des modes alternatifs de culture et d'approvisionnement ;
- développer la production énergétique renouvelable.

Cette démarche d'innovation se traduit par un projet urbain très ambitieux en tant que tel, avec notamment l'aménagement d'un écran acoustique multifonctions, mais aussi par une méthode de projet transversale qui

s'appuie sur la co-construction avec les diverses parties prenantes, et s'intègre à la conception même du projet urbain.

Concrètement, la mise en œuvre de ces axes se décline en 5 leviers d'actions opérationnels, qui font l'objet d'un financement au titre du PIA.



La mise en œuvre du démonstrateur Iena-Mexico, un quartier d'habitat ancien bas carbone et à santé positive.

Depuis le 18 mars 2022, la MEL est lauréate France 2030 à l'issue de la 2ème vague du PIA 4 pour la réalisation d'un démonstrateur de la ville durable.

Ce projet, porté avec la Ville de Lille et la SPLA – La Fabrique des Quartiers, vise à identifier, dans le cadre du NPRU, les enjeux de resserrement et de desserrement de la ville, ainsi que les échelles d'intervention pertinentes pour accélérer la mutation du territoire.

La phase d'incubation s'est clôturée en octobre 2025 et visait à définir un programme d'actions à mettre en œuvre dans la phase réalisation. La phase réalisation propose, dans une approche systémique, de développer les objectifs suivants :

- Massifier la rénovation durable du bâti
- Lutter contre le changement climatique en abordant les thèmes de lutte contre les îlots de chaleur, la mobilité alternative, la gestion raisonnées des déchets, le développement de la végétalisation autant que possible
- Accompagner le changement en favorisant une dynamique collective mettant l'habitant au cœur de la démarche mais aussi d'activer la filière bâtiment.

Le déploiement de projets d'agriculture urbaine dans le cadre de Quartiers Fertiles

La MEL, à travers ses compétences, intègre, depuis plusieurs années, la dimension agricole dans les politiques publiques métropolitaines, afin de répondre aux enjeux économiques et sociétaux inhérents au sujet. Après l'adoption d'une stratégie globale en faveur de l'activité agricole en 2016, un Projet Alimentaire Territoriale est construit en 2019 autour de l'ambition du bien-être alimentaire des métropolitains, et de l'enjeu de rapprocher les différents acteurs de l'alimentation (producteurs, grossistes, transformateurs, distributeurs, consommateurs et collectivités territoriales). Les financements reçus dans le cadre des Quartiers fertiles visent à accompagner, notamment par l'insertion urbaine et paysagère, le développement des projets d'agriculture urbaine en quartiers en renouvellement urbain. Les objectifs sont, d'une part, de favoriser le développement de l'agriculture urbaine sur le territoire métropolitain et de répondre, d'autre part, aux enjeux de précarité alimentaire dans les quartiers mais aussi d'accéder à de nouveaux services. L'insertion économique et sociale et la requalification du cadre de vie sont des enjeux également identifiés.

Ces projets développés comporteront une forte dimension d'innovation à plusieurs niveaux :

- social en créant du lien au travers de nouveaux usages et l'offre de nouveaux services,
- sociétale par la démarche de co-construction entre de multiples partenaires,
- environnementales en redonnant aux sols nourriciers une fonction d'équilibre au sein de nos écosystèmes naturels

Les projets concernés sont les suivants :

1. Lille : site du Faubourg d'Arras : le projet « La Pépinière du Faubourg » porté par GROWSTERS qui vise à réhabiliter les pratiques de culture agro écologiques et vivrières en ville tout en créant du lien.

2. Lille : ZAC Concorde : projet de ferme urbaine porté par la ville de Lille qui vise à développer les circuits courts, l'alimentation saine et locale, l'insertion économique par l'emploi de maraichers, l'éducation autour de la santé et l'alimentation.

3. le projet porté par les Tinctoriales qui vise, par le développement d'une pépinière, à promouvoir la couleur végétale et plus spécifiquement les plantes tinctoriales, comme vecteur d'un développement plus écologique et responsable des territoires. Initialement prévu sur le site du Fort de Mons ce projet a été développé sur le site de Lille –sud.

4. Loos : 3 sites visant à accueillir le projet : « La ferme urbaine et les jardins solidaires des Oliveaux » porté par un groupement autour de la Fabrique de l'emploi. Il s'agit de développer un projet ambitieux de "fermes urbaines en réseau et espaces test agricoles" sur le territoire de Loos-les-Oliveaux.

Lille : Bois blancs : le projet de conserverie « La cuisine de Jeannette » qui visait à favoriser une alimentation zéro déchet, est abandonné (opération annulée).

Article 3.3- Modification de l'article 3 du titre II « Les facteurs clés de réussite et les objectifs d'excellence du projet »

L'article 3.1 « Les engagements spécifiques conditionnant la réussite du projet de renouvellement urbain » est modifié et dorénavant rédigé comme suit :

SANS OBJET

L'article 3.2 « Les objectifs d'excellence du projet de renouvellement urbain » est modifié et dorénavant rédigé comme suit :

Les projets de renouvellement urbain qui seront mis en œuvre dans le cadre du NPNRU, en intervenant globalement sur un quartier, constituent une opportunité pour contribuer à la ville durable et être des lieux d'expérimentation et d'anticipation des évolutions réglementaires en matière de transition énergétique et écologique. La transition énergétique et écologique est un objectif incontournable des NPNRU. Les projets mis en œuvre recherchent l'excellence sur la qualité environnementale et s'inscrivent dans les politiques environnementales de l'agglomération en termes de limitation des risques et des nuisances, de transition écologique et de lutte contre la précarité énergétique.

La MEL en tant que pilote du NPRU porte principalement les thématiques suivantes :

- niveaux de performances énergétiques et environnementales exigeants dans les bâtiments neufs et dans les rénovations, en essayant de faire profiter en priorité ces programmes des technologies et solutions nouvelles. L'objectif est de proposer des logements le plus sobres possible en termes de consommation d'énergie,
- l'économie circulaire, par le biais notamment de la réutilisation, du réemploi et du recyclage des matériaux issus des démolitions des quartiers NPRU mais aussi du développement de l'agriculture urbaine,
- la mise en œuvre des politiques d'adaptation au changement climatique, en particulier celles liées à la végétalisation des quartiers

- la politique métropolitaine de santé environnementale adoptée en décembre 2018 et son plan d'actions de juin 2019, et en particulier la mise en œuvre d'Évaluations d'Impact sur la Santé (EIS), la lutte contre les inégalités environnementales et sociales de santé et l'amélioration de la qualité des environnements intérieurs,
- des réseaux d'énergie intelligents pour mieux gérer production d'énergie et consommation et, en particulier, le développement des réseaux de chaleur qui touchera principalement ces quartiers pour faire bénéficier aux habitants d'une énergie verte et durablement économique,
- le budget climatique voté par la MEL en octobre 2019,
- la politique des transports et son impact sur la qualité de l'air avec notamment le développement de l'offre de transport collectif ([Extramobile](#)) et d'accès aux nouvelles mobilités (vélo, marche, covoiturage...). Certains projets de renouvellement urbain de la métropole sont également des projets pilotes où s'expérimente la ville de demain. Ces grands quartiers sont souvent confrontés à des situations urbaines générant des problématiques environnementales plus aiguës qu'ailleurs (proximité des infrastructures routières à Concorde, pollution des sols à Roubaix, dégradation des quartiers d'habitat privé sur Lille Quartiers Anciens), qui se combinent à la très grande vulnérabilité des populations socialement fragiles. Ainsi, deux territoires de projet ont développé une démarche d'innovation soutenue par le PIA Ville durable et solidaire : Roubaix, Lille-Concorde et France 2030 « Démonstrateurs de la Ville Durable » : Lille Iena-Mexico (cf. article 2.3). Ces démarches ont vocation, à l'échelle locale comme à l'échelle nationale, à être des laboratoires de nouveaux modes de conception et de renouvellement de la ville sur elle-même. Cela se traduira par :
 - un feed-back vers l'ensemble des grandes politiques urbaines structurantes, déjà enclenché sur certains champs thématiques, comme la santé environnementale ;
 - un essaimage des bonnes pratiques de conception et de mise en œuvre dans les autres projets de renouvellement urbain, et au-delà.
- la mise en œuvre de projets d'agriculture urbaine dans les quartiers notamment pour les NPRU de Lille Sud, [Lille Concorde](#) et Loos les Oliveaux. Une expérimentation [est](#) portée sur la thématique des sols dans l'ambition de poursuivre les travaux de recherche d'ores et déjà engagés au droit du site du Crouy à Roubaix et visant à la reconstitution de sols sains et fertiles en milieu urbain.
- La mise en œuvre d'opérations bénéficiant d'un accompagnement renforcé dans le cadre de la démarche « Quartiers résilients » :
 - pour le projet d'intérêt national Tourcoing – la Bourgogne. L'excellence est recherchée selon les axes d'intervention suivants :
 - définition et mise en œuvre d'une stratégie opérationnelle d'urbanisme transitoire, d'accompagnement au changement et de promotion du projet (mise en œuvre par la SEM Ville Renouvelée) ;
 - évaluation du projet d'aménagement au regard des enjeux environnementaux et de résilience ; définition d'une stratégie de réemploi des matériaux (mise en œuvre par la SEM Ville Renouvelée) ;
 - définition et réalisation d'équipements publics de proximité au service de la cohésion sociale et du cadre de vie (mise en œuvre par la Ville de Tourcoing).
 - pour le projet de requalification exemplaire de la résidence Renoir (Lille-Concorde, maître d'ouvrage : LMH).

Article 3.4- Modification de l'article 4 du titre II « La description du projet urbain »

L'article 4.1 « La synthèse du programme urbain (éléments clefs) » est modifié et désormais rédigé comme suit :

Article 4.1.1 La synthèse du programme urbain métropolitain – les opérations financées par l'ANRU

Les études, missions, expertises menées dans le cadre du protocole de préfiguration et les divers outils d'analyse mis en place ont permis à la MEL et à ses partenaires de construire et de porter une programmation métropolitaine cohérente d'ensemble, répondant aux priorités et besoins du territoire, ainsi qu'aux priorités énoncées par le Comité d'Engagement.

[Le programme comprend le cas échéant, les opérations réalisées au titre de l'appel à projets « Les Quartiers Fertiles », au titre de l'appel à projet du 16 avril 2015 \(axe 1 de l'action VDS du PIA\), au titre de l'appel à](#)

projets du 14 mars 2017 « ANRU+ »), et/ou au titre de l'action « Démonstrateurs de la ville durable » du PIA et/ou de la démarche « Quartiers Résilients ».

Cette programmation globale constitue le socle de la présente contractualisation. Elle se décline sur les 13 sites d'intervention opérationnels du programme.

Pour atteindre les objectifs recherchés, le programme d'intervention, porté par la MEL et ses partenaires, est ambitieux, équilibré entre les sites et adapté à leurs besoins, faisable et soutenable pour l'ensemble des parties prenantes.

La MEL et ses partenaires portent, ainsi, un programme ambitieux, en termes de diversification, d'intervention sur le logement locatif social, d'aménagement des espaces publics, de développement économique et d'équipements, dont la durée dépasse celle du NPNRU.

Le tableau suivant consolide, pour les volets territoriaux concernés par la présente convention, la programmation validée lors des différents Comités d'Engagement :

	Démolitions LLS	Réhabili- tations LLS	Résiden- tialisations	Intervention habitat ancien privé	Volumes estimés en diversification y compris Action Logement	Primes ANRU accession	Nombre d'équipements	Projets d'agriculture urbaine au titre de quartiers fertiles	Opérations réalisées au titre de la démarche Quartiers résilients
Roubaix Alma	428	347	317	103	101	50	3	0	
Roubaix Épeule	295	426	425	176	26		6	0	
Roubaix Trois Ponts - Pile	327	93	0	164	41		2	0	
Lille Concorde	772	140	0	0	1 222	150	2	1	1
Lille Sud	20	40	300	0	223		0	2	
Lille Quartiers Anciens	0	0	0	69	28 à 32		0	0	
Lille Bois- Blancs	180	113	0	0	226		0	0	
Tourcoing	1 029	809	493	0	558	140	5	0	3
Mons	356	593	585	0	397	60	4	0	
Loos	424	188	957	0	380	75	5	1	
Wattrelos	120	0	0	0	82	12	0	0	
Wattignies	80	0	1 445	463	175	15	3	0	
Hem	92	0	0	0	204	48	4		
TOTAL	4 123	2 772	4 253	975	3 663 à 3 667	550	34	4	4

Concernant les minorations de loyers, et, conformément au protocole interbailleurs actualisé (annexe D4), la contractualisation des minorations est répartie sous maîtrise d'ouvrage :

- des bailleurs en charge des démolitions et des bailleurs déjà identifiés susceptibles d'accueillir les ménages à reloger,
- du porteur de projet, dans l'attente de l'identification d'autres bailleurs pouvant accueillir les ménages à reloger.

Les opérations contractualisées pourront être ajustées ou recomposées au fur et à mesure de l'identification des bailleurs pouvant accueillir les ménages à reloger et de l'avancée des relogements.

Article 4.1.2 La synthèse du programme urbain à l'échelle de chaque volet territorial

Les tableaux ci-après reprennent l'ensemble du programme métropolitain. Ils synthétisent les volumes d'intervention tels que définis dans les études réalisées dans le protocole de préfiguration répondant aux besoins et aux dysfonctionnements rencontrés. La durée de ces programmes peut s'entendre sur certains sites au-delà de la temporalité du NPNRU.

En italique, sont repris les éléments du programme non financés par l'ANRU.

S'agissant plus particulièrement du projet d'aménagement, il est composé d'un certain nombre de dépenses dont certaines sont éligibles au concours financier de l'ANRU. L'article 9.1 reprend la participation de l'ANRU au titre de l'aménagement calculée sur la base de ses dépenses éligibles. L'article 9.2 précise les financements des autres partenaires sur la base de l'entiereté du programme et donc de l'ensemble des dépenses.

> Roubaix

SECTEUR EST : QUARTIER DU PILE

Requalification de l'habitat ancien dégradé	- 3 îlots restructurés : îlots 1, 16 financés par l'ANRU, <i>îlot 12 financé par la Région (141 logements démolis, 46 réhabilités – 7 commerces.)</i> - <i>Mise en œuvre d'une OPAH et d'une politique d'aide à la requalification des façades</i>
Aménagement d'ensemble (espaces publics)	-requalification et extension placette Paul Bert - <i>Requalification rue Pierre de Roubaix et parvis Jules Guesde d'ouverture du parc</i> - <i>Aménagement d'un espace vert de connexion au canal</i>
Constructions neuves dont diversification de l'offre de logements	- 29 accessions sociales neuves et 23 par réhabilitation - 23 locatifs intermédiaires par réhabilitation - 12 locatifs sociaux relevant de la reconstitution métropolitaine

SECTEUR EST : QUARTIER DES TROIS PONTS

Démolition de logements locatifs sociaux	327 Logements : Démolition - Tours D et E (172 LLS - LMH) et démolition Foyer Adoma (155 logements – ADOMA – 78 droits Ro)
Requalification de logements locatifs sociaux	70 logements : Requalification 113 à 155 rue de Verdun (LMH)
Équipements publics de proximité	-Création d'un Pôle Familles : relocalisation du Centre social, création d'un relais d'assistantes maternelles et d'une crèche familiale -Création d'un Pôle Jeunesse intégrant une salle de sport et un pôle ressources jeunesse
Aménagement d'ensemble (espaces publics)	- Création rue de Liège prolongée. - Restructuration avenue Brame en boulevard urbain avec création d'un mail paysager. - Aménagement parvis du pôle jeunesse rue d'Anzin - Aménagement d'espaces verts de rencontre en cœur de quartier - Aménagements transitoires nécessaires à la transformation d'image (Ilot 3)

QUARTIER DE L'EPEULE

Démolition de logements locatifs sociaux	256 logements LMH : démolition 24E et 24F (102 LLS), Démolition 24B-C-D rue de Wasquehal (154 LLS), 39 logements VILOGIA : démolition partielle Trois Arbres
Requalification de logements locatifs sociaux	202 logements LMH : 14 - 28 - 42 rue Bell (66 LLS) et 13 A -B-C rue des Ogiers (135 LLS) 224 logements VILOGIA : réhabilitation partielle Trois Arbres
Résidentialisation de logements locatifs sociaux	202 logements LMH : 14 - 28 - 42 rue Bell (66 LLS) et 13 A -B-C rue des Ogiers (135 LLS) 224 logements VILOGIA : résidentialisation partielle Trois Arbres
Requalification de l'habitat ancien dégradé	- 6 îlots restructurés : îlots 1, 2-3 et 8 financés par l'ANRU, <i>îlots 4, 4b, 5-6-7 financés par la Région (119 logements démolis, 42 réhabilités – 33 commerces.)</i> - <i>Mise en œuvre d'une OPAH et d'une politique d'aide à la requalification des façades</i>
Équipements publics de proximité	- Construction du nouveau centre social Nautilus - Extension de l'École Condorcet - Création de la Maison de l'économie circulaire et du Zéro Déchet - Aménagement Halle de Marché - Extension salle de sport Gernigon
Immobilier à vocation économique	- <i>Restructuration du site Roussel en lieu Totem du textile</i>
Aménagement d'ensemble (espaces publics)	110 921 m² aménagés : -Requalification et extension du parc Brondeloire : Espace vert des Clarisses (S4), Extension parc Brondeloire (S5a, S5b, S6), Rue du Brondeloire (S7), Grande liaison cycles et Franchissement bd Montesquieu/de la Limite (S8), Requalification du parc Brondeloire (S9), Rue vivier +liaison Gd Chemin (N6) -Requalification rue de l'Epeule place du Colisée : Parvis square Catteau/Thalassa (N2), Rue de l'Epeule (N4), Place Vandermeiren (S10), Place de l'Abreuvoir (N1)

	-Aménagement de la polarité sud : Place parvis sud (S2), rue de Wasquehal + carrefour bd de la Limite (S3a), Parking paysager des Clarisses (S3b) -Restructuration Boulevard Montesquieu (S1) -Interconnexions entre le parc Brondeloire et la rue de l'Epeule
Diversification de l'offre de logements	- 46 accessions sociales - 13 accessions sociales et 27 locatifs intermédiaires par réhabilitation

QUARTIER DE L'ALMA

Démolition de logements locatifs sociaux	428 logements dont : -3F Notre Logis Démolition Alma et Médecis (163 LLS) - LMH : Démolition 165 et 155 rue de l'Alma + local d'activité au RDC (21 LLS), démolition partielle 68 Archimède (4LLS), Démolition Partielle foyer personnes âgées place de la grand-mère partie nord (44 LLS), Démolition 93 au 105 rue Archimède (13 LLS), Démolition Partielle 94-96 rue Archimède (4 LLS) - Vilogia : Démolition Barbe d'Or /Tisserand (147 LLS), Démolition Barbe d'Or/Clos des Tisserands (32 LLS) Lors du CE du 15 janvier 2020, les partenaires nationaux du CE de l'ANRU se sont engagés à étudier une demande de révision du montant global de concours financiers alloués aux opérations de démolition, sur la base des marchés de travaux conclus pour les premières opérations et avant l'engagement de la dernière opération de démolition.
Requalification de logements locatifs sociaux	347 logements LMH financés par l'ANRU : Requalification 76-86-92-96-104-122 rue Archimède - 163-167 rue Jacquart (76 LLS), Requalification Magasins généraux rues Cassel et Stephenson (175 LLS), Requalification FPA partie Sud - 4 8 10 12 Place de la Grand-mère (28 LLS), Requalification 59 au 89 rue Archimède (38 LLS) Requalification Vieux Stephenson 4 10 16 rue Stephenson Alma (30 LLS)
Résidentialisation de logements locatifs sociaux	317 logements LMH : Residentialisation 76 au 122 rue Archimède et 163 à 167 rue Jacquard (76 LLS), Residentialisation Magasins généraux rues Cassel et Stephenson (175 LLS), Residentialisation 59 au 89 rue Archimède et 4 8 10 12 place de la grand-mère (66 LLS)
Requalification de l'habitat ancien dégradé	- 5 îlots restructurés : 2 îlots financés par l'ANRU (Arcole/Médecis et Blanchemaille) dans le cadre des travaux d'aménagement et 3 îlots financés par la Région (3,4 et 8) : 58 logements démolis, 45 réhabilités, 20 commerces. - Mise en œuvre d'une OPAH et d'une politique d'aide à la requalification des façades
Équipements publics de proximité	- Restructuration et extension de l'École Blaise Pascal - Relocalisation du Centre social (siège et accueil famille) dans l'ex MIE - Construction du Complexe sportif et du pôle jeunesse/ enfance du Centre social
Aménagement d'ensemble (espaces publics)	106 936 m² aménagés dont 26 877 m² bénéficiant d'une aide financière de l'ANRU : <u>Opérations financées ANRU :</u> - S02 : Place du marché (2A), - S03 : Cœur îlot Fontenoy (3A+3B), Aménagement de la rue de Fontenoy (B), Aménagement de la rue Archimède (D), Saint Augustin, - S11 : Aménagement Transitoire (AT12) <u>Autres opérations :</u> - S01 : parking extérieur Rotonde - Aménagement Transitoire (AT1), - S02 : Aménagement de la rue de l'Alma Sud (A1), Médecis Centre - Aménagement Transitoire (AT2), Médecis Sud - Aménagement Transitoire (AT3), 165 Alma - Aménagement Transitoire (AT4), - S03 : Place des tilleuls - Aménagement Transitoire (AT5), Aménagement et redressement rue Cassel-Guinguette 1 (C1), - S04 : Parvis du complexe sportif (4A), Bande paysagère Mosaïque (4C), Création passage îlot Mosaïque (4D), Aménagement de la rue de l'Alma Nord (A2), Ancienne salle de sports - Aménagement Transitoire (AT6), Aménagement de l'avenue Frasez (E1), Aménagement de la rue de France (Alma -> Jacquard) (G1), - S08 : Parvis de l'école Blaise Pascal (8A), Aménagement rue de la Guinguette tronçon restant (F1 F3), Aménagement de la rue de France (Jacquard -> Bâtisseurs) (G2), - S09 : Création des passages Barbe d'Or (9A), Barbe d'Or Ouest - Aménagement Transitoire (AT7), Barbe d'Or Sud Est - Aménagement Transitoire (AT8), Barbe d'Or Nord Est - Aménagement Transitoire (AT9), Aménagement et redressement rue Cassel-Guinguette 3 (C3), - S10 : Terrain Rouge - Aménagement Transitoire (AT10), Ilot Vallon - Aménagement Transitoire (AT11), Aménagement et redressement rue Cassel-Guinguette 2 (C2a), Rue Jean Bart (F2), - Autres voiries : Prolongement de la rue de l'Alma Nord (A3), Rue Rollin redressée (H),
Constructions neuves dont la diversification de l'offre de logements	- 43 accessions sociales neuves et 23 logements locatifs intermédiaires. - 30 accessions sociales et 15 locatifs intermédiaires par réhabilitation - 35 locatifs sociaux relevant de la reconstitution métropolitaine

PROGRAMMATION INTER QUARTIERS

Requalification de logements locatifs sociaux	54 logements diffus vacants requalifiés : 35 LLS LMH, 11 LLS Vilogia, 8 LLS Partenord Habitat)

> Tourcoing

Quartier de la Bourgogne

Démolition de logements locatifs sociaux	1093 démolitions (Vilogia : 713 et LMH : 380) dont 1 029 (Vilogia : 649 et LMH : 380) dans la présente convention.
Requalification de logements locatifs sociaux	809 (Vilogia : 483 et LMH : 326). Pour l'ensemble des requalifications, le niveau de performance visé est le label BBC rénovation 2009 ou le label BBC 2024 pour les opérations engagées à partir de 2024. • 570 réhabilitations (Vilogia : 171 et LMH : 399) dont Le nombre de requalifications de Vilogia intègre les 39 logements de la copropriété Armancour, projet dont les réflexions se poursuivent dans le cadre de la convention MEL/ANAH OPAH-CD Multisites 2022-2027
Résidentialisation	493 LLS en résidentialisation (LMH : 326 et Vilogia : 167)
Équipements publics de proximité	• La construction, en cœur de quartier, d'un nouveau groupe scolaire Jacques Chirac de 14 classes incluant une salle plurivalente (cette opération inclut la démolition de l'école maternelle Chateaubriand) • L'extension/retournement du centre social de la Bourgogne (incluant la démolition du local oxy'jeunes) • La démolition/reconstruction/extension de la crèche câlin-câline d'une capacité d'accueil de 70 places, incluant le service de PMI pour surface estimée de 1 465 m² • La réhabilitation de l'école Descartes (incluant la démolition de l'école Kergomard) pour créer un nouveau groupe scolaire de 14 classes (6 classes maternelles, 8 classes élémentaire, locaux de vie scolaire : cuisine et salle de restauration, petite salle polyvalente, dortoirs, bureaux et locaux collectifs) • La réhabilitation de l'école Claudel (hors salle de sport et logements), composée de 7 classes maternelles + 1 classe DAAM et de 10 classes élémentaires + 1 classe ULIS. • La restructuration/rénovation de l'école Camus • La construction d'un équipement culturel rayonnant en cœur de quartier • La réalisation d'une étude partenariale sur les conditions d'accueil futur des collégiens du quartier, selon des modalités de faisabilité à arrêter (en lien avec la démarche cité éducative)
Immobilier à vocation économique	• La création d'une halle commerciale et de services d'environ 1000 m² comprenant 8 locaux (dont un bureau de Poste avec France-Services et un commissariat de secteur) • Le développement du site Lepoutre dont la réalisation de villages artisanaux
Aménagement d'ensemble (espaces publics)	• L'aménagement d'ensemble sur une surface estimée de 22 ha et incluant les secteurs suivants : place de la Bourgogne, faisceau de la grande allée, parvis de l'école Descartes, bouclage de l'ilot bocage 2/redressement de la rue Salengro, percées des résidences LMH Mortagne et Schweitzer. Cette opération inclue également les projets retenus au titre du dispositif « Quartiers Résilients » • L'aménagement du Pocket Parc Kergomard (au titre de « Quartiers Résilients ») • L'aménagement du Pocket Parc Lepoutre (au titre de « Quartiers Résilients »)
Diversification de l'offre de logements	• 850 logements à terme (70 000 m² SDP), dont 558 logements sur la période 2020-2034 (42 730 m² SDP). À l'échelle de ces 558 logements, les produits prévisionnels sont ventilés comme suit : 223 accessions sociales, 201 accessions libres et 134 locatifs intermédiaires • Les prix de sortie prévisionnels oscillant, en fonction des produits, de 1 900 euros/m² à 2 800 euros/m². • Les publics cibles prioritaires pour le quartier de la Bourgogne seront : les couples, les jeunes couples avec enfant, les familles, les familles monoparentales et les investisseurs. Le phasage des opérations de diversification reste à affiner, notamment en partie centrale et le long de la grande allée. Les sites Utrillo, Lepoutre, la Place de la Bourgogne et le faisceau Sud de la Grande Allée sont d'ores et déjà ciblés pour accueillir les premières constructions de logements, dans une logique pionnière. Les formes urbaines seront approfondies dans le cadre de la mission d'urbaniste en chef et des démarches de commercialisation menées au titre de la concession d'aménagement. • La stratégie de requalification et de diversification du parc social maintenu fait l'objet d'un travail partenarial régulier et soutenu, avec l'aide de la mission d'urbaniste en chef (aspects urbains et architecturaux) et de la démarche GSP (Groupe de Suivi du Peuplement).

	• <i>Des objectifs potentiels de vente HLM à l'unité, post-réhabilitation, dont les conditions de faisabilité et de réalisation sont à étudier. Sont concernées les tours Vilogia Mortagne et la copropriété Armancour.</i>

Nb : sont inscrites en italiques les opérations non financées par l'ANRU réalisées dans le temps du NPNRU.

> Lille

Quartiers Concorde, Lille Sud, Bois Blancs et quartiers anciens

CONCORDE

Démolition de logements locatifs sociaux	776 démolitions (LMH)
Requalification de logements locatifs sociaux	140 réhabilitations (LMH) La résidence Renoir compte 248 logements. La requalification de 186 d'entre eux correspond à la création d'une résidence intergénérationnelle de 140 logements. Le reste de la résidence Renoir est requalifiée en résidence hôtelière à vocation sociale <i>et commerce (immobilier à vocation économique)</i> .
Résidentialisation de logements locatifs sociaux	Sans objet
Équipements publics de proximité	• Création d'un nouveau groupe scolaire de 20 classes • Création d'une médiathèque • Création d'un centre petite enfance • Création d'un espace senior et de locaux associatifs • <i>L'extension du site pilote en ferme Urbaine</i>
Immobilier à vocation économique	• Cellules commerciales <i>dont une partie en rez de chaussée de Renoir</i> • Résidence hôtelière à vocation sociale <i>mobilité (120 studios au sein de Renoir)</i> • <i>Locaux d'activités</i> / centre d'affaires de quartier • Pôle médical
Aménagement d'ensemble (espaces publics)	• Écran acoustique • <i>Promenade fraîche</i> liaison douce et parc urbain • Défaillance du centre commercial • Démolition d'équipements • <i>Aménagement de nouvelles voies de dessertes intérieures au quartier</i> • Réaménagement avenue Beethoven et boulevard de Metz
Diversification de l'offre de logements	• 88 700 m² de Sdp logements en construction neuve (<i>soit environ 1222 logt</i>) dont : - 25 % accession sociale - 55 % logements libres - 20 % LLS (246 logements)

LILLE SUD

Démolition de logements locatifs sociaux	20 démolitions (Vilogia)
Requalification de logements locatifs sociaux	• 40 réhabilitations (Vilogia) • 300 <i>réhabilitations (LMH)</i>
Résidentialisation de logements locatifs sociaux	• 300 logements résidentialisés (LMH) • 44 <i>logements restructurés JB Clément et réaménagement du stationnement résidentiel de la résidence de l'Arbrisseau (Vilogia)</i>
Équipements publics de proximité	Sans objet
Immobilier à vocation économique	• <i>Cellules commerciales</i>
Aménagement d'ensemble (espaces publics)	• Requalification des rues Paul-Bourget et François-Coppée • Prolongation du mail paysager • Création d'une placette publique • Création de deux voies structurantes et une voie de desserte • Élargissement du trottoir de la rue du Faubourg d'Arras
Diversification de l'offre de logements	• 223 Logements en construction neuve dont : - 21 % accession sociale

	- 69 % logements libres - 10 % LLS 23 logements locatifs en reconstitution de l'offre correspondent à une offre spécifique à destination des seniors
Projet d'agriculture urbaine au titre de quartiers fertiles	• Création d'une pépinière La pépinière du Faubourg est portée par Growsters, structure issue de l'économie sociale et solidaire et qui réhabilite les pratiques de culture agro écologiques et vivrières en ville. Le projet consiste à : • Créer, au sein d'une serre agricole bioclimatique en verre d'environ 600m2, un espace de production de plants maraîchers, aromatiques et de fleurs comestibles. - o Une première partie de la serre sera dédiée à la production de plants destinée aux balcons et jardins des riverains, ainsi qu'à l'approvisionnement des acteurs de l'agriculture urbaine. - o Une seconde partie servira à la croissance des plants • Mettre à profit les alentours de la serre pour organiser un jardin partagé, dont les parcelles seront cultivées par les habitants avec l'aide du pépiniériste animateurs responsable de la serre et louées aux riverains à tarifs attractifs. Un espace sera dédié à l'organisation d'ateliers et formations hebdomadaires réalisées par l'équipe et des acteurs partenaires ayant des activités complémentaires (fleuristes, artisanat). • Créer une micro-jardinerie accolée à la pépinière. Les habitants pourront s'y approvisionner en graines et plants d'une part, mais également en équipements et matériel de jardinage.

LILLE QUARTIERS ANCIENS

Requalification de l'habitat ancien dégradé	Moulins – Secteur Fébrier-Vanhoenacker : acquisition de 25 biens correspondant à la production de 42 logements et 15 locaux d'activité Moulins - Secteur Plaine-Trévisse : acquisition de 24 biens correspondant à 2 logements réhabilités et 22 démolis Moulins – Secteur Douai-Thumesnil : acquisition de 8 biens correspondant à 14 logements réhabilités et 9 locaux d'activité Wazemmes – Secteur Jules Guesde : acquisition de 54 biens correspondant à 77 logements réhabilités et 27 locaux d'activité Wazemmes – Lena-Mexico – Jacques Fébrier: acquisition de 71 biens correspondant à la production de 27 logements et 12 démolis et 1 local commercial Wazemmes – Poste-Solidarité : 8 biens correspondant à 15 logements et 5 locaux d'activité
Immobilier à vocation économique	Voir recyclage de l'habitat ancien dégradé
Aménagement d'ensemble (espaces publics)	Moulins – Secteur Fébrier-Vanhoenacker : requalification de la place Vanhoenacker, aménagements transitoires et préfigureurs place Fébrier, requalification de la rue Bergot Moulins - Secteur Plaine-Trévisse : création du square Diderot Wazemmes – Secteur Jules Guesde : poursuite de la traversée paysagère (axe Wagram) Wazemmes – Lena-Mexico : création d'un square et requalification de la rue d'Lena
Constructions neuves dont la diversification de l'offre de logements	Sur l'ensemble du programme, 176 logements dont : - 40% de logements libres - 25% de logements en accession abordable - 35% de LLS, soit 67 logements (substitution de l'habitat social de fait à de l'habitat social de droit) Sur le secteur Moulins – Fébrier-Vanhoenacker, 42 logements dont : - 57% de logements libres, soit 24 logements - 38% de LLS, soit 16 logements - 5% de logements en accession abordable, soit 2 logements

BOIS BLANCS - AVIATEURS

Démolition de logements locaux sociaux	180 démolitions (Villogia)
Requalification de logements locatifs sociaux	• 113 réhabilitations (Villogia) • 58 logements (1-3-5 Guynemer) sont restructurés et transformés en 50 logements en accession sociale à la propriété

Résidentialisation de logements locatifs sociaux	• 113 logements résidentialisés
Équipements publics de proximité	• Création d'une école de musique • Extension du groupe scolaire Montessori • Création d'un équipement public de proximité
Immobilier à vocation économique	• sans objet
Aménagement d'ensemble (espaces publics)	• Requalification des rues Mermoz, Pont à Fourchon, Coli, Nungesser, Chapelain • Prolongation de la rue Guynemer jusqu'à la Pointe des Bois Blancs • Requalification des espaces verts des Aviateurs • Création d'espaces publics et paysagers sur le secteur de la Pointe des Bois Blancs
Constructions neuves dont la diversification de l'offre de logements	• 226 logements en construction neuve sur le secteur des Aviateurs, dont : - 30 % accession sociale, soit 77 logements - 51 % logements libres, soit 116 logements - 19 % LLS, soit 43 logements
Projet d'agriculture urbaine au titre de quartiers fertiles	Le projet porté par la cuisine de Jeannette a été abandonné sur le site.

> Loos

Quartier des Oliveaux

Démolition de logements locatifs sociaux	424 logements sociaux – 5 résidences
Requalification de logements locatifs sociaux	188 logements sociaux – 5 résidences, toutes répondront au label BBC Rénovation
Résidentialisation	957 logements – 33 résidences
Équipements publics de proximité	• Amélioration technique et thermique des écoles Perrault (création de dortoirs) et Sand Daudet (accessibilité et huisserie) ; • Agrandissement de la bibliothèque du centre Prévert • Aménagement d'un espace jeune au centre Mosaïque • Réhabilitation complète du restaurant scolaire avec une recomposition des espaces de restauration et création d'un espace de manifestation dédié aux Loossois • Création d'une cuisine centrale afin de produire 3 000 repas par jour à destination des jeunes enfants, des scolaires, personnes âgées en établissement et à domicile • Nouvelle Cité des enfants permettant l'installation d'une halte-garderie, d'une crèche, d'un Lieu d'Accueil Enfants Parents, d'un Relais Assistantes Maternelles, de la PMI et des services éducation et petite enfance de la ville de Loos • Création d'un terrain de football en lieu et place du stade Léo Lagrange afin de créer plateau d'entraînement couvert et sécurisé pour les clubs et les écoliers • Création de Vestiaires et d'un Clubhouse au stade Vandeweghe pour accueillir le transfert des pratiques sportives, dans un bâtiment estimé à 260 m² de SU • Construction d'une Maison des initiatives (lieu hybride, aux multiples vocations permettant d'installer les services liés à l'emploi-formation, de donner une place aux associations et à des espaces de travail informels, café-citoyen et maison du projet • Restructuration du collège Descartes avec la restructuration des locaux du collège afin de répondre aux besoins des utilisateurs, requalification des bâtiments existants avec traitement des façades existantes et remise aux normes thermiques et enfin, création d'un pôle sportif et d'une salle multi-activités qui pourront être mis à disposition de la ville en dehors des heures d'ouverture du collège
Immobilier à vocation économique	Création d'un centre commercial de 830 m ² composé de 6 cellules commerciales dans l'objectif d'installer notamment une pharmacie, un cabinet médical et une boulangerie
Aménagement d'ensemble (espaces publics)	Le projet prévoit l'aménagement de 7,5 ha d'espaces publics et paysagers, notamment avec la création d'un mail central programmé (nord/sud) et le prolongement de la rue Vincent-Auriol à l'ouest. La rue Édouard-Herriot sera également requalifiée et un parvis public y sera créé.
Diversification de l'offre de logements	Le programme de diversification, encore en cours de finalisation et qui s'affinera dans le courant de l'année 2020, prévoit la réalisation d'environ 25 427 m ² SDP

	estimés, soit 391 nouveaux logements estimés. La programmation pourrait prévoir la réalisation de : • 53 % de logements en accession libre, • 30 % de logements en accession sociale sécurisée, • 17 % de logements intermédiaires. Les publics cibles prioritaires pour le quartier des Oliveaux seront : les jeunes couples avec ou sans enfant, les familles, les familles monoparentales et les investisseurs. En termes de phasage, la stratégie de commercialisation des programmes pourra se déployer du nord vers le sud, débutant par la réalisation du secteur Salengro puis de la future centralité, appelé secteur Forum, pour finir au sud avec les secteurs Église et Square.
Projet d'agriculture urbaine au titre de quartiers fertiles	L'opération financée concerne le projet de création d'un espace-test-agricole-urbain dans le cadre du quartier prioritaire de la ville des Oliveaux à Loos (59120) et piloté par la Fabrique de l'Emploi (Territoires Zéro Chômeur de Longue Durée). Le projet s'inscrit dans la création d'outils répliquables à destination des collectivités autour des projets de sécurité et de souveraineté alimentaire des territoires urbains. En privilégiant le maillage économique du projet, l'espace test agricole aura pour caractéristiques, en plus d'accueillir des porteur-euses de projet agricole sur deux ans et de les accompagner dans leur installation finale, d'associer des activités économiques directement utiles au territoire comme l'avons préparé avec l'association Des Jardins et Des Hommes. En plus de diversifier leurs productions (plants-plantes-légumes-fleurs), les sites agricoles concernés recevront les habitant-e-s sur les horaires d'ouvertures et serviront de supports à la création d'ateliers, in situ et hors les murs, autour de l'éducation à la terre, à l'alimentation saine et à la préservation de la biodiversité. Les espaces dédiés à la ferme lombricole et au compostage collectif seront exploités et animés par l'association des Jardins et des Hommes – et in fine, par la SCOP qui sera créée. Cette activité autour de l'élevage et de la vente de vers de compost ainsi que de la production de compost et de terreau, fait partie d'une dynamique plus globale autour de la régénération des sols et de la biodiversité ainsi que de l'alimentation. D'autres éléments de cette activité sont la production, multiplication et distribution de plantes vivaces et ligneuses alimentaires, animations et ateliers à destination des habitant-e-s du quartier et en coopération avec des structures socio-culturelles, du conseil auprès des particuliers et des bailleurs ainsi que la formation.

Nb : sont inscrites en italiques les opérations non financées par l'ANRU réalisées dans le temps du NPNRU.

> Mons-en-Barœul

Quartier du Nouveau Mons

Démolition de logements locatifs sociaux	358 logements
Réhabilitation	585 logements – 11 résidences Le niveau BBC. Rénovation 2009 est visé a minima Dans le cadre des réhabilitations de Barry 1 et Pivoine, sous la maîtrise d'ouvrage de Partenord Habitat, 8 LLS supplémentaires sont créées par le biais de la restructuration des rez-de-chaussée
Résidentialisation	<i>316 logements – 5 résidences</i> <i>134 logements – 2 résidences Papin et Languedoc de Villogia</i>
Potentiel de diversification résidentielle	<i>26 327 m² de surface de plancher (dont 23 637 m² SDP lots en concession et 2 690 m² SDP lot Sangnier) – 397 logements en accession sociale ou classique et 40 LLS hors QPV</i>
Équipements publics de proximité	• Création d'un Établissement d'Accueil du Jeune Enfant de 45 places <i>Europe</i> • Création d'un dojo • <i>Réhabilitation et extension du groupe scolaire Provinces Lamartine</i> • <i>Réhabilitation de l'EAJE Joséphine Baker</i> • <i>Réhabilitation thermique de l'hôtel de ville</i> • <i>Réhabilitation et extension de la Maison de la Petite Enfance : projet abandonné car non réalisable dans les délais d'engagement contractualisés et reporté ultérieurement</i>
Immobilier à vocation économique	• Création de 4 000 m² dédiés à l'activité économique au sein de la centralité (îlot Coty-Papin) • Soutien à l'activité commerciale de la galerie "Europe"
Aménagement d'ensemble (espaces publics)	• Requalification des espaces publics paysagers : 10 hectares. Le projet de requalification des espaces publics portera prioritairement sur les secteurs du centre-ville du parking Europe et de l'îlot Coty-Papin, le secteur Lamartine-Provence

	et le secteur Bourgogne. Ces travaux consisteront en la création et la restructuration de liaisons et cheminement piétons au sein du quartier, en l'aménagement des espaces publics ainsi que l'aménagement des secteurs de constructions du bâti. • <i>Opérations de requalification des voies structurantes (avenue René-Coty et avenue du Chancelier-Adenauer) : bien que reconnues essentielles par l'ensemble des partenaires pour réinsérer le quartier dans son environnement immédiat et améliorer son cadre de vie, n'ont pas été retenues pour être éligibles aux fonds ANRU car dépassant l'échelle de proximité du projet.</i>
Projet d'agriculture urbaine au titre de quartiers fertiles	Projet abandonné

Nb : sont inscrites en italiques les opérations non-financées par l'ANRU réalisées dans le temps du NPNRU.

> Hem

Quartier 3 boudets Lionderie

Démolition de logements locatifs sociaux	• 92 logements sociaux (Lionderie) • <i>Square Jean-Moulin - 24 logements</i> • <i>126-128, rue de la Lionderie</i>
Équipements publics de proximité	• Construction de la nouvelle École Jules Ferry • Construction du centre social Espace de Vie Saint Exupéry (Lionderie) • Reconstruction Nouvelle annexe Espace de vie Saint Exupéry 3 Baudets • Construction de l'équipement publics sportifs "dojo" sur le site du Dr Roux • <i>Transformation de l'ancienne École Jules Ferry en Centre Formation et d'Insertion</i> • <i>Réhabilitation de l'École maternelle La Fontaine</i> • <i>Extension de la Maison de la petite Enfance</i> • <i>Terrain multisports site Diligent</i> • <i>Création de terrains multisports - Triangle des Saules</i> • <i>Confortation aire de jeux - jardin Charcot</i> • <i>Installation d'un pôle médical (médecine scolaire, formation interne...) avenue Laennec</i> • <i>Salle Blaise Pascal : extension et installation de gradins</i>
Dérogation pour la construction de LLS en QPV	• Construction de 15 logements type Béguinage, dont 6 logements sur le lot 4 de la programmation de la Lionderie <i>Dérogation accordée par CE du 15/07/25 pour 60 accessions transformés en 60 LLS, dont 8 PLAI RO, 16 PLUS et 36 PLS sur le Square Jean-Moulin à HEM.</i>
Accession à la propriété	• Création de 10 288 m² de SDP (132 logements dont 48 accessions sociale) • <i>Construction de logements en accession sur le square Jean-Moulin (environ 60) et sur l'ancien site du centre social Hauts Champs Longchamp, avenue Laennec (12 logements)</i> • <i>45,5 % de collectif et 54,5 % d'individuel. Sur la base du "cœur de cible" des accédants potentiels identifiés parmi les locataires du parc Vilogia, on peut définir un objectif de vente aux occupants de l'ordre de 5 % du parc : 70 ménages identifiés parmi ces accédants potentiels résident dans le quartier Lionderie - Trois Baudets - Trois Fermes. Typologies projetées : 16 T2, 22 T3, 70 T4, 3 T5, 33 Logements collectifs, 89 logements individuels</i>
Résidentialisations	• <i>Square Jean Rostand</i> • <i>Résidence Charcot</i> • <i>Résidence Thuya</i> • <i>Résidence Claude Bernard (Tour 115)</i> • <i>Résidence Cormoran</i> • <i>Résidence Bréguet (Tour 90)</i> • <i>Résidence Bonnier</i>
Réhabilitations thermiques	• <i>Résidence Le Merisier</i> • <i>Résidence L'Olivier</i> • <i>Résidence Le Laurier</i>
Immobilier à vocation économique	• Blanchisserie – 6 cellules commerciales au droit du nouveau quartier de la Lionderie

Aménagement d'ensemble (espaces publics)	• Création d'un espace public de 58 331 m² constitué par deux voiries en prolongement des rues Desurmont et Ampère pour le désenclavement du quartier de la Lionderie • Création de deux espaces verts de 14 933 m² sur la Lionderie en centralité de la diversification • Création d'un espace public constitué d'une voirie en prolongement de la rue Abbé-Lemire • Accompagnement de la création des équipements publics financés par l'ANRU par la requalification des espaces publics • <i>Requalification des squares Nadaud</i>

Nb : sont inscrites en italiques les opérations non financées par l'ANRU réalisées dans le temps du NPNRU.

> Wattignies

Quartier du Blanc Riez

Démolition de logements locatifs sociaux	80 logements de la résidence Bergeronnette
Réhabilitation	<i>1 036 réhabilitations de LLS</i> • 674 logements de Partenord Habitat • 362 logements de Vilogia
Résidentialisation	1 228 résidentialisations LLS • 676 logements de Partenord Habitat • 552 logements de Vilogia 463 résidentialisations de copropriétés dégradées
OPAH-CD ou Plan de Sauvegarde	• 463 logements
Potentiel de diversification résidentielle au sein du QPV	• <i>Création de 13 901 m² de sdp (175 logements créés)</i>
Équipements publics de proximité	• Démolition et reconstruction de la salle Garros • Réhabilitation et extension de l'école GS Bracke Desrousseaux, renommée Joséphine Baker • Maison du projet • Centre d'animation municipale • Intervention sur l'école Simone Veil
Immobilier à vocation économique	• Création centre commercial 1100m² • Immobilier de bureaux : à destination des professionnels de santé 500m²
Aménagement d'ensemble (espaces publics)	Le projet du Blanc-Riez s'articule autour de la centralité du quartier et du renforcement des axes structurants que sont les rues Fleming et Guillain. L'aménagement des espaces publics et privés repose sur une trame claire, hiérarchisée et lisible, favorisant les continuités paysagères, les mobilités douces et la qualité d'usage au quotidien. Les principales interventions concernent : • la création d'un cheminement Nord-Sud structurant, accompagné d'un renforcement des boisements, de parcours sportifs et de clairières de respiration ; • la mise en valeur des seuils d'entrée du quartier, notamment le long de la rue Blériot ; • la requalification de l'avenue Charles-Guillain, axe majeur de la centralité ; • la requalification de la rue Fleming, en articulation avec l'avenue Guillain, pour renforcer la lisibilité et l'attractivité du quartier ; • la création de traverses piétonnes et de parcs en cœur d'îlot facilitant les liaisons internes et la convivialité des espaces ; Sur le plan résidentiel, le projet poursuit l'objectif de diversifier l'offre de logements afin d'attirer de nouvelles familles et de consolider la mixité sociale. Au total, 175 logements seront réalisés en diversification sur la période 2021-2030.

Nb : sont inscrites en italiques les opérations non financées par l'ANRU réalisées dans le temps du NPNRU.

Nb2 : les opérations non financées par l'ANRU seront réalisées en fonction des capacités financières de la ville

> Wattrelos

Quartier des Villas

Démolition de logements locatifs sociaux	• Démolition de logements locatifs sociaux : 120 logements (Vilolia). La démolition de 80 logements a été financée par l'ANRU dès la 1 ^{ère} contractualisation de février 2020. Puis, conformément à l'avis du CE du 7 décembre 2018, le financement de la démolition de l'immeuble Gypse, soit 40 logements supplémentaires, a été étudié en CE du 6 décembre 2021 et fait l'objet de la présente contractualisation.
Potentiel de diversification résidentielle au sein du QPV	• 82 logements - 12 364 m ² de foncier soit 6 900 m ² de surface de plancher
Aménagement d'ensemble (espaces publics)	• Déplacement et remodelage d'un parc central et d'un parvis à l'entrée du quartier : 10 075 m ² • Aménagements transitoires : 2 020 m ² • Création et reprise de voirie : 8 670 m ²

En termes de volumes 82 logements

Dans la mesure où la stratégie consiste à favoriser l'accès à la propriété des ménages modestes, et que les 1^{ères} commercialisations ont été rapides, il est proposé de basculer l'ensemble des produits en PSLA. Les typologies sont réparties ainsi : 7 % de T2, 12 % de T3 et 70 % de T4. Le projet prévoit, une quasi-majorité de formes urbaines individuelles (64 logements) et un programme de 18 logements collectifs. Ces formes urbaines permettent d'effacer l'ancienne image du quartier et de proposer un habitat attractif de qualité en neuf, adapté à la composition des ménages et à leur capacité budgétaire : des maisons de petite à grande taille, à destination des ménages familiaux (et familles monoparentales), mais aussi un collectif adapté pour les seniors et couples en tout début de parcours résidentiel, voire des familles monoparentales.

L'article 4.2 « La description de la composition urbaine » est modifié et désormais rédigé comme suit :

En amont des études urbaines, la MEL a élaboré une stratégie métropolitaine de renouvellement urbain. Le travail de composition urbaine de chaque quartier s'est appuyé sur cette stratégie et sur celles menées à l'échelle de certains quartiers. La composition urbaine des 13 sites devait s'inscrire dans cette double stratégie. La MEL a régulièrement affiché sa volonté de voir émerger des projets urbains ambitieux et qualitatifs permettant le retournement d'image du quartier et l'arrivée de nouveaux habitants et usagers, et ce, quelle que soit la taille du quartier. Cette ambition nous a conduits à élaborer des projets dont la mise en œuvre, notamment pour les plus grands sites, se déclinera sur une temporalité allant au-delà du temps de la convention ANRU.

La conception des différents espaces publics devra être en cohérence avec les chartes et règlements existants au sein de la MEL et tout particulièrement la charte des espaces publics.

Un plan guide du projet sur chaque quartier concerné par la présente convention est présenté en annexe A.

Les plans fonciers présentés en annexe A11 pourront être ajustés en fonction des préconisations des urbanistes conseil établies lors des fiches de lots, des missions de maîtrise d'œuvre, notamment des espaces publics, et des projets de gestion de site.

> Roubaix : quartiers de l'Alma, de l'Épeule et Secteur Est

Secteur Est : Quartier des Trois Ponts

Le projet s'inscrit dans la continuité des programmes engagés dans le cadre du premier Programme de Renouvellement Urbain (PRU1). De la même manière qu'au Pile il apparaît essentiel d'aller au bout de l'intention initiale du projet, condition indispensable de pérennisation des investissements effectués. Les investissements considérables réalisés n'ont pas encore rencontré le retournement escompté.

Les Trois Ponts sont actuellement au milieu du gué avec des opérations qui ont profondément impacté le cadre de vie au Nord mais le Sud du quartier n'est pas terminé. L'objectif est de parachever le PRU 1 en accentuant la mixité fonctionnelle.

A l'opposé du Pile, même si à proximité directe, le NPRU sur ce secteur se focalise exclusivement sur un secteur en habitat social.

Le projet se décline en trois phases :

Phase 1 –Préparatoire :

- Engagement des démolitions des deux dernières tours du quartier (172 logements) ;

- Finalisation du programme équipementier, du prolongement de la rue de Liège et gestion transitoire de l'ensemble des espaces en attente ;

Phase 2 – Consolidation :

- Désenclavement et structuration de la connexion au canal via notamment la restructuration complète de l'avenue Brame et la création du mail
- Réhabilitation d'une résidence sociale en site non occupé (70 logements) et démolition du foyer de travailleurs Adoma (155 chambres).

Phase 3 - Post NPRU

- Poursuite des opérations de diversification sur les franges. Le quartier sera totalement prêt à accueillir la restructuration lourde de la desserte en transports en commun sur l'avenue de Verdun.

Secteur Est : Quartier du Pile

Le projet du Pile s'inscrit dans une logique de pérennisation des investissements réalisés dans le cadre du premier Programme de Renouvellement Urbain (PRU1) ou en cours dans le cadre du Programme National de Requalification des Quartiers Anciens Dégradés (PNRQAD). Malgré l'importance des investissements force est de constater que ces projets sont pour le moment insuffisants pour insuffler un réel effet levier. Il est donc essentiel de les conforter pour donner de la solidité au projet d'ensemble et *in fine* d'améliorer sensiblement la dynamique d'évolution du quartier.

Le NPRU dans ce secteur porte sur l'habitat ancien exclusivement. Ceci explique qu'il n'est pas phasé et dépendra du rythme d'acquisition. C'est pourquoi la dimension gestion transitoire sera essentielle pour traiter l'attente.

Poursuite et finalisation du PNRQAD

La pérennisation des investissements, qui rentrent dans leur phase finale pour ce qui est du PNRQAD, se traduit au Sud par une ouverture du centre du quartier vers le centre-ville. Structurée par la rue Pierre de Roubaix, l'intervention est multiple et comprend tout un panel d'outils de reconversion de l'habitat ancien dégradé (îlot de démolition/reconstruction, ouvertures, élargissement des rues et des placettes, mise en perspective de l'entrée du parc).

La priorisation d'intervention s'est faite sur trois îlots :

- au Nord de la rue, en lien avec La Condition publique ;
- au Sud de la rue, en lien avec le square Destombes et le quartier de la Fraternité ;
- et au Centre de la rue, en lien avec le cœur d'intervention du PNRQAD, la création du parc de la Teinturerie et les constructions de logements.

Cette priorisation a été déterminée par le caractère dégradé des îlots et les potentiels urbains complémentaires aux interventions réalisées dans le PNRQAD

L'ouverture du quartier sera complétée au Nord par la création d'un parc en lien avec le canal et permettra de compléter la stratégie de développement des espaces verts dans ce quartier qui souffre d'une densité extrême.

Quartier de l'Epeule :

Sur les 4 quartiers que compte le NPRU Roubaisien, le potentiel de retournement du quartier de l'Epeule est ici beaucoup tangible et peut déjà se faire ressentir en frange du quartier sur le secteur de la gare de Roubaix. Ceci guide l'intervention mais aussi le rythme du projet.

Les opérations constitutives du NPRU sont partagées entre des secteurs d'habitat ancien et d'habitat social, structurés sur un axe commercial de premier ordre, mais qui nécessite un renouveau, la rue de l'Epeule. Elles se déclinent en deux phases progressives en termes d'opérationnalité qui visent à établir une meilleure connexion du quartier avec le reste de la ville et à consolider considérablement sa capacité d'attraction.

Phase 1- Renouveau des entrées Nord et Sud du quartier et préparation des conditions de la réalisation de la centralité :

- Sur l'entrée sud, l'intervention débutera par le secteur Bell dans un objectif d'ouverture et de mise en valeur du couvent des Clarisses, édifice patrimonial remarquable au cœur du quartier qui sera transformé en un tiers lieu de l'économie circulaire et du zéro déchet.
- L'aménagement et l'ouverture du quartier depuis le boulevard de la Limite en direction du Nord couplée à la requalification du parc du Brondeloire et à l'extension de la salle de sport Gernigon, seront également engagés afin de rendre visible le changement d'image.

- En parallèle seront enclenchées la démolition de deux immeubles du groupe Bell, les interventions sur le groupe Trois Arbres, ainsi que la maîtrise foncière et la démolition de la surface commerciale du Triangle et de l'îlot 8 pour permettre la création de la centralité sud.
- Sur l'entrée Nord, la démolition du site Canifrance laissera place à un programme de diversification. La réfection de la place du Colisée ainsi que l'aménagement de la place du marché, élément central de la consolidation du commerce sur la rue seront réalisés. En parallèle, sera engagée une intervention sur l'habitat privé de la rue de l'Epeule dans une logique de curetage des cœurs d'îlot très denses et de restructuration du bâti générant la production de logements de diversification.

Phase 2 : Réalisation d'une centralité renouvelée pour la Ville :

- Extension du parc sur les emprises démolies afin de lui permettre de s'étendre au sud et de finir la trame verte et bleue ;
- Réhabilitation des îlots en quartier anciens le long de la rue de l'Epeule et des résidences sociales restantes du groupe Bell ;
- Construction de la nouvelle centralité équipementière, avec le centre social du Nautilus et l'agrandissement de l'école Condorcet. L'aménagement de la place centrale du quartier en fin du NPRU constituera un nouveau puissant et attractif pour le quartier.

Quartier de l'Alma :

Laboratoire d'un véritable urbanisme de transition, le quartier de l'Alma n'a eu de cesse de suivre une dynamique de contraction de son emprise bâtie soulignée par la présence de nombreuses friches. Malgré ces difficultés le quartier dispose d'atouts et de points d'appui non négligeables (Campus Gare, Union et Blanchemaille) qui guident le projet via une armature du Sud vers le Nord ayant comme trait d'union la rue de l'Alma.

Pour assoir une dynamique de projet qui s'adapte au contexte local, il est essentiel d'occuper le terrain d'autant plus que le projet induit d'autres démolitions et que le potentiel de construction est au point mort actuellement.

La transition suppose une stratégie d'aménagement transitoire porteuse de création de valeurs à travers :

- l'engagement dès la phase 0 des investissements portés par le PIA Ville Durable,
- une réalisation rapide des espaces publics afin de donner à voir un quartier renouvelé porteur de transformation d'image ;
- une intervention mixte sur des secteurs d'habitat ancien en frange du cœur de quartier et une restructuration complète du secteur d'habitat social ;
- et un phasage des constructions neuves dans une logique de valorisation préalable du quartier qui interviendra seulement dans un temps post NPRU via trois phases distinctes.

Par ailleurs la stratégie de transformation du quartier de l'Alma portée par le NPRU

Phase 0 - Créer un appel et assumer la transition.

Cette phase induit :

- Le programme de démolition le plus important du NPRU comprenant 428 logements (4 résidences) et la restructuration de 347 logements en site non occupé pour l'essentiel. Ces interventions sur la partie Ouest de la rue de l'Alma sont des plus essentiels, les phases de relogements sont déjà largement engagées ;
- Engagement des aménagements en direction du campus gare et engagement des opérations de démolition de l'habitat privé pour permettre la réalisation de la place du marché.
- La création, dans le cadre du PIA Ville durable, d'équipements structurants qui entrent en résonance avec l'activité économique en place : micro-plateforme de logistique, plateforme de réemploi et maison de l'autonomie et des initiatives locales.

Phase 1 - Une réouverture du quartier sur lui-même et avec son voisinage : (horizon 2027)

- Le renforcement, la mise à niveau et la diversification des équipements publics existants avec la relocalisation du centre social, la réhabilitation des écoles Blaise Pascal et Elsa Triolet et la construction d'un nouveau complexe sportif.
- Dans la même logique s'inscrit l'ouverture du pôle économique de Blanchemaille sur le reste du quartier via une place centrale reconnectant les aménagements et le verdissement des rues en peigne ;
- La clarification des espaces publics aujourd'hui marqués par une omniprésence routière : affirmation d'axes traversants Est/Ouest pour désenclaver le quartier, mise en paysage des axes Nord/Sud pour diffuser le paysage du canal de Roubaix dans le tissu urbain et renforcer la sécurité du quartier ;

- La restructuration du stationnement aérien, en superstructure comme en souterrain pour rééquilibrer l'offre dans le quartier ;
- La Restructuration profonde de l'îlot Fontenoy avec le renouvellement de la Place de la Grand'mère ;
- Le renforcement des centralités existantes par une relocalisation des commerces et la création de nouveaux espaces publics dont la place du marché en cœur de quartier ;
- [Le démarrage des travaux relatif à la production de logements limitée et calibrée sur un potentiel de 101 logements en diversification et 35 logements sociaux. Le séquençage et la progressivité, inscrits dans le processus de transformation du quartier, répond à l'enjeu d'atteindre un premier effet de seuil dans le temps du NPRU.](#)
- Mise en œuvre d'une démarche d'occupation temporaire des espaces « en attente » qui accompagne la transformation des espaces publics et évite la transformation en friches des emprises libérées par les démolitions.

Phase 2 - Installer des conditions favorables et durables pour un retournement à terme du quartier – horizon 2040 - POST NPRU

Afin de faciliter la commercialisation et l'attractivité résidentielle à plus long terme le projet se poursuivra post contractualisation sur 20 ans. Il s'agira de conforter les fondations engagées dans le cadre du NPRU et d'accompagner l'arrivée du tramway sur la rue de Tourcoing venant parachever la mise en connexion du quartier vers les polarités environnantes. Ainsi est envisagée la poursuite du réaménagement des espaces publics en lien avec l'évolution des axes structurants : le canal de Roubaix, l'avenue des Nations Unies et la rue de Tourcoing.

Cette seconde phase du projet permettra la poursuite de la diversification en neuf du parc immobilier avec la construction de nouveaux logements.

Enfin les démarches d'occupations temporaires engagées au NPRU seront pérennisées là où elles auront fonctionné et le projet se poursuivra par l'ouverture du quartier vers Cul-de-Four et le canal de Roubaix.

> Tourcoing

Quartier de la Bourgogne

En matière de composition urbaine, le scénario du projet de rénovation repose sur des interventions massives et transversales à l'échelle de l'ensemble du quartier :

- s'appuyer sur les "univers" relevés au sein du quartier, en confortant les entités résidentielles (notamment l'habitat individuel) qui fonctionnent bien, et en favorisant une approche différenciée au sein de ce quartier de 99 hectares des ensembles bâtis et des vocations ;
- tirer parti des polarités du quartier : reconvertir le site Lepoutre [selon un programme mixte à dominante économique](#) (en lien avec la stratégie REV3), améliorer l'insertion du CH Dron dans le quartier et restructurer l'offre de services et de commerces en cœur de quartier (et ce dès la phase d'amorçage du projet) ;
- révéler les qualités paysagères d'une cité jardin : créer des liens paysagers au sein du quartier, installer la plaine sportive en interface transfrontalière ;
- intervenir sur les immeubles présentant les plus forts dysfonctionnements (tels que repérés en priorité 1 dans la grille d'analyse urbaine et patrimoniale (GAUP), sans toutefois limiter les démolitions et restructurations lourdes à ces seuls immeubles ;
- constituer un maillage viaire hiérarchisé, réorganisant le quartier autour d'une trame viaire régulière, connectée aux axes limitrophes, et formant des îlots urbains plus réguliers et pouvant accueillir chacun des opérations de renouvellement urbain ;
- traiter les entrées et façades du quartier : en requalifiant les interfaces avec le boulevard Industriel, la rue de l'Yser et avec la Marlière : espaces publics, paysage, programmations.

À ce socle transversal, s'ajoutent des orientations d'aménagement qui reposent sur un parti pris d'aménagement urbanistique. Ce dernier consiste en la création d'une grande allée paysagère qui structure transversalement, à partir du boulevard Industriel et sur toute la profondeur, le quartier, et qui joue le rôle de trait d'union en son sein, entre Lepoutre, le cœur du quartier et la Belgique. Cet espace, constituant une esplanade entre Lepoutre et le centre de quartier, propose un lieu attractif favorisant l'installation d'une mixité - implantation [d'activités](#) le long de cet axe - vecteur de transformation du quartier.

La Grande Allée devra s'appuyer sur trois secteurs clés, révélés pour leurs potentiels dans le diagnostic stratégique.

Le cœur de la Bourgogne

Il concentre quelques équipements susceptibles de rayonner sur l'ensemble du quartier et au-delà (métro, ludomédiathèque, crèche). Il s'agit de le reconfigurer et d'y favoriser les pratiques de proximité par une conception et un aménagement adapté.

L'actuelle place de la Bourgogne (couvrant une surface de près d'un hectare) sera transformée [en une nouvelle place largement paysagère et piétonne](#), d'une surface réduite à 3 500 m². Sera adressé [sur cette nouvelle place](#) l'ensemble des équipements envisagés dans le projet - le centre social [étendu et retourné](#), le nouveau groupe scolaire [J. Chirac](#), la halle commerciale et de services, la [nouvelle](#) crèche, la mosquée, la ludomédiathèque, l'église de la Bourgogne, [le nouvel équipement culturel](#) ainsi que les accès vers la station de métro. À terme, les activités et services implantés en rez-de-chaussée d'immeubles viendront amplifier ces effets d'animation de l'espace public central. [Cette nouvelle place](#) de la Bourgogne constituera une dilatation paysagère de la Grande Allée, et recevra des capacités de stationnement et d'accueil d'événementiels comme le marché hebdomadaire, au cœur des flux du nouveau quartier de la Bourgogne.

En termes de composition urbaine, le cœur de la Bourgogne sera bordé d'immeubles, dont les hauteurs oscilleront entre un rez-de-chaussée "signal", comme la halle commerciale et de services, et deux étages (afin d'intégrer au mieux l'immeuble existant de la ludomédiathèque).

Le site Lepoutre

Le parti d'aménagement propose de faire du site Lepoutre un vecteur de transformation et d'invention du quartier. Il s'agit de retourner ce site pour créer une continuité affirmée avec la polarité du cœur de quartier bordée de programmations mixtes (habitat, activités sportives [et de loisirs](#), équipements, développement économique).

En termes de composition urbaine, le site Lepoutre sera maillé par des voies et rues, assurant des liaisons directes entre le quartier et le boulevard, et des liaisons transversales entre la Bourgogne et la Marlière. Ces voies auront un statut public, ouvertes à tous les modes de déplacement (piétons, vélos, voiture, stationnement, et dessertes locales). Seul le site "historique" du tissage Lepoutre [pourrait être](#) géré de manière semi-privative [et fermé le soir notamment pour des questions de sécurité](#).

Les opérations de logement envisagées sur le cœur du site pourront présenter un gradient de hauteur en fonction de leur proximité avec le boulevard Industriel : il pourrait être envisagé des immeubles collectifs (R+2 à R+3) en front à boulevard et des programmations plus résidentielles en progressant dans le quartier (logements intermédiaires et individuels pour des hauteurs R+1, avec des émergences à R+2).

[Les partenaires poursuivent l'ambition de faire de la friche Lepoutre un lieu emblématique pour le quartier, la Commune et le Versant Nord-Est de la Métropole, permettant l'accueil d'un programme mixte à dominante économique. La capacité à développer le site Lepoutre est directement corrélée au retournement d'image et à l'attractivité du quartier de la Bourgogne. Le projet de renouvellement urbain entre justement dans une phase d'accélération opérationnelle qui va permettre de livrer, à l'horizon 2028, la trame viaire et les espaces publics dans toute la moitié Sud du quartier, et notamment sur la friche Lepoutre. L'arrivée du futur tramway Roubaix-Tourcoing à l'horizon 2033, avec une station programmée au pied de la filature, contribuera à renforcer sa desserte et son attractivité. Plusieurs démarches sont menées pour permettre l'enclenchement d'une dynamique d'activation et de reconversion du site en anticipation de la fin de portage par l'EPF prévu fin 2025 \(lancement d'un AMI en 2024, travail de benchmark et de visites inspirantes, échanges réguliers avec des prospects et les acteurs de la promotion immobilière, réflexions sur les conditions techniques, juridiques et financières d'une activation du site\).](#)

Le centre hospitalier Dron

Premier employeur du territoire tourquennois, il devra nécessairement retrouver une inscription dans le quartier de la Bourgogne, par un travail de redéfinition de ses façades et de ses interfaces avec les espaces publics du quartier et par l'accueil de nouveaux programmes.

Dans le temps de la convention de rénovation urbaine, il est prévu le bouclage de la grande allée jusqu'au centre hospitalier Dron, de manière à inscrire définitivement le quartier rénové de la Bourgogne sur les flux d'échanges communaux et intercommunaux. La convention intègre également des mesures de requalification et résidentialisation des immeubles du secteur dit de "la frange Coty-Schumann", qui permettront d'améliorer les conditions d'habitat, de sécurité et de gestion urbaine de proximité dans ce secteur sensible. Dans le même temps, le centre hospitalier pourra réfléchir à l'implantation d'équipements médicaux, d'hébergement, d'équipements ou de stationnement sur son foncier, en bordure de la rue René-Coty. À plus long terme, le projet de rénovation rend possible la requalification des espaces publics à l'interface entre le centre hospitalier et la rue Robert-Schuman.

La Grande Allée

En tant que telle, elle constituera un axe de liaison paysager transversal au quartier. Elle présentera un gabarit conséquent, permettant d'accueillir de manière confortable une voirie à double sens, accompagnée de trottoirs latéraux confortables, de bande de stationnement paysager longitudinaux et d'aménagements cyclables latéraux. Elle sera complétée par une forte végétalisation (plantations d'alignement et noues paysagères). En termes de composition urbaine, elle présentera des abords privilégiant des hauteurs relativement limitées. En dehors de l'aspect massif de la "cathédrale" Lepoutre et des tours ponctuant son parcours, les constructions aux abords de la Grande Allée varieront entre R+1 et R+3.

L'esplanade Lepoutre

Espace public majeur connectant, en "élargissement de la Grande Allée", le site économique Lepoutre au cœur du quartier, il sera le secteur privilégié d'implantation de programmes d'activités (notamment aux rez-de-chaussée – services, commerces et équipements) et de programmations de logements collectifs ou intermédiaires plus hauts (jusqu'à R+3). Partout ailleurs, les gabarits privilégieront des hauteurs plus réduites, (R+1), davantage liées à des morphologies individuelles ou intermédiaires. Ce secteur intégrera également [le futur lieu culturel](#), équipement qui contribuera à l'amélioration de l'offre de services, à la qualité éducative et au rayonnement du quartier.

[Les études de programmation culturelle conduites par la Ville de Tourcoing en 2022-2023 n'ont pas permis de réunir les conditions nécessaires à la création du conservatoire. Des points majeurs de difficulté ont été expertisés en 2024 : le fonctionnement d'un conservatoire bi-site \(dédoublage des équipements, complexité de fonctionnement des équipements, manque de lisibilité et de confort pour les usagers\), risque de fragiliser le conservatoire historique en cœur de ville, risque d'incohérence entre un nouvel équipement et un équipement central vieillissant. Pour autant, la Ville de Tourcoing souhaite maintenir l'ambition de créer à plus long terme \(post-NPRU\), la réalisation d'un équipement culturel attractif et rayonnant au cœur de la Bourgogne, complémentaire à l'offre de formation et de diffusion présente en centre-ville. À ce stade, l'opportunité d'un équipement conjuguant pratiques et diffusions musicales se dessine, autour d'une salle présentant une jauge d'environ 500 places assises.](#)

Le site Pont de Neuville

Il est aujourd'hui occupé par l'école Claudel et la salle de sport. Il s'agit d'un site très étendu (près de 3 hectares), propriété de la Ville de Tourcoing, occupé en front à boulevard par un bâtiment en rez-de-chaussée (la maternelle). Il en ressort un effet d'isolement renforcé du quartier de la Bourgogne par rapport à la ville historique de Tourcoing. Le projet vise à renforcer les usages sur ce site dont la programmation est encore à l'étude (école Claudel rénovée, gymnase conforté, logements...). [La composition urbaine de ce secteur s'organisera autour de l'école Claudel rénovée et s'articulera avec son environnement. Un effet d'adressage sera recherché sur le Boulevard industriel rénové, la qualité paysagère sera préservée, le maillage viaire sera clarifié tout en confortant la vocation piétonne de l'allée Féron-Vrau.](#)

Le secteur Peintres/Utrillo/Marlière

Le secteur des Peintres est caractérisé par la présence de 184 logements sociaux collectifs et 22 logements sociaux individuels appartenant à Villogia, faisant l'objet d'une requalification dans le cadre du NPRU. Cette mutation s'accompagnera également de l'opération de rénovation groupée des 233 maisons LMH menée dans le cadre du droit commun. Le réaménagement de la rue Vandendriessche, entre la rue du Maréchal-Juin et la rue Auguste-Renoir permettra de désenclaver la zone, d'améliorer la lisibilité et la continuité des espaces publics, de renforcer la sécurité d'un secteur aujourd'hui sensible. Ce nouvel axe marquera une transition qualitative entre logements individuels et collectifs et viendra clarifier une domanialité aujourd'hui fragmentée. Sur ce dernier point, des réflexions se poursuivent pour étudier les conditions d'une résidentialisation du cœur d'ilot et des pieds d'immeubles, au service d'une meilleure qualité urbaine.

Le secteur Marlière est caractérisé par une densité d'équipements publics (centre social de la Marlière-Croix Rouge, city stade, futur pocket parc Kergomard, futur groupe scolaire Descartes réhabilité, ateliers SEGPA du collège Mendes France, proximité du collège Mendes France). L'aménagement projeté vise à articuler et valoriser ces différents équipements, à en faciliter le fonctionnement et à désenclaver un secteur aujourd'hui en impasse. L'intervention se traduira notamment par la mise en place d'un mail piéton reliant la rue de Biella à la rue Achille Testelin et, à plus grande échelle, le quartier de la Bourgogne à celui de la Marlière. L'opération de diversification du site Utrillo renforcera la dynamique et la vie de ce secteur.

Le prolongement de la rue Salengro / le bouclage de l'ilot Bocage 2

Cette intervention vise non seulement à parachever la requalification des espaces publics dans un secteur clé, à l'interface du site Lepoutre et du cœur de quartier, mais également à accueillir un important programme

de diversification de 87 logements (lots 22, 26, 27, 28,) permettant de renforcer la mixité sociale et l'intensité urbaine du cœur de quartier.

La réalisation des percées viaires de LMH Mortagne et Schweitzer

Il s'agit de réaménager un secteur à l'issue des démolitions pour recréer des îlots urbains cohérents au service des opérations de réhabilitations/résidentialisations et de diversification (environ 63 logements sur les lots 23,24 et 25). La percée relative à la démolition de la rue Schweitzer s'articulera avec le projet de réhabilitation/résidentialisation de LMH Mortagne (droit commun) et pourrait inclure le traitement du pied du pignon Nord. Ces aménagements permettront de parachever la trame viaire, de désenclaver le secteur et d'améliorer le fonctionnement urbain du quartier.

Le parti d'aménagement de référence constitue une vision de l'évolution du quartier à 15 ans. L'objectif de la convention de rénovation urbaine est de maximiser les interventions dans le cadre du NPNRU, notamment dans le cœur du quartier, afin d'atteindre un niveau d'intervention permettant un retournement qualitatif durable du quartier, tout en préparant les engagements à venir pour les interventions à plus long terme, au-delà du NPNRU.

La mise en œuvre temporelle du projet de renouvellement urbain se décompose en quatre temps :

- Temps 0 (2018/2021) : enclencher le processus de rénovation du quartier à partir de son cœur,
- Temps 1 (2021/2025) : constituer la grande allée sud et arrimer le quartier rénové au boulevard industriel,
- Temps 2 (2025/2027) : consolider le quartier rénové et assurer le lien vers le CH Dron,
- **Temps 3 (2027/2030) : conclure la mise œuvre de la convention de rénovation urbaine**
- Au-delà : parachever la stratégie de diversification et de retournement durable du quartier de la Bourgogne.

> Lille

Quartiers Concorde, Lille Sud, Bois Blancs et quartiers anciens

Concorde

Au regard des temporalités du relogement, de la maîtrise foncière et des opérations d'aménagement et de construction, la durée du programme est estimée à 15 ans, au moins. Le séquençage et la progressivité, inscrits dans le processus de transformation du plan guide, répond à l'enjeu d'atteindre un premier effet de seuil dans le temps du NPNRU.

Pour atteindre ce premier objectif, gage de la réussite du programme d'ensemble, il est nécessaire de conduire des actions à l'échelle du périmètre total (infrastructure structurante mais aussi gestion/traitement transitoire) et de manière radicale sur un premier secteur, dit "Beethoven", pour y rassembler les conditions d'une attractivité nouvelle. Le secteur dit "central" amorcera ensuite sa mue.

D'un point de vue opérationnel, cela suppose :

- **à l'échelle de tout le site :**
 - la mise en protection du site par la réalisation de l'écran acoustique, dont le caractère innovant constitue un atout pour le changement d'image et l'accompagnement au changement.
 - le traitement intégral du boulevard de Metz, à travers l'espace public, les opérations de démolition-construction, ainsi qu'un traitement transitoire dans la programmation des secteurs en attente.
 - ~~le réaménagement de l'avenue Beethoven de la place Tacq à la Porte des Postes afin de lui donner un statut plus urbain en entrée de ville et de connecter le site à son environnement.~~
 -
- **La réalisation du secteur Beethoven :**
 - l'intervention sur le patrimoine : la démolition de 543 logements (5 immeubles) et la restructuration de 248 logements, en diversification (Résidence Renoir).
 - la création du parc urbain et l'amorce des liaisons douces, éléments constitutifs de la trame finale et de l'ouverture du quartier, afin d'asseoir les conditions de réussite des premières opérations de diversification dans le temps du programme.
 - la mise à niveau des équipements publics par la reconstruction d'un espace senior et de locaux associatifs à proximité de la Place Tacq, d'un pôle d'équipements (médiathèque,

- centre de la petite enfance et groupe scolaire) adossé au parc urbain et au boulevard de Metz, en lien avec la crèche.
- la diversification des équipements à travers notamment la libération de l'école Chénier Séverine et sa reconversion en locaux artisanaux adossés à un hôtel d'entreprises.
- le lancement des interventions en quartier ancien pour requalifier l'habitat dégradé et permettre la recomposition nécessaire à l'articulation avec Concorde.
- Le phasage de réalisation a été étudié pour permettre une livraison conjointe du parc et des équipements, vecteurs de retournement d'image, afin de faciliter la commercialisation et l'attractivité résidentielle.
- Le lancement du secteur central:
 - la démolition de 289 logements (3 immeubles : 26-28 bd de Metz et 64-74 bd de Metz et 50-82 rue Blum).
 - l'accompagnement et la préparation de la défaisance du centre commercial actuel.
- La gestion transitoire sur le secteur de la Porte des Postes.

Lille Sud

Sur le site Faubourg d'Arras

La nouvelle composition urbaine du site sera modifiée au travers des nouveaux profils d'espaces publics et du rapport à l'espace résidentiel.

Sur le site Jean-Baptiste Clément

Le projet s'est dessiné à partir des caractéristiques du site : un site arboré à l'articulation entre l'axe d'entrée de ville et le cœur du sud de Lille Sud, constitué d'un tissu de petites maisons d'un côté, et de grands collectifs de l'autre. La composition urbaine conçue par l'urbaniste Atelier MA et son équipe propose :

1. de préserver le caractère paysager du site tout en retrouvant un fonctionnement plus urbain. Ainsi, une nouvelle rue paysagée est-elle créée, dont les inflexions permettent de préserver l'ensemble des beaux arbres et de valoriser les usages et déplacements doux. Une connexion vers le nord et le parvis du centre social de l'Arbrisseau complète le maillage de quartier ;
2. de donner un caractère urbain classique sur la rue du faubourg d'Arras, en reconstituant une façade en front-à-rue, constituée de collectifs, et en élargissant et en plantant son trottoir (principes développés plus au nord sur la ZAC Arras Europe) ;
3. de proposer une diversité de typologies de constructions, en écho aux bâtis existants contigus :
 - à la maison de ville en contact avec la rue Vaisseau le Vengeur constituée de petites maisons en R+1,
 - au logement, l'intermédiaire au cœur du site,
 - au collectif sur la rue du faubourg d'Arras.

L'intégralité du programme sera réalisée dans le cadre temporel et financier du NPRU

Quartiers anciens

Outre la nécessité de retrouver une armature urbaine cohérente et qualitative, les projets d'espaces publics répondent à un souci de cohérence et complémentarité avec les opérations habitat, commerces et activités, gestion de proximité et de transition. C'est pourquoi, la programmation est limitée aux seuls périmètres de recyclage.

- A Wazemmes :
 - La rue Jules Guesde a fait l'objet d'un réaménagement d'ensemble au titre du droit commun. Les démolitions à venir permettent de développer des liaisons avec les axes structurants et la qualité paysagère.
 - Le secteur Lena Mexico appelle une restructuration plus profonde qui vise à développer des espaces de respiration, retrouver la trame urbaine originelle et asseoir les conditions de mutabilité à moyen et longs termes dans une logique d'accroche à Concorde.
 - ~~la requalification de la place de la Solidarité vise à accompagner les efforts de revitalisation commerciale et de traitement de l'habitat privé dégradé au sud de la rue des Postes. Il s'agit non seulement d'affirmer le rôle de la place en tant que polarité secondaire de Wazemmes mais aussi de faire le lien avec le quartier de Moulins.~~
- A Moulins :

- L'accès nord du quartier est traité à l'issue des démolitions sur le secteur Plaine Trévisé pour assurer le lien vers le vaste projet urbain Saint-Sauveur. Les emprises libérées permettent la création d'un square qui permettra également de développer les aménités résidentielles.
- L'accès principal que constitue la place Jacques Fébrier, au sud, est traité dans une logique d'ensemble qui vise à développer des aménagements qui accompagnent la réappropriation des locaux d'activité et le traitement de l'habitat. Ces derniers visent à préfigurer un aménagement de plus grande envergure, à l'échelle de la Porte d'Arras, à l'issue du NPRU.
- La Place Vanhoenacker est requalifiée pour lui redonner son statut de centralité de quartier, accompagner le commerce et les activités. Le traitement de la rue Bergot qui la relie à la place Jacques Fébrier participe de cet effort et de l'affirmation d'un axe structurant du quartier.
- La place Déliot est requalifiée afin de lui conférer un rôle de polarité secondaire et soutenir sa fonction commerciale d'appui, au pied de l'université.

Bois Blancs

Le projet se structure autour des différentes strates urbaines qui se sont constituées au fil de l'histoire du secteur. S'appuyant au nord sur la figure de la rue ouvrière, héritage du développement industriel des Bois Blancs, la trame urbaine, d'abord très tenue, se distend ensuite progressivement jusqu'à s'ouvrir sur le canal. Le projet compose ainsi un tissu cohérent au sein duquel coexistent sans rupture les actuels immeubles collectifs et les futurs bâtiments.

Au sud, le quartier s'ouvre enfin pleinement sur la Deûle, respectant la trame verte et bleue du secteur, le projet préserve les masses boisées existantes et donne accès à une promenade le long des berges déclinant ainsi la figure de la ville-nature

Le projet prévoit :

- La création de la rue principale permettant le bouclage de la rue Mermoz à la gare d'eau et desservant l'ensemble du site. Elle reprend le tracé de l'allée Guynemer en l'élargissant.
- L'aménagement des parvis adressés sur la rue Mermoz.
- L'aménagement d'une traversée (au droit de l'allée Coli), un espace partagé et paysagé permettant la jonction du cœur de quartier vers la berge et l'accès aux équipements publics.
- La reprise des rues Pont à Fourchon et Mermoz (adaptation des réseaux).
- La valorisation des espaces paysagers sur le secteur des Aviateurs.
- La valorisation des espaces paysagers de la Pointe des Bois Blancs (sous-bois, verger...) et la création de la place du Séchoir (programme de développement économique).
- L'aménagement du quai de l'Ouest et du parc des berges.

> Loos

Quartier des Oliveaux

Les aménagements éligibles aux concours financiers de l'ANRU concernent essentiellement les deux axes principaux du quartier, à savoir le mail central programmé nord/sud et l'axe est/ouest concernant la prolongation de la rue Vincent-Auriol jusqu'à la Lino. Toutefois, la réalisation du projet des Oliveaux dépasse ces deux axes et traitera l'ensemble des secteurs indispensables à la réussite du projet, notamment pour accompagner l'ensemble des îlots de diversification qui le composent.

Au nord du quartier, le secteur du collège Descartes jusqu'à la rue des Frères-Lumière en passant par le secteur Salengro sera également traité du fait de son caractère stratégique pour le projet.

Le projet prévoit ainsi tout d'abord la création d'un parvis sécurisé pour les entrées et sorties des collégiens, le déplacement de l'arrêt de bus, la sécurisation du virage devant le collège, la requalification de la rue Édouard- Herriot. Il s'agira d'une rénovation de la voirie existante (revêtement et mobilier urbain), avec plantations du linéaire sur 4 046 m². Cet axe requalifié permettra d'accompagner le secteur en diversification Salengro et la requalification du parvis du collège.

Enfin, le projet permettra le raccrochage au nord du quartier par l'intervention sur les garages des résidences Lavoisier et Verhaeren.

La traduction opérationnelle des objectifs urbains prioritaires a permis de définir une composition urbaine qui répond durablement aux dysfonctionnements du quartier afin de lui donner une véritable lisibilité et identité :

- un mail programmé nord/sud le long de l'actuelle rue de la paix. Celui-ci sera séquencé. Le profil de voirie a été modifié afin d'offrir un vaste espace piétonnier, de proposer une rue en double-sens plutôt qu'un espace public morcelé.
 - la séquence "nord" de ce mail concerne la reprise du mail planté existant et l'ouverture sur le reste de la ville, via la démolition des garages de Vilogia. Celle-ci permettra de créer une traverse nord pour raccrocher le quartier au tissu individuel existant. Ce mail planté sera également un espace de déambulation et de supports à de nouveaux usages avec la mise en place de jardins partagés et d'un parcours sportif notamment.
 - la séquence "centrale" concerne la place du marché, avec la création d'un espace de convivialité, plus minéral, qui viendra accueillir la halle du marché et raccrocher la nouvelle polarité commerciale et la nouvelle cité des enfants au cœur de quartier. Celle-ci est positionnée sur les flux, à la jonction des deux axes structurants.
 - la séquence "sud" de ce mail sera plus paysagère (verger et plantations) et plus résidentielle. Elle viendra accompagner les programmes en diversification, notamment avec l'implantation d'une maison des initiatives. Le mail nord/sud viendra à terme raccrocher également le sud du futur Espace Naturel Métropolitain au sud des Oliveaux.

Cet axe permet de créer une composition urbaine claire afin, tout d'abord, de raccrocher le quartier à ses franges et de créer les conditions de réussite au bon fonctionnement des futurs îlots de diversification et les équipements du quartier (existants et nouveaux). La bande sera longée par un alignement de bâtiments comme façades urbaines structurantes et perméables. Il s'agira de mettre en place de nouvelles typologies créant des espaces de convivialité propices à l'appropriation des espaces extérieurs par les usagers, tout en veillant à instaurer des porosités. Plus largement, une mixité sera privilégiée entre logements et équipements afin de permettre de nouvelles interactions en termes de flux et de temporalités.

- Un axe est-ouest par le prolongement de la rue Vincent- Auriol à l'ouest et son raccrochement à la Lino par le barreau de desserte des Oliveaux, qui permettra le désenclavement du quartier et son ouverture sur la métropole.
Cet axe, générateur de flux, offrira une place primordiale aux modes doux (pistes cyclables, repositionnement du terminus bus) et permettra d'offrir au quartier le bénéfice d'une vraie entrée. Il s'agit d'une deuxième façade avec une composition urbaine ambitieuse qui mixe à la fois du logement en diversification, du logement social et du commerce.
- Cinq îlots en diversification permettront de créer de la mixité fonctionnelle et sociale au sein du quartier, le long de ces deux axes :
 - l'îlot Salengro (au nord) qui viendra s'agréger dans le tissu mixte existant par la création de logements individuels et intermédiaires. Cet îlot sera le premier secteur qui devra être commercialisé pour démontrer la faisabilité du programme de diversification dans son ensemble. Ce secteur est réservé à l'opérateur d'Action Logement ;
 - l'îlot Forum (nord et sud), plus dense au cœur du quartier, qui viendra "tenir" la nouvelle centralité avec des programmes en R+4, des cœurs d'îlots, des commerces en RDC, et animer la jonction des deux axes forts ;
 - les îlots église et square au sud qui viendront accueillir de l'intermédiaire et du logement individuel dans un cadre paysager.

La stratégie de diversification va continuer de s'affiner dans le courant de l'année 2020, puis en 2021 avec l'arrivée du futur concessionnaire. Toutefois, les échanges nombreux avec les promoteurs vont se poursuivre afin d'affiner la stratégie temporelle, qui, aujourd'hui, s'entend du nord vers le sud, et de définir précisément les produits présentés dans l'article 4.1.

> Mons-en-Barœul

Quartier du Nouveau Mons

L'axe central : résidence de l'Europe et ses abords, îlot Coty/Papin, station de métro Fort de Mons

- Créer une liaison piétonne lisible et continue entre les tours "Europe" et le métro "Fort de Mons" à travers le mail Henri-Dunant et sa prolongation par l'arrière de la salle Allende jusqu'au sud des tours de l'Europe.
- Réaménager l'îlot Coty-Papin : démolition de la barre Coty et remplacement par un immeuble multifonctionnel destiné à accueillir des activités tertiaires et des logements, la réhabilitation de la barre Papin et l'élargissement de son porche, ainsi que la requalification du cœur de l'îlot Coty-Papin en maillant la restructuration des nappes de parkings en fonction de leurs usages.

- Renforcer la centralité en soutenant le commerce et en développant l'activité tertiaire.
- Réaménager les avenues Coty et Adenauer : suppression du rond-point, refonte de la trame viaire principale.
- Réaménager l'espace de stationnement au sud de la résidence Europe et créer des cheminements piétons d'Est en Ouest ainsi que du Nord au Sud au regard des deux traversants de la résidence.

Lamartine-Provinces

- Remailler la rue du Languedoc pour en faire un axe structurant et lisible : suppression du rond-point, refonte de la trame viaire principale, réaménagement du parking devant le bâtiment.
- Restructurer **et réhabiliter** les écoles Lamartine et Provinces, **ainsi que** désenclaver les équipements : démolition partielle de l'immeuble Languedoc (23 logements) afin de permettre **la réalisation d'un** parvis pour l'école et pour le square.
- Mailler l'îlot en est/ouest par un square support des équipements : réorganisation du stationnement de la salle de sport et création d'un parvis.
- Réhabilitation du **bâtiment Languedoc**.
- **Intensifier et diversifier l'offre de logements : création d'une opération de logements en diversification sur le site Languedoc-Adenauer.**

Le secteur Nord : "Bourgogne"

- Remailler la rive Nord de Mons en repensant le plan de circulation.
- Activer les plaines du Fort en créant/accentuant les liens avec le tissu environnant.
- Continuer la dynamique de l'ANRU1 vers l'Est.
- Intervenir sur le cadre bâti : démolition des barres Barry 2 et Brune, réhabilitation et résidentialisation des barres Barry 1, Provence et Béarn et Gascogne, création de logements en diversification, démolition partielle et réhabilitation de la barre Cèdres.
- Diversification fonctionnelle au sein du quartier par l'implantation d'un équipement sportif.

Afin de garantir un arrimage durable du Nouveau Mons aux dynamiques métropolitaines, la réalisation de l'ensemble de ce programme devra être menée dans la temporalité du NPNRU.

Il s'agira dans un premier temps de pérenniser les acquis du premier projet de renouvellement, notamment en termes de retournement d'image, en finalisant les travaux sur la centralité. Un effet levier est attendu pour l'ensemble du quartier prioritaire, offrant ainsi de meilleures capacités de diversification.

De manière opérationnelle, cela se traduirait d'abord par une intervention sur l'îlot Coty-Papin. Il est ensuite proposé de requalifier le secteur de la Bourgogne d'ouest en est, pour profiter également de l'effet levier du PNRU, en commençant par le groupe Barry et en terminant par la démolition de la barre Brune. Le programme sur Lamartine-Provinces sera ensuite engagé.

Opérations réalisées durant la période 2022-2025

- Création d'un EAJE dans le secteur Europe
- Rénovation de EAJE Joséphine Baker
- Restructuration de cellules commerciales dans le secteur Europe
- Démarrage des relogements sur Coty, Barry 2 et Languedoc, Sangnier et Brune
- Déconstruction partielle du bâtiment Sangnier
- Réhabilitation barre Papin
- Déconstruction de la barre Coty
- Déconstruction partielle et réhabilitation du bâtiment Languedoc
- Réhabilitation des bâtiments Sangnier
- Réhabilitation des bâtiments Provence 2, 4 6, 40-42, Gascogne et Béarn
- Résidentialisation de Provence et Béarn
- Déconstruction de la barre Barry 2
- Réhabilitation des bâtiments Barry 1 et Pivoine

Opérations en cours et à réaliser durant la période 2025-2029

- Création d'un dojo
- Déconstruction de la barre Brune
- Réhabilitation et extension du Groupe Scolaire Provinces Lamartine

- Résidentialisation des bâtiments Barry 1, Pivoine, Papin, Languedoc et Gascogne
- Aménagement des espaces publics des secteurs Nord, Bourgogne, Arrières de l'Europe, Provinces Languedoc
- Aménagement des espaces publics des secteurs Sud Schweitzer - Coty, av Mitterrand, Sangnier et Adenauer

> Hem

Quartier 3 Baudets Lionderie

Dans la continuité du PNRU et suivant les prescriptions du Plan Stratégique Local, le projet poursuivra la grande avenue des services publics traversant l'ensemble du QPV Hauts Champs Longchamp vers la Lionderie et les 3 Baudets soit 298 démolitions, 290 ménages relogés, dont 121 ménages dans des logements neufs ou réhabilités. Pour l'insertion : 184 bénéficiaires, 290 contrats, 69 624 heures ; dispositif de sortie de convention. La cité-jardin (3 Baudets) et la cité familiale (Lionderie) doivent garder leur caractère respectif. Le plan guide s'engage à construire deux grands espaces verts (9 000 m²) sur la Lionderie au centre de la diversification (92 logements en accession dont 48 en accession sociale).

Entre les 3 Baudets et la Lionderie, le projet vise à construire une nouvelle école primaire Jules-Ferry, associée à la réhabilitation de l'école maternelle La Fontaine, constituant une offre de service scolaire à proximité de l'offre de restauration scolaire.

Basée sur l'étude de redéploiement de l'offre socio-culturelle des centres sociaux de la ville et la signature de la Convention Territoriale des Services aux Familles, la Ville construira le nouvel Espace de Vie St Exupéry (Lionderie) et son annexe Bournazel (3 Baudets) permettant des activités différentes en fonction des besoins de la population (crèche, halte-garderie, activités intergénérationnelles...).

L'offre sportive est un élément fort du projet pour chercher à capter l'attention des plus jeunes, notamment sur l'avenue Schweitzer. Plus qu'un "dojo", le site du Docteur Roux, site du PNRU issu d'une démolition mais sur lequel les constructions n'ont pas été réalisées, est une opportunité pour travailler sur un projet de fonctionnement d'équipement public sportif à proximité de l'école Saint Exupéry et du Centre social des 3 Villes, dans la droite ligne de l'avenue des Services Publics projetée.

Le projet urbain et social est global, ainsi, en accompagnement du NPNRU, les squares Nadaud (à requalifier), le square Jean-Moulin (à déconstruire [dont la programmation sera constituée de 8 PLAI / 16 PLUS et 36 PLS](#)) le terrain de l'ancien centre social Hauts Champs Longchamp sur l'avenue Laennec (production de logements en accession à la propriété [ainsi qu'une maison pluridisciplinaire de santé](#)), certaines résidentialisations de logements en cours de réhabilitation thermique sont des opérations incontournables sur lesquelles les partenaires doivent s'engager pour la réussite globale du projet.

Enfin, les grandes étapes de la mise en œuvre des projets sur 7 ans suivront les phases suivantes :

Phase 1 : 2019 à 2022 :

- Lionderie : démolition de la résidence Braille, site Okaidi (EPF), relogement cité familiale - -
- Nouvelle école Jules Ferry : démarrage relogement – AO espaces publics fin 2020 – livraison école sept 2022,
- 3 Baudets : MOE Annexe Bournazel – lancement de la requalification des espaces publics – livraison de l'équipement annexe Bournazel
- site Dr Roux : MOE Équipement Sportif–

Phase 2 : 2023 à 2025

- Lionderie : reprise du site Okaidi par LMH et lancement d'un AMI pour la réalisation de l'accession libre – MOE centre social Espace de Vie St Exupéry – lancement des AO Espaces Publics et attribution du marché de travaux - Stabilisation de la programmation habitat
- Site La Fontaine : réalisation de la voie nouvelle et requalification de la rue Abbé Lemire
- Site Dr Roux : livraison de l'équipement sportif – Lancement de la requalification des espaces publics phase 1

Phase 3 : 2026 à 2028

- Site Dr Roux : Lancement de la requalification des espaces publics phase 2

- Site Lionderie : Dépôt des PC pour les opérateurs et commercialisation des logements / Lancement des travaux EP voiries et parcs / Construction du nouveau Centre social St-Exupéry

> Wattignies

Quartier du Blanc Riez

Les aménagements du quartier

Les aménagements prévus se concentrent prioritairement sur le secteur nord du quartier, tout en renforçant la couture urbaine avec le secteur sud afin de rééquilibrer l'ensemble du Blanc-Riez. Le projet repose sur une trame d'espaces publics et privés claire, hiérarchisée et paysagère, valorisant la nature en ville, les mobilités douces et la qualité du cadre de vie.

Le Petit Bois

Le dessin du Petit Bois a été repensé pour conforter son rôle d'espace central et de respiration du quartier :

- création d'un cheminement nord-sud continu, véritable colonne vertébrale paysagère ;
 - renforcement des boisements existants avec des essences pérennes et variées ;
 - aménagement d'un parcours sportif, reliant la plaine des sports au parkway ;
 - création de clairières et de prairies fleuries propices à la détente et aux usages familiaux.
- Les accès depuis la rue Blériot sont mis en valeur par des seuils paysagers. Une résidentialisation douce des logements en lisière permet de clarifier la limite public/privé tout en préservant le caractère de "parc habité" propre au Blanc-Riez.

Le Parkway (avenue Charles-Guillain)

La requalification de l'avenue Guillain en parkway urbain vise à conjuguer fluidité du trafic et qualité urbaine. La voie conserve ses fonctions de desserte et d'axe du BHNS, tout en adoptant une identité paysagère renouvelée. Elle intègre les parvis des futurs équipements et de la polarité commerciale, ainsi que des espaces d'usages (city-stade, tennis, bassins paysagers). Le système de gestion des eaux pluviales est intégré au dessin du parc linéaire. Des stationnements alternant avec des alignements d'arbres complètent la trame végétale existante

La rue Fleming et ses coulisses

La requalification de la rue Fleming s'accompagne de la création de parvis structurants (école, mail planté, centre commercial). Leur traitement repose sur une matérialité soignée et unitaire (pavés, dallage, béton désactivé), conférant une identité propre aux espaces publics. Les aménagements renforcent la place du piéton (plateaux surélevés, continuités de sol) et l'accessibilité des cheminements.

Les traverses piétonnes

Une "agrafe" centrale, conçue comme un mail paysager, assure la liaison du Petit Bois au parvis du collège. Principalement piétonne, elle intègre une voie de desserte en sens unique, permettant l'accès aux parkings, aux véhicules d'entretien et de secours. Son double alignement d'arbres en fera un repère identitaire au sein du quartier.

Les parcs en cœur d'îlot

De nouveaux parcs de proximité sont créés en cœur d'îlot, formant des jardins d'agrément visuels et conviviaux. Le projet valorise le patrimoine végétal existant tout en diversifiant les essences. Des usages de détente (boulodromes, jeux d'enfants...) participent à un cadre de vie apaisé et intergénérationnel. Les espaces privés sont délimités par des résidentialisations douces, garantissant une lecture claire des espaces et un bon équilibre entre intimité et ouverture.

Programmation opérationnelle

Phase 0—3 ans : amorce du renouvellement

- Acquisition des cellules commerciales au cœur de la résidence du Parc ;

- Démolition partielle du centre commercial existant ;
- Lancement des réhabilitations Partenord et Vilogia pour répondre à la demande locative et renouveler l'image du quartier ;
- Démarrage des procédures de relogement liées à la démolition de la barre Bergeronnette ;
- Accompagnement des copropriétés.

Phase 3–6 ans : consolidation du cœur de quartier

- Développement d'une opération mixte commerces/bureaux à l'angle Guillaïn–Fleming ;
- Repositionnement des commerces et démolition complète du centre commercial ;
- Création de la traverse est–ouest en lien avec la Résidence du Parc ;
- Démolition de la barre Bergeronnette ;
- Aménagement et valorisation paysagère du Petit Bois ;
- Poursuite de l'accompagnement des copropriétés.

Phase 6–9 ans : diversification et requalification

- Lancement des opérations de logements en diversification autour du square et de Guillaïn requalifiés ;
- Engagement de la résidentialisation des immeubles Sarcelles ;
- Réhabilitation des bâtiments Péguy ;
- Poursuite de l'accompagnement des copropriétés.

Phase 9 ans et plus : finalisation du programme

- Développement des logements en diversification le long de la rue Fleming requalifiée ;
- Accompagnement continu des copropriétés jusqu'à la clôture du NPRU.

> Wattrelos

Quartier des Villas

Les principes qui ont guidé la composition urbaine sont :

- le percement d'une nouvelle liaison entre la rue du Moulin Tonton et la rue de l'Union où les liaisons douces sont favorisées, notamment par la création de sentes piétonnes en rapport avec les jardins familiaux ;
- un réseau viaire qui suscitera les déplacements actifs via : une piste cyclable, un système de boucle à sens unique pour les véhicules motorisés ;
- la réalisation d'une trame paysagère qui préserve et mette en valeur le patrimoine végétal du parc des Villas. Ce parc viendra s'adosser à celui du Moulin Tonton et sera annoncé par le parvis végétal (1 910 m²) constituant l'entrée du quartier ;
- un phasage du projet en corollaire des démolitions ;
- une programmation habitat qui privilégie une mixité de formes urbaines, du petit collectif au logement intermédiaire, permettant de maîtriser les coûts de construction.
- la constitution d'unités de voisinages de 8 à 10 logements afin de limiter les impacts sur les espaces publics du stationnement, de la gestion des ordures ménagères, etc.

Par ailleurs, les prescriptions architecturales visent un aménagement durable et exemplaire. Pour cela, il s'agit notamment :

- de maîtriser l'interface public/privé via le travail sur les limites, sur le traitement des clôtures,
- d'intégrer la question de la gestion durable de l'eau dès la conception du projet,
- de préconiser l'utilisation de matériaux biosourcés,

de proposer un local commun pour chaque unité de voisinage permettant de gérer les ordures ménagères et le stationnement des vélos.

L'article 4.3 « La description de la reconstitution de l'offre en logements locatifs sociaux » est modifié et désormais rédigé comme suit :

Un volume de 4 347 logements sociaux issus du protocole de préfiguration et de la convention sont à reconstituer

La MEL, les communes et les organismes de logement social concernés s'accordent sur la nécessité d'une reconstitution de l'offre locative sociale démolie à l'échelle métropolitaine en 1 pour 1. Les structures de logements-foyers génèrent une reconstitution de 1 logement pour 2 places. La démolition de logements privés dégradés occupés donne lieu à une reconstitution en logements sociaux en volume équivalent. Enfin les logements sociaux vacants faisant l'objet de réhabilitations en vue d'une remise en location sont considérés comme contribuant à la reconstitution d'une offre locative sociale. Ainsi, les différentes interventions ouvrent un droit de reconstitution total à l'échelle métropolitaine de 4 347 logements (dont 209 logements issus des démolitions complémentaires actées dans cet avenant 3) dont la répartition par volet territorial est détaillée en annexe D.

206 logements en reconstitution ayant été validés dans le protocole de préfiguration. Depuis le protocole de préfiguration a été clôturé. En ajustement mineur 6, les opérations non soldées du protocole ont basculé dans la convention faisant descendre à 163 logements reconstitués dans le cadre du protocole de configuration. Le volume de reconstitution dans la présente convention s'élève à 4 184 logements, soit 4 347 logements contractualisés.

Les opérations contractualisées portent pour plus de la moitié du volume de reconstitution sur des opérations identifiées à l'adresse :

- 163 logements validés dans le protocole de préfiguration (dont 33 en QPV simple et QPV hors secteur d'intervention NPNRU),
- 2 930 logements dans des opérations à l'adresse présentées par les bailleurs maîtres d'ouvrages (dont 420 en QPV),
- 321 logements dans des opérations à l'adresse avec la MEL comme maître d'ouvrage (dont 321 en QPV),
- 933 logements répartis entre la macro-ligne de PLAI majorés de LMH pour 47 logements et les macro-lignes portées par la MEL (pour 886 logements) pour des opérations : réalisées en reconstitution de l'offre par les bailleurs démolisseurs et non démolisseurs, en acquisition-amélioration bénéficiant d'une majoration des forfaits de financement de l'ANRU, réalisées de manière dérogatoire en QPV à Roubaix ou réalisées au titre des droits à reconstitution issus de la démolition de logements-foyers (restitués en droit commun) ou du parc privé roubaisien et lillois.

La mobilisation de la politique foncière de la MEL

La capacité à atteindre ces objectifs de production est basée sur les objectifs actualisés des organismes démolisseurs – qui restent dynamiques sur le territoire métropolitain – ainsi que sur la mobilisation de la politique foncière de la MEL.

Sur les fonciers qu'elle maîtrise, la MEL a recensé un potentiel de 1200 logements sociaux environ fléchables à des organismes démolisseurs. Il s'agit de fonciers dont la MEL est propriétaire, ceux sous convention avec l'EPF ou ceux sous concession d'aménagement. Dans le cadre du protocole foncier annexé à la présente convention, la MEL s'engage à céder des fonciers à ces organismes à hauteur de 25 % des objectifs de reconstitution contractualisés. Les bailleurs seront titrés au plus tard en 2026, afin de permettre l'engagement juridique des opérations avant le 31 décembre 2026, conformément au règlement financier du NPNRU. Dans les opérations 100 % logement social, la MEL pourra leur céder les fonciers de gré à gré. Dans le cas d'opérations mixtes logement libre et logement social réalisées par des promoteurs, la MEL pourra définir en amont de la mise en concurrence l'organisme HLM avec lequel l'opérateur retenu devra signer la vente en l'état futur d'achèvement. Dans le cas de sites ayant vocation à accueillir une offre locative sociale de type pension de famille, résidence sociale, ou autre structure de logements-foyers, la MEL pourra organiser la cession au bénéfice d'Adoma au titre de la reconstitution du foyer Constantin Floran à l'échelle métropolitaine – hors Roubaix – dont la démolition est prévue dans le quartier des Trois-Ponts au titre de la présente convention.

Le soutien financier à LMH

Afin d'assurer la soutenabilité financière de Lille Métropole Habitat, fortement engagé dans le NPNRU et impacté par la Réduction de Loyer de Solidarité, la MEL et son office métropolitain ont signé en 2019 une convention pluriannuelle d'objectifs et de moyens à hauteur de 70 M€ en investissement sur 10 ans et 13,8 M€ en fonctionnement sur 8 ans. Ce soutien s'accompagne d'objectifs et d'indicateurs de production, de

réhabilitation et de gestion ainsi que d'une place renforcée de la MEL au sein de la gouvernance. Le versement des aides est conditionné à l'atteinte des objectifs. Pour leur part, les partenaires de l'ANRU ont validé une majoration de l'aide complémentaire allouée à la reconstitution en PLAI, à hauteur de 12 500 € pour 375 PLAI, soit 4,7 M €.

La délibération 25C0105 du 24 avril 2025 a acté du changement de statut de Lille Métropole Habitat en SEM. Les aides financières de la MEL au bénéfice de LMH sont ainsi modifiées. LMH ne bénéficie plus d'un régime spécifique au logement et a le même traitement que les autres Maîtres d'Ouvrage à hauteur de 7800 €/PLAI. L'aide à hauteur de 12 500 € / PLAI délivrée par les partenaires reste inchangée.

Une reconstitution au service du rééquilibrage territorial et de la mixité sociale

La reconstitution de l'offre s'inscrit dans le cadre de la stratégie de rééquilibrage territorial et de mixité sociale du Programme Local de l'Habitat.

À ce titre, l'objectif est de faire porter la reconstitution sur l'ensemble du territoire métropolitain en orientant celle-ci vers les communes situées en territoire centre d'agglomération et en fonction du respect des obligations de la loi SRU. La reconstitution se fera à hauteur :

- d'un tiers environ sur les communes NPNRU (1 380 logements environ),
- d'un tiers environ dans des communes soumises à l'article 55 de la loi SRU (1 380 logements environ),
- d'un tiers environ sur les autres communes de la MEL (1 380 logements environ).

En l'état, 59 % des logements à l'adresse (sous maîtrise d'ouvrage bailleurs ou MEL) sont situés dans les communes du NPNRU, 27 % dans les communes soumises à l'article 55 de la loi SRU et 13 % dans d'autres communes.

Pour la part de reconstitution qui aura lieu au sein des communes NPNRU, l'objectif est d'orienter celle-ci vers les quartiers (IRIS) où le taux de logement social et l'indice de fragilité sociale sont moindres.

Les cartographies, en annexe A10, représentant les secteurs de reconstitution aux échelles métropolitaine et infra-communales, permettront d'assurer le suivi régulier sur la durée de la convention de l'atteinte de ces objectifs de territorialisation.

Géographie prioritaire

Les opérations de reconstitution ne seront pas situées en QPV, sauf cas limités. Ces dernières, qui restent en proportion marginale dans la programmation annuelle de logements sociaux (droit commun et reconstitution), se répartissent essentiellement entre des opérations d'aménagement permettant d'engager une diversification du peuplement et des sites d'intervention NPNRU faisant l'objet de la convention de renouvellement urbain. Quelques sites se situent dans des quartiers d'habitat ancien dégradé au sein desquels une production limitée de logements sociaux peut contribuer à amorcer une reconquête urbaine et sociale tout en permettant un parcours résidentiel à des ménages issus du parc privé ancien dégradé. Au regard des FAT prévisionnelles établies pour des opérations en QPV, le taux d'opérations en QPV est estimé à environ 25%. Cette proportion s'explique par :

- Des opérations de construction neuve de logements sociaux visant à maintenir à terme une offre locative sociale dans des quartiers en renouvellement urbain avec un fort potentiel de valorisation (Aviateurs, Concorde à Lille).
- La nécessité de produire une offre locative sociale neuve en QPV sur Roubaix. Ce volume s'inscrit dans une stratégie habitat déclinée par quartier, présentée en Comité d'engagement le 15 janvier 2020, fixant des objectifs de production de logements en diversification et des volumes plafonds de logements sociaux (285 dont 141 dans des opérations à l'adresse et 144 en macro-lignes MEL). L'annexe D détaille pour chaque opération l'indice de fragilité et le taux de logement social à l'IRIS, le taux de parc privé potentiellement indigne à la section cadastrale et la localisation de logements sociaux existants à proximité.
- La règle de financement des opérations neuves de logements en QPV NPRU à 100% en reconstitution (contre 50% reconstitution - 50% droit commun hors QPV NPRU).

Mixité sociale

Afin de maintenir une mixité sociale au sein des opérations, les sites de reconstitution respecteront les principes du PLH en matière de taux minimum de PLAI (30 % de PLAI au sein de la programmation PLUS PLAI). Le taux de 60 % de PLAI financés par l'ANRU au titre de la reconstitution est lissé au sein de l'ensemble de la programmation.

Articulation avec la production de droit commun et inscription dans les objectifs du PLH métropolitain

- un objectif de 6 200 logements par an répartis en 30 % de logements sociaux, 30% de logements intermédiaires, 40 % de logements libres ;
- un objectif de production de 2 000 logements sociaux par an renforcé à 2 300 pour intégrer l'effort de reconstitution ;
- un volume annuel de reconstitution de 400 à 450 par an environ par les bailleurs en charge de la démolition ;
- un objectif de taux de PLAI renforcé de 20 % à 30 %.

Méthode d'identification annuelle des sites de reconstitution et de suivi des objectifs

Le suivi partenarial de la mise en œuvre de la stratégie de reconstitution sera effectué dans le cadre des revues de projets prévues à l'article 12.2 de la présente convention.

Celles-ci pourront donner lieu à des réunions préparatoires spécifiquement dédiées à la stratégie de reconstitution.

•

Reconstitution du foyer Adoma des Trois Ponts

La démolition du Foyer de travailleurs migrants Adoma Constantin Florent (155 chambres) vise à la fois à répondre à la nécessité de faire évoluer cette offre de foyer devenue obsolète et d'accompagner la transformation urbaine et sociale du quartier des Trois Ponts. Adoma a réalisé une première analyse de la situation des locataires du foyer. Les travailleurs migrants âgés (« chibanis ») sont une trentaine de personnes. La Ville de Roubaix souhaite accompagner leur relogement dans la commune. Les autres locataires sont, en majorité, des ménages isolés en grande précarité, ou des ménages pour qui le logement dans le foyer est une solution très temporaire le temps de trouver mieux. L'enquête sociale qui sera réalisée permettra de préciser le profil des résidents ainsi que la part qui pourra être relogée dans le parc social existant, avec possibilité d'un accompagnement social. Les autres résidents seront orientés dans des structures spécialisées adaptées. La MEL mobilisera le partenariat avec l'ensemble des acteurs, DDSCS, partenaires du PDALHPD, organismes HLM comme institutions et associations gérant des structures spécialisées afin de permettre un relogement sur les autres communes de la métropole, étant entendu que les sites de reconstitution n'ont pas vocation principale à reloger les résidents du foyer actuel.

La reconstitution du foyer des Trois Ponts se fait dans la commune de Faches Thumesnil au 75 rue Gambetta. Ce site accueillera 80 logements accompagnés pour personnes précaires ou vulnérables décomposé en résidence sociale (50 logements) et en pension de famille (30 logements). La pose de la première pierre a eu lieu en février 2025. La MEL répond donc à ses engagements d'accompagner Adoma dans le développement de son offre en pension de famille et résidences sociales sur son territoire.

Le relogement et la reconstitution s'articuleront pour optimiser le calendrier de démolition : l'identification et la sécurisation progressive des sites de reconstitution par Adoma, qui constituent un préalable au relogement, doivent permettre d'arrêter au même rythme les remises en location du foyer des Trois-Ponts. L'objectif est d'identifier en accord avec les maires concernés les sites de reconstitution en vue d'une démolition du foyer effectivement terminée au plus tard en 2027.

Reconstitution d'une offre locative sociale pour personnes âgées suite à la démolition du foyer de personnes âgées de l'Alma

Le foyer de personnes âgées de l'Alma, propriété de LMH et géré par le CCAS compte, dans la partie qui sera démolie, 44 places dont 41 ménages encore résidents à septembre 2020 (43 personnes). Au regard du profil des occupants, le relogement sera réalisé sur la commune au sein de l'offre existante pour personnes âgées, dans des structures spécialisées et dans le parc social classique. Une offre locative sociale pour personnes âgées sera reconstituée sur l'îlot compris entre les rues de l'Alma - Archimède - Henri Carette et Blanchemaille suite à la démolition de la résidence de 3F Notre Logis. Cette offre nouvelle s'inscrit dans un projet plus large de résidence intergénérationnelle de 35 logements locatifs sociaux avec RDC actif. La conception de

l'opération et des logements prendra en compte la diversité des profils de ménages (personnes âgées, familles, personnes isolées) et pourra être accompagnée d'un projet social visant à encourager les liens intergénérationnels. L'opération sera financée au titre de la reconstitution. Elle est intégrée au volume de 285 logements sociaux autorisés en dérogation globale sur Roubaix par l'avis de CE du 15 janvier 2020.

La reconstitution de ces deux foyers fera l'objet d'une vigilance particulière lors des revues de projet annuelles.

Article 3.5- Modification de l'article 5 du titre II « La stratégie de diversification résidentielle et les apports du groupe Action Logement en faveur de la mixité »

L'article 5.1 « La mise en œuvre de la stratégie de diversification résidentielle » est modifié et désormais rédigé comme suit :

SANS OBJET

L'article 5.2 « La mobilisation des contreparties pour le Groupe Action Logement : des apports en faveur de la mixité » est modifié et désormais rédigé comme suit :

Les contreparties pour le groupe Action Logement visent à favoriser la mixité et la diversité de l'habitat en amenant une population nouvelle de salariés et ainsi réduire les inégalités dans les quartiers prioritaires politique de la ville visée par le NPNRU.

Les contreparties mises à disposition du groupe Action Logement au titre de la présente convention pluriannuelle de renouvellement urbain correspondent à :

- 60 266 m² de droits à construire (surface de plancher développée) prenant la forme de terrains cédés à l'euro symbolique et transférés en pleine propriété à Foncière Logement ou à un ou plusieurs opérateur(s) auxquels Foncière Logement aura transféré ses droits. Sur ces fonciers aménagés, tout type et gamme de produits pourront être développés à l'exception de logements locatifs sociaux. Au minimum 30% de logements locatifs libres devront être réalisés, sauf décision contraire de Foncière Logement.
 - o 33 687 m² de droits à construire cédés à l'euro symbolique et transférés en pleine propriété à Foncière Logement.
 - o 26 579 m² de droits à construire (surface de plancher développée), cédés à l'euro symbolique et transférés en pleine propriété à 3F Notre Logis, filiale du groupe Action Logement à laquelle par la présente Foncière Logement transfère ses droits.
- 3 631 (nombre total) droits de réservation en flux de logements locatifs sociaux, correspondant à 51,4 % du nombre de logements locatifs sociaux dont la construction et la requalification sont financées par l'Agence, ou le cas échéant par d'autres financeurs (notamment FEDER et LBU), dans le cadre de la présente convention pluriannuelle (et du protocole de préfiguration).

Le nombre global de droits de réservation en droits uniques est calculé sur les bases suivantes :

Calcul du nombre de droits de réservation en droits uniques selon la catégorie d'opération				
Zones géographiques/Type d'opérations	% sur nombre total de logements construits hors QPV	% sur nombre total de logements construits en QPV	% sur nombre total de logements requalifiés < à 45 000 €	% sur nombre total de logements requalifiés > à 45 000 €

4 - Autres Grands pôles	40,0% soit 1401 droits	56,0% soit 472droits	56,0% soit 98 droits	64,0% soit 1660 droits

Parmi ce volume global de réservations en droits uniques, pour les premières mises en location des opérations de reconstitution et de requalification en milieu vacant, Action Logement Services bénéficiera d'un droit de réservation à hauteur de :

- 12,5% du nombre total de logements reconstitués hors QPV soit 437 droits ;
- 17,5 % du nombre total de logements reconstitués en QPV et requalifiés dont le coût est inférieur à 45 000 € par logement soit 148 droits;
- 20% du nombre total de logements requalifiés dont le coût est supérieur à 45 000 € par logement soit 192 droits

Ces pourcentages s'appliquent pour les logements mis en location au titre de l'ensemble des opérations d'un bailleur social dans le cadre d'une même convention pluriannuelle.

En amont de la mise à disposition des logements locatifs sociaux visés, ces droits de réservation accordés à Action Logement Services sont formalisés dans une convention de financement et de réservation entre Action Logement Services et les organismes de logement social concernés.

Ces droits de réservation sont définis en tenant compte des orientations de la conférence intercommunale du logement prévue à l'article L 441-1-5 du CCH, qui prend notamment en compte les besoins des ménages salariés.

Ces droits de réservation devront être mis à disposition d'Action Logement Services dans un délai maximum de 30 ans à compter de la date de signature de la convention de financement et de réservation entre Action Logement Services et les organismes de logement social concernés. Ils sont convertis en flux annuel dans les conventions de réservation, prévues par le décret n°2020-145 du 20 février 2020.

Ces droits de réservation doivent être cohérents avec la stratégie de relogement et d'attribution mentionnée à l'article 6 de la présente convention.

Ces contreparties et leurs modalités de mise en œuvre sont détaillées respectivement en annexe B1 et B2 à la présente convention pluriannuelle.

Les modalités techniques de suivi et de pilotage des contreparties en faveur du Groupe Action Logement prévues par la convention tripartite entre l'État, l'ANRU, et Action Logement du 11 juillet 2018, avenantée le 10 juillet 2021, pourront être précisées dans une instruction commune Action Logement – ANRU.

Article 3.6 – Modification de l'article 6 du titre II « La stratégie de relogement et d'attributions »

SANS OBJET

Article 3.7 – Modification de l'article 7 du titre II « La gouvernance et la conduite du projet »

L'article 7.1 « La gouvernance » est modifié et désormais rédigé comme suit :

SANS OBJET

L'article 7.2 « La conduite de projet » est modifié et désormais rédigé comme suit :

Pour assurer la coordination des maîtres d'ouvrage et le bon déroulement et enchaînement des différentes opérations ainsi que l'ordonnancement général du projet à mener, la MEL conduit le pilotage opérationnel du projet.

La MEL a signé en février 2015 son contrat de ville. Il reposait sur 3 piliers : l'économie et l'emploi, l'habitat et le cadre de vie, la cohésion social et décliné en 21 conventions d'applications territoriales et 7 conventions d'applications thématiques, dont le NPRU. Elle traite donc dans un cadre unique et partenarial des enjeux de

cohésion sociale, de renouvellement urbain et de développement économique pour répondre aux situations des territoires en situation de décrochage. La MEL, a créé en janvier 2015 le service politique de la ville afin de piloter la mise en œuvre du contrat. Depuis un nouveau contrat de ville et des solidarités (fruit de la fusion du contrat de ville et du pacte local des solidarités) a été adopté et signé le 7 mai 2024. Il couvre la période 2024-2030

Six enjeux prioritaires ont été adoptés et ont été déclinés à travers des volets locaux :

- Enjeu 1 : Lutter contre les inégalités dès l'enfance, notamment par la réussite éducative et scolaire de tous les jeunes ;
- Enjeu 2 : Amplifier la politique d'accès à l'emploi ;
- Enjeu 3 : Promouvoir l'accès aux soins et à la prévention ;
- Enjeu 4 : Œuvrer pour le vivre ensemble : gestion urbaine et sociale de proximité et cadre de vie, engagement citoyen, sécurité-prévention de la délinquance, habitat ;
- Enjeu 5 : Construire une transition écologique solidaire : mobilité, précarité énergétique, renaturation de la ville, agriculture urbaine ;
- Enjeu 6 : Lutter contre l'isolement et la grande précarité, accès aux droits, transition numérique, lutte contre les discriminations.

Une convention cadre métropolitaine des démarches de Gestion Urbaine et Sociale de Proximité (GUSP) et d'Abattement de la Taxe Foncière sur les Propriétés Bâties (ATFPB) a été annexée.

Partie intégrante du Contrat de Ville et des Solidarités, le NPRU constitue un effort sans précédent de transformation des quartiers concernés. Aux côtés des partenaires, la MEL s'engage ainsi à poursuivre la mobilisation de l'ensemble de ses compétences autour des axes prioritaires suivants :

- Renforcer la mixité sociale et le rééquilibrage territorial
- Accompagner les parcours résidentiels, notamment pour les ménages relogés et les ménages qui accéderont à la propriété
- Assurer le bon fonctionnement des quartiers et leur bonne gestion
- Accompagner le changement d'image et le retour d'attractivité des quartiers
- Renforcer la réussite éducative
- Favoriser le vivre ensemble
- Soutenir l'insertion économique des habitants
- Lutter contre la pauvreté et la précarité

Dans le cadre du projet de renouvellement urbain, et pour assurer la coordination des maîtres d'ouvrage et le bon déroulement et enchaînement des différentes opérations ainsi que l'ordonnancement général du projet à mener, la MEL conduit le pilotage opérationnel du projet.

Le pilotage et la conduite stratégique et opérationnelle du projet de renouvellement urbain se font de manière partenariale sous la responsabilité de la MEL. Celle-ci s'appuie sur une équipe dédiée, et a des missions de coordination stratégique et opérationnelle, de direction de projet et d'expertise thématique.

Cette ingénierie veille à la mise en œuvre de la stratégie et des enjeux du projet métropolitain, en cohérence avec le contrat de ville et les politiques de développement métropolitaines, tout en répondant aux objectifs incontournables du NPRU. Elle permet de répondre aux enjeux du projet aux échelles métropolitaine et locales ; les itérations entre ces deux échelles étant extrêmement fortes.

Le dispositif d'ingénierie global bénéficie de l'accompagnement de l'ANRU pour 19,3 ETP (équivalents temps plein) : 10,8 ETP pour la MEL et 8,5 ETP pour les villes.

> La mise en œuvre globale du contrat de ville

Les enjeux du contrat de ville métropolitain nécessitent une organisation spécifique et adaptée permettant à la MEL et ses communes de gérer la complexité d'un projet éminemment pluridisciplinaire, générant la mobilisation de nombreuses politiques publiques.

Rattaché à la Direction Urbanisme Aménagement et Ville de la MEL, le service Politique de la ville pilote la mise en œuvre globale du contrat de ville à la recherche de stratégies d'intervention les plus intégrées possibles.

Il est composé :

- des chargés de missions thématiques et les gestionnaires du contrat assurent le suivi global du contrat de ville sur les 26 quartiers prioritaires de la MEL.
- des directeurs de projets "cohésion urbaine et sociale" et les chefs de projets "aménagement" assurent le suivi des 13 projets NPNRU.
- des chargés de relogement

Trois missions de coordination (coordination NPNRU stratégique, coordination NPNRU opérationnelle et coordination contrat de ville global) permettent à la MEL d'assurer :

- son rôle de porteur de projet et de chef d'orchestre pilotant le contrat de ville et son volet NPNRU en posant les conditions de faisabilité et de soutenabilité du projet dans son ensemble ainsi que les priorités d'intervention,
- son rôle de maître d'ouvrage sur ses propres compétences, mobilisant à la fois ses moyens de droit commun et ses moyens spécifiques.

Chaque ville possède ses propres services Politiques ville et renouvellement urbain. Une organisation spécifique de conduite de projet entre la MEL et les communes co-pilotes des volets territoriaux a été mise en place.



> Le pilotage stratégique et opérationnel du projet de renouvellement urbain

Les missions de coordination stratégique et opérationnelle

Ces deux missions veillent à la bonne cohérence entre le renouvellement urbain et les grandes politiques de développement métropolitaines, posent et mettent en œuvre la stratégie et le cadre d'intervention métropolitain, s'assurent de la mobilisation et de la transversalité de l'ensemble des métiers assurés par la MEL au regard de ses compétences, et organisent les itérations entre l'échelle métropolitaine et les échelles locales. La collaboration entre ces deux missions permet de rendre cohérent le pilotage stratégique et opérationnel du projet.

Ces deux missions sont financées par l'ANRU.

La mission de coordination stratégique

- Accompagne le projet métropolitain, veille au respect de la stratégie métropolitaine, est garante des objectifs fondamentaux du projet.
- Garantit la mise en œuvre du projet dans le respect des objectifs et du cadre contractuel.
- S'assure du respect du cadre d'intervention du NPNRU, porté par l'ANRU et fixé par les règlements général et financier.

- Pose et met en œuvre les conditions de réussite du projet métropolitain et s'assure de la mobilisation des leviers métropolitains conditionnant la réussite du projet.
- Mobilise les ressources et expertises thématiques en assurant la cohérence de leurs interventions.
- En articulation avec les missions de direction de projets, veille à la bonne cohérence entre les volets territoriaux et entre le volet métropolitain et les volets territoriaux.
- Prépare et négocie les différentes contractualisations métropolitaines : protocole, convention d'application métropolitaine, avenant à la convention.
- Prépare les instances décisionnelles du NPNRU.
- Fédère les partenaires, crée les conditions de leur coopération dans l'intérêt du projet métropolitain et veille à la cohérence de leurs pratiques avec les objectifs et la finalité du projet.

La mission de coordination opérationnelle

- Accompagne le suivi du volet urbain et aménagement des projets de renouvellement urbain.
- Coordonne les missions d'urbanisme conseil.
- Assure la mobilisation des compétences internes à la MEL pour déterminer les montages opérationnels adaptés au projet de renouvellement urbain et les mettre en œuvre.
- Coordonne le suivi des opérations d'aménagement.
- Veille à l'optimisation des financements des opérations d'aménagement, à la bonne gestion des bilans d'opération et leur fiscalité, à la mobilisation des crédits spécifiques de la MEL.
- Assure la préparation et le suivi budgétaire des projets d'aménagement dans le cadre du budget politique de la ville de la MEL.
- Veille à la prise en compte des contraintes techniques, opérationnelles et administratives inhérentes à la mise en œuvre de l'opération d'aménagement.
- Pose les conditions de réussite de la mise en œuvre des projets.

Les missions de direction de projet

Une mission de direction de projet est affirmée sur chaque volet territorial. Elle est assurée par la MEL et chaque ville concernée. Elle est composée d'un binôme "directeur de projet cohésion urbaine et sociale MEL" – "directeur de projets NPNRU ville".

La direction de projet est garante de la déclinaison territoriale du projet métropolitain et elle assure le pilotage stratégique et opérationnel du volet territorial dont elle a la charge. Elle s'assure de la cohérence des orientations du volet territorial avec la stratégie métropolitaine du projet de renouvellement urbain, du contrat de ville, sa convention territoriale, et du projet de ville.

Les missions de direction de projet sont financées par l'ANRU à hauteur de :

- 3 ETP pour le projet d'intérêt national de Roubaix ;
- 1 ETP pour les autres projets d'intérêt national : Lille Sud, Tourcoing, Mons-en-Barœul et Loos ;
- 1 ETP pour les projets d'intérêt régional de Lille Bois Blancs ;
- 0,5 ETP pour le projet d'intérêt régional de [Hem](#).

La MEL et les Villes s'engagent à promouvoir une organisation plus intégrée et susceptible de plus de mutualisation pour porter l'ensemble des enjeux. Le schéma de l'ingénierie pourra être ajusté au cours de la convention pluriannuelle pour s'adapter au rythme de mise en œuvre des projets.

Les principales missions de la direction de projet sont les suivantes :

- porter les orientations stratégiques du projet :
 - s'assurer de la transversalité du projet,
 - s'assurer de sa faisabilité, son ambition, sa soutenabilité et faisabilité dans le respect du cadre d'intervention du NPNRU,
 - formaliser les engagements des partenaires à mener le volet territorial (collectivités, bailleurs sociaux, opérateurs privés...),
 - participer à la construction des arbitrages et des priorisations,
 - construire le planning opérationnel et financier de réalisation du projet en cohérence avec le calendrier métropolitain.
- Assurer la coordination partenariale du projet et animer le dispositif partenarial :
 - construire et faire fonctionner un système d'information et de décision relatif à la définition et à la mise en œuvre du volet territorial,

- mettre en place et animer les instances locales décisionnelles copilotées par la MEL et la ville concernée,
 - assurer le rôle de conseil et d'aide à la décision auprès du porteur de projet et du maire concerné,
 - mettre en place et animer une équipe projet resserrée et élargie, transversale et partenariale,
 - créer les conditions de coopération entre les services de la MEL et de la ville,
 - veiller à la cohérence des pratiques des partenaires avec les objectifs et la finalité du projet.
- Assurer le suivi de la réalisation du projet au plan opérationnel :
 - préparer la mise en œuvre du projet,
 - finaliser les engagements des partenaires et les concrétiser dans le cadre de la mise en œuvre du projet,
 - finaliser les négociations avec les opérateurs privés,
 - construire la stratégie d'accompagnement au changement et la stratégie d'accompagnement des habitants (insertion, projet de gestion...),
 - piloter la rédaction et la formalisation des chartes thématiques (GUSP, relogement, insertion...),
 - préparer et concevoir les outils de reporting et de suivi du projet, en lien avec la définition des outils à l'échelle métropolitaine.

La direction de projet anime et coordonne les membres d'une équipe projet transversale, dont les missions sont cohérentes et articulées, dans un contexte où la complémentarité entre la MEL et les villes est préalablement définie, notamment au regard de leurs compétences.

Enfin, elle associe les services de la MEL, des Villes, des bailleurs et de l'État. L'équipe projet peut ainsi être élargie autant que de besoin en fonction des priorités et de l'avancement du projet.

Les missions de mise en œuvre opérationnelle

Le pilotage et la mise en œuvre opérationnelle est assurée par le chef de projet "aménagement" positionné au sein du service Politique de la Ville. Ils occupent ainsi une place particulière au sein de l'équipe projet resserrée.

Ces missions sont les suivantes :

- piloter les études urbaines ainsi que les études techniques, de faisabilité et réglementaires,
- piloter le travail sur le choix du montage opérationnel,
- mettre en œuvre les procédures d'aménagement,
- animer l'équipe projet partenariale dédiée au projet urbain,
- alerter les référents ville sur les arbitrages à solliciter sur le projet d'aménagement,
- mobiliser les compétences MEL relevant du projet d'aménagement,
- élaborer le budget prévisionnel de l'opération d'aménagement,
- piloter et assurer le suivi de la mise en œuvre opérationnelle du projet d'aménagement,
- collaborer aux réflexions concernant les projets communautaires et les stratégies à mettre en œuvre pour mener à bien les opérations de renouvellement urbain.

Les missions d'expertises thématiques

Pour mener à bien le renouvellement urbain et assurer sa mission de pilotage du projet, des missions d'expertise thématique dédiée au projet ont été créées par la MEL et les Villes.

Au sein de la MEL, elles sont dédiées au contrat de ville et au projet de renouvellement urbain :

- une mission habitat et diversification,
- une mission métropolitaine d'accompagnement et de suivi du relogement,
- une mission de suivi des parcours résidentiels et du peuplement,
- une mission de développement économique et commercial,
- une mission de suivi et d'évaluation du projet métropolitain,
- une mission de communication et de marketing territorial,
- une mission de suivi administratif et financier du projet.

Les villes chapeautent des missions de pilotage du volet social des projets de renouvellement urbain et des missions de proximité, notamment de gestion urbaine et sociale de proximité (GUSP), d'accompagnement au changement et d'accompagnement et de suivi social des ménages à reloger.

Dans ce cadre, la coordination et l'accompagnement des relogements fait l'objet d'une organisation dédiée mise en place par la MEL et les Villes, décrite dans l'article 6.

> Les modalités de collaboration partenariales pour assurer la conduite du projet

Les modalités de collaboration au sein de la MEL

- Coordination hebdomadaire interne au service Politique ville MEL.
- Revue de projets interservices MEL bimensuelle permettant un accompagnement des projets par les directions MEL concernées (gouvernance territoriale, Habitat, Foncier, Patrimoine, Voirie, Sport, Culture, Économie, Emploi, Relation aux usagers, Jeunesse etc.).
- Pilotage de travaux thématiques spécifiques en lien avec nos partenaires (AMO éducation, charte d'insertion, feuille de route développement économique et emploi, travaux d'accompagnement au relogement, stratégie d'attractivité, gestion urbaine et sociale de proximité, feuille de route en matière de communication et de concertation).

Les modalités de collaboration MEL-ville-partenaires

- Chaque direction de projets organise ses propres temps de coordination hebdomadaire.
- Les comités techniques et de pilotages locaux trimestriels ainsi que les revues de projets annuelles permettent de réaliser des points d'étapes réguliers et d'arbitrages nécessaires aux projets. Ils sont co-pilotés par le vice-président de la MEL en charge de la politique de la ville et le maire concerné. Le comité technique du NPNRU est co-piloté par la direction de projet MEL/Ville.
- Le comité intercommunal du contrat de ville et le comité de pilotage partenarial du contrat de ville (trimestriel) intègrent systématiquement les actualités et arbitrages métropolitains à traiter.

> Outils spécifiques mis en place pour la conduite de projet

Afin d'assurer le pilotage opérationnel du projet, la MEL s'appuie sur des méthodes et outils lui permettant de garantir l'ambition, la qualité du projet tout au long de la mise en œuvre et plus particulièrement en termes de qualité urbaine, architecturale et paysagère, la gestion et le suivi des risques financiers, opérationnels et/ou juridiques du projet.

Les montages opérationnels envisagés et les dispositifs spécifiques confiant pilotage à un tiers du projet (aménageur)

- Certains projets d'aménagement **sont** confiés à un aménageur par le biais de concessions d'aménagement, après une mise en consultation. L'aménageur **assure** la maîtrise des opérations reprises dans le périmètre concédé. Il **a** également à sa charge d'aller chercher les subventions à percevoir auprès de l'ANRU.
- L'aménageur **reprend**, pour ce qui relève de son périmètre, la mission d'urbaniste en chef ainsi que toutes les missions nécessaires au bon déroulement de l'opération.
- Un bilan portant sur la durée de l'ensemble de l'opération est adossé au traité. L'élaboration en parallèle d'une convention tripartite **permet** également d'acter les participations de la Ville au bilan financier de la concession d'aménagement.
- Des temps de coordination **sont** mis en place entre la MEL et l'aménageur, auxquels la Ville **peut** être associée. Ces dispositions **sont** reprises dans les engagements entre la MEL et l'aménageur.
- Des comités de suivi techniques de la concession **sont** mis en place ainsi que des comités de pilotage.
- Les CRACL (Compte Rendus Annuels aux Collectivités Locales) **sont** produits chaque année et **font** l'objet de délibérations les validant.
- Les modifications conséquentes **entraînent** des avenants au traité de concession.

Les montages opérationnels **sont** établis comme suit :

Commune	Projet	Montage
Hem	Lionderie	Régie
Lille	Concorde	Concession (SPL Euraille)
Lille	Bois Blancs	Régie / Projet Urbain Partenarial
Lille	Faubourg d'Arras et JB Clément	Régie

Lille	Quartiers Anciens	Concession (SPLA Fabrique des Quartiers)
Loos	Les Oliveaux	Concession (SPL Euralille)
Mons	Nouveau Mons	Concession (Ville Renouvelée) + régie
Roubaix	Épeule	Régie
Roubaix	Alma	Concession (Ville Renouvelée)
Roubaix	Trois Ponts	Régie
Roubaix	Quartiers anciens dont Pile	Concession Multi site (SPLA Fabrique des Quartiers)
Tourcoing	La Bourgogne	Concession (Ville Renouvelée)
Wattignies	Blanc Riez	Régie
Wattrelos	les Villas	Régie

Les dispositifs mis en place pour le suivi des risques juridiques, financiers, opérationnels : une mission métropolitaine d'OPCU

Dans le cadre du projet de renouvellement urbain, chaque maître d'ouvrage a l'entière responsabilité de la mise en œuvre de ses opérations et la MEL assure la gestion et le suivi des risques financiers, opérationnels et/ou juridiques du projet métropolitain.

Pour cela, elle coordonne les maîtres d'ouvrage et pilote une mission métropolitaine d'OPCU externalisée. Cette mission, [financée par la Banque des Territoires](#), permet :

- l'identification et l'assistance à la mise en place des procédures nécessaires au déroulement du projet ;
- la mise au point du planning général du projet et des plannings détaillés des opérations établis en concertation avec l'ensemble des maîtres d'ouvrage ;
- la mise au point d'outils de suivi opérationnels destinés à éclairer les maîtres d'ouvrage sur l'avancement des opérations, leurs interactions, les risques identifiés et les propositions de solution ;
- le suivi régulier de l'avancement des opérations, la mise à jour des plannings et outils de suivi et l'accompagnement des maîtres d'ouvrage pendant toute la durée du marché ;
- à la demande, une assistance ponctuelle sur des points juridiques, stratégiques ou techniques.

Elle assure les itérations et cohérences nécessaires entre l'échelle métropolitaine et les échelles locales. [Un outil de suivi financier \(OSF\) et de suivi du relogement \(OSR\) sont par ailleurs déployés en interface avec l'OPCU.](#)

Les outils pour garantir la qualité, l'ambition du projet tout au long de sa mise en œuvre, en particulier en termes de qualité urbaine, architecturale et paysagère

Des missions d'urbaniste conseil vont être lancées sur l'ensemble des sites. La MEL en assure le pilotage à l'échelle de chaque projet.

La mission porte sur le conseil en architecture et urbanisme afin d'assurer notamment le respect des principes, des plans directeurs de chaque site, ainsi que de la qualité urbaine, architecturale et paysagère.

- Les urbanistes conseils élaborent les cahiers de préconisations urbaines, architecturales et paysagères définissant les niveaux de qualité qui s'imposeront au projet, à l'ensemble des opérations des différents maîtres d'ouvrage. Ils veillent ensuite au respect de ces préconisations, au cours de la mise en œuvre du projet, dans les différentes opérations.
- Dans la continuité de ces prescriptions, ils produiront les fiches de lots sur les parcelles constructibles préalablement définies. Ces fiches comportent les recommandations à respecter par les futurs acquéreurs, en matière de volumétrie, de surfaces, d'implantation, d'orientations, d'organisation des logements, de programmation, d'architecture du bâtiment...
- Ils devront également mettre à jour le plan directeur global du quartier en fonction des évolutions et modifications du projet, afin d'intégrer les différents programmes de construction stabilisés. Cette mise à jour se fera à chaque évolution notable du projet dans le respect des principes initiaux.

La mission comporte également des missions complémentaires :

- mettre en place une OAP (Orientation d'Aménagement et de Programmation) sur l'ensemble des sites. Cet outil permet à la collectivité de fixer des orientations dans la déclinaison des études qui auront été réalisées et de les inscrire au PLU,

- accompagner des partenaires dans la négociation sur les projets privés,
- assister les maîtres d'ouvrage dans la conception des bâtiments publics,
- donner un avis sur les permis de construire par les urbanistes en chef.

Leur financement par l'ANRU est inscrit dans les opérations d'aménagement d'ensemble.

L'article 7.3.2 « La participation des habitants à l'échelle de chaque volet territorial » est modifié et désormais rédigé comme suit :

Territoire	Participation des habitants	Maisons du Projet
Roubaix	Le dialogue sur le projet de renouvellement urbain de Roubaix ne part pas d'une page blanche. Des études stratégiques menées entre le printemps 2017 et la fin 2018 ont permis de définir des orientations par quartier pour répondre aux objectifs que se sont fixés la MEL et la Ville. Ces orientations ont été partagées avec les acteurs locaux et les habitants à l'occasion de réunions dans les quartiers. Sur cette base, après négociation avec les partenaires, chacun des projets a donné lieu à des réunions publiques de présentation et d'échanges. Ces réunions ont été complétées par une marche urbaine support à l'échange et au dialogue. L'ensemble des supports et compte rendu de ces temps a été rendu public via la mise en place d'un site internet dédié et en en parallèle un guide de la concertation a été co-construit avec les habitants. Enfin, le projet a été soumis à une phase de concertation réglementaire qui s'est tenue au premier semestre 2021 et a débouché sur l'adoption du bilan de la concertation préalable au Conseil Métropolitain du 28 juin 2021. Sur ces bases, le NPRU a développé et adopté une véritable stratégie de communication porteuse de visibilité et de mobilisation. En effet, Compte tenu de la multiplicité des opérateurs de la rénovation urbaine dans les quartiers prioritaires, il est important de rendre lisible la dynamique d'ensemble. C'est pourquoi le choix a été fait de réunir ces projets sous une unique appellation qui communiquera via une identité propre soutenue par les logos des principaux financeurs. Cette identité reprend l'identité métropolitaine des NPRU et vient décliner une identité liée au projet Roubaisien. Cette identité combinée sera reprise dans l'ensemble des documents de communication/information lié au NPRU de Roubaix. Ainsi, la stratégie de communication mise en œuvre se déclinera via : ✓ Le développement de supports d'information et de communication (site internet, réseaux sociaux, des panneaux totem) ✓ La mise en place des moyens agiles de concertation : la maison de projet itinérante appuyée par des points relais (mairie de quartier, centres sociaux, totems d'information sur l'espace public) ✓ Un travail sur la mémoire des quartiers et surtout de ses habitants, décliné au travers d'un Voyage culinaire, de reportages photographiques, de guides labellisés "Ville d'art et d'histoire et des animations destinées au jeune public En matière de concertation, la direction de projet s'est dotée d'une assistance à maîtrise d'ouvrage afin de l'accompagner dans la structuration d'une démarche de concert'action structurée autour de trois temps : 1. Relevé des dysfonctionnements actuels	La revue d'avril 2021 a permis d'acter de l'impossibilité de mettre en œuvre la maison de projet et du marketing territorial, telle qu'initialement prévue à la gare de Roubaix. Elle a également permis de partager le nécessité d'une stratégie double, en assurant à la fois : 1. Une communication de très grande proximité, ciblée sur les quartiers et en particuliers les personnes les plus éloignées des outils de communication. 2. Une communication numérique, permettant l'existence du projet sur la toile mais également une information très réactive. Ainsi, les partenaires ont convenu de renforcer la contractualisation NPRU afin de mettre en place une maison de projet mobile pour répondre au premier enjeu de la stratégie. Cette maison de projet permettra d'agir en multi site multiforme. Elle sera composée : ✓ d'un véhicule aménagé et labellisé suivant l'identité visuelle du projet, permettant de couvrir les places de marchés, les écoles, ...et ainsi aller vers les habitants et les impliquer (animations, de cafés chantier, informations...) ✓ de points fixes dans chacun des quartiers du NPRU, intégrés aux mairies de quartier lieux premier de recueil des interrogations habitantes. Il s'agira ainsi de créer des espaces d'information (panneaux, vidéos, documentation) et d'ateliers habitants. ✓ De totems implantés sur les rues passantes donnant de lisibilité à l'information et offrant des espaces d'expression (information projet, travail de mémoire et des projets associatifs...) De la mise à disposition de salles pour l'organisation ponctuelle de réunions publiques ou d'ateliers de concertation.

	2. Ateliers de concert'actions pour identifier des actions prioritaires d'amélioration du cadre de vie. 3. Ateliers de co-construction d'usages transitoires et/ou préfiguratifs d'aménagements pérennes des espaces urbains soumis à la concertation La mise en œuvre de cette stratégie est assurée par la Ville de Roubaix qui mobilise un poste dédié à cet effet.	
Tourcoing	<u>De la phase d'études à la contractualisation du projet (2016-2019)</u> Dès les premières phases d'études en 2016, un ensemble d'actions d'information et de concertation a été mis en œuvre afin d'associer les acteurs du quartier de la Bourgogne (habitants, usagers, citoyens) à l'élaboration du projet : 1. Assemblées de quartier Entre 2016 et 2019, sept assemblées de quartier dédiées au NPNRU ont été organisées afin de présenter le projet de rénovation urbaine aux habitants. La fréquence de ces temps de rencontres a permis d'effectuer auprès des habitants un point d'étape régulier afin d'échanger avec eux sur le travail engagé. A chaque moment clé de la démarche, le projet a fait l'objet d'une présentation complète. 2. Groupes de travail NPRU Entre 2017 et 2019, le groupe de travail NPRU s'est réuni plus de trente fois afin de réfléchir collectivement à l'avenir du quartier. Ces temps de rencontre ont pris tour à tour la forme d'ateliers, de diagnostics en marchant ou encore de tables rondes sur des thèmes variés : la place des femmes dans l'espace public, la pratique du sport, le développement durable et la propreté. Ce groupe était représenté de six collègues composés d'habitants (dont des représentants du conseil citoyen), de commerçants, d'acteurs de l'éducation, d'acteurs associatifs et d'élus. A l'occasion de l'organisation de cinq ateliers, ce groupe de travail a été accompagné par les cabinets d'étude Espacité en 2017 et Grands Ensemble en 2018 qui ont permis aux habitants de partager leur expérience du quartier et d'exprimer leurs attentes concernant le projet urbain. Grands Ensemble a mené 56 entretiens avec les habitants afin de réaliser l'étude de fonctionnement social nécessaire à la construction du projet urbain. S'agissant d'encourager les habitants à s'approprier les futurs changements, la Ville a organisé des visites de quartiers ayant fait l'objet du précédent PRU afin de rencontrer des habitants et d'échanger avec eux sur leur expérience de la rénovation urbaine. Deux visites ont été organisées en 2018 (Belencontre à Tourcoing et Beaulieu à Wattrelos) et une visite en 2019 (Nouveau Mons à Mons-en-Barœul). 3. Réunions locatives préalables au relogement Depuis 2017 et le début du relogement, chaque opération de relogement est lancée par une réunion locative, animée par le bailleur et soutenue par la Ville, au cours de laquelle les habitants concernés sont collectivement informés sur le processus de relogement avant que n'ait lieu individuellement chez eux l'entretien préalable au relogement.	Installée au cœur du quartier de la Bourgogne, une première Maison du Projet a ouvert ses portes au rez-de-chaussée de la Résidence Perrault 2 (Villogia) en phase "test" en juin 2018. La résidence étant vouée à la déconstruction, la Maison du projet a été relocalisée en janvier 2020 au 3ème étage du bâtiment Ville intégrant notamment la ludomédiathèque, garantissant ainsi une continuité de service, dans des locaux pérennes et centraux. La Maison du Projet de la Bourgogne est tout d'abord un espace d'information et de dialogue à destination des habitants, associations et acteurs du quartier. A l'occasion de permanences hebdomadaires, une équipe d'agents Ville (dont un médiateur de projet) accueille le public qui peut ainsi y trouver une information globale sur le projet, à travers notamment des supports dédiés (maquette physique réalisée en 2020, exposition permanente, lettres d'information, plaquettes, etc.). L'équipe d'animation informe les habitants sur le processus de relogement, les projets en cours et à venir, met en contact avec les autres structures et acteurs du quartier. Depuis 2021, la Ville a complété le dispositif en mettant en œuvre des sorties « Hors les murs » sur l'ensemble du quartier, à l'occasion de lancements de chantiers, ou à la demande de structures (centres sociaux, écoles, collège...). D'abord sous la forme de tonnelles, puis via le déploiement du bus « Tourcoing Services ». La Maison du projet est également un espace de réunions, d'ateliers de concertation, de partenariat : réunions locatives dans le cadre du relogement, réunions d'informations riverains préalables aux chantiers, assemblées et conseils de quartiers, réunions techniques NPRU, GTR... Par ailleurs, la Maison du projet accueille un ensemble de dispositifs au plus près des habitants : 1. Sur le relogement : permanences chaque semaine avec les chargés de relogement de la META pour des rendez-vous avec les ménages concernés (depuis 2021) 2. Autour de l'emploi et de l'insertion : « Unis vers l'emploi » (depuis 2020), le Consortium pour l'Emploi (plateau RSA depuis 2023) 3. Sur l'accompagnement administratif et la précarité énergétique : permanences de l'association Interfaces (depuis 2023).

	4. Acteurs institutionnels et associatifs locaux Entre 2018 et 2019, la Ville a réuni un groupe « Défi ANRU Bourgogne », rassemblant les acteurs institutionnels et associatifs sociaux, de l'emploi et de l'éducation et les acteurs économiques parmi lesquels les bailleurs présents sur le quartier. Ce groupe a contribué à l'élaboration de propositions concourant à l'appropriation du projet, à la gestion urbaine et sociale de proximité, au recueil et à la mise en valeur de la mémoire du quartier et à l'insertion économique des habitants du quartier. 5. Conseil citoyen Les membres du conseil citoyen ont eu la possibilité de participer aux différentes réunions publiques organisées dans le cadre de ce projet. Des représentants du conseil citoyen ont ainsi participé ainsi aux groupes de travail NPRU mis en place et aux assemblées de quartier dédiées au projet. 6. Concertation préalable réglementaire En complément de ces outils et instances d'information et de concertation mis en œuvre, la Ville de Tourcoing et la MEL ont organisé une concertation préalable du 14 octobre au 15 novembre 2019. L'objectif était d'associer la population dans la définition du schéma d'aménagement et l'ensemble des éléments permettant de mettre en œuvre le projet : partager avec les habitants, les associations locales et toute autre personne concernée, les grands enjeux liés à la transformation du quartier, et les associer au choix du scénario d'aménagement qui sera retenu. 7. Ouverture de la Maison du projet en 2018 <u>Depuis la mise en œuvre opérationnelle (2020 -)</u> La Ville a poursuivi ses actions et a également développé de nouveaux dispositifs et projets : 1. Déménagement de la Maison du projet, consolidation et diversification des activités, développement d'actions « hors les murs » 2. Recrutement d'un Médiateur NPRU Depuis 2023, un médiateur dédié au NPRU assure à la fois l'accueil du public à la Maison du Projet et va à la rencontre des habitants et des acteurs du quartier, sur le terrain et lors de visites, 4 jours par semaine. Il participe également à différentes réunions avec les locataires et les riverains. 3. Poursuite des réunions locatives préalables au relogement Les démarches de relogement (liées à des déconstructions ou réhabilitations en milieu non habité) sont toutes précédées par des réunions locatives, en amont et parfois en cours de démarche. Avec systématiquement, introduction Ville sur le projet de rénovation urbaine et ensuite présentation des projets,	

	démarches, et calendriers par le bailleur concerné/ la META. 4. Organisation de réunions d'informations riverains / locataires / visites de chantiers Animées par la Ville et les porteurs de projet, ces réunions convient les riverains concernés par des travaux et le lancement des projets (Lepoutre, Halle commerciale, équipements, requalifications des logements sociaux en site occupé...). 5. Lettre d'information « La Bourgogne se transforme » Créée en 2021 et diffusée toutes boîtes et sur le site internet de la Ville, ce 4 pages informe les habitants et acteurs du quartier des avancées du NPRU, dans toutes ses dimensions urbaines et sociales. 6. Groupes de travail participatifs Des groupes de travail participatifs avec les habitants ont été mis en place dès 2022, animés par la Ville et par la SEM Ville Renouvelée, portant sur des aménagements de squares existants et futurs espaces publics, et des dispositifs d'urbanisme transitoire (dans le cadre de « quartiers résilients »). 7. Actions de proximité associant les acteurs du quartier et les partenaires du NPRU Dans le cadre des actions portées par le Conseil de quartier, la Ville a initié depuis 2024 des « diagnostics en marchant » (diagnostic pointant des dysfonctionnements de proximité) et des « pieds d'immeubles » (temps d'information et de dialogue sur un secteur ciblé). 8. Animations et accompagnement du changement Plusieurs actions participatives de cohésion sociale et d'appropriation de l'espace public (résidence artistique, arts & développement, friperie, petites pousses...) ont été développées, ainsi que des animations des installations transitoires par la SEM VR dans le cadre du dispositif « quartiers résilients » (scène ouverte, jeux, sports...). 9. Développement des supports de communication Différents supports sont développés par la SEM VR dans le cadre du dispositif « quartiers résilients » : plaquettes sur les équipements publics, panneaux et totems dans l'espace public...	
Lille	Un dispositif de concertation est mis en place sur chaque quartier en fonction de son avancement opérationnel : 1. Concertation règlementaire - Concertation préalable - Enquêtes publiques liées aux autorisations environnementales - Enquêtes publiques liées aux évolutions actions foncières (DUP, ORI, Déclassement...) 2. Information et médiation : - Journaux, flyer, panneaux, jalonnement... - Animation de réseaux des médiateurs des quartiers - Pieds d'immeubles et porte à porte - Cafés chantier, relogement, emploi...	La Maison du projet Située au 84/86 boulevard de Metz, la maison du projet un lieu ressource sur le renouvellement urbain du quartier pour les habitants proposant : - Un accueil quotidien des habitants par le responsable de la Maison du projet ou le service civique développant des actions de médiation dans le quartier ; - Des permanences ouvertes à tous les habitants, organisées par les partenaires du relogement (CCAS, Méta), de l'insertion professionnelle (Lille Avenir, CCAS), ou encore le bailleur social (gestion locative de proximité) ; - Des services publics de façon transitoire et des services associatifs (point d'accueil médiathèque, Lille Sud Insertion,...) - Des manifestations en intérieur ou extérieur organisées dans le cadre du projet par les partenaires opérationnels et institutionnels ou les associations partenaires

	- Réunions d'information dédiées - Présentation et avis pris auprès des instances de démocratie participative : conseils de quartier, conseil municipal d'enfant... 3. Concertations ciblées, avec co-construction : - Aménagements pérennes des espaces publics (square, jeux...) et transitoires - Programmation des équipements publics 4. Mobilisation des habitants : - Ateliers Santé, mémoire - Ateliers Agriculture urbaine - Diagnostics en marchant GUSP - Temps festifs et animations de quartier - Chantiers participatifs : plantation citoyenne	- Des expositions sur la transformation des quartiers, la mémoire vivante ou patrimoniale des quartiers, les concertations menées... La Maison du projet est également un lieu dédié à la mise en œuvre du projet au plus près du terrain et de ses réalités : bureaux mis à disposition de l'équipe projet et des partenaires, salles de réunion où le pilotage du projet s'organise... Enfin, la Maison du projet se déploie « hors les murs » sur les autres secteurs de projet pour conforter l'information et la médiation de proximité qui s'organise en lien étroit avec les mairies de quartier.
Loos	Depuis 2015, le projet des Oliveaux a organisé des moments d'échanges avec les habitants et les usagers pour co-construire le projet et les informer au fil de l'eau : • 6 réunions publiques dans le quartier entre mars 2015 et décembre 2018, • 4 réunions dédiées au relogement, • 1 réunion publique aux loossois en mai 2019, • 6 ateliers participatifs dans le cadre des études, • environ 30 réunions avec les parents, usagers, commerçants et professionnels du quartier • le projet de renouvellement urbain des Oliveaux fait l'objet d'échanges lors de chaque comité de quartier, les réunions ayant lieu deux fois par an à l'Espace Mosaïque, • participation du Conseil Citoyen au COPIL NPNRU de Loos.	Inaugurée le 21 décembre 2017 L'actuelle maison du projet est installée dans la Cité des Enfants. Cet équipement sera démoli dans le cadre du projet pour être repositionnée dans le quartier. L'hypothèse la plus probable est de l'installer au sein de la maison des Initiatives.
Mons-en-Barœul	• 2016 : évaluation du PRU • 2017 : Séminaire habitant dans le cadre de l'étude de cadrage stratégique - Octobre 2017 : "Mon(s)" quartier rêvé, place de Bourgogne (30 adultes et 20 enfants) - fresque réalisée par un artiste avec des enfants sur un mur dégradé + "dessine ton quartier rêvé" - Février 2018 : "Mon(s) quartier rêvé", place Vauban, 40 adultes et 40 enfants (propositions d'aménagements - projets collectifs et appropriation de l'espace public - aménagements de confort à développer et gestion quotidienne à maintenir) - Avril 2018 : "Mon(s) quartier rêvé" "Coty-Papin" avec 40 adultes et 50 enfants (jeux, travaux manuels, chasse aux déchets, visite de la salle Allende, échange avec la Ville et le bailleur, propositions à court, moyen et long terme...) - Octobre 2018 : "Mon(s) quartier rêvé", "Barry – Provence" avec 35 adultes et 40 enfants (quelles initiatives pour mon quartier, chasse aux déchets, échange avec la ville et le bailleur, propositions à court, moyen et long terme...) • Juin et juillet 2018 : moments d'information sur l'avancement du projet, organisés à la maison du projet "le lien" avec la participation des habitants • Septembre 2018 : 2 réunions publiques avec les habitants et usagers du secteur Coty-Papin	Inauguration de la salle "Le Lien" en juin 2009 dans le cadre du premier Projet de Rénovation Urbaine. Relocalisation, face à la mairie, en mars 2018, en tant que maison de projet dans le cadre du NPNRU. Cette relocalisation en cœur de ville conforte sa vocation première mais lui confère également de nouvelles dimensions : • par une fonction de vitrine de l'avenir de l'écoquartier et sur l'ensemble des projets urbains et des nouveaux aménagements de la ville (au-delà du renouvellement urbain) ; le lieu est labellisé "antenne régionale" avec la Cité de l'architecture, • d'attractivité des habitants de l'ensemble des quartiers, • de constitution d'un lieu de rencontre. Une nouvelle ambition a ainsi été donnée à la volonté de favoriser l'écoute et le dialogue et de donner du sens aux mots : participation, implication, écocitoyenneté, éducation populaire, initiatives locales et ou publiques, villes durables, villes en transition... Des jours d'ouverture "grand public" sont définis (du mercredi au samedi), moment également où des écoles et centres de loisir sont accueillis. Une animatrice du lieu a été recrutée à temps plein depuis l'ouverture afin d'assurer la gestion du lieu, l'accueil du public ainsi que l'élaboration et le suivi de la programmation annuelle.

• Mars 2019 : mise en place une boîte à idées au sein de la maison du projet (le lien), afin de recueillir les observations des habitants sur le projet • 27 mars 2019 : réunion publique autour du projet NPNRU • Avril 2019 : réunion publique avec les habitants du secteur Barry 2 • Mai 2019 : diffusion du magazine "Transition" dédié à la rénovation urbaine La participation des habitants En tant que porteurs de projet, la Ville et la MEL, veillent à coordonner l'ensemble des actions de communication et de concertation. Elles assumeront toute la responsabilité de leur mission vis-à-vis des habitants en tant qu'incitateur et garant du respect de leur place, de leur parole à chaque étape du projet. Les actions et les modalités de mises en œuvre de coproduction se déclinent en différentes phases sous différents supports : Phase d'information : • "Transition" : journal d'information municipale dédié au NPNRU ; page internet, • Maquette du projet, • Exposition, • "Concentré d'info" : réunions en petit groupe favorisant les échanges sur l'état d'avancement des projets (3 à 4 fois par an). Phase d'interaction : concertation et co-production sur certains aspects du projet • Réunion d'information et de concertation : à l'annonce du projet, au début d'une phase importante du chantier par sous-secteur et lors de concertations réglementaires lié à la réhabilitation du patrimoine, • Registre de concertation et contribution libre, • Permanences à la Maison du Projet chaque semaine (du mercredi au samedi), • Atelier de travaux urbains. Phase chantier : • Fiches info-chantier : informe les riverains des nuisances liées à une opération pour rendre cette étape plus acceptable et plus confortable (diffusion en boîte aux lettres pour les personnes concernées et en structures locales), • Visite de chantier. Gestion transitoire, communication et animation des sites Dans le cadre de la mise en œuvre du projet, de nombreuses actions sont réalisées avec et à destination des habitants, à travers : - l'urbanisme transitoire : rues aux enfants, ateliers participatifs de construction de mobiliers, d'œuvres artistiques, de plantations et d'aménagement paysager, de pistes d'apprentissage de vélo, journées quartiers d'été et inauguratrices d'équipements, etc. -mobilisant un partenariat large : Centre social Imagine, Maison de quartier Caramel, groupe scolaire Provinces et Montaigne, club de prévention Azimuts, collectif Artimuse, Compagnons Bâtisseurs, Services techniques de Mons-en-Barœul, SEM Ville Renouvelée, Maison de l'eau, de la pêche et de la nature de Roubaix, Épicerie	Une maquette de la rénovation urbaine du Nouveau Mons a été réalisée en 2022 et est exposée dans la Maison du Projet Le Lien. Une maison de projet mobile est déployée depuis 2024 lors de chaque évènement, dans chaque secteur du Nouveau Mons.

	solidaire, fanfare la «Brigade des tubes », Citéo Médiation, Villogia , etc. - des campagnes d’affichage sur le projet, avec une charte graphique : parcours totems, panneaux, guide, affiches, flyers, vidéos, drone, réseaux sociaux, forums, etc. -Des ateliers d’informations et de co-construction lors de la phase conception du projet de réhabilitation-extension du groupe scolaire Provinces Lamartine -Des diagnostics en marchant dans le cadre de la GUSP	
Wattignies	Compte tenu de la nature et de l’ampleur du projet, de nombreuses phases de concertation ont été mises en œuvre pour associer les habitants du Blanc-Riez à chaque étape du processus. Depuis 2014, des moments réguliers d’échange, d’information et de co-réflexion sont organisés pour maintenir une interaction continue entre la population et les porteurs de projet : • 13 mai 2015 : réunion citoyenne de lancement — présentation du diagnostic initial, des enjeux et des orientations du renouvellement urbain du Blanc-Riez. • Cycle d’alphabétisation à la démocratie ascendante / cafés citoyens, en partenariat avec l’IREV, organisés au cœur du quartier Blanc-Riez. • Journal de quartier “Le Petit Monde du Blanc Riez”, animé depuis 2015 par le centre social Le Tilleul, conçu collectivement avec les habitants pour relayer l’actualité du projet. • Diagnostics en marchant réalisés entre février et avril 2016 dans le quartier pour recueillir les perceptions et proposer des améliorations de terrain. • Création du Conseil citoyen du Blanc Riez le 25 juin 2016 : structuration de groupes de travail, participation aux instances de pilotage du projet local. • 5 avril 2017 : réunion de travail avec le Conseil citoyen dans le cadre de l’étude de cadrage stratégique, pour recueillir les contributions locales. • Avril 2017 : lancement de l’initiative “Les Kids habillent le Blanc Riez”, projet collaboratif autour de l’embellissement des façades incendiées, impliquant enfants et habitants. • 4 juillet 2018 : participation du Conseil citoyen au COPIL dans le cadre de l’étude urbaine du NPRU Blanc-Riez. • 11 décembre 2018 : réunion publique avec l’équipe de maîtrise d’œuvre pour restituer les avancées du projet et recueillir les remarques. • 30 avril 2019 : atelier de concertation « Habitant » consacré aux résidentialisations et aux aménagements d’espaces publics. • Septembre 2020 : atelier avec les enfants du centre social et l’association Audiccé autour de la découverte de la faune du quartier (observation d’oiseaux) lié à l’étude d’impact du projet.	Une Maison du Projet a été installée en centralité de quartier, au pied de la résidence R, afin d’offrir un lieu de proximité dédié à l’information et à la concertation autour du NPRU du Blanc-Riez. Animée au quotidien par un agent de la Ville de Wattignies, elle constitue un espace d’échanges, de dialogue et de pédagogie sur l’avancement du projet. Des permanences régulières, assurées en lien avec les élus municipaux, y sont organisées pour permettre aux habitants de poser leurs questions, de s’informer sur les chantiers en cours et de contribuer à la vie du projet.

	La Métropole Européenne de Lille a conduit en 2019 une concertation réglementaire au titre de l'article L.103-2 du code de l'urbanisme, afin d'associer habitants, associations et acteurs locaux à l'élaboration du projet de renouvellement du Blanc-Riez. Cette démarche, dont le bilan positif a été approuvé en Conseil métropolitain le 12 décembre 2019, a confirmé la forte adhésion des habitants et leur volonté d'être impliqués à chaque étape du NPRU. L'enquête publique, organisée du 5 mars au 13 avril 2024, portait à la fois sur la déclaration d'intérêt général (DIG) du projet de renouvellement urbain du Blanc-Riez et sur la délivrance du permis de démolir du centre commercial. Elle a donné lieu à la mise à disposition d'un dossier complet, à un registre numérique et à plusieurs permanences du commissaire enquêteur. Le bilan de l'enquête, intégré à l'instruction du projet, a permis de recueillir les observations du public et d'en tenir compte dans les ajustements du projet global.	
Hem	Participation des habitants • Conseil Citoyen : création en janvier 2016 et participe au comité de pilotage local. Ils sont annuellement rencontrés pour faire le point sur l'avancée du projet urbain ainsi que pour une balade urbaine sur site • délibération concertation préalable : 1 délibération Ville de Hem – 2 délibérations MEL • 11 diagnostics en marchant de 2010 à 2019. Ces diagnostics se sont poursuivis à raison d'une balade et une restitution par an pour chaque quartier. Ils s'adressent à l'ensemble des habitants et des acteurs locaux, dont le Conseil Citoyen • enquêtes individuelles : réalisées en juin / juillet 2015, auprès de 300 ménages du quartier sur des questions de parcours résidentiel / perception du quartier / fréquentation des commerces et services / pratiques de santé / modes de locomotion / souhaits de déménagement / composition familiale • 11 réunions publiques de 2011 à 2019 Enquête publique : du 14 mai au 14 juin 2019 : dans le cadre de la concertation réglementaire (art. L103-02 du code de l'urbanisme) Enquête publique pour le déclassement par anticipation des espaces publics MEL réalisée en juillet 2024	• Inauguration en mars 2019 - à la Maison du foot, rue de la Lionderie à Hem • Permanence une fois par mois assurée par le conseil citoyen • Présence sur place d'une maquette évolutive du quartier, de plans (avant/après), d'une vue aérienne...
Wattrelos	Le conseil métropolitain a délibéré le 24/06/2016 sur le lancement de la concertation préalable au NPRU. Puis, par la délibération n°17 C 0515 adoptée le 01 juin 2017, la MEL a précisé le cadre minimum des modalités de concertation relatives au NPRU. Aussi, dès 2017, plusieurs actions de concertation sont-elles mises en œuvre : • en septembre 2017, un temps d'échange avec les habitants du quartier, organisé avec les Conseillers Citoyens • la participation des représentants du Conseil citoyen aux comités de pilotage. • la mobilisation de financements pour un Atelier de Travail Urbain • des réunions de quartier publiques pour informer régulièrement sur l'avancement du projet. • la réunion d'échanges avec les riverains bénéficiant de la rénovation de la rue des Villas • une réunion avec les Conseillers Citoyens le 6 septembre 2018 • une réunion publique d'information aux habitants le 13 septembre 2018 • des images vidéo sur les transformations du quartier pour garder la mémoire du projet • la mise en œuvre d'un atelier de travail urbain de janvier à juillet 2019. • la réalisation de l'enquête publique : du 25 mars au 30 avril 2019 : dans le cadre de la concertation réglementaire (art. L103-02 du code de l'urbanisme).	

L'article 7.4 « L'organisation des maîtres d'ouvrage » est modifié et désormais rédigé comme suit :

SANS OBJET

L'article 7.5 « Le dispositif local d'évaluation » est modifié et désormais rédigé comme suit :

SANS OBJET

Article 3.8 – Modification de l'article 8 du titre II « L'accompagnement du changement »

L'article 8.1 « Le projet de gestion » est modifié et désormais rédigé comme suit :

SANS OBJET

L'article 8.2 « Les mesures d'insertion par l'activité économique des habitants » est modifié et désormais rédigé comme suit :

Conformément au règlement général de l'ANRU relatif au NPNRU, et en lien avec les orientations du contrat de ville, le porteur de projet, en lien avec les acteurs concernés, s'engage à mettre en place un projet de gestion partenarial, pluriannuel et territorialisé, articulé au contenu et au phasage du projet de renouvellement urbain et co-construit avec les habitants et usagers du ou des quartier(s) concerné(s). L'objectif est d'améliorer la gestion urbaine du ou des quartier(s) concerné(s) par le projet de renouvellement urbain dans l'attente de sa mise en œuvre, d'intégrer les enjeux de gestion, d'usage et de sûreté dans la conception des opérations d'aménagement et immobilières, d'accompagner le déploiement des chantiers et d'anticiper les impacts du projet urbain sur les usages, les responsabilités, les modalités et les coûts de gestion des gestionnaires. Le projet de gestion interroge ainsi la soutenabilité financière des modes de gestion et l'adaptation des organisations des gestionnaires compte tenu des transformations urbaines et des opérations portées par le projet de renouvellement urbain, et vise à en favoriser l'appropriation et la pérennisation.

Sur l'expérience acquise lors des précédents PNRU, le porteur de projet s'engage à proposer localement, projet par projet, dans le cadre posé par la Métropole, et à présenter lors de la 1^{re} revue de projet, associant l'ANRU et sa délégation territoriale, un modèle de convention de gestion des sites en NPNRU pour les espaces publics et privés. La convention constitue un outil particulièrement utile et efficace à l'amélioration du cadre de vie quotidien des habitants dans les secteurs de résidence sociale nécessitant un surinvestissement, une coordination des actions et des organisations des bailleurs sociaux, de la commune et de la MEL. Cet outil permet d'agir en phase de conception, de gestion transitoire durant et après le chantier et permet de réguler les surcoûts de gestion par des aménagements transitoires ou définitifs adaptés, mais également de coordonner les interventions de chacun. Aussi, le porteur de projet s'engage-t-il à mettre en place un cadre méthodologique de gestion des chantiers NPNRU. Les partenaires s'engagent sur chaque opération dont ils assurent la maîtrise d'ouvrage à mener de manière très rigoureuse, le travail préparatoire au lancement du chantier. Ils veilleront à suffisamment anticiper ce travail préparatoire et à bien associer toutes les parties prenantes et partenaires concernés.

Cette démarche a vocation :

- à s'appliquer aux sites urbains connaissant des dysfonctionnements organisationnels pour les maintenir dans un état de fonctionnement acceptable par les habitants et usagers,
- à outiller l'ensemble des maîtres d'ouvrages en conception (prendre en compte l'avis du futur gestionnaire), gestion transitoire et entretien pour mieux communiquer (alerte), mieux se coordonner et mieux se connaître.

En d'autres termes, l'aménagement, l'entretien et la maintenance préventive/proactive des espaces publics et privés doivent permettre d'apporter sur le secteur un réel sentiment de sécurité et de bien-être aux habitants du quartier. Cette convention formalise certaines pratiques et vient en modifier d'autres, elle reprend également les différentes thématiques concernées.

Pour en assurer la conduite, les conventions déclinées localement intègrent des modalités de coordination, de suivi et d'évaluation, dont le bilan est établi annuellement. Pour que cette coordination soit opérationnelle, les signataires des conventions locales de gestion de site désigneront un référent unique en charge de la

coordination institutionnelle interne. Afin qu'elle puisse être suivie localement, la Ville assure la coordination générale de la convention et le compte-rendu auprès des élus et habitants.

L'objet de la convention, dont le bilan sera présenté à chaque revue de projet, est :

- d'identifier et programmer des actions permettant la mise en œuvre de pratiques de gestion économes et efficaces,
- de définir les responsabilités, obligations et charges des parties en matière d'exploitation, d'entretien/maintenance, et de renouvellement des ouvrages, d'équipements urbains et d'installations,
- de définir les pratiques à mettre en place dans le quartier en fonction de la domanialité.

Dans ce cadre, la MEL a piloté une mission métropolitaine d'accompagnement à la construction de ces projets de gestion de site, pour une durée de deux ans. Cette mission apporte à la MEL et à ses partenaires une expertise fine et précise sur des thématiques données à l'échelle métropolitaine, notamment sur des champs stratégiques innovants : gestion transitoire, recyclage des déchets de chantiers, sécurité des chantiers, expertise juridique sur le partage des compétences au regard de la domanialité.... Cette mission a été accompagnée par l'ANRU afin de garantir l'amélioration du fonctionnement et de la gestion urbaine des quartiers à toutes les étapes de la mise en œuvre des projets de renouvellement urbain.

Article 8.2 Les mesures d'insertion par l'activité économique des habitants

Depuis 2012, la clause sociale d'insertion professionnelle profite annuellement à environ 1 000 résidents de la MEL, dont la moitié en quartiers prioritaires. Partenaires du territoire, bailleurs sociaux, Département, Région, communes, Pôle emploi, PLIE, missions locales, structures d'insertion par l'activité économique, fédérations d'entre-prises, chambres consulaires, etc, font preuve d'une implication forte dans cette démarche grâce à l'appui technique menée par le réseau territorial des facilitateurs (MDE et PLIE).

Depuis le début de l'année 2018, la MEL a engagé un travail de réactualisation de sa charte métropolitaine d'insertion. Une démarche de concertation et de co-construction avec les partenaires a abouti à son adoption à l'unanimité en conseil métropolitain en décembre 2018.

Le document a pour objectif de cadrer la mise en œuvre des clauses sociales d'insertion du point de vue réglementaire (liée au NPRU) et de manière volontariste en donnant des objectifs communs de travail à la fois qualitatifs et quantitatifs.

Ainsi, cette charte est-elle, pour sa partie réglementaire, une déclinaison adaptée aux spécificités locales de la charte nationale d'insertion, rédigée par l'ANRU pour la période 2014-2024.

Elle se structure autour de 4 grands objectifs :

- contribuer à l'accès à l'emploi des habitants fragilisés ou éloignés du marché du travail de la métropole, notamment des quartiers prioritaires, en exploitant les possibilités de la commande publique ;
- impulser une dynamique partenariale auprès de tous les acteurs mobilisés sur le sujet des clauses sociales dans les contrats de la commande publique, afin de multiplier les opportunités d'insertion professionnelle pour les publics éloignés de l'emploi ;
- participer à la construction de parcours professionnalisant pour les habitants en termes de durée et de montée en compétences notamment ;
- organiser un dispositif de suivi et de pilotage partenarial, coordonné à l'échelle intercommunale.

La MEL et les maîtres d'ouvrage financés par l'ANRU s'engagent à appliquer les dispositions de la charte sur :

- la réalisation des objectifs d'insertion ;
- l'utilisation de la procédure de mise en œuvre, via les facilitateurs ;
- la participation des instances de suivi et de pilotage ;
- la transmission des éléments nécessaires à l'évaluation.

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à appliquer les dispositions de la charte relative au NPRU en l'inscrivant dans la politique locale d'accès à l'emploi et à la formation et dans le volet développement économique et emploi du contrat de ville.

Pour cela, la MEL et les maîtres d'ouvrage fixent, à travers la présente convention, des objectifs quantitatifs et qualitatifs en matière d'insertion, s'accordent sur les marchés et les publics cibles et en définissent les modalités de pilotage, suivi et évaluation, en étant particulièrement vigilant sur les modalités de détection,

d'accompagnement et de formation des bénéficiaires en amont et tout au long de leurs parcours, sur le partenariat avec les entreprises et sur la mobilisation de l'ensemble des acteurs locaux de l'insertion par l'activité économique.

Rappel sur les publics éligibles

Pour rappel, les publics éligibles aux clauses sociales d'insertion et de promotion de l'emploi sont les suivants :

- les jeunes de moins de 26 ans, diplômés ou non, sortis du système scolaire ou de l'enseignement supérieur depuis au moins 6 mois et s'engageant dans une démarche d'insertion et de recherche d'emploi ;
- les demandeurs d'emploi de longue durée (plus de 12 mois d'inscription à Pôle Emploi) ;
- les bénéficiaires du Revenu de Solidarité Active ou d'autres minima sociaux, notamment l'Allocation Spécifique de Solidarité (ASS), l'Allocation d'Insertion (AI), de l'Allocation Adulte Handicapé (AAH), de l'Allocation d'Invalidité... ;
- les publics reconnus travailleurs handicapés, au sens de l'article L5212-13 du code du travail, orientés en milieu ordinaire et demandeur d'emploi ;
- les personnes de plus de 50 ans ayant des difficultés d'insertion professionnelle ;
- les personnes en parcours au sein de Plans Locaux pour l'Insertion et l'Emploi ;
- les personnes relevant des dispositifs de l'Insertion par l'Activité Économique définies à l'article L5132-4 du Code du travail.

En outre, les facilitateurs peuvent valider d'autres personnes rencontrant des difficultés particulières sur avis motivé de Pôle Emploi, des Maisons de l'Emploi, des Plans Locaux pluriannuels pour l'Insertion et l'Emploi (PLIE), des Missions Locales, la Maison Départementale des Personnes Handicapées (MDPH), acteurs sociaux (Département, centres sociaux...).

L'éligibilité des publics doit être établie préalablement à leur mise à l'emploi et validée par les facilitateurs mobilisés sur le contrat. La question d'éligibilité se définit par rapport à la personne et non par le contrat de travail support.

La mobilisation des publics s'appuiera sur les politiques dédiées mises en place par les partenaires.

Depuis 2017, le Département mène une stratégie renforcée qui conduit à intensifier les politiques de mise à l'emploi qu'il a déjà engagées. Elle se décline par la création de 2 Maisons Départementales de l'Insertion et de l'Emploi (MDIE) situées à Lille et à Roubaix-Tourcoing. L'ambition étant de couvrir rapidement l'ensemble du territoire métropolitain.

Parallèlement, des appels à projets (AAP) "*De l'insertion à l'Emploi*" permettent de disposer d'une offre d'insertion professionnelle et sociale qualitative et diversifiée.

Enfin, en complément des dispositifs "Initiative pour l'Emploi des Jeunes" (IEJ) existants qui ciblent plus particulièrement les jeunes âgés de moins de 25 ans, le Département a engagé une action innovante en direction des allocataires du RSA âgés de moins de 30 ans (9 600 allocataires à l'échelle de la métropole) dans le cadre d'appels à projets (2018/2020 – "*Repérer et accompagner les jeunes NEET vers l'emploi – un parcours de réussite vers l'apprentissage*"). Il s'agit de repérer 2 220 jeunes en 3 ans et de travailler sur leur employabilité, lever leurs difficultés, construire avec eux un parcours, etc. Le Département est pilote de ce dispositif. La Région Hauts-de-France, Pôle Emploi, la Chambre des métiers et le tissu associatif sont partenaires de ce projet.

Objectifs quantitatifs

Objectifs quantitatifs sur les opérations d'investissements

La définition des objectifs quantitatifs a fait l'objet d'un groupe de travail dédié pour s'arrêter collectivement sur une méthode de calcul.

Le volume des heures d'insertion généré par les contrats de travaux et d'ingénierie liée aux travaux au titre des projets de renouvellement urbain sera calculé de la manière suivante :

Montant HT des travaux X taux de main-d'œuvre X taux d'insertion

Coût horaire du travail (charges comprises)

A cette formule, dans le cadre du calcul des objectifs d'insertion du présent programme de renouvellement urbain, s'ajoute l'application d'un coefficient de complexité prenant en compte les problématiques suivantes :

- la stabilisation progressive des opérations de l'ensemble des sites métropolitains : en termes de programmation, de temporalité, de types d'opérations, etc,
- l'analyse précise des opérations lors du lancement des marchés et des contrats, qui n'est pas encore réalisée, afin de définir précisément les potentiels en termes d'insertion (taux de main-d'œuvre, activités propices, difficultés techniques, etc.),
- les situations où l'inclusion d'heures d'insertion relève d'un montage complexe, notamment lorsque les donneurs d'ordre/maîtres d'ouvrage interviennent en tant qu'acheteurs (VEFA).

De fait, ce coefficient de complexité n'a vocation à n'être appliqué qu'en amont du lancement des marchés. Le volume d'heures calculé et affiché dans les pièces des marchés sera défini en application de la formule citée ci-dessus.

Ainsi, les valeurs retenues pour le calcul des objectifs d'heures d'insertion sont-elles les suivantes :

Taux de main-d'œuvre	Aménagement (dont résidentialisations et VRD) : 35 %	Démolitions : 40 %	Constructions neuves et réhabilitations : 40 %
Taux d'insertion	5 %		
Coût horaire du travail* (CC)	Construction : 33 €		
Coefficient de complexité	0,8		

*EUROSTAT, "Coût de la main-d'œuvre dans l'UE", communiqué de presse d'avril 2019 sur des données datant de 2018

Dans le cadre des opérations d'investissements liées au projet de renouvellement urbain, les objectifs d'heures d'insertion sont les suivants, conformément à la méthode de calcul exposée précédemment :

Maître d'ouvrage	Coût € HT	Heures d'insertion
3F NOTRE LOGIS	38 051 369	18 449
ADOMA	4 135 643	2 005
CDC HABITAT SOCIAL	15 838 084	7 679
CLESENCE	7 175 345	3 479
HABITAT DU NORD	5 042 895	2 445
ICF NORD EST	4 930 692	2 391
LMH	349 331 953	169 373
LOGIS METROPOLE	15 512 303	7 521
M C SOGINORPA	1 995 866	968
PARTENORD HABITAT	99 081 427	48 039
SA HLM TISSERIN	1 856 224	900
SA HLM NOREVIE	1 736 222	842
SIA HABITAT	9 942 137	4 820
VILOGIA	303 873 128	147 332
SPLA FABRIQUE DES QUARTIERS	45 370 326	19 248
SPL EURALILLE	82 253 089	34 895
VILLE RENOUVELEE	114 434 737	50 083
ANCT	9 790 339	4 747
LSI	59 800	29

MEL	236 515 985	111 316
VILLE DE HEM	11 844 152	5 743
VILLE DE LILLE	24 841 519	11 990
VILLE DE LOOS	10 734 838	5 205
VILLE DE MONS EN BAROEUL	13 243 098	6 421
VILLE DE ROUBAIX	50 918 551	24 143
VILLE DE TOURCOING	8 186 960	3 969
VILLE DE WATTIGNIES	8 425 443	4 085
VILLE DE WATTRELOS	692 225	294
Total général	1 475 814 349	698 411

Les objectifs d'heures d'insertion dans le cadre de la reconstitution de l'offre tiendront compte des opérations en VEFA.

Par ailleurs, ces objectifs d'insertion affichés par les différents donneurs d'ordre pourront évoluer lors du lancement des opérations et de la rédaction des pièces des marchés et doivent être perçus comme des objectifs minimaux à atteindre, donc pouvant être dépassés en fonction des projections des résultats.

Les donneurs d'ordre signataires de la convention NPRU, pourront, dans le cadre d'opérations non financées par l'ANRU et effectuées sur les sites NPRU, valoriser les heures d'insertion menés dans ces marchés si ceux-ci sont traités de la même manière que les marchés financés par l'ANRU (contact avec les facilitateurs en amont de la publication du marché, etc.).

Ces heures effectuées permettront de favoriser des parcours longs et qualitatifs du fait de l'application des principes de mutualisation et de globalisation.

Ces heures seront présentées de manière séparée lors des bilans afin de distinguer l'atteinte des objectifs dans le cadre des marchés financés par l'ANRU et dont les objectifs chiffrés sont précisés ci-dessus et cette démarche volontariste bénéficiant au territoire.

Objectifs quantitatifs d'insertion sur la gestion urbaine de proximité et modalités de mise en œuvre

En matière de Gestion Urbaine et Sociale de Proximité (GUSP), la charte nationale d'insertion établit un objectif d'au moins 10 % des heures travaillées dans le cadre de ces marchés à l'insertion des habitants des quartiers prioritaires de la politique de la ville éloignés de l'emploi.

De plus, l'objectif relatif aux heures travaillées dans le cadre des marchés liés à la GUSP est appliqué au fur et à mesure du lancement des marchés concernés pendant la durée de la convention de renouvellement urbain.

Il s'agit alors de s'appuyer sur la programmation annuelle des opérations GUSP métropolitaine, portées par la MEL, les Villes et les bailleurs, afin d'intégrer des heures d'insertion dès lors que les conditions sont réunies, dans le respect de l'objectif de 10 % des heures travaillées.

Il sera notamment possible de valoriser tous les contrats et marchés GUSP effectués par les structures d'insertion par l'activité économique, dans la mesure où les heures travaillées soient réalisées par des publics éligibles.

Objectif sur l'ingénierie liée au projet de renouvellement urbain

Tous les marchés et contrats de services (prestations de médiation, d'enquête) liées au renouvellement urbain seront étudiés.

Objectifs qualitatifs

Cette démarche métropolitaine continuera à monter en puissance par un travail chemin faisant sur la qualité des parcours d'insertion pour les publics éloignés de l'emploi, dont les habitants QPV, et par le partage de bonnes pratiques.

La MEL et ses partenaires s'engagent ainsi à porter notamment une attention particulière aux thématiques suivantes :

- le suivi dans l'emploi des bénéficiaires ;
- la qualité des parcours : opportunités, durée, globalisation ;
- la diversification dans le recours aux clauses d'insertion : nouveaux métiers, nouveaux dispositifs mobilisés, nouveaux publics bénéficiaires (dont les femmes) ;
- la mobilisation des publics : développement des actions de sensibilisation, d'orientation, de préparation, etc. ;
- la coordination des actions d'insertion à destination des publics éligibles.

Par ailleurs, la MEL poursuit des actions de partenariat avec les acteurs territoriaux des services publics de l'emploi, afin de garantir la qualité des opportunités proposées et des parcours vers l'emploi des bénéficiaires. Des travaux sont notamment en cours par le biais du volet économie et emploi du contrat de ville avec les maisons de l'emploi, les PLIE, les missions locales, Pôle Emploi et les porteurs de projets soutenus lors de l'appel à projets annuel du contrat de ville.

Des groupes de travail pourront être engagés pour avancer sur le sujet et ainsi permettre une évaluation des évolutions des parcours d'insertion mis en place dans le cadre des clauses sociales.

> **Organisation opérationnelle**

Le territoire est doté de postes de facilitateurs au sein des MDE/PLIE, sur lesquels s'appuieront les donneurs d'ordre pour mettre en place leur marché. Avoir un interlocuteur unique permet de disposer d'une vision globale et la plus exhaustive possible afin de pouvoir évaluer le travail fourni.

Les facilitateurs interviendront auprès des donneurs d'ordre sur les aspects suivants :

- identifier des marchés propices à l'inscription de clauses sociales ;
- calibrer l'effort d'insertion dans le marché public ;
- rédiger des pièces clauses sociales dans le marché public.

Plus globalement, les facilitateurs ont pour mission :

- d'assister les entreprises soumissionnaires dans leur réponse à la clause liée à l'action d'insertion ;
- de valider l'éligibilité de tous les candidats relevant de l'action d'insertion ;
- de proposer aux entreprises adjudicataires des personnes éligibles à l'action d'insertion, en lien avec les prescripteurs de candidats du territoire ;
- de fournir, à titre indicatif, la liste des opérateurs de l'insertion par l'activité économique concernés par le marché ;
- d'étudier et de valider les demandes de globalisation⁴ des entreprises pour les candidats éligibles déjà en poste et pour lesquels une plus-value (type de contrat, élément de formation...) est à noter en cas de poursuite du contrat ;
- de suivre l'application de la clause par les entreprises et d'en faire un retour auprès du maître d'ouvrage.

Il est important voire nécessaire pour les facilitateurs de bien connaître en amont les marchés à venir afin de mobiliser au mieux les candidats potentiels mais aussi les dispositifs de formation adaptés.

Un comité technique organisationnel se réunira régulièrement pour favoriser la bonne mise en œuvre des clauses sociales d'insertion dans le cadre des projets NPRU.

Pilotage

Le pilotage de la charte métropolitaine d'Insertion et donc de la mise en œuvre des clauses sociales d'insertion dans le cadre des projets NPNRU sera pilotée au sein d'instances existantes telles que le comité de pilotage Contrat de Ville, le comité de pilotage NPNRU et les instances de pilotage du Schéma métropolitain de promotion des achats publics socialement et écologiquement responsables.

Il sera possible, en cas de besoin, de mettre en place un comité de pilotage spécifique dédié, rassemblant tous les partenaires engagés dans la démarche.

Suivi et évaluation

Lors de revues de projet semestrielles avec les maîtres d'ouvrage, parallèlement à la transmission au délégué territorial de l'ANRU, l'avancée du projet d'insertion sera exposée. Les indicateurs suivants seront renseignés et communiqués, en accord avec la charte nationale d'insertion :

- nombre d'heures travaillées pour les opérations liées aux travaux et dans le cadre de la gestion urbaine de proximité ;
- modalités de réalisation des heures (embauche directe, intérim, alternance, formation...) ;
- typologie des entreprises attributaires (nombre de salariés, secteur d'activité...) ;
- nombre de bénéficiaires ;
- typologie des bénéficiaires : sexe, âge, résidence dans un quartier prioritaire de la politique de la ville ;
- situation des bénéficiaires à 6 et 12 mois après leur entrée dans le dispositif ;
- embauches directes ou indirectes liées à l'ingénierie des projets, au fonctionnement des équipements et aux actions d'accompagnement.

Par ailleurs, des actions de mobilisation et d'accompagnement pour les clauses sociales sont en cours d'élaboration par la MEL et ses partenaires, telles que des ateliers d'orientation, de mobilisation et de préparation à l'emploi. Les actions du volet économie et emploi du contrat de ville sont également un levier de mobilisation et d'accompagnement.

Tous les éléments qui restent à travailler et à formaliser tels que les objectifs qualitatifs, les objectifs en matière de GUSP, les critères d'évaluation... seront définis dans le cadre [de groupes](#) de travail dédié. Les conclusions de ces réflexions seront alors formalisées et annexés à la charte métropolitaine d'insertion.

[La charte métropolitaine d'insertion fera l'objet d'une adaptation à mi-parcours du projet pour tenir compte des évolutions organisationnelles et de l'avancement des travaux réalisés.](#)

L'article 8.3 « La valorisation de la mémoire des quartiers » est modifié et désormais rédigé comme suit :

SANS OBJET

Article 3.9 – Modification de l'article 9 du titre III « Les opérations programmées dans la présente convention et leur calendrier opérationnel »

SANS OBJET

Article 3.9.1 – Modification de l'article 9.1 « Les opérations cofinancées par l'ANRU dans le cadre de la convention pluriannuelle »

Article 3.9.1.1- Modification de l'article 9.1.1 « La présentation des opérations cofinancées par l'ANRU dans la présente convention au titre du NPNRU »

Par la présente convention, l'ANRU s'engage à réserver les concours financiers des opérations cofinancées par l'Agence.

L'octroi des subventions par l'ANRU sous forme d'une décision attributive de subvention (DAS) intervient à l'initiative des maîtres d'ouvrage dès qu'ils sont en mesure de justifier du lancement opérationnel des opérations, dans les conditions définies dans le règlement financier relatif au nouveau programme national de renouvellement urbain.

Les articles suivants précisent les conditions et les éventuelles modalités spécifiques de financement validées par l'ANRU.

Les opérations financées par l'ANRU au titre de la démarche Quartiers Résilients (sur crédits NPNRU et sur crédits CDC-QR comme mentionné à l'avis CE) sont déclinées dans les articles 9.1.1.1 à 9.1.1.3.

Les cofinancements du PIA au titre de l'axe 1 de l'action VDS et/ou du volet « quartiers » de l'action TI et/ou de l'action « Démonstrateurs de la ville durable » (par conséquent hors concours financiers du NPNRU), sont identifiés à titre d'information et listées dans l'article 9.3 de la présente convention, hors appel à projets « Les Quartiers Fertiles » dont les financements sont précisés dans l'article 9.4 de la présente convention.

Les financements de l'Agence, programmés pour chaque opération, sont calibrés à partir des données physiques et financières renseignées par les maîtres d'ouvrage dans les fiches descriptives des opérations figurant en annexe C3.

La date de prise en compte des dépenses des opérations est renseignée pour chaque opération dans les tableaux ci-dessous, excepté si elle correspond à la date de signature de la présente convention

Article 3.9.1.1.1 – Modification de l'article 9.1.1.1 – « Les opérations d'ingénierie cofinancées par l'ANRU »

- Les opérations « Les études, expertises et moyens d'accompagnement du projet / l'accompagnement des ménages / la conduite du projet de renouvellement urbain » sont modifiées et désormais présentées comme suit :

Libellé de l'opération	IDTOP	Localisation (QPV ou EPCI de rattachement)	Maître d'ouvrage (intitulé exact)	Assiette subventionnable prévisionnelle (HT)	Taux de subvention Anru	Montant prévisionnel de subvention Anru	Date de prise en compte des dépenses	Semestre	Année	Durée en semestre

HEM - Chef de projet Ville	C0685-14-0053	QP059071	HEM	459 999,99 €	50,00%	230 000,00 €	12/11/2018 00:00:00	S1	2019	18
HEM - Mémoire des quartiers	C0685-14-0054	QP059071	HEM	50 000,00 €	50,00%	25 000,00 €	12/11/2018 00:00:00	S1	2020	8
LILLE - Bois-Blanc - Chef de projet	C0685-14-0086	QP059073	LILLE	665 000,00 €	50,00%	332 500,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2019	14
LILLE - Directeur de projet	C0685-14-0190	QP059074	LILLE	1 264 999,92 €	50,00%	632 499,96 €	01/01/2018 00:00:00	S1	2019	24
LILLE - Mémoire des quartiers	C0685-14-0194	QP059074	LILLE	50 000,00 €	50,00%	25 000,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2022	20
LOOS - Chef de projet	C0685-14-0023	QP059077	LOOS	1 140 000,00 €	50,00%	570 000,00 €	05/12/2018 00:00:00	S1	2019	24
LOOS - Actions de communication projet des Oliveaux	C0685-14-0024	QP059077	LOOS	100 000,00 €	50,00%	50 000,00 €	09/10/2019 00:00:00	S2	2022	10
LOOS - Mémoire du Quartier des Oliveaux	C0685-14-0025	QP059077	LOOS	100 000,00 €	50,00%	50 000,00 €	09/10/2019 00:00:00	S1	2021	12
MEL - Action d'accompagnement à la mobilité des ménages à reloger à l'échelle intercommunale	C0685-14-0079	QP999100	MEL	100 000,00 €	50,00%	50 000,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2021	6
MEL - AMO métropolitaine d'évaluation	C0685-14-0080	QP999100	MEL	200 000,00 €	50,00%	100 000,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2020	20
MEL - AMO prise en compte des besoins des usagers dans la conception de l'Espace Public	C0685-14-0081	QP999100	MEL	100 000,00 €	50,00%	50 000,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2020	10
MEL - Réalisation d'enquêtes de satisfaction post-relogement	C0685-14-0082	QP999100	MEL	372 000,00 €	50,00%	186 000,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2020	18
MEL - AMO métropolitaine - accompagnement à la construction des projets de gestion	C0685-14-0083	QP999100	MEL	114 800,00 €	50,00%	57 400,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2020	6
MEL - Actions de communication et marketing territorial	C0685-14-0084	QP999100	MEL	100 000,00 €	50,00%	50 000,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2021	10
MEL - Conduite de projet - 11,5 ETP	C0685-14-0085	QP999100	MEL	13 674 249,99 €	50,00%	6 837 125,00 €	01/01/2018 00:00:00	S1	2018	26
ROUBAIX - MULTISITES - étude de programmation diversification, approfondissement en phase opérationnelle	C0685-14-0241	QP059082	MEL	80 000,00 €	50,00%	40 000,00 €	15/01/2020 00:00:00	S1	2024	6
MONS - Directeur de Projet Ville	C0685-14-0044	QP059080	MONS EN BAROEUL	1 380 000,00 €	50,00%	690 000,00 €	07/10/2018 00:00:00	S2	2018	25

MONS - Mémoire de quartier	C0685-14-0219	QP059080	MONS EN BAROEUL	200 000,00 €	25,00%	50 000,00 €	04/12/2019 00:00:00	S1	2020	8
ROUBAIX - MULTISITES - Conduite de projet-volet Ville-2 ETP	C0685-14-0303	QP059082	ROUBAIX	2 100 000,00 €	50,00%	1 050 000,00 €	15/01/2020 00:00:00	S1	2020	20
ROUBAIX - MULTISITES - VILLE - coordination sociale - 1 ETP	C0685-14-0304	QP059082	ROUBAIX	475 000,00 €	50,00%	237 500,00 €	15/01/2020 00:00:00	S2	2021	17
ROUBAIX - MULTISITES - programme de communication/concertation/mémoire des quartiers	C0685-14-0305	QP059082	ROUBAIX	457 836,00 €	70,00%	320 485,20 €	15/01/2020 00:00:00	S1	2021	14
TOURCOING - Directeur de projet Ville de Tourcoing	C0685-14-0087	QP059087	TOURCOING	1 150 000,00 €	50,00%	575 000,00 €	01/01/2018 00:00:00	S1	2018	20
TOURCOING - Actions de participation et co-construction du projet	C0685-14-0088	QP059087	TOURCOING	42 857,14 €	70,00%	30 000,00 €	28/02/2020 00:00:00	S1	2021	12
TOURCOING - Actions mémoire de quartier	C0685-14-0089	QP059087	TOURCOING	16 660,00 €	70,00%	11 662,00 €	28/02/2020 00:00:00	S1	2022	12
Tourcoing - Actions d'accompagnement au changement	C0685-14-0507	QP059087	TOURCOING	40 000,00 €	50,00%	20 000,00 €	18/05/2017 00:00:00	S1	2025	10

▪ Les opérations « Le relogement des ménages avec minoration de loyer » sont modifiées et désormais présentées comme suit :

Libellé de l'opération	IDTOP	Localisation (QPV ou EPCI de rattachement)	Maître d'ouvrage (intitulé exact)	Nombre prévisionnel de ménages à reloger et par typologie		Montant prévisionnel de subvention Annu	Date de prise en compte des dépenses	Semestre	Année	Durée en semestre
Relogement 67 ménages avec minorations de loyer	C0685-15-0376	QP999100	3F NOTRE LOGIS	T1/T2	52	219 000,00 €	12/11/2018 00:00:00	S2	2022	10
				T3	8					
				T4/T5 et +	7					
Relogement 52 ménages avec minorations de loyer	C0685-15-0363	QP999100	LOGIS METROPOLE	T1/T2	24	257 500,00 €	12/11/2018 00:00:00	S2	2022	10
				T3	17					
				T4/T5 et +	11					
				T1/T2	16					

MACRO-FAT MEL – Relogt 27 ménages avec minoration de loyer	C0685-15-0377	QP999100	MEL	T3	6	116 000,00 €	29/06/2021 00:00:00	S2	2022	10
				T4/T5 et +	5					
Relogement de 49 ménages avec minorations de loyer	C0685-15-0364	QP999100	OPH DU NORD	T1/T2	49	98 000,00 €	05/12/2018 00:00:00	S2	2024	10
				T3	0					
				T4/T5 et +	0					
Relogement 134 ménages avec minorations de loyer	C0685-15-0348	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	T1/T2	102	437 000,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2022	10
				T3	22					
				T4/T5 et +	10					
Relogement 79 ménages avec minorations de loyer	C0685-15-0349	QP999100	SAHLM VILOGIA	T1/T2	60	263 500,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2022	10
				T3	11					
				T4/T5 et +	8					
Relogement 192 ménages avec minorations de loyer	C0685-15-0375	QP999100	SIA HABITAT	T1/T2	191	388 500,00 €	12/11/2018 00:00:00	S2	2025	10
				T3	1					
				T4/T5 et +	0					

Article 3.9.1.1.2 – Modification de l'article 9.1.1.2 « Les opérations d'aménagement cofinancées par l'ANRU »

- Les opérations « La démolition de logements locatifs sociaux » sont modifiées et désormais présentées comme suit :

Libellé de l'opération	IDTOP	Localisation (QPV ou EPCI de rattachement)	Maître d'ouvrage (intitulé exact)	Assiette subventionnable prévisionnelle	Taux de subvention Anru	Montant prévisionnel du concours financier	Date de prise en compte des dépenses	Semestre	Année	Durée en semestre
ROUBAIX - ALMA GARE - Démolition Alma et Medicis (163 LLS)	C0685-21-0003	QP059082	3F NOTRE LOGIS	7 369 924,81 €	80,00 %	5 895 939,85 €	05/12/2018 00:00:00	S1	2019	10

ROUBAIX TROIS PONTS Démolition du FTM ADOMA(155 LLS)	C0685-21-0308	QP059082	ADOMA	4 060 693,05 €	80,00 %	3 248 554,44 €	05/12/2018 00:00:00	S1	2024	8
LOOS - Démolition Tour Kennedy (220 LLS)	C0685-21-0005	QP059077	OPH DU NORD	9 817 254,68 €	80,00 %	7 853 803,74 €	05/12/2018 00:00:00	S2	2019	14
LOOS - Démolition Pavillon Roosevelt (84 LLS)	C0685-21-0006	QP059077	OPH DU NORD	3 363 527,69 €	80,00 %	2 690 822,15 €	05/12/2018 00:00:00	S2	2022	9
LOOS - Démolition Tour Mermoz (52 LLS)	C0685-21-0007	QP059077	OPH DU NORD	2 341 759,20 €	79,80 %	1 868 642,02 €	05/12/2018 00:00:00	S1	2021	10
LOOS - Démolition Tour Vigny (52 LLS)	C0685-21-0008	QP059077	OPH DU NORD	1 897 820,32 €	80,00 %	1 518 256,26 €	05/12/2018 00:00:00	S1	2020	9
LOOS - Démolition Pavillon Bretagne (16 LLS)	C0685-21-0009	QP059077	OPH DU NORD	571 991,92 €	80,00 %	457 593,54 €	05/12/2018 00:00:00	S1	2023	7
MONS - Démolition Brune (172LLS)	C0685-21-0031	QP059080	OPH DU NORD	4 959 384,54 €	80,00 %	3 967 507,63 €	05/12/2018 00:00:00	S2	2019	10
MONS - Démolition Barry 2 (57 LLS)	C0685-21-0032	QP059080	OPH DU NORD	2 276 154,20 €	80,00 %	1 820 921,81 €	05/12/2018 00:00:00	S2	2019	7
ROUBAIX - EPEULE - démolition 24E et 24F (102 LLS)	C0685-21-0001	QP059082	OPH LILLE METROPOLE	4 849 458,94 €	100,00 %	4 849 458,94 €	05/12/2018 00:00:00	S1	2019	16
LILLE - Concorde - Démolition 22-24 Boulevard de Metz (40 LLS)	C0685-21-0067	QP059074	OPH LILLE METROPOLE	933 946,80 €	100,00 %	933 946,80 €	12/11/2018 00:00:00	S2	2019	7
LILLE - Concorde - Démolition 1-3 Lamaze (40 LLS)	C0685-21-0068	QP059074	OPH LILLE METROPOLE	1 524 397,09 €	100,00 %	1 524 397,09 €	12/11/2018 00:00:00	S1	2022	7
LILLE - Concorde - Démolition 14 -16 Boulevard de Metz (101 LLS)	C0685-21-0069	QP059074	OPH LILLE METROPOLE	2 296 830,54 €	100,00 %	2 296 830,54 €	12/11/2018 00:00:00	S1	2020	9
LILLE - Concorde - Démolition 18-20 Boulevard de Metz (39 LLS)	C0685-21-0070	QP059074	OPH LILLE METROPOLE	869 045,68 €	100,00 %	869 045,68 €	12/11/2018 00:00:00	S2	2019	9
LILLE - Concorde - Démolition 8-40 rue Léon Blum (147 LLS)	C0685-21-0071	QP059074	OPH LILLE METROPOLE	3 280 478,25 €	100,00 %	3 280 478,25 €	12/11/2018 00:00:00	S1	2019	11

LILLE - Concorde - Démolition 64-74 bd de Metz (56 LLS)	C0685-21-0072	QP059074	OPH LILLE METROPOLE	2 022 654,27 €	100,00 %	2 022 654,27 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2023	9
LILLE - Concorde - Démolition 26-28 bd de Metz (105 LLS)	C0685-21-0073	QP059074	OPH LILLE METROPOLE	3 350 365,98 €	100,00 %	3 350 365,98 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2023	12
TOURCOING - Démolition Bottrop (116 LLS)	C0685-21-0092	QP059087	OPH LILLE METROPOLE	2 343 081,42 €	100,00 %	2 343 081,42 €	05/12/2018 00:00:00	S1	2019	8
TOURCOING - Démolition de Caporal Delroeu (132 LLS)	C0685-21-0093	QP059087	OPH LILLE METROPOLE	4 864 306,18 €	100,00 %	4 864 306,18 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2021	10
TOURCOING - Démolition du bâtiment 5 (45 LLS)	C0685-21-0097	QP059087	OPH LILLE METROPOLE	1 969 802,08 €	100,00 %	1 969 802,08 €	28/02/2017 00:00:00	S2	2017	10
LILLE - Concorde - Démolition 2-4 rue du Professeur Lamaze (115 LLS)	C0685-21-0133	QP059074	OPH LILLE METROPOLE	2 652 689,31 €	100,00 %	2 652 689,31 €	12/11/2018 00:00:00	S1	2019	9
ROUBAIX - 3 PONTS - Démolition - Tours D et E (172 LLS)	C0685-21-0200	QP059082	OPH LILLE METROPOLE	7 394 260,62 €	100,00 %	7 394 260,62 €	05/12/2018 00:00:00	S1	2019	10
ROUBAIX - ALMA - Démolition Partielle 4 LLS - 68 Rue Archimède	C0685-21-0269	QP059082	OPH LILLE METROPOLE	565 835,98 €	100,00 %	565 835,98 €	15/01/2020 00:00:00	S2	2020	6
ROUBAIX - ALMA - Démolition Partielle 4 LLS -94-96 Rue Archimède	C0685-21-0276	QP059082	OPH LILLE METROPOLE	291 411,34 €	100,00 %	291 411,34 €	15/01/2020 00:00:00	S2	2020	8
ROUBAIX- ALMA - Démolition de 13 LLS - 93 au 105 rue archimède	C0685-21-0277	QP059082	OPH LILLE METROPOLE	794 618,51 €	100,00 %	794 618,51 €	15/01/2020 00:00:00	S2	2020	9
ROUBAIX - ALMA - DEMOLITION 21 LLS ET LOCAL D'ACTIVITE AU RDC - 165 et 155 Rue de l'Alma	C0685-21-0278	QP059082	OPH LILLE METROPOLE	3 399 600,00 €	100,00 %	3 399 600,00 €	05/12/2018 00:00:00	S1	2019	7
ROUBAIX - ALMA - Démolition Partielle 44 LLS - foyer personnes	C0685-21-0279	QP059082	OPH LILLE METROPOLE	3 358 441,87 €	100,00 %	3 358 441,87 €	15/01/2020 00:00:00	S1	2021	9

agées place de la grand-mère										
ROUBAIX - EPEULE - Démolition 154 LLS - 24B-C-D rue de Wasquehal	C0685-21-0280	QP059082	OPH LILLE METROPOLE	5 471 082,16 €	100,00 %	5 471 082,16 €	15/01/2020 00:00:00	S2	2020	16
TOURCOING – Démolition de Mortagne (24 LLS)	C0685-21-0471	QP059087	OPH LILLE METROPOLE	1 318 144,47 €	100,00 %	1 318 144,47 €	08/07/2024 00:00:00	S2	2024	8
TOURCOING – Démolition Schweitzer (63 LLS)	C0685-21-0557	QP059087	OPH LILLE METROPOLE	2 508 166,39 €	80,00 %	2 006 533,11 €	15/07/2025 00:00:00	S2	2025	7
LILLE - Concorde - Démolition 50-82 rue Léon Blum (128 LLS)	C0685-21-0563	QP059074	OPH LILLE METROPOLE	3 866 588,68 €	80,00 %	3 093 270,94 €	15/07/2025 00:00:00	S2	2025	10
MONS - Démolition Sangnier (8LLS)	C0685-21-0037	QP059080	SAHLM VILOGIA	965 327,63 €	80,00 %	772 262,10 €	05/12/2018 00:00:00	S1	2019	5
MONS - Démolition Languedoc (23 LLS)	C0685-21-0038	QP059080	SAHLM VILOGIA	1 147 158,20 €	80,00 %	917 726,56 €	05/12/2018 00:00:00	S1	2019	8
MONS -Démolition Coty (96 LLS)	C0685-21-0039	QP059080	SAHLM VILOGIA	3 827 886,51 €	80,00 %	3 062 309,21 €	29/06/2018 00:00:00	S2	2018	11
HEM - Démolition Résidence Braille (18 LLS)	C0685-21-0055	QP059071	SAHLM VILOGIA	660 945,81 €	80,00 %	528 756,65 €	28/02/2017 00:00:00	S1	2017	6
HEM - Démolition - 46 - 48 rue Jules Watteuw (2 LLS)	C0685-21-0056	QP059071	SAHLM VILOGIA	150 062,10 €	80,00 %	120 049,68 €	12/11/2018 00:00:00	S2	2019	5
HEM - Démolition - 107-113-119 rue Blaise Pascal (3 LLS)	C0685-21-0057	QP059071	SAHLM VILOGIA	141 017,26 €	80,00 %	112 813,81 €	12/11/2018 00:00:00	S2	2019	5
HEM - Démolition Cité Familiale (64 LLS)	C0685-21-0058	QP059071	SAHLM VILOGIA	1 219 687,54 €	80,00 %	975 750,03 €	29/06/2018 00:00:00	S1	2019	14
HEM - Démolition - 33-35-46-48-50 rue Branly (5 LLS)	C0685-21-0059	QP059071	SAHLM VILOGIA	111 959,90 €	80,00 %	89 567,92 €	12/11/2018 00:00:00	S2	2019	5
TOURCOING - Démolition de Perrault 2 (59 LLS)	C0685-21-0090	QP059087	SAHLM VILOGIA	2 687 884,29 €	80,00 %	2 150 307,43 €	28/02/2017 00:00:00	S1	2017	9

TOURCOING - Démolition de Scève (54 LLS)	C0685-21-0091	QP059087	SAHLM VILOGIA	3 737 051,43 €	80,00 %	2 989 641,14 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2021	8
TOURCOING - Démolition de Nobel (132 LLS)	C0685-21-0094	QP059087	SAHLM VILOGIA	3 915 509,62 €	80,00 %	3 132 407,70 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2021	10
TOURCOING - Démolition de Bocage 1 (15 LLS)	C0685-21-0095	QP059087	SAHLM VILOGIA	812 369,79 €	80,00 %	649 895,83 €	05/12/2018 00:00:00	S1	2019	8
TOURCOING - Démolition de Marot (48 LLS)	C0685-21-0098	QP059087	SAHLM VILOGIA	1 469 023,76 €	80,00 %	1 175 219,01 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2019	8
TOURCOING - Démolition de d'Aubigné (36 LLS)	C0685-21-0099	QP059087	SAHLM VILOGIA	1 105 978,56 €	80,00 %	884 782,85 €	05/12/2018 00:00:00	S1	2019	7
TOURCOING - Démolition de Perrault 1 (23 LLS)	C0685-21-0100	QP059087	SAHLM VILOGIA	614 875,68 €	80,00 %	491 900,54 €	05/12/2018 00:00:00	S1	2019	8
TOURCOING - Démolition de Montaigne (120 LLS)	C0685-21-0101	QP059087	SAHLM VILOGIA	3 274 636,63 €	80,00 %	2 619 709,30 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2022	10
TOURCOING - Démolition de Dr Schweitzer (48 LLS)	C0685-21-0102	QP059087	SAHLM VILOGIA	1 272 971,99 €	80,00 %	1 018 377,59 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2022	8
TOURCOING - Démolition de Villon (36 LLS)	C0685-21-0103	QP059087	SAHLM VILOGIA	937 714,14 €	80,00 %	750 171,31 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2019	8
TOURCOING - Démolition de La Boétie (47 LLS)	C0685-21-0104	QP059087	SAHLM VILOGIA	1 234 589,97 €	80,00 %	987 671,98 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2022	8
LILLE - Démolition Tour 1 JB Clément (20 LLS)	C0685-21-0134	QP059074	SAHLM VILOGIA	406 626,23 €	80,00 %	325 300,98 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2019	6
WATTIGNIES - Démolition Bergeronnette (80 LLS)	C0685-21-0137	QP059089	SAHLM VILOGIA	3 242 539,35 €	80,00 %	2 594 031,48 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2019	10
WATTRELOS - Démolition Bâtiment Dufy (40 LLS)	C0685-21-0142	QP059090	SAHLM VILOGIA	1 101 762,88 €	80,00 %	881 410,30 €	29/06/2018 00:00:00	S1	2019	5

WATTRELOS - Démolition bâtiment Ardoise (40 LLS)	C0685-21-0146	QP059090	SAHLM VILOGIA	1 096 606,93 €	80,00 %	877 285,54 €	07/12/2018 00:00:00	S2	2022	6
LILLE - BOIS BLANCS - Démolition 53 LLS - 1-3- 5 Rue Coli	C0685-21-0271	QP059073	SAHLM VILOGIA	2 134 581,26 €	80,00 %	1 707 665,01 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2021	20
LILLE - BOIS BLANCS - Démolition 55 LLS - 2-4- 6 Rue Coli	C0685-21-0272	QP059073	SAHLM VILOGIA	1 624 734,62 €	80,00 %	1 299 787,70 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2021	20
LILLE - BOIS BLANCS - Démolition 72 LLS - 2-4- 6-8 Rue Guynemer	C0685-21-0273	QP059073	SAHLM VILOGIA	2 982 546,28 €	80,00 %	2 386 037,02 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2021	20
ROUBAIX - ALMA - DEMOLITION DE 32 LLS - CLOS DES TISSERANDS	C0685-21-0284	QP059082	SAHLM VILOGIA	1 457 326,48 €	80,00 %	1 165 861,18 €	05/12/2018 00:00:00	S1	2019	11
ROUBAIX - ALMA - DEMOLITION DE 147 LLS - LES TISSERANDS	C0685-21-0285	QP059082	SAHLM VILOGIA	5 121 768,24 €	80,00 %	4 097 414,59 €	05/12/2018 00:00:00	S1	2019	13
WATTRELOS - Démolition Bâtiment GYPSE (40 LLS)	C0685-21-0334	QP059090	SAHLM VILOGIA	1 067 636,64 €	80,00 %	854 109,31 €	06/12/2021 00:00:00	S1	2022	6
ROUBAIX - EPEULE - TROIS ARBRES DEMOLITION 39 LOGEMENTS COLLECTIFS	C0685-21-0335	QP059082	SAHLM VILOGIA	1 553 301,87 €	80,00 %	1 242 641,50 €	06/12/2021 00:00:00	S2	2022	8
TOURCOING – Démolition de Bocage 2 – Phase 1 (13 LLS)	C0685-21-0472	QP059087	SAHLM VILOGIA	542 500,00 €	80,00 %	434 000,00 €	08/07/2024 00:00:00	S2	2024	9
TOURCOING – Démolition de Bocage 2 – Phase 2 (18 LLS)	C0685-21-0553	QP059087	SAHLM VILOGIA	770 181,14 €	80,00 %	616 144,91 €	15/07/2025 00:00:00	S1	2026	8

- Les opérations « Le recyclage de copropriétés dégradées » sont modifiées et désormais présentées comme suit :

SANS OBJET

- Les opérations « Le recyclage de l'habitat ancien dégradé » sont modifiées et désormais présentées comme suit :

SANS OBJET

- Les opérations « L'aménagement d'ensemble » sont modifiées et désormais présentées comme suit :

Libellé de l'opération	IDTOP	Localisation (QPV ou EPCI de rattachement)	Maître d'ouvrage (intitulé exact)	Assiette subventionnable prévisionnelle	Taux de subvention Anru	Montant prévisionnel du concours financier	Date de prise en compte des dépenses	Semestre	Année	Durée en semestre
LILLE - Concorde - Aménagement - démolition d'équipements	C0685-24-0202	QP059074	LILLE	899 847,00 €	50,00 %	449 923,50 €	12/11/2018 00:00:00	S2	2022	12
HEM - Aménagement secteurs Lionderie, J.Ferry, Bournazel et Dr Roux	C0685-24-0060	QP059071	MEL	9 051 970,88 €	45,00 %	4 073 386,90 €	12/11/2018 00:00:00	S2	2018	20
LILLE - Aménagement secteur Faubourg D'Arras	C0685-24-0077	QP059074	MEL	5 152 503,55 €	50,00 %	2 576 251,78 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2020	20
WATTIGNIES - Aménagement quartier du Blanc Riez	C0685-24-0144	QP059089	MEL	10 400 000,00 €	50,00 %	5 200 000,00 €	04/04/2017 00:00:00	S1	2020	20
LILLE - Aménagement secteur JB Clément	C0685-24-0192	QP059074	MEL	1 491 842,97 €	50,00 %	745 921,49 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2023	12
WATTRELOS - Aménagement secteur Les Villas - MEL	C0685-24-0201	QP059090	MEL	673 263,22 €	50,00 %	336 631,61 €	07/12/2018 00:00:00	S1	2022	20
LILLE - BOIS BLANCS - Aménagement secteur Bois Blancs	C0685-24-0237	QP059073	MEL	4 990 614,22 €	50,00 %	2 495 307,11 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2024	20
ROUBAIX - TROIS PONTS - Amenagement des espaces publics	C0685-24-0244	QP059082	MEL	2 929 999,99 €	50,00 %	1 465 000,00 €	15/01/2020 00:00:00	S1	2022	20
ROUBAIX - EPEULE - Amenagement des espaces publics - Volet financé ANRU	C0685-24-0253	QP059082	MEL	13 665 953,48 €	50,00 %	6 832 976,74 €	15/01/2020 00:00:00	S2	2023	16
ROUBAIX - TROIS PONTS - Amenagement	C0685-24-0306	QP059082	ROUBAIX	857 142,86 €	70,00 %	600 000,00 €	15/01/2020 00:00:00	S2	2022	20

des espaces Paysagers et transitoires										
ROUBAIX - EPEULE - Aménagement Parc Brondeloire Nord - Volet financé ANRU	C0685-24-0307	QP059082	ROUBAIX	7 922 857,14 €	70,00 %	5 546 000,00 €	15/01/2020 00:00:00	S2	2023	16
MONS - Aménagement quartier du Nouveau Mons	C0685-24-0052	QP059080	SEM VILLE RENOUVELEE	25 077 741,74 €	50,00 %	12 538 870,87 €	05/12/2018 00:00:00	S1	2021	20
TOURCOING - Aménagement secteur Bourgogne	C0685-24-0105	QP059087	SEM VILLE RENOUVELEE	37 952 526,95 €	50,00 %	18 976 263,48 €	02/11/2016 00:00:00	S2	2022	20
ROUBAIX - ALMA - Aménagement d'ensemble - cœur de projet	C0685-24-0251	QP059082	SEM VILLE RENOUVELEE	15 000 000,00 €	50,00 %	7 500 000,00 €	15/01/2020 00:00:00	S2	2022	20
TOURCOING - Réalisation du Pocket Parc Lepoutre	C0685-24-0508	QP059087	SEM VILLE RENOUVELEE	542 857,14 €	70,00 %	380 000,00 €	24/06/2024 00:00:00	S1	2026	9
TOURCOING - Réalisation du Pocket Parc Kergomard	C0685-24-0513	QP059087	SEM VILLE RENOUVELEE	714 285,72 €	70,00 %	500 000,00 €	24/06/2024 00:00:00	S1	2026	9
LOOS - Aménagement quartier des Oliveaux	C0685-24-0004	QP059077	SPL EURALILLE	23 262 482,25 €	50,00 %	11 631 241,13 €	11/04/2017 00:00:00	S1	2020	20
LILLE - Aménagement secteur Concorde	C0685-24-0074	QP059074	SPL EURALILLE	40 805 179,78 €	50,00 %	20 402 589,89 €	12/11/2018 00:00:00	S1	2020	20
LILLE-LQA- Aménagement d'ensemble Febvrier-Vanhoenacker	C0685-24-0294	QP059074	SPLA	3 741 597,50 €	50,00 %	1 870 798,75 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2019	20
WATTRELOS - Aménagement secteur Les Villas - Ville	C0685-24-0187	QP059090	WATTRELOS	654 740,13 €	70,00 %	458 318,09 €	07/12/2018 00:00:00	S1	2022	20

Article 3.9.1.1.3 – Modification de l'article 9.1.1.3 « les programmes immobiliers cofinancés par l'ANRU »

- Les opérations « La reconstitution de l'offre de logements locatifs sociaux (LLS) » sont modifiées et présentées comme suit :

	Nombre total de LLS reconstitués et cofinancés par l'ANRU	Dont hors-QPV et dans les communes NPNRU	Dont hors-QPV des communes non concernées par un NPNRU	Cas dérogatoire	Dont hors-QPV disponible dans les macro-FAT
PLUS neuf	1703	609	449	561	84
PLUS AA	36	4	6	9	17
<i>Total PLUS</i>	1739	613	455	570	101
% PLUS sur le total programmation	40%	14%	10%	13%	3%
PLAI neuf	2566	658	895	321	692
PLAI AA	42	8	11	9	14
<i>Total PLAI</i>	2608	666	906	330	706
% PLAI sur le total programmation	60%	15%	20%	9%	16%
<i>Total programmation</i>	4347	1279	1361	900	807

Libellé de l'opération	IDTOP	Localisation (QPV ou EPCI de rattachement)	Maître d'ouvrage (intitulé exact)	Nombre de logements		Montant prévisionnel des concours financiers			Date de prise en compte des dépenses	Semestre	Année	Durée en semestre
						Volume de prêt bonifié	Subvention	Total concours financiers				
TOURCOING - Reconstitution 15 LLS (15 PLAI) - Rue de l'épine	C0685-31-0138	QP999100	3F NOTRE LOGIS	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2019	5
				PLAI	15	147 000,00 €	117 000,00 €	264 000,00 €				
				Total	15	147 000,00 €	117 000,00 €	264 000,00 €				
LILLE - Reconstitution 21 LLS (7 PLAI / 14 PLUS) - Rue de Madagascar	C0685-31-0183	QP999100	3F NOTRE LOGIS	PLUS	14	172 200,00 €		172 200,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2022	5
				PLAI	7	68 600,00 €	54 600,00 €	123 200,00 €				
				Total	21	240 800,00 €	54 600,00 €	295 400,00 €				
TOURCOING - Reconstitution 26 LLS (8 PLAI / 18 PLUS) - Rue de la Tossee	C0685-31-0184	QP999100	3F NOTRE LOGIS	PLUS	18	120 600,00 €		120 600,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2019	5
				PLAI	8	63 200,00 €	50 400,00 €	113 600,00 €				
				Total	26	183 800,00 €	50 400,00 €	234 200,00 €				
HALLUIN - Reconstitution 11 LLS (10PLAI / 1PLUS) - La Source 3	C0685-31-0383	QP999100	3F NOTRE LOGIS	PLUS	1	12 300,00 €		12 300,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2023	6
				PLAI	10	98 000,00 €	78 000,00 €	176 000,00 €				
				Total	11	110 300,00 €	78 000,00 €	188 300,00 €				
MOUVAUX - Reconstitution 4 LLS (3 PLAI / 1 PLUS) - Rue Lorthiois	C0685-31-0384	QP999100	3F NOTRE LOGIS	PLUS	1	12 300,00 €		12 300,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2022	9
				PLAI	3	29 400,00 €	25 740,00 €	55 140,00 €				
				Total	4	41 700,00 €	25 740,00 €	67 440,00 €				
BONDUES - Reconstitution 12 LLS (12 PLAI) - Fougères / 62 rue des Ravesnes	C0685-31-0385	QP999100	3F NOTRE LOGIS	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2023	11
				PLAI	12	117 600,00 €	107 640,00 €	225 240,00 €				
				Total	12	117 600,00 €	107 640,00 €	225 240,00 €				
BONDUES - Reconstitution 4 LLS (4 PLAI) - Ferme Castel / Av Général de Gaulle - hors QPV	C0685-31-0404	QP999100	3F NOTRE LOGIS	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2023	6
				PLAI	4	39 200,00 €	31 200,00 €	70 400,00 €				
				Total	4	39 200,00 €	31 200,00 €	70 400,00 €				
HALLUIN - Reconstitution 12 LLS (12 PLAI) - Friche Bodez / Rue Marc Sangnier - Hors QPV	C0685-31-0405	QP999100	3F NOTRE LOGIS	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2023	6
				PLAI	12	117 600,00 €	93 600,00 €	211 200,00 €				
				Total	12	117 600,00 €	93 600,00 €	211 200,00 €				

LILLE CONCORDE - Reconstitution 48 LLS (34 PLUS /14 PLAI) - En QPV	C0685-31-0433	QP999100	3F NOTRE LOGIS	PLUS	34	227 800,00 €		227 800,00 €	12/11/2018 00:00:00	S1	2025	10
				PLAI	14	110 600,00 €	88 200,00 €	198 800,00 €				
				Total	48	338 400,00 €	88 200,00 €	426 600,00 €				
LILLE - Reconstitution 5 LLS (5 PLAI) - ZAC Pépinière Hors QPV	C0685-31-0527	QP999100	3F NOTRE LOGIS	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2026	8
				PLAI	5	49 000,00 €	39 000,00 €	88 000,00 €				
				Total	5	49 000,00 €	39 000,00 €	88 000,00 €				
LILLE - Reconstitution 5LLS (5PLAI) - Rue Holbach - + Hors QPV -	C0685-31-0528	QP999100	3F NOTRE LOGIS	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2026	6
				PLAI	5	49 000,00 €	39 000,00 €	88 000,00 €				
				Total	5	49 000,00 €	39 000,00 €	88 000,00 €				
SANTES - Reconstitution 2 LLS (2 PLAI) - Rue Marx Dormoy - Hors QPV	C0685-31-0529	QP999100	3F NOTRE LOGIS	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	15/06/2019 00:00:00	S1	2026	6
				PLAI	2	19 600,00 €	15 600,00 €	35 200,00 €				
				Total	2	19 600,00 €	15 600,00 €	35 200,00 €				
FACHES THUMESNIL - Reconstitution 2 LLS (2 PLAI) - 14 Rue du Colombier - Hors QPV	C0685-31-0530	QP999100	3F NOTRE LOGIS	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2026	6
				PLAI	2	19 600,00 €	15 600,00 €	35 200,00 €				
				Total	2	19 600,00 €	15 600,00 €	35 200,00 €				
QUESNOY SUR DEULE - Reconstitution 4 LLS (4 PLAI) - 29 rue d'Ypres - Hors QPV	C0685-31-0556	QP999100	3F NOTRE LOGIS	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2026	7
				PLAI	4	39 200,00 €	31 200,00 €	70 400,00 €				
				Total	4	39 200,00 €	31 200,00 €	70 400,00 €				
LAMBERSART-Reconstitution 13 LLS (13PLAI) - Ilot 1 - Rue Eugene Descamps - Hors QPV	C0685-31-0515	QP999100	CDC HABITAT SOCIAL	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2025	8
				PLAI	13	127 400,00 €	101 400,00 €	228 800,00 €				
				Total	13	127 400,00 €	101 400,00 €	228 800,00 €				
LAMBERSART- Reconstitution 16 LLS (16PLAI) - Ilot 2 - Rue	C0685-31-0516	QP999100	CDC HABITAT SOCIAL	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2025	8
				PLAI	16	156 800,00 €	124 800,00 €	281 600,00 €				

Eugene Descamps - Hors QPV												
				Total	16	156 800,00 €	124 800,00 €	281 600,00 €				
LAMBERSART - Reconstitution 23 LLS (23PLAI) - Ilot 3-2 - Rue Eugene Descamps - Hors QPV	C0685-31-0517	QP999100	CDC HABITAT SOCIAL	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2025	8
				PLAI	23	225 400,00 €	179 400,00 €	404 800,00 €				
				Total	23	225 400,00 €	179 400,00 €	404 800,00 €				
WASQUEHAL - Reconstitution 3 LLS (3 PLAI) - 140 rue du Haut Vinage - Hors QPV	C0685-31-0518	QP999100	CDC HABITAT SOCIAL	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2025	6
				PLAI	3	29 400,00 €	23 400,00 €	52 800,00 €				
				Total	3	29 400,00 €	23 400,00 €	52 800,00 €				
WAMBRECHIES - Reconstitution 3 LLS (3 PLAI) - 505 rue Obert - Hors QPV	C0685-31-0521	QP999100	CDC HABITAT SOCIAL	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2025	4
				PLAI	3	29 400,00 €	23 400,00 €	52 800,00 €				
				Total	3	29 400,00 €	23 400,00 €	52 800,00 €				
WAMBRECHIES - Reconstitution de 2 LLS (2 PLAI) - 404 rue d'Ypres - Hors QPV	C0685-31-0543	QP999100	CDC HABITAT SOCIAL	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2026	3
				PLAI	2	19 600,00 €	15 600,00 €	35 200,00 €				
				Total	2	19 600,00 €	15 600,00 €	35 200,00 €				
CROIX - Reconstitution 5 LLS (5 PLAI) - rue de la Mode La Maillerie - Hors QPV	C0685-31-0545	QP999100	CDC HABITAT SOCIAL	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2025	4
				PLAI	5	49 000,00 €	39 000,00 €	88 000,00 €				
				Total	5	49 000,00 €	39 000,00 €	88 000,00 €				
RONCQ - RECONSTITUTION 4 LLS (4 PLAI) - Rue Latérale - Hors QPV	C0685-31-0546	QP999100	CDC HABITAT SOCIAL	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2025	4
				PLAI	4	39 200,00 €	31 200,00 €	70 400,00 €				
				Total	4	39 200,00 €	31 200,00 €	70 400,00 €				
SAINT ANDRE LEZ LILLE- Reconstitution 8 LLS (8	C0685-31-0554	QP999100	CDC HABITAT SOCIAL	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2026	4
				PLAI	8	78 400,00 €	62 400,00 €	140 800,00 €				

PLAI)- rue Sadi Carnot - LOT I FLOW- Hors QPV													
				Total	8	78 400,00 €	62 400,00 €	140 800,00 €					
WATTRELOS - Reconstitution 14 LLS (14 PLAI) - 26 rue Berthelot - Hors QPV	C0685-31-0558	QP999100	CDC HABITAT SOCIAL	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2026	5	
				PLAI	14	137 200,00 €	109 200,00 €	246 400,00 €					
				Total	14	137 200,00 €	109 200,00 €	246 400,00 €					
LILLE - LOMME - rue du Grand But 11 LLS (11 PLAI RO) - Hors QPV	C0685-31-0562	QP999100	CDC HABITAT SOCIAL	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2026	4	
				PLAI	11	107 800,00 €	85 800,00 €	193 600,00 €					
				Total	11	107 800,00 €	85 800,00 €	193 600,00 €					
ILLIES-Reconstitution 10 LLS (PLAI)-Rue Maurice Bouchery-Hors QPV	C0685-31-0519	QP999100	CLESENCE	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2025	3	
				PLAI	10	98 000,00 €	78 000,00 €	176 000,00 €					
				Total	10	98 000,00 €	78 000,00 €	176 000,00 €					
TOURCOING-Reconstitution 13 LLS (PLAI)-31 Rue de Chanzy-Hors QPV	C0685-31-0520	QP999100	CLESENCE	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2025	5	
				PLAI	13	127 400,00 €	101 400,00 €	228 800,00 €					
				Total	13	127 400,00 €	101 400,00 €	228 800,00 €					
FACHES THUMESNIL - Reconstitution de 3 LLS (PLAI) - 112 Rue Carnot - HORS QPV	C0685-31-0551	QP999100	CLESENCE	PLUS	0	0,00 €		0,00 €		S1	2026	4	
				PLAI	3	29 400,00 €	23 400,00 €	52 800,00 €					
				Total	3	29 400,00 €	23 400,00 €	52 800,00 €					
ARMENTIERES - Reconstitution de 13 LLS (PLAI) - 21 Rue Denis Papin - Hors QPV	C0685-31-0552	QP999100	CLESENCE	PLUS	0	0,00 €		0,00 €		S1	2026	4	
				PLAI	13	127 400,00 €	101 400,00 €	228 800,00 €					
				Total	13	127 400,00 €	101 400,00 €	228 800,00 €					
LESQUIN - RO 13 LLS (13 PLAI) - Rue Gustave Delory - Hors QPV	C0685-31-0531	QP999100	HABITAT DU NORD	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2026	8	
				PLAI	13	127 400,00 €	101 400,00 €	228 800,00 €					
				Total	13	127 400,00 €	101 400,00 €	228 800,00 €					

LOOS - Reconstitution 6 LLS (6 PLAI) - Rue de la Basse Marlière- Hors QPV	C0685-31-0538	QP999100	HABITAT DU NORD	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2026	9
				PLAI	6	58 800,00 €	46 800,00 €	105 600,00 €				
				Total	6	58 800,00 €	46 800,00 €	105 600,00 €				
LOMME- Reconstitution 9 LLS (9 PLAI) - Chemin du Romarin - Hors QPV	C0685-31-0539	QP999100	HABITAT DU NORD	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2026	12
				PLAI	9	88 200,00 €	70 200,00 €	158 400,00 €				
				Total	9	88 200,00 €	70 200,00 €	158 400,00 €				
TOURCOING - Reconstitution 40 LLS (29 PLUS 11 PLAI) ZAC L'Union - LOT PL13 - En QPV	C0685-31-0309	QP999100	ICF NORD EST	PLUS	29	194 300,00 €		194 300,00 €	20/07/2020 00:00:00	S2	2020	6
				PLAI	11	86 900,00 €	69 300,00 €	156 200,00 €				
				Total	40	281 200,00 €	69 300,00 €	350 500,00 €				
VILLENEUVE D'ASCQ - Reconstitution 9 LLS (9 PLAI) rue Templiers - En QPV	C0685-31-0525	QP999100	LOGIS METROPOLE	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2026	5
				PLAI	9	71 100,00 €	56 700,00 €	127 800,00 €				
				Total	9	71 100,00 €	56 700,00 €	127 800,00 €				
MARCQ EN B. - Reconstitution 3 LLS (3 PLAI) rue Moreau - Hors QPV	C0685-31-0526	QP999100	LOGIS METROPOLE	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2026	5
				PLAI	3	29 400,00 €	23 400,00 €	52 800,00 €				
				Total	3	29 400,00 €	23 400,00 €	52 800,00 €				
PROVIN - RECONSTITUTION 8 LLS (8 PLAI) - Rue du Cimetière- Hors QPV	C0685-31-0536	QP999100	M C SOGINORPA	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2026	4
				PLAI	8	78 400,00 €	62 400,00 €	140 800,00 €				
				Total	8	78 400,00 €	62 400,00 €	140 800,00 €				
LA BASSEE - RECONSTITUTION 7 LLS (7 PLAI) - RUE DU RIVAGE - HORS QPV	C0685-31-0550	QP999100	M C SOGINORPA	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2025	4
				PLAI	7	68 600,00 €	54 600,00 €	123 200,00 €				
				Total	7	68 600,00 €	54 600,00 €	123 200,00 €				
HEM - Reconstitution 7 LLS (7 PLAI) - Site NPRU	C0685-31-0211	QP999100	MEL	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	28/02/2020 00:00:00	S1	2021	12
				PLAI	7	55 300,00 €	44 100,00 €	99 400,00 €				

Lionderie Trois Baudets - en QPV												
				Total	7	55 300,00 €	44 100,00 €	99 400,00 €				
Lille - Reconstitution 88 LLS - (27 PLAI / 61 PLUS) - Concorde - en QPV	C0685-31-0213	QP999100	MEL	PLUS	61	408 700,00 €		408 700,00 €	12/11/2018 00:00:00	S1	2021	20
				PLAI	27	213 300,00 €	170 100,00 €	383 400,00 €				
				Total	88	622 000,00 €	170 100,00 €	792 100,00 €				
ROUBAIX - Reconstitution 12 LLS (3 PLAI / 9 PLUS) - Rue Jean Moulin - en QPV	C0685-31-0214	QP999100	MEL	PLUS	9	60 300,00 €		60 300,00 €	15/01/2020 00:00:00	S1	2021	12
				PLAI	3	23 700,00 €	18 900,00 €	42 600,00 €				
				Total	12	84 000,00 €	18 900,00 €	102 900,00 €				
LILLE - Reconstitution - 18 LLS (9 PLAI / 9 PLUS) - LQA - Secteur Febvrier-Vanhoenacker - en QPV	C0685-31-0238	QP999100	MEL	PLUS	9	120 600,00 €		120 600,00 €	02/07/2020 00:00:00	S1	2022	16
				PLAI	9	142 200,00 €	113 400,00 €	255 600,00 €				
				Total	18	262 800,00 €	113 400,00 €	376 200,00 €				
ROUBAIX - Site NPRU Alma résidence intergénérationnelle - Reconstitution 35 LLS (7 PLAI / 28 PLUS) - En QPV	C0685-31-0254	QP999100	MEL	PLUS	28	187 600,00 €		187 600,00 €	15/01/2020 00:00:00	S1	2022	12
				PLAI	7	55 300,00 €	44 100,00 €	99 400,00 €				
				Total	35	242 900,00 €	44 100,00 €	287 000,00 €				
MACRO FAT MEL - Reconstitution 520 LLS (520 PLAI) - hors QPV	C0685-31-0255	QP999100	MEL	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2021	19
				PLAI	520	5 096 000,00 €	4 056 000,00 €	9 152 000,00 €				
				Total	520	5 096 000,00 €	4 056 000,00 €	9 152 000,00 €				
MACRO FAT MEL Acquis Améliorés - Reconstitution 31 LLS (14 PLAI et 17 PLUS) - hors QPV	C0685-31-0256	QP999100	MEL	PLUS	17	418 200,00 €		418 200,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2022	17
				PLAI	14	274 400,00 €	218 400,00 €	492 800,00 €				
				Total	31	692 600,00 €	218 400,00 €	911 000,00 €				
ROUBAIX - Pile - Reconstitution au sein du plan guide habitat privé - 12	C0685-31-0257	QP999100	MEL	PLUS	9	60 300,00 €		60 300,00 €	15/01/2020 00:00:00	S1	2022	20
				PLAI	3	23 700,00 €	18 900,00 €	42 600,00 €				

LLS (9 PLUS et 3 PLAI) - en QPV												
				Total	12	84 000,00 €	18 900,00 €	102 900,00 €				
ROUBAIX - Macro-FAT dérogation QPV NPRU - Reconstitution 80 LLS (16 PLAI / 64 PLUS) - En QPV	C0685-31-0258	QP999100	MEL	PLUS	64	428 800,00 €		428 800,00 €	15/01/2020 00:00:00	S1	2022	12
				PLAI	16	126 400,00 €	100 800,00 €	227 200,00 €				
				Total	80	555 200,00 €	100 800,00 €	656 000,00 €				
LILLE - Reconstitution 149 LLS (60 PLAI / 89 PLUS) - Pointe des Bois Blancs - en QPV	C0685-31-0259	QP999100	MEL	PLUS	89	386 705,00 €		386 705,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2021	19
				PLAI	60	264 360,00 €	249 600,00 €	513 960,00 €				
				Total	149	651 065,00 €	249 600,00 €	900 665,00 €				
MACROFAT MEL - Reconstitution 46 LLS (46 PLAI) - En QPV	C0685-31-0488	QP999100	MEL	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	28/02/2020 00:00:00	S1	2022	12
				PLAI	46	363 400,00 €	289 800,00 €	653 200,00 €				
				Total	46	363 400,00 €	289 800,00 €	653 200,00 €				
MACROFAT - RO complémentaire Lille-Concorde 128 LLS (76 PLAI + 52 PLUS) - Hors QPV	C0685-31-0566	QP999100	MEL	PLUS	52	0,00 €		0,00 €	15/07/2025 00:00:00	S1	2026	8
				PLAI	76	0,00 €	592 800,00 €	592 800,00 €				
				Total	128	0,00 €	592 800,00 €	592 800,00 €				
MACROFAT - RO complémentaire Tourcoing - la Bourgogne 81 LLS (49 PLAI + 32 PLUS) - Hors QPV	C0685-31-0567	QP999100	MEL	PLUS	32	0,00 €		0,00 €	15/07/2025 00:00:00	S1	2026	8
				PLAI	49	0,00 €	382 200,00 €	382 200,00 €				
				Total	81	0,00 €	382 200,00 €	382 200,00 €				
LILLE - Reconstitution 5 LLS (2 PLAI / 3 PLUS) - Rue du Château et rue des jardins Caulier	C0685-31-0153	QP999100	OPH DU NORD	PLUS	3	36 900,00 €		36 900,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2019	9
				PLAI	2	19 600,00 €	15 600,00 €	35 200,00 €				
				Total	5	56 500,00 €	15 600,00 €	72 100,00 €				
LOMME - reconstitution 22 LLS (8 PLAI / 14 PLUS) -	C0685-31-0156	QP999100	OPH DU NORD	PLUS	14	172 200,00 €		172 200,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2019	9
				PLAI	8	78 400,00 €	62 400,00 €	140 800,00 €				

MULTILOM - rues Jules Guesde & Albert Thomas												
				Total	22	250 600,00 €	62 400,00 €	313 000,00 €				
MONS EN BAROEUL - Reconstitution 9 LLS (4 PLAI / 5 PLUS) - Rue Becquerel	C0685-31-0157	QP999100	OPH DU NORD	PLUS	5	61 500,00 €		61 500,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2019	6
				PLAI	4	39 200,00 €	31 200,00 €	70 400,00 €				
				Total	9	100 700,00 €	31 200,00 €	131 900,00 €				
SAINT ANDRE LEZ LILLE - Reconstitution 20 LLS (20 PLAI) - Rue de Lambersart - Hors QPV	C0685-31-0159	QP999100	OPH DU NORD	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2019	8
				PLAI	20	196 000,00 €	156 000,00 €	352 000,00 €				
				Total	20	196 000,00 €	156 000,00 €	352 000,00 €				
ARMENTIERES - Reconstitution de 20 LLS - (8 PLUS/12 PLAI) - Hors QPV - rue Jean Macé	C0685-31-0232	QP999100	OPH DU NORD	PLUS	8	98 400,00 €		98 400,00 €	05/12/2018 00:00:00	S2	2020	6
				PLAI	12	117 600,00 €	93 600,00 €	211 200,00 €				
				Total	20	216 000,00 €	93 600,00 €	309 600,00 €				
ARMENTIERES - Reconstitution 20 LLS - (8 PLUS/12 PLAI) - Hors QPV - rue des Résistants	C0685-31-0233	QP999100	OPH DU NORD	PLUS	8	98 400,00 €		98 400,00 €	05/12/2018 00:00:00	S2	2020	6
				PLAI	12	117 600,00 €	93 600,00 €	211 200,00 €				
				Total	20	216 000,00 €	93 600,00 €	309 600,00 €				
BAUVIN - Reconstitution de 18 LLS - (7 PLUS/11 PLAI) - Hors QPV	C0685-31-0234	QP999100	OPH DU NORD	PLUS	7	86 100,00 €		86 100,00 €	05/12/2018 00:00:00	S2	2020	6
				PLAI	11	107 800,00 €	85 800,00 €	193 600,00 €				
				Total	18	193 900,00 €	85 800,00 €	279 700,00 €				
LOOS - Reconstitution de 16 LLS - (6 PLUS/10 PLAI) - Hors QPV	C0685-31-0235	QP999100	OPH DU NORD	PLUS	6	73 800,00 €		73 800,00 €	05/12/2018 00:00:00	S2	2020	6
				PLAI	10	98 000,00 €	78 000,00 €	176 000,00 €				
				Total	16	171 800,00 €	78 000,00 €	249 800,00 €				
RONCHIN - Reconstitution de 10 LLS - (4 PLUS/6 PLAI) - Hors QPV	C0685-31-0236	QP999100	OPH DU NORD	PLUS	4	49 200,00 €		49 200,00 €	05/12/2018 00:00:00	S2	2020	6
				PLAI	6	58 800,00 €	46 800,00 €	105 600,00 €				

				Total	10	108 000,00 €	46 800,00 €	154 800,00 €				
PERENCHIES - Reconstitution de 8 LLS - (4 PLAI / 4 PLUS)	C0685-31-0323	QP999100	OPH DU NORD	PLUS	4	49 200,00 €		49 200,00 €	05/12/2018 00:00:00	S2	2021	8
				PLAI	4	39 200,00 €	31 200,00 €	70 400,00 €				
				Total	8	88 400,00 €	31 200,00 €	119 600,00 €				
WATTRELOS - Reconstitution de 29 LLS (17 PLAI / 12 PLUS)	C0685-31-0324	QP999100	OPH DU NORD	PLUS	12	147 600,00 €		147 600,00 €	05/12/2018 00:00:00	S2	2021	10
				PLAI	17	166 600,00 €	132 600,00 €	299 200,00 €				
				Total	29	314 200,00 €	132 600,00 €	446 800,00 €				
PERENCHIES - Reconstitution 6 LLS (3 PLAI / 3 PLUS) - Clos des Acacias tranche 2	C0685-31-0369	QP999100	OPH DU NORD	PLUS	3	36 900,00 €		36 900,00 €	05/12/2018 00:00:00	S2	2024	4
				PLAI	3	29 400,00 €	26 910,00 €	56 310,00 €				
				Total	6	66 300,00 €	26 910,00 €	93 210,00 €				
LA BASSEE - Reconstitution de 8 LLS (3 PLUS/5 PLAI) - Avenue Pasteur	C0685-31-0391	QP999100	OPH DU NORD	PLUS	3	36 900,00 €		36 900,00 €	05/12/2018 00:00:00	S2	2022	7
				PLAI	5	49 000,00 €	44 850,00 €	93 850,00 €				
				Total	8	85 900,00 €	44 850,00 €	130 750,00 €				
Roubaix - Reconstitution de 18 LLS (13 PLUS/5 PLAI) - Site Hibon-Dillies-Boulevard de Reims - en QPV	C0685-31-0409	QP059082	OPH DU NORD	PLUS	13	87 100,00 €		87 100,00 €	15/01/2020 00:00:00	S1	2024	5
				PLAI	5	39 500,00 €	31 500,00 €	71 000,00 €				
				Total	18	126 600,00 €	31 500,00 €	158 100,00 €				
LILLE - Faubourg de Béthune - Reconstitution 5 LLS (2 PLAI/3 PLUS) - Hors QPV	C0685-31-0475	QP999100	OPH DU NORD	PLUS	3	36 900,00 €		36 900,00 €	05/12/2018 00:00:00	S2	2025	6
				PLAI	2	19 600,00 €	15 600,00 €	35 200,00 €				
				Total	5	56 500,00 €	15 600,00 €	72 100,00 €				
HELLEMMES - Raspail - Reconstitution 28 LLS (9 PLAI / 19 PLUS) - Hors QPV	C0685-31-0476	QP999100	OPH DU NORD	PLUS	19	233 700,00 €		233 700,00 €	05/12/2018 00:00:00	S1	2025	8
				PLAI	9	88 200,00 €	77 220,00 €	165 420,00 €				
				Total	28	321 900,00 €	77 220,00 €	399 120,00 €				
SAINT ANDRE LEZ LILLE - Reconstitution 33 LLS (17 PLAI / 16 PLUS) - VIR - Hors QPV	C0685-31-0503	QP999100	OPH DU NORD	PLUS	16	196 800,00 €		196 800,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2025	10
				PLAI	17	166 600,00 €	132 600,00 €	299 200,00 €				

				Total	33	363 400,00 €	132 600,00 €	496 000,00 €				
BAISIEUX - Reconstitution 9 LLS (4 PLAI / 5 PLUS) - Delattre de Tassigny - Hors QPV	C0685-31-0504	QP999100	OPH DU NORD	PLUS	5	61 500,00 €		61 500,00 €	05/12/2018 00:00:00	S2	2025	10
				PLAI	4	39 200,00 €	34 320,00 €	73 520,00 €				
				Total	9	100 700,00 €	34 320,00 €	135 020,00 €				
HAUBOURDIN - Reconstitution 12 RO (4 PLAI et 8 PLUS) Rue Auguste Potié - Hors QPV	C0685-31-0509	QP999100	OPH DU NORD	PLUS	8	53 600,00 €		53 600,00 €	05/12/2018 00:00:00	S2	2025	8
				PLAI	4	39 200,00 €	31 200,00 €	70 400,00 €				
				Total	12	92 800,00 €	31 200,00 €	124 000,00 €				
LA CHAPELLE D'ARMETIERES - Reconstitution 13 LLS (4 PLAI / 9 PLUS) - Rue Nouvelle - Hors QPV	C0685-31-0547	QP999100	OPH DU NORD	PLUS	9	60 300,00 €		60 300,00 €	05/12/2018 00:00:00	S1	2026	5
				PLAI	4	39 200,00 €	31 200,00 €	70 400,00 €				
				Total	13	99 500,00 €	31 200,00 €	130 700,00 €				
WATTIGNIES - Reconstitution 9 LLS (3 PLAI / 6 PLUS) - rue Sadi Carnot - Hors QPV	C0685-31-0548	QP999100	OPH DU NORD	PLUS	6	40 200,00 €		40 200,00 €	05/12/2018 00:00:00	S1	2026	5
				PLAI	3	29 400,00 €	23 400,00 €	52 800,00 €				
				Total	9	69 600,00 €	23 400,00 €	93 000,00 €				
Lille - Reconstitution 4 LLS (4 PLAI) - Rue Buisson - Hors QPV	C0685-31-0549	QP999100	OPH DU NORD	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	05/12/2018 00:00:00	S1	2026	4
				PLAI	4	39 200,00 €	31 200,00 €	70 400,00 €				
				Total	4	39 200,00 €	31 200,00 €	70 400,00 €				
LILLE - Reconstitution 43 LLS - (14 PLAI / 29 PLUS) - RHD 2 - Ilot 11B Quai Hegel	C0685-31-0150	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	29	356 700,00 €		356 700,00 €	05/12/2018 00:00:00	S1	2020	8
				PLAI	14	137 200,00 €	284 200,00 €	421 400,00 €				
				Total	43	493 900,00 €	284 200,00 €	778 100,00 €				
ROUBAIX - Reconstitution LLS (13 PLUS 8 PLAI) - Rue Pierre de Roubaix - Fonderie - En QPV	C0685-31-0155	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	13	87 100,00 €		87 100,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2021	6
				PLAI	8	63 200,00 €	50 400,00 €	113 600,00 €				

				Total	21	150 300,00 €	50 400,00 €	200 700,00 €				
SECLIN - Reconstitution 5 LLS (3 PLAI / 2 PLUS) - Friche Danone Ilot 1B	C0685-31-0160	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	2	13 400,00 €		13 400,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2020	9
				PLAI	3	23 700,00 €	18 900,00 €	42 600,00 €				
				Total	5	37 100,00 €	18 900,00 €	56 000,00 €				
SECLIN - Reconstitution 11 LLS (7 PLAI / 4 PLUS) - Friche Danone Ilot 5	C0685-31-0162	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	4	26 800,00 €		26 800,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2021	6
				PLAI	7	55 300,00 €	44 100,00 €	99 400,00 €				
				Total	11	82 100,00 €	44 100,00 €	126 200,00 €				
TOUFFLERS - Reconstitution (7 PLAI / 4 PLUS) - Rue des Mésanges	C0685-31-0166	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	4	49 200,00 €		49 200,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2020	14
				PLAI	7	68 600,00 €	142 100,00 €	210 700,00 €				
				Total	11	117 800,00 €	142 100,00 €	259 900,00 €				
TOURCOING - Reconstitution 26 LLS (16 PLAI / 10 PLUS) - rue d'Armentières	C0685-31-0167	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	10	123 000,00 €		123 000,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2020	10
				PLAI	16	156 800,00 €	324 800,00 €	481 600,00 €				
				Total	26	279 800,00 €	324 800,00 €	604 600,00 €				
TOURCOING - Reconstitution 3 LLS (2 PLAI / 1 PLUS) - Rue de Mouscron	C0685-31-0168	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	1	12 300,00 €		12 300,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2019	6
				PLAI	2	19 600,00 €	40 600,00 €	60 200,00 €				
				Total	3	31 900,00 €	40 600,00 €	72 500,00 €				
WATTRELOS - Reconstitution 4 LLS (3 PLAI / 1 PLUS) - Rue du Vieux Bureau	C0685-31-0170	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	1	12 300,00 €		12 300,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2020	9
				PLAI	3	29 400,00 €	60 900,00 €	90 300,00 €				
				Total	4	41 700,00 €	60 900,00 €	102 600,00 €				
LOMME - Reconstitution 24 LLS (15 PLAI / 9 PLUS) - Rue Albert Thomas	C0685-31-0171	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	9	110 700,00 €		110 700,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2019	8
				PLAI	15	147 000,00 €	304 500,00 €	451 500,00 €				
				Total	24	257 700,00 €	304 500,00 €	562 200,00 €				
				PLUS	7	86 100,00 €		86 100,00 €				

QUESNOY SUR DEULE - Reconstitution 20 LLS (13 PLAI / 7 PLUS) - Chemin de l'ange gardien	C0685-31-0172	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLAI	13	127 400,00 €	263 900,00 €	391 300,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2019	8
				Total	20	213 500,00 €	263 900,00 €	477 400,00 €				
VILLENEUVE D'ASCQ - Reconstitution 6 LLS (4 PLA / 2 PLUS) - 12 Rue du chemin vert	C0685-31-0173	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	2	24 600,00 €		24 600,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2019	8
				PLAI	4	39 200,00 €	81 200,00 €	120 400,00 €				
				Total	6	63 800,00 €	81 200,00 €	145 000,00 €				
WATTRELOS - Reconstitution 7 LLS (4 PLA / 3 PLUS) - Boulevard André Cambray	C0685-31-0174	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	3	36 900,00 €		36 900,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2019	6
				PLAI	4	39 200,00 €	81 200,00 €	120 400,00 €				
				Total	7	76 100,00 €	81 200,00 €	157 300,00 €				
MACRO FAT LMH - Reconstitution 47 PLA - Hors QPV	C0685-31-0218	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2019	20
				PLAI	47	460 600,00 €	954 100,00 €	1 414 700,00 €				
				Total	47	460 600,00 €	954 100,00 €	1 414 700,00 €				
Hallennes les haubourdin - Reconstitution 20 LLS - (15 PLUS/ 5 PLA) - Hors QPV	C0685-31-0220	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	15	184 500,00 €		184 500,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2021	12
				PLAI	5	49 000,00 €	101 500,00 €	150 500,00 €				
				Total	20	233 500,00 €	101 500,00 €	335 000,00 €				
LILLE FCB - Reconstitution 10 LLS - (4PLUS/6PLA) - Dans QPV	C0685-31-0221	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	4	26 800,00 €		26 800,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2021	6
				PLAI	6	47 400,00 €	37 800,00 €	85 200,00 €				
				Total	10	74 200,00 €	37 800,00 €	112 000,00 €				
Sainghin en Weppes - Reconstitution 15 LLS - (7PLUS/8PLA) - Hors QPV	C0685-31-0222	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	7	46 900,00 €		46 900,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2020	5
				PLAI	8	63 200,00 €	50 400,00 €	113 600,00 €				
				Total	15	110 100,00 €	50 400,00 €	160 500,00 €				
WATTRELOS - Reconstitution 20 LLS - (12 PLA/8 PLUS) - Hors QPV	C0685-31-0224	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	8	98 400,00 €		98 400,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2020	6
				PLAI	12	117 600,00 €	243 600,00 €	361 200,00 €				
				Total	20	216 000,00 €	243 600,00 €	459 600,00 €				

Lille - Reconstitution de l'offre 6 LLS (4 PLAI - 2PLUS) - Hors QPV	C0685-31-0322	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	2	24 600,00 €		24 600,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2022	8
				PLAI	4	39 200,00 €	81 200,00 €	120 400,00 €				
				Total	6	63 800,00 €	81 200,00 €	145 000,00 €				
Sequedin - Reconstitution de l'offre 13 LLS (8 PLAI - 5 PLUS) - Hors QPV	C0685-31-0327	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	5	61 500,00 €		61 500,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2021	8
				PLAI	8	78 400,00 €	162 400,00 €	240 800,00 €				
				Total	13	139 900,00 €	162 400,00 €	302 300,00 €				
WATTRELOS - Reconstitution de l'offre 20 LLS (6 PLAI - 14 PLUS) - Dans QPV	C0685-31-0328	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	14	93 800,00 €		93 800,00 €	15/01/2020 00:00:00	S2	2021	8
				PLAI	6	47 400,00 €	37 800,00 €	85 200,00 €				
				Total	20	141 200,00 €	37 800,00 €	179 000,00 €				
Sainghin en Melantois - Reconstitution 16 LLS - (10 PLAI - 6PLUS) - Hors QPV	C0685-31-0333	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	6	40 200,00 €		40 200,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2022	4
				PLAI	10	79 000,00 €	63 000,00 €	142 000,00 €				
				Total	16	119 200,00 €	63 000,00 €	182 200,00 €				
ROUBAIX Reconstitution de l'offre 14 LLS (4 PLAI-10 PLUS) - Dampierre - Hors QPV	C0685-31-0356	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	10	123 000,00 €		123 000,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2023	8
				PLAI	4	39 200,00 €	81 200,00 €	120 400,00 €				
				Total	14	162 200,00 €	81 200,00 €	243 400,00 €				
TRESSIN - Reconstitution de l'offre 15 LLS (8 PLAI - 7 PLUS) - Hors QPV	C0685-31-0357	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	7	86 100,00 €		86 100,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2022	6
				PLAI	8	78 400,00 €	162 400,00 €	240 800,00 €				
				Total	15	164 500,00 €	162 400,00 €	326 900,00 €				
VILLENEUVE D'ASCQ - Reconstitution de l'offre 1 LLS (1 PLAI) - Cimaïse - Hors QPV	C0685-31-0358	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS		0,00 €		0,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2022	6
				PLAI	1	9 800,00 €	20 300,00 €	30 100,00 €				
				Total	1	9 800,00 €	20 300,00 €	30 100,00 €				
WAVRIN - Reconstitution de l'offre 8 LLS (2 PLAI - 6 PLUS) - Hors QPV	C0685-31-0361	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	6	40 200,00 €		40 200,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2023	3
				PLAI	2	15 800,00 €	12 600,00 €	28 400,00 €				

				Total	8	56 000,00 €	12 600,00 €	68 600,00 €				
MOUVAUX - Reconstitution de l'offre 9 LLS (4 PLAI 5 PLUS) - AA - Hors QPV	C0685-31-0365	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	5	123 000,00 €		123 000,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2022	8
				PLAI	4	78 400,00 €	112 400,00 €	190 800,00 €				
				Total	9	201 400,00 €	112 400,00 €	313 800,00 €				
LINSELLES - Reconstitution de l'offre 16 LLS (7 PLAI - 9 PLUS) - Hors QPV	C0685-31-0366	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	9	110 700,00 €		110 700,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2022	8
				PLAI	7	68 600,00 €	142 100,00 €	210 700,00 €				
				Total	16	179 300,00 €	142 100,00 €	321 400,00 €				
LOMME - Reconstitution de l'offre 11 LLS (7 PLAI - 4 PLUS) - Albert Thomas Lot 8 - Hors QPV	C0685-31-0379	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	4	49 200,00 €		49 200,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2022	4
				PLAI	7	68 600,00 €	142 100,00 €	210 700,00 €				
				Total	11	117 800,00 €	142 100,00 €	259 900,00 €				
CROIX - TELLIEZ - Reconstitution de l'offre 13 LLS (8 PLAI - 5 PLUS) - Hors QPV	C0685-31-0388	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	5	61 500,00 €		61 500,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2022	5
				PLAI	8	78 400,00 €	162 400,00 €	240 800,00 €				
				Total	13	139 900,00 €	162 400,00 €	302 300,00 €				
QUESNOY SUR DEULE - Koenig - Reconstitution de l'offre 29 LLS (17 PLAI - 12 PLUS) - Hors QPV	C0685-31-0389	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	12	147 600,00 €		147 600,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2025	6
				PLAI	17	166 600,00 €	345 100,00 €	511 700,00 €				
				Total	29	314 200,00 €	345 100,00 €	659 300,00 €				
LOOS - Reconstitution de l'offre 14 LLS (8 PLAI - 6 PLUS) - Hors QPV	C0685-31-0390	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	6	73 800,00 €		73 800,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2022	6
				PLAI	8	78 400,00 €	162 400,00 €	240 800,00 €				
				Total	14	152 200,00 €	162 400,00 €	314 600,00 €				
CROIX - 8 rue Saint Pierre - Reconstitution 10 LLS (6 PLAI - 4 PLUS)- Hors QPV	C0685-31-0400	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	4	49 200,00 €		49 200,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2022	8
				PLAI	6	58 800,00 €	121 800,00 €	180 600,00 €				
				Total	10	108 000,00 €	121 800,00 €	229 800,00 €				
				PLUS	59	395 300,00 €		395 300,00 €				

LILLE - Concorde - Reconstitution 84 LLS (59 PLUS et 25 PLAI) - en QPV	C0685-31-0402	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLAI	25	197 500,00 €	157 500,00 €	355 000,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2024	12
				Total	84	592 800,00 €	157 500,00 €	750 300,00 €				
EMMERIN - rue Gambetta - Reconstitution 12 LLS (5 PLUS et 7 PLAI) - hors QPV	C0685-31-0403	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	5	61 500,00 €		61 500,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2022	12
				PLAI	7	68 600,00 €	142 100,00 €	210 700,00 €				
				Total	12	130 100,00 €	142 100,00 €	272 200,00 €				
QUESNOY SUR DEULE - rue de Lille - Reconstitution 9 LLS (3 PLUS et 6 PLAI) - hors QPV	C0685-31-0411	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	3	36 900,00 €		36 900,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2024	4
				PLAI	6	58 800,00 €	121 800,00 €	180 600,00 €				
				Total	9	95 700,00 €	121 800,00 €	217 500,00 €				
RONCQ- Rue de Lille- Reconstitution 13 LLS (9 PLUS et 4 PLAI)- Hors QPV	C0685-31-0412	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	9	110 700,00 €		110 700,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2023	10
				PLAI	4	39 200,00 €	81 200,00 €	120 400,00 €				
				Total	13	149 900,00 €	81 200,00 €	231 100,00 €				
HELLEMES - Vieux Travailleurs - Reconstitution 2 LLS (2 PLAI) - hors QPV	C0685-31-0414	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2025	4
				PLAI	2	19 600,00 €	40 600,00 €	60 200,00 €				
				Total	2	19 600,00 €	40 600,00 €	60 200,00 €				
TEMPLEMARS – rue Voltaire – Reconstitution 19 LLS (6 PLAI et 13 PLUS) – hors QPV	C0685-31-0415	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	13	159 900,00 €		159 900,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2023	6
				PLAI	6	58 800,00 €	121 800,00 €	180 600,00 €				
				Total	19	218 700,00 €	121 800,00 €	340 500,00 €				
LILLE - Michel Servet - Reconstitution de 40 LLS (12 PLAI et 28 PLUS) - hors QPV	C0685-31-0416	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	28	344 400,00 €		344 400,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2024	5
				PLAI	12	117 600,00 €	243 600,00 €	361 200,00 €				
				Total	40	462 000,00 €	243 600,00 €	705 600,00 €				
LOMME - Rue Churchill - Reconstitution de 30 LLS (9 PLAI et 21 PLUS) - hors QPV	C0685-31-0417	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	21	258 300,00 €		258 300,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2024	10
				PLAI	9	88 200,00 €	182 700,00 €	270 900,00 €				
				Total	30	346 500,00 €	182 700,00 €	529 200,00 €				

ANNOEULLIN - rue George Mortelecque - Reconstitution 8 LLS (4 PLAI et 4 PLUS) - hors QPV	C0685-31-0418	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	4	26 800,00 €		26 800,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2023	5
				PLAI	4	31 600,00 €	35 880,00 €	67 480,00 €				
				Total	8	58 400,00 €	35 880,00 €	94 280,00 €				
ANSTAING - Damaflor - Reconstitution de 20 LLS (6 PLAI et 14 PLUS) - hors QPV	C0685-31-0419	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	14	172 200,00 €		172 200,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2023	7
				PLAI	6	58 800,00 €	121 800,00 €	180 600,00 €				
				Total	20	231 000,00 €	121 800,00 €	352 800,00 €				
TOURCOING - quadrilatères des piscines - 16 LLS (5 PLAI et 11 PLUS) - hors QPV	C0685-31-0420	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	11	135 300,00 €		135 300,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2023	7
				PLAI	5	49 000,00 €	101 500,00 €	150 500,00 €				
				Total	16	184 300,00 €	101 500,00 €	285 800,00 €				
ROUBAIX - Sodifac - Reconstitution 39 LLS (12 PLAI et 27 PLUS) – en QPV	C0685-31-0422	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	27	180 900,00 €		180 900,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2024	8
				PLAI	12	94 800,00 €	75 600,00 €	170 400,00 €				
				Total	39	275 700,00 €	75 600,00 €	351 300,00 €				
LILLE - Rue du Ballon - Reconstitution 51 LLS (30 PLAI et 21 PLUS) - hors QPV	C0685-31-0423	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	21	258 300,00 €		258 300,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2024	8
				PLAI	30	294 000,00 €	609 000,00 €	903 000,00 €				
				Total	51	552 300,00 €	609 000,00 €	1 161 300,00 €				
ARMENTIERES – Reconstitution 10 LLS (3 PLAI/7 PLUS) – Hors QPV	C0685-31-0439	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	7	86 100,00 €		86 100,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2024	8
				PLAI	3	29 400,00 €	25 740,00 €	55 140,00 €				
				Total	10	115 500,00 €	25 740,00 €	141 240,00 €				
LA CHAPELLE D'ARMENTIERES – Reconstitution 8 LLS (3 PLAI/5 PLUS) – Hors QPV	C0685-31-0440	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	5	61 500,00 €		61 500,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2024	4
				PLAI	3	29 400,00 €	25 740,00 €	55 140,00 €				
				Total	8	90 900,00 €	25 740,00 €	116 640,00 €				
TEMPLEMARS – Reconstitution 4 LLS (4 PLAI) – Hors QPV	C0685-31-0441	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2025	4
				PLAI	4	39 200,00 €	81 200,00 €	120 400,00 €				

				Total	4	39 200,00 €	81 200,00 €	120 400,00 €				
ANNOEULIN – Reconstitution 4 LLS (4 PLAI) -Hors QPV	C0685-31-0442	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2024	4
				PLAI	4	39 200,00 €	34 320,00 €	73 520,00 €				
				Total	4	39 200,00 €	34 320,00 €	73 520,00 €				
BAISIEUX – Reconstitution 5 LLS (5 PLAI) – Hors QPV	C0685-31-0444	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2024	8
				PLAI	5	49 000,00 €	42 900,00 €	91 900,00 €				
				Total	5	49 000,00 €	42 900,00 €	91 900,00 €				
ROUBAIX – Reconstitution 48 LLS (24 PLUS/24 PLAI) – Hors QPV	C0685-31-0445	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	24	295 200,00 €		295 200,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2025	10
				PLAI	24	235 200,00 €	187 200,00 €	422 400,00 €				
				Total	48	530 400,00 €	187 200,00 €	717 600,00 €				
TOURCOING – Reconstitution 11 LLS (11 PLAI) – Hors QPV	C0685-31-0446	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2025	7
				PLAI	11	107 800,00 €	85 800,00 €	193 600,00 €				
				Total	11	107 800,00 €	85 800,00 €	193 600,00 €				
LA CHAPELLE D'ARMENTIERES – Reconstitution 3 LLS (3 PLAI) – Hors QPV	C0685-31-0447	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2023	6
				PLAI	3	29 400,00 €	60 900,00 €	90 300,00 €				
				Total	3	29 400,00 €	60 900,00 €	90 300,00 €				
FACHES THUMESNIL – Reconstitution 6 LLS (4PLAI/2 PLUS) – Hors QPV	C0685-31-0450	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	2	24 600,00 €		24 600,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2025	6
				PLAI	4	39 200,00 €	81 200,00 €	120 400,00 €				
				Total	6	63 800,00 €	81 200,00 €	145 000,00 €				
HOUPLIN-ANCOISNE – Reconstitution 14 LLS (8 PLAI/6 PLUS) – Hors QPV	C0685-31-0451	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	6	73 800,00 €		73 800,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2024	6
				PLAI	8	78 400,00 €	68 640,00 €	147 040,00 €				
				Total	14	152 200,00 €	68 640,00 €	220 840,00 €				
TOURCOING – Reconstitution 12 LLS (4	C0685-31-0452	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	4	98 400,00 €		98 400,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2025	8
				PLAI	8	156 800,00 €	224 800,00 €	381 600,00 €				

PLUS/8 PLAI) - AA - Hors QPV												
				Total	12	255 200,00 €	224 800,00 €	480 000,00 €				
LAMBERSART – Reconstitution 10 LLS (6 PLAI/4 PLUS) – Hors QPV	C0685-31-0457	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	4	49 200,00 €		49 200,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2024	4
				PLAI	6	58 800,00 €	51 480,00 €	110 280,00 €				
				Total	10	108 000,00 €	51 480,00 €	159 480,00 €				
VILLENUEVE D'ASCQ – Reconstitution 5 LLS (5 PLAI) – Hors QPV	C0685-31-0459	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2024	10
				PLAI	5	49 000,00 €	39 000,00 €	88 000,00 €				
				Total	5	49 000,00 €	39 000,00 €	88 000,00 €				
MARCQ-EN-BAROEUL – Reconstitution 3 LLS (3 PLAI) – Hors QPV	C0685-31-0460	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2024	7
				PLAI	3	29 400,00 €	23 400,00 €	52 800,00 €				
				Total	3	29 400,00 €	23 400,00 €	52 800,00 €				
LILLE – ICAM – Reconstitution 19 LLS (12 PLAI/7 PLUS) - Hors QPV	C0685-31-0461	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	7	86 100,00 €		86 100,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2024	6
				PLAI	12	117 600,00 €	93 600,00 €	211 200,00 €				
				Total	19	203 700,00 €	93 600,00 €	297 300,00 €				
LILLE – Clid – Reconstitution 8 LLS (8 PLAI) - Hors QPV	C0685-31-0462	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2024	7
				PLAI	8	78 400,00 €	162 400,00 €	240 800,00 €				
				Total	8	78 400,00 €	162 400,00 €	240 800,00 €				
COMINES – Reconstitution 7 LLS (7 PLAI) – Hors QPV	C0685-31-0463	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2025	6
				PLAI	7	68 600,00 €	54 600,00 €	123 200,00 €				
				Total	7	68 600,00 €	54 600,00 €	123 200,00 €				
QUESNOY SUR DEULE – Reconstitution 4 LLS (4 PLAI AA) – Hors QPV	C0685-31-0464	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2024	8
				PLAI	4	78 400,00 €	112 400,00 €	190 800,00 €				
				Total	4	78 400,00 €	112 400,00 €	190 800,00 €				
RONCQ – Reconstitution 7 LLS (7 PLAI) – Hors QPV	C0685-31-0466	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2024	10
				PLAI	7	68 600,00 €	60 060,00 €	128 660,00 €				

				Total	7	68 600,00 €	60 060,00 €	128 660,00 €				
MOUVAUX – Reconstitution 1 LLS (1 PLAI AA) – Hors QPV	C0685-31-0467	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2024	1
				PLAI	1	19 600,00 €	28 100,00 €	47 700,00 €				
				Total	1	19 600,00 €	28 100,00 €	47 700,00 €				
FRELINGHIEN - Clos du halage - Reconstitution 3 LLS (3 PLAI) - Hors QPV	C0685-31-0479	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2024	4
				PLAI	3	29 400,00 €	25 740,00 €	55 140,00 €				
				Total	3	29 400,00 €	25 740,00 €	55 140,00 €				
LILLE – Charles Quint – Reconstitution 3 LLS (3 PLAI) – hors QPV	C0685-31-0480	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2024	10
				PLAI	3	29 400,00 €	25 740,00 €	55 140,00 €				
				Total	3	29 400,00 €	25 740,00 €	55 140,00 €				
ROUBAIX -Rue Perche – Reconstitution 3 LLS (3 PLAI) – en QPV	C0685-31-0490	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2025	10
				PLAI	3	23 700,00 €	20 790,00 €	44 490,00 €				
				Total	3	23 700,00 €	20 790,00 €	44 490,00 €				
ARMENTIERES - Deceuninck - Reconstitution 5 LLS (5 PLAI) - Hors QPV	C0685-31-0491	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2024	8
				PLAI	5	49 000,00 €	101 500,00 €	150 500,00 €				
				Total	5	49 000,00 €	101 500,00 €	150 500,00 €				
ANNOEULLIN - rue Parsy - reconstitution 8 LLS (8 PLAI) - hors QPV	C0685-31-0494	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2026	8
				PLAI	8	78 400,00 €	162 400,00 €	240 800,00 €				
				Total	8	78 400,00 €	162 400,00 €	240 800,00 €				
Armentières - rue des Déportés - reconstitution 4 PLAI - hors QPV	C0685-31-0495	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2026	8
				PLAI	4	39 200,00 €	81 200,00 €	120 400,00 €				
				Total	4	39 200,00 €	81 200,00 €	120 400,00 €				
Armentières - rue de Metz - reconstitution 8 PLAI - en QPV	C0685-31-0496	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2025	9
				PLAI	8	63 200,00 €	50 400,00 €	113 600,00 €				

				Total	8	63 200,00 €	50 400,00 €	113 600,00 €				
La Chapelle d'Armentières - Beauchamps - Reconstitution 11 PLAI - Hors QPV	C0685-31-0498	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2026	6
				PLAI	11	107 800,00 €	85 800,00 €	193 600,00 €				
				Total	11	107 800,00 €	85 800,00 €	193 600,00 €				
Halluin - Semard - reconstitution 4 LLS (4 PLAI) - hors QPV	C0685-31-0499	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2026	6
				PLAI	4	39 200,00 €	31 200,00 €	70 400,00 €				
				Total	4	39 200,00 €	31 200,00 €	70 400,00 €				
Sainghin en Weppes - Jaurès - reconstitution 5 PLAI - hors QPV	C0685-31-0501	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2025	6
				PLAI	5	49 000,00 €	101 500,00 €	150 500,00 €				
				Total	5	49 000,00 €	101 500,00 €	150 500,00 €				
LILLE Rue Musset - Reconstitution 2 LLS (2PLAI) - Hors QPV	C0685-31-0505	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2026	9
				PLAI	2	19 600,00 €	40 600,00 €	60 200,00 €				
				Total	2	19 600,00 €	40 600,00 €	60 200,00 €				
SALOME Les Trois Merlettes 7 PLAI - Hors QPV	C0685-31-0510	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	29/06/2018 00:00:00	S1	2025	5
				PLAI	7	68 600,00 €	54 600,00 €	123 200,00 €				
				Total	7	68 600,00 €	54 600,00 €	123 200,00 €				
LILLE rue du Bois 26 LLS (11 PLUS - 15 PLAI) - Hors QPV	C0685-31-0511	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	11	135 300,00 €		135 300,00 €	29/06/2018 00:00:00	S1	2025	5
				PLAI	15	147 000,00 €	117 000,00 €	264 000,00 €				
				Total	26	282 300,00 €	117 000,00 €	399 300,00 €				
LA CHAPELLE D'ARMENTIERES – Route Nationale - Reconstitution 8 PLAI – Hors QPV	C0685-31-0532	QP999100	OPH LILLE METROPOLE	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2025	7
				PLAI	8	78 400,00 €	162 400,00 €	240 800,00 €				
				Total	8	78 400,00 €	162 400,00 €	240 800,00 €				
HALLENES-LEZ- HAUBOURDIN – Reconstitution 7 LLS (7 PLAI) - "Le Fromez" – Hors QPV	C0685-31-0534	QP999100	SAHLM TISSERIN	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2025	8
				PLAI	7	68 600,00 €	54 600,00 €	123 200,00 €				

				Total	7	68 600,00 €	54 600,00 €	123 200,00 €				
SECLIN - Reconstitution 7 LLS (7 PLAI) - Rue du 08 mai 45 - Hors QPV	C0685-31-0522	QP999100	SAHLM NOREVIE	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2025	10
				PLAI	7	68 600,00 €	54 600,00 €	123 200,00 €				
				Total	7	68 600,00 €	54 600,00 €	123 200,00 €				
PROVIN - Reconstitution 4 LLS (4 PLAI) - Rue Etienne Dolet - Hors QPV	C0685-31-0523	QP999100	SAHLM NOREVIE	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2025	10
				PLAI	4	39 200,00 €	31 200,00 €	70 400,00 €				
				Total	4	39 200,00 €	31 200,00 €	70 400,00 €				
MONS - Reconstitution 43 LLS (26PLAI / 17PLUS) - Van Der Meersch	C0685-31-0175	QP999100	SAHLM VILOGIA	PLUS	17	209 100,00 €		209 100,00 €	05/12/2018 00:00:00	S2	2020	7
				PLAI	26	254 800,00 €	202 800,00 €	457 600,00 €				
				Total	43	463 900,00 €	202 800,00 €	666 700,00 €				
HALLUIN - Reconstitution 23 LLS (12 PLAI /11 PLUS) - Hall'Ys	C0685-31-0176	QP999100	SAHLM VILOGIA	PLUS	11	135 300,00 €		135 300,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2019	4
				PLAI	12	117 600,00 €	93 600,00 €	211 200,00 €				
				Total	23	252 900,00 €	93 600,00 €	346 500,00 €				
HELLEMMES - Reconstitution 32 LLS (32 PLAI) - Salengro IZIDOM	C0685-31-0177	QP999100	SAHLM VILOGIA	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2020	7
				PLAI	32	313 600,00 €	249 600,00 €	563 200,00 €				
				Total	32	313 600,00 €	249 600,00 €	563 200,00 €				
LILLE - Reconstitution 47 LLS (15 PLAI / 32 PLUS) - Lille Carnot Mc DO	C0685-31-0178	QP999100	SAHLM VILOGIA	PLUS	32	393 600,00 €		393 600,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2019	4
				PLAI	15	147 000,00 €	117 000,00 €	264 000,00 €				
				Total	47	540 600,00 €	117 000,00 €	657 600,00 €				
LILLE - Reconstitution 9 LLS (9 PLAI) - Lot 1 Allée des Tilleuls	C0685-31-0179	QP999100	SAHLM VILOGIA	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2020	6
				PLAI	9	88 200,00 €	70 200,00 €	158 400,00 €				
				Total	9	88 200,00 €	70 200,00 €	158 400,00 €				
MONS EN BAROEUL - Reconstitution 19 LLS (6 PLAI	C0685-31-0180	QP999100	SAHLM VILOGIA	PLUS	13	159 900,00 €		159 900,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2019	5
				PLAI	6	58 800,00 €	46 800,00 €	105 600,00 €				

/ 13 PLUS) - Rue Lavoisier Becquerel - VEFA Projectim												
				Total	19	218 700,00 €	46 800,00 €	265 500,00 €				
FACHES THUMESNIL - Reconstitution 38 LLS (25 PLAI / 13 PLUS)	C0685-31-0181	QP999100	SAHLM VILOGIA	PLUS	13	159 900,00 €		159 900,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2019	13
				PLAI	25	245 000,00 €	214 500,00 €	459 500,00 €				
				Total	38	404 900,00 €	214 500,00 €	619 400,00 €				
LOMME - Reconstitution 45 LLS (14 PLAII / 31 PLUS) - Multi Lomme VEFA NEXITY	C0685-31-0182	QP999100	SAHLM VILOGIA	PLUS	31	381 300,00 €		381 300,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2020	8
				PLAI	14	137 200,00 €	109 200,00 €	246 400,00 €				
				Total	45	518 500,00 €	109 200,00 €	627 700,00 €				
LILLE - Reconstitution 23 LLS (7 PLAII / 16 PLUS) - Site NPRU JB Clément - en QPV	C0685-31-0212	QP999100	SAHLM VILOGIA	PLUS	16	107 200,00 €		107 200,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2026	6
				PLAI	7	55 300,00 €	44 100,00 €	99 400,00 €				
				Total	23	162 500,00 €	44 100,00 €	206 600,00 €				
HALLUIN-reconstitution de 10LLS - (4PLUS/6PLAI)- Hors QPV	C0685-31-0225	QP999100	SAHLM VILOGIA	PLUS	4	49 200,00 €		49 200,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2020	4
				PLAI	6	58 800,00 €	46 800,00 €	105 600,00 €				
				Total	10	108 000,00 €	46 800,00 €	154 800,00 €				
LEERS - Reconstitution de 12 LLS - (12 PLAII) - Hors QPV	C0685-31-0227	QP999100	SAHLM VILOGIA	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2024	8
				PLAI	12	117 600,00 €	93 600,00 €	211 200,00 €				
				Total	12	117 600,00 €	93 600,00 €	211 200,00 €				
LILLE - Reconstitution 12 LLS (10 PLUS 2 PLAII) - Dans QPV	C0685-31-0228	QP999100	SAHLM VILOGIA	PLUS	10	67 000,00 €		67 000,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2020	8
				PLAI	2	15 800,00 €	12 600,00 €	28 400,00 €				
				Total	12	82 800,00 €	12 600,00 €	95 400,00 €				
MARQUETTE LEZ LILLE - Reconstitution de l'offre 5LLS - (2PLUS/3PLAI) - Hors QPV	C0685-31-0229	QP999100	SAHLM VILOGIA	PLUS	2	24 600,00 €		24 600,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2020	8
				PLAI	3	29 400,00 €	23 400,00 €	52 800,00 €				
				Total	5	54 000,00 €	23 400,00 €	77 400,00 €				
				PLUS	3	36 900,00 €		36 900,00 €				

MONS-EN-BAROEUL - reconstitution de 7LLS- (3PLUS/4PLAI) - Hors QPV	C0685-31-0230	QP999100	SAHLM VILOGIA	PLAI	4	39 200,00 €	31 200,00 €	70 400,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2020	4
				Total	7	76 100,00 €	31 200,00 €	107 300,00 €				
MONS EN BAROEUL - Reconstitution de 5LLS- (2PLUS/3PLAI)- Hors QPV	C0685-31-0231	QP999100	SAHLM VILOGIA	PLUS	2	24 600,00 €		24 600,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2020	7
				PLAI	3	29 400,00 €	23 400,00 €	52 800,00 €				
				Total	5	54 000,00 €	23 400,00 €	77 400,00 €				
VILLENEUVE D'ASCQ _ LA MAILLERIE_Reconstitution de l'offre_20LLS_12 PLAI- 8PLUS_Hors QPV	C0685-31-0311	QP999100	SAHLM VILOGIA	PLUS	8	98 400,00 €		98 400,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2021	6
				PLAI	12	117 600,00 €	93 600,00 €	211 200,00 €				
				Total	20	216 000,00 €	93 600,00 €	309 600,00 €				
CROIX - reconstitution de l'offre - 38LLS - (15PLUS/23PLAI) - EDGAR - Hors QPV	C0685-31-0312	QP999100	SAHLM VILOGIA	PLUS	15	184 500,00 €		184 500,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2021	5
				PLAI	23	225 400,00 €	179 400,00 €	404 800,00 €				
				Total	38	409 900,00 €	179 400,00 €	589 300,00 €				
LILLE_reconstitution-6LLS- (2PLUS/4PLAI) - Hors QPV	C0685-31-0313	QP999100	SAHLM VILOGIA	PLUS	2	24 600,00 €		24 600,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2024	6
				PLAI	4	39 200,00 €	31 200,00 €	70 400,00 €				
				Total	6	63 800,00 €	31 200,00 €	95 000,00 €				
HEM - Reconstitution de l'offre - 7 LLS - (7PLUS) - Desrousseaux - Hors QPV	C0685-31-0318	QP999100	SAHLM VILOGIA	PLUS	7	86 100,00 €		86 100,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2022	3
				PLAI	0	0,00 €	0,00 €	0,00 €				
				Total	7	86 100,00 €	0,00 €	86 100,00 €				
HEM reconstitution de l'offre - 8 LLS (8PLAI) - Square Nadaud - Dans QPV	C0685-31-0319	QP999100	SAHLM VILOGIA	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2022	3
				PLAI	8	63 200,00 €	50 400,00 €	113 600,00 €				
				Total	8	63 200,00 €	50 400,00 €	113 600,00 €				
LAMBERSART - Reconstitution de l'offre - 3 LLS (2 PLAI-1 PLUS) AA - Bouveau - Hors QPV	C0685-31-0350	QP999100	SAHLM VILOGIA	PLUS	1	24 600,00 €		24 600,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2022	3
				PLAI	2	39 200,00 €	35 880,00 €	75 080,00 €				
				Total	3	63 800,00 €	35 880,00 €	99 680,00 €				

WATTRELOS - Reconstitution de l'offre - 9 LLS (6 PLAI-3 PLUS) - LAMARTINE-BOSSUET - Hors QPV	C0685-31-0351	QP999100	SAHLM VILOGIA	PLUS	3	36 900,00 €		36 900,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2023	3
				PLAI	6	58 800,00 €	46 800,00 €	105 600,00 €				
				Total	9	95 700,00 €	46 800,00 €	142 500,00 €				
LAMBERSART - Reconstitution de l'offre - 14 LLS (8 PLAI-6 PLUS) - SION - Hors QPV	C0685-31-0359	QP999100	SAHLM VILOGIA	PLUS	6	73 800,00 €		73 800,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2025	4
				PLAI	8	78 400,00 €	62 400,00 €	140 800,00 €				
				Total	14	152 200,00 €	62 400,00 €	214 600,00 €				
ARMENTIERES - Reconstitution de l'offre - 10 LLS (6 PLAI-4 PLUS) - GAMM VERT - Hors QPV	C0685-31-0371	QP999100	SAHLM VILOGIA	PLUS	4	49 200,00 €		49 200,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2023	8
				PLAI	6	58 800,00 €	46 800,00 €	105 600,00 €				
				Total	10	108 000,00 €	46 800,00 €	154 800,00 €				
Faches Thumesnil - Reconstitution de l'offre - 11 LLS (8 PLAI-3 PLUS)- Ilot 5 - Hors QPV	C0685-31-0380	QP999100	SAHLM VILOGIA	PLUS	3	36 900,00 €		36 900,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2025	6
				PLAI	8	78 400,00 €	62 400,00 €	140 800,00 €				
				Total	11	115 300,00 €	62 400,00 €	177 700,00 €				
LAMBERSART - Reconstitution de l'offre - 5 LLS (3 PLAI-2 PLUS) - Bourg - Hors QPV	C0685-31-0386	QP999100	SAHLM VILOGIA	PLUS	2	24 600,00 €		24 600,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2023	5
				PLAI	3	29 400,00 €	23 400,00 €	52 800,00 €				
				Total	5	54 000,00 €	23 400,00 €	77 400,00 €				
VILLENEUVE D ASCQ-RUE DES FUSILLES- Reconstitution- 12 LLS (7 PLAI - 5 PLUS)-HORS QPV	C0685-31-0394	QP999100	SAHLM VILOGIA	PLUS	5	61 500,00 €		61 500,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2022	5
				PLAI	7	68 600,00 €	62 790,00 €	131 390,00 €				
				Total	12	130 100,00 €	62 790,00 €	192 890,00 €				
LAMBERSART -SITE TDF MACRO LOT 2 - Reconstitution - 8LLS (5PLAI/3PLUS)-hors QPV	C0685-31-0395	QP999100	SAHLM VILOGIA	PLUS	3	36 900,00 €		36 900,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2023	6
				PLAI	5	49 000,00 €	44 850,00 €	93 850,00 €				
				Total	8	85 900,00 €	44 850,00 €	130 750,00 €				

LEERS- LES ALLEES DU MEUNIER - Reconstitution- 18LLS (11 PLAI- 7PLUS)-Hors QPV	C0685-31-0396	QP999100	SAHLM VILOGIA	PLUS	7	86 100,00 €		86 100,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2023	5
				PLAI	11	107 800,00 €	85 800,00 €	193 600,00 €				
				Total	18	193 900,00 €	85 800,00 €	279 700,00 €				
LILLE- METROPOLITAN SQUARE- Reconstitution de l'offre- 51 LLS (16 PLAI- 35 PLUS) - Hors QPV	C0685-31-0397	QP999100	SAHLM VILOGIA	PLUS	35	290 500,00 €		290 500,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2025	6
				PLAI	16	156 800,00 €	137 280,00 €	294 080,00 €				
				Total	51	447 300,00 €	137 280,00 €	584 580,00 €				
LILLE- 672 REPUBLIQUE- Reconstitution- 8LLS (5PLAI- 3 PLUS)-Hors QPV	C0685-31-0398	QP999100	SAHLM VILOGIA	PLUS	3	36 900,00 €		36 900,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2022	6
				PLAI	5	49 000,00 €	39 000,00 €	88 000,00 €				
				Total	8	85 900,00 €	39 000,00 €	124 900,00 €				
WATTRELOS- HIPPODROME LOT3/5 - Reconstitution -21 LLS (7 PLAI-14 PLUS)-Hors QPV	C0685-31-0399	QP999100	SAHLM VILOGIA	PLUS	14	172 200,00 €		172 200,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2023	6
				PLAI	7	68 600,00 €	54 600,00 €	123 200,00 €				
				Total	21	240 800,00 €	54 600,00 €	295 400,00 €				
SAINT ANDRE LEZ LILLE- GRAND PARC- Reconstitution-18LLS (11 PLAI - 7 PLUS)-HORS QPV	C0685-31-0407	QP999100	SAHLM VILOGIA	PLUS	7	86 100,00 €		86 100,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2022	5
				PLAI	11	107 800,00 €	98 670,00 €	206 470,00 €				
				Total	18	193 900,00 €	98 670,00 €	292 570,00 €				
WATTRELOS-LA LAINIERE 1 & 2- Reconstitution-27 LLS (8PLAI-19PLUS)-QPV	C0685-31-0408	QP999100	SAHLM VILOGIA	PLUS	19	127 300,00 €		127 300,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2024	4
				PLAI	8	63 200,00 €	50 400,00 €	113 600,00 €				
				Total	27	190 500,00 €	50 400,00 €	240 900,00 €				
LA MADELEINE - De Gaulle - Reconstitution de l'offre - 12 LLS (7 PLAI-5 PLUS) - Hors QPV	C0685-31-0410	QP999100	SAHLM VILOGIA	PLUS	5	61 500,00 €		61 500,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2023	6
				PLAI	7	68 600,00 €	54 600,00 €	123 200,00 €				
				Total	12	130 100,00 €	54 600,00 €	184 700,00 €				
				PLUS	4	49 200,00 €		49 200,00 €				

LILLE - CAFAC ST LUC - Reconstitution de l'offre - 10 LLS (6 PLAI - 4 PLUS) - Hors QPV	C0685-31-0421	QP999100	SAHLM VILOGIA	PLAI	6	58 800,00 €	46 800,00 €	105 600,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2024	4
				Total	10	108 000,00 €	46 800,00 €	154 800,00 €				
LEERS HOCHÉ - Reconstitution de 15 LLS (9 PLAI et 6 PLUS)- Hors QPV	C0685-31-0425	QP999100	SAHLM VILOGIA	PLUS	6	73 800,00 €		73 800,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2024	5
				PLAI	9	88 200,00 €	80 730,00 €	168 930,00 €				
				Total	15	162 000,00 €	80 730,00 €	242 730,00 €				
TOURCOING MALCENSE - Reconstitution de 13 LLS (6 PLUS - 7 PLAI) - Hors QPV	C0685-31-0426	QP999100	SAHLM VILOGIA	PLUS	6	73 800,00 €		73 800,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2024	5
				PLAI	7	68 600,00 €	60 060,00 €	128 660,00 €				
				Total	13	142 400,00 €	60 060,00 €	202 460,00 €				
HELLEMMES - Reconstitution - 14 LLS (5 PLAI- 9 PLUS) - Hors QPV	C0685-31-0436	QP999100	SAHLM VILOGIA	PLUS	9	110 700,00 €		110 700,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2024	6
				PLAI	5	49 000,00 €	39 000,00 €	88 000,00 €				
				Total	14	159 700,00 €	39 000,00 €	198 700,00 €				
TOURCOING - Collège de l'Europe - Reconstitution 27 LLS (13 PLAI/14 PLUS) - Hors QPV	C0685-31-0437	QP999100	SAHLM VILOGIA	PLUS	14	172 200,00 €		172 200,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2025	4
				PLAI	13	127 400,00 €	111 540,00 €	238 940,00 €				
				Total	27	299 600,00 €	111 540,00 €	411 140,00 €				
TOURCOING - Site Masurel - Reconstitution 51 LLS (22 PLAI - 29 PLUS) - Hors QPV	C0685-31-0443	QP999100	SAHLM VILOGIA	PLUS	29	356 700,00 €		356 700,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2024	6
				PLAI	22	215 600,00 €	171 600,00 €	387 200,00 €				
				Total	51	572 300,00 €	171 600,00 €	743 900,00 €				
TOURCOING - Desurmont - Reconstitution 59 LLS (27 PLAI/32 PLUS) - Hors QPV	C0685-31-0458	QP999100	SAHLM VILOGIA	PLUS	32	393 600,00 €		393 600,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2025	5
				PLAI	27	264 600,00 €	210 600,00 €	475 200,00 €				
				Total	59	658 200,00 €	210 600,00 €	868 800,00 €				
MARCQ-EN-BAROEUL - Reconstitution 6 LLS (3 PLAI/3 PLUS) – Hors QP	C0685-31-0465	QP999100	SAHLM VILOGIA	PLUS	3	36 900,00 €		36 900,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2024	5
				PLAI	3	29 400,00 €	23 400,00 €	52 800,00 €				
				Total	6	66 300,00 €	23 400,00 €	89 700,00 €				

MARCQ-EN-BAROEUL - Haute Loge - Reconstitution - 6 LLS (3 PLUS - 3 PLAI) - Hors QPV	C0685-31-0468	QP999100	SAHLM VILOGIA	PLUS	3	36 900,00 €		36 900,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2025	4
				PLAI	3	29 400,00 €	25 740,00 €	55 140,00 €				
				Total	6	66 300,00 €	25 740,00 €	92 040,00 €				
MARCQ-EN-BAROEUL - Maison des œuvres - Reconstitution 4 LLS (2 PLUS - 2 PLAI) - Hors QPV	C0685-31-0469	QP999100	SAHLM VILOGIA	PLUS	2	24 600,00 €		24 600,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2025	8
				PLAI	2	19 600,00 €	15 600,00 €	35 200,00 €				
				Total	4	44 200,00 €	15 600,00 €	59 800,00 €				
LAMBERSART - Site BONTE - 30 LLS (18 PLUS - 12 PLAI) - Hors QPV	C0685-31-0482	QP999100	SAHLM VILOGIA	PLUS	18	120 600,00 €		120 600,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2026	6
				PLAI	12	117 600,00 €	93 600,00 €	211 200,00 €				
				Total	30	238 200,00 €	93 600,00 €	331 800,00 €				
MOUVAUX - Reconstitution 16 LLS (11 PLUS - 5 PLAI) - Hors QPV	C0685-31-0483	QP999100	SAHLM VILOGIA	PLUS	11	135 300,00 €		135 300,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2024	5
				PLAI	5	49 000,00 €	39 000,00 €	88 000,00 €				
				Total	16	184 300,00 €	39 000,00 €	223 300,00 €				
PERENCHIES - Reconstitution 52 LLS (16 PLAI-36 PLUS)- Site Gare - Hors QPV	C0685-31-0484	QP999100	SAHLM VILOGIA	PLUS	36	442 800,00 €		442 800,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2025	7
				PLAI	16	156 800,00 €	124 800,00 €	281 600,00 €				
				Total	52	599 600,00 €	124 800,00 €	724 400,00 €				
Hellemmes - Reconstitution 26 LLS (11 PLAI -15 PLUS)- Site Québecor - Hors QPV	C0685-31-0485	QP999100	SAHLM VILOGIA	PLUS	15	100 500,00 €		100 500,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2025	6
				PLAI	11	107 800,00 €	94 380,00 €	202 180,00 €				
				Total	26	208 300,00 €	94 380,00 €	302 680,00 €				
ERQUINGHEM-LYS - Reconstitution 33 LLS (16 PLAI - 17 PLUS) - Hors QPV	C0685-31-0486	QP999100	SAHLM VILOGIA	PLUS	17	113 900,00 €		113 900,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2023	4
				PLAI	16	156 800,00 €	137 280,00 €	294 080,00 €				
				Total	33	270 700,00 €	137 280,00 €	407 980,00 €				
Marcq-en-Baroeul - Site Doolaege - Reconstitution 33 PLAI - Hors QPV	C0685-31-0492	QP999100	SAHLM VILOGIA	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2026	6
				PLAI	33	323 400,00 €	283 140,00 €	606 540,00 €				

				Total	33	323 400,00 €	283 140,00 €	606 540,00 €				
HOULINES - FRANGES INDUSTRIELLES Reconstitution 25 LLS (8 PLAI - 17 PLUS) - Hors QPV	C0685-31-0493	QP999100	SAHLM VILOGIA	PLUS	17	113 900,00 €		113 900,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2025	6
				PLAI	8	78 400,00 €	68 640,00 €	147 040,00 €				
				Total	25	192 300,00 €	68 640,00 €	260 940,00 €				
ROUBAIX Boulevard Gambetta - Reconstitution 8 LLS (2 PLAI / 6 PLUS) – en QPV	C0685-31-0489	QP999100	SIA HABITAT	PLUS	6	40 200,00 €		40 200,00 €	15/01/2020 00:00:00	S2	2025	4
				PLAI	2	15 800,00 €	12 600,00 €	28 400,00 €				
				Total	8	56 000,00 €	12 600,00 €	68 600,00 €				
BONDUES - Reconstitution 6 LLS (6 PLAI) - 704 Avenue du Général de Gaulle - Hors QPV	C0685-31-0524	QP999100	SIA HABITAT	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2026	4
				PLAI	6	58 800,00 €	46 800,00 €	105 600,00 €				
				Total	6	58 800,00 €	46 800,00 €	105 600,00 €				
SAINGHIN EN WEPPE - 4 PLAI - Rue du Chevalier de la Barre – Hors QPV.	C0685-31-0537	QP999100	SIA HABITAT	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2025	5
				PLAI	4	39 200,00 €	31 200,00 €	70 400,00 €				
				Total	4	39 200,00 €	31 200,00 €	70 400,00 €				
LAMBERSART reconstitution LLS (11PLAI) - rue des Blanchisseurs - Hors QPV	C0685-31-0540	QP999100	SIA HABITAT	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2026	5
				PLAI	11	107 800,00 €	85 800,00 €	193 600,00 €				
				Total	11	107 800,00 €	85 800,00 €	193 600,00 €				
SALOME - Reconstitution 12 LLS (12PLAI) - Rue Jules Ferry - HORS QPV	C0685-31-0542	QP999100	SIA HABITAT	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	12/09/2019 00:00:00	S1	2026	4
				PLAI	12	117 600,00 €	93 600,00 €	211 200,00 €				
				Total	12	117 600,00 €	93 600,00 €	211 200,00 €				
PERENCHIES Rue de Lomme - 7 PLAI - Hors QPV	C0685-31-0544	QP999100	SIA HABITAT	PLUS	0	0,00 €		0,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2026	4
				PLAI	7	68 600,00 €	54 600,00 €	123 200,00 €				
				Total	7	68 600,00 €	54 600,00 €	123 200,00 €				
				PLUS	0	0,00 €		0,00 €				

RONCQ Construction de 9 PLAI - 31 Rue Pierre Brossolette - Hors QPV	C0685-31-0555	QP999100	SIA HABITAT	PLAI	9	88 200,00 €	70 200,00 €	158 400,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2026	3
				Total	9	88 200,00 €	70 200,00 €	158 400,00 €				

- Les opérations « La production d'une offre de relogement temporaire » sont modifiées et désormais présentées comme suit :

SANS OBJET

- Les opérations « La requalification de logements locatifs sociaux » sont modifiées et désormais présentées comme suit :

Libellé de l'opération	IDTOP	Localisation (QPV ou EPCI de rattachement)	Maître d'ouvrage (intitulé exact)	Assiette prévisionnelle		Taux de subvention Anru	Montant prévisionnel du concours financier		Date de prise en compte des dépenses	Semestre	Année	Durée en semestre
MONS - Requalification Gascogne (90 LLS)	C0685-33- 0046	QP059080	LOGIS METROPOLE	Assiette prêt bonifié	5 400 000,00 €		Volume de prêt bonifié	2 340 000,00 €	05/12/2018 00:00:00	S1	2022	4
				Assiette subvention	4 500 000,00 €	20,00 %	Subvention	900 000,00 €				
							Total concours financier	3 240 000,00 €				
MONS - Requalification de Provence 2-4-6 (72LLS)	C0685-33- 0047	QP059080	LOGIS METROPOLE	Assiette prêt bonifié	4 320 000,00 €		Volume de prêt bonifié	1 872 000,00 €	05/12/2018 00:00:00	S1	2021	4
				Assiette subvention	3 600 000,00 €	20,00 %	Subvention	720 000,00 €				
							Total concours financier	2 592 000,00 €				
MONS - Requalification de Provence 40-42 (16LLS)	C0685-33- 0048	QP059080	LOGIS METROPOLE	Assiette prêt bonifié	960 000,00 €		Volume de prêt bonifié	416 000,00 €	05/12/2018 00:00:00	S1	2022	4
				Assiette subvention	800 000,00 €	20,00 %	Subvention	160 000,00 €				
							Total concours financier	576 000,00 €				
MONS - Requalification Béarn (28 LLS)	C0685-33- 0049	QP059080	LOGIS METROPOLE	Assiette prêt bonifié	1 680 000,00 €		Volume de prêt bonifié	728 000,00 €	05/12/2018 00:00:00	S1	2022	4
				Assiette subvention	1 400 000,00 €	20,00 %	Subvention	280 000,00 €				
							Total concours financier	1 008 000,00 €				
LOOS - Requalification Tours St- Exupéry et Musset (104 LLS)	C0685-33- 0010	QP059077	OPH DU NORD	Assiette prêt bonifié	6 760 000,00 €		Volume de prêt bonifié	2 704 000,00 €	05/12/2018 00:00:00	S2	2021	10
				Assiette subvention	5 720 000,00 €	20,00 %	Subvention	1 144 000,00 €				
							Total concours financier	3 848 000,00 €				
				Assiette prêt bonifié	5 579 999,00 €		Volume de prêt bonifié	2 407 999,46 €				

MONS - Requalification Barry 1 (93LLS)	C0685-33-0033	QP059080	OPH DU NORD	Assiette subvention	4 699 999,70 €	20,00 %	Subvention	939 999,94 €	05/12/2018 00:00:00	S2	2020	8
							Total concours financier	3 347 999,40 €				
MONS - Requalification Pivoine (41 LLS)	C0685-33-0034	QP059080	OPH DU NORD	Assiette prêt bonifié	2 131 999,10 €		Volume de prêt bonifié	928 799,64 €	05/12/2018 00:00:00	S2	2021	5
				Assiette subvention	1 751 999,10 €	20,00 %	Subvention	350 399,82 €				
							Total concours financier	1 279 199,46 €				
ROUBAIX - MULTISITES - 8 logements individuels diffus - label BBC	C0685-33-0316	QP059082	OPH DU NORD	Assiette prêt bonifié	528 000,00 €		Volume de prêt bonifié	227 200,00 €	15/01/2020 00:00:00	S1	2022	6
				Assiette subvention	448 000,00 €	20,00 %	Subvention	89 600,00 €				
							Total concours financier	316 800,00 €				
TOURCOING - Requalification de T117 (interbailleurs) (3 LLS)	C0685-33-0110	QP059087	OPH LILLE METROPOLE	Assiette prêt bonifié	180 000,50 €		Volume de prêt bonifié	78 000,20 €	05/12/2018 00:00:00	S1	2019	8
				Assiette subvention	150 000,50 €	20,00 %	Subvention	30 000,10 €				
							Total concours financier	108 000,30 €				
LILLE - Concorde - Requalification 1-7 Renoir en résidence intergénérationnelle (140 LLS)	C0685-33-0188	QP059074	OPH LILLE METROPOLE	Assiette prêt bonifié	12 600 000,00 €		Volume de prêt bonifié	3 640 000,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2020	17
				Assiette subvention	11 200 000,00 €	35,00 %	Subvention	3 920 000,00 €				
							Total concours financier	7 560 000,00 €				
ROUBAIX - ALMA - Requalification 175 LLS - Magasins généraux rues Cassel et Stephenson	C0685-33-0281	QP059082	OPH LILLE METROPOLE	Assiette prêt bonifié	7 875 000,00 €		Volume de prêt bonifié	3 500 000,00 €	15/01/2020 00:00:00	S1	2022	10
				Assiette subvention	6 125 000,00 €	20,00 %	Subvention	1 225 000,00 €				
							Total concours financier	4 725 000,00 €				
ROUBAIX - ALMA - Requalification 28 LLS - 4-8-10-12 place de la grand-mère	C0685-33-0282	QP059082	OPH LILLE METROPOLE	Assiette prêt bonifié	2 039 687,99 €		Volume de prêt bonifié	871 875,19 €	15/01/2020 00:00:00	S1	2025	10
				Assiette subvention	1 759 688,00 €	20,00 %	Subvention	351 937,60 €				
							Total concours financier	1 223 812,79 €				
ROUBAIX - MULTISITES - Requalification 35 LLS - Diffus vacants	C0685-33-0287	QP059082	OPH LILLE METROPOLE	Assiette prêt bonifié	3 500 000,00 €		Volume de prêt bonifié	1 470 000,00 €	15/01/2020 00:00:00	S1	2020	12
				Assiette subvention	3 150 000,00 €	20,00 %	Subvention	630 000,00 €				
							Total concours financier	2 100 000,00 €				
				Assiette prêt bonifié	2 750 147,99 €		Volume de prêt bonifié	1 176 059,19 €				

ROUBAIX - ALMA - Requalification 38 LLS - 59 au 89 rue Archimède	C0685-33- 0288	QP059082	OPH LILLE METROPOLE	Assiette subvention	2 370 147,99 €	20,00 %	Subvention	474 029,60 €	15/01/2020 00:00:00	S1	2022	14
							Total concours financier	1 650 088,79 €				
ROUBAIX - EPEULE - Requalification 66 LLS - 14-28-42 rue Bell	C0685-33- 0289	QP059082	OPH LILLE METROPOLE	Assiette prêt bonifié	3 513 850,00 €		Volume de prêt bonifié	1 537 540,00 €	15/01/2020 00:00:00	S2	2023	9
				Assiette subvention	2 853 850,00 €	20,00 %	Subvention	570 770,00 €				
							Total concours financier	2 108 310,00 €				
ROUBAIX - TROIS PONTS - Requalification 70 LLS - 113 à 155 rue de Verdun	C0685-33- 0290	QP059082	OPH LILLE METROPOLE	Assiette prêt bonifié	4 200 000,00 €		Volume de prêt bonifié	1 820 000,00 €	15/01/2020 00:00:00	S1	2024	10
				Assiette subvention	3 500 000,00 €	20,00 %	Subvention	700 000,00 €				
							Total concours financier	2 520 000,00 €				
ROUBAIX - ALMA - Requalification 76 LLS - 68-76- 86-92-96-104-122 rue Archimède - 163-167 rue Jacquart	C0685-33- 0291	QP059082	OPH LILLE METROPOLE	Assiette prêt bonifié	5 260 600,00 €		Volume de prêt bonifié	2 256 240,00 €	15/01/2020 00:00:00	S1	2022	14
				Assiette subvention	4 500 600,00 €	20,00 %	Subvention	900 120,00 €				
							Total concours financier	3 156 360,00 €				
ROUBAIX - EPEULE - Requalification 138 LLS - 13 A-B- C rue des Ogiers	C0685-33- 0292	QP059082	OPH LILLE METROPOLE	Assiette prêt bonifié	10 046 648,15 €		Volume de prêt bonifié	4 050 000,00 €	15/01/2020 00:00:00	S1	2023	14
				Assiette subvention	8 686 648,15 €	20,00 %	Subvention	1 737 329,63 €				
							Total concours financier	5 787 329,63 €				
TOURCOING - Requalification de Coty-Schuman (323 LLS)	C0685-33- 0340	QP059087	OPH LILLE METROPOLE	Assiette prêt bonifié	19 380 000,00 €		Volume de prêt bonifié	8 398 000,00 €	06/12/2021 00:00:00	S2	2022	15
				Assiette subvention	16 150 000,00 €	20,00 %	Subvention	3 230 000,00 €				
							Total concours financier	11 628 000,00 €				
ROUBAIX - ALMA - Réhabilitation Vieux Stephenson - 30 LLS	C0685-33- 0564	QP059082	OPH LILLE METROPOLE	Assiette prêt bonifié	2 100 000,00 €		Volume de prêt bonifié	0,00 €	15/07/2025 00:00:00	S2	2025	6
				Assiette subvention	1 800 000,00 €	20,00 %	Subvention	360 000,00 €				
							Total concours financier	360 000,00 €				
LOOS - Requalification Tour Marot (20 LLS)	C0685-33- 0011	QP059077	SAHLM TISSERIN	Assiette prêt bonifié	903 958,87 €		Volume de prêt bonifié	407 438,72 €	05/12/2018 00:00:00	S2	2020	3
				Assiette subvention	674 683,01 €	20,00 %	Subvention	134 936,60 €				
							Total concours financier	542 375,32 €				
				Assiette prêt bonifié	3 616 870,59 €		Volume de prêt bonifié	1 572 351,28 €				

LOOS - Requalification Tours Lavoisier et Verhaeren (64 LLS)	C0685-33-0012	QP059077	SAHLM VILOGIA	Assiette subvention	2 988 855,33 €	20,00 %	Subvention	597 771,07 €	05/12/2018 00:00:00	S2	2021	4
							Total concours financier	2 170 122,35 €				
MONS - Requalification Languedoc (46 LLS)	C0685-33-0040	QP059080	SAHLM VILOGIA	Assiette prêt bonifié	2 761 018,18 €		Volume de prêt bonifié	1 196 407,27 €	05/12/2018 00:00:00	S1	2023	3
				Assiette subvention	2 301 018,18 €	20,00 %	Subvention	460 203,64 €				
							Total concours financier	1 656 610,91 €				
MONS - Requalification Papin (88 LLS)	C0685-33-0041	QP059080	SAHLM VILOGIA	Assiette prêt bonifié	5 790 054,40 €		Volume de prêt bonifié	1 924 400,00 €	05/12/2018 00:00:00	S1	2021	7
				Assiette subvention	4 910 054,40 €	14,22 %	Subvention	698 199,96 €				
							Total concours financier	2 622 599,96 €				
MONS - Requalification Sangnier (119 LLS)	C0685-33-0042	QP059080	SAHLM VILOGIA	Assiette prêt bonifié	6 302 500,00 €		Volume de prêt bonifié	2 759 000,00 €	05/12/2018 00:00:00	S2	2021	4
				Assiette subvention	5 112 500,00 €	20,00 %	Subvention	1 022 500,00 €				
							Total concours financier	3 781 500,00 €				
TOURCOING - Requalification de Bocage 3 (22 LLS)	C0685-33-0106	QP059087	SAHLM VILOGIA	Assiette prêt bonifié	1 408 000,40 €		Volume de prêt bonifié	607 200,16 €	05/12/2018 00:00:00	S1	2019	8
				Assiette subvention	1 188 000,40 €	20,00 %	Subvention	237 600,08 €				
							Total concours financier	844 800,24 €				
TOURCOING - Requalification de la tour Vandendriessche (40 LLS)	C0685-33-0107	QP059087	SAHLM VILOGIA	Assiette prêt bonifié	3 679 035,06 €		Volume de prêt bonifié	1 040 000,04 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2020	12
				Assiette subvention	3 279 035,06 €	12,20 %	Subvention	400 000,01 €				
							Total concours financier	1 440 000,05 €				
TOURCOING - Requalification de la tour Mansart (40 LLS)	C0685-33-0108	QP059087	SAHLM VILOGIA	Assiette prêt bonifié	2 599 999,90 €		Volume de prêt bonifié	1 119 999,96 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2020	9
				Assiette subvention	2 199 999,90 €	20,00 %	Subvention	439 999,98 €				
							Total concours financier	1 559 999,94 €				
TOURCOING - Requalification de la tour Mortagne (40 LLS)	C0685-33-0109	QP059087	SAHLM VILOGIA	Assiette prêt bonifié	2 400 000,10 €		Volume de prêt bonifié	1 040 000,04 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2020	9
				Assiette subvention	2 000 000,10 €	20,00 %	Subvention	400 000,02 €				
							Total concours financier	1 440 000,06 €				
TOURCOING - Requalification de Renoir (72 LLS)	C0685-33-0111	QP059087	SAHLM VILOGIA	Assiette prêt bonifié	4 320 000,30 €		Volume de prêt bonifié	1 872 000,12 €	05/12/2018 00:00:00	S1	2019	11
				Assiette subvention	3 600 000,30 €	20,00 %	Subvention	720 000,06 €				
							Total concours financier	2 592 000,18 €				
TOURCOING - Requalification de La Clairière-Schuman (52 LLS)	C0685-33-0112	QP059087	SAHLM VILOGIA	Assiette prêt bonifié	4 247 881,90 €		Volume de prêt bonifié	1 352 000,32 €	05/12/2018 00:00:00	S1	2019	10
				Assiette subvention	3 727 881,90 €	13,95 %	Subvention	520 000,16 €				

							Total concours financier	1 872 000,48 €				
TOURCOING - Requalification de Progrès 1 (37 LLS)	C0685-33-0113	QP059087	SAHLM VILOGIA	Assiette prêt bonifié	2 220 000,60 €		Volume de prêt bonifié	962 000,24 €	05/12/2018 00:00:00	S1	2019	8
				Assiette subvention	1 850 000,60 €	20,00 %	Subvention	370 000,12 €				
							Total concours financier	1 332 000,36 €				
TOURCOING - Requalification de Progrès 3 (40 LLS)	C0685-33-0114	QP059087	SAHLM VILOGIA	Assiette prêt bonifié	2 400 000,20 €		Volume de prêt bonifié	1 040 000,08 €	05/12/2018 00:00:00	S1	2019	8
				Assiette subvention	2 000 000,20 €	20,00 %	Subvention	400 000,04 €				
							Total concours financier	1 440 000,12 €				
TOURCOING - Requalification de Progrès 2 (50 LLS)	C0685-33-0115	QP059087	SAHLM VILOGIA	Assiette prêt bonifié	3 000 000,70 €		Volume de prêt bonifié	1 300 000,28 €	05/12/2018 00:00:00	S1	2019	8
				Assiette subvention	2 500 000,70 €	20,00 %	Subvention	500 000,14 €				
							Total concours financier	1 800 000,42 €				
TOURCOING - Requalification de Bocage 1 (18 LLS)	C0685-33-0116	QP059087	SAHLM VILOGIA	Assiette prêt bonifié	1 783 512,90 €		Volume de prêt bonifié	496 800,28 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2022	5
				Assiette subvention	1 603 512,90 €	12,12 %	Subvention	194 400,14 €				
							Total concours financier	691 200,42 €				
TOURCOING - Requalification de Manet (36 LLS)	C0685-33-0117	QP059087	SAHLM VILOGIA	Assiette prêt bonifié	1 979 999,98 €		Volume de prêt bonifié	863 999,99 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2024	7
				Assiette subvention	1 619 999,98 €	20,00 %	Subvention	324 000,00 €				
							Total concours financier	1 187 999,99 €				
TOURCOING - Requalification de Sisley (36 LLS)	C0685-33-0118	QP059087	SAHLM VILOGIA	Assiette prêt bonifié	1 979 999,98 €		Volume de prêt bonifié	863 999,99 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2024	8
				Assiette subvention	1 619 999,98 €	20,00 %	Subvention	324 000,00 €				
							Total concours financier	1 187 999,99 €				
LILLE - Requalification des Tours 3 et 5 JB Clément (40 LLS)	C0685-33-0135	QP059074	SAHLM VILOGIA	Assiette prêt bonifié	3 200 000,00 €		Volume de prêt bonifié	1 360 000,00 €	18/05/2017 00:00:00	S1	2017	9
				Assiette subvention	2 800 000,00 €	20,00 %	Subvention	560 000,00 €				
							Total concours financier	1 920 000,00 €				
LILLE - BOIS BLANCS - Requalification 55 LLS Collectifs - 2-4-6 Rue Nungesser	C0685-33-0274	QP059073	SAHLM VILOGIA	Assiette prêt bonifié	3 850 000,00 €		Volume de prêt bonifié	1 320 000,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2021	10
				Assiette subvention	3 300 000,00 €	30,00 %	Subvention	990 000,00 €				
							Total concours financier	2 310 000,00 €				
LILLE - BOIS BLANCS - Requalification 58 LLS Collectifs - 1-3-5 Rue Nungesser	C0685-33-0275	QP059073	SAHLM VILOGIA	Assiette prêt bonifié	4 060 000,01 €		Volume de prêt bonifié	1 392 000,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2024	10
				Assiette subvention	3 480 000,01 €	30,00 %	Subvention	1 044 000,00 €				

							Total concours financier	2 436 000,00 €				
ROUBAIX - MULTISITES - Requalification 11 LLS - Diffus vacants	C0685-33- 0286	QP059082	SAHLM VILOGIA	Assiette prêt bonifié	1 149 500,00 €		Volume de prêt bonifié	481 800,00 €	15/01/2020 00:00:00	S1	2020	12
				Assiette subvention	1 039 500,00 €	20,00 %	Subvention	207 900,00 €				
							Total concours financier	689 700,00 €				
ROUBAIX - EPEULE -TROIS ARBRES REHABILITATION 224 LOGEMENTS COLLECTIFS	C0685-33- 0336	QP059082	SAHLM VILOGIA	Assiette prêt bonifié	13 440 000,31 €		Volume de prêt bonifié	5 715 600,12 €	06/12/2021 00:00:00	S2	2022	8
				Assiette subvention	11 200 000,31 €	20,00 %	Subvention	2 240 000,06 €				
							Total concours financier	7 955 600,18 €				

- **Les opérations « La résidentialisation de logements locatifs sociaux / de copropriétés dégradées » sont modifiées et désormais présentées comme suit :**

Libellé de l'opération	IDTOP	Localisation (QPV ou EPCI de rattachement)	Maître d'ouvrage (intitulé exact)	Assiette subventionnable prévisionnelle	Taux de subvention Annu	Montant prévisionnel du concours financier	Date de prise en compte des dépenses	Semestre	Année	Durée en semestre
WATTIGNIES - Résidentialisation copropriétés PQ Garages (73 Logements)	C0685-34-0506	QP059089	MEL	600 000,00 €	50,00 %	300 000,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2026	9
MONS - Résidentialisation Béarn (28LLS)	C0685-34-0050	QP059080	LOGIS METROPOLE	252 000,55 €	40,00 %	100 800,22 €	05/12/2018 00:00:00	S2	2023	3
MONS - Résidentialisation Provence 2- 4-6 (72LLS)	C0685-34-0051	QP059080	LOGIS METROPOLE	648 000,02 €	40,00 %	259 200,01 €	05/12/2018 00:00:00	S1	2022	3
MONS - Résidentialisation Gascogne (90 LLS)	C0685-34-0352	QP059080	LOGIS METROPOLE	341 655,93 €	40,00 %	136 662,37 €	06/12/2021 00:00:00	S2	2023	3
WATTIGNIES - Résidentialisation copropriétés (388 logements)	C0685-34-0140	QP059089	MEL	2 986 262,62 €	43,53 %	1 300 000,00 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2023	20
LOOS - Résidentialisation Tours Musset et St Exupery (104 LLS)	C0685-34-0014	QP059077	OPH DU NORD	624 000,01 €	40,00 %	249 600,00 €	05/12/2018 00:00:00	S1	2023	3
LOOS - Résidentialisation de 29 Bâtiments (789 LLS)	C0685-34-0015	QP059077	OPH DU NORD	4 734 000,00 €	40,00 %	1 893 600,00 €	05/12/2018 00:00:00	S2	2024	16
MONS - Résidentialisation Barry 1 (88LLS)	C0685-34-0035	QP059080	OPH DU NORD	1 061 988,20 €	33,12 %	351 758,40 €	05/12/2018 00:00:00	S2	2021	10
MONS - Résidentialisation Pivoine (38LLS)	C0685-34-0036	QP059080	OPH DU NORD	228 000,00 €	40,00 %	91 200,00 €	04/12/2019 00:00:00	S2	2022	4
Wattignies-Résidentialisation Blanc Riez 674 LLS	C0685-34-0346	QP059089	OPH DU NORD	6 247 525,65 €	40,00 %	2 499 010,26 €	06/12/2021 00:00:00	S1	2023	8
LILLE - Résidentialisation Faubourg d'Arras (300 LLS)	C0685-34-0078	QP059074	OPH LILLE METROPOLE	1 200 000,00 €	40,00 %	480 000,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2022	10
TOURCOING - Résidentialisation de Coty-Schuman (323 LLS)	C0685-34-0119	QP059087	OPH LILLE METROPOLE	3 230 000,00 €	40,00 %	1 292 000,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2023	13

TOURCOING - Résidentialisation de T117 (interbailleurs) (3 LLS)	C0685-34-0125	QP059087	OPH LILLE METROPOLE	39 036,75 €	40,00 %	15 614,70 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2021	8
ROUBAIX - EPEULE - Résidentialisation 66 LLS - 14-28-42 rue Bell	C0685-34-0261	QP059082	OPH LILLE METROPOLE	789 000,00 €	40,00 %	315 600,00 €	15/01/2020 00:00:00	S2	2024	9
ROUBAIX - ALMA - Résidentialisation 66 LLS - 59 au 89 rue Archimède et 4-8-10-12 place de la grand-mère	C0685-34-0263	QP059082	OPH LILLE METROPOLE	2 261 118,45 €	40,00 %	904 447,38 €	15/01/2020 00:00:00	S1	2023	12
ROUBAIX - EPEULE - Résidentialisation 135 LLS - 13 A-B-C rue des Ogiers	C0685-34-0264	QP059082	OPH LILLE METROPOLE	1 582 500,00 €	40,00 %	633 000,00 €	15/01/2020 00:00:00	S1	2024	12
ROUBAIX - ALMA - Résidentialisation 175 LLS - Magasins généraux rues Cassel et Stephenson	C0685-34-0265	QP059082	OPH LILLE METROPOLE	1 459 680,00 €	40,00 %	583 872,00 €	15/01/2020 00:00:00	S2	2024	7
ROUBAIX - ALMA - Résidentialisation 76 LLS - 68 au 122 rue Archimède et 163 à 167 rue Jacquard	C0685-34-0266	QP059082	OPH LILLE METROPOLE	685 960,00 €	40,00 %	274 384,00 €	15/01/2020 00:00:00	S1	2023	10
LOOS - Résidentialisation Tours Lavoisier et Verhaeren (64 LLS)	C0685-34-0013	QP059077	SAHLM VILOGIA	497 024,69 €	40,00 %	198 809,88 €	05/12/2018 00:00:00	S2	2021	7
TOURCOING - Résidentialisation de Progrès 1 (37 LLS)	C0685-34-0120	QP059087	SAHLM VILOGIA	481 451,57 €	40,00 %	192 580,63 €	05/12/2018 00:00:00	S2	2021	8
TOURCOING - Résidentialisation de Progrès 2 (50 LLS)	C0685-34-0121	QP059087	SAHLM VILOGIA	650 610,23 €	40,00 %	260 244,09 €	05/12/2018 00:00:00	S2	2021	8
TOURCOING - Résidentialisation de Progrès 3 (40 LLS)	C0685-34-0122	QP059087	SAHLM VILOGIA	520 488,19 €	40,00 %	208 195,28 €	05/12/2018 00:00:00	S2	2021	8
TOURCOING - Résidentialisation de Bocage 1 (18 LLS)	C0685-34-0123	QP059087	SAHLM VILOGIA	180 000,00 €	40,00 %	72 000,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2024	3
TOURCOING - Résidentialisation de Bocage 3 (22 LLS)	C0685-34-0124	QP059087	SAHLM VILOGIA	325 085,00 €	40,00 %	130 034,00 €	05/12/2018 00:00:00	S1	2022	4
ROUBAIX - EPEULE - TROIS ARBRES RESIDENTIALISATION 224 LOGEMENTS COLLECTIFS	C0685-34-0337	QP059082	SAHLM VILOGIA	1 878 145,01 €	40,00 %	751 258,00 €	06/12/2021 00:00:00	S2	2022	8
WATTIGNIES - Résidentialisation Laennec (108 LLS)	C0685-34-0338	QP059089	SAHLM VILOGIA	943 997,06 €	40,00 %	377 598,82 €	06/12/2021 00:00:00	S2	2024	6
WATTIGNIES - Résidentialisation Peguy (202 LLS)	C0685-34-0339	QP059089	SAHLM VILOGIA	1 664 270,09 €	40,00 %	665 708,04 €	06/12/2021 00:00:00	S1	2024	6

- Les opérations « Les actions de portage massif en copropriétés dégradées » sont modifiées et désormais présentées comme suit :

SANS OBJET

- Les opérations « La diversification de l'habitat dans le quartier par l'accession à la propriété » sont modifiées et désormais présentées comme suit :

Libellé de l'opération	IDTOP	Localisation (QPV ou EPCI de rattachement)	Maître d'ouvrage (intitulé exact)	Assiette subventionnable prévisionnelle	Taux de subvention Annu	Montant prévisionnel du concours financier	Date de prise en compte des dépenses	Semestre	Année	Durée en semestre
TOURCOING – Accession 20 logements – Utrillo	C0685-36-0329	QP059087	3F NOTRE LOGIS	0,00 €	0,00 %	300 000,00 €	25/05/2022 00:00:00	S2	2022	10
HÉM - Accession 13 logements - La Lionderie (lots 8 et 9)	C0685-36-0368	QP059071	3F NOTRE LOGIS		0,00 %	130 000,00 €	12/11/2018 00:00:00	S2	2024	10

MONS EN BAROEUL - Accession 23 logements - Rue Marc Sangnier	C0685-36-0560	QP059080	3F NOTRE LOGIS			230 000,00 €	05/12/2018 00:00:00	S1	2025	8
LOOS - Accession 75 logements	C0685-36-0016	QP059077	MEL	0,00 €	0,00 %	750 000,00 €	05/12/2018 00:00:00	S1	2023	16
HEM - Accession 35 logements	C0685-36-0061	QP059071	MEL	0,00 €	0,00 %	350 000,00 €	28/02/2020 00:00:00	S2	2020	12
TOURCOING - Accession 120 logements	C0685-36-0126	QP059087	MEL	0,00 €	0,00 %	1 200 000,00 €	28/02/2020 00:00:00	S1	2024	18
WATTIGNIES - Accession 15 logements	C0685-36-0141	QP059089	MEL	0,00 €	0,00 %	150 000,00 €	28/02/2020 00:00:00	S1	2023	16
LILLE - Accession 150 logements	C0685-36-0195	QP059074	MEL	0,00 €	0,00 %	1 500 000,00 €	28/02/2020 00:00:00	S1	2022	20
WATTRELOS - Accession 12 logements	C0685-36-0196	QP059090	MEL	0,00 €	0,00 %	120 000,00 €	28/02/2020 00:00:00	S1	2022	20
ROUBAIX - MULTISITES - 50 Accessions sociales	C0685-36-0243	QP059082	MEL	0,00 €	0,00 %	500 000,00 €	15/01/2020 00:00:00	S2	2020	20
MONS- ACCESSION SOCIALE RUE VANDERMEERSCH (37LOGTS)	C0685-36-0342	QP059080	Mon Abri		0,00 %	370 000,00 €	05/12/2018 00:00:00	S1	2021	4

- Les opérations « La diversification fonctionnelle dans le quartier : les équipements publics et collectifs de proximité » sont modifiées et désormais présentées comme suit :

Libellé de l'opération	IDTOP	Localisation (QPV ou EPCI de rattachement)	Maître d'ouvrage (intitulé exact)	Assiette subventionnable prévisionnelle	Taux de subvention Annu	Montant prévisionnel du concours financier	Date de prise en compte des dépenses	Semestre	Année	Durée en semestre
HEM - Construction Salle multisports et Dojo - site Dr Roux	C0685-37-0062	QP059071	HEM	3 213 550,00 €	20,00 %	642 710,00 €	12/11/2018 00:00:00	S2	2023	16
HEM - Construction Ecole Jules Ferry	C0685-37-0063	QP059071	HEM	4 200 472,00 €	19,46 %	817 411,85 €	18/04/2016 00:00:00	S1	2018	14
HEM - Construction Centre Social Espace de Vie St Exupéry Lionderie	C0685-37-0064	QP059071	HEM	3 396 750,00 €	20,00 %	679 350,00 €	12/11/2018 00:00:00	S1	2024	20
HEM - Nouvelle Annexe Espace de vie St Exupéry - Place Bournazel	C0685-37-0065	QP059071	HEM	2 252 000,00 €	16,00 %	360 320,00 €	12/11/2018 00:00:00	S2	2019	12
LILLE - Concorde - Construction d'une cité des équipements	C0685-37-0193	QP059074	LILLE	19 571 269,00 €	50,00 %	9 785 634,50 €	12/11/2018 00:00:00	S1	2025	10
LILLE - Concorde - Equipement espace sénior et local associatif	C0685-37-0347	QP059074	LILLE	1 059 563,00 €	50,00 %	529 781,50 €	06/12/2021 00:00:00	S1	2025	10
LOOS - Création d'une Cuisine Centrale	C0685-37-0017	QP059077	LOOS	2 899 260,00 €	50,00 %	1 449 630,00 €	05/12/2018 00:00:00	S2	2021	6
LOOS - Démolition/Reconstruction Cité	C0685-37-0018	QP059077	LOOS	4 842 194,67 €	50,00 %	2 421 097,34 €	05/12/2018 00:00:00	S2	2023	6

des enfants (avec Pôle Education, Jeunesse, etc)										
LOOS - Démolition/Reconstruction Vestiaires et Clubhouse	C0685-37-0019	QP059077	LOOS	619 177,31 €	50,00 %	309 588,66 €	05/12/2018 00:00:00	S1	2021	3
LOOS - Création d'un local jeunes Espace Mosaïque	C0685-37-0020	QP059077	LOOS	220 896,00 €	50,00 %	110 448,00 €	05/12/2018 00:00:00	S1	2024	4
LOOS - Création d'une Maison des initiatives	C0685-37-0043	QP059077	LOOS	2 737 356,00 €	50,00 %	1 368 678,00 €	05/12/2018 00:00:00	S2	2024	6
MONS - Réhabilitation et extension du Groupe scolaire Provinces Lamartine	C0685-37-0021	QP059080	MONS EN BAROEUL	6 000 000,00 €	25,00 %	1 500 000,00 €	05/12/2018 00:00:00	S2	2024	11
MONS - Création d'un dojo	C0685-37-0026	QP059080	MONS EN BAROEUL	3 500 000,00 €	25,00 %	875 000,00 €	05/12/2018 00:00:00	S2	2021	10
MONS - Création d'un EAJE - Galerie de l'Europe	C0685-37-0027	QP059080	MONS EN BAROEUL	2 025 980,00 €	25,00 %	506 495,00 €	07/05/2018 00:00:00	S2	2018	4
MONS - Réhabilitation de l'EAJE Lamartine	C0685-37-0028	QP059080	MONS EN BAROEUL	600 000,00 €	25,00 %	150 000,00 €	05/12/2018 00:00:00	S2	2020	3
ROUBAIX - ALMA - Ecole Blaise Pascal restructuration et extension	C0685-37-0295	QP059082	ROUBAIX	5 259 174,00 €	70,00 %	3 681 421,80 €	15/01/2020 00:00:00	S1	2023	6
ROUBAIX - EPEULE - Maison de l'économie circulaire et du Zéro Déchet	C0685-37-0296	QP059082	ROUBAIX	1 162 000,00 €	36,57 %	425 000,00 €	15/01/2020 00:00:00	S2	2023	7
ROUBAIX - TROIS PONTS - Pôle Jeunesse - Salle de sport + Pôle Ressources Jeunesse	C0685-37-0297	QP059082	ROUBAIX	7 687 618,50 €	70,00 %	5 381 332,95 €	15/01/2020 00:00:00	S2	2023	4
ROUBAIX - TROIS PONTS - Pôle Familles Centre social - RAM - Crèche familiale	C0685-37-0298	QP059082	ROUBAIX	6 083 053,95 €	75,00 %	4 562 290,46 €	15/01/2020 00:00:00	S2	2023	4
ROUBAIX - ALMA - Restructuration ex-MIE pour siège et Pôle Famille du Centre social	C0685-37-0299	QP059082	ROUBAIX	4 747 137,15 €	75,00 %	3 560 352,86 €	15/01/2020 00:00:00	S2	2022	3
ROUBAIX - EPEULE - Centre social Le Nautilus et extension de l'école Condorcet	C0685-37-0301	QP059082	ROUBAIX	12 393 732,18 €	72,11 %	8 937 601,90 €	15/01/2020 00:00:00	S2	2024	14
ROUBAIX - EPEULE - Amenagement Halle de Marché	C0685-37-0302	QP059082	ROUBAIX	810 033,23 €	70,00 %	567 023,26 €	15/01/2020 00:00:00	S2	2024	5
ROUBAIX - Epeule - Salle de sport Gernigon	C0685-37-0345	QP059082	ROUBAIX	3 893 824,34 €	70,00 %	2 725 677,04 €	06/12/2021 00:00:00	S1	2022	7
TOURCOING - Construction d'un groupe scolaire	C0685-37-0127	QP059087	SEM VILLE RENOUVELEE	12 354 537,88 €	70,00 %	8 648 176,52 €	05/12/2018 00:00:00	S2	2022	12
TOURCOING - Extension du centre social (dont démolition Oxyjeunes)	C0685-37-0128	QP059087	SEM VILLE RENOUVELEE	1 783 887,01 €	70,00 %	1 248 720,91 €	05/12/2018 00:00:00	S2	2022	8
TOURCOING - Démolition et reconstruction de la crèche Câlîn - Câlîne	C0685-37-0129	QP059087	SEM VILLE RENOUVELEE	2 771 971,12 €	70,00 %	1 940 379,78 €	12/06/2019 00:00:00	S1	2022	8
TOURCOING - Reconstruction des Ecoles Kergormard et Descartes	C0685-37-0145	QP059087	SEM VILLE RENOUVELEE	8 419 039,00 €	43,00 %	3 620 000,04 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2024	10

TOURCOING - Rénovation de l'école Claudel	C0685-37-0561	QP059087	TOURCOING	8 186 960,00 €	18,32 %	1 499 999,99 €	15/07/2025 00:00:00	S1	2026	10
WATTIGNIES - Démolition/reconstruction salle de sport Roland Garros	C0685-37-0197	QP059089	Wattignies	5 714 285,70 €	35,00 %	2 000 000,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2024	6
WATTIGNIES - Réalisation Maison du projet	C0685-37-0198	QP059089	Wattignies	160 000,00 €	35,00 %	56 000,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2020	3
WATTIGNIES - Réhabilitation et Extension GS Bracke Desrousseaux	C0685-37-0199	QP059089	Wattignies	2 571 428,56 €	35,00 %	900 000,00 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2020	4

- **Les opérations « La diversification fonctionnelle dans le quartier : l'immobilier à vocation économique » sont modifiées et désormais présentées comme suit :**

Libellé de l'opération	IDTOP	Localisation (QPV ou EPCI de rattachement)	Maître d'ouvrage (intitulé exact)	Assiette subventionnable prévisionnelle	Taux de subvention Anru	Montant prévisionnel du concours financier	Date de prise en compte des dépenses	Semestre	Année	Durée en semestre
LOOS - Réalisation de Rez de chaussée commerciaux	C0685-38-0022	QP059077	ANCT	1 453 579,00 €	46,46 %	675 332,80 €	05/12/2018 00:00:00	S2	2024	8
HEM - Réalisation de Six Cellules commerciales - site Blanchisserie	C0685-38-0066	QP059071	ANCT	1 446 480,15 €	22,16 %	320 522,01 €	09/07/2018 00:00:00	S2	2018	4
TOURCOING - Construction d'une halle commerciale et de services	C0685-38-0131	QP059087	ANCT	1 981 964,50 €	48,94 %	970 000,00 €	05/12/2018 00:00:00	S2	2019	6
WATTIGNIES - Reconstitution centre commercial	C0685-38-0139	QP059089	ANCT	1 771 440,00 €	48,55 %	860 000,00 €	28/02/2020 00:00:00	S2	2024	5
MONS - Restructuration de cellules commerciales - Galerie de l'Europe	C0685-38-0030	QP059080	MONS EN BAROEUL	767 818,05 €	25,00 %	191 954,51 €	05/12/2018 00:00:00	S2	2019	9
LILLE - Concorde - Réalisation d'une extension commerciale - 1-7 rue Renoir -	C0685-38-0075	QP059074	OPH LILLE METROPOLE	1 155 768,75 €	50,00 %	577 884,38 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2024	7
LILLE - Concorde - Réalisation d'une RHVS - 1-7 rue Renoir	C0685-38-0076	QP059074	OPH LILLE METROPOLE	5 405 169,00 €	65,00 %	3 513 359,85 €	12/06/2019 00:00:00	S2	2024	7

- **Les opérations « Autres investissements concourant au renouvellement urbain » sont modifiées et désormais présentées comme suit :**

SANS OBJET

Article 3.9.1.2- [le cas échéant] Modification de l'article 9.1.2 « Les conditions de modulation des aides accordées au projet de renouvellement urbain au regard des objectifs d'excellence au titre du NPNRU »

L'article est modifié et désormais rédigé comme suit :

Article 3.9.2 – Modification de l'article 9.2 « Les opérations du programme non financées par l'ANRU »

Article 3.9.2.1- Modification de l'article 9.2.1 « Les opérations bénéficiant des financements de la région (ou du département) notamment dans le cadre d'une convention de partenariat territorial signé par l'ANRU et la région (ou le département) »

- L'article est modifié et désormais rédigé comme suit : La participation financière de la Région Hauts-de-France s'entend pour un montant total de **63 710 133 €**, réparti comme suit :
- au titre de l'intervention dans le cadre du protocole de préfiguration en matière de soutien à l'ingénierie pour un montant de 410 000 €
- au titre du dispositif NPRU (socle) pour un montant maximal de **60 585 626 €** ;
- au titre de la réserve de performance visant à accompagner l'émergence de projets innovants, concourant à la transformation des quartiers, en accord avec les priorités régionales, et dans un souci d'équité territoriale, pour un montant total de **2 500 123 €**.
- et en appui aux opérations relevant de l'AMI Quartiers Fertiles, pour un montant total de 214 384 €.
-

Typologie	Intitulé	Maître d'ouvrage	Commune	QPV	Base de financement prévisionnel	Montant subvention Région prévisionnel
Aménagement d'ensemble	HEM - Aménagement secteur La Fontaine : Création d'un Parvis et d'une voie nouvelle pour la desserte de la future école Jules Ferry	MEL	Hem	Lionderie - 3 Baudets	747 358 €	373 679 €
Aménagement d'ensemble	HEM - Aménagement secteurs Lionderie - Ecole Jules Ferry - Place Bournazel - Dr Roux	MEL			1 000 000 €	326 321 €
Équipements publics de proximité	HEM - Lionderie - Construction du nouveau centre social de la Lionderie	Hem			3 165 000 €	471 796 €
Équipements publics de proximité	HEM - Lionderie - construction d'une salle multisports et d'un dojo	Hem			2 875 000 €	300 000 €
Équipements publics de proximité	HEM - construction d'un espace de vie annexe au centre social de la Lionderie - site Bournazel	Hem			1 910 000 €	300 000 €
Immobilier à vocation économique	HEM - Secteur 7 - Blanchisserie - 6 cellules commerciales	ANCT			2 222 384 €	228 204 €
TOTAL HEM					2 000 000 €	
Aménagement d'ensemble	LILLE - BOIS BLANCS - Aménagement Bois-Blancs (espaces publics et paysagers)	MEL		Bois-Blancs / aviateurs	8 360 519 €	2 000 000 €

Aménagement d'ensemble	NPNRU RP - LILLE - CONCORDE - Aménagement d'une colline acoustique et paysagère de la ZAC Lille Concorde (phase 2)	SPL Euralille	Lille	Concorde		896 704 €
Aménagement d'ensemble	NPNRU - LILLE - CONCORDE - Aménagement d'une colline acoustique et paysagère de la ZAC Lille Concorde (phase 1)	SPL Euralille		Concorde	5 650 212 €	1 928 402 €
Aménagement d'ensemble	Concorde - Aménagement du parc central	SPL Euralille		Concorde	8 360 519 €	2 071 598 €
Immobilier à vocation économique	NPNRU - LILLE - CONCORDE - restructuration de l'immeuble Renoir - commerce extension	LMH		Concorde	2 505 469 €	577 884 €
Requalification de LLS	NPNRU - LILLE - CONCORDE - restructuration de l'immeuble Renoir - résidence intergénérationnelle	LMH		Concorde	10 885 064 €	422 116 €
Immobilier à vocation économique	LILLE - Concorde - Hôtel d'entreprise	LMH		Concorde	7 986 750 €	3 000 000 €
Recyclage de l'habitat ancien dégradé	LILLE - LQA - Recyclage de l'habitat dégradé - Iena Mexico	SPLA Fabrique des quartiers		Quartiers Anciens	19 628 869 €	1 500 000 €
Recyclage de l'habitat ancien dégradé	LILLE - LQA - Recyclage de l'habitat dégradé - Guesde	SPLA Fabrique des quartiers		Quartiers Anciens	35 464 402 €	1 500 000 €
Aménagement d'ensemble	LILLE - LQA - Recyclage de l'habitat dégradé - Plaine-Trévisé (réalisation du square Diderot)	SPLA Fabrique des quartiers		Quartiers Anciens	5 108 179 €	1 000 000 €
Immobilier à vocation économique	NPNRU RP - LILLE - Reconquête et revitalisation de la place Jacques Février à Lille	SPLA Fabrique des quartiers		Quartiers Anciens	806 837 €	403 419 €
Opération favorisant la mixité des fonctions et des usages (ex : tiers lieux multithématiques ...)	NPNRU RP 2024 - LILLE - Reconversion de 2 hangars désaffectés pour y développer un tiers-lieux dévolu à l'habiter durable et des services communs de proximité	SPLA Fabrique des quartiers		Quartiers Anciens	400 000 €	200 000 €
Agriculture urbaine	Lille - La Cuisine de Jeanette	Association La Cuisine de Jeannette		Bois-Blancs / aviateurs	164 769 €	34 384 €
Agriculture urbaine	Lille - La Pépinière du Faubourg	SAS Growsters		Sud	349 523 €	80 000 €
TOTAL LILLE						15 614 507 €
Aménagement d'ensemble	LOOS - Aménagement quartier des Oliveaux (mail central, espaces de centralité et de sociabilité)	SPL Euralille	Loos	Les Oliveaux	26 000 000 €	2 000 000 €
Aménagement d'ensemble	LOOS - Création d'un parvis/place publique rue Édouard-Herriot	MEL			1 282 130 €	150 000 €
Équipements publics de proximité	LOOS - Réhabilitation complète du restaurant scolaire	Loos			3 404 000 €	1 500 000 €
Équipements publics de proximité	LOOS - Création d'une Cuisine Centrale	Loos			2 730 000 €	1 000 000 €
Équipements publics de proximité	LOOS - Démolition / Reconstruction Cité des enfants	Loos			5 538 339 €	1 400 000 €

Équipements publics de proximité	LOOS - Création d'une Maison des initiatives	Loos			2 578 000 €	1 100 000 €
Immobilier à vocation économique	LOOS - Réalisation de rez-de-chaussée commerciaux	ANCT			2 056 740 €	350 000 €
Agriculture urbaine	LOOS - La Ferme urbaine et les jardins solidaires des Oliveaux	La Fabrique de l'emploi			340 630 €	100 000 €
TOTAL LOOS						7 600 000 €
Aménagement d'ensemble	MONS - Aménagement Nouveau Mons concession d'aménagement	SEM Ville Renouvelée	Mons-en-Barœul	Nouveau Mons	907 899 €	328 000 €
Aménagement d'ensemble	MONS - Aménagement Nouveau Mons Régie MEL- Adenauer, arrière de l'europe	MEL			7 459 603 €	2 672 000 €
Requalification de LLS	MONS - Réhabilitation de logements sociaux : Réhabilitation Barry I	Partenord			5 280 000 €	617 317 €
Requalification de LLS	MONS - Réhabilitation de logements sociaux (place de la bourgogne : 2/4/6/8/10/12 Gascogne ; 40/42 Provence, 7A/7B Béarn)	Logis Métropole			13 793 000 €	895 650 €
Requalification de LLS	MONS - Réhabilitation de logements sociaux (Provence 2/4/6)	Logis Métropole			7 630 000 €	414 100 €
Équipements publics de proximité	MONS - Réhabilitation et extension École Provinces	Mons-en-Barœul			6 000 000 €	1 800 000 €
Équipements publics de proximité	MONS - Création Dojo	Mons-en-Barœul			3 500 000 €	700 000 €
Immobilier à vocation économique	MONS - Restructuration de cellules commerciales	Mons-en-Barœul			1 346 149 €	558 559 €
TOTAL MONS EN BAROEUL						7 985 626 €
Recyclage de l'habitat ancien dégradé	ROUBAIX - EPEULE - Recyclage Habitat Ancien dégradé (ilots 4, 4bis, 5, 6, 7)	SPLA Fabrique des quartiers	Roubaix	Epeule	5 741 340 €	3 275 789 €
Recyclage de l'habitat ancien dégradé	ROUBAIX - ALMA - Recyclage Habitat Ancien dégradé (ilots 3, 4, rue blanchemaille)	SPLA Fabrique des quartiers		Alma-Cul de Four	8 724 507 €	1 501 497 €
Recyclage de l'habitat ancien dégradé	ROUBAIX - PILE - Recyclage Habitat Ancien dégradé (ilots 12)	SPLA Fabrique des quartiers		Est	4 053 684 €	1 173 234 €
Aménagement d'ensemble	ROUBAIX - ALMA - Amenagement d'ensemble - Volet non financé Anru	SEM VR		Alma-Cul de Four	35 881 688 €	4 010 982 €
Aménagement d'ensemble	ROUBAIX - PILE - Amenagement de la connexion au canal	Ville de Roubaix		Est	2 468 400 €	1 727 880 €
Equipements publics de proximité	ROUBAIX - TROIS PONTS - Pôle Jeunesse - Salle de sport + Pôle Ressources Jeunesse des Trois Ponts	Ville de Roubaix		Est	7 687 619 €	1 112 276 €
Equipements publics de proximité	ROUBAIX - ALMA - Complexe sportif & pôle jeunesse centre social	Ville de Roubaix		Alma-Cul de Four	14 362 417 €	1 436 242 €
Equipements publics de proximité	ROUBAIX - EPEULE - Maison de l'économie circulaire et du Zéro Déchet	Ville de Roubaix		Epeule	1 162 000 €	500 000 €

Immobilier à vocation économique	ROUBAIX - EPEULE - site Roussel	SEM Ville Renouvelée		Epeule	1 803 000 €	1 262 100 €
Immobilier à vocation économique	NPNRU RP 2024 - ROUBAIX - Réhabilitation complète du Bâtiment Pollet sur le site Blanchemaille	MEL		Alma-Cul de Four	42 694 514 €	1 000 000 €
TOTAL ROUBAIX						17 000 000 €
Aménagement d'ensemble	TOURCOING - Aménagement secteur Bourgogne	SEM Ville Renouvelée	Tourcoing	La Bourgogne	36 107 989 €	4 000 000 €
Équipements publics de proximité	TOURCOING - Confortement école Camus	SEM Ville Renouvelée			4 502 265 €	675 340 €
Équipements publics de proximité	TOURCOING - Construction d'un groupe scolaire Jacques Chirac	SEM Ville Renouvelée			12 354 538 €	1 805 458 €
Équipements publics de proximité	TOURCOING - Extension du centre social (dont démolition Oxyjeunes)	SEM Ville Renouvelée			1 783 437 €	177 444 €
Équipements publics de proximité	TOURCOING - Réhabilitation de l'école Claudel	Ville de Tourcoing				446 483 € *
Immobilier à vocation économique	TOURCOING - Construction d'une halle commerciale et de services	ANCT			2 850 055 €	547 195 €
Immobilier à vocation économique	TOURCOING - Développement du site Lepoutre	MEL				2 348 081 € **
TOTAL TOURCOING						10 000 000 €
Équipements publics de proximité	WATTIGNIES - Salle de sport Roland Garros - Salle de combat	Wattignies	Wattignies	Blanc Riez	5 747 191 €	300 000 €
Aménagement d'ensemble	WATTIGNIES - Aménagement d'ensemble autour de l'immobilier de bureaux	MEL			11 801 945 €	416 950 €
Immobilier à vocation économique	WATTIGNIES - Reconstitution Centre commercial	ANCT			2 661 160 €	284 600 €
Immobilier à vocation économique	WATTIGNIES - Immobilier de bureaux	Promoteur ou ANCT			2 321 900 €	1 498 450 €
TOTAL WATTIGNIES						2 500 000 €
Aménagement d'ensemble	WATTRELOS - aménagement ville dépenses non éligibles ANRU, dont création du parc	Wattrelos	Wattrelos	Les Villas	951 707 €	600 000 €
TOTAL WATTRELOS						600 000 €
* Redéploiement de la subvention régionale de 446 483 € initialement fléchée sur la maison de service (opération abandonnée) sur la nouvelle opération Réhabilitation de l'école Claudel sous réserve du vote en commission permanente ** Fusion des 2 subventions régionales de 297 987 € initialement fléchées sur les villages artisanaux sur une seule et même opération de développement du site Lepoutre pour un montant actualisé de subvention de 2 348 080 € (subvention initiale 1 752 106 €) sous réserve du vote en commission permanente					TOTAL ETUDES	410 000 €
					TOTAL NPRU	63 710 133 €

Article 3.9.2.2- Modification de l'article 9.2.2 « Les opérations bénéficiant de l'Anah »

La stratégie pour le traitement de l'habitat privé est intégrée à la stratégie globale de renouvellement urbain en fonction des problématiques identifiées et des besoins des habitants, qui ont été partagés et travaillés dans le cadre des études réalisées dans le protocole de préfiguration.

Ainsi, à l'échelle métropolitaine, les sites de Wattignies, Mons-en-Baroeul, Roubaix et Lille font face à des problématiques importantes nécessitant des interventions partenariales, avec notamment des interventions sur des copropriétés et en recyclage d'habitat ancien dégradé, menées avec le soutien de l'ANAH.

Ces interventions sont présentées dans l'article 4.

Les diagnostics et études pré-opérationnelles engagés ou envisagés et les interventions bénéficiant d'un financement de l'Anah d'ores et déjà contractualisées sont récapitulés en annexe C4. Les opérations bénéficiant des aides de l'ANRU sont détaillées dans l'article 9.1.

L'ensemble des opérations du programme qui pourrait faire l'objet d'une sollicitation financière auprès de l'Anah, est récapitulé ci-après, sous réserve de l'expertise de la délégation locale de l'Anah.

Pour le site de Mons-en-Baroeul :

L'ANAH s'engage, aux côtés de la MEL, de la Ville de Mons-en-Baroeul, et de leurs partenaires dans l'intervention visant la mise en sécurité de la résidence de l'Europe. A ce titre, elle finance les opérations suivantes :

Libellé précis	Maître d'ouvrage	Nbre logts	Base de financement prévisionnelle	Subvention prévisionnelle ANAH
Mons - Étude pré-opérationnelle d'accompagnement de la copropriété - Résidence Europe	MEL	559	200 000 €	100 000 €
Mons - Travaux de mise en sécurité de la résidence Europe	Copropriétaires	559	5 356 605 €	3 325 417 €

La copropriété des Tours de l'Europe devrait entrer en plan de sauvegarde en décembre 2020 et pourra bénéficier d'autres financements de l'ANAH.

Pour le site de Wattignies :

L'ANAH sera appelée à participer au financement de l'étude pré-opérationnelle qui sera réalisée sur les copropriétés existantes sur le site du Blanc Riez :

Libellé précis	Maître d'ouvrage	Nbre logts	Base de financement prévisionnelle	Subvention prévisionnelle ANAH
Wattignies - Mission d'étude pré opérationnelle OPAH-CD	MEL		180 000 €	90 000 €

Cette étude permettra de définir le programme d'interventions. L'ANAH sera sollicitée sur les opérations ci-après.

A ce jour, la MEL estime un besoin global de financement de 3 865 739 € (35% de taux de subventionnement de base auquel s'ajoute le complément lié à la participation de la MEL sur ces immeubles et aux éventuelles primes selon les projets).

Libellé précis	Maître d'ouvrage	Nbre logts	Estimation des besoins par la MEL
Wattignies - Mission suivi animation	MEL		250 000 €
Wattignies – Redressement Bâtiment T	SCP	76	962 280 €

Wattignies – Redressement Bâtiment R	SCP	60	1 057 155 €
Wattignies – Redressement Bâtiment P-Q	SCP	73	1 723 700 €
Wattignies – Redressement Bâtiment S	SCP	44	665 830 €
Wattignies – Redressement Séville	SCP	96	603 600 €
Wattignies – Redressement Roitelet	SCP	32	764 940 €
Wattignies – Redressement Colombe	SCP	29	690 112,50 €
Wattignies – Redressement Chardonneret	SCP	53	1 013 860 €

L'ANAH sera sollicitée pour participer au financement de ces opérations. La demande devra être expertisée par la délégation locale de l'Anah qui sera sollicité.

Pour les sites de Roubaix :

A l'issue de la réalisation du plan guide habitat privé, des périmètres d'OPAH-RU ont été définis de manière partenariale en parallèle des échanges sur le cahier des charges de l'étude pré-opérationnelle.

Sur cette base la Ville de Roubaix et la MEL ont estimés le nombre d'intervention selon le nombre de PB et de PO présents dans les périmètres déduction faites des interventions en concession, en considérant un taux de bénéficiaires d'environ 30% chez les propriétaires occupants et 15% chez les propriétaires bailleurs. La mission d'approfondissement du plan guide habitat privé confiée à la SPLA La Fabrique des Quartiers qui intègre des diagnostics immobiliers sur les ilots NPRU, permettra d'affiner cette première approche par extrapolation.

Afin de finaliser ces travaux, La MEL, afin de garantir une OPAH opérationnelle dans une temporalité synchrone avec la concession, entend finaliser le CCTP de l'étude pré-opérationnelle à l'horizon février 2021 en vue d'un démarrage de l'étude en juin 2021 et une finalisation en mars 2022.

En parallèle, afin de finaliser la contractualisation financière dans le cadre du premier avenant à la convention, le partage et la stabilisation des hypothèses financières sera organisé à l'horizon février 2021 et approfondi en vue du comité de pilotage habitat privé de juin 2021 qui stabilisera l'ensemble des modifications relatives au programme habitat privé à intégrer à la convention en partenariat avec l'ANRU et l'ANAH.

Cette phase permettra mi 2021, de disposer d'un programme d'interventions partagé et stabilisé en vue de sa contractualisation.

Dans ce cadre, les opérations ci-après font apparaître au-delà des financements MEL et Ville, un besoin global de financement a été estimé par la MEL à ce jour de 9 608 782 €, répartis comme suit :

Libellé précis	Maître d'ouvrage	Estimation des besoins par la MEL
ROUBAIX - MULTISITES - Ingénierie OPAH RU	MEL	2 641 282,00 €
ROUBAIX - EPEULE - OPAH RU	MEL	4 325 500,00 €
ROUBAIX - ALMA - OPAH RU	MEL	1 439 200,00 €
ROUBAIX - PILE - OPAH RU	MEL	4 540 250,00 €

L'ANAH sera sollicité pour participer au financement de ces OPAH-RU. La demande devra être expertisée par la délégation locale de l'Anah.

Pour le site des quartiers anciens à Lille :

L'année 2021 sera dédiée à l'élaboration du volet incitatif et copropriétés sur les quartiers anciens de Lille ce qui nécessitera des échanges avec l'ANAH sur le programme d'interventions et sur la mobilisation de ses financements.

Aucune participation de l'ANAH n'est reprise dans les annexes C2 et C4. Il s'agira de contractualiser les engagements financiers de l'ANAH dans le cadre des prochains avenants à la convention dès lors de ces engagements sont validés. Un point d'étape sera réalisé lors de chaque revue de projet.

Article 3.9.2.3 – Modification de l'article 9.2.3 « les opérations bénéficiant de financements de la Caisse des dépôts et consignations »

SANS OBJET

Article 3.9.2.4 – Modification de l'article 9.2.4 « les opérations bénéficiant des financements d'autres Partenaires associés »

L'article est modifié et désormais rédigé comme suit :

La participation financière de la Métropole Européenne de Lille s'entend pour un montant **de près de 357 millions d'euros**.

Cette participation concerne les opérations financées et les opérations non financées par l'ANRU. Les participations de la MEL indiquées, qu'elles relèvent de participation à des opérations d'autres maîtrises d'ouvrage ou des opérations dont elle assure la maîtrise d'ouvrage, les montants sont prévisionnels, basés sur des estimations. La MEL s'engage sur un volume global et maximum de financements.

Ce montant s'entend sur une base HT correspond à la participation réelle de la MEL (après subventions) sur les volets territoriaux de la présente convention.

Les montants affichés sont des montants prévisionnels basés sur des estimations. Le travail technique plus approfondi et nécessaire à la suite des opérations permettra de définir les coûts réels. En ce qui concerne les opérations d'aménagement, la validation du montage opérationnel permettra de stabiliser la participation de chacun des partenaires, plus particulièrement la MEL et les villes concernées, sur chacune des opérations. Il convient de rappeler que la maquette financière et les participations estimatives de chacun des partenaires sont exprimées sur la base de coûts hors taxe, le coût réel de l'opération et les participations réelles de chaque partenaire seront à affiner sur la base de coûts TTC.

Cette participation se répartit sur les familles d'opérations conformément au tableau suivant, l'ensemble des opérations étant reprises dans l'annexe C2.

	Participation MEL
France 2030	192 000,00 €
<i>Études et conduite de projet</i>	<i>192 000,00 €</i>
NPRU	350 633 439,72 €
<i>Reconstitution de l'offre de logements locatifs sociaux</i>	<i>51 177 014,04 €</i>
<i>Recyclage de copropriétés dégradées</i>	<i>2 901 747,75 €</i>
<i>Accession à la propriété</i>	<i>400 000,00 €</i>
<i>Études et conduite de projet</i>	<i>10 055 564,99 €</i>
<i>Recyclage de l'habitat ancien dégradé</i>	<i>69 233 329,17 €</i>
<i>Requalification de LLS</i>	<i>4 379 085,00 €</i>
<i>Aménagement d'ensemble</i>	<i>189 749 080,96 €</i>
<i>Immobilier à vocation économique</i>	<i>20 487 482,66 €</i>
PIA	5 234 409,30 €
<i>Études et conduite de projet</i>	<i>672 257,40 €</i>
<i>Aménagement d'ensemble</i>	<i>432 151,90 €</i>

<i>Équipements publics de proximité</i>	630 000,00 €
<i>Immobilier à vocation économique</i>	3 500 000,00 €
Quartiers Fertiles	755 030,50 €
<i>Quartiers fertiles – Opérations d'investissement</i>	755 030,50 €
Total général	356 814 879,52 €

Article 9.2.4.2 Les opérations bénéficiant des financements des Villes

La participation financière des villes concernées par le NPNRU s'entend pour un montant total de **plus de 165 millions d'euros**, réparti selon les montants suivants :

	Participation des Villes
NPRU	162 703 083,53 €
<i>Hem</i>	13 513 833,60 €
<i>Lille</i>	41 126 993,43 €
<i>Loos</i>	10 707 828,92 €
<i>Metro</i>	290 602,80 €
<i>Mons-en-Barœul</i>	20 359 398,98 €
<i>Roubaix</i>	44 048 664,03 €
<i>Tourcoing</i>	25 658 713,22 €
<i>Wattignies</i>	8 798 412,71 €
<i>Wattrelos</i>	500 775,05 €
PIA	2 302 139,22 €
<i>Lille</i>	2 302 139,22 €
Total général	165 005 222,74 €

Cette participation concerne les opérations financées et les opérations non financées par l'ANRU.

Ce montant s'entend sur une base HT correspond à la participation réelle des villes sur les volets territoriaux de la présente convention.

L'ensemble des opérations sont reprises dans l'annexe C2.

En cohérence avec l'avancement opérationnel du projet et des opérations, les villes solliciteront les concours financiers mobilisables des partenaires du projet (CAF, Département, MEL notamment sur ses fonds de concours écoles, culture et sport, droit commun région, DPV...).

Article 9.2.5 Les opérations bénéficiant des financements d'Établissement Public Foncier Hauts de France

SANS OBJET

Article 3.9.3 – Modification de l’article 9.3 « Les opérations financées par le PIA au titre de l’axe 1 de l’action VDS et/ou du volet « quartiers » de l’action TI » et/ou de l’action « Démonstrateurs de la ville durable »

L’article 9.3 est modifié comme suit :

> SUBVENTIONS PIA – ROUBAIX – DISPOSITIF MAISONS A 1€

Actions	Opération	Type de dépense	MOA	Assiette de subvention	Taux de subvention	Subventions PIA
Expérimenter opérationnellement la vente à 1€ de maisons à rénover sur la commune de Roubaix	Etudes techniques avant travaux préparatoires : - Diagnostics techniques avant travaux - Etudes MOE travaux préparatoires Etudes techniques avant vente : - Diagnostics techniques et archi (mise au point programme, chiffrage), thermique, amiante, plomb	Etude ou mission d'ingénierie	SPLA La Fabrique des Quartiers	126 000 €	50%	63 000 €
	Frais d'acquisition (frais de notaire), gestion et portage des bâtiments (mise en sécurité, débarrasage, débranchement de réseaux...), Travaux préalables à la commercialisation (déconstruction partielle, désamiantage...), frais divers N'est pas pris en compte la valorisation de l'apport en nature.	Investissement	SPLA La Fabrique des Quartiers	208 236 €	50%	104 118 €
	Missions d'ingénierie (accompagnement et commercialisation) 6 Phase acquisition : visites, négociations avec les vendeurs, mise à disposition des biens... - Phase technique avant cession : tours de veille, mise en sécurité, gestion et suivi tech et adm des marchés d'études de MOE, passation, gestion et suivi des marchés de travaux - Phase de sélection des candidats et attribution de maisons : préparation de l'appel à candidature, service d'accompagnement téléphonique, analyse et classement des candidatures, attribution des maisons, négociation et signature des protocoles d'accord - Phase de cession et suivi des travaux : préparation et relecture des promesses de vente, gestion et suivi technique des marchés diagnostics techniques, accompagnement de l'acquéreur dans le montage financier, suivi et vérification de la conformité du cahier des charges annexé à l'acte de vente.	Etude ou mission d'ingénierie	SPLA La Fabrique des Quartiers	150 000 €	50%	75 000 €
	Mission d'évaluation et de modélisation du dispositif dans son ensemble	Etude ou mission d'ingénierie	Ville de Roubaix	50 000 €	80%	40 000 €
			TOTAL	534 236 €		282 118 €

> SUBVENTIONS PIA – ROUBAIX - REDONNER DE LA VALEUR AUX ESPACES EN FRICHE

Actions	Opération	Type de dépense	MOA	Assiette de subvention	Taux de subvention	Subvention PIA
Pilotage global	Précision de la stratégie et du plan d'actions opérationnelles sur ce volet	Etude ou mission d'ingénierie	MEL	46 620 €	70%	32 634 €
	Mission d'approfondissement : levée des réserves exprimées par le comité de pilotage de l'ANRU de décembre 2019	Etude ou mission d'ingénierie	MEL	94 238 €	70%	65 967 €
Création de la structure endogène d'activation des friches	équipe Eco6TM	Rémunération de personnel	MEL	300 000 €	50%	150 000 €
	frais d'ingénierie d'Eco6TM	Etude ou mission d'ingénierie	MEL	150 000 €	80%	120 000 €
Site Blanchemaille	Site Blanchemaille : Aménagement Béta test	Investissement	MEL	200 000 €	30%	60 000 €
	Site Blanchemaille : Aménagement de la filière de micro logistique (clos couvert & aménagement intérieur)	Investissement	MEL	1 550 000 €	29%	445 000 €
	Site Blanchemaille : Développement des solutions intelligentes de gestion et d'optimisation des flux - Activation micro shop et développement filière micro logistique	Etude ou mission d'ingénierie	MEL	100 000 €	80%	80 000 €
Site Wagnon et Grenier à sel	Transformation de la friche en Maison de l'Autonomie et des Initiatives Locales (MAIL)	Investissement	MEL	900 000 €	30%	270 000 €
Plateforme matériaux	Développement Plateforme de gisements et hub du réemploi – aménagement	Investissement	MEL	2 550 000 €	30%	765 000 €
	Développement Plateforme de gisements et hub du réemploi - Poste développement de la filière	Rémunération de personnel	MEL	100 000 €	50%	50 000 €
Site du Crouy	Travaux et équipements d'aménagement du site - Reconstituer le sol par phytomanagement	Investissement	MEL	316 667 €	30%	95 000 €
	Frais d'analyses - Reconstituer le sol par phytomanagement	Etude ou mission d'ingénierie	MEL	425 663 €	60%	255 398 €
	Poste de mise en culture test - Reconstituer le sol par phytomanagement	Rémunération de personnel	MEL	100 000 €	50%	50 000 €
	Aménagements - Mettre en récit l'opération et animer des instances de co-construction	Investissement	MEL	45 000 €	35%	15 750 €
	Poste d'animation, d'évaluation et de capitalisation - Mettre en récit l'opération et animer des instances de co-construction	Rémunération de personnel	MEL	100 000 €	50%	50 000 €
	Frais d'équipement - Installer une micro-ferme urbaine en auto-récolte	Investissement	MEL	80 000 €	35%	28 000 €
	Expertises pour la définition du modèle économique - Installer une micro-ferme urbaine en auto-récolte	Etude ou mission d'ingénierie	MEL	30 000 €	80%	24 000 €
			TOTAL	7 088 188 €		2 556 748 €

Le programme ci-dessus a été validé par le comité de pilotage du PIA du 10/12/2020. Les démarches en cours d'approfondissement pourront nécessiter un ajustement de ce programme.

> SUBVENTIONS PIA - LILLE CONCORDE - DÉMARCHE QUARTIER À SANTÉ POSITIVE

	Action	Libellé précis	Périmètre secteur concerné	Maître d'ouvrage (Institute exact)	Assiette subventionnable prévisionnelle	Taux de subvention du PIA	Montant actualisé de subvention du PIA	Autres cofinancements (y compris fonds propres)	Date de lancement opérationnel (semestre et année)	Durée de l'opération en semestre
ACTION 1 : la colline multi usages : acoustique, cultivée et solaire	ACTION 1.1	Étude Géotechnique	Concorde	Ville de Lille	8 818,00 €	50%	3 305,00 €	3 305,00 €	S2 2018	15
			Concorde	SPL Eurallie	10 300,00 €		5 150,00 €	5 150,00 €		
	ACTION 1.2	AMO de montage opérationnel de la centrale photovoltaïque en autoconsommation collective	Concorde	Ville de Lille	42 000,00 €	25%	30 000,00 €	10 000,00 €	S2 2019	9
	ACTION 1.3	Réalisation de la serre	Concorde	Ville	2 000 000,00 €	20%	400 000,00 €	1 600 000,00 €	S2 2019	19
ACTION 2 : préfiguration du projet d'agriculture urbaine et intégration dans le quartier	ACTION 1.4	Création de l'écran et du talus	Concorde	SPL Eurallie	3 500 000,00 €	30%	1 050 000,00 €	2 450 000,00 €	S2 2019	9
	ACTION 2.1	AMO pour l'accompagnement de la structuration de la démarche sur le territoire, intégrant la recherche d'un modèle économique et juridique global	Concorde	Ville de Lille	75 000,00 €	75%	44 850,00 €	14 950,00 €	S2 2018	15
			Concorde	Ville de Lille	32 000,00 €	75%	27 500,00 €	12 500,00 €		
	ACTION 2.2	Protocole de recherche sanitaire pour étudier la contamination éventuelle de la pollution atmosphérique et les mesures préventives adaptées.	Concorde	Ville de Lille	60 000,00 €	75%	45 000,00 €	15 000,00 €	S1 2019	8
	ACTION 2.3	Installation et aménagement du site pilote : travaux de VTD et espace test.	Concorde	SPL Eurallie	210 000,00 €	25%	52 500,00 €	157 500,00 €	S2 2019	7
	ACTION 2.4	Installation et aménagement du site pilote : infrastructures et outillage (investissements liés au système de production agricole)	Concorde	LSE	273 730,00 €	75%	136 380,00 €	136 380,00 €	S2 2019	11
ACTION 3 : création d'un référentiel air et bruit et mise en œuvre d'objectifs d'excellence air et bruit dans des opérations pilotes	ACTION 3.1	AMO pour le suivi des cités de la démarche à Santé Positive dans le projet de renouvellement urbain.	Concorde	Ville de Lille	80 000,00 €	75%	60 000,00 €	20 000,00 €	S2 2018	8
	ACTION 3.2	AMO pour l'expérimentation d'une démarche d'excellence air, bruit et énergie dans la réalisation d'un équipement public multifonctions	Concorde	Ville de Lille	208 821,00 €	80%	167 056,80 €	41 764,13 €	S2 2019	15
	ACTION 3.3	Travaux pour l'expérimentation d'une démarche d'excellence air, bruit et énergie dans la réalisation d'un équipement public multifonctions	Concorde	Ville de Lille	20 382 109,00 €	3%	625 561,48 €	20 253 567,52 €	S2 2019	17
	ACTION 3.4	AMO pour l'expérimentation d'une démarche d'excellence air, bruit et énergie dans la réhabilitation de la zone Renoir	Concorde	LMH	213 170,00 €	80%	170 536,00 €	42 634,00 €	S2 2019	19
	ACTION 3.5	Travaux pour l'expérimentation d'une démarche d'excellence air, bruit et énergie dans la réhabilitation de la zone Renoir	Concorde	LMH	21 318 963,00 €	8%	1 283 281,19 €	20 033 681,81 €	S2 2019	19
ACTION 4 : communication engageante et dispositifs d'accompagnement des habitants au changement	ACTION 4	Définir une méthodologie de communication engageante sur les bénéfices sur les santé, expérimentation sur 250 logements (80 Éloignement)	Concorde	Ville de Lille	40 000,00 €	75%	30 000,00 €	10 000,00 €	S2 2018	7
ACTION 5 : animer, suivre, évaluer la démarche QSP dans le temps	ACTION 5	Mise en place d'indicateurs et d'outils de mesure pour capitaliser l'expérience, mesurer les impacts de la démarche et favoriser sa reproductibilité	Concorde	Ville de Lille	100 000,00 €	80%	80 000,00 €	20 000,00 €	S2 2019	15
	ACTION 5.1	Chargé de mission innovation et renouvellement urbain (5 ans)	Concorde	Ville de Lille	500 000,00 €	60%	280 000,00 €	220 000,00 €	S2 2018	10
	ACTION 5.2	Chargé de mission pilotage du projet d'agriculture urbaine (8 ans)	Concorde	Ville de Lille	300 000,00 €	50%	150 000,00 €	150 000,00 €	S2 2019	8
TOTAL					49 859 083,00 €	9%	4 628 260,25 €	45 230 822,75 €		

SUBVENTIONS FRANCE 2030 « DEMONSTRATEURS DE LA VILLE DURABLE » - LILLE IENA MEXICO -

				Total	Prix HT / TTC	Dont financement France 2030		Dont financement porteur de projet & partenaires
Axe d'innovation	#	Action financée	Maîtrise d'ouvrage	Montant total prévisionnel (€)		Total financement FR2030 (€)	Part de financement FR2030 (%)	Total co-financé par le porteur & partenaires (€)
Prestations intellectuelles								
Axe d'innovation 1 : la ville résiliente, sobre, saine et inclusive, avec l'actualisation de la stratégie d'intervention pour générer et amplifier les synergies > stratégie de réplication et d'innovation	A1.1	Actualisation de la stratégie d'intervention Iena Mexico	Fabrique des Quartiers	100 000 €	HT	50 000 €	50%	50 000 €
Axe d'innovation 1 : la ville résiliente, sobre, saine et inclusive, avec la massification durable de la rénovation du bâti > stratégie de réplication et massification	A1.2	Etude de maîtrise d'oeuvre réhabilitations inspirantes	Fabrique des Quartiers	100 000 €	HT	50 000 €	50%	50 000 €
		Etude de maîtrise d'oeuvre tiers-lieux "habiter durable"						
Axe d'innovation 1 : la ville résiliente, sobre saine et inclusive, avec la capitalisation de la phase d'incubation et l'anticipation d'une stratégie d'économie circulaire et le recours à des matériaux et process sains et décarbonés. > Stratégie d'application et de réplication, innovation économique et performance environnementale	B1.3	Etude énergie, mobilité, réemploi	AC ANRU	73 675 €	TTC	73 675 €	100%	0 €
Axe d'innovation 1 : la ville résiliente, sobre saine et inclusive, avec la capitalisation de la phase d'incubation et l'anticipation de la mise en œuvre opérationnelle. > stratégie d'application et de réplication	A1.4	Elaboration du référentiel du démonstrateur "Lille - Iena-Mexico"	Fabrique des Quartiers	60 000 €	HT	30 000 €	50%	30 000 €

Axe d'innovation 3: la ville inclusive, avec la définition d'une stratégie d'accompagnement au changement (l'évolution des usages dans le contexte de la transition écologique, l'acceptabilité sociale et les nouvelles attentes citoyennes) > innovation sociale, renforcer le pouvoir d'agir des citoyens	A3.1 A3.2	Accompagnement au changement + Prototypage de solutions en phase de conception	Fabrique des Quartiers	160 000 €	HT	80 000 €	50%	80 000 €
Axe d'innovation 4: la ville résiliente, par l'accompagnement de tous les acteurs de la filière économique, à travers la création d'un lieu hybride dédié à la formation et à l'accompagnement des professionnels > innovation économique en faveur de l'insertion, l'emploi et le développement de nouvelles filières	B4.1	Etude de programmation et de gestion	AC ANRU	23 675 €	TTC	23 675 €	100%	0 €
Axe d'innovation 5 : la ville résiliente, sobre, saine et inclusive, avec l'adaption de la conduite de projet et l'anticipation des enjeux d'évaluation > pilotage de la démarche d'innovation et d'évaluation	B5.1	Etude énergie	Fabrique des Quartiers	29 872 €	TTC	29 872 €	100%	0 €
Dépenses de personnel								
Dépenses de personnel MEL	C1	Pilotage stratégique	MEL	250 000 €	TTC	58 000 €	23%	192 000 €
Dépenses de personnel Fabrique des Quartiers	C2	Pilotage opérationnel	Fabrique des Quartiers	150 000 €	TTC	58 000 €	39%	92 000 €
Frais généraux								
Frais généraux	G	Forfait frais généraux	MEL	5 000 €	HT	5 000 €	100%	0 €
		TOTAL		952 222 €		458 222 €	48%	494 000 €

Article 3.9.4 –Modification de l'article 9.4.1 « Les opérations financées par le PIA et France relance »

L'article est modifié et désormais rédigé comme suit :

Les opérations financées au titre de l'appel à projets « Les Quartiers Fertiles » bénéficient de financement hors NPNRU (PIA et Plan France Relance). Ces financements sont attribués selon les modalités définies par la délibération n°2020-33 du conseil d'administration de l'ANRU du 24 novembre 2020, en application de l'article 2.3.9 du titre II du règlement général de l'Agence relatif au NPNRU.

Libellé de l'opération	IDTOP	Localisation (QPV ou EPCI de rattachement)	Maître d'ouvrage (intitulé exact)	Assiette subventionnable prévisionnelle	Taux de subvention Anru	Montant prévisionnel du concours financier	Date de prise en compte des dépenses	Semestre	Année	Durée en semestre
Loos - Espace test agricole des Oliveaux	C0685-42-0370	QP059077	Fabrique Emploi	140 630,00 €	50,00 %	70 315,00 €	01/06/2020 00:00:00	S2	2022	6
La Pépinière du Faubourg	C0685-42-0374	QP059074	Growsters	211 870,00 €	50,00 %	105 935,00 €	01/06/2020 00:00:00	S2	2022	6
MEL - quartiers fertiles multisites	C0685-42-0378	QP999100	MEL	500 000,00 €	50,00 %	250 000,00 €	01/06/2020 00:00:00	S2	2022	6
Lille JB Clément - Projet Les Tinctoriales	C0685-42-0431	QP059074	SAHLM VILOGIA	112 689,79 €	50,00 %	56 344,90 €	01/06/2020 00:00:00	S1	2023	4
LILLE - CONCORDE - PLATEFORME D'ACCUEIL DE LA FERME URBAINE PERENNE	C0685-42-0432	QP059074	SPL EURALILLE	178 610,20 €	50,00 %	89 305,10 €	01/06/2024 00:00:00	S2	2024	8
Jardin Clément, des tinctoriales dans le tiers paysage lillois	C0685-42-0429	QP059074	Tinctoriales	47 000,00 €	50,00 %	23 500,00 €	01/06/2020 00:00:00	S2	2022	6

Article 3.10 – Modification de l'article 10 relatif au plan de financement des opérations programmées

L'article est modifié et désormais rédigé comme suit :

Les participations financières prévisionnelles au titre de la présente convention pluriannuelle sont précisées dans les tableaux figurant en annexe C2 :

- Un plan de financement prévisionnel global faisant apparaître les co-financements envisagés pour chaque opération du projet, y compris celles non financées par l'ANRU ou, à titre informatif, celles du projet d'innovation financées par les PIA ou du projet d'agriculture urbaine soutenu au titre de l'appel à projets « Les Quartiers Fertiles ». Les financements ANRU au titre du PIA, validés par le premier ministre, figurent dans la convention-cadre de mise en œuvre du projet ou la convention de financement du projet spécifique annexée, le cas échéant, à la présente convention.
- Le tableau financier par le porteur de projet et les maîtres d'ouvrage reprenant, en les classant par nature d'intervention, maître d'ouvrage par maître d'ouvrage, l'ensemble des plans de financement prévisionnels des opérations pour lesquelles un soutien financier de l'ANRU, au titre du NPNRU, est sollicité dans la présente convention pluriannuelle. Il fait ainsi apparaître les concours financiers ANRU prévisionnels, déclinés entre montants de subventions ANRU prévisionnels et les volumes de prêts bonifiés prévisionnels. L'ensemble des co-financements prévisionnels sont précisés : commune, EPCI, conseil départemental, conseil régional, organisme HLM, Caisse des Dépôts, Europe, ...

Ce tableau financier est un tableau prévisionnel des dépenses et des recettes estimées, qui, au sens du règlement financier, programme des crédits sur les ressources financières du nouveau programme national de renouvellement urbain. Les participations financières prévisionnelles y sont détaillées. Sont également indiquées des participations financières prévisionnelles de tiers non-signataires dont l'obtention est de la responsabilité de chaque maître d'ouvrage.

Au titre de la présente convention pluriannuelle :

- la participation financière de l'ANRU au titre du NPNRU s'entend pour un montant global maximal de concours financiers prévisionnels de **526 570 278,89 €**, comprenant **416 669 001,32 € de subventions**, et **109 901 277,57 €** de volume de prêts distribués par Action Logement Services. Cette participation se répartit sur les quartiers concernés de la façon suivante :
 - **43 027 239,14 €** concours financiers prévisionnels comprenant **40 200 439,14 €** de subventions et **2 826 800,00 €** de volume de prêts portant sur les quartiers d'intérêt régional,
 - **483 543 039,75 €** concours financiers prévisionnels comprenant **376 468 562,18 €** de subventions et **107 074 477,57 €** de volume de prêts portant sur les quartiers d'intérêt national.
- la participation financière de l'Anah fera l'objet d'échanges avec présentation de la stratégie globale d'intervention sur l'habitat privé.
- La participation financière de la Caisse des Dépôts s'entend pour un montant global maximal, non actualisable, de 735 000 €, ventilé tel que mentionné à l'article 9.2.3. La mise en œuvre du programme s'appuie par ailleurs sur le financement en prêts de la Caisse des dépôts pour un montant prévisionnel de **536 009 811,49 €**. Les modalités d'intervention seront précisées dans des conventions à signer entre la Caisse des Dépôts et les différents maîtres d'ouvrage concernés. Les décisions d'octroi des financements de la Caisse des Dépôts seront prises par les comités d'engagement compétents. Les caractéristiques des prêts, y compris le taux d'intérêt, sont celles en vigueur au jour de l'émission de chaque contrat de prêt ;

- La participation financière de la CDC au titre du volet « quartiers » de l'action TI et de l'action « Démonstrateurs de la ville durable » du PIA s'entend pour un montant global maximal de 464 035 € et au titre de l'appel à projets « Les Quartiers Fertiles » s'entend pour un montant global maximal de 538 030,50 € ;
- La participation financière de l'ANRU au titre de l'axe 1 de l'action VDS du PIA et/ou du volet « quartiers » de l'action TI, s'entend pour un montant global maximal de 7 192 985,95 € (*hors appel à projets « Les Quartiers Fertiles »*) ;
- La participation financière de l'ANRU au titre du Plan France Relance relatif à l'appel à projets « Les Quartiers Fertiles » s'entend pour un montant global maximal de 595 400 € ;
- La participation financière de la Région Hauts-de-France s'entend pour un montant de **63 710 133 €** pour toutes les opérations financières décrites à l'article 9, y compris pour le financement "décroisé" des opérations au titre de la convention de partenariat avec la Région.

Pour rappel :

- le montant total d'investissement, au titre du protocole de préfiguration, était de **39 149 386,42 € (coût total HT) dont 9 172 077,20 € de concours financiers de l'Anru, dont 7 544 477,20 € de subventions et 1 627 600,00 € de prêts bonifiés**. Le tableau financier des opérations physiques relatif au protocole de préfiguration portant sur les quartiers concernés par la présente convention pluriannuelle figure en annexe C7.

Le tableau ci-dessous récapitule les concours financiers NPNRU totaux programmés par quartier concerné par la présente convention² :

Quartiers concernés	ANRU	Prêts bonifiés AL	Total concours financiers
Blanc Riez	16 902 348,60		16 902 348,60
Bois Blancs Aviateurs	10 255 296,84	2 712 000,00	12 967 296,84
Concorde	59 202 852,48	3 640 000,00	62 842 852,48
La Bourgogne	80 582 969,12	21 034 001,70	101 616 970,82
Les Oliveaux	37 993 851,19	4 683 790,00	42 677 641,19
Les Villas	3 527 754,85		3 527 754,85
Lille quartiers anciens	4 999 996,53		4 999 996,53
Lille sud	4 687 474,25	1 360 000,00	6 047 474,25
Lionderie - Trois Baudets	9 455 638,85		9 455 638,85
Nouveau Mons	34 113 972,05	14 572 606,37	48 686 578,42
Roubaix - Alma	39 384 688,56	7 804 174,38	47 188 862,94
Roubaix - Epeule	46 431 419,23	11 303 140,12	57 734 559,35
Roubaix - multisites	3 075 485,20	2 179 000,00	5 254 485,20
Roubaix - Pile - Trois Ponts	30 477 438,61	1 820 000,00	32 297 438,61
sous total QIR	40 141 039,14	2 712 000,00	42 853 039,14
sous total QIN	340 950 147,22	68 396 712,57	409 346 859,79
sous total quartiers au titre du NPRU	381 091 186,36	71 108 712,57	452 199 898,93
Relogement des ménages avec minoration de loyer	1 779 500,00		1 779 500,00
Reconstitution de l'offre de LLS	24 310 290,00	38 792 565,00	63 102 855,00
Etudes et conduite de projet	9 488 024,96		9 488 024,96

² Le cas échéant la présente convention fait mention des concours financiers NPNRU programmés dans les autres conventions NPNRU portant sur le même territoire intercommunal, et les tableaux financiers concernés sont joints pour information en annexe C8.

Sous total volet métropolitain au titre du NPRU	35 577 814,96	38 792 565,00	74 370 379,96
TOTAL GENERAL NPRU	416 669 001,32	109 901 277,57	526 570 278,89
Quartiers fertiles - Opérations d'investissement	595 400,00		595 400,00
PIA	7 192 985,95		7 192 985,95
TOTAL GENERAL	424 457 387,27	109 901 277,57	534 358 664,84
Rappel protocole de préfiguration	7 544 477,20	1 627 600,00	9 172 077,20

Article 3.11 – Modification de l'article 14.5.1 relatif au calendrier prévisionnel d'exécution du programme physique

L'article est modifié et désormais rédigé comme suit :

Chaque maître d'ouvrage est tenu au respect du calendrier individuel des opérations prévu au programme physique tel que détaillé à l'article 9.1.1. de la présente convention.

Ce calendrier se déroule entre la date de lancement opérationnel de la première opération, à savoir le 1^{er} semestre 2017, et la date prévisionnelle de fin de la dernière opération, à savoir le 31 décembre 2032.

ARTICLE 4 – DATE D'EFFET ET MESURE D'ORDRE

Le présent avenant prend effet à compter de sa signature par la dernière partie prenante signataire.

Les clauses de la convention pluriannuelle non modifiées par le présent avenant demeurent inchangées et applicables conformément aux dispositions prévues dans la Convention pluriannuelle.

La convention pluriannuelle et ses avenants successifs, en ce compris le présent avenant, forment un tout indivisible. Une version actualisée de la convention pluriannuelle consolidant l'ensemble des modifications sera remise à l'ANRU par le porteur de projet.

ANNEXES MODIFIEES

A - Présentation du projet :

A2 Carte de présentation du ou des quartiers qui font l'objet du projet de renouvellement urbain permettant de localiser les équipements structurants et le patrimoine des différents organismes HLM notamment, et le cas échéant en précisant ceux concernés par le projet d'innovation soutenu au titre de l'axe 1 de l'action VDS du PIA ou du volet « quartiers » de l'action TI du PIA **et par le dispositif Quartiers résilients.**

A8 Plans guide des projets urbains

A12 Plan du foncier permettant d'identifier les contreparties foncières transférées à Foncière Logement

B - Contreparties en faveur du groupe Action Logement (des apports en faveur de la mixité) :

B1 Description des contreparties foncières pour Foncière Logement (des apports en faveur de la mixité)

B2 Description des contreparties en droits de réservations de logements locatifs sociaux pour Action Logement Services (des apports en faveur de la mixité)

C - Synthèse de la programmation opérationnelle et financière :

C2 Tableau financier prévisionnel global de l'ensemble des opérations du projet

C4 Tableau financier des opérations financées par l'ANRU

C7 Tableau financier des opérations physiques relatif au protocole de préfiguration portant sur les quartiers concernés par la présente convention pluriannuelle (tableau extrait d'Agora à la date de la signature de l'avenant au protocole de préfiguration)

D4 – La répartition des droits à reconstitution par volets territoriaux

ROUBAIX - Secteur Est



Parcelle - Op institutionnel PRIVE

- Vilogia
- LMH
- CALPACT et Associations

- Mairies annexes
- Pompiers
- Hôpitaux - grands centres hospitaliers
- Musées et Centres d'Art
- Etablissements scolaires
 - ECOLE MATERNELLE
 - ECOLE DE NIVEAU ELEMENTAIRE
- V'LILLE - Stations
- Métro - Ligne 2
- Servitudes d'alignement
- FRONTIERE - FR BE
- MEL - Communes
- MEL - périmètre projet NPNRU



LMH
Villogia

- Moins annuels
- Hôtels - grands centres hospitaliers
- Bibliothèque
- Distributions scolaires
- ÉCOLE MATERNELLE
- ÉCOLE DE NIVEAU ÉLÉMENTAIRE
- COLLEGE
- CIRCONSRIPTION INSPECTION EDUCATION

Cinesa MEL
 1 2 3 Cinesa

- VLKLE - Stations
- Malle - Stations - ligne 2

☒ MCL - Communauté



LILLE - Concorde

Parcelle - Opérationnel PRIS



Réseau des voies

Maires aménages

Sémiotiques

Traitement des déchets

Déchets

Cibles

Universités

Établissements scolaires

ÉCOLE MATERNELLE

ÉCOLE MATERNELLE D'APPLICATION

ÉCOLE DE NIVEAU ÉLÉMENTAIRE

ÉCOLE ÉLÉMENTAIRE D'APPLICATION

ÉCOLE RÉGIONALE DU PREMIER DEGRÉ

COLLEGE

LYCÉE GÉNÉRAL ET TECHNOLOGIQUE

VILLE - Objets

Métro - Stations, Ligne 2

Transport HALTES SNCF (MEL)

Chemins de Fer - Lignes

Parcelles

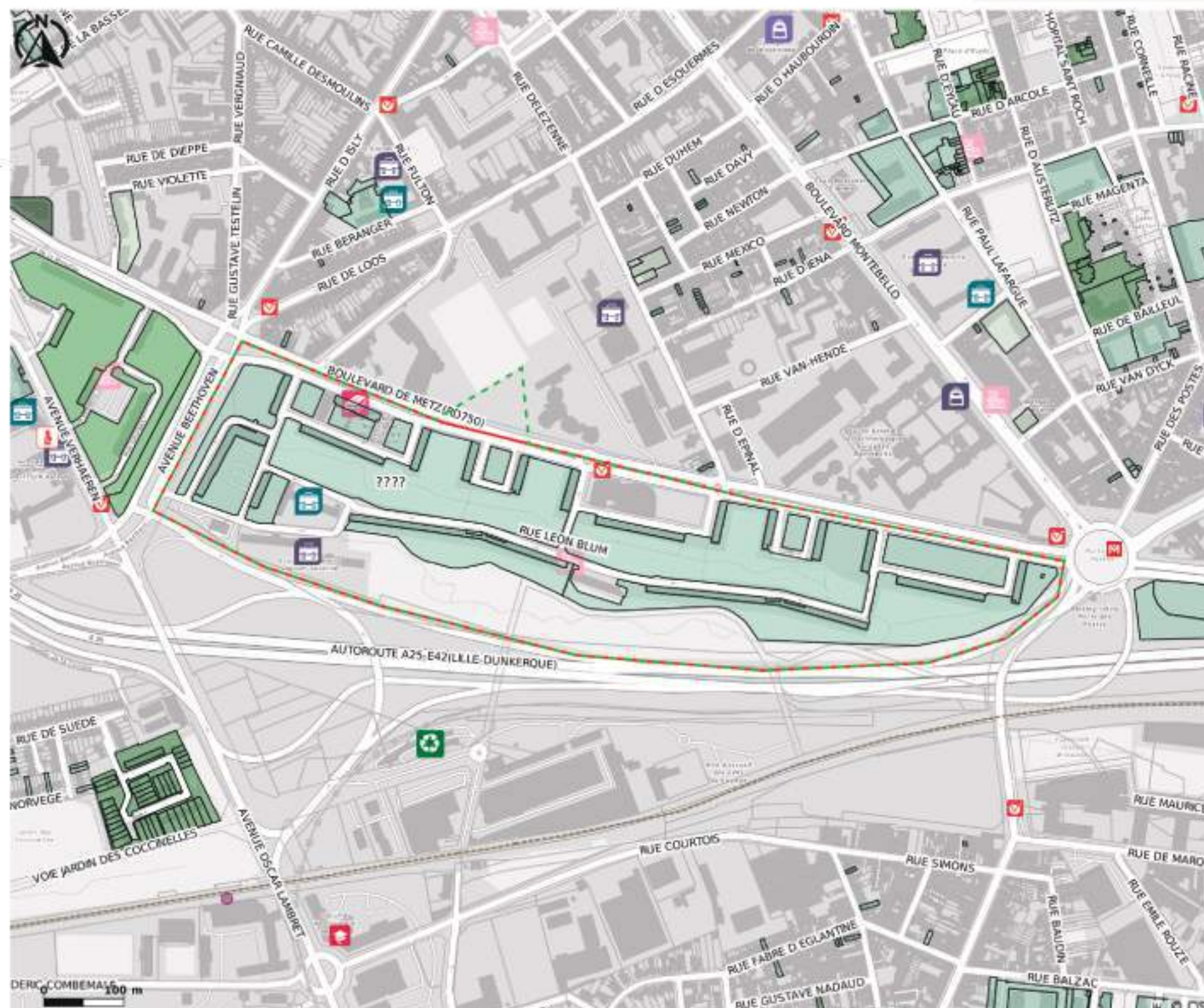
PROJET - PRIS

MEL - Communes

MEL - secteur

MEL - périmètre de projet (MEL)

MEL - périmètre PRIS



LILLE - Faubourg d'Arras et J-B Clément



Parcelle - Opérationnel PRUE

LMH

Vilogia

Noms des voies

Circonscriptions

Établissements scolaires

ÉCOLE MATERNELLE

ÉCOLE DE NIVEAU ÉLÉMENTAIRE

COLLEGE

Cinéma MEL

Cinéma

Cinéma Militaire

Chemin de Fer - Lignes

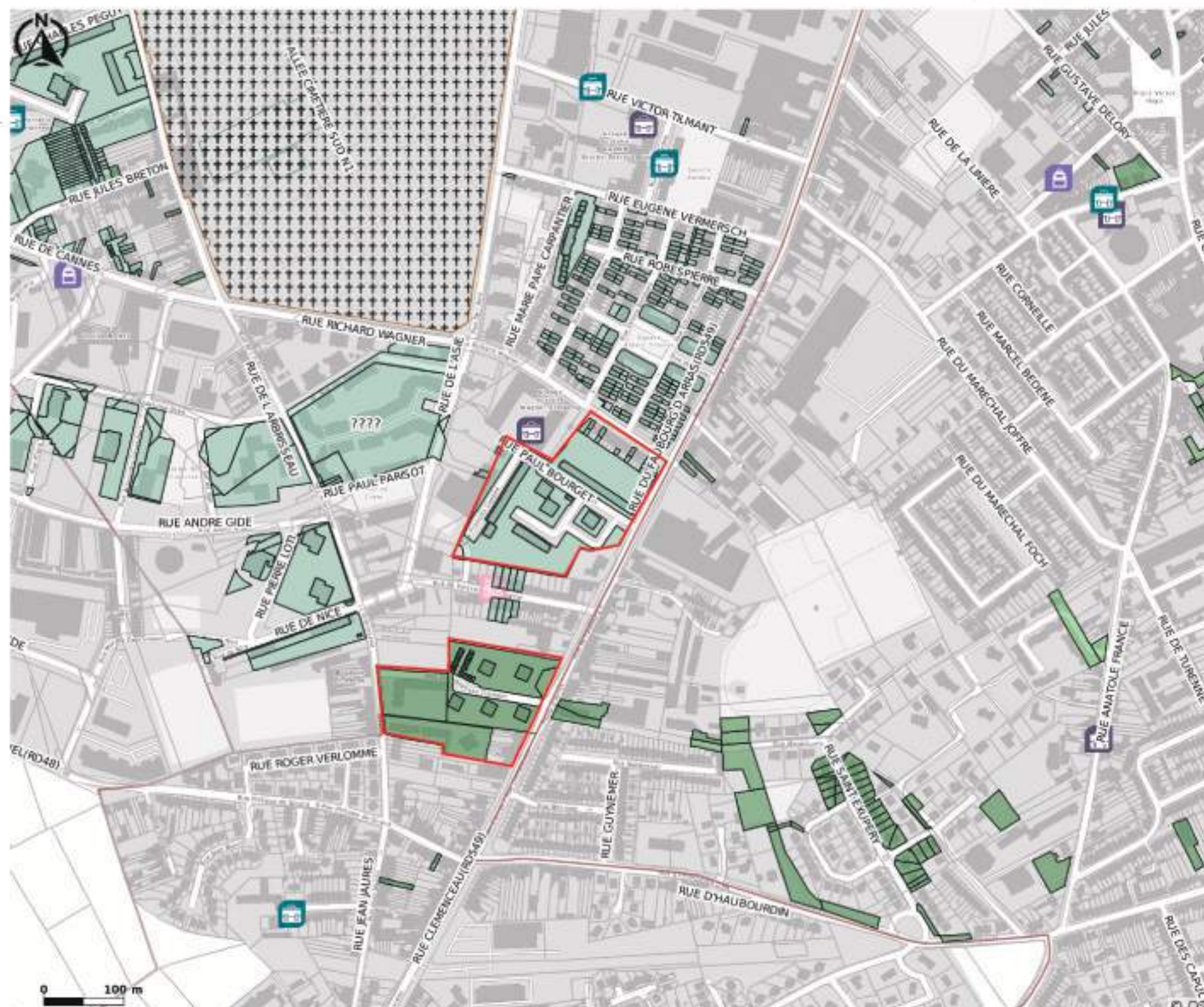
Parcelle

PROJET - PRUE

MEL - Communes

MEL - secteur

MEL - périmètre de projet MELUE



MEL
MÉTROPOLÉ
EUROPÉENNE DE LILLE

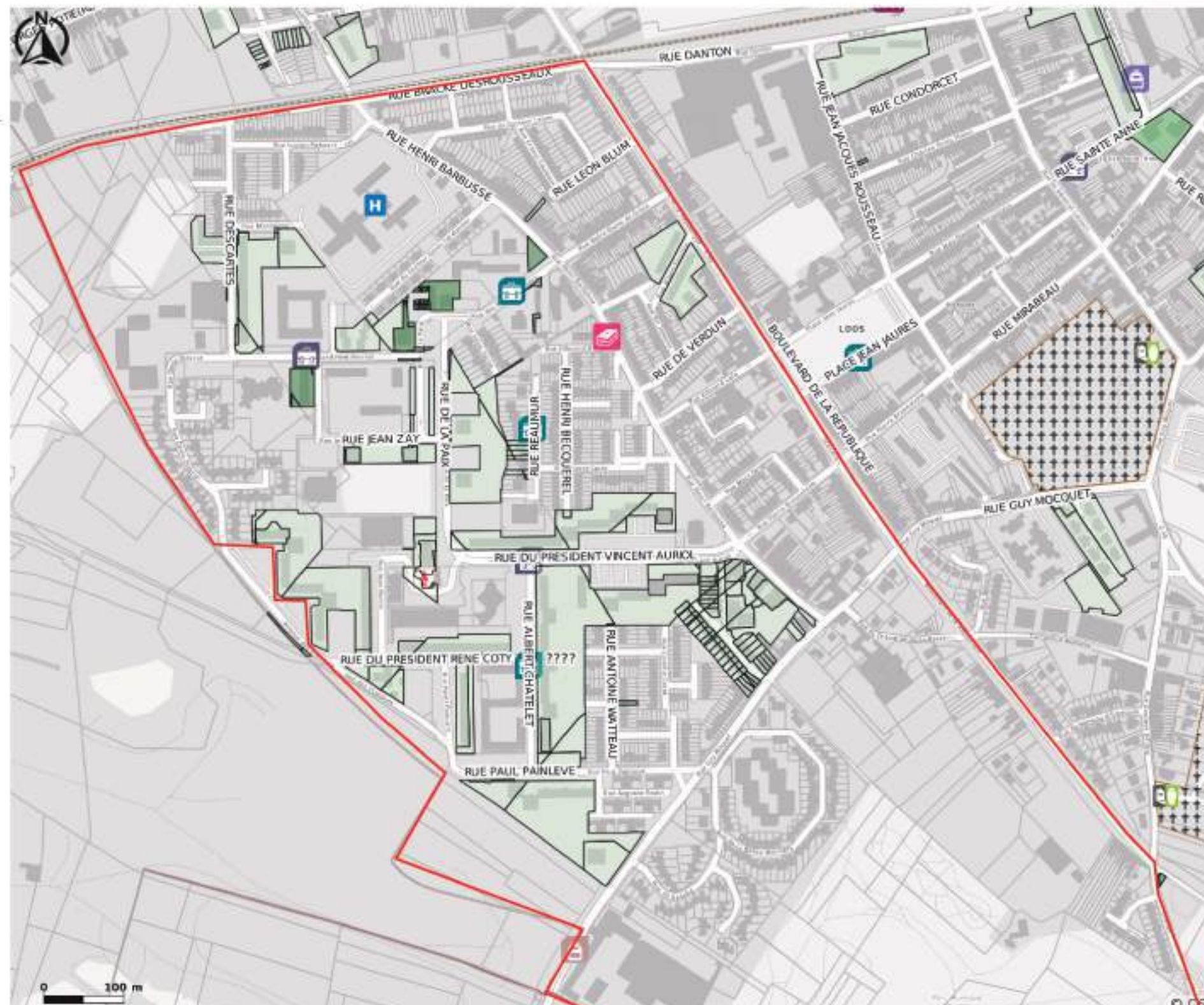


LOOS - les Oliveaux

Parcelle - Opérationnel PRUE

- Partenord Habitat / SRCJ
- Vilogia

- Symboles des sites
 Maires anciens
 Hôpitaux - grands centres hospitaliers
 Bibliothèques
 Établissements scolaires
 ÉCOLE MATERNELLE
 ÉCOLE DE NIVEAU ÉLÉMENTAIRE
 COLLÈGE
 LYCÉE PROFESSIONNEL
 CIRCONSCRIPTIONS INSPECTION ÉDUCATIVE
 Cimetière et sites cimetière
 Cimetière et site cimetière
 Cimetière MEL
 Cimetière
 Transport GARE (MEL)
 GARE SNCF
 Chemin de Fer - Lignes
 Parcelle
 PROJET - PRUE
 MEL - Communes
 MEL - secteur
 MEL - périmètre de projet PRUE



MEL
MÉTROPOLE
EUROPÉENNE DE LILLE

 Villogia

 www.pearsoned.com

 COOLE MATERNELL

CIRCUMSCRIPTIONS INSPECTION EDUCATION

© 2008 The Authors
Journal compilation © 2008 Blackwell Publishing Ltd

Page 10

*****PROFITEURS - FIN DE

8813 - *Chrysomelidae*

10.000

TABLE 1. Summary of the 1000 Genomes Project



Partenord Habitat
Vilogia

North Sea Volcan

 Warning
 Facebook

Copyright © 2010 Wolters Kluwer Health | Lippincott Williams & Wilkins

Établissements scolaires

 NIST

SCIENCE & TECHNOLOGY

 ÉCOLE DE NIVEAU ÉLÉMENTAIRE

SERVICIO DE LA CIUDAD

100% (100%)

VLEIS - SIMONE


Tropen GAMES (MGO)

11

Transport H&M, T&S, SH&C

Chemin de Fer - Ligne

Onze

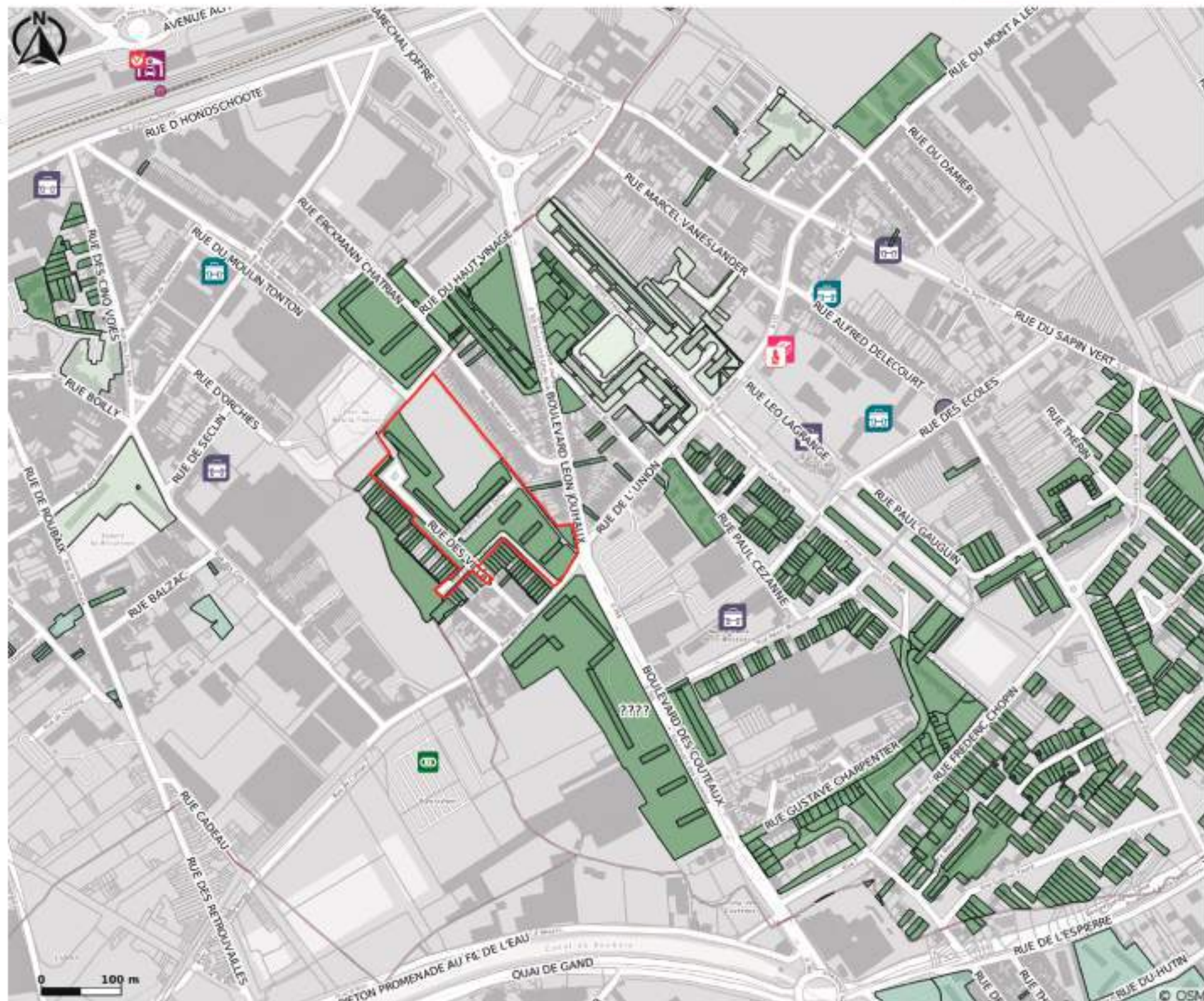
© 2004 Blackwell Publishing Ltd *Journal of Internal Medicine* 255: 105–112

Figure 10.10

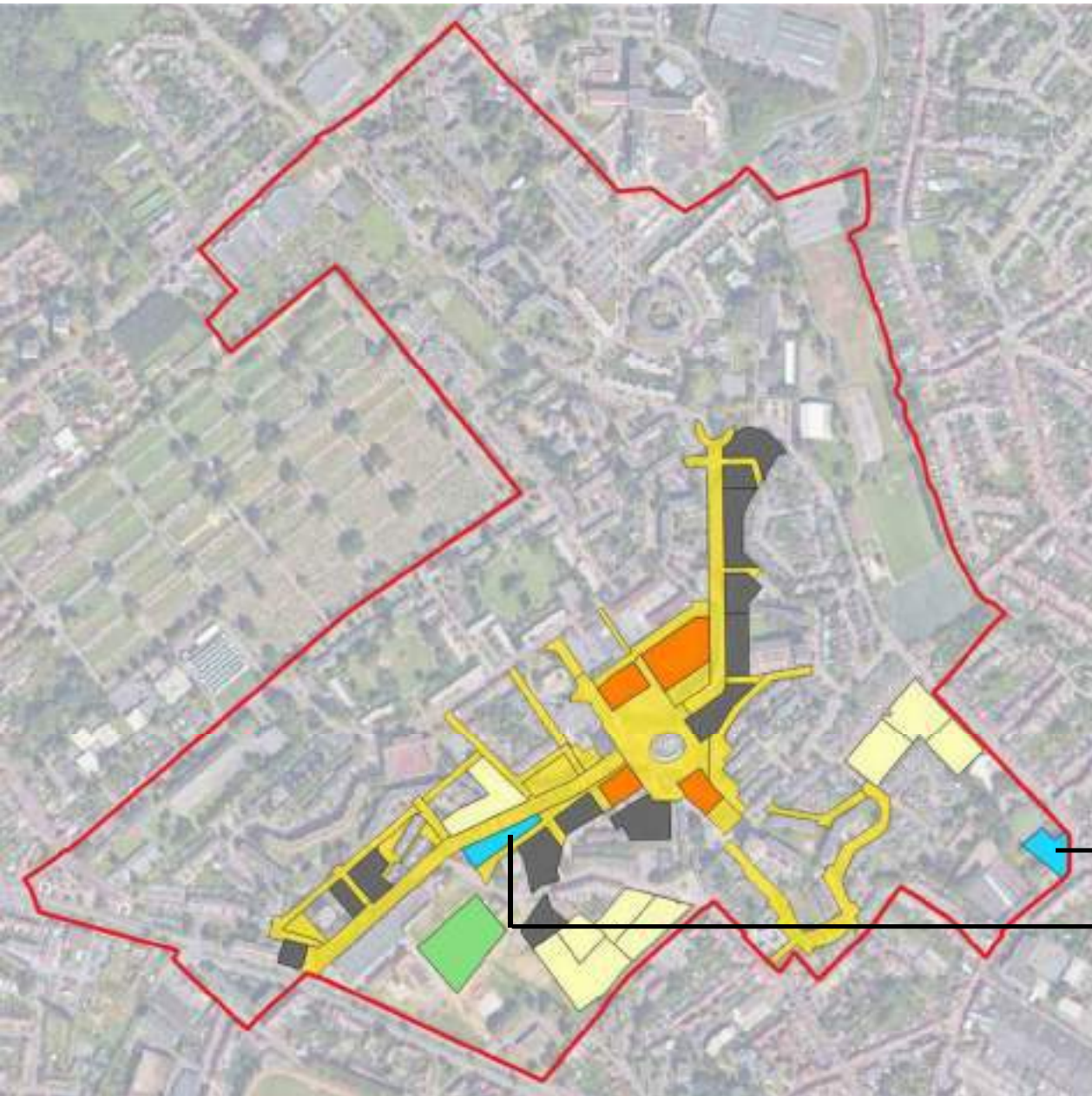
11

Figure 1

1. **Identify the problem.** The first step in the problem-solving process is to identify the problem. This involves recognizing the symptoms of the problem and determining the underlying cause. For example, if a machine is not working, the problem might be a broken part or a lack of lubrication.



A2. Présentation des quartiers qui font l'objet du dispositif Quartiers résilients



1/ Périmètre de la FAT d'aménagement (CE 2024)

- Espaces publics
- Équipements publics
- Diversification
- Contreparties foncières Action Logt
- Immobilier économique

2/ Pocket Parc Kergomard

3/ Pocket Parc Lepoutre

LILLE - CONCORDE

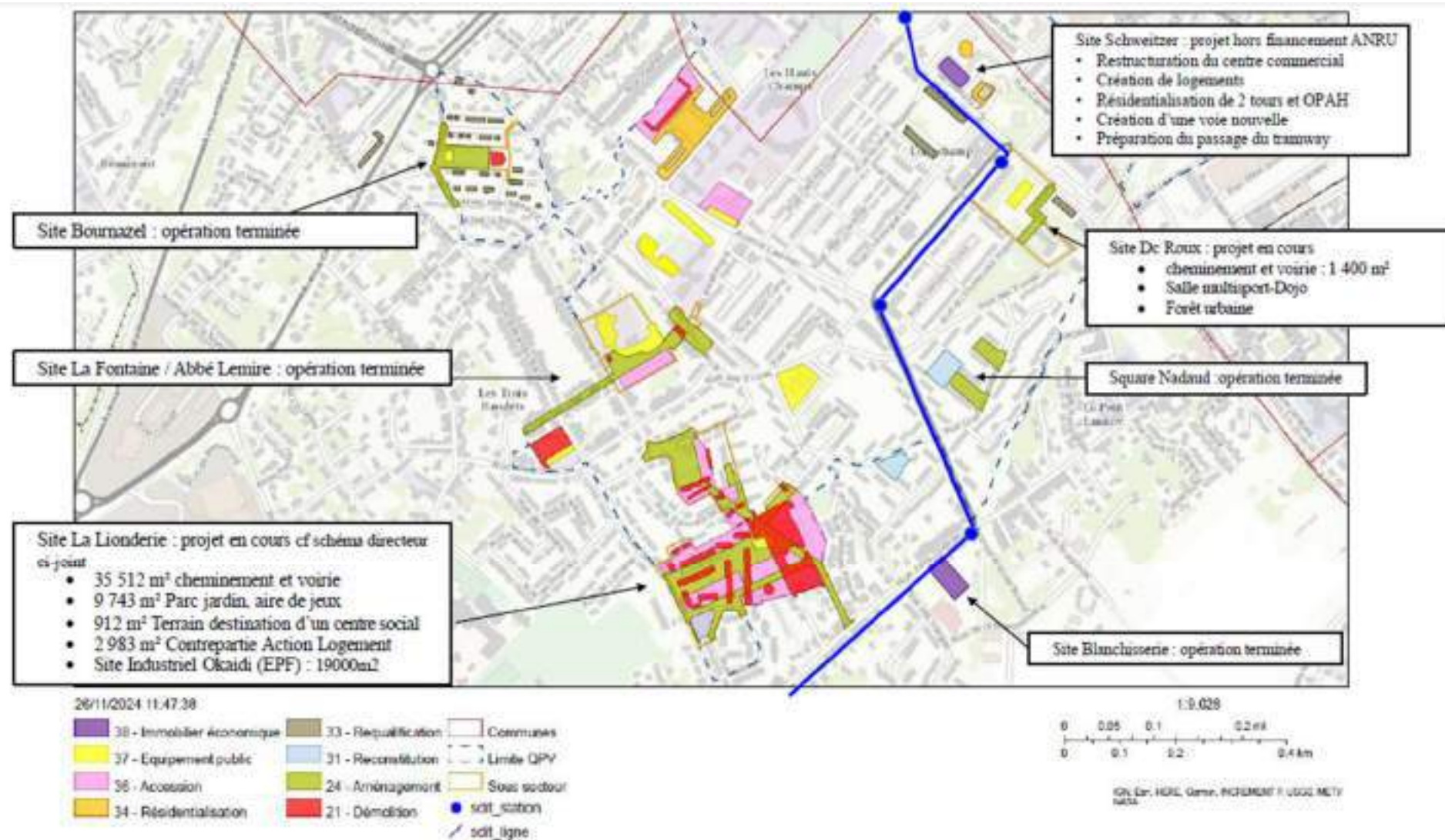
**Opération inscrite dans la démarche
quartier résilient :**
Réhabilitation Énergétique Renoir



Avenant 3

Annexes A08 – Plans guide

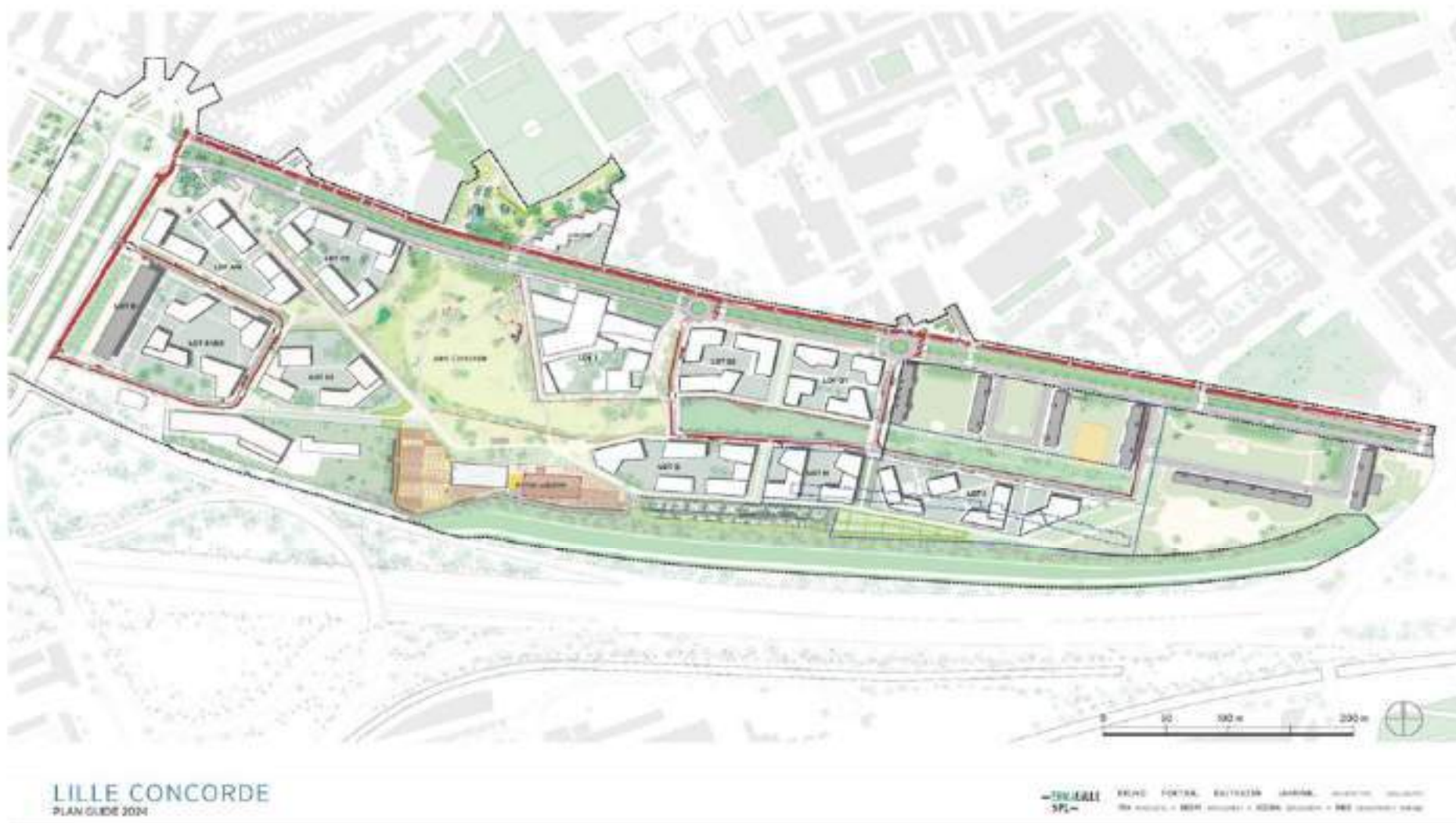
Avenant 3 – Annexe A08 – Plan guide
Hem – multisites



Avenant 3 – Annexe A08 – Plan guide
Hem – zoom secteur Lionderie



Avenant 3 – Annexe A08 – Plan guide
Lille - Concorde



Avenant 3 – Annexe A08 – Plan guide

Lille – Faubourg d' Arras

LILLE - Faubourg d'Arras

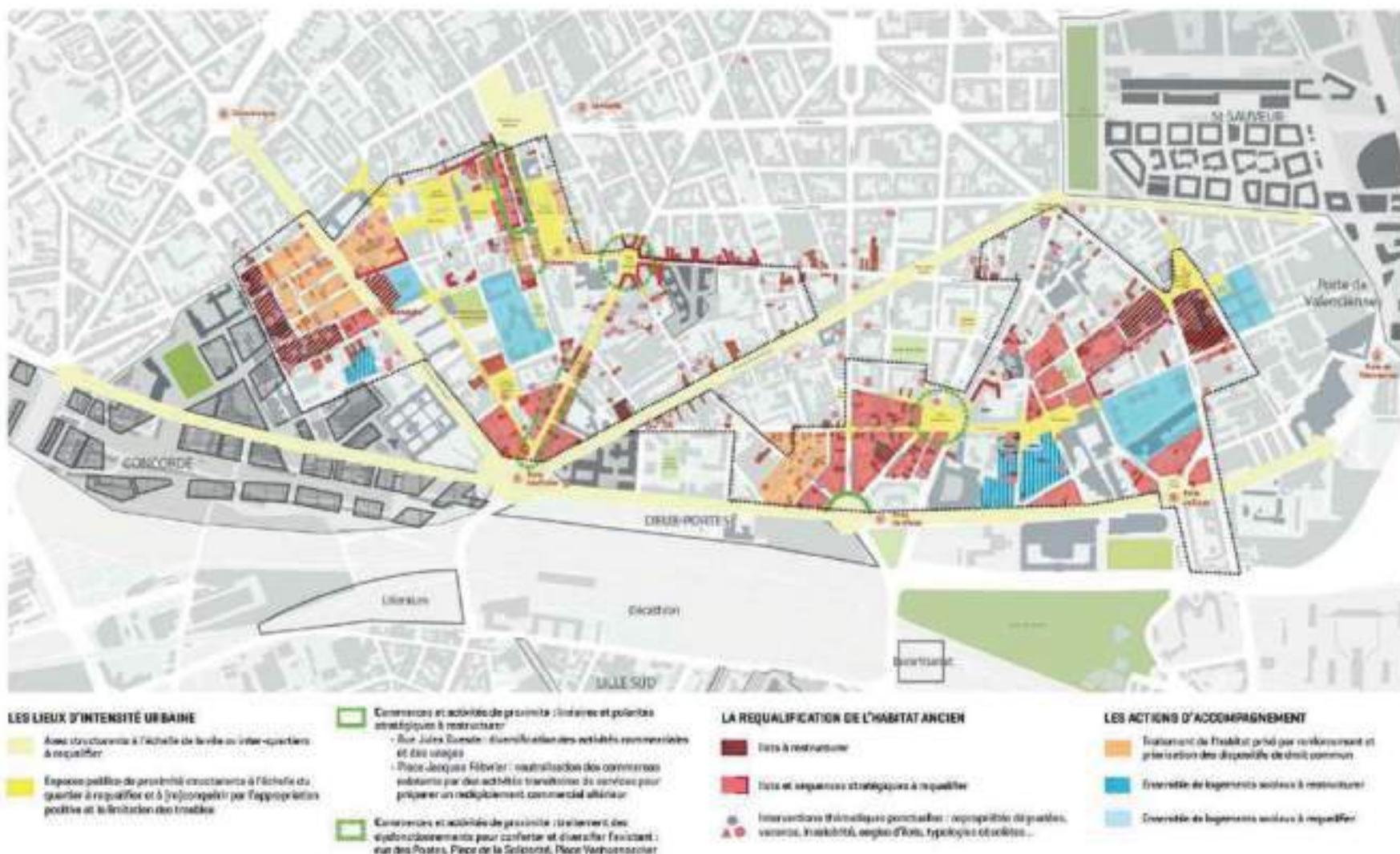


Avenant 3 – Annexe A08 – Plan guide
Lille – Jean-Baptiste Clément

LILLE - J-B Clément



Avenant 3 – Annexe A08 – Plan guide Lille – quartiers anciens



Avenant 3 – Annexe A08 – Plan guide
Lille – Febvrier Vanhoenacker



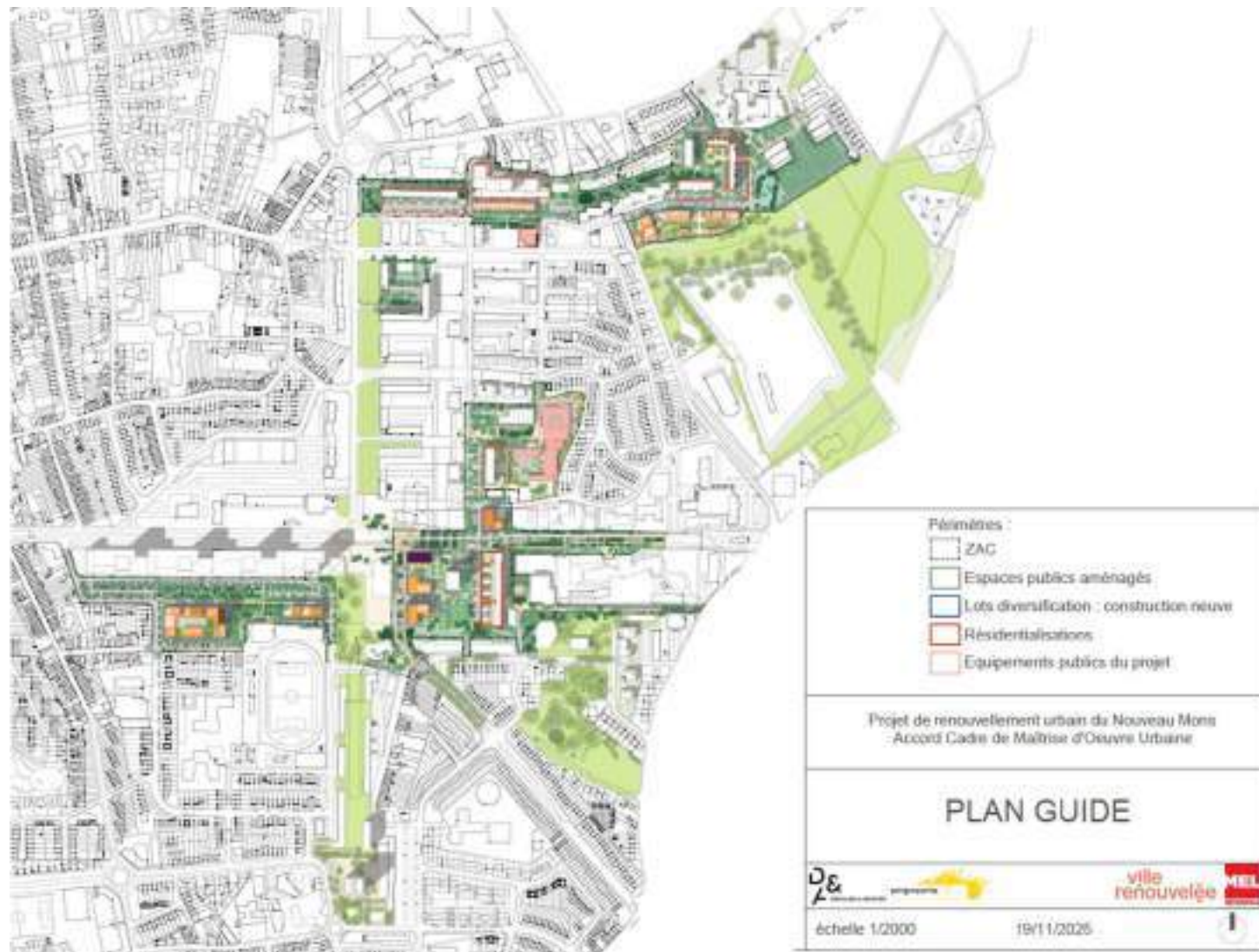
Avenant 3 – Annexe A08 – Plan guide
Lille – Bois-Blancs



Avenant 3 – Annexe A08 – Plan guide
Loos – les Oliveaux



Avenant 3 – Annexe A08 – Plan guide
Mons – Nouveau-Mons



Avenant 3 – Annexe A08 – Plan guide
Roubaix - Alma

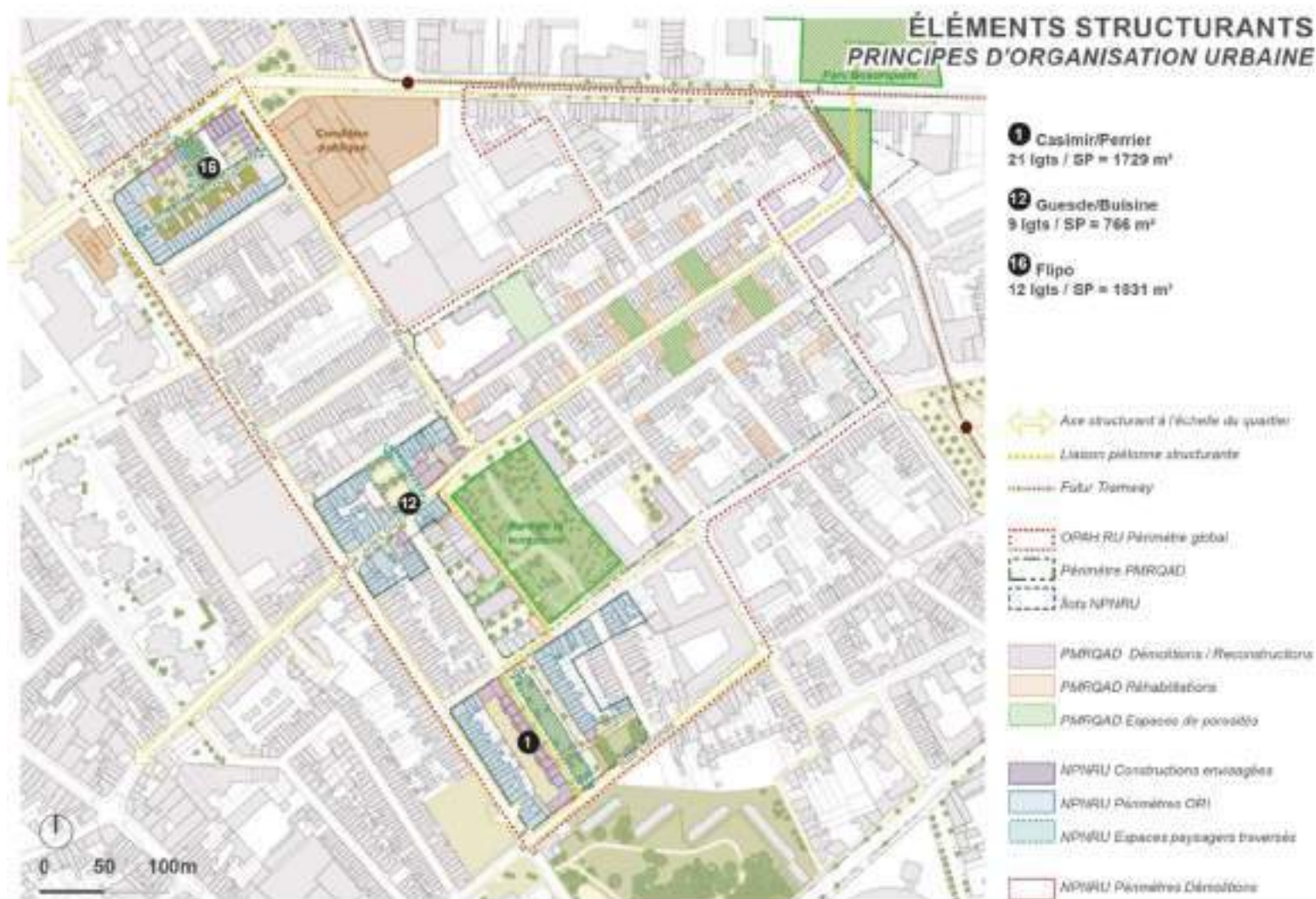


Avenant 3 – Annexe A08 – Plan guide
Roubaix - Epeule

METROPOLE EUROPEENNE DE LILLE			
MAITRISE D'ŒUVRE URBAINE ET MAITRISE D'ŒUVRE D'ESPACES PUBLICS POUR LE NPNRU DE ROUBAIX			
Marché Subsequent n°05 - Quartier de l'Épave			
Maitrise d'ouvrage Métropole Européenne de Lille 1 place de l'Europe - 59000 Lille Tél. : 03 20 41 10 00 Fax : 03 20 41 10 01			
Maitrise d'œuvre			
Bureaux 10 rue de l'Europe - 59000 Lille Tél. : 03 20 41 10 00 Fax : 03 20 41 10 01	Studio d'Urbanisme 10 rue de l'Europe - 59000 Lille Tél. : 03 20 41 10 00 Fax : 03 20 41 10 01	Studio d'Urbanisme 10 rue de l'Europe - 59000 Lille Tél. : 03 20 41 10 00 Fax : 03 20 41 10 01	Studio d'Urbanisme 10 rue de l'Europe - 59000 Lille Tél. : 03 20 41 10 00 Fax : 03 20 41 10 01
Date de mise à jour : 10/12/2024			
Version : 1.0			
Auteur : M. L.			
Approuvé : M. L.			
Date de validation : 10/12/2024			
Version : 1.0			
Auteur : M. L.			
Approuvé : M. L.			
Date de validation : 10/12/2024			
Version : 1.0			
Auteur : M. L.			
Approuvé : M. L.			
Date de validation : 10/12/2024			
Version : 1.0			
Auteur : M. L.			
Approuvé : M. L.			
Date de validation : 10/12/2024			
Version : 1.0			
Auteur : M. L.			
Approuvé : M. L.			
Date de validation : 10/12/2024			
Version : 1.0			
Auteur : M. L.			
Approuvé : M. L.			
Date de validation : 10/12/2024			
Version : 1.0			
Auteur : M. L.			
Approuvé : M. L.			
Date de validation : 10/12/2024			
Version : 1.0			
Auteur : M. L.			
Approuvé : M. L.			
Date de validation : 10/12/2024			
Version : 1.0			
Auteur : M. L.			
Approuvé : M. L.			
Date de validation : 10/12/2024			
Version : 1.0			
Auteur : M. L.			
Approuvé : M. L.			
Date de validation : 10/12/2024			
Version : 1.0			
Auteur : M. L.			
Approuvé : M. L.			
Date de validation : 10/12/2024			
Version : 1.0			
Auteur : M. L.			
Approuvé : M. L.			
Date de validation : 10/12/2024			
Version : 1.0			
Auteur : M. L.			
Approuvé : M. L.			
Date de validation : 10/12/2024			
Version : 1.0			
Auteur : M. L.			
Approuvé : M. L.			
Date de validation : 10/12/2024			
Version : 1.0			
Auteur : M. L.			
Approuvé : M. L.			
Date de validation : 10/12/2024			
Version : 1.0			
Auteur : M. L.			
Approuvé : M. L.			
Date de validation : 10/12/2024			
Version : 1.0			
Auteur : M. L.			
Approuvé : M. L.			
Date de validation : 10/12/2024			
Version : 1.0			
Auteur : M. L.			
Approuvé : M. L.			
Date de validation : 10/12/2024			
Version : 1.0			
Auteur : M. L.			
Approuvé : M. L.			
Date de validation : 10/12/2024			
Version : 1.0			
Auteur : M. L.			
Approuvé : M. L.			
Date de validation : 10/12/2024			
Version : 1.0			
Auteur : M. L.			



Avenant 3 – Annexe A08 – Plan guide
Roubaix - Pile



Avenant 3 – Annexe A08 – Plan guide



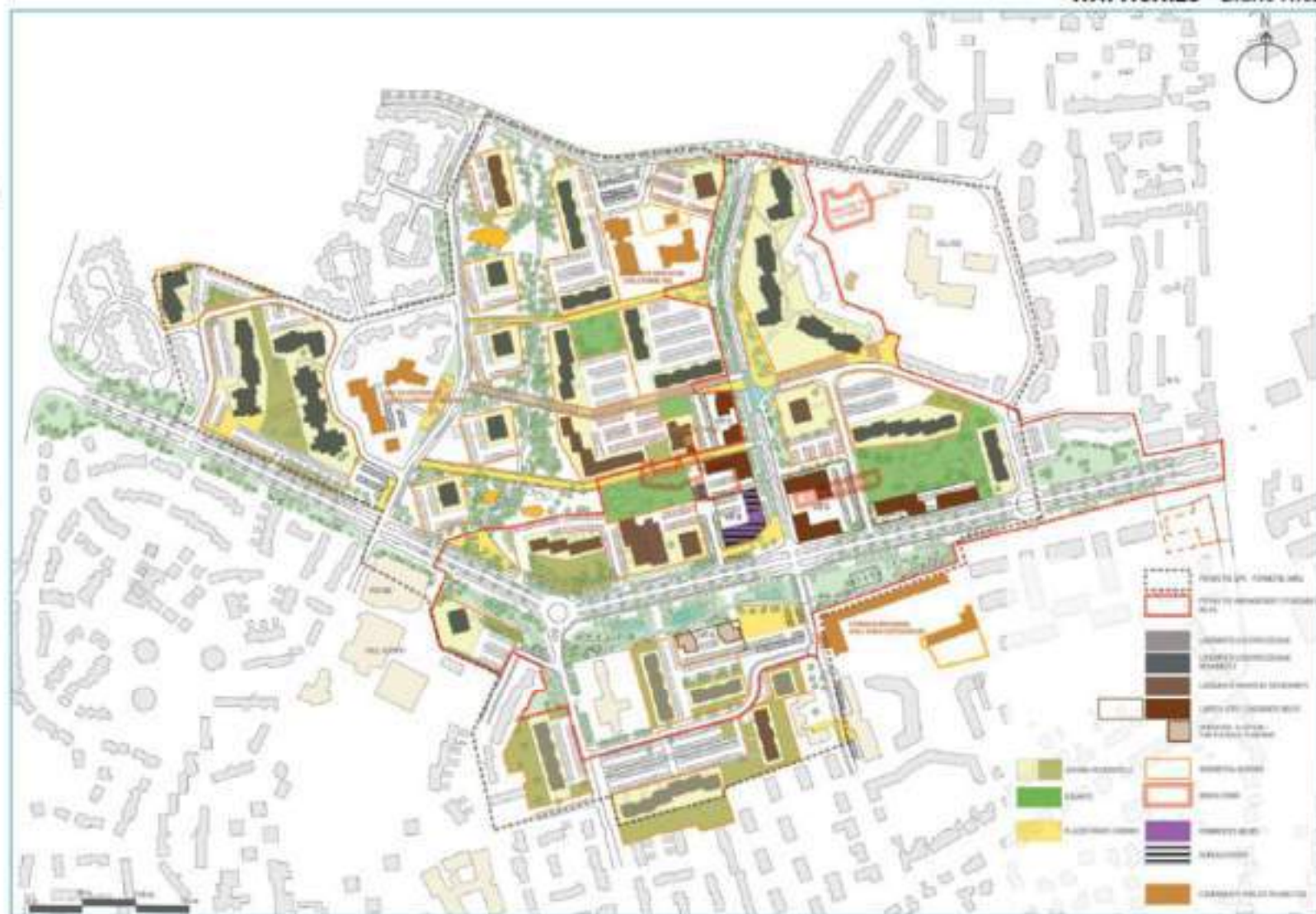
Avenant 3 – Annexe A08 – Plan guide
Tourcoing – La Bourgogne

TOURCOING - La Bourgogne



Avenant 3 – Annexe A08 – Plan guide
Wattignies- Blanc-Riez

WATTIGNIES - Blanc Riez



Avenant 3 – Annexe A08 – Plan guide
Wattrelos – les Villas

WATTRELOS - Les Villas

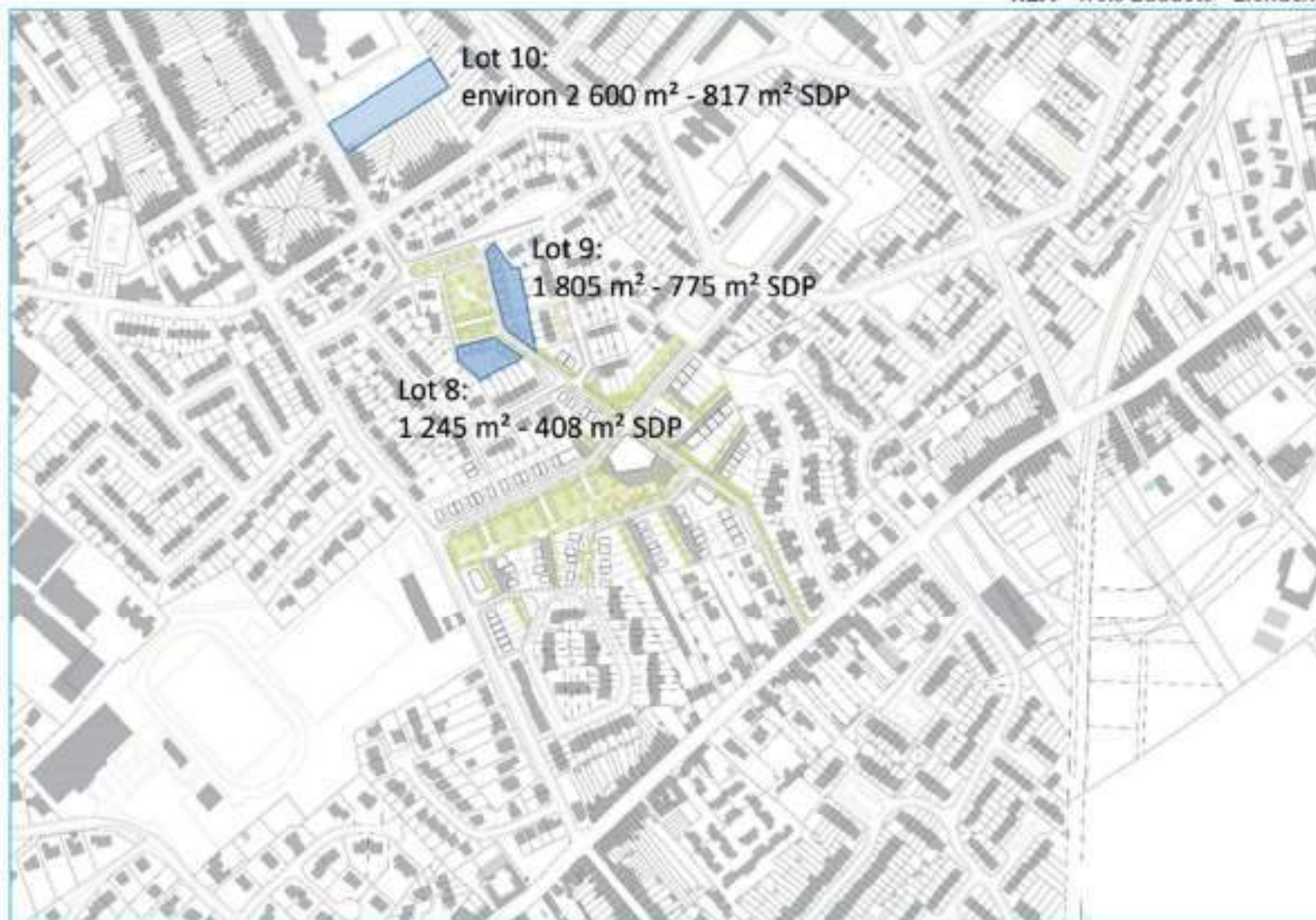


Avenant 3

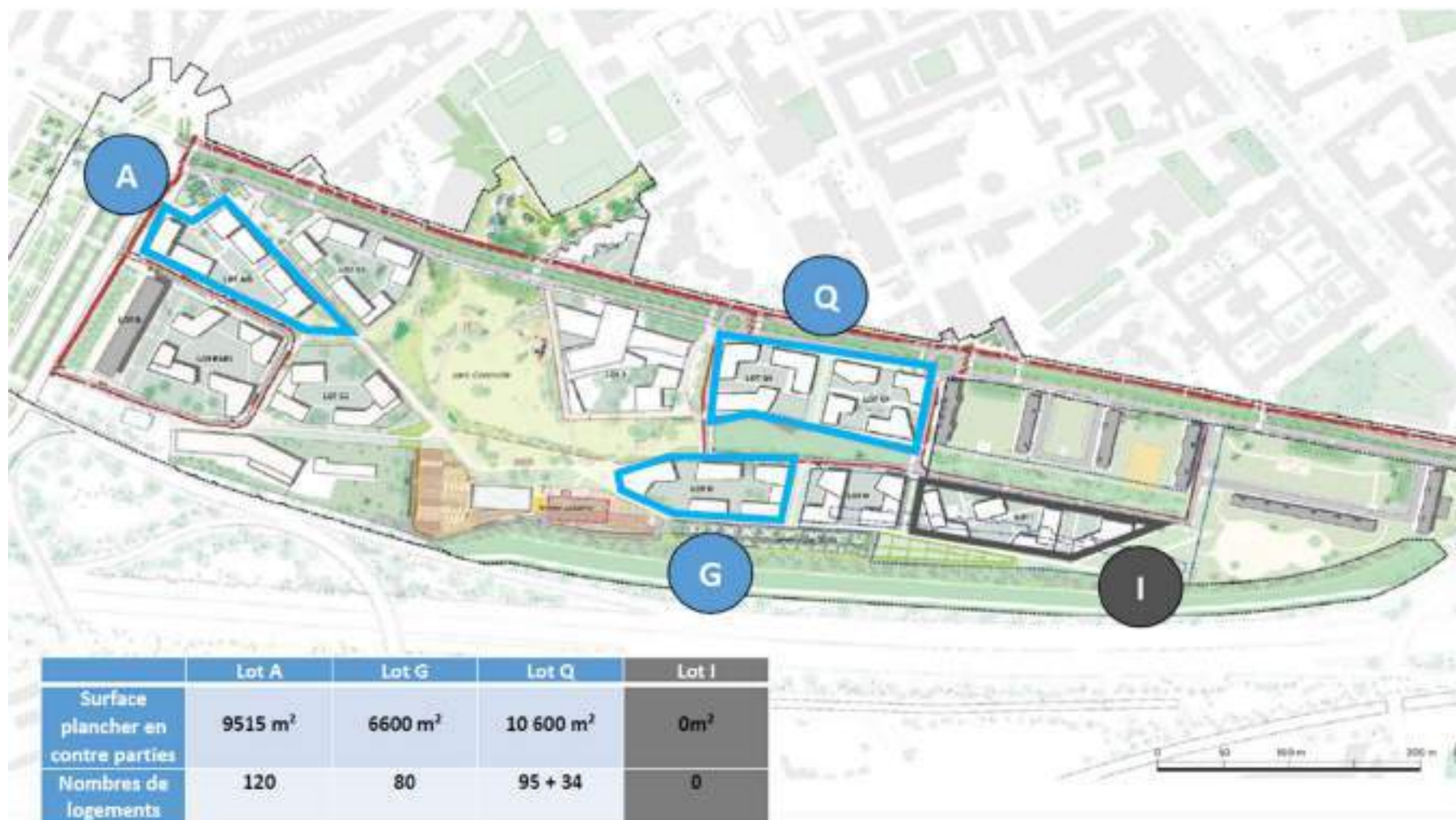
Annexes A12 – Plans des contreparties foncières

Avenant 3 – Annexe A12 – Plan des contreparties foncières
Hem – Trois Baudets - Londerie

HEM - Trois Baudets - Londerie



Avenant 3 – Annexe A12 – Plan des contreparties foncières
Lille - Concorde



Avenant 3 – Annexe A12 – Plan des contreparties foncières Lille – Bois-Blancs

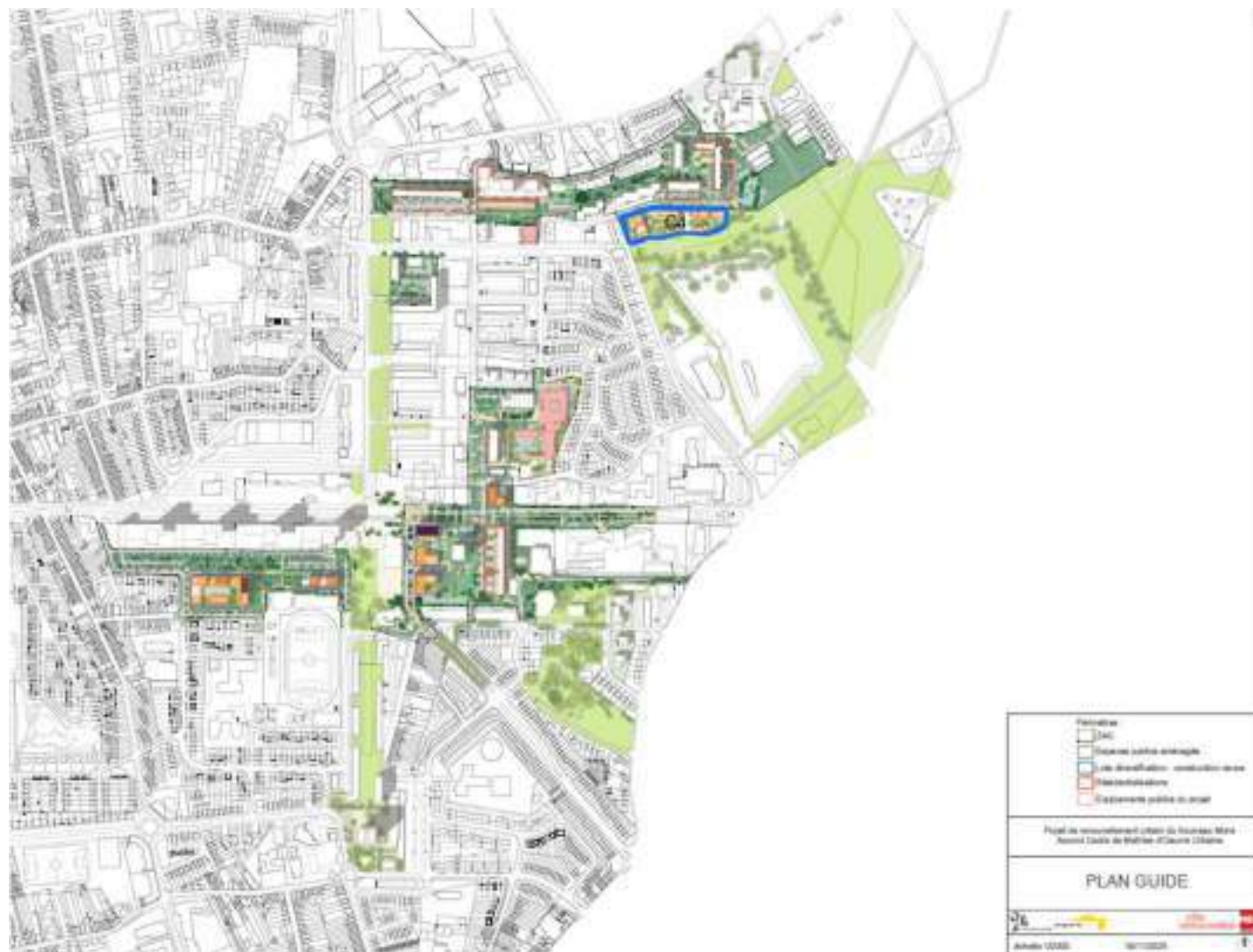


Site et lot concerné	Bois Blancs – Lot A3
Propriétaire du terrain	Vilogia
Surface de plancher	1760 m ²
Nombre de logements	Entre 20 et 25
Date de transfert de propriété	S2 2026

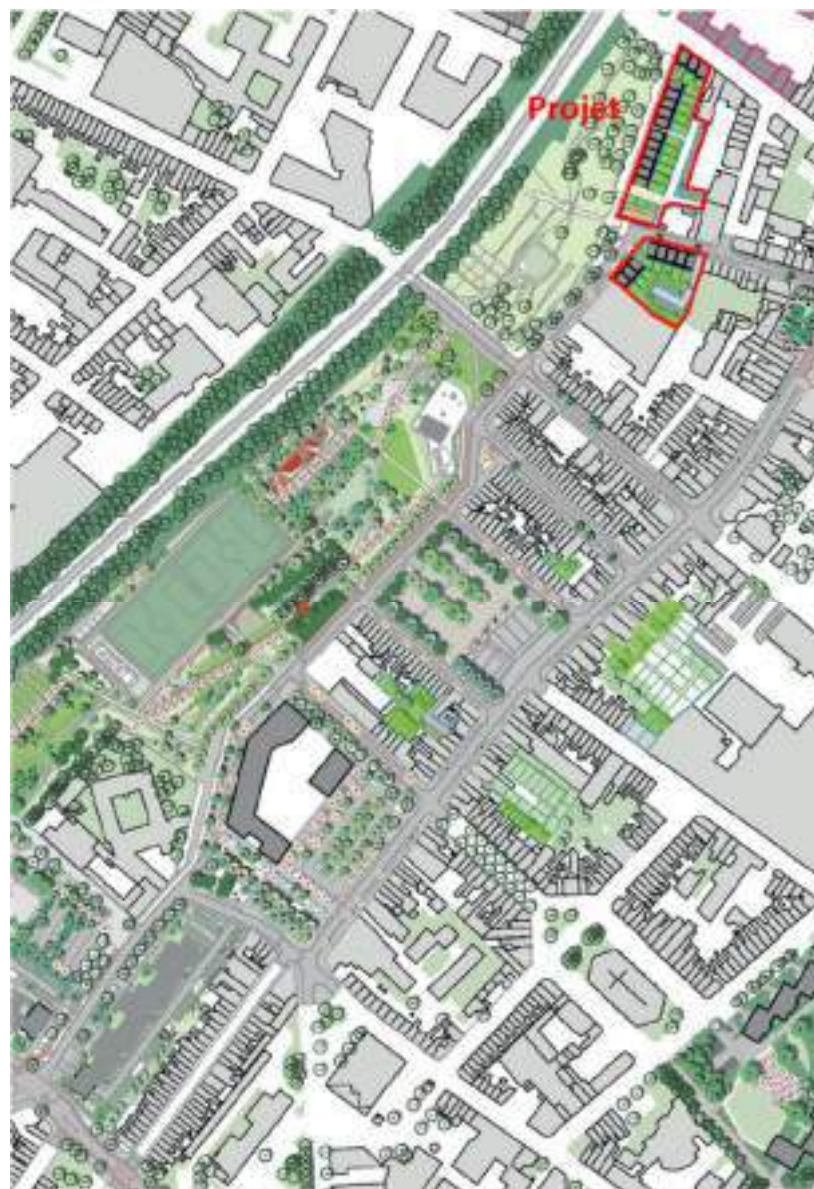
Avenant 3 – Annexe A12 – Plan des contreparties foncières
Loos – les Oliveaux



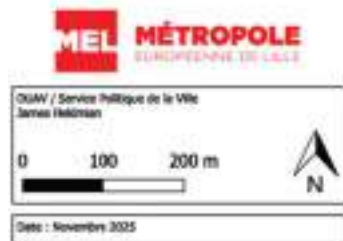
Avenant 3 – Annexe A12 – Plan des contreparties foncières
Mons – Nouveau-Mons



Avenant 3 – Annexe A12 – Plan des contreparties foncières
Roubaix



Avenant 3 – Annexe A12 – Plan des contreparties foncières
Tourcoing – la Bourgogne



Avenant 3 – Annexe A12 – Plan des contreparties foncières



Avenant 3 – Annexe A12 – Plan des contreparties foncières
Wattrelos – les Villas

WATTRELOS - Les Villas



AVENANT 3 CONVENTION DE RENOUVELLEMENT URBAIN DE LA MEL - ANNEXE B1

Tableau de synthèse - Contreparties foncières à Action Logement

Identifiant du site	TCG_0	TCG_1	TCG_2	TCG_04	TCG_5	TCG_9	TCG_10	TCG_12	HEM_lot_8	HEM_lot_9	HEM_lot_10	LOOS_Secteur_Salengro	LOOS_Secteur_Eglise	Mons- Brune C4	Concorde - LOT A	Concorde - LOT G	Concorde - LOT Q	Concorde - LOT I	Wattrelos	RBX_01	Lille - BOIS BLANCS	Wattignies - Lot E
Attributaire	3F NOTRE LOGIS	3F NOTRE LOGIS	3F NOTRE LOGIS	3F NOTRE LOGIS	3F NOTRE LOGIS	3F NOTRE LOGIS	3F NOTRE LOGIS	Foncière Logement	3F NOTRE LOGIS	3F NOTRE LOGIS	3F NOTRE LOGIS	3F NOTRE LOGIS	3F NOTRE LOGIS	3F NOTRE LOGIS	Foncière Logement	Foncière Logement	Foncière Logement	Foncière Logement	3F NOTRE LOGIS	3F NOTRE LOGIS	Foncière Logement	Foncière Logement
Adresse	Rue Maurice Utrillo Rue de la Bourgogne	Rue Maurice Utrillo	Rue de la Bourgogne	Site Lepoutre	Rue Colbert	Rue Lamartine	Rue Lamartine	Future Grande Allée	Place Braille	Place Braille	Rue Abbé Lemire	Rue Edouard Herriot	Actuelle place du Général de Gaulle / rue du président Coty	Rue du Béarn	Boulevard de Metz	rue Blum	Boulevard de Metz	rue Blum	Voie nouvelle	Site Canfrance (Rue du Grand Chemin, Rue du Parc - Roubaix	Rue Collu ou Mermoz	Avenue Guillaïn
Nom du QPV (préciser national / régional)	QIN La Bourgogne	QIN La Bourgogne	QIN La Bourgogne	QIN La Bourgogne	QIN La Bourgogne	QIN La Bourgogne	QIN La Bourgogne	QIN La Bourgogne	QIR 3 Baudets Lionderie	QIR 3 Baudets Lionderie	QIR 3 Baudets Lionderie	QIN Les Oliveaux	QIN Les Oliveaux	Nouveau Mons - QIN	QIN Secteur Sud	QIN Secteur Sud	QIN Secteur Sud	QIN Secteur Sud	QIR Les Villas	QIN ROUBAIX	QIR Secteur Ouest	QIR Blanc-Riez
Propriétaire(s) du terrain avant cession	Tourcoing	MEL / Tourcoing	MEL / Tourcoing	Concessionnaire	Concessionnaire	Concessionnaire	Concessionnaire	Concessionnaire	MEL - VILOGIA SA	MEL - VILOGIA SA	VILLE DE HEM	CCAS de LOOS	Ville de LOOS-MEL- Partenord Habitat	MEL – Partenord Habitat – Ville de Mons en Baroeul	Concessionnaire	Concessionnaire	Concessionnaire	Concessionnaire	Ville	MEL/EPF	LMH	MEL
Utilisation actuelle du terrain (et éventuelle opération financée par l'ANRU avant cession)	Terrain vacant	Terrain vacant	Terrain vacant	Site Lepoutre (riche industrielle)	Site Lepoutre (riche industrielle)	Site Lepoutre (riche industrielle)	Site Lepoutre (riche industrielle)	Espaces verts - LLS démolis	Terrain vacant	Terrain vacant	Terrain vacant	Foyer de personnes âgées (désamantage/démolition)	Espaces verts - LLS démolis	Immeuble d'habitat social – parking – voirie – espace vert	LLS démolis - espaces verts	Equipement démoli - espaces verts	LLS démolis - espaces verts	LLS démolis - espaces verts	Parc	Terrain vacant	LLS démolis - espaces verts	Espace public - Pelouse
Etat de l'expertise relative à la pollution du terrain (faite ou à date prévue de réalisation)	Etude géotechnique réalisée - Dépollution conduite fin 2022	Etude géotechnique réalisée - Dépollution conduite fin 2022	Etude géotechnique réalisée - Dépollution conduite fin 2022	A réaliser avant cession du terrain	A réaliser avant cession du terrain	A réaliser avant cession du terrain	A réaliser avant cession du terrain	A réaliser avant cession du terrain	A réaliser avant cession du terrain	A réaliser avant cession du terrain	A réaliser avant cession du terrain	A réaliser avant cession du terrain	A réaliser avant cession du terrain	A réaliser avant cession du terrain	sera réalisée au plus tard avant le transfert de propriété	sera réalisée au plus tard avant le transfert de propriété	sera réalisée au plus tard avant le transfert de propriété	sera réalisée au plus tard avant le transfert de propriété	sera réalisée au plus tard avant le transfert de propriété	A réaliser avant cession du terrain	sera réalisée au plus tard avant le transfert de propriété	A réaliser avant cession du terrain
Surface du terrain (m²)	Estimée à 4 100	Estimée à 4 000	Estimée à 2 950	Estimée à 6 900	Estimée à 3 750	Estimée à 2 700	Estimée à 2 300	Estimée à 4 550	Estimée à 1 245 m²	Estimée à 1 805 m²	Estimée à 2 600 m²	Estimée à 8921 m²	Estimée à 2800m²	Estimée à 6 533 m²	à compléter	à compléter	à compléter	à compléter	2 027	4 660	à compléter	1 961
Surface de plancher développable programmée dans la présente convention (m²)	1 385	1 447	1 309	2 500	1350	660	570	2000	448	775	839	4500	3554	3 855	6 400	6 600	10 600	0	1 068	2 300	1 760	2 212
Nombre de logements prévus selon ces m² de surface de plancher	13	16	15	25	14	7	6	20	5	8	13	45	48	54	environ 120	environ 80	environ 129		12	20 à 21	entre 20 et 25	34
Date prévisionnelle de transfert de propriété (mois / année)	2026	2027	2027	2028	2028	2028	2028	2028	2025	2025	2021	2022	2026	à compléter	2022	2024	2026		07/11/2025	2028	2025	2026
Références cadastrales (préciser si possible et joindre un plan au 1/1000)	AT 638	AT 640	AT 677	AT 761	AT 761	AT 761	AT 761	AS 266 AS 267 AS 271 AS 291	à compléter	à compléter	à compléter	AS892-AS893	AS 592-AS593-AS141-AS142-AS143-AS125-AS474-AS467	AH 9 (partiellement) + AH 10 + AH 11 + parcelle non cadastrée	à compléter	à compléter	à compléter	à compléter	650AH0003	LO 83/92/406_LO 126/127/128/130/131/132	à compléter	à compléter
Eléments prévisionnels relatifs au type d'habitat* : - logements locatifs à loyer libre - logements en accession à la propriété "libre" - logements en accession sociale à la propriété									S T4	3 T5 et 5 T4	T4											3-T1 10-T2 14-T3 7-T4
								20							à compléter	à compléter	à compléter	à compléter			entre 20 et 25	
																						34
	13	16	15	25	14	7	6		5	8	13	45	48	54					12	20-21		
L'attributaire engagera une étude afin de déterminer la programmation précise et la nature de l'opération développée															L'attributaire engagera une étude afin de déterminer, la programmation précise et la nature de l'opération développée	L'attributaire engagera une étude afin de déterminer, la programmation précise et la nature de l'opération développée	L'attributaire engagera une étude afin de déterminer, la programmation précise et la nature de l'opération développée				L'attributaire engagera une étude afin de déterminer, la programmation précise et la nature de l'opération développée	
Nombre de logements individuels / collectifs *	13 individuels	16 individuels	15 individuels	25 individuels	14 individuels	7 individuels	6 individuels	20 individuels	5 individuels	8 individuels	13 individuels	17 individuels / 28 intermédiaires collectifs	16 individuels / 32 intermédiaires	A préciser avec la fiche de lot	collectif	collectif	collectif	collectif	12 Individuels	Maisons de Ville	collectif	collectif
Viabilisation du terrain Préciser le nom du maître d'ouvrage en charge des travaux de viabilisation	Concessionnaire	Concessionnaire	Concessionnaire	Concessionnaire	Concessionnaire	Concessionnaire	Concessionnaire	Concessionnaire	MEL	MEL	MEL	MEL (transfert de MOA à prévoir en cas de concession)	MEL (transfert de MOA à prévoir en cas de concession)	MEL ou concessionnaire	Concessionnaire	Concessionnaire	Concessionnaire	Concessionnaire	Ville de Wattrelos	EPF/MEL	MEL	MEL
Autres informations et contraintes spécifiques ex : modification à apporter au PLU, transformateur à déplacer, immeuble à démolir, PPRI...	Site immédiatement disponible	Site immédiatement disponible	Site immédiatement disponible	Site disponible après réalisation des travaux d'espaces publics par le concessionnaire à l'horizon fin 2027	Site disponible après réalisation des travaux d'espaces publics par le concessionnaire à l'horizon fin 2027	Site disponible après réalisation des travaux d'espaces publics par le concessionnaire à l'horizon fin 2027	Site disponible après réalisation des travaux d'espaces publics par le concessionnaire à l'horizon fin 2027	Site disponible après réalisation des travaux d'espaces publics par le concessionnaire à l'horizon fin 2029	Site immédiatement disponible	Site immédiatement disponible	Site immédiatement disponible	Démolition préalable du foyer Salengro	Relogement et Démolition du pavillon Roosevelt	Déclassement et éventuelle modification à apporter au PLU	Procédure d'aménagement (ZAC) Relogement et démolitions d'immeubles, les voiries de desserte et les services urbains relatifs à la construction des lots A et B et qui les bordent sur les 4 côtés, devront être en place au moment de la livraison du terrain	Procédure d'aménagement (ZAC) Relogement et démolitions d'immeubles	Procédure d'aménagement (ZAC) Relogement et démolitions d'immeubles	potentiel de 34 logements proposés novembre 2025 pouvant être une modification ultérieure possible	Remise en conformité des sols et terrassement Division parcellaire et déclassement		Procédure d'aménagement (PUP) Relogement et démolitions d'immeubles Le projet sera défini pour permettre le développement autonome, sans servitude, du foncier du lot 1, dévolu à Foncière Logement. Foncière sera associée à la poursuite des études et à leur validation en comité de pilotage	Déclassement

* Ces éléments sont donnés à titre indicatif. Des études plus précises permettront de définir le nombre de logements à réaliser et leur typologie. Sur ces fonciers aménagés, tous types et gamme de produit pourront être développés à l'exception de logements locatifs sociaux

Annexe B2 – DESCRIPTION DES CONTREPARTIES EN DROITS DE RÉSERVATION DE LOGEMENTS LOCATIFS SOCIAUX POUR ACTION LOGEMENT SERVICES (des apports en faveur de la mixité)

Conformément à l'article 5.2, les contreparties mises à disposition d'Action Logement Services au titre de la présente convention pluriannuelle de renouvellement urbain et leurs modalités de mise en œuvre sont les suivantes.

Au total, les contreparties cédées représentent **3 534 droits de réservation de logements locatifs sociaux**, correspondant à **51,4 %** du nombre de logements locatifs sociaux dont la construction et la requalification sont financées par l'Agence dans le cadre de la présente convention pluriannuelle (et le cas échéant dans le cadre du protocole de préfiguration).

- Le nombre global de droits de réservation en droits uniques est calculé sur les bases suivantes :

Calcul du nombre de droits de réservation en droits uniques selon la catégorie d'opération				
Zones géographiques/Type d'opérations	% sur nombre total de logements construits hors QPV	% sur nombre total de logements construits en QPV	% sur nombre total de logements requalifiés < à 45 000 €	% sur nombre total de logements requalifiés > à 45 000 €
4 - Autres Grands pôles	40,0% soit 1295 droits	56,0% soit 503 droits	56,0% soit 98 droits	64,0% soit 1638 droits

- Parmi ce volume global de réservations en droits uniques, pour les premières mises en location des opérations de reconstitution et de requalification en milieu vacant, Action Logement Services bénéficiera d'un droit de réservation à hauteur de :
 - 12,5% du nombre total de logements reconstitués hors QPV soit 405 droits ;
 - 17,5 % du nombre total de logements reconstitués en QPV et requalifiés dont le coût est inférieur à 45 000 € par logement soit 157 droits ;
 - 20% du nombre total de logements requalifiés dont le coût est supérieur à 45 000 € par logement soit 191 droits.

Ces pourcentages s'appliquent pour les logements mis en location au titre de l'ensemble des opérations d'un organisme de logement social financées dans le cadre d'une même convention pluriannuelle

Le volume global de droit de réservation se répartit entre organisme de logement social comme suit :

Organisme de logement social	Nombre de droits de réservation (droits uniques)
3F Notre Logis	93
ICF	22
LMH	1317
Logis Métropole	132
Partenord Habitat	347
SIA Habitat	4

Tisserin Habitat (ex SRCJ)	13
Vilogia	1218
MEL (MOA non désignée)	388

Dans le cas où les opérations de reconstitution et de requalification de logements locatifs sociaux du projet de renouvellement urbain sont financées par d'autres financeurs que l'ANRU (notamment FEDER et LBU), des contreparties en droits de réservation peuvent s'appliquer selon les mêmes modalités de calcul, après accord entre Action Logement Services, le porteur de projet et le titulaire du droit.

Le porteur de projet, en lien avec les organismes de logement social du territoire concerné, est responsable de l'identification du volume de contreparties en faveur d'Action Logement Services en matière de droits de réservation de logements locatifs sociaux, en cohérence avec la stratégie d'attribution et de relogement décrite dans le document cadre des orientations de la CIL prévue à l'article L 441-1-5 et la Convention Intercommunale d'Attribution qui prend notamment en compte les besoins des ménages salariés.

Ces droits de réservation devront être mis à la disposition d'Action Logement Services dans un délai maximum de 30 ans à compter de la date de signature de la convention de financement et de réservation entre Action Logement Services et les organismes de logement social concernés. Ils sont convertis en flux annuel dans les conventions de réservation, prévues par le décret n°2020-145 du 20 février 2020.

A – Pour les droits de réservation des opérations de reconstitution et de requalification en milieu vacant :

A.1. Pour les droits de réservation des opérations de reconstitution hors quartier prioritaire de la politique de la ville (QPV) :

Au titre des logements locatifs sociaux reconstitués hors-site, 1295 droits de réservation en droits uniques sont mis à disposition d'Action Logement Services (dont 405 droits aux premières mises en location).

Ces droits de réservation sont mobilisés sur les flux de logements non réservés de l'organisme de logement social.

Ces droits pourront porter sur les opérations spécifiquement financées par l'ANRU ou, sur d'autres opérations équivalentes situées également hors quartier prioritaire de la politique de la ville.

Pour les premières mises en location, Action Logement Services bénéficiera de 405 droits de réservation hors QPV selon la répartition suivante envisagée* :

Localisation visée**	Organisme de logement social	Date prévisionnelle de mise à disposition	Nombre de droits de réservation (1er tour)	DU parc	Commentaires
LILLE - Rue du Bois (15 PLAI + 11 PLUS)	LMH	S1 2023	3	7	Anciennement dans le Protocole de Préfiguration

					A préciser
SEQUEDIN - Rue Bizet (2 PLAI + 3 PLUS)	LMH	S1 2020	1	1	Protocole de Préfiguration A préciser
RONCHIN - Rue Pierre Dupont (12 PLAI)	LMH	S1 2021	2	3	Protocole de Préfiguration A préciser
LEERS - Friche Deprat - Rue Roger Salengro (9 PLAI)	LMH	S1 2020	1	3	Protocole de Préfiguration A préciser
TOURCOING - Rue des Poutrains (11 PLAI + 22 PLUS)	LMH	S1 2020	4	9	Protocole de Préfiguration A préciser
SALOMÉ - 87 rue Pasteur (7 PLAI)	LMH	S1 2023	1	2	Anciennement dans le Protocole de Préfiguration A préciser
LILLE - Rue Jeanne d'Arc (Cosmopole) (29 PLAI + 19 PLUS)	VILOGIA	S1 2020	6	13	Protocole de Préfiguration A préciser
LILLE - Rue Renan (14 PLAI + 9 PLUS)	3F Notre Logis	S1 2022	3	6	Protocole de Préfiguration A préciser
LILLE RHD - Quai Hégel (14 PLAI + 29 PLUS)	LMH	S1 2023	5	12	Balcon à chaque logement
MONS-EN-BARŒUL - Rue Van Der Meersh (26 PLAI + 17 PLUS)	Vilogia	S2 2022	5	12	Collectif - Balcon à chaque logement
HALLOUIN - 2 rue de la Lys (12 PLAI + 11 PLUS)	Vilogia	S2 2021	3	6	Collectif - Balcon à chaque logement
HELLEMMES - 83-91 rue Roger Salengro (32 PLAI)	Vilogia	S1 2023	4	8	Ces droits seront en DS et correspondent uniquement au 1er tour

LILLE - Rues du Château et des Jardins Caulier (2 PLAI + 3 PLUS)	Partenord	S1 2022	1	1	
LILLE - Boulevard Carnot (15 PLAI + 32 PLUS)	Vilogia	S2 2021	6	13	<i>Collectif - Balcon à chaque logement</i>
LILLE - Rue Madagascar (7 PLAI + 14 PLUS)	3F Notre Logis	S1 2022	3	5	<i>Collectif - Terrasse à chaque logement</i>
LOMME MITTERIE - Allée des Tilleuls (9 PLAI)	Vilogia	S2 2022	1	3	<i>Collectif - Balcon</i>
MONS-EN-BARŒUL - Rue du Bécquerel (4 PLAI + 5 PLUS)	Partenord	S1 2022	1	3	<i>Balcon</i>
MONS-EN-BAREOUL - Rue Lavoisier/ Rue du Becquerel (6 PLAI + 13 PLUS)	Vilogia	S1 2022	2	6	<i>Collectif - Loggia à chaque balcon</i>
SAINT-ANDRÉ-LEZ-LILLE - Rue de Lambersart (20 PLAI + 0 PLUS)	Partenord	S1 2023	2	6	
TOUFFLERS - Rue des mésanges (7 PLAI + 4 PLUS)	LMH	S2 2023	1	3	
TOURCOING - Rue d'Armentières (16 PLAI + 10 PLUS)	LMH	S2 2023	3	7	<i>Collectif - Balcon pour les T3</i>
TOURCOING - Rue de Mouscron (2 PLAI + 1 PLUS)	LMH	S1 2021	1	0	
TOURCOING - Rue des Tilleuls (4 PLAI + 3 PLUS)	LMH	S1 2024	1	2	
TOURCOING - Rue de l'épine (15 PLAI)	3F Notre Logis	S1 2022	2	4	<i>Collectif - T3 avec balcon, T2 avec terrasse</i>
WATTRELOS - Rue du Vieux Bureau (3 PLAI + 1 PLUS)	LMH	S2 2023	1	1	
LILLE - Lomme - Rue Jules Guesde / rue Albert Thomas	Vilogia	S1 2023	5	13	

(Multi Lomme) (14 PLAI + 31 PLUS)					
LILLE - Lomme rue Jules Guesde / rue Albert Thomas (Multilom)	Partenord	S2 2022	3	6	
LILLE - Lomme - Rue Albert Thomas (Multilom) (15 PLAI + 9 PLUS)	LMH	S2 2023	3	7	Collectif - Terrasse à chaque logement
VILLENEUVE-D'ASCQ - Rue du Chemin Vert (4 PLAI + 2 PLUS)	LMH	S2 2021	1	1	
WATTRELOS - Bd André Cambray (4 PLAI + 3 PLUS)	LMH	S2 2022	1	2	
HALLENNES-LEZ-HAUBOURDIN - 31 rue de Sequedin (5 PLAI + 15 PLUS)	LMH	S2 2027	2	6	
SAINGHIN-EN-WEPPES - Rue Edouard Vaillant (8 PLAI + 7 PLUS)	LMH	S1 2021	2	4	
WATTRELOS - Rue Edouard Vaillant (Saint Liévin 2) (12 PLAI + 8 PLUS)	LMH	S2 2023	3	5	
HALLUIN - 153 rue Emile Zola (6 PLAI + 4 PLUS)	Vilogia	S2 2022	1	3	
LEERS - Rue des Cyprès (12 PLAI)	Vilogia	S2 2022	2	3	
MONS-EN-BARŒUL - Avenue Virnot/ Rue César Frank (4 PLAI + 3 PLUS)	Vilogia	S2 2022	1	2	
ARMENTIÈRES - 97 rue des Résistants (12 PLAI + 8 PLUS)	Partenord	S1 2023	3	5	

ARMENTIÈRES - Rue Jean Macé (12 PLAI + 8 PLUS)	Partenord	S1 2023	3	5	
BAUVIN - Rue de la Gare (11 PLAI + 7 PLUS)	Partenord	S1 2023	2	5	
LOOS - Rue Gambetta/ Place Thiers (10 PLAI + 6 PLUS)	Partenord	S1 2023	2	4	
RONCHIN -173 avenue Jean Jaurès (6 PLAI + 4 PLUS)	Partenord	S1 2023	1	3	
MARQUETTE-LEZ-LILLE - 33 rue Lalau (3 PLAI + 2 PLUS)	Partenord	S1 2023	1	1	
MONS-EN-BARŒUL - 61-67-69 rue du Bécquerel (3 PLAI + 2 PLUS)	Partenord	S1 2023	1	1	
QUESNOY-SUR-DEÛLE - Chemin de l'Ange Gardien (13 PLAI + 7 PLUS)	LMH	S1 2023	2	6	Collectif - Balcon à chaque logement
VILLENEUVE-D'ASCQ - Rue Jean Jaurès (La Maillerie Lot 1F) (12 PLAI + 8 PLUS)	Vilogia	S1 2025	3	5	
CROIX - Rue du Creusot / Rue Bessemer / Rue des Ogiers (23 PLAI + 15 PLUS)	Vilogia	S2 2024	5	10	
LILLE - 43 rue Mermoz (4 PLAI + 2 PLUS)	Vilogia	S1 2028	1	1	
HEM - Rue Alexandre Desrousseaux / rue Jules Watteuw (7 PLUS)	Vilogia	S1 2026	1	2	

SEQUEDIN - 61-63 rue d'Hallennes (8 PLAI + 5 PLUS)	LMH	S1 2026	1	4	
SAINGHIN-EN- MÉLANTOIS - Rue de Lille (10 PLAİ + 6 PLUS)	LMH	S2 2024	2	4	
PÉRENCIES - 4 allée des Acacias (4 PLAI + 4 PLUS)	Partenord	S1 2026	1	2	
WATTRELOS - Rue Beltrame -(ZAC hippodrome Saint Liévin 9) (17 PLAİ + 12 PLUS)	Partenord	S1 2027	4	8	
Multi-sites Macro-FAT MEL hors QPV (161 PLAİ + 0 PLUS)	MEL		20	44	
LILLE - 156 rue Saint Luc (4 PLAİ + 2 PLUS)	LMH	S1 2027	1	1	
FACHES-THUMESNIL - Rue Nouvelle (Jappe Geslot) (20 PLAI + 13 PLUS)	Vilogia	S2 2026	4	9	
MULTI-SITES - Macro-FAT acquis- améliorés (14 PLAİ + 17 PLUS)	MEL		4	8	
TRESSIN - Rue Pierre Brabant (8 PLAİ + 7 PLUS)	LMH	S2 2025	2	4	
LOMME - Rue Albert Thomas (Lomme Multilom - lot 8) (7 PLAI + 4 PLUS)	LMH	S1 2024	1	3	
LINSELLES - Rue des Frères Vanrullen (7 PLAI + 9 PLUS)	LMH	S2 2026	2	4	

MOUVAUX - Impasse Florin (4 PLAI + 5 PLUS)	LMH	S1 2027	1	3	
ROUBAIX - Rue Dampierre (4 PLAİ + 10 PLUS)	LMH	S2 2027	2	4	
VILLENEUVE-D'ASCQ - Rue de la Cimaie (1 PLAİ)	LMH	S2 2025	1	0	
WAVRIN - Allée de Picardie (2 PLAİ + 6 PLUS)	LMH	S1 2025	1	2	
ARMENTIÈRES - Rue Louis Weiss / avenue Sangnier / avenue Lagrange (Site Gamm Vert) (6 PLAİ + 4 PLUS)	Vilogia	S1 2028	1	3	
FACHES-THUMESNIL - Rue nouvelle (ZAC Ilot Jardins - lot 4) (8 PLAİ + 3 PLUS)	Vilogia	S1 2027	1	4	
WATTRELOS - Rue Lamartine/ Rue Bossuet (6 PLAİ + 3 PLUS)	Vilogia	S1 2025	1	3	
LAMBERSART - 67- 69 rue Bouveur (2 PLAİ + 1 PLUS)	Vilogia	S2 2024	1	0	
LAMBERSART - 302 rue de Lille (Sion- Pelicier) (8 PLAİ + 6 PLUS)	Vilogia	S1 2026	2	4	
PERENCHIES - Allée des Acacias (Phase 2) (3 PLAİ + 3 PLUS)	Partenord	S1 2027	1	1	
MOUVAUX - Carbonisages - 60 rue Lorthiois (3 PLAİ / 1 PLUS)	3F Notre Logis	S2 2027	1	1	

BONDUES - Fougères - 2 rue des Ravennes (12 PLAI)	3F Notre Logis	S1 2028	2	3	
HALLUIN - La Source 3 - Rue Pasteur / Route de Neuville (10 PLAI + 1 PLUS)	3F Notre Logis	S2 2026	1	3	
CROIX - Baudalet - 49 rue Augustin Telliez (8 PLAI + 5 PLUS)	LMH	S2 2025	2	3	
QUESNOY-SUR- DEÛLE - Ghestem - 7 rue du Général Koenig (17 PLAI + 12 PLUS)	LMH	S1 2029	2	10	
LOOS - Eurasanté - Rue du Capitaine Michel (8 PLAI + 6 PLUS)	LMH	S1 2026	1	5	
LAMBERSART - 117 rue du Bourg (3 PLAI + 2 PLUS)	Vilogia	S1 2026	1	1	
LA BASSEE - Avenue Pasteur (5 PLAI + 3 PLUS)	Partenord	S2 2026	1	2	
QUESNOY-SUR- DEÛLE - Rue de Lille (6 PLAI + 3 PLUS)	LMH	S2 2026	1	3	
CROIX - 8 rue Saint Pierre (6 PLAI + 4 PLUS)	LMH	S1 2027	1	3	
EMMERIN - Rue Gambetta (7 PLAI + 5 PLUS)	LMH	S1 2029	1	4	
HELLEMES - Rue de la résistance/ Rue du soleil levant (Vieux Travailleurs) (2 PLAI)	LMH	S2 2027	1	0	

ANNOEULLIN - Rue Georges Mortelecque (4 PLAI + 4 PLUS)	LMH	S2 2026	1	2	
RONCQ - 424 rue de Lille (4 PLAI + 9 PLUS)	LMH	S1 2029	1	4	
TEMPLEMARS - 1 rue Voltaire (6 PLAI + 13 PLUS)	LMH	S1 2027	2	6	
LOMME - Rue Winston Churchill (9 PLAI + 21 PLUS)	LMH	S2 2029	4	8	
TOURCOING - rue du Haze (Quadrilatère - lot 7B) (5 PLAI + 11 PLUS)	LMH	S2 2027	2	4	
ANSTAINING - Rue Pasteur/ Route Nationale (Damaflor) (6 PLAI + 14 PLUS)	LMH	S2 2027	2	6	
LILLE - 1 rue Michel Servet (12 PLAI + 28 PLUS)	LMH	S2 2027	5	11	
LILLE - Rue du Ballon (Metropolitan Square) (30 PLAI + 21 PLUS)	LMH	S2 2029	6	14	
LA MADELEINE - Rue de Gaulle (7 PLAI + 5 PLUS)	Vilogia	S1 2027	1	4	
LAMBERSART - Avenue Andreï Sakharov/ Rue Gambetta (5 PLAI + 3 PLUS)	Vilogia	S1 2027	1	2	

LEERS - Allée du Meunier (11 PLAI + 7 PLUS)	Vilogia	S1 2026	2	5	
LILLE - Avenue Duray / Avenue de la République (5 PLAI + 3 PLUS)	Vilogia	S1 2026	1	2	
SAINT-ANDRÉ-LEZ-LILLE - 37 Avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny (Grand Parc) (11 PLAI + 7 PLUS)	Vilogia	S2 2025	2	5	
VILLENEUVE-D'ASCQ - 178 rue des Fusillés (7 PLAI + 5 PLUS)	Vilogia	S2 2025	1	4	
LEERS - rue Hoche (9 PLAI / 6 PLUS)	Vilogia	S2 2027	2	4	
LILLE - CAFAC - 113-151 rue Saint-Luc (6 PLAI + 4 PLUS)	Vilogia	S2 2026	1	3	
TOURCOING - Malcense - Rue Charles Van de Vegaete (7 PLAI + 6 PLUS)	Vilogia	S2 2027	1	4	
LILLE - Rue du Ballon (Metropolitan Square) (16 PLAI + 10 PLUS)	Vilogia	S2 2027	3	7	
WATTRELOS - Rue de l'Hippodrome - (Saint Liévin 3 et 5) (7 PLAI + 14 PLUS)	Vilogia	S1 2027	2	7	
BONDUES - Avenue du Général de Gaulle (Ferme Castel) (4 PLAI + 0 PLUS)	3F Notre Logis	S1 2027	1	1	

HALLUIN - Rue Marc Sangnier (Bodez) (12 PLAI)	3F Notre Logis	S1 2027	1	4	
Multi-sites Macro-FAT PLAI majorés (51 PLAI)	LMH		6	14	
Multi-sites Macro-FAT PLUS PLAI non majorés (150 PLAI + 7 PLUS)	LMH		19	44	
Multi-sites Macro-FAT (235 PLAI)	Vilogia		29	65	
Multi-sites Macro-FAT (187 PLAI + 0 PLUS)	Partenord		23	52	
HELLEMMES - Rue Raspail - (Le fronton) (9 PLAI + 19 PLUS)	Partenord	S1 2029	3	8	
LILLE - Faubourg de Béthune (2 PLAI + 3 PLUS)	Partenord	S1 2029	1	1	
HELLEMMES - Rue Ledru Rollin (5 PLAI + 9 PLUS)	Vilogia	S1 2028	1	5	
TOURCOING - 11 rue de Linselles - (Site Collège de l'Europe) (13 PLAI + 14 PLUS)	Vilogia	S2 2027	3	8	
TOURCOING - Rue Bradford (DESURMONT LOT 1) (27 PLAI + 32 PLUS)	Vilogia	S2 2028	7	17	
TOURCOING - Rue de Paris / Rue d'Amsterdam (Site Masurel) (22 PLAI + 29 PLUS)	Vilogia	S1 2028	6	14	

MARCQ-EN-BAROEUL - 90 rue Jean Jaurès (Maison des œuvres) (2 PLAI + 2 PLUS)	Vilogia	S2 2029	1	1	
MARCQ-EN-BAROEUL - 125 rue de la Briqueterie/ 323-329 chemin du Halage (Haute Loge) (3 PLAI + 3 PLUS)	Vilogia	S2 2027	1	1	
MARCQ-EN-BAROEUL - 152 Rue de Menin (3 PLAI + 3 PLUS)	Vilogia	S2 2027	1	1	
PERENCHIES - Rue de la Gare/ Ruelle des Cousins (Site gare) (16 PLAI + 36 PLUS)	Vilogia	S2 2029	6	15	
MOUVAUX - Rue du Congo (5 PLAI + 11 PLUS)	Vilogia	S1 2027	2	4	
HOUPLIN-ANCOISNE - Rue Vert bois (8 PLAI + 6 PLUS)	LMH	S1 2028	1	5	
FACHES THUMESNIL- Rue Ozanam (4 PLAI + 2 PLUS)	LMH	S1 2029	1	1	
SECLIN - Rue Bouvry (3 PLAI)	LMH	S1 2028	1	0	
TOURCOING - 70 rue du Touquet (site Flipo) (8 PLAI + 4 PLUS)	LMH	S1 2030	1	4	
TOURCOING - Rue de l'Union (Terken) (11 PLAI)	LMH	S2 2029	1	3	

ROUBAIX - Rue des métissages/ Rue de l'Union/ Rue du Parc (PL 5/6 Union) (24 PLAI + 24 PLUS)	LMH	S2 2029	6	13	
LA CHAPELLE D'ARMENTIERES – 10 rue Marle (3 PLAI)	LMH	S1 2027	1	0	
LA CHAPELLE D'ARMENTIERES - Place du Général de Gaulle (carré des Lys) (3 PLAI + 5 PLUS)	LMH	S1 2027	1	2	
ARMENTIERES - Rue Marc Sangnier (3 PLAI + 7 PLUS)	LMH	S2 2028	1	3	
MARCQ EN BAROEUL - 103 rue Delcenserie (3 PLAI)	LMH	S2 2028	1	0	
Quesnoy sur Deule - Rue de l'Eglise (4 PLAI)	LMH	S1 2029	1	1	
MACRO FAT MEL - Reconstitution 76 LLS (76 PLAI - 0 PLUS) - HORS QPV - démolisseurs (76 PLAI)	MEL		9	21	
MOUVAUX - Rue Vandermeersch (1 PLAI)	LMH	S2 2025	1	0	
ANNOEULLIN - Rue Georges Mortelecque (4 PLAI)	LMH	S1 2027	1	1	

FRELINGHIEN - Rue du pont rouge (Le Clos du Halage) (3 PLAI)	LMH	S1 2027	1	0	
RONCQ – 13 rue des Frères Bonduel (7 PLAI)	LMH	S1 2030	1	2	
BAISIEUX – Rue de Lille (5 PLAI)	LMH	S1 2029	1	1	
TEMPLEMARS - Rue Mandela (4 PLAI)	LMH	S1 2028	1	1	
LAMBERSART - Chemin des Muchaux (la Quintinie) (6 PLAI + 4 PLUS)	LMH	S1 2027	1	3	
VILLENEUVE D'ASCQ – Avenue de Flandres / Rue Jean Jaurès (5 PLAI)	LMH	S1 2030	1	1	
COMINES - Rue Carnot - 7 LLS (7 PLAI)	LMH	S2 2028	1	2	
LILLE - Rue Charles Quint (3 PLAI)	LMH	S1 2030	1	0	
LILLE - 90 rue du jardins des Plantes (Clid) (8 PLAI)	LMH	S2 2028	1	2	
LILLE - ICAM- Rue Auber (12 PLAI + 7 PLUS)	LMH	S1 2028	2	6	
ANNOEULLIN - 21 b rue Parsy (8 PLAI + 0 PLUS)	LMH	S2 2030	1	2	

ARMENTIÈRES - Rue Deceuninck (5 PLAI + 0 PLUS)	LMH	S2 2028	1	1	

* Ces éléments sont donnés à titre indicatif et seront précisés en amont de la mise à disposition des logements locatifs sociaux bénéficiant des concours financiers de l'Agence dans des conventions ad-hoc entre Action Logement Services et le ou les contributeur(s).

** Adresse précise et nom de la commune dès lors que cela est possible.

A.2. Pour les droits de réservation des opérations de reconstitution en QPV

Au total, 503 droits de réservation en droits uniques sont mis à disposition d'Action Logement Services au titre des logements locatifs sociaux reconstitués par dérogation dans un quartier prioritaire de la politique de ville financés dans le cadre de la convention pluriannuelle de renouvellement urbain (dont 157 droits aux premières mises en location).

Ces droits de réservation sont mobilisés sur les flux de logements non réservés de l'organisme de logement social.

Ces droits pourront porter sur les opérations spécifiquement financées par l'ANRU ou sur d'autres opérations équivalentes situées également dans le quartier prioritaire de la politique de la ville.

Pour les premières mises en location, Action Logement Services bénéficiera de 157 droits de réservation en QPV selon, la répartition suivante envisagée* :

Localisation visée**	Organisme de logement social	Date prévisionnelle de mise à disposition	Nombre de droits de réservation (1er tour)	DU parc	Commentaires
LILLE - Fives Cail - lot 4B (13 PLUS)	LMH	S1 2021	2	5	<i>Protocole de Préfiguration</i> <i>A préciser</i>
ROUBAIX - Rue de l'Ouest (Campus Gare) (20 PLUS)	3F Notre Logis	S2 2023	4	7	<i>Protocole de Préfiguration</i> <i>A préciser</i>
ROUBAIX - Rue Pierre de Roubaix (FAT modificative) (8 PLAI + 13 PLUS)	LMH	S1 2024	4	8	<i>Collectif - Terrasse à chaque logement</i>
SECLIN - Rue Bouvry/ Rue du Fourchon (Site	LMH	S2 2023	1	2	<i>Individuel</i>

Danone - îlot 1B) (3 PLAI + 2 PLUS)					
SECLIN - Rue Bouvry/ Rue du Fourchon (Site Danone - îlot 5) (7 PLAI + 4 PLUS)	LMH	S1 2024	2	4	<i>Individuel</i>
TOURCOING - Rue de la Tossée (8 PLAI + 18 PLUS)	3F Notre Logis	S2 2022	4	10	<i>Collectif - T3 et T4 avec balcon, T2 avec terrasse</i>
ROUBAIX - Rue Jean Moulin (FAT modificative) (3 PLAI + 9 PLUS)	MEL	S1 2027	2	5	
LILLE - Site NPNRU Concorde (27 PLAI + 61 PLUS)	MEL	S1 2027	15	34	
LILLE - Boulevard de l'Usine (Fives Cail îlot 4) (6 PLAI + 4 PLUS)	LMH	S2 2023	2	4	
LILLE - Rue Marguerite Duras (2 PLAI + 10 PLUS)	Vilogia	S2 2022	2	5	<i>A délocaliser Ces droits seront en DS et correspondent uniquement au 1er tour</i>
LILLE - Rue Mermoz (Aviateurs) (60 PLAI + 89 PLUS)	MEL	S1 2021	26	57	
LILLE - Quartiers Anciens Secteur Febvrier-Vanhoenacker (9 PLAI + 9 PLUS)	MEL	S1 2022	3	7	
ROUBAIX - Rues de l'Alma / Henri Carete / Blanchemaille (résidence intergénérationnelle) (7 PLAI + 28 PLUS)	MEL	S1 2022	6	14	
WATTRELOS - Rue de Cartigny (ZAC la Lainière lot PA4) (6 PLAI + 14 PLUS)	LMH	S1 2026	4	7	
HEM - Square Nadaud (8 PLAI)	Vilogia	S2 2024	1	3	

HEM - Site NPRU Lionderie (7 PLAI)	MEL	S1 2027	1	3	
ROUBAIX - Macro- FAT QPV NPRU - Bailleurs non démolisseurs (12 PLAI + 9 PLUS)	MEL		4	8	
ROUBAIX - Macro- FAT QPV NPRU - Bailleurs démolisseurs (4 PLAI + 55 PLUS)	MEL		10	23	
ROUBAIX - Pile - Reconstitution au sein du plan guide habitat privé (3 PLAI + 9 PLUS)	MEL	S1 2022	2	5	
TOURCOING - L'Union - PL13 (11 PLAI + 29 PLUS)	ICF	S2 2020	7	15	
LILLE - Bd de Metz - Site NPRU Concorde (25 PLAI + 59 PLUS)	LMH	S2 2030	15	32	
WATTRELOS - Rue d'Oran/ Rue des Patriotes (Lots L1-L2 ZAC de la Lainière) (8 PLAI + 19 PLUS)	Vilogia	S2 2026	5	10	
ROUBAIX - Bd de Reims/Rue Mongolfier/ Friche Hibon (5 PLAI + 13 PLUS)	Partenord	S1 2027	3	7	
ROUBAIX - rue de la Perche (3 PLAI + 0 PLUS)	LMH	S1 2031	1	1	
ROUBAIX - 186 boulevard Gambetta (2 PLAI + 6 PLUS)	SIA	S1 2028	1	3	
LILLE - Rue Jean- Baptiste Clément - Site NPRU JB Clément (7 PLAI + 16 PLUS)	VILOGIA	à préciser	4	9	

LILLE- Boulevard de Metz (ZAC Concorde) (14 PLAI + 34 PLUS)	3F Notre Logis	S2 2030	8	19	
MACRO FAT MEL - Reconstitution 89 LLS (63 PLAI - 38 PLUS) - QPV - démolisseurs	MEL		18	39	

* Ces éléments sont donnés à titre indicatif et seront précisés en amont de la mise à disposition des logements locatifs sociaux bénéficiant des concours financiers de l'Agence dans des conventions ad-hoc entre Action Logement Services et le ou les contributaire(s).

** Adresse précise et nom de la commune dès lors que cela est possible.

A.3. Pour les droits de réservation des opérations de requalification réalisées en milieu vacant en QPV

Au total, 610 droits de réservation en droits uniques sont mis à disposition d'Action Logement Services au titre des logements locatifs sociaux dont la requalification ayant nécessité la libération des logements concernés est financée dans le cadre de la convention pluriannuelle de renouvellement urbain.

Ces droits sont répartis entre :

- 0 droits de réservation sur les logements locatifs sociaux dont la requalification aurait un coût inférieur à 45 000 € par logement (dont 0 droits aux premières mises en location),
- 610 droits de réservation sur les logements locatifs sociaux dont la requalification aurait un coût supérieur à 45 000 € par logement (dont 191 droits aux premières mises en location).

Ces droits de réservation seront mobilisés prioritairement sur les flux de logements non réservés des organismes de logement social. Dans l'hypothèse où cela ne permet pas de couvrir l'ensemble des droits de réservation pour Action Logement Services, le solde des droits de réservation sera mobilisé sur les flux de logements des collectivités territoriales, de leurs groupements et de l'Etat.

Ces droits pourront porter sur les opérations spécifiquement financées par l'ANRU ou sur d'autres opérations équivalentes situées dans le quartier prioritaire de la politique de la ville.

Pour les premières mises en location, Action Logement Services bénéficiera de 191 droits de réservation en QPV selon, la répartition suivante envisagée* :

Localisation visée**	Organisme de logement social	Date prévisionnelle de mise à disposition	Nombre de droits de réservation (1er tour)	DU parc	Commentaires
QIN Tourcoing La Bourgogne - Manet	Vilogia	S2 2027	7	16	2 T2 (étage 2 et 4) 2 T3 (étage 1 et 2) 3 T4(étage 1,2 et 3)
QIN Tourcoing La Bourgogne - Renoir	Vilogia	S2 2024	14	32	7 T2 (étage 1x5, 3 et 4) 7 T3 (étage 2x1, 2, 2x3, 2x4) 1 T4 (étage 3)

QIN Tourcoing La Bourgogne - Sisley	Vilogia	S1 2028	7	16	3 T2 (étage 1,2 et 4) 3 T3 (étage 2x2 et 3) 1 T4 (étage 2)
QIN Tourcoing La Bourgogne - Tour Vandendriessche	Vilogia	S2 2024	8	18	1 T2 (rdc) 3 T3 (étage 1,4 et 8) 4 T4 (rdc, étage 1,2 et 5)
QIN Tourcoing La Bourgogne - Tour Mansart	Vilogia	S2 2024	8	18	8 T4 (étage 1, 2, 3, 4, 5, 2x6, 7)
QIN Tourcoing La Bourgogne - Tour Mortagne	Vilogia	S2 2024	8	18	1 T2 (rdc) 3 T3 (étage 2,3 et 5) 4 T4 (étage 2,3,4 et 7)
QIN Lille Concorde - Renoir	LMH	S1 2028	27	59	
QIN Lille JB Clément - Tours 3 et 5	Vilogia	S1 2021	8	18	4ème et 5ème étages / 4 T2 ; 4 T3
QIR Lille Bois-Blancs - 2-4-6 Nungesser	LMH	S1 2027	11	24	
QIR Lille Bois-Blancs - 1-3-5 Nungesser	LMH	S1 2028	12	25	
ROUBAIX-Epeule-Requalification 13 A -B-C rue des Ogiers (135 LLS)	LMH	S1 2030	27	59	
ROUBAIX-Trois Ponts-Requalification 113 à 155 rue de Verdun - 3 PONTS (70 LLS)	LMH	S1 2034	14	31	9 T3 et 5 T4
ROUBAIX-Alma-Requalification 76-86-92-96-104-122 rue Archimède - 163-167 rue Jacquart (76 LLS)	LMH	S1 2029	15	34	
ROUBAIX-Alma-Requalification FPA partie Sud - 4 8 10 12 Place de la Grand-mère (28 LLS)	LMH	S1 2035	6	12	

ROUBAIX-Alma- Requalification 59 au 89 rue Archimède (38 LLS)	LMH	S1 2029	8	16	1 T2 ; 2 T3 ; 1 T4 ; 2 T5 et 1 T6
ROUBAIX - Requalification diffus 35 LLS	LMH	S1 2030	7	15	Droits à délocaliser
ROUBAIX - Requalification diffus 11 LLS	Vilogia	S1 2030	2	5	Droits à délocaliser
ROUBAIX - Requalification diffus 8 LLS	Partenord	S1 2030	2	3	Droits à délocaliser

* Ces éléments sont donnés à titre indicatif et seront précisés en amont de la mise à disposition des logements locatifs sociaux bénéficiant des concours financiers de l'Agence dans des conventions ad-hoc entre Action Logement Services et le ou les contributeur(s).

** Adresse précise et nom de la commune

*** Préciser le niveau de requalification : < 45 K€ ou >45 K€ par logement

B - Pour les droits de réservation des opérations de requalification de logements locatifs sociaux en milieu occupé en QPV

Au total, 1126 droits de réservation en droits uniques sont mis à disposition d'Action Logement Services au titre des logements locatifs sociaux dont la requalification en milieu occupé est financée dans le cadre de la convention pluriannuelle de renouvellement urbain. Ces droits sont répartis entre :

- 98 droits de réservation sur les logements locatifs sociaux dont la requalification aurait un coût inférieur à 45.000 € par logement,
- 1028 droits de réservation sur les logements locatifs sociaux dont la requalification aurait un coût supérieur à 45.000 € par logement.

Ces droits de réservation seront mobilisés prioritairement sur les flux de logements non réservés des organismes de logement social. Dans l'hypothèse où cela ne permet pas de couvrir l'ensemble des droits de réservation pour Action Logement Services, le solde des droits de réservation sera mobilisé sur les flux de logements des collectivités territoriales, de leurs groupements et de l'Etat.

Ces droits pourront porter sur les opérations spécifiquement financées par l'ANRU ou sur d'autres opérations équivalentes situées également dans le quartier prioritaire de la politique de la ville.

Localisation visée**	Organisme de logement social	DU parc	Commentaires
QIN Nouveau Mons - Résidence Papin-Schweitzer	Vilogia	56	
QIN Nouveau Mons - Résidence Sangnier	Vilogia	76	

QIN Nouveau Mons - Résidence Languedoc	Vilogia	29	
QIN Nouveau Mons - Résidence Béarn	Logis Métropole	18	
QIN Nouveau Mons - Résidence Gascogne	Logis Métropole	58	
QIN Nouveau Mons - Résidence Provence 2-4-6	Logis Métropole	46	
QIN Nouveau Mons - Résidence Provence 40-42	Logis Métropole	10	
QIN Nouveau Mons Résidence Barry I	Partenord Habitat	56	
QIN Nouveau Mons Résidence Pivoine	Partenord Habitat	24	
QIN Loos Les Oliveaux - Résidences St-Exupéry et Musset	Partenord Habitat	67	
QIN Loos Les Oliveaux - Résidence Marot	SRCJ	13	
QIN Loos Les Oliveaux - Résidences Lavoisier et Verhaeren	Vilogia	41	
QIN Tourcoing La Bourgogne - Bocage 1	Vilogia	11	
QIN Tourcoing La Bourgogne - Bocage 3	Vilogia	14	
QIN Tourcoing La Bourgogne - La Clairère Schuman	Vilogia	33	
QIN Tourcoing La Bourgogne - Progrès 1	Vilogia	24	
QIN Tourcoing La Bourgogne - Progrès 2	Vilogia	32	

QIN Tourcoing La Bourgogne - Progrès 3	Vilogia	26	
QIN Tourcoing La Bourgogne - T117	LMH	2	
QIN Tourcoing La Bourgogne – Coty/Schuman	LMH	207	
ROUBAIX-Alma-Requalification Magasins généraux rues cassel et stephenson (175 LLS)	LMH	98	
ROUBAIX-Epeule-Requalification 14 - 28 - 42 rue Bell (66 LLS)	LMH	42	
ROUBAIX - EPEULE -TROIS ARBRES REHABILITATION 224 LOGEMENTS COLLECTIFS	Vilogia	143	
ROUBAIX – Alma – requalification du Vieux Stephenson (30 LLS)	LMH	À déterminer	

C - Dispositions communes

Chaque organisme de logement social identifié ci-dessus s'engage, en amont de la mise à disposition des logements locatifs sociaux bénéficiant des concours financiers de l'Agence, à formaliser les droits de réservation accordés à Action Logement Services, dans une convention de financement et de réservation entre Action Logement Services et l'organisme de logement social concerné.

Un bilan de la mise en œuvre de ces contreparties est adressé par le porteur de projet chaque année au délégué territorial de l'ANRU. Pour cela les organismes de logement social désignés ci-dessus s'engagent à transmettre au porteur de projet toutes les informations nécessaires à l'élaboration de ce bilan de l'année N-1 au plus tard le 15 janvier de l'année N, pour que celui-ci puisse être adressé par le porteur de projet au délégué territorial de l'ANRU au plus tard le 30 janvier de l'année N.

En cas de non-respect par les porteurs de projet ou les organismes de logement social des engagements contractualisés au titre des contreparties en faveur d'Action Logement Services, le règlement général de l'Agence relatif au NPNRU prévoit un système de sanctions graduées et proportionnées mobilisable par la directrice générale de l'Agence. La Directrice générale pourra être saisie à cet effet par le délégué territorial de l'Agence, le directeur régional d'Action Logement Services ou tout signataire de la convention.

Le cas échéant, les modifications apportées aux contreparties Action Logement Services seront actées via le prochain avenant à la convention pluriannuelle de renouvellement urbain intégrant différentes évolutions au projet.

AVENANT 3 - CONVENTION NPRU MEL - Annexe C2 - Tableau financier global

Libellé de la boîte d'instruction validant l'opération	Nature Opération	Libellé nature opération	IDTOP IODA	Libellé Opération	Mode de financement (embaillage)	Maître d'ouvrage	QPV Rattachement	Commune de réalisation	Source de financement	Nb Logements	Nb Logements (PLA)	Nb Logements (PLUS)	Coût HT Par Logt	Coût HT	Coût TTC	Assiette subv ANRU	Subvention ANRU NPRU	Etat	Commune	EPCI	Département	Région	Bailleur social	CDC (subvention)	Europe	ANAH	Subvention ANRU PIA	Autres contributeurs / Maître d'ouvrage	Valorisation foncière et autres recettes	Montant prêt	Prêts CDC	Prêts bonifiés AL
Ajustement mineur n°1	14	Etudes et conduite de projet	C0685-14-0024	LOOS - Actions de communication projet des Oliveaux	NPNRU	LOOS	Les Oliveaux	Loos	Nationale					100 000,00	120 000,00	100 000,00	50 000,00		70 000,00													
Ajustement mineur n°2	14	Etudes et conduite de projet	C0685-14-0025	LOOS - Mémoire du Quartier des Oliveaux	NPNRU	LOOS	Les Oliveaux	Loos	Nationale					100 000,00	120 000,00	100 000,00	50 000,00		70 000,00													
Convention phase 1	14	Etudes et conduite de projet	C0685-14-0054	HEM - Mémoire des quartiers	NPNRU	HEM	Londreie - 3 Baudets	Hem	Régionale					50 000,00	50 000,00	50 000,00	25 000,00		25 000,00													
Convention phase 1	14	Etudes et conduite de projet	C0685-14-0079	MEL - Action d'accompagnement à la mobilité des ménages à reloger à l'échelle intercommunale	NPNRU	MEL	Multisites	MEL	Nationale					100 000,00	120 000,00	100 000,00	50 000,00		70 000,00													
Convention phase 1	14	Etudes et conduite de projet	C0685-14-0080	MEL - AMO métropolitaine d'évaluation	NPNRU	MEL	Multisites	MEL	Nationale					200 000,00	240 000,00	200 000,00	100 000,00		100 000,00													
Convention phase 1	14	Etudes et conduite de projet	C0685-14-0081	MEL - AMO prise en compte des besoins des usagers dans la conception de l'Espace Public	NPNRU	MEL	Multisites	MEL	Nationale					100 000,00	120 000,00	100 000,00	50 000,00		50 000,00													
Convention phase 1	14	Etudes et conduite de projet	C0685-14-0082	MEL - Réalisation d'enquêtes de satisfaction post-relogement	NPNRU	MEL	Multisites	MEL	Nationale					372 000,00	372 000,00	372 000,00	186 000,00		186 000,00													
Convention phase 1	14	Etudes et conduite de projet	C0685-14-0084	MEL - Actions de communication et marketing territorial	NPNRU	MEL	Multisites	MEL	Nationale					100 000,00	120 000,00	100 000,00	50 000,00		50 000,00													
Convention phase 1	14	Etudes et conduite de projet	C0685-14-0086	LILLE - Bois-Blanc - Chef de projet	NPNRU	LILLE	Aviateurs	Lille	Régionale					665 000,00	665 000,00	665 000,00	332 500,00		332 500,00													
Convention phase 1	14	Etudes et conduite de projet	C0685-14-0087	TOURCOING - Directeur de projet Ville de Tourcoing	NPNRU	TOURCOING	La Bourgogne	Tourcoing	Nationale					1 150 000,00	1 150 000,00	1 150 000,00	575 000,00		575 000,00													
Ajustement mineur n°3	14	Etudes et conduite de projet	C0685-14-0088	TOURCOING - Actions de participation et co-construction du projet	NPNRU	TOURCOING	La Bourgogne	Tourcoing	Nationale					42 857,14	51 426,57	42 857,14	30 000,00		21 426,57													
Ajustement mineur n°2	14	Etudes et conduite de projet	C0685-14-0194	LILLE - Mémoire des quartiers	NPNRU	LILLE	Multisites Lille	Lille	Nationale					50 000,00	60 000,00	50 000,00	25 000,00		35 000,00													
Convention phase 1	14	Etudes et conduite de projet	C0685-14-0219	MONS - Mémoire de quartier	NPNRU	MONS EN BAROEUL	Nouveau Mons	Mons-en-Baroeul	Nationale					200 000,00	200 000,00	200 000,00	50 000,00		150 000,00													
Convention phase 1	14	Etudes et conduite de projet	C0685-14-0303	ROUBAIX - MULTISITES - Conduite de projet-volet Ville-2 ETP	NPNRU	ROUBAIX	Multisites Roubaix	Roubaix	Nationale					2 100 000,00	2 100 000,00	2 100 000,00	1 050 000,00		1 050 000,00													
Ajustement mineur n°5	14	Etudes et conduite de projet	C0685-14-0241	ROUBAIX - MULTISITES - étude de programmation diversification, approfondissement en phase opérationnelle	NPNRU	MEL	Multisites Roubaix	Roubaix	Nationale					80 000,00	96 000,00	80 000,00	40 000,00		40 000,00													
Avenant n°2	14	Etudes et conduite de projet	C0685-14-0305	ROUBAIX - MULTISITES - programme de communication/concertation/mémoire des quartiers	NPNRU	ROUBAIX	Multisites Roubaix	Roubaix	Nationale					457 836,00	507 627,60	457 836,00	320 485,20		187 142,40													
Avenant n°3	14	Etudes et conduite de projet	C0685-14-0083	MEL - AMO métropolitaine - accompagnement à la construction des projets de révision	NPNRU	MEL	Multisites	MEL	Nationale					114 800,00	137 780,00	114 800,00	57 400,00		60 000,00													
Avenant n°3	14	Etudes et conduite de projet	C0685-14-0044	MONS - Directeur de Projet Ville	NPNRU	MONS EN BAROEUL	Nouveau Mons	Mons-en-Baroeul	Nationale					1 380 000,00	1 380 000,00	1 380 000,00	690 000,00		690 000,00													
Avenant n°3	14	Etudes et conduite de projet	C0685-14-0089	TOURCOING - Actions mémoire de quartier	NPNRU	TOURCOING	La Bourgogne	Tourcoing	Nationale					16 660,00	19 992,00	16 660,00	11 662,00		8 330,00													
Avenant n°3	14	Etudes et conduite de projet	C0685-14-0190	LILLE - Directeur de projet	NPNRU	LILLE	Multisites Lille	Lille	Nationale					1 264 999,92	1 264 999,92	1 264 999,92	632 499,96		632 499,96													
Avenant n°3	14	Etudes et conduite de projet	C0685-14-0053	HEM - Chef de projet Ville	NPNRU	HEM	Londreie - 3 Baudets	Hem	Régionale					459 999,99	459 999,99	459 999,99	230 000,00		229 999,99													
Ajustement mineur n°6	14	Etudes et conduite de projet	C0685-14-0507	Tourcoing - Actions d'accompagnement au changement	NPNRU	TOURCOING	La Bourgogne	Tourcoing	Nationale					40 000,00	40 000,00	40 000,00	20 000,00		20 000,00													
Avenant n°3	14	Etudes et conduite de projet	C0685-14-0304	ROUBAIX - MULTISITES - VILLE - coordination sociale - 1 ETP	NPNRU	ROUBAIX	Multisites Roubaix	Roubaix	Nationale					475 000,00	475 000,00	475 000,00	237 500,00		237 500,00													
Avenant n°3	14	Etudes et conduite de projet	C0685-14-0085	MEL - Conduite de projet - 11,5 ETP	NPNRU	MEL	Multisites	MEL	Nationale					13 674 249,99	13 674 249,99	13 674 249,99	6 837 125,00		6 837 124,99													
Avenant n°3	14	Etudes et conduite de projet	C0685-14-0023	LOOS - Chef de projet	NPNRU	LOOS	Les Oliveaux	Loos	Nationale					1 140 000,00	1 140 000,00	1 140 000,00	570 000,00		570 000,00													
Avenant n°3	15	Relogement des ménages avec minoration de loyer	C0685-15-0364	Relogement de 49 ménages avec miniorations de loyer	NPNRU	OPH DU NORD	Multisites	Multisites	Nationale					198 000,00	198 000,00		98 000,00						100 000,00									
Avenant n°3	15	Relogement des ménages avec minoration de loyer	C0685-15-0375	Relogement 192 ménages avec miniorations de loyer	NPNRU	SIA HABITAT	Multisites	Multisites	Nationale					776 500,00	776 500,00		388 500,00						388 000,00									
Avenant n°3	15	Relogement des ménages avec minoration de loyer	C0685-15-0377	MACRO-FAT MEL - Relogt 27 ménages avec minoration de loyer	NPNRU	MEL	Multisites	MEL	Nationale					116 000,00	116 000,00		116 000,00															
Avenant n°3	15	Relogement des ménages avec minoration de loyer	C0685-15-0348	Relogement 134 ménages avec miniorations de loyer	NPNRU	OPH LILLE METROPOLE	Multisites	Multisites	Nationale					437 000,00	437 000,00		437 000,00															
Avenant n°3	15	Relogement des ménages avec minoration de loyer	C0685-15-0349	Relogement 79 ménages avec miniorations de loyer	NPNRU	SAHLM VIOLOGA	Multisites	Multisites	Nationale					263 500,00	263 500,00		263 500,00															
Avenant n°3	15	Relogement des ménages avec minoration de loyer	C0685-15-0363	Relogement 52 ménages avec miniorations de loyer	NPNRU	LOGIS METROPOLE	Multisites	Multisites	Nationale					257 500,00	257 500,00		257 500,00															
Avenant n°3	15	Relogement des ménages avec minoration de loyer	C0685-15-0376	Relogement 67 ménages avec miniorations de loyer	NPNRU	3F NOTRE LOGIS	Multisites	Multisites	Nationale					438 000,00	438 000,00		219 000,00						219 000,00									
Avenant n°2	21	Démolition de logements locatifs sociaux	C0685-21-0003	ROUBAIX - ALMA GARE - Démolition Alma et Medica (163 LLS)	NPNRU	3F NOTRE LOGIS	Alma	Roubaix	Nationale	163			46 751,80	7 620 543,31	8 305 407,01	7 369 924,81	5 895 938,85						2 127 647,16						281 820,00			
Convention phase 1	21	Démolition de logements locatifs sociaux	C0685-21-0037	MONS - Démolition Sangrier (8LLS)	NPNRU	SAHLM VIOLOGA	Nouveau Mons	Mons-en-Baroeul	Nationale	8			120 665,95	965 327,63	1 058 607,63	965 327,63	772 262,10						286 345,53									
Convention phase 1	21	Démolition de logements locatifs sociaux	C0685-21-0038	MONS - Démolition Langendort (23 LLS)	NPNRU	SAHLM VIOLOGA	Nouveau Mons	Mons-en-Baroeul	Nationale	23			49 876,44	1 147 158,20	1 228 595,71	1 147 158,20	917 726,56						310 869,15									
Convention phase 1	21	Démolition de logements locatifs sociaux	C0685-21-0039	MONS -Démolition Coty (96 LLS)	NPNRU	SAHLM VIOLOGA	Nouveau Mons	Mons-en-Baroeul	Nationale	96			40 358,40	3 874 406,51	4 113 315,62	3 827 886,51	3 062 308,21						1 004 486,41						46 520,00			
Convention phase 1	21	Démolition de logements locatifs sociaux	C0685-21-0055	HEM - Démolition Résidence Braille (18 LLS)	NPNRU	SAHLM VIOLOGA	Londreie - 3 Baudets	Hem	Régionale	18			36 719,21	660 945,81	705 880,59	660 945,81	528 756,65						177 123,94									
Convention phase 1	21	Démolition de logements locatifs sociaux	C0685-21-0056	HEM - Démolition - 46 - 48 rue Jules Watteux (2 LLS)	NPNRU	SAHLM VIOLOGA	Londreie - 3 Baudets	Hem	Régionale	2			75 031,05	150 062,10	161 843,21	150 062,10	120 049,68						41 793,53									
Convention phase 1	21	Démolition de logements locatifs sociaux	C0685-21-0057	HEM - Démolition - 107-113-119 rue Blaise Pascal (3 LLS)	NPNRU	SAHLM VIOLOGA	Londreie - 3 Baudets	Hem	Régionale	3			47 005,75	141 017,26	151 319,31	141 017,26	112 813,81						38 505,50									
Convention phase 1	21	Démolition de logements locatifs sociaux	C0685-21-0058	HEM - Démolition Cité Familiale (64 LLS)	NPNRU	SAHLM VIOLOGA	Londreie - 3 Baudets	Hem	Régionale	64			27 851,37	1 782 487,54	1 923 319,44	1 219 687,54	975 750,03						384 769,41						562 800,00			
Convention phase 1	21	Démolition de logements locatifs sociaux	C0685-21-0059	HEM - Démolition - 33-35-46-48-50 rue Branly (5 LLS)	NPNRU	SAHLM VIOLOGA	Londreie - 3 Baudets	Hem	Régionale	5			32 279,98	161 399,90	170 740,55	111 959,90	89 567,92						31 732,63						49 440,00			
Convention phase 1	21	Démolition de logements locatifs sociaux	C0685-21-0072	LILLE - Concorde - Démolition 64-74 bd de Metz (56 LLS)	NPNRU	OPH LILLE METROPOLE	Concorde	Lille	Nationale	56			37 192,40	2 082 774,27	2 228 672,19	2 022 654,27	2 022 654,27						145 897,92						60 120,00			
Convention phase 1	21	Démolition de logements locatifs sociaux	C0685-21-0090	TOURCOING - Démolition de Perrault 2 (59 LLS)	NPNRU	SAHLM VIOLOGA	La Bourgogne	Tourcoing	Nationale	59			46 328,72	2 733 394,29	2 942 786,87	2 687 884,29	2 150 307,43						746 969,44						45 510,00			
Convention phase 1	21	Démolition de logements locatifs sociaux	C0685-21-0091	TOURCOING - Démolition de Scève (54 LLS)	NPNRU	SAHLM VIOLOGA	La Bourgogne	Tourcoing	Nationale	54			70 067,99	3 783 671,43	4 091 304,97	3 737 051,43	2 989 641,14						1 055 043,83						46 620,00			
Convention phase 1	21	Démolition de logements locatifs sociaux	C0685-21-0093	TOURCOING - Démolition de Caporal Debroeux (132 LLS)	NPNRU	OPH LILLE METROPOLE	La Bourgogne	Tourcoing	Nationale	132			37 396,26	4 936 306,18	5 254 727,90	4 864 306,18	4 864 306,18						318 421,72						72 000,00			
Convention phase 1	21	Démolition de logements locatifs sociaux	C0685-21-0094	TOURCOING - Démolition de Nobel (132 LLS)	NPNRU	SAHLM VIOLOGA	La Bourgogne	Tourcoing	Nationale	132			30 332,27	4 003 859,62	4 226 490,05	3 915 509,62	3 132 407,70						1 005 732,35						8			

[illegible]

Ajustement mineur n°1	31	Reconstitution de l'effie de logements locatif sociaux	C0685-31-0232	ARMENTIÈRES - Reconstitution de 20 LLS - (8 PLUS/12 PLAI) Hors QPV - rue Jean Macé	NPNRU	OPH DU NORD	Multisties		Nationale	20	12	8	99 913,20	1 998 264,00	2 108 168,51		93 600,00		93 600,00		1 920 968,51							1 721 142,12	1 505 142,12	216 000,00
Ajustement mineur n°1	31	Reconstitution de l'effie de logements locatif sociaux	C0685-31-0233	ARMENIÈRES - Reconstitution 20 LLS - (8 PLUS/12 PLA)- Hors QPV - rue des Résiliants	NPNRU	OPH DU NORD	Multisties	Multisties	Nationale	20	12	8	139 086,59	2 781 731,84	2 934 727,09		93 600,00		93 600,00		2 747 527,09							2 469 353,90	2 253 353,90	216 000,00
Ajustement mineur n°1	31	Reconstitution de l'effie de logements locatif sociaux	C0685-31-0234	BAUVIN - Reconstitution de 18 LLS - (7 PLUS/11 PLAI) - Hors QPV	NPNRU	OPH DU NORD	Multisties	Multisties	Nationale	18	11	7	141 446,32	2 546 033,72	2 686 065,57		85 800,00		85 800,00		2 514 465,57							2 259 862,21	2 065 962,21	193 900,00
Ajustement mineur n°1	31	Reconstitution de l'effie de logements locatif sociaux	C0685-31-0235	LOOS - Reconstitution de 16LLS - (8 PLUS/10 PLAI) - Hors QPV	NPNRU	OPH DU NORD	Multisties	Multisties	Nationale	16	10	6	114 875,61	1 838 009,71	1 939 100,24		78 000,00		78 000,00		1 783 100,24							1 599 299,27	1 427 499,27	171 800,00
Ajustement mineur n°1	31	Reconstitution de l'effie de logements locatif sociaux	C0685-31-0236	RONCHIN - Reconstitution de 10 LLS - (4 PLUS/6 PLAI) - Hors QPV	NPNRU	OPH DU NORD	Multisties	Multisties	Nationale	10	6	4	119 473,80	1 194 738,00	1 260 448,59		46 800,00		46 800,00		1 166 848,59							1 047 374,79	939 374,79	108 000,00
Convention phase 1	31	Reconstitution de l'effie de logements locatif sociaux	C0685-31-0309	TOURCOING - Reconstitution 40 LLS (29 PLUS 11 PLAI) ZAC L'Union - LOT P.L13 - En QPV	NPNRU	ICF NORD EST	Multisties	Multisties	Nationale	40	11	29	123 267,31	4 930 692,38	5 201 880,46		69 300,00		85 800,00		5 046 780,46							3 486 216,00	3 205 016,00	281 200,00
Ajustement mineur n°2	31	Reconstitution de l'effie de logements locatif sociaux	C0685-31-0311	VILLENEUVE D'ASQO - LA MAILLERIE-Reconstitution de l'offre,ZOLIS,12 PLAI-SPLUS,Hors QPV	NPNRU	SAHLM VIOGIA	Multisties	Multisties	Nationale	20	12	8	167 952,16	3 359 043,20	3 543 790,58		93 600,00		93 600,00		3 356 590,58							2 781 938,88	2 565 938,88	216 000,00
Ajustement mineur n°2	31	Reconstitution de l'effie de logements locatif sociaux	C0685-31-0312	CROIX - reconstitution de l'offe - 3BILLS - ((SPPLUS/23PLA)) - EDGAR - Hors QPV	NPNRU	SAHLM VIOGIA	Multisties	Multisties	Nationale	38	23	15	120 842,66	4 592 021,00	4 844 583,16		179 400,00		179 400,00		4 485 783,16							3 774 018,90	3 364 118,90	409 900,00
Ajustement mineur n°3	31	Reconstitution de l'effie de logements locatif sociaux	C0685-31-0227	LËERS - Reconstitution de 12 LLS - (12 PLAI) - Hors QPV	NPNRU	SAHLM VIOGIA	Multisties	Multisties	Nationale	12	12	0	122 632,71	1 471 592,50	1 552 530,08		93 600,00		93 600,00		1 365 330,08							1 137 233,25	1 019 633,25	117 600,00
Ajustement mineur n°2	31	Reconstitution de l'effie de logements locatif sociaux	C0685-31-0318	HÉM - Reconstitution de l'offre - 7 LLS - (7PLUS) - Desrousseaux - Hors QPV	NPNRU	SAHLM VIOGIA	Multisties	Multisties	Nationale	7	0	7	103 342,86	723 400,00	763 187,00		0,00				763 187,00							651 060,00	564 960,00	86 100,00
Ajustement mineur n°2	31	Reconstitution de l'effie de logements locatif sociaux	C0685-31-0319	HÉM-reconstitution de l'offre - 8 LLS (8PLAI)- Square Nadaud Dans QPV	NPNRU	SAHLM VIOGIA	Multisties	Multisties	Nationale	8	8	0	103 337,50	826 700,00	872 168,50		50 400,00		62 400,00		759 368,50							631 230,00	568 030,00	63 200,00
Ajustement mineur n°2	31	Reconstitution de l'effie de logements locatif sociaux	C0685-31-0323	PÉRENCHES - Reconstitution de 8 LLS - (4 PLAI / 4 PLUS)	NPNRU	OPH DU NORD	Multisties	Multisties	Nationale	8	4	4	132 166,82	1 057 334,59	1 115 488,00		31 200,00		31 200,00		1 053 088,00							941 539,00	853 139,00	88 400,00
Ajustement mineur n°2	31	Reconstitution de l'effie de logements locatif sociaux	C0685-31-0324	WATTRELOS - Reconstitution de 29 LLS (17 PLAI / 12 PLUS)	NPNRU	OPH DU NORD	Multisties	Multisties	Nationale	29	17	12	125 495,22	3 639 361,48	4 003 297,63		132													

AVENANT 3 - CONVENTION NPRU MEL - Annexe C2 - Tableau financier global

[illegible]

AVENANT 3 - CONVENTION NPRU MEL - Annexe C2 - Tableau financier global

Ajustement mineur n°6	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0498	La Chapelle d'Armentières - Beauchamps - Reconstitution 11 PLAI - Hors QPV	NPNRU	OPH LILLE METROPOLE	Multisites	Multisites	Nationale	11	11	0	433 503,00	4 768 533,00	5 030 802,32	85 800,00	85 800,00	4 859 202,32					4 255 506,04	4 147 706,04	107 800,00
Ajustement mineur n°6	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0499	Halluin - Sernard - reconstitution 4 LLS (4 PLAI) - hors QPV	NPNRU	OPH LILLE METROPOLE	Multisites	Multisites	Nationale	4	4	0	204 040,00	816 160,00	861 080,80	31 200,00	31 200,00	798 648,80					712 543,92	673 343,92	39 200,00
Ajustement mineur n°6	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0391	LA BASSEE - Reconstitution de 8 LLS (3 PLUS/5 PLAI) - Avenue Pasteur	NPNRU	OPH DU NORD	Multisites	Multisites	Nationale	8	5	3	172 400,63	1 379 205,00	1 453 781,00	44 850,00	39 000,00	1 369 931,00					827 328,00	741 428,00	85 900,00
Ajustement mineur n°6	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0445	ROUBAIX - Reconstitution 48 LLS (24 PLUS/24 PLAI) - Hors QPV	NPNRU	OPH LILLE METROPOLE	Multisites	Multisites	Nationale	48	24	24	179 601,04	8 620 850,02	9 094 996,78	187 200,00	695 840,00	8 211 956,78					7 302 457,10	6 772 057,10	530 400,00
Ajustement mineur n°6	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0463	COMINES - Reconstitution 7 LLS (7 PLAI) - Hors QPV	NPNRU	OPH LILLE METROPOLE	Multisites	Multisites	Nationale	7	7	0	131 868,07	923 076,47	973 845,67	54 600,00	126 570,00	792 675,67					695 291,10	626 691,10	68 600,00
Ajustement mineur n°6	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0476	HELLEMES - Raspail - Reconstitution 28 LLS (9 PLAI / 19 PLUS) - Hors QPV	NPNRU	OPH DU NORD	Multisites	Multisites	Nationale	28	9	19	169 220,36	4 738 169,98	5 149 443,13	77 220,00	77 220,00	4 995 003,13					3 166 850,90	2 844 950,00	321 900,00
Ajustement mineur n°6	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0501	Saighin en Weppes - Jauris - reconstitution 5 PLAI - hors QPV	NPNRU	OPH LILLE METROPOLE	Multisites	Multisites	Nationale	5	5	0	380 043,20	1 900 216,00	2 004 521,00	101 500,00	39 000,00	1 864 021,00					1 663 568,90	1 614 568,90	49 000,00
Ajustement mineur n°6	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0385	BONDOUES - Reconstitution 12 LLS (12 PLAI) - Foughères / 62 rue des Ravenes	NPNRU	3F NOTRE LOGIS	Multisites	Multisites	Nationale	12	12	0	196 856,17	2 362 298,04	2 487 627,15	107 640,00	93 600,00	2 286 387,15					1 913 243,00	1 795 643,00	117 600,00
Avenant n°3	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0172	QUESNOY SUR DEULE - Reconstitution 20 LLS (13 PLAI / 7 PLUS) - Chemin de l'ange gardien	NPNRU	OPH LILLE METROPOLE	Multisites	Multisites	Nationale	20	13	7	124 690,55	2 493 810,90	2 630 970,50	263 900,00	782 480,00	1 584 590,50					1 058 396,00	844 896,00	213 500,00
Ajustement mineur n°6	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0407	SAINT ANDRE LEZ LILLE- GRAND PARC-Reconstitution-18LLS (11 PLAI - 7 PLUS)-HORS QPV	NPNRU	SAHLM VILDOGIA	Multisites	Multisites	Nationale	18	11	7	136 756,28	2 461 613,00	2 632 123,00	98 670,00	98 670,00	2 434 783,00					2 242 906,00	2 049 006,00	193 900,00
Ajustement mineur n°6	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0503	SAINT ANDRE LEZ LILLE - Reconstitution 33 LLS (17 PLAI / 16 PLUS) - VR - Hors QPV	NPNRU	OPH DU NORD	Multisites	Multisites	Nationale	33	17	16	109 715,59	3 620 614,47	3 620 614,47	132 600,00	132 600,00	3 355 414,47					2 209 913,00	1 846 513,00	363 400,00
Ajustement mineur n°6	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0504	BAISEUX - Reconstitution 9 LLS (4 PLAI / 5 PLUS) - Delattre de Tassigny - Hors QPV	NPNRU	OPH DU NORD	Multisites	Multisites	Nationale	9	4	5	176 001,11	1 584 010,00	1 669 334,00	34 320,00	34 320,00	1 600 694,00					952 139,00	851 439,00	100 700,00
Ajustement mineur n°6	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0505	LILLE Rue Musset - Reconstitution 2 LLS (2PLAI) - Hors QPV	NPNRU	OPH LILLE METROPOLE	Multisites	Multisites	Nationale	2	2	0	133 160,13	266 320,25	280 967,87	40 600,00	15 600,00	224 767,87					191 051,73	171 451,73	19 600,00
Avenant n°3	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0426	TOURCOING MAICENGE - Reconstitution de 13 LLS (6 PLUS - 7 PLAI) - Hors QPV	NPNRU	SAHLM VILDOGIA	Multisites	Multisites	Nationale	13	7	6	176 306,09	2 291 979,14	2 418 038,00	60 060,00	54 600,00	2 303 378,00					2 059 200,00	1 916 800,00	142 400,00
Avenant n°3	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0466	RONCQ - Reconstitution 7 LLS (7 PLAI) - Hors QPV	NPNRU	OPH LILLE METROPOLE	Multisites	Multisites	Nationale	7	7	0	142 289,92	996 029,41	1 050 811,03	60 060,00	273 868,00	716 883,03					502 298,00	433 698,00	68 600,00
Avenant n°3	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0480	LILLE - Charles Quint - Reconstitution 3 LLS (3 PLAI) - hors QPV	NPNRU	OPH LILLE METROPOLE	Multisites	Multisites	Nationale	3	3	0	171 041,09	513 123,27	541 345,05	25 740,00	117 372,00	398 233,05					356 175,00	326 775,00	29 400,00
Avenant n°3	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0509	HAUBOURDIN - Reconstitution 12 RO (4 PLAI et 8 PLUS) Rue Auguste Poté - Hors QPV	NPNRU	OPH DU NORD	Multisites	Multisites	Nationale	12	4	8	155 141,08	1 861 693,00	1 964 086,12	31 200,00	76 000,00	1 856 886,12					1 657 359,00	1 564 559,00	92 800,00
Avenant n°3	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0167	TOURCOING - Reconstitution 26 LLS (16 PLAI /10 PLUS) - rue d'Armentières	NPNRU	OPH LILLE METROPOLE	Multisites	Multisites	Nationale	26	16	10	138 243,83	3 594 339,69	3 792 028,38	324 800,00	1 017 224,00	2 450 004,38					1 691 597,00	1 411 797,00	279 800,00
Avenant n°3	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0170	WATTRELOS - Reconstitution 4 LLS (3 PLAI / 1 PLUS) - Rue du Vieux Bureau	NPNRU	OPH LILLE METROPOLE	Multisites	Multisites	Nationale	4	3	1	131 112,29	524 449,15	553 293,86	60 900,00	156 496,00	335 897,86					193 280,00	151 580,00	41 700,00
Ajustement mineur n°6	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0510	SALOME Les Trois Meriettes 7 PLAI - Hors QPV	NPNRU	OPH LILLE METROPOLE	Multisites	Multisites	Nationale	7	7	0	97 308,40	681 158,78	718 622,53	54 600,00	273 868,00	390 154,53					271 841,00	203 241,00	68 600,00
Ajustement mineur n°6	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0511	LILLE rue du Bois 26 LLS (11 PLUS - 15 PLAI) - Hors QPV	NPNRU	OPH LILLE METROPOLE	Multisites	Multisites	Nationale	26	15	11	135 451,48	3 521 738,36	3 715 433,97	117 000,00	1 017 224,00	2 581 208,97					1 837 822,00	1 555 522,00	282 300,00
Avenant n°3	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0479	FREUNGHEN - Clos du halage - Reconstitution 3 LLS (3 PLAI)- Hors QPV	NPNRU	OPH LILLE METROPOLE	Multisites	Multisites	Nationale	3	3	0	114 504,25	343 512,75	362 405,95	25 740,00	117 372,00	219 293,95					185 993,36	155 993,36	29 400,00
Avenant n°3	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0444	BAISEUX - Reconstitution 5 LLS (5 PLAI) - Hors QPV	NPNRU	OPH LILLE METROPOLE	Multisites	Multisites	Nationale	5	5	0	177 562,43	887 812,17	936 641,84	42 900,00	195 620,00	698 121,84					624 694,00	575 694,00	49 000,00
Avenant n°3	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0457	LAMBERSART - Reconstitution 10 LLS (6 PLAI/4 PLUS) - Hors QPV	NPNRU	OPH LILLE METROPOLE	Multisites	Multisites	Nationale	10	6	4	134 631,17	1 346 311,68	1 420 358,84	51 480,00	391 240,00	977 638,84					698 000,00	590 000,00	108 000,00
Avenant n°3	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0442	ANNOEULIN - Reconstitution 4 LLS (4 PLAI) - Hors QPV	NPNRU	OPH LILLE METROPOLE	Multisites	Multisites	Nationale	4	4	0	239 290,64	957 162,57	1 009 806,51	34 320,00	156 496,00	818 990,51					660 788,00	621 588,00	39 200,00
Avenant n°3	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0150	LILLE - Reconstitution 43 LLS - (14 PLAI / 29 PLUS) - RHD 2 - Ilot 118 Quai Hegel	NPNRU	OPH LILLE METROPOLE	Multisites	Multisites	Nationale	43	14	29	184 185,57	7 919 979,38	8 355 578,19	284 200,00	214 000,00	1 682 332,00					4 185 046,00	3 691 146,00	493 900,00
Avenant n°3	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0177	HELLEMES - Reconstitution 32 LLS (32 PLAI) - Salengro /ZIDOM	NPNRU	SAHLM VILDOGIA	Multisites	Multisites	Nationale	32	32	0	110 550,50	3 537 616,00	3 724 163,35	249 600,00	249 600,00	3 224 963,35					2 852 547,00	2 538 947,00	313 600,00
Ajustement mineur n°6	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0369	PRENCHES - Reconstitution 6 LLS (3 PLAI / 3 PLUS) - Clos des Acacias tranche 2	NPNRU	OPH DU NORD	Multisites	Multisites	Nationale	6	3	3	118 300,25	709 801,50	748 840,58	26 910,00	23 400,00	698 530,58					132 600,00	66 300,00	66 300,00
Avenant n°3	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0384	MOUVVAUX - Reconstitution 4 LLS (3 PLAI / 1 PLUS) - Rue Lantiers	NPNRU	3F NOTRE LOGIS	Multisites	Multisites	Nationale	4	3	1	181 056,82	724 227,27	770 864,32	25 740,00	23 400,00	721 724,32					606 094,00	564 394,00	41 700,00
Avenant n°3	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0439	ARMENTIERES - Reconstitution 10 LLS (3 PLAI/7 PLUS) - Hors QPV	NPNRU	OPH LILLE METROPOLE	Multisites	Multisites	Nationale	10	3	7	150 652,03	1 506 520,27	1 589 379,00	25 740,00	391 240,00	1 172 399,00					1 084 775,00	969 275,00	115 500,00
Avenant n°3	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0515	LAMBERSART-Reconstitution 13 LLS (13PLAI) - Ilot 1 - Rue Eugene Descamps - Hors QPV	NPNRU	CDC HABITAT SOCIAL	Multisites	Multisites	Nationale	13	13	0	193 369,00	2 513 797,00	2 645 694,00	101 400,00	101 400,00	2 442 894,00					127 400,00		127 400,00
Avenant n°3	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0516	LAMBERSART- Reconstitution 16 LLS (16PLAI) - Ilot 2 - Rue Eugene Descamps - Hors QPV	NPNRU	CDC HABITAT SOCIAL	Multisites	Multisites	Nationale	16	16	0	142 947,69	2 287 163,00	2 407 167,00	124 800,00	124 800,00	2 157 567,00					156 800,00		156 800,00
Avenant n°3	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0517	LAMBERSART- Reconstitution 23 LLS (23PLAI) - Ilot 3-2 - Rue Eugene Descamps - Hors QPV	NPNRU	CDC HABITAT SOCIAL	Multisites	Multisites	Nationale	23	23	0	168 275,00	3 870 325,00	4 073 400,00	179 400,00	179 400,00	3 714 600,00					225 400,00		225 400,00
Avenant n°3	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0518	WASQUEHAL - Reconstitution 3 LLS (3 PLAI) - 140 rue du Haut Vinage - Hors QPV	NPNRU	CDC HABITAT SOCIAL	Multisites	Multisites	Nationale	3	3	0	101 386,00	304 158,00	320 518,00	23 400,00	23 400,00	255 718,00	18 000,00				169 178,00	139 778,00	29 400,00
Avenant n°3	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0519	ILLIES-Reconstitution 10 LLS (PLAI)-Rue Maurice Bouchey- Hors QPV	NPNRU	CLESNCE	Multisites	Multisites	Nationale	10	10	0	227 560,34	2 275 603,39	2 400 761,58	78 000,00	78 000,00	2 244 761,58					2 146 260,05	2 048 260,05	98 000,00
Avenant n°3	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0520	TOURCOING-Reconstitution 13 LLS (PLAI)-31 Rue de Chanzy- Hors QPV	NPNRU	CLESNCE	Multisites	Multisites	Nationale	13	13	0	167 025,22	2 171 327,91	2 289 935,38	101 400,00	101 400,00	2 087 135,38					127 400,00		127 400,00
Avenant n°3	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0468	MARCOQ-EN-BAROEUL - Haute Loge - Reconstitution - 6 LLS (3 PLUS - 3 PLAI) - Hors QPV	NPNRU	SAHLM VILDOGIA	Multisites	Multisites	Nationale	6	3	3	258 149,92	1 548 899,53	1 634 039,00	25 740,00	23 400,00	1 584 899,00					1 421 495,00	1 355 195,00	66 300,00
Avenant n°3	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0437	TOURCOING - Collège de l'Europe - Reconstitution 27 LLS (13 PLAI/14 PLUS) - Hors QPV	NPNRU	SAHLM VILDOGIA	Multisites	Multisites	Nationale	27	13	14	166 558,41	4 497 077,06	4 731 174,08	111 540,00	101 400,00	4 518 234,08					4 045 117,00	3 745 517,00	299 600,00
Avenant n°3	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0521	WAMBRECHIES - Reconstitution 3 LLS (3 PLAI) - 505 rue Obert - Hors QPV	NPNRU	CDC HABITAT SOCIAL	Multisites	Multisites	Nationale	3	3	0	155 297,67	465 893,00	491 577,00	23 400,00	0,00	468 177,00					320 704,00	291 304,00	29 400,00
Avenant n°3	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0522	SECLIN - Reconstitution 7 LLS (7 PLAI) - Rue du 08 mai 45 - Hors QPV	NPNRU	SAHLM NORVIE	Multisites	Multisites	Nationale	7	7	0	160 883,87	1 126 187,10	1 188 127,38	54 600,00	54 600,00	1 078 927,38					989 817,00	921 217,00	68 600,00
Avenant n°3	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0523	PROVIN - Reconstitution 4 LLS (4 PLAI) - Rue Etienne Doleit - Hors QPV	NPNRU	SAHLM NORVIE	Multisites	Multisites	Nationale	4	4	0	152 506,63	610 034,53	643 586,43	31 200,00	31 200,00	581 186,43					532 917,00	493 717,00	39 200,00
Avenant n°3	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0524	BONDOUES - Reconstitution 6 LLS (6 PLAI) - 704 Avenue du Général de Gaulle - Hors QPV	N																				

AVENANT 3 - CONVENTION NPRU MEL - Annexe C2 - Tableau financier global

Avenant n°3	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0538	LOOS - Reconstitution 6 LLS (6 PLAI) - Rue de la Base Maritime - Hors QPV	NPNRU	HABITAT DU NORD	Multisites	Multisites	Nationale	6	6	0	173 618,17	1 041 709,00	1 097 948,00	46 800,00		46 800,00		1 004 348,00						58 800,00		58 800,00
Avenant n°3	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0539	L'OMME - Reconstitution 9 LLS (9 PLAI) - Chemin du Romanin - Hors QPV	NPNRU	HABITAT DU NORD	Multisites	Multisites	Nationale	9	9	0	147 252,08	1 325 268,75	1 398 158,53	70 200,00		70 200,00		1 257 758,53						88 200,00		88 200,00
Avenant n°3	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0540	LAMBERSART - reconstitution LLS (11PLAI) - rue des Blanchisseurs - Hors QPV	NPNRU	SIA HABITAT	Multisites	Multisites	Nationale	11	11	0	152 757,96	1 680 337,60	1 770 311,00	85 800,00		85 800,00		1 598 711,00						1 242 351,91	1 154 551,91	107 800,00
Avenant n°3	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0542	SALOME - Reconstitution 12 LLS (12PLAI) - Rue Jules Ferry - HORS QPV	NPNRU	SIA HABITAT	Multisites	Multisites	Nationale	12	12	0	172 523,87	2 070 286,41	2 277 315,04	93 600,00		2 183 715,04								1 749 480,75	1 631 880,75	117 600,00
Avenant n°3	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0543	WAMBRECHES - Reconstitution de 2 LLS (2 PLAI) - 404 rue d'Ypres - Hors QPV	NPNRU	CDC HABITAT SOCIAL	Multisites	Multisites	Nationale	2	2	0	102 172,50	204 345,00	215 662,00	15 600,00		15 600,00		184 462,00						130 546,00	110 946,00	19 600,00
Avenant n°3	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0544	PERENCHES Rue de Lomme - 7 PLAI - Hors QPV	NPNRU	SIA HABITAT	Multisites	Multisites	Nationale	7	7	0	210 778,26	1 475 447,84	1 553 983,35	54 600,00		54 600,00		1 444 783,35						1 183 425,33	1 114 825,33	68 600,00
Avenant n°3	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0545	CROIX - Reconstitution 5 LLS (5 PLAI) - rue de la Mode La Mailerie - Hors QPV	NPNRU	CDC HABITAT SOCIAL	Multisites	Multisites	Nationale	5	5	0	121 876,40	609 382,00	701 066,00	39 000,00		39 000,00			623 066,00					447 799,00	398 799,00	49 000,00
Avenant n°3	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0546	RONCQ - RECONSTITUTION 4 LLS (4 PLAI) - Rue Latérale - Hors QPV	NPNRU	CDC HABITAT SOCIAL	Multisites	Multisites	Nationale	4	4	0	115 445,25	461 781,00	487 201,00	31 200,00		31 200,00			424 801,00					228 000,00	188 800,00	39 200,00
Avenant n°3	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0397	LILLE- METROPOLITAN SQUARE- Reconstitution de l'offre- 51 LLS (16 PLAI- 35 PLUS) - Hors QPV	NPNRU	SAHLM VIOLOGIA	Multisites	Multisites	Nationale	51	16	35	181 166,96	9 239 515,00	9 720 481,00	137 280,00		570 300,00		9 012 901,00						8 040 853,00	7 593 553,00	447 300,00
Avenant n°3	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0451	HOUPLIN-ANCOISNE - Reconstitution 14 LLS (8 PLAI/6 PLUS) - Hors QPV	NPNRU	OPH LILLE METROPOLE	Multisites	Multisites	Nationale	14	8	6	137 835,69	1 929 699,60	2 035 833,08	68 640,00		277 130,00		1 690 063,08						1 487 153,00	1 334 953,00	152 200,00
Avenant n°3	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0547	LA CHAPELLE D'ARMENTIERES - Reconstitution 13 LLS (4 PLAI / 9 PLUS) - Rue Nouvelle - Hors QPV	NPNRU	OPH DU NORD	Multisites	Multisites	Nationale	13	4	9	207 989,15	2 703 859,00	2 852 571,00	31 200,00		81 600,00		2 739 771,00						2 429 114,00	2 329 614,00	99 500,00
Avenant n°3	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0548	WATTIGNIES - Reconstitution 9 LLS (3 PLAI / 6 PLUS) - rue Sadi Carnot - Hors QPV	NPNRU	OPH DU NORD	Multisites	Multisites	Nationale	9	3	6	154 615,22	1 391 537,00	1 468 071,00	23 400,00		57 000,00		1 387 671,00						1 249 864,00	1 180 264,00	69 600,00
Avenant n°3	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0181	FACHES THUMESNIL - Reconstitution 38 LLS (25 PLAI / 13 PLUS)	NPNRU	SAHLM VIOLOGIA	Multisites	Multisites	Nationale	38	25	13	176 231,34	6 696 791,01	7 056 746,37	214 500,00		195 000,00		6 647 246,37						5 942 767,00	5 537 867,00	404 900,00
Avenant n°3	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0549	Lille - Reconstitution 4 LLS (4 PLAI) - Rue Buisson - Hors QPV	NPNRU	OPH DU NORD	Multisites	Multisites	Nationale	4	4	0	128 610,25	514 441,00	542 736,00	31 200,00		31 200,00		480 336,00						39 200,00		39 200,00
Avenant n°3	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0480	LA CHAPELLE D'ARMENTIERES - Reconstitution 8 LLS (3 PLAI/5 PLUS) - Hors QPV	NPNRU	OPH LILLE METROPOLE	Multisites	Multisites	Nationale	8	3	5	146 606,03	1 172 848,21	1 237 354,87	25 740,00		312 992,00		898 622,87						655 386,00	564 486,00	90 900,00
Avenant n°3	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0160	SECLIN - Reconstitution 5 LLS (3 PLAI / 2 PLUS) - Friche Danone Bat 1B	NPNRU	OPH LILLE METROPOLE	Multisites	Multisites	Nationale	5	3	2	164 706,54	823 532,72	868 827,03	18 900,00		195 620,00		654 307,03						506 397,00	469 297,00	37 100,00
Avenant n°3	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0550	LA BASSEE - RECONSTITUTION 7 LLS (7 PLAI) - RUE DU RIVAGE - HORS QPV	NPNRU	M C SOGINORPA	Multisites	Multisites	Nationale	7	7	0	122 028,43	854 199,00	900 713,00	54 600,00				846 113,00						629 942,00	561 342,00	68 600,00
Avenant n°3	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0551	FACHES THUMESNIL - Reconstitution de 3 LLS (PLAI) - 112 Rue Carnot - HORS QPV	NPNRU	CLESENCE	Multisites	Multisites	Nationale	3	3	0	127 145,14	381 435,42	402 120,18	23 400,00				378 720,18						242 293,00	212 893,00	29 400,00
Avenant n°3	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0552	ARMENTIERES - Reconstitution de 13 LLS (PLAI) - 21 Rue Denis Papin - Hors QPV	NPNRU	CLESENCE	Multisites	Multisites	Nationale	13	13	0	180 536,81	2 346 978,48	2 476 062,30	101 400,00				2 374 662,30						2 106 574,00	1 979 174,00	127 400,00
Avenant n°3	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0554	SANT ANDRE LEZ LILLE- Reconstitution 8 LLS (8 PLAI)- rue Sadi Carnot - LOT FLOW- Hors QPV	NPNRU	CDC HABITAT SOCIAL	Multisites	Multisites	Nationale	8	8	0	163 382,50	1 307 060,00	1 379 005,00	62 400,00		62 400,00			1 254 205,00					909 454,00	831 054,00	78 400,00
Avenant n°3	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0555	RONCQ Construction de 9 PLAI - 31 Rue Pierre Brossolette - Hors QPV	NPNRU	SIA HABITAT	Multisites	Multisites	Nationale	9	9	0	210 896,64	1 898 087,74	1 998 530,00	70 200,00		135 000,00		1 793 330,00						1 509 966,48	1 421 766,48	88 200,00
Avenant n°3	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0556	QUESNOY SUR DEULE - Reconstitution 4 LLS (4 PLAI) - 29 rue d'Ypres - Hors QPV	NPNRU	IF NOTRE LOGIS	Multisites	Multisites	Nationale	4	4	0	131 917,75	527 671,00	555 118,04	31 200,00		31 200,00		492 718,04						437 206,00	398 006,00	39 200,00
Avenant n°3	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0558	WATTRELOS - Reconstitution 14 LLS (14 PLAI) - 26 rue Berthelot - Hors QPV	NPNRU	CDC HABITAT SOCIAL	Multisites	Multisites	Nationale	14	14	0	165 953,79	2 323 353,00	2 451 371,00	109 200,00		109 200,00			2 232 971,00					1 620 128,00	1 482 928,00	137 200,00
Avenant n°3	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0258	ROUBAIX - Macro-FAT dérogation QPV NPNRU - Reconstitution 80 LLS (16 PLAI / 64 PLUS) - En QPV	NPNRU	MEL	Multisites	MEL	Nationale	80	16	64	144 000,00	11 520 000,00	12 800 000,00	100 800,00				12 574 400,00						11 849 600,00	11 294 400,00	555 200,00
Avenant n°3	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0256	MACRO FAT MEL - Acquis Améliorés - Reconstitution 31 LLS (14 PLAI et 17 PLUS) - hors QPV	NPNRU	MEL	Multisites	MEL	Nationale	31	14	17	144 000,00	4 464 000,00	4 960 000,00	218 400,00				4 523 200,00						4 492 600,00	3 800 000,00	692 600,00
Avenant n°3	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0255	MACRO FAT MEL - Reconstitution 520 LLS (520 PLAI) - hors QPV	NPNRU	MEL	Multisites	MEL	Nationale	520	520	0	144 000,00	74 880 000,00	83 200 000,00	4 056 000,00				75 088 000,00						74 096 000,00	69 000 000,00	5 096 000,00
Avenant n°3	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0218	MACRO FAT LMH - Reconstitution 47 PLAI - Hors QPV	NPNRU	OPH LILLE METROPOLE	Multisites	Multisites	Nationale	47	47	0	143 335,55	6 736 770,62	7 107 293,00	954 100,00		1 995 324,00		4 157 869,00						4 102 493,17	3 641 893,17	460 600,00
Avenant n°3	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0488	MACROFAT MEL - Reconstitution 46 LLS (46 PLAI) - En QPV	NPNRU	MEL	Multisites	MEL	Nationale	46	46	0	144 000,00	6 624 000,00	7 360 000,00	289 800,00				6 711 400,00						6 572 800,00	6 209 400,00	363 400,00
Avenant n°3	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0562	LILLE - L'OMME - rue du Grand But 11 LLS (11 PLAI RD) - Hors QPV	NPNRU	CDC HABITAT SOCIAL	Multisites	Multisites	Nationale	11	11	0	135 529,73	1 490 827,00	1 572 974,00	85 800,00		85 800,00		1 401 374,00						1 008 130,00	900 330,00	107 800,00
Avenant n°3	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0566	MACROFAT - RD complémentaire Lille-Concorde 128 LLS (16 PLAI + 52 PLUS) - Hors QPV	NPNRU	MEL	Multisites	MEL	Nationale	128	76	52	142 875,00	18 288 000,00	20 320 000,00	592 800,00										17 806 200,00	17 806 200,00	0,00
Avenant n°3	31	Reconstitution de l'offre de logements locatif sociaux	C0685-31-0567	MACROFAT - RD complémentaire Tourcoing - la Bourgogne 81 LLS (49 PLAI + 32 PLUS) - Hors QPV	NPNRU	MEL	Multisites	MEL	Nationale	81	49	32	144 000,00	11 664 000,00	12 960 000,00	382 200,00										11 355 300,00	11 355 300,00	0,00
Convention phase 1	33	Requalification de logements locatifs sociaux	C0685-33-0011	LOOS - Requalification Tour Marot (20 LLS)	NPNRU	SAHLM TISSERIN	Les Oliveaux	Loos	Nationale	20			45 197,94	903 958,87	1 186 354,75	674 683,01	134 936,60			1 051 418,15						647 438,72	240 000,00	407 438,72
Convention phase 1	33	Requalification de logements locatifs sociaux	C0685-33-0012	LOOS - Requalification Tours Lavoisier et Verhaeren (64 LLS)	NPNRU	SAHLM VIOLOGIA	Les Oliveaux	Loos	Nationale	64			56 513,60	3 616 870,59	3 978 557,66	2 988 855,33	597 771,07			3 380 786,59						2 476 568,91	904 217,65	1 572 351,28
Avenant n°2	33	Requalification de logements locatifs sociaux	C0685-33-0034	MONS - Requalification Pivoine (41 LLS)	NPNRU	OPH DU NORD	Nouveau Mons	Mons-en-Baroeul	Nationale	38			56 105,24	2 131 999,10	2 173 600,00	1 751 999,10	350 399,82	191 520,00		1 631 680,18						1 614 624,19	685 824,55	928 799,64
Convention phase 1	33	Requalification de logements locatifs sociaux	C0685-33-0040	MONS - Requalification Languebec (46 LLS)	NPNRU	SAHLM VIOLOGIA	Nouveau Mons	Mons-en-Baroeul	Nationale	46			60 022,13	2 761 018,18	3 151 520,00	2 301 018,18	460 203,64			2 691 316,36						1 886 661,81	690 254,54	1 196 407,27
Convention phase 1	33	Requalification de logements locatifs sociaux	C0685-33-0042	MONS - Requalification Sangnier (119 LLS)	NPNRU	SAHLM VIOLOGIA	Nouveau Mons	Mons-en-Baroeul	Nationale	119			52 962,18	6 302 500,00	6 932 750,00	5 112 500,00	1 022 500,00			5 910 250,00						4 334 625,00	1 575 625,00	2 759 000,00
Avenant n°2	33	Requalification de logements locatifs sociaux	C0685-33-0046	MONS - Requalification Gascogne (90 LLS)	NPNRU	LOGIS METROPOLE	Nouveau Mons	Mons-en-Baroeul	Nationale	90			60 000,00	5 400 000,00	5 697 000,00	4 500 000,00	900 000,00		897 650,00	3 899 350,00						2 340 000,00		2 340 000,00
Convention phase 1	33	Requalification de logements locatifs sociaux	C0685-33-0047	MONS - Requalification de Provence 2-4-6 (72 LLS)	NPNRU	LOGIS METROPOLE	Nouveau Mons	Mons-en-Baroeul	Nationale	72			60 000,00	4 320 000,00	4 752 000,00	3 600 000,00	720 000,00		414 100,00	3 617 900,00						1 872 000,00		1 872 000,00
Convention phase 1	33	Requalification de logements locatifs sociaux	C0685-33-0048	MONS - Requalification de Provence 40-42 (16 LLS)	NPNRU	LOGIS METROPOLE	Nouveau Mons	Mons-en-Baroeul	Nationale	16			60 000,00	960 000,00	1 056 000,00	800 000,00	160 000,00			896 000,00						416 000,00		416 000,00
Convention phase 1	33	Requalification de logements locatifs sociaux	C0685-33-0049	MONS - Requalification Béarn (28 LLS)	NPNRU	LOGIS METROPOLE	Nouveau Mons	Mons-en-Baroeul	Nationale	28			60 000,00	1 680 000,00	1 848 000,00	1 400 000,00	280 000,00			1 568 000,00						728 000,00		728 000,00
Convention phase 1	33	Requalification de logements locatifs sociaux	C0685-33-0106	TOURCOING - Requalification de Bocage 3 (22 LLS)	NPNRU	SAHLM VIOLOGIA	La Bourgogne	Tourcoing	Nationale	22			64 000,02	1 408 000,40	1 548 800,44	1 188 000,40</												

AVENANT 3 - CONVENTION NPRU MEL - Annexe C2 - Tableau financier global

Convention phase 1	33	Requalification de logements locaux sociaux	C0685-33-0289	ROUBAIX - EPEULE - Requalification 66 LLS - 14-28-42 rue Bell	NPNRU	OPH LILLE METROPOLE	Epeule	Roubaix	Nationale	66		53 240,15	3 513 850,00	3 701 666,75	2 853 850,00	570 770,00		229 614,00		2 901 282,75		2 371 836,30	836 296,30	1 537 540,00
Convention phase 1	33	Requalification de logements locaux sociaux	C0685-33-0290	ROUBAIX - TROIS PONTS - Requalification 70 LLS - 113 à 155 rue de Verdun	NPNRU	OPH LILLE METROPOLE	3 Ponts	Roubaix	Nationale	70		60 000,00	4 200 000,00	4 419 449,99	3 500 000,00	700 000,00		243 530,00		3 475 919,99		2 996 000,00	1 176 000,00	1 820 000,00
Convention phase 1	33	Requalification de logements locaux sociaux	C0685-33-0316	ROUBAIX - MULTISTES - 8 logements individuels diffus - label BBC	NPNRU	OPH DU NORD	Multistes Roubaix	Roubaix	Nationale	8		66 000,00	528 000,00	580 800,00	448 000,00	89 600,00			491 200,00		491 200,00	264 000,00	227 200,00	
Avenant n°2	33	Requalification de logements locaux sociaux	C0685-33-0336	ROUBAIX - EPEULE - TROIS ARBRES REHABILITATION 224 LOGEMENTS COLLECTIFS	NPNRU	SAHLM VIOLOGIA	Epeule	Roubaix	Nationale	224		60 000,00	13 440 000,31	14 113 584,84	11 200 000,31	2 240 000,06			11 873 584,78		9 856 000,22	4 140 400,10	5 715 600,12	
Avenant n°2	33	Requalification de logements locaux sociaux	C0685-33-0033	MONS - Requalification Barry 1 (93LLS)	NPNRU	OPH DU NORD	Nouveau Mons	Mons-en-Baroeul	Nationale	88		63 409,08	5 579 999,00	6 137 998,90	4 699 999,70	939 999,94	528 000,00		617 317,00	4 052 681,96	4 625 358,97	2 217 359,51	2 407 999,46	
Ajustement mineur n°5	33	Requalification de logements locaux sociaux	C0685-33-0282	ROUBAIX - ALMA - Requalification 28 LLS - 4-8-10-12 place de la grand-mère	NPNRU	OPH LILLE METROPOLE	Alma	Roubaix	Nationale	28		72 846,00	2 039 687,99	2 137 868,89	1 759 688,00	351 937,60		97 412,00	1 688 519,29	1 442 987,83	571 112,64	871 875,19		
Ajustement mineur n°3	33	Requalification de logements locaux sociaux	C0685-33-0340	TOURCOING - Requalification de Coty-Schuman (323 LLS)	NPNRU	OPH LILLE METROPOLE	La Bourgogne	Tourcoing	Nationale	323		60 000,00	19 380 000,00	20 765 468,97	16 150 000,00	3 230 000,00		1 123 717,00	16 411 751,97	10 889 856,28	2 491 856,28	8 398 000,00		
Ajustement mineur n°3	33	Requalification de logements locaux sociaux	C0685-33-0291	ROUBAIX - ALMA - Requalification 76 LLS - 58-76-86-92-96-104-122 rue Archimède - 163-167 rue Jacquart	NPNRU	OPH LILLE METROPOLE	Alma	Roubaix	Nationale	76		69 218,42	5 260 600,00	5 512 940,00	4 500 600,00	900 120,00		264 404,00	4 348 416,00	3 729 208,00	1 472 968,00	2 256 240,00		
Ajustement mineur n°5	33	Requalification de logements locaux sociaux	C0685-33-0041	MONS - Requalification Pagin (88 LLS)	NPNRU	SAHLM VIOLOGIA	Nouveau Mons	Mons-en-Baroeul	Nationale	88		65 796,07	5 790 054,40	6 228 249,95	4 910 054,40	698 199,96			5 014 549,99	515 500,00	3 907 400,00	1 983 000,00	1 924 400,00	
Avenant n°3	33	Requalification de logements locaux sociaux	C0685-33-0274	LILLE - BOIS BLANCS - Requalification 55 LLS Collectifs - 2-4-6 Rue Nungesser	NPNRU	SAHLM VIOLOGIA	Aviateurs	Lille	Régionale	55		70 000,00	3 850 000,00	4 034 160,00	3 300 000,00	990 000,00			3 044 160,00	2 282 500,00	962 500,00	1 320 000,00		
Avenant n°3	33	Requalification de logements locaux sociaux	C0685-33-0275	LILLE - BOIS BLANCS - Requalification 58 LLS Collectifs - 1-3-5 Rue Nungesser	NPNRU	SAHLM VIOLOGIA	Aviateurs	Lille	Régionale	58		70 000,00	4 060 000,01	4 256 775,01	3 480 000,01	1 044 000,00			3 212 775,01	2 574 258,76	1 182 258,76	1 392 000,00		
Avenant n°3	33	Requalification de logements locaux sociaux	C0685-33-0107	TOURCOING - Requalification de la tour Vandendriessche (40 LLS)	NPNRU	SAHLM VIOLOGIA	La Bourgogne	Tourcoing	Nationale	40		91 975,88	3 679 035,06	3 942 079,79	3 279 035,06	400 000,01			3 152 079,78	390 000,00	2 700 000,00	1 659 999,96	1 040 000,04	
Avenant n°3	33	Requalification de logements locaux sociaux	C0685-33-0010	LOOS - Requalification Tours St-Euphrasy et Musset (104 LLS)	NPNRU	OPH DU NORD	Les Oliveaux	Loos	Nationale	104		65 000,00	6 760 000,00	7 374 545,50	5 720 000,00	1 144 000,00			6 230 545,50	5 756 213,00	3 052 213,00	2 704 000,00		
Avenant n°3	33	Requalification de logements locaux sociaux	C0685-33-0292	ROUBAIX - EPEULE - Requalification 138 LLS - 13 A-B-C rue des Ogiers	NPNRU	OPH LILLE METROPOLE	Epeule	Roubaix	Nationale	136		73 872,41	10 046 648,15	11 051 312,97	8 686 648,15	1 737 329,63		469 665,00	8 844 318,34	6 576 670,37	2 526 670,37	4 050 000,00		
Avenant n°3	33	Requalification de logements locaux sociaux	C0685-33-0116	TOURCOING - Requalification de Borcage 1 (18 LLS)	NPNRU	SAHLM VIOLOGIA	La Bourgogne	Tourcoing	Nationale	18		99 084,05	1 877 269,00	2 031 938,00	1 603 512,90	194 400,14			1 601 537,86	236 000,00	1 398 344,28	901 544,00	496 800,28	
Avenant n°3	33	Requalification de logements locaux sociaux	C0685-33-0112	TOURCOING - Requalification de La Clairière-Schuman (52 LLS)	NPNRU	SAHLM VIOLOGIA	La Bourgogne	Tourcoing	Nationale	52		81 690,04	4 247 881,90	4 591 199,90	3 727 881,90	520 000,16			3 821 473,74	249 726,00	3 252 000,32	1 900 000,00	1 352 000,32	
Avenant n°3	33	Requalification de logements locaux sociaux	C0685-33-0564	ROUBAIX - ALMA - Réhabilitation Vieux Stephenson - 30 LLS	NPNRU	OPH LILLE METROPOLE	Alma	Roubaix	Nationale	30		70 000,00	2 100 000,00	2 310 000,00	1 800 000,00	360 000,00		104 370,00	1 845 630,00	1 741 260,00	1 741 260,00	0,00		
Avenant n°3	33	Requalification de logements locaux sociaux	C0685-33-0188	LILLE - Concorde - Requalification 1-7 Renoir en résidence intergénérationnelle (140 LLS)	NPNRU	OPH LILLE METROPOLE	Concorde	Lille	Nationale	140		90 000,00	19 922 851,63	20 931 433,16	11 200 000,00	3 920 000,00		1 220 400,00	473 144,00	422 000,00	1 453 816,90	9 315 477,01	5 675 477,01	3 640 000,00
Convention phase 1	34	Résidentialisation de logements	C0685-34-0013	LOOS - Résidentialisation Tours Lavoisier et Verhaeren (84 LLS)	NPNRU	SAHLM VIOLOGIA	Les Oliveaux	Loos	Nationale	64		7 766,01	497 024,69	546 727,16	497 024,69	198 809,88			347 917,28		374 400,01	374 400,01		
Convention phase 1	34	Résidentialisation de logements	C0685-34-0014	LOOS - Résidentialisation Tours Musset et St Euphrasy (104 LLS)	NPNRU	OPH DU NORD	Les Oliveaux	Loos	Nationale	104		6 000,00	624 000,01	686 400,01	624 000,01	249 600,00			436 800,01		374 400,01	374 400,01		
Ajustement mineur n°2	34	Résidentialisation de logements	C0685-34-0015	LOOS - Résidentialisation de 29 Bâtiments (789 LLS)	NPNRU	OPH DU NORD	Les Oliveaux	Loos	Nationale	789		6 000,00	4 734 000,00	5 207 400,00	4 734 000,00	1 893 600,00			3 313 800,00		2 840 400,00	2 840 400,00		
Convention phase 1	34	Résidentialisation de logements	C0685-34-0036	MONS - Résidentialisation Phoinix (38LLS)	NPNRU	OPH DU NORD	Nouveau Mons	Mons-en-Baroeul	Nationale	38		6 000,00	228 000,00	250 800,00	228 000,00	91 200,00	15 960,00		143 640,00	91 200,00				
Convention phase 1	34	Résidentialisation de logements	C0685-34-0050	MONS - Résidentialisation Béarn (28LLS)	NPNRU	LOGIS METROPOLE	Nouveau Mons	Mons-en-Baroeul	Nationale	28		9 000,02	252 000,55	277 200,61	252 000,55	100 800,22			176 400,39					
Convention phase 1	34	Résidentialisation de logements	C0685-34-0051	MONS - Résidentialisation Providence 2-4-6 (72LLS)	NPNRU	LOGIS METROPOLE	Nouveau Mons	Mons-en-Baroeul	Nationale	72		9 000,00	648 000,02	712 800,02	648 000,02	259 200,01			453 600,01					
Convention phase 1	34	Résidentialisation de logements	C0685-34-0078	LILLE - Résidentialisation Faubourg d'Aras (300 LLS)	NPNRU	OPH LILLE METROPOLE	Lille Sud	Lille	Nationale	300		4 000,00	1 200 000,00	1 440 000,00	1 200 000,00	480 000,00	480 000,00		480 000,00					
Avenant n°2	34	Résidentialisation de logements	C0685-34-0119	TOURCOING - Résidentialisation de Coty-Schuman (323 LLS)	NPNRU	OPH LILLE METROPOLE	La Bourgogne	Tourcoing	Nationale	323		10 000,00	3 229 999,99	3 480 304,35	3 230 000,00	1 292 000,00	0,00		2 188 304,35					
Convention phase 1	34	Résidentialisation de logements	C0685-34-0123	TOURCOING - Résidentialisation de Borcage 1 (18 LLS)	NPNRU	SAHLM VIOLOGIA	La Bourgogne	Tourcoing	Nationale	18		10 000,00	180 000,00	180 000,00	180 000,00	72 000,00			126 000,00					
Avenant n°2	34	Résidentialisation de logements	C0685-34-0124	TOURCOING - Résidentialisation de Borcage 3 (22 LLS)	NPNRU	SAHLM VIOLOGIA	La Bourgogne	Tourcoing	Nationale	22		14 776,59	325 085,00	342 964,68	325 085,00	130 034,00	0,00		212 930,68					
Convention phase 1	34	Résidentialisation de logements	C0685-34-0261	ROUBAIX - EPEULE - Résidentialisation 66 LLS - 14-28-42 rue Bell	NPNRU	OPH LILLE METROPOLE	Epeule	Roubaix	Nationale	66		11 954,55	789 000,00	832 395,00	789 000,00	315 600,00	0,00		516 795,00					
Convention phase 1	34	Résidentialisation de logements	C0685-34-0263	ROUBAIX - ALMA - Résidentialisation 66 LLS - 59 au 89 rue Archimède et 4-8-10-12 place de la grand-mère	NPNRU	OPH LILLE METROPOLE	Alma	Roubaix	Nationale	66		34 259,37	2 261 118,45	2 385 499,97	2 261 118,45	904 447,38	0,00		1 481 032,59					
Convention phase 1	34	Résidentialisation de logements	C0685-34-0264	ROUBAIX - EPEULE - Résidentialisation 135 LLS - 13 A-B-C rue des Ogiers	NPNRU	OPH LILLE METROPOLE	Epeule	Roubaix	Nationale	135		11 722,22	1 582 500,00	1 669 537,50	1 582 500,00	633 000,00	0,00		1 036 537,50					
Avenant n°2	34	Résidentialisation de logements	C0685-34-0265	ROUBAIX - ALMA - Résidentialisation 175 LLS - Magasins généraux rue Casat et Stephenson	NPNRU	OPH LILLE METROPOLE	Alma	Roubaix	Nationale	175		8 341,03	1 459 680,00	1 539 962,40	1 459 680,00	583 872,00	0,00		956 090,40					
Avenant n°2	34	Résidentialisation de logements	C0685-34-0337	ROUBAIX - EPEULE - TROIS ARBRES RESIDENTIALISATION 224 LOGEMENTS COLLECTIFS	NPNRU	SAHLM VIOLOGIA	Epeule	Roubaix	Nationale	224		8 384,58	1 878 145,01	1 967 969,34	1 878 145,01	751 258,00	0,00		1 216 711,34					
Avenant n°2	34	Résidentialisation de logements	C0685-34-0338	WATTIGNES - Résidentialisation Lannec (108 LLS)	NPNRU	SAHLM VIOLOGIA	Le Blanc Riez	Wattignies	Régionale	108		8 740,71	943 997,06	989 144,75	943 997,06	377 598,82	0,00		611 545,93					
Avenant n°2	34	Résidentialisation de logements	C0685-34-0339	WATTIGNES - Résidentialisation Peguy (202 LLS)	NPNRU	SAHLM VIOLOGIA	Le Blanc Riez	Wattignies	Régionale	202		8 238,96	1 664 270,09	1 743 865,62	1 664 270,09	665 708,04	0,00		1 078 157,58					
Avenant n°2	34	Résidentialisation de logements	C0685-34-0120	TOURCOING - Résidentialisation de Progrès 1 (37 LLS)	NPNRU	SAHLM VIOLOGIA	La Bourgogne	Tourcoing	Nationale	37		13 012,20	481 451,57	504 477,52	481 451,57	192 580,63	0,00		311 896,89		159 507,00	159 507,00		
Avenant n°2	34	Résidentialisation de logements	C0685-34-0121	TOURCOING - Résidentialisation de Progrès 2 (50 LLS)	NPNRU	SAHLM VIOLOGIA	La Bourgogne	Tourcoing	Nationale	50		13 012,20	560 610,23	681 726,37	650 610,23	260 244,09	0,00		421 482,28		215 550,00	215 550,00		
Avenant n°2	34	Résidentialisation de logements	C0685-34-0122	TOURCOING - Résidentialisation de Progrès 3 (40 LLS)	NPNRU	SAHLM VIOLOGIA	La Bourgogne	Tourcoing	Nationale	40		13 012,20	520 488,19	545 381,10	520 488,19	280 195,28	0,00		337 185,82		172 440,00	172 440,00		
Avenant n°2	34	Résidentialisation de logements	C0685-34-0125	TOURCOING - Résidentialisation de T117 (interbailleurs) (3 LLS)	NPNRU	OPH LILLE METROPOLE	La Bourgogne	Tourcoing	Nationale	3		13 012,25	39 036,75	42 431,25	39 036,75	15 614,70	0,00		26 816,55		18 183,00	18 183,00		
Avenant n°2	34	Résidentialisation de logements	C0685-34-0346	Wattignies-Résidentialisation Blanc Riez 674 LLS	NPNRU	OPH DU NORD	Le Blanc Riez	Wattignies	Régionale	674		9 269,33	6 247 525,55	6 872 278,11	6 247 525,65	2 499 010,26	0,00		4 373 267,85					
Avenant n°2	34	Résidentialisation de logements	C0685-34-0352	MONS - Résidentialisation Gascogne (90 LLS)	NPNRU	LOGIS METROPOLE	Nouveau Mons	Mons-en-Baroeul	Nationale	90		3 796,18	341 635,88	360 446,96	341 635,93	136 662,37	0,00		223 784,59					
Ajustement mineur n°6	34	Résidentialisation de logements	C0685-34-0140	WATTIGNES - Résidentialisation copropriétés (388 logements)	NPNRU	MEL	Le Blanc Riez	Wattignies	Régionale	388		6 692,65	2 596 750,10	3 116 100,12	2 986 262,62	1 300 000,00	0,00							
Ajustement mineur n°3	34	Résidentialisation de logements	C0685-34-0266	ROUBAIX - ALMA - Résidentialisation 76 LLS - 68 au 122 rue Archimède et 163 à 167 rue Jacquart	NPNRU	OPH LILLE METROPOLE	Alma	Roubaix	Nationale	76		9 025,79	685 960,00	718 962,00	685 960,00	274 384,00	0,00		444 598,00					
Ajustement mineur n°5	34	Résidentialisation de logements	C0685-34-0035	MONS - Résidentialisation Barry 1 (88LLS)	NPNRU	OPH DU NORD	Nouveau Mons	Mons-en-Baroeul	Nationale	88		12 068,05	1 061 988,20	1 154 335,00	1 061 988,20	351 758,40	0,00	263 819,00	538 757,60					
Ajustement mineur n°6	34	Résidentialisation de logements	C0685-34-0506	WATTIGNES - Résidentialisation copropriétés PQ Garages (73 Logements)	NPNRU	AIMO DE FRANCE	Le Blanc Riez	Wattignies	Régionale	73		6 219,18	600 000,00	704 347,83	600 000,00	300 000,00	0,00							
Ajustement mineur n°2	36	Diversification résidentielle	C0685-36-0016	LOOS - Accession 75 logements	NPNRU	MEL	Les Oliveaux	Loos	Nationale	75														

AVENANT 3 - CONVENTION NPRU MEL - Annexe C2 - Tableau financier global

[illegible]

AVENANT 3 - CONVENTION NPRU MEL - Annexe C2 - Tableau financier global

[illegible]

QPV :

QP059082 Quartier Intercommunal Roubaix-Tourcoing-Blanc Seau-Croix Bas Saint Pierre, QP059077 Les Oliveaux, QP059080 Nouveau Mons-Les Sarts-Dombrowski, QP059071 Quartier Intercommunal Hautchamps Longchamp-Lionderie-3 Baudets, QP059074 Secteur Sud, QP999100 Quartier multisite National, QP059073 Secteur Ouest, QP059087 La Bourgogne,

Localisation :

ROUBAIX 59512, LOOS 59360, LE CATEAU CAMBRESIS 59136, MONS EN BAROEUL 59410, HEM 59299, LILLE 59350, , TOURCOING 59599, WATIGNIES 59648, WATTRELOS 59650, SECLIN 59560, HALLUIN 59279, SAINGHIN EN WEPPE 59524, ARMENTIERES 59017, BAUVIN 59052, RONCHIN 59007, VILLENEUVE D ASCQ 59009, CROIX 59163, LEERS 59339, PERENCHIES 59457, SAINGHIN EN MELANTOIS 59523, WAVRYN 59653, MOUVAU 59421, LAMBERSART 59328, SEQUEDIN 59566, EMMERIN 59193, BONDUES

N°	Libellé opération	Envoyeur N° de finance- ment	Localisation (CPV, commune de réalisation)	Logements (nombre, PLAI, PLUS)	Maître d'ouvrage	Dépenses à financer		RESSOURCES FINANCIERES DONT PRETS ET RESTE A CHARGE DU MAITRE D'OUVRAGE																Détail ANRU		Dont détail des prêts et reste à charge du maître d'ouvrage						Calendrier	
						Coûts HT	Coûts TTC	Subv ANRU %	Etat %	Commune %	EPCI %	Département %	Région %	Bailleur social %	CDC %	Europe %	ANAH %	Subv ANRU PLA %	Autres contributeurs - Maître d'ouvrage %	Valorisation forçée et autres recettes %	Assiette subv ANRU %	Prêts %	Dont prêt CDC %	Dont total prêt bonifié AL NPNRU PLUS %	Dont prêt bonifié AL NPNRU PLA %	Dont prêt bonifié AL NPNRU PLUS %	Ancienne nt (année, semestre)	Durée en semestre	Version Opération				
14	Etudes et conduite de projet				SIRET MO																												
C0685-14-0023	LOOS - Chef de projet	NPN	QP059077 LOOS 59360	0	0	0	COMMUNE DE LOOS 21590360000017	1 140 000,00 €	1 140 000,00 €	570 000,00 €	0,00 %	570 000,00 €	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	2019 S1	24	Contractualisation validée PP					
C0685-14-0024	LOOS - Actions de communication projet des	NPN	QP059077 LOOS 59360	0	0	0	COMMUNE DE LOOS 21590360000017	100 000,00 €	120 000,00 €	50 000,00 €	0,00 %	70 000,00 €	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	S22	10	Contractualisation signée					
C0685-14-0025	LOOS - Mémoire du Quartier des Oliveaux	NPN	QP059077 LOOS 59360	0	0	0	COMMUNE DE LOOS 21590360000017	100 000,00 €	120 000,00 €	50 000,00 €	0,00 %	70 000,00 €	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	S21	12	Contractualisation signée					
C0685-14-0044	MONS - Directeur de Projet Ville	NPN	QP059080 MONS EN BAROEUL	0	0	0	COMMUNE DE MONS EN BARO 21590410300011	1 380 000,00 €	1 380 000,00 €	690 000,00 €	0,00 %	690 000,00 €	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	S1	25	Contractualisation validée PP					
C0685-14-0053	HEM - Chef de projet Ville	NPN	QP059071 HEM 59299	0	0	0	COMMUNE DE HEM 21590299000013	459 999,99 €	459 999,99 €	230 000,00 €	0,00 %	229 999,99 €	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	S19	18	Contractualisation validée PP					
C0685-14-0054	HEM - Mémoire des quartiers	NPR	QP059071 HEM 59299	0	0	0	COMMUNE DE HEM 21590299000013	50 000,00 €	50 000,00 €	25 000,00 €	0,00 %	25 000,00 €	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	S20	8	Contractualisation signée					
C0685-14-0079	MEL - Action d'accompagnement à la mobilité	NPN	QP999100	0	0	0	METROPOLE EUROPEENNE DE 20009320100081	100 000,00 €	120 000,00 €	50 000,00 €	0,00 %	70 000,00 €	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	S21	6	Contractualisation signée					
C0685-14-0080	MEL - AMO métropolitaine d'évaluation	NPN	QP999100	0	0	0	METROPOLE EUROPEENNE DE 20009320100081	200 000,00 €	240 000,00 €	100 000,00 €	0,00 %	140 000,00 €	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	S20	20	Contractualisation signée					
C0685-14-0081	MEL - AMO prise en compte des besoins de	NPN	QP999100	0	0	0	METROPOLE EUROPEENNE DE 20009320100081	100 000,00 €	120 000,00 €	50 000,00 €	0,00 %	70 000,00 €	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	S1	10	Contractualisation signée					
C0685-14-0082	MEL - Réalisation d'enquêtes de satisfaction	NPN	QP999100	0	0	0	METROPOLE EUROPEENNE DE 20009320100081	372 000,00 €	372 000,00 €	186 000,00 €	0,00 %	186 000,00 €	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	S20	18	Contractualisation signée					
C0685-14-0083	MEL - AMO métropolitaine - accompagnement	NPN	QP999100	0	0	0	METROPOLE EUROPEENNE DE 20009320100081	114 800,00 €	137 760,00 €	57 400,00 €	0,00 %	80 360,00 €	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	S23	6	Contractualisation validée PP					
C0685-14-0084	MEL - Actions de communication et marketin	NPN	QP999100	0	0	0	METROPOLE EUROPEENNE DE 20009320100081	100 000,00 €	120 000,00 €	50 000,00 €	0,00 %	70 000,00 €	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	S21	10	Contractualisation signée					
C0685-14-0085	MEL - Conduite de projet - 11.5 ETP	NPN	QP999100 LILLE 59350	0	0	0	METROPOLE EUROPEENNE DE 20009320100081	13 674 249,99 €	13 674 249,99 €	6 837 125,00 €	0,00 %	6 837 124,99 €	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	S18	26	Contractualisation validée PP					
C0685-14-0086	LILLE - Bois-Banc - Chef de projet	NPR	QP059073 LILLE 59350	0	0	0	COMMUNE DE LILLE 21590350100017	665 000,00 €	665 000,00 €	332 500,00 €	0,00 %	332 500,00 €	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	S19	14	Contractualisation signée					
C0685-14-0087	TOURCOING - Directeur de projet Ville de T	NPN	QP059087 TOURCOING 59599	0	0	0	COMMUNE DE TOURCOING 21590599300014	1 150 000,00 €	1 150 000,00 €	575 000,00 €	0,00 %	575 000,00 €	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	S19	20	Contractualisation signée					
C0685-14-0088	TOURCOING - Actions de participation et co	NPN	QP059087 TOURCOING 59599	0	0	0	COMMUNE DE TOURCOING 21590599300014	42 857,14 €	51 426,57 €	30 000,00 €	0,00 %	21 426,57 €	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	S21	12	Contractualisation signée					
C0685-14-0089	TOURCOING - Actions mémoire de quartier	NPN	QP059087 TOURCOING 59599	0	0	0	COMMUNE DE TOURCOING 21590599300014	16 660,00 €	19 992,00 €	11 662,00 €	0,00 %	8 330,00 €	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	S1	12	Contractualisation validée PP					
C0685-14-0190	LILLE - Directeur de projet	NPN	QP059074 LILLE 59350	0	0	0	COMMUNE DE LILLE 21590350100017	1 264 999,92 €	1 264 999,92 €	632 499,96 €	0,00 %	632 499,96 €	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	S19	24	Contractualisation validée PP					
C0685-14-0194	LILLE - Mémoire des quartiers	NPN	QP059074 LILLE 59350	0	0	0	COMMUNE DE LILLE 21590350100017	50 000,00 €	60 000,00 €	25 000,00 €	0,00 %	35 000,00 €	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	S22	20	Contractualisation signée					
C0685-14-0219	MONS - Mémoire de quartier	NPN	QP059080 MONS EN BAROEUL	0	0	0	COMMUNE DE MONS EN BARO 21590410300011	200 000,00 €	200 000,00 €	50 000,00 €	0,00 %	150 000,00 €	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	S20	8	Contractualisation signée					
C0685-14-0241	ROUBAIX - MULTISITES - étude de program	NPN	QP059082 ROUBAIX 59512	0	0	0	METROPOLE EUROPEENNE DE 20009320100081	80 000,00 €	96 000,00 €	40 000,00 €	0,00 %	40 000,00 €	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	S24	6	Contractualisation signée					
C0685-14-0303	ROUBAIX - MULTISITES - Conduite de prog	NPN	QP059082 ROUBAIX 59512	0	0	0	COMMUNE DE ROUBAIX 21590512600011	2 100 000,00 €	2 100 000,00 €	1 050 000,00 €	0,00 %	1 050 000,00 €	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	S1	20	Contractualisation signée					
C0685-14-0304	ROUBAIX - MULTISITES - VILLE - coordina	NPN	QP059082 ROUBAIX 59512	0	0	0	COMMUNE DE ROUBAIX 21590512600011	475 000,00 €	475 000,00 €	237 500,00 €	0,00 %	237 500,00 €	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	S21	17	Contractualisation validée PP					
C0685-14-0305	ROUBAIX - MULTISITES - programme de co	NPN	QP059082 ROUBAIX 59512	0	0	0	COMMUNE DE ROUBAIX 21590512600011	457 836,00 €	507 627,80 €	320 485,20 €	0,00 %	187 142,40 €	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	S21	14	Contractualisation signée					
C0685-14-0507	Tourcoing - Actions d'accompagnement au	NPN	QP059087 TOURCOING 59599	0	0	0	COMMUNE DE TOURCOING 21590599300014	40 000,00 €	40 000,00 €	20 000,00 €	0,00 %	20 000,00 €	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	S25	10	Contractualisation signée					
Sous total				0	0	0		24 433 400,00 €	24 684 056,07 €	12 270 172,16 €	0,00 %	4 904 398,92 €	7 509 484,99 €	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %									
15	Reloigement des ménages avec minoration de l'ayer																																
C0685-15-0348	Reloigement 134 ménages avec miniorations	NPN	QP999100 TOURCOING 59599	0	0	0	LILLE METROPOLE HABITAT OF 41378250900140	437 000,00 €	437 000,00 €	437 000,00 €	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	S22	10	Contractualisation validée PP					
C0685-15-0349	Reloigement 79 ménages avec miniorations	NPN	QP999100 LILLE 59350	0	0	0	VILGOTA SOCIETE ANONYME D 47568081500708	263 500,00 €	263 500,00 €	263 500,00 €	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	S1	10	Contractualisation validée PP					
C0685-15-0363	Reloigement 52 ménages avec miniorations	NPN	QP999100 LA MADELEINE 59368	0	0	0	LOGIS METROPOLE 86890440000338	257 500,00 €	257 500,00 €	257 500,00 €	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	S22	10	Contractualisation validée PP					
C0685-15-0364	Reloigement de 49 ménages avec	NPN	QP999100 LILLE 59350	0	0	0	OFFICE PUBLIC DE L'HABITAT C 37807214400090	198 000,00 €	198 000,00 €	98 000,00 €	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	S24	10	Contractualisation validée PP					
C0685-15-0375	Reloigement 192 ménages avec miniorations	NPN	QP999100 LILLE 59350	0	0	0	SIA HABITAT 04555025800023	776 500,00 €	776 500,00 €	388 500,00 €	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	S25	10	Contractualisation validée PP					
C0685-15-0376	Reloigement 67 ménages avec miniorations	NPN	QP999100 LILLE 59350	0	0	0	3F NOTRE LOGIS 88638052600030	438 000,00 €	438 000,00 €	219 000,00 €	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	S22	10	Contractualisation validée PP					
C0685-15-0377	MACRO-FAT MEL - Reloigt 27 ménages	NPN	QP999100	0	0	0	METROPOLE EUROPEENNE DE 20009320100081	116 000,00 €	116 000,00 €	116 000,00 €	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	S22	10	Contractualisation validée PP					
Sous total				0	0	0		2 486 500,00 €	2 486 500,00 €	1 779 500,00 €	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %									
21	Démolition de logements locatifs sociaux																																
C0685-21-0001	ROUBAIX - EPEULE - démolition 24E et	NPN	QP059082 ROUBAIX 59512	102	0	0	LILLE METROPOLE HABITAT OF 41378250900140	4 849 458,94 €	5 028 970,24 €	4 849 458,94 €																							

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

C0685-42-0432	LILLE - CONCORDE - PLATEFORME	PIA	LILLE 59350	0	0	0	47568081500788				41.67 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	58.33 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %

	Dépenses à financer		RESSOURCES FINANCIERES														DONT DETAIL DES PRETS ET RESTE A CHARGE DU MAITRE D'OUVRAGE				
	Coûts HT	Coût TTC	Subv ANRU	Etat	Commune	EPCI	Département	Région	Bailleur social	CDC	Europe	ANAH	Subv ANRU PIA	Autres contributeurs - Maitre d'ouvrage	Valorisation foncière et autres recettes		Prêts %	Dont prêt CDC %	Dont total prêt bonifié AL NPNRU %	Dont prêt bonifié AL NPNRU PLAÎ %	Dont prêt bonifié AL NPNRU PLUS %
TOTAL HORS NPNRU	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €		0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL NPNRU	1 504 386 030,76 €	2 664 323 655,18 €	416 669 001,32 €	6 059 777,90 €	1 123 166 086,86 €	223 659 136,00 €	54 900,00 €	25 826 764,85 €	796 448 756,91 €	6 660 312,00 €	274 331,00 €	0,00 €	1 453 816,90 €	8 751 892,14 €	55 298 879,30 €		0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %
DONT NATIONALE	1 404 889 409,87 €	2 548 287 051,15 €	376 468 562,18 €	2 436 909,10 €	1 103 645 825,29 €	208 716 314,12 €	54 900,00 €	22 825 214,85 €	774 137 032,71 €	6 660 312,00 €	0,00 €	0,00 €	1 453 816,90 €	5 926 038,70 €	45 962 125,30 €		0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %
DONT REGIONALE	99 496 620,89 €	116 036 604,03 €	40 200 439,14 €	3 622 868,80 €	19 520 261,57 €	14 942 821,88 €	0,00 €	3 001 550,00 €	22 311 724,20 €	0,00 €	274 331,00 €	0,00 €	0,00 €	2 825 853,44 €	9 336 754,00 €		0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %
DONT Quartiers Résilients - CDC	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €		0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %
TOTAL QUARTIER FERTILE	1 190 799,99 €	1 428 959,99 €	595 400,00 €	0,00 €	0,00 €	350 000,00 €	0,00 €	0,00 €	78 882,85 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	404 677,14 €	0,00 €		0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
DONT PLAN DE RELANCE	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €		0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %
DONT PIA	1 190 799,99 €	1 428 959,99 €	595 400,00 €	0,00 €	0,00 €	350 000,00 €	0,00 €	0,00 €	78 882,85 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	404 677,14 €	0,00 €		0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %

Interventions							Reconstitution			
Commune	Secteur	Intitulé	Nature	Maître d'ouvrage	Nombre de logements faisant l'objet d'une intervention	Nbre logts ouvrants droits à RO	Validation en CE	Volume de RO	dont RO OLS démolisseurs	dont RO autres OLS
Roubaix	Alma	Roubaix - ALMA - démolition Alma & Médecis	LLS	3F Notre Logis	163	163	OPPC CE du 05/12/2018	163	163	
Roubaix	Alma	Roubaix - ALMA - démolition 165 rue de l'alma	LLS	LMH	21	21	OPPC CE 5/12/2018 Revalidé CE 15/01/2020	21	21	
Roubaix	Alma	Roubaix - ALMA - 94 au 96 rue Archimède	LLS	LMH	4	4	Validé CE 15/01/2020	4	4	
Roubaix	Alma	Roubaix - ALMA - 93 au 105 rue Archimède	LLS	LMH	13	13	Validé CE 15/01/2020	13	13	
Roubaix	Alma	Roubaix - ALMA - démolition 68 rue d'Archimède	LLS	LMH	4	4	Validé CE 15/01/2020	4	4	
Roubaix	Alma	Roubaix - ALMA - démolition Foyer Personnes Agées	LLS foyer	LMH	44	22	Validé CE 15/01/2020	22	22	
Roubaix	Alma	Roubaix - ALMA -démolition Barbe d'or collectif - les Tisserands	LLS	Vilogia	147	147	ADA CE 5/12/2018 Validé CE 15/01/2020	147	147	
Roubaix	Alma	Roubaix - ALMA -démolition barbe d'or individuel - le clos des tisserand	LLS	Vilogia	32	32	ADA CE 5/12/2018 Validé CE 15/01/2020	32	32	
Roubaix	Alma	Roubaix - ALMA - Plan Guide - LLS diffus	LLS diffus	LMH	4	4	Validé CE 15/01/2020	4	4	
Roubaix	Alma	Roubaix - ALMA - Plan Guide - Habitat privé occupé	Habitat privé occpé	Privé	23	23	Validé CE 15/01/2020	23		23
Roubaix	Est (Pile - Trois Ponts)	Roubaix - TROIS PONTS - Démolition Tour D	LLS	LMH	86	86	OPPC CE 5/12/2018	86	86	
Roubaix	Est (Pile - Trois Ponts)	Roubaix - TROIS PONTS - Démolition Tour E	LLS	LMH	86	86	OPPC CE 5/12/2018	86	86	
Roubaix	Est (Pile - Trois Ponts)	Roubaix - TROIS PONTS - démolition du foyer Adoma	LLS foyer	Adoma	155	78	CE 12/06/2019	78	0	78
Roubaix	Est (Pile - Trois Ponts)	Roubaix - PILE - Plan Guide - Parc privé occupé	Habitat privé occpé	Privé	87	87	Validé CE 15/01/2020	87		87
Roubaix	Est (Pile - Trois Ponts)	Roubaix - PILE - Plan Guide - LLS diffus	LLS diffus	LMH	7	7	Validé CE 15/01/2020	7	7	
Roubaix	Epeule	Roubaix - EPEULE BELL démolition Bat 24 E & F logements, rue de Wasquehal	LLS	LMH	102	102	OPPC CE 5/12/2018	102	102	
Roubaix	Epeule	Roubaix - EPEULE BELL - démolition 24B, 24C, 24D, rue de Wasquehal	LLS	LMH	154	154	Validé CE 15/01/2020	154	154	
Roubaix	Epeule	Roubaix - EPEULE BELL - restructuration 13A, 13B, 13C, rue des Ogiers	LLS	LMH	3	3	Validé CE 15/01/2020	3	3	
Roubaix	Epeule	Roubaix - EPEULE - Plan Guide - LLS diffus	LLS diffus	LMH	1	1	Validé CE 15/01/2020	1	1	
Roubaix	Epeule	Roubaix - EPEULE - Plan Guide - LLS diffus	LLS diffus	Soliha (EPF)	14	14	Validé CE 15/01/2020	14		14
Roubaix	Epeule	Roubaix - EPEULE - Plan Guide - Habitat privé occupé	Habitat privé occpé	Privé	76	76	Validé CE 15/01/2020	76		76
Roubaix	Est (Pile - Trois Ponts)	Roubaix - Est (Pile - Trois Ponts)	Réhab LLS diffus vacants	LMH		0	Validé CE 15/01/2020	-35	-35	
Roubaix	Est (Pile - Trois Ponts)	Roubaix - Est (Pile - Trois Ponts)	Réhab LLS diffus vacants	Vilogia		0	Validé CE 15/01/2020	-11	-11	
Roubaix	Est (Pile - Trois Ponts)	Roubaix - Est (Pile - Trois Ponts)	Réhab LLS diffus vacants	Partenord		0	Validé CE 15/01/2020	-8	-8	
Roubaix	Epeule	Roubaix - 3 Arbres	LLS	Vilogia	46	39	CE du 06/12/2021	39	39	
Loos	Les Oliveaux	Démolition Tour Kennedy	LLS	Partenord	220	220	CE du 05/12/2018	220	220	
Loos	Les Oliveaux	Démolition Roosevelt	LLS	Partenord	84	84	CE du 05/12/2018	84	84	
Loos	Les Oliveaux	Démolition Mermoz	LLS	Partenord	52	52	CE du 05/12/2018	52	52	
Loos	Les Oliveaux	Démolition Vigny	LLS	Partenord	52	52	CE du 05/12/2018	52	52	
Loos	Les Oliveaux	Démolition Bretagne	LLS	Partenord	16	16	CE du 05/12/2018	16	16	
Mons-en-Baroeul	Nouveau Mons	Démolition Barre Coty	LLS	Vilogia	96	96	CE du 05/12/2018	96	96	
Mons-en-Baroeul	Nouveau Mons	Autres démolitions secteur Lamartine Province (Languedoc)	LLS	Vilogia	23	23	CE du 05/12/2018	23	23	
Mons-en-Baroeul	Nouveau Mons	Démolition Barre Brune	LLS	Partenord	172	172	CE du 05/12/2018	172	172	
Mons-en-Baroeul	Nouveau Mons	Démolition Barry 2	LLS	Partenord	59	59	CE du 05/12/2018	59	59	
Mons-en-Baroeul	Nouveau Mons	Démolition partielle U de Sangnier Modification suite à FAT octobre 2019	LLS	Vilogia	8	8	CE du 05/12/2018	8	8	
Wattignies	Blanc Riez	Démolition Bergeronnette	LLS	Vilogia	80	80	CE du 12/06/2019	80	80	
Hem	Lionderie - 3 Baudets	HEM - Lionderie - 21 - Residence Braille	LLS	Vilogia	18	18	CE du 12/11/2018	18	18	
Hem	Lionderie - 3 Baudets	HEM - Lionderie - 21 - Cité Familiale (22 logts)	LLS	Vilogia	22	22	CE du 12/11/2018	22	22	
Hem	Lionderie - 3 Baudets	HEM - Lionderie - 21 - Cité Familiale (42 logts)	LLS	Vilogia	42	42	CE du 12/11/2018	42	42	
Hem	Lionderie - 3 Baudets	HEM - Lionderie - 21 - Rue Branly (33, 35, 46, 48, 50 rue Branly)	LLS diffus	Vilogia	5	5	CE du 12/11/2018	5	5	
Hem	Lionderie - 3 Baudets	HEM - Lionderie - 21 - Square Van der Meersch (48, 46 rue Jules Watteuw)	LLS diffus	Vilogia	2	2	CE du 12/11/2018	2	2	
Hem	Lionderie - 3 Baudets	HEM - Lionderie - 21 - Nouvelle Ecole Jules Ferry (107-113 119 rue Blaise Pascal)	LLS diffus	Vilogia	3	3	CE du 12/11/2018	3	3	
Wattrelos	Les Villas	Démolition barre Dufy	LLS	Vilogia	40	40	CE du 07/12/2018	40	40	
Wattrelos	Les Villas	Démolition Ardoise	LLS	Vilogia	40	40	CE du 07/12/2018	40	40	
Wattrelos	Les Villes	Démolition Gypse	LLS	Vilogia	40	40	CE du 06/12/2021	40	40	
Tourcoing	La Bourgogne	Démolition Batiment 5	LLS	LMH	45	45	CE du 05/12/2018	45	45	
Tourcoing	La Bourgogne	Démolition Perrault 2	LLS	Vilogia	59	59	CE du 05/12/2018	59	59	
Tourcoing	La Bourgogne	Démolition Bottrop	LLS	LMH	116	116	CE du 05/12/2018	116	116	
Tourcoing	La Bourgogne	Démolition Caporal Delroeux	LLS	LMH	132	132	CE du 12/06/2019	132	132	
Tourcoing	La Bourgogne	Démolition d'Aubigné	LLS	Vilogia	36	36	CE du 05/12/2018	36	36	
Tourcoing	La Bourgogne	Démolition Bocage 1	LLS	Vilogia	15	15	CE du 05/12/2018	15	15	
Tourcoing	La Bourgogne	Démolition Perrault 1	LLS	Vilogia	23	23	CE du 05/12/2018	23	23	
Tourcoing	La Bourgogne	Démolition Marie Curie (48)	LLS	Vilogia	0	0	pour mémoire clause de revoyure 2023	0	0	

Tourcoing	La Bourgogne	Démolition Marot	LLS	Vilogia	48	48	CE du 12/06/2019	48	48	
Tourcoing	La Bourgogne	Démolition Nobel	LLS	Vilogia	132	132	CE du 12/06/2019	132	132	
Tourcoing	La Bourgogne	Démolition Dr Schweitzer	LLS	Vilogia	48	48	CE du 12/06/2019	48	48	
Tourcoing	La Bourgogne	Démolition La Boetie	LLS	Vilogia	47	47	CE du 12/06/2019	47	47	
Tourcoing	La Bourgogne	Démolition Sceve	LLS	Vilogia	54	54	CE du 12/06/2019	54	54	
Tourcoing	La Bourgogne	Démolition Montaigne	LLS	Vilogia	120	120	CE du 12/06/2019	120	120	
Tourcoing	La Bourgogne	Démolition Fleming (copro) (64)	LLS	Vilogia	0	0	pour mémoire clause de revoyure 2023	0	0	
Tourcoing	La Bourgogne	Démolition Mortagne	LLS	LMH	24	24	CE du 08/07/2024	23	23	
Tourcoing	La Bourgogne	Démolition Villon	LLS	Vilogia	36	36	CE du 12/06/2019	36	36	
Tourcoing	La Bourgogne	Démolition Ambroise Paré	LLS	Vilogia	0	0	CE du 08/07/2024	0	0	
Tourcoing	La Bourgogne	Démolition Bocage 2 - phase 1	LLS	Vilogia	13	13	CE du 08/07/2024	13	13	
Tourcoing	La Bourgogne	Démolition Schweitzer	LLS	LMH	63	63	CE du 15/07/2025	63	63	
Tourcoing	La Bourgogne	Démolition Bocage 2 - phase 2	LLS	Vilogia	18	18	CE du 15/07/2025	18	18	
Lille	Concorde	Concorde 2 - 4 rue Lamaze	LLS	LMH	117	117	CE du 12/11/2018	117	117	
Lille	Concorde	Concorde 1 - 3 rue Lamaze	LLS	LMH	40	40	CE du 12/11/2018	40	40	
Lille	Concorde	Concorde 2 - 12 bvd de Metz	LLS	LMH	56	56	Protocole de préfiguration	56	56	
Lille	Concorde	Concorde 8 - 40 rue Blum	LLS	LMH	150	150	CE du 12/11/2018	150	150	
Lille	Concorde	Concorde 14 - 16 bvd de Metz	LLS	LMH	101	101	CE du 12/11/2018	101	101	
Lille	Concorde	Concorde 64 - 74 bvd de Metz - 56 lgts	LLS	LMH	56	56	CE du 12/06/2019	56	56	
Lille	Concorde	concorde 26 - 28 bvd de Metz - 105 lgts	LLS	LMH	105	105	CE du 12/06/2019	105	105	
Lille	Concorde	Concorde 18- 20 bvd de Metz	LLS	LMH	39	39	CE du 12/11/2018	39	39	
Lille	Concorde	Concorde 22 - 24 bvd de Metz	LLS	LMH	40	40	CE du 12/11/2018	40	40	
Lille	Concorde	Concorde 50 - 82 rue Léon Blum	LLS	LMH	128	128	CE du 15/07/2025	128	128	
Lille	Bois-Blanc / aviateurs	Bois-Blancs- Aviateurs 2 bâtiments	LLS	Vilogia	20	180	CE du 12/06/2019	180	180	
Lille	JB Clément	JB Clément Démolition tour 1	LLS	Vilogia	20	20	CE du 12/06/2019	20	20	
Lille	JB Clément	JB Clément tours 2-4	LLS	Vilogia	40	40	Protocole de préfiguration	40	40	
Lille	Lille quartiers anciens	Lille - Place Jacques Février - Place Vanhoenacker - Parc privé ancien dégradé	Habitat privé occpé	Habitat privé occupé	61	61	CE du 12/06/2019	61	0	61
TOTAL								4347		



Convention de Plan de sauvegarde

Résidence Europe

Commune de Mons-en-Barœul

Période 2026 - 2031 – n° de l'opération :

NUMÉRO DE LA CONVENTION

Date de la signature de la convention :

Date de l'arrêté préfectoral portant création de la commission d'élaboration de Plan de sauvegarde : 14 décembre 2020

Convention Plan de sauvegarde
RESIDENCE EUROPE
Mons-en-Barœul



La présente convention est établie entre :

L'État représenté par Monsieur le Préfet du Nord, Bertrand GAUME,

L'agence nationale de l'habitat représentée en application de la convention de délégation de compétence par Monsieur Damien CASTELAIN, Président de la Métropole Européenne de Lille, et ci-après dénommé Anah,

L'agence nationale pour la rénovation urbaine, représentée par le Préfet, et ci-après dénommé ANRU,

La Métropole Européenne de Lille (MEL), représenté par son Président, Monsieur Damien CASTELAIN,

La ville de Mons-en-Barœul représentée par son Maire, Monsieur Rudy ELEGEST,

Le Conseil départemental du Nord représenté par son Président, Monsieur Christian POIRET,

Tisserin, Société Anonyme Coopérative d'Intérêt Collectif pour l'Accession à la Propriété (SACICAP), ayant son siège 612, rue de la Chaude Rivière à Lille, inscrite au registre du commerce de Lille Métropole sous le numéro 457 510 360, représentée par son Président Directeur Général Monsieur Ludovic MONTAUDON, nommé à cette fonction par délibération du conseil d'administration du 10/10/2022,

La Caisse des Dépôts et des Consignations, Banque des territoires, représentée par Monsieur Olivier CAMAU, Directeur régional Hauts-de-France,

Vu,

Le code de la construction et de l'habitation, notamment ses articles L. 321-1 et suivants, L. 615-1 à L. 615-5, R. 321-1 et suivants,

Le règlement général de l'Agence nationale de l'habitat,

Le Plan Départemental d'Action pour le Logement et l'Hébergement des Personnes Défavorisées (PDALHPD) 2019-2024, prorogé pour 12 mois par délibération n°DirAS/2024/76, le 27 mars 2024,

Le Programme Local de l'Habitat (PLH), adopté par délibération du Conseil métropolitain n°23-C-0178 du 30 juin 2023,

Le Programme Départemental de l'Habitat (PDH), adopté par le Département du Nord et ses partenaires le 17 mai 2021,

La convention de délégation de compétence du 1^{er} mars 2024 conclue entre la Métropole Européenne de Lille et l'État, en application de l'article L. 301-5-1 du code de la construction et de l'habitation,

La convention pour la gestion des aides à l'habitat privé du 1^{er} mars 2024 conclue entre la Métropole Européenne de Lille et l'Anah,

L'avis de la Commission Locale d'Amélioration de l'Habitat (CLAH), en application de l'article R.321-10 du code de la construction et de l'habitation, du 4 décembre 2025,

La délibération du Conseil métropolitain de la Métropole Européenne de Lille, maître d'ouvrage de l'opération, n°[À COMPLÉTER] en date du 19 décembre 2025, autorisant la signature de la présente convention,

La délibération du conseil municipal de la ville de Mons-en-Barœul, n°[À COMPLÉTER] en date du [À COMPLÉTER], autorisant la signature de la présente convention,

L'avis du délégué de l'Anah dans la Région en date du [À COMPLÉTER],

Le procès-verbal de l'Assemblée générale du Syndicat des copropriétaires,

Les comptes rendus des réunions de la Commission d'élaboration du Plan de sauvegarde du 20 mai 2021, 3 juin 2021, 4 juin 2021, et 1^{er} octobre 2025,

L'arrêté préfectoral instituant la commission d'élaboration du plan de sauvegarde en date du 20 décembre 2020,

L'arrêté préfectoral instituant un plan de sauvegarde pour la copropriété résidence Europe à Mons-en-Barœul en date du [À COMPLÉTER],

Il a été exposé ce qui suit :

Table des matières

Article 1 – Objet de la convention	7
Article 2 – Dénomination et périmètre de l’opération	9
Article 3 – Le programme de l’opération	14
Article 3.1 – Volet Urbain : Inscrire la copropriété dans le projet urbain	14
Article 3.2 – Volet Technique	15
Article 3.3 – Volet social : Accompagnement des ménages en difficulté	19
Article 3.4 – Volet Foncier et immobilier :	21
Article 3.5 – Volet Fonctionnement et appui aux instances de gestion et aux copropriétaires	22
Article 3.6 – Volet Organisation juridique et foncière	24
Article 3.7 – Volet Gestion financière	24
Article 4 – Les engagement des partenaires	26
Article 5 – Financement de l’opération	29
Article 5.1 – Le financement de l’ANAH	29
Article 5.2 – Le financement de la MEL	30
Article 6 – Modalités de mise en œuvre et de suivi	30
Article 7 – Évaluation du programme	31
Article 7.1 Indicateurs de suivi des objectifs	31
Article 7.2 Bilan et évaluation finale	32
Article 8 – Communication	32
Article 9 – Articulation du Plan de sauvegarde avec le Pacte territorial	33
Article 10 – Durée et conditions de révision / résiliation de la convention	34
Article 10.1 – Durée de la convention	34
Article 10.2 – Révision ou résiliation de la convention	34
Article 11 –Transmission de la convention	35
Annexe 1 : relative aux indicateurs d’objectifs	37
Annexe 2 : relative aux autorisations d’engagement	43

Préambule

Le Plan de sauvegarde, conformément aux dispositions des articles L615-1 à L615-5 du code de la construction et de l'habitation, est « destiné à résoudre les difficultés du groupe d'immeubles bâtis ou de l'ensemble immobilier concerné », mis en évidence lors du diagnostic.

« Le plan de sauvegarde fixe les mesures nécessaires pour, dans un délai de cinq ans, sur la base des engagements souscrits par les collectivités publiques, les organismes publics ou les personnes privées concernées :

- Redresser la situation financière de la copropriété ;
- Clarifier et simplifier les règles de structure et d'administration du groupe d'immeubles bâtis ou de l'ensemble immobilier ;
- Clarifier et adapter le statut de biens et équipements collectifs à usage public ;
- Réaliser ou faire réaliser par un tiers des travaux de conservation de l'immeuble ou tendant à la réduction des charges de fonctionnement ;
- Assurer l'information et la formation des occupants de l'immeuble pour restaurer les relations sociales ;
- Organiser la mise en place de mesures d'accompagnement. »

Ce Plan de sauvegarde sur la copropriété de la résidence Europe à Mons-en-Barœul a pour objectif principal de maintenir de façon durable l'immeuble sous le statut de copropriété. Il s'inscrit dans le cadre d'un projet de renouvellement urbain qui vise une transformation profonde du quartier, la reconstruction d'équipements publics (groupes scolaires, centre social), le développement à terme d'une nouvelle offre de logements et d'une nouvelle offre commerciale ou de services. Il constitue l'un des outils opérationnels que se sont donnés les partenaires publics pour transformer durablement ce quartier et agir durablement sur les processus de vulnérabilité à l'œuvre sur ce territoire.

Le dispositif est piloté de façon coordonnée avec l'opération de renouvellement urbain engagée dans le cadre du nouveau projet de renouvellement urbain. Il est animé par une équipe de suivi-animation. Un coordonnateur nommé par le préfet est chargé de veiller au bon déroulement de la mise en œuvre du plan de sauvegarde (cf. art. R 615-4 CCH).

La présente convention a pour objet de définir le programme d'intervention validé entre les différents signataires pour la copropriété Europe à Mons-en-Barœul, dans le cadre réglementaire du Plan de sauvegarde.

Article 1 – Objet de la convention



Les enjeux du Plan de sauvegarde de la résidence Europe sont les suivants :

- Conforter la gestion de l'ensemble immobilier d'Immeubles de Grande Hauteur (IGH) complexe composé de 558 logements et d'une quarantaine de locaux d'activité ;
- Revaloriser un patrimoine bâti et architectural à risque de dévaluation et de dégradation tout en solvabilisant les ménages occupants et en respectant le cadre réglementaire des IGH ;
- Maintenir et renforcer l'activité économique au sein de la résidence et son ancrage dans le quartier ;
- Mobiliser les parties prenantes et les partenaires autour du dispositif de Plan de sauvegarde dans l'intérêt de la copropriété et de ses occupants.
- Redresser le fonctionnement et la valeur de la résidence dans une logique globale de rénovation sur un site en politique de la ville.

L'intervention de premier niveau consistait à mettre en œuvre le schéma directeur de mise en sécurité de l'IGH afin de garantir la sécurité de ses occupants et de permettre la levée de l'avis défavorable de la commission de sécurité. Cette première phase d'élaboration du Plan de sauvegarde a permis également de mieux connaître les occupants de la résidence et de détecter les situations individuelles complexes.

Dans un second temps, l'intervention consiste à déployer des actions de redressement de la copropriété : sécurisation juridique et de gestion, vote d'un plan pluriannuel de travaux afin d'assurer une revalorisation immobilière de l'immeuble au regard de standard collectif dans la commune, mise en place d'un protocole de recouvrement strict et d'un dispositif opérationnel de veille foncière (DPU renforcé).

Enfin, ces deux premières phases permettront de stabiliser un cadre favorable à l'engagement opérationnel de la rénovation globale de l'ensemble immobilier pour les parties communes et privatives.

Les résultats opérationnels attendus d'ici à la fin du dispositif de Plan de sauvegarde sont les suivants :

- Réévaluation de la valeur immobilière des biens de l'immeuble, au niveau de la moyenne communale ;
- Renforcement d'un Conseil syndical représentatif de la diversité d'occupation de la résidence ;
- Maintien d'un niveau d'impayés en deçà de 10% sur la durée avec un protocole de recouvrement strict pour les ménages en difficulté ;
- Approbation d'un programme de rénovation globale ;
- Solution trouvée pour chaque situation sociale difficile rencontrée au sein de l'immeuble.

La présente convention détaille donc le périmètre de l'opération, les objectifs et actions opérationnelles à mettre en place dans le temps du projet et les engagements des partenaires.

PROJET

Article 2 – Dénomination et périmètre de l'opération

Le Plan de sauvegarde concerne la résidence Europe, cadastrée AM 845 (pour une contenance de 15 576 m²) sise 13 à 53 rue du Maréchal Lyautey et 8 à 60 rue Robert Schuman à Mons-en-Barœul.

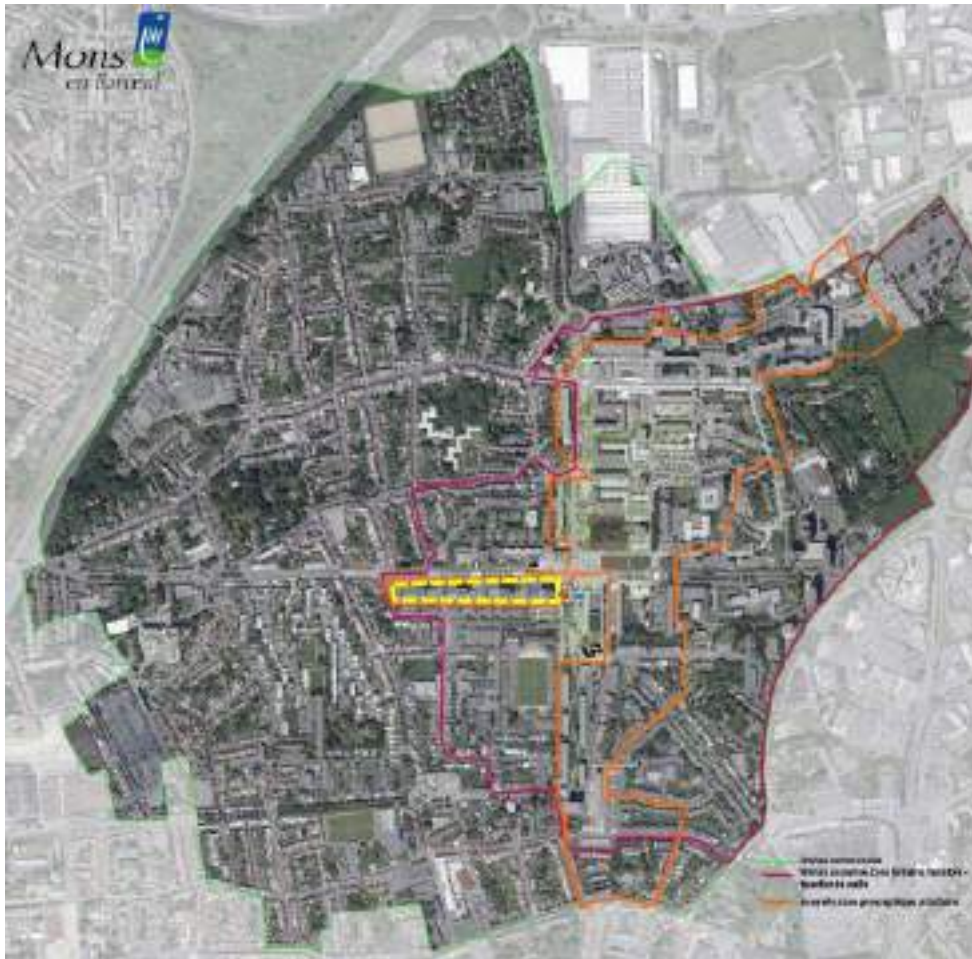


Contexte Urbain

La copropriété Europe se situe au cœur du Nouveau Projet de Rénovation Urbaine (NPNRU), dans le quartier du Nouveau Mons. Elle profite d'une excellente desserte en transports en commun.

Le quartier du Nouveau Mons, emblématique de l'urbanisme de la fin des années 1960, était l'une des plus grandes Zones à Urbaniser par Priorité (ZUP) au Nord de Paris. Ce quartier a d'abord véhiculé l'image de la modernité pour peu à peu se paupériser.

Le quartier a fait l'objet d'une première convention de rénovation urbaine (2009-2013). La première phase est en cours de finalisation, mais les objectifs ne sont pas tous atteints. La réalité sociale et fonctionnelle du quartier (forte représentation de ménages fragiles, aggravation de plusieurs indicateurs sociaux comme le taux de chômage, la dominance de la fonction résidentielle, la faible diversité du produit logement) ne fait que confirmer la nécessité de la poursuite des interventions en vue de la finalisation du projet urbain.



Présentation de la copropriété

La copropriété Europe se situe avenue Robert Schuman à Mons-en-Barœul, en face de l'hôtel de ville.

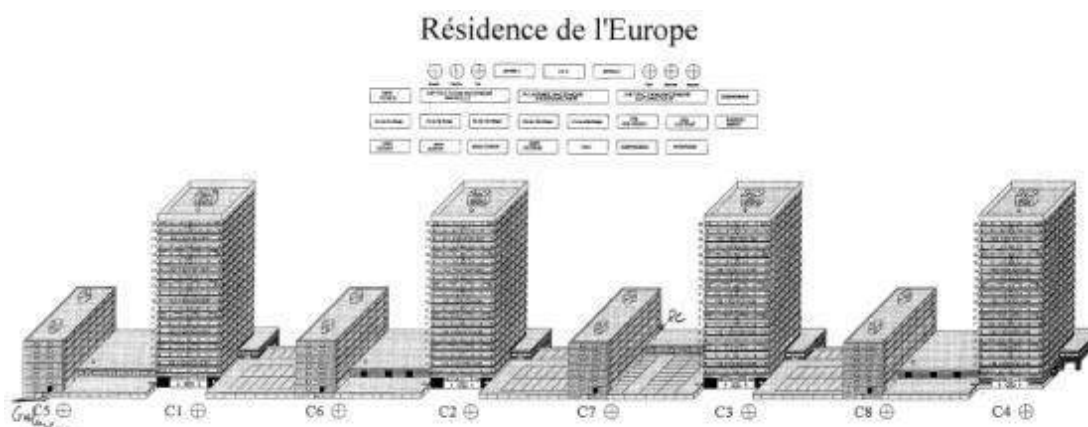
Elle est composée de 8 bâtiments contigus comprenant 558 logements (environ 2000 personnes – 6% de la population de Mons-en-Barœul) reliés entre eux par une zone commerciale (48 commerces) surmontée d'un étage réservé à des locaux commerciaux ou professionnels et à des réserves.

La copropriété est sous mandat de gestion du syndic SERGIC et composée d'un Conseil syndical de 11 membres.

La fréquentation en assemblée générale (AG) des copropriétaires est fragile.

L'organisation structurelle de l'ensemble immobilier est le suivant :

- 4 bâtiments « IGH » (C1, C2, C3, C4) comprenant 21 étages dédiés à 97 logements, une zone commerciale en rez-de-chaussée et des locaux sur le 1^{er} étage,
- 4 bâtiments dits « petites tours » (C5, C6, C7, C8) de 7 étages chacune classées en 3^{ème} famille et comprenant 45 logements, une zone commerciale en rez-de-chaussée, des locaux sur le 1^{er} étage,
- 1 dalle de parking au-dessus de l'étage de bureaux.



Nature	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	CC
Annexes	59	59	59	59	35	34	34	35	
Habitation	97	97	97	97	43	42	42	43	
Local commercial ou professionnel									115
Parking	8		22			20	26	23	
Voirie									4
Total général	164	156	178	156	78	96	102	101	119

La copropriété dispose de 4 sous-stations en rez-de-chaussée raccordées au réseau de chaleur urbain (chauffage et eau chaude sanitaire) gérées par contrat confié à DALKIA depuis 2013 (reconductible tacitement). Chacune de ces sous-stations alimente une grande et une petite tour de logements, des bureaux et commerces.

Des travaux obligatoires et urgents nécessaires

- Construction avant 1967
- Incendie en 2007
- Avis défavorable de la sous-commission départementale de sécurité
- Arrêté de mise en sécurité des équipements communs
- Programme de travaux validé en Assemblée générale des copropriétaires de septembre 2020
- Des travaux de mise en sécurité achevés en décembre 2023

Une mise à niveau technique nécessaire

- Obsolescence/dégradation des composants du bâti
- Nécessité de travaux de rénovation globale

Synthèse de l'enquête sociale réalisée sur la résidence par l'opérateur Urbanis dans le cadre de l'étude pré-opérationnelle

Au regard de la moyenne du nombre d'occupants dans les logements, la résidence loge 1 200 personnes (6% de la population communale), avec une part importante de personnes seules (39% des ménages rencontrés). L'enquête a également mis en évidence une surreprésentation des moins de 25 ans (étudiants) d'une part et des 65 ans ou plus d'autre part.

Avec 10% de ménages en dessous du seuil de pauvreté en année 2021, un faible taux d'emploi et un nombre important de familles monoparentales côté occupants, la résidence Europe concentre une situation de fragilité sociale importante.



Les revenus médians des occupants sont inférieurs à ceux observés à l'échelle de la commune de Mons-en-Barœul et l'enquête permet d'extrapoler que la moitié des propriétaires occupants ont des ressources inférieures aux plafonds Anah Modestes.

51% des ménages sont situés sous le seuil de pauvreté (35% de l'ensemble des locataires interrogés). 42% des locataires rencontrés bénéficient d'aides au logement.

La résidence Europe concentre une situation de fragilité sociale importante sans que puisse être identifié à ce jour des phénomènes de spécialisation. Cependant la capacité des copropriétaires à financer des travaux de rénovation conséquent est remise en question.

Une organisation juridique sans problématique particulière

L'ensemble immobilier est organisé en un syndicat de copropriétaires unique.

L'ensemble est divisé en quatre blocs identiques correspondant à la clé de répartition charges de groupe.

Des impayés maîtrisés mais à surveiller du fait de l'importance des travaux à venir

L'analyse des documents comptables a permis de constater une certaine stabilité des créances copropriétaires mais également du taux d'impayés depuis 2016. Les taux d'impayés sont inférieurs à 15 % du budget prévisionnel hormis pour l'année 2018 (16%). En 2019 par exemple, les impayés représentent près de 8% du budget prévisionnel (soit moins d'un mois de budget non encaissé).

Un projet d'aménagement dans le cadre d'une concession

En 2020, la Métropole Européenne de Lille a lancé le projet d'aménagement des arrières de la résidence Europe, autour de la rue Schuman et de l'espace de stationnement attenant (superficie : environ 93 400 m²).

Les aménagements NPNRU de ce projet sont conçus et réalisés par la MEL et la SEM-Ville Renouvelée.

La MEL réalisera les aménagements d'espaces publics aux arrières de la résidence Europe avec une refonte complète du site. S'agissant aujourd'hui d'une nappe de stationnement imperméabilisée, les travaux en régie MEL consistent en la réalisation de deux poches de stationnement à l'Est et à l'Ouest du site ainsi qu'un parc urbain arboré dans un objectif de désimperméabilisation, de gestion intégrée des eaux pluviales, de la réduction des îlots de chaleur et l'amélioration du cadre de vie des habitants.

Interface avec le Plan de sauvegarde (PDS) de la résidence Europe :

Les travaux des espaces publics, qui débiteront fin 2025 pour une durée estimée à 30 mois, seront en interface directe avec les travaux de réhabilitation objet du Plan de Sauvegarde de la résidence Europe prévus à partir de 2026. Une co-activité des travaux respectifs est donc à prévoir.

La maîtrise d'œuvre de la MEL et du Syndicat des copropriétaires de la résidence Europe sont en dialogue afin de partager les contraintes et afin d'éviter la dégradation des nouveaux aménagements d'espaces publics. La coordination des deux entreprises de travaux est donc primordiale.

La MEL réalisera en dernier lieu la voirie longeant la résidence de l'Europe, après les travaux de réhabilitation de cette dernière afin d'éviter la dégradation des nouveaux aménagements.

Voici les principales étapes du planning prévisionnel du projet en 2025 :

- AVP validé à l'été 2024
- PRO des arrières de l'Europe terminé en juillet 2025
- Montage du DCE au printemps pour lancer les Appels d'offres en juillet 2025
- Démarrage des travaux d'aménagement en décembre 2025, une fois les procédures réglementaires terminées (permis d'aménager, dossier loi sur l'eau et dossier d'autorisation d'abattage d'arbres d'alignement).
- Mission d'OPC Interchantier lancée en janvier 2025 par la SEM Ville renouvelée sur l'ensemble des secteurs du NPNRU.
- Le phasage précis des travaux sera réalisé par l'entreprise des travaux retenue au 4^{ème} trimestre 2025.



Article 3 – Le programme de l’opération

Article 3.1 – Volet Urbain : Inscrire la copropriété dans le projet urbain

3.1.1 L’insertion de la copropriété dans le projet de rénovation urbaine de quartier

Le pilotage du Plan de sauvegarde sera coordonné avec celui du NPRU pour assurer de façon cohérente l’intervention sur les espaces non bâtis, notamment pour ce qui concerne l’amélioration de l’accès des engins de secours, la réorganisation de la distribution d’eau par les poteaux incendie, la collecte des ordures ménagères et de manière générale le traitement de la voirie, des réseaux, et du stationnement résidentiel.

Objectifs et indicateurs

Les objectifs de ce volet sont les suivants :

- Accompagner la copropriété sur les éventuelles cessions d'espaces non bâtis en fonction du plan qui sera proposé lors de l'opération d'aménagement ;
- Accompagner la copropriété pour l'aménagement et la gestion des espaces non bâtis dans son emprise foncière ;
- S'appuyer sur les acteurs déjà repérés sur le secteur pour améliorer le cadre de vie ;
- Soutenir l'activité économique et commerciale au sein de la résidence dans une logique d'ancrage dans le quartier.

Les indicateurs permettant de mesurer l'avancée vers les objectifs sont en annexe 1.

3.1.2 Gestion urbaine de proximité

Les espaces extérieurs de la résidence sont essentiellement publics. Le parking situé à l'arrière de la résidence Europe fera l'objet d'un réaménagement dans les années à venir.

Les traversants qui permettent l'accès entre la rue Schumann et la rue Lyautey sont encore des lots dans le règlement de copropriétés mais sont propriétés de la commune de Mons-en-Barœul. Des conventions de gestion existent pour l'entretien de ces espaces à usage public.

Le Plan de sauvegarde, parce qu'il permet la mobilisation de financements spécifiques comme l'aide à la gestion urbaine de proximité (Plan Initiative Copropriété), œuvre à l'amélioration de la gestion et de l'entretien du site par des actions de sensibilisation, des investissements légers (locaux ordures ménagères adaptés...), de la veille et la mise en place de démarches participatives sur le cadre de vie.

Une mission spécifique sera confiée à l'équipe de suivi-animation pour élaborer une stratégie participative pour impliquer les occupants dans leur cadre de vie, les amener à réfléchir à l'échelle du site et non pas seulement par rapport à leur copropriété, les mobiliser dans des projets d'aménagements.

Les actions de gestion urbaine de proximité dédiée à la copropriété à définir par l'équipe de suivi-animation seront portées par la MEL et/ou la Ville de Mons-en-Barœul.

Objectifs et indicateurs

Les objectifs de ce volet sont les suivants :

- Améliorer le cadre de vie des occupants ;
- Préfigurer la gestion durable des aménagements extérieurs ;
- Sensibiliser à un usage respectueux des parties communes et espaces extérieurs.

Les indicateurs permettant de mesurer l'avancée vers les objectifs sont en annexe 1.

Article 3.2 – Volet Technique

3.2.1 Mettre en œuvre un programme de travaux sur les parties communes

Dans le cadre de l'élaboration du Plan de sauvegarde, un diagnostic a été établi en 2020. Il reprend notamment l'état du bâti ainsi que les pistes d'amélioration.

Pour mémoire, des travaux de mise en sécurité ont été réalisés pendant la phase d'élaboration de Plan de sauvegarde. La MEL a mandaté une assistance à maîtrise d'ouvrage, URBANIS, avec le concours financier de l'Anah. La ville de Mons-en-Barœul a pris un arrêté de mise en sécurité des équipements communs. L'Anah et la MEL ont subventionné les travaux de mise en sécurité.

Cette première tranche de travaux a permis d'obtenir un avis favorable d'exploitation de la part de la Commission Départementale de Sécurité. Les travaux ont principalement porté sur les équipements de sécurité (désenfumage, éclairage de sécurité, poste de contrôle...), d'évacuation, et de cloisonnements au feu. Ils ont été réceptionnés en juin 2024.

Pour la phase opérationnelle du plan de sauvegarde, la priorité est donnée à la rénovation globale de l'ensemble immobilier.

Pour aboutir à un programme précis de travaux, il était indispensable que des études soient menées à partir d'un diagnostic mis à jour par une équipe de maîtrise d'œuvre (MOE). C'est pourquoi URBANIS a accompagné le Conseil syndical et le Syndic dans le recrutement de cette équipe (rédaction d'un cahier des charges pour la mise en concurrence, examen des devis, préparation du vote en Assemblée générale des copropriétaires...).

À l'issue de l'Assemblée Générale du 22 septembre 2022, le Syndicat des copropriétaires a retenu le cabinet GUYOT.

L'équipe de Maîtrise d'œuvre (MOE) a présenté au Syndic gestionnaire et au Conseil syndical de la copropriété, un Avant-Projet Définitif (APD) en juin 2025 sur un programme ambitieux permettant la remise à niveau de l'ensemble immobilier, l'amélioration de ses performances énergétiques et l'amélioration de la sécurité incendie.

Des comités techniques ont d'ores et déjà facilité l'implication du Conseil syndical dans les réflexions et le partage des avancées de la mission de MOE et des besoins de la copropriété.

L'équipe de suivi-animation a pour mission d'accompagner à la réalisation des travaux en parties communes. Elle accompagne assure un suivi des actions de la maîtrise d'œuvre et à un rôle de conseil dans la définition des travaux, l'élaboration des cahiers des charges, l'analyse des devis.

L'équipe de suivi-animation assiste le Syndic pour la mobilisation des subventions auprès des partenaires financiers et soutiendra la copropriété dans l'organisation de l'avance des fonds (préfinancement).

Enfin, l'équipe de suivi-animation assure, en lien avec le Conseil syndical et le Syndic gestionnaire, un suivi des travaux du démarrage à la réception. Elle porte une attention particulière à la préparation de la gestion durable des parties communes réhabilitées. Elle accompagne la copropriété pour la perception des subventions demandées.

Les objectifs de ce volet sont les suivants :

- Disposer d'un programme de travaux précis dans ses postes et ses montants ;
- Poursuivre les travaux de mise en sécurité et visant à un bon fonctionnement de l'immeuble ;
- Rénover les équipements obsolètes ;
- Améliorer les performances énergétiques ;
- Remettre à niveau l'ensemble immobilier par un projet global et ambitieux de rénovation ;
- Assurer des solutions de financement des travaux pour que la copropriété puisse y faire face sans mettre en péril sa situation financière ;
- Impliquer le Conseil syndical dans l'entretien du bâti pour favoriser l'entretien durable.

Les indicateurs permettant de mesurer l'avancée vers les objectifs sont en annexe 1.

L'équipe d'animation se charge de veiller et mettre en œuvre les actions nécessaires à la sécurisation de l'ensemble immobilier. Elle met en place une commission de suivi des travaux qui se réunira deux (2) fois par an pour faire un point sur l'avancée du programme de réhabilitation de l'ensemble immobilier. Elle suit le travail de l'équipe de MOE recrutée pendant l'étude pré-opérationnelle et accompagne le Syndicat des copropriétaires dans ses prises de décision.

À ce stade, les estimations de travaux en parties communes sont les suivantes :

Programme de travaux	Coût HT	TTC
Désamiantage	2 130 000 €	2 343 000 €
Base vie	580 000 €	638 000 €
Echafaudages	3 920 000 €	4 312 000 €
Structure (yc études technique et géotechniques)	540 000 €	567 000 €
Chauffage	6 240 000 €	7 488 000 €
Plomberie	4 330 000 €	5 196 000 €
Ventilation	960 000 €	1 152 000 €
Chemisage	1 590 000 €	1 908 000 €
Divers	560 000 €	672 000 €
Étanchéité et isolation des toitures terrasses	2 090 000 €	2 299 000 €
Menuiseries	6 720 000 €	7 089 600 €
Ravalement	1 750 000 €	1 925 000 €
ITE	920 000 €	970 600 €
VRD parking aérien	1 060 000 €	1 166 000 €
Aménagements divers	750 000 €	825 000 €
Portes ascenseurs	1 060 000 €	1 166 000 €
Élévateurs pour personnes à mobilité réduite	420 000 €	443 100 €
Aléas		1 780 000 €

Prestations intellectuelles subventionnables	Coût HT	TTC
Conception	860 000 €	1 032 000 €
Réalisation	640 000 €	768 000 €
CSPS	300 000 €	360 000 €
BC	300 000 €	360 000 €
DAAT - repris dans le lot désamiantage	0 €	0 €
Total	2 100 000 €	2 520 000 €

Prestations intellectuelles non subventionnables	Coût HT	TTC
Honoraires syndic	360 000 €	432 000 €
Domage Ouvrage	360 000 €	432 000 €

Estimation HT subventionnable avec prestations intellectuelles et frais divers	41 280 000 €	46 240 300 €

3.2.2 Mettre en œuvre des travaux sur les parties privatives

Les missions d'accompagnement de l'équipe de suivi animation sur les parties privatives doivent être en conformité avec le décret n° 2022-1035 du 22 juillet 2022 modifié et l'arrêté du 21 décembre 2022 modifié mettent en place la mission d'accompagnement du service public de la performance énergétique de l'habitat (SPPEH).

Dans le cadre du déploiement des actions relevant de l'ingénierie sociale, un opérateur pourra permettre aux habitants de se réapproprier leur logement en apprenant à réaliser de petits travaux d'entretien, à utiliser correctement les éléments d'équipement. Il s'agit également d'un levier important pour la sensibilisation des occupants à la mise en œuvre de travaux mais aussi pour permettre de convaincre progressivement le bailleur à faire des travaux plus importants dans le logement.

Les logements identifiés comme dégradés, insalubres, indécents ou dangereux feront l'objet d'une orientation en urgence et du lancement des procédures adéquates

Dans le cadre de la lutte contre la précarité énergétique, l'équipe de suivi-animation organise en tant que de besoin des ateliers sur les économies d'énergie et l'habitat afin d'aider les ménages à mieux utiliser l'équipement du logement pour diminuer leurs factures d'énergie et de fluides. Elle peut s'appuyer sur des dispositifs existants (programme SLIME territorial), en particulier ceux financés dans le cadre du contrat de ville.

Les objectifs de ce volet sont les suivants :

- Impliquer les habitants dans l'entretien courant de leur logement et sa rénovation ;
- Faire remonter les situations d'urgence par des signalements ;
- Apprécier le volume, la nature des travaux et le coût moyen pour les logements visités ;
- Diminuer les charges énergétiques du ménage ;
- Réaliser des économies d'énergie.

Les indicateurs permettant de mesurer l'avancée vers les objectifs sont en annexe 1.

Article 3.3 – Volet social : Accompagnement des ménages en difficulté

L'équipe de suivi-animation assure l'information des occupants mais aussi des bailleurs sur leurs droits et leurs devoirs et les oriente vers les dispositifs et organismes compétents au besoin. On distingue différents types d'accompagnement social en fonction des statuts des ménages.

Une attention particulière sera portée à l'application de la charte de prévention des expulsions rédigée par la CCAPPEX (Commission de coordination des actions de prévention des expulsions locatives - décret n°2015-1384 du 30 octobre 2015).

Afin de cibler les ménages ayant besoin d'un accompagnement plus poussé, il est nécessaire d'actualiser le diagnostic social. L'objectif est de prioriser les accompagnements, notamment en vue d'anticiper les difficultés de paiement de travaux par des propriétaires occupants en situation de fragilité économique.

3.3.1 Accompagner les occupants

L'équipe de suivi-animation a pour mission de d'accompagner les **propriétaires occupants** dans :

- L'accompagnement budgétaire et l'identification de solutions durables pour solvabiliser, prévenir les impayés et le surendettement ;
- La médiation avec le gestionnaire de Syndic ;
- La reprise du paiement des charges, par la mise en place de protocoles d'apurement notamment ;
- La mobilisation de financements pour le paiement des charges (Fonds de solidarité pour le logement...) ;
- L'identification de solutions alternatives en cas de difficultés à rester propriétaire (demande d'un logement social, DALO, dossier de surendettement, bail à réhabilitation...) ;
- L'accompagnement au relogement pour situations sociales difficiles ou habitat indigne ;
- Revente à un organisme de portage ;
- La prévention des risques de surendettement liés aux travaux en parties communes ou privatives.

L'équipe de suivi-animation a pour mission d'accompagner **les locataires** dans :

- L'accompagnement budgétaire et l'identification de solutions durables pour solvabiliser, prévenir impayés et surendettement ;
- La mise en place d'une reprise de paiement du loyer ;
- La vérification des ouvertures de droits (Allocations Logement ou Allocations Personnalisées au Logement, chèque énergie, Revenu de Solidarité Active...) ;
- L'orientation vers les structures compétentes et référents pour la mise en place d'un accompagnement social pérenne ;
- La mobilisation de financements pour le paiement du loyer (CAF, Fonds de solidarité pour le logement...) ;
- L'accompagnement dans les démarches relatives au logement ou l'assistance au relogement (DALO, logement social, insalubrité...) ;
- La médiation avec le bailleur.

3.3.2 Accompagner les propriétaires bailleurs

L'équipe de suivi-animation a pour mission d'accompagner les bailleurs dans :

- L'aide à la mise en place d'une reprise de paiement des charges de copropriété et à l'identification de solutions durables pour prévenir les impayés et le surendettement ;
- La prévention des risques de surendettement liés aux travaux en parties communes ou privatives ;
- La promotion des dispositifs de conventionnement des logements.

Une attention particulière sera portée par l'équipe de suivi-animation sur la formation aux droits et devoirs du bailleur, notamment sur l'obligation de fournir un logement décent et au calcul des charges locatives.

3.3.3 L'ancrage dans la dynamique partenariale

L'équipe de suivi-animation mobilise les partenaires du territoire pour coordonner le travail d'accompagnement social auprès des ménages grâce à des réunions régulières au sein d'une commission de suivi social. Il est précisé que les copropriétaires ne sont pas invités à cette commission qui se caractérise par la très forte confidentialité des sujets abordés.

L'équipe de suivi-animation doit s'intégrer efficacement au tissu institutionnel et associatif local. Elle peut aussi être à l'initiative de réunions partenariales sur des problématiques ciblées ou identifiées dans le cadre du plan de sauvegarde, en particulier dans le domaine de la santé.

Objectifs de la commission de suivi social :

- Adaptation des processus communs ;
- Présentation des évaluations sociales et recherche de solutions ;
- Signalements indécence auprès de la CAF ;
- Information sur les actions et l'avancée du plan de sauvegarde ;
- Examen et traitement des blocages.

Fréquence de la commission de suivi social : 1 commission / trimestre

Participants : CAF / CCAS ville de Mons-en-Barœul / Maison Nord Solidarité (MNS) / ...

Les objectifs de ce volet sont les suivants :

- Identifier les occupants en situation de fragilité ;
- Assurer l'information, l'orientation et l'accompagnement des ménages ;
- Prévenir le décrochage économique et social des ménages fragiles ;
- Aider à la réduction de l'instabilité de la situation économique des occupants pour assurer le fonctionnement pérenne de la copropriété ;
- Créer un collectif durable entre les partenaires sociaux ;
- Coordonner les actions développées dans le quartier.

Les indicateurs permettant de mesurer l'avancée vers les objectifs sont en annexe 1.

Article 3.4 – Volet Foncier et immobilier :

3.4.1 Une veille foncière

L'équipe de suivi-animation assure une veille sur les mutations et l'évolution des valeurs immobilières au sein de la résidence Europe. Un Droit de Préemption Urbain renforcé sera mis en place par la Métropole Européenne de Lille pour permettre cette mission.

L'équipe de suivi animation met en place des outils d'information et de communication, d'aide à la décision, mais aussi de pilotage d'opération, permettant de :

- Informer les nouveaux acquéreurs sur le fonctionnement de la copropriété ;
- Assurer une information adaptée des nouveaux acquéreurs dans la copropriété par la création de supports de communication ad hoc et leur diffusion via, notamment, les professionnels de l'immobilier, le syndic et le conseil syndical ;
- Suivre le marché immobilier de la copropriété et alerter les collectivités en cas de décrochage des valeurs immobilières ;
- Analyse des Déclarations d'Intention d'Aliéner (DIA) transmises par la collectivité : l'opérateur établit une fiche d'aide à la décision sur l'opportunité ou non d'acquisition par la collectivité.

L'équipe de suivi animation mobilise les partenaires et parties prenantes sur la partie activité de la résidence grâce à des réunions régulières au sein d'une commission.

Objectifs de la commission activité :

- Veille sur les mutations et cessions des baux professionnels ;
- Remontées des difficultés et des besoins ;
- Informations sur les phases de chantier.

Fréquence de la commission de veille foncière - activité : 1 commission / semestre

Participants : ville de Mons-en-Barœul / MEL / Conseil syndical / Syndic / représentant des locaux d'activité

3.4.2 Le portage de lots

L'équipe de suivi animation doit proposer les besoins en portage foncier de la copropriété Europe, en s'appuyant sur l'enquête sociale réalisée.

Le portage ciblé de lots d'habitation en copropriété est un outil d'intervention qui participe au redressement des copropriétés en difficulté. Initié dans le cadre d'une stratégie d'intervention publique, il consiste en l'acquisition, par un opérateur missionné ou par une collectivité publique, d'un nombre limité de lots dans une copropriété en vue de l'amélioration de participer au redressement de la copropriété.

Le volume prévisionnel de lots susceptibles d'être acquis par la puissance publique à l'échelle est d'environ 10 logements.

Cette estimation sera à préciser dans la première année de phase opérationnelle du Plan de sauvegarde. Cette première année doit également permettre à la collectivité de trouver un porteur pour réaliser les opérations. Le portage de lot fera l'objet d'une convention spécifique entre la MEL, le porteur, la CDC Habitat et l'Anah. À ce stade, les aides de l'Anah au portage de lot ne sont pas

comptabilisées. Un avenant à la convention sera à signer si le besoin de portage et les solutions opérationnelles sont confirmées.

Les objectifs de ce volet sont les suivants :

- Assurer une veille foncière sur la copropriété ;
- Assurer une information adaptée des nouveaux acquéreurs dans la copropriété ;
- Remettre sur le marché des appartements en bon état par l'acquisition de lots dans la copropriété ;
- Contribuer à assainir la situation financière de la copropriété par l'acquisition de lots de copropriétaires grands débiteurs ;
- Questionner la maîtrise publique de lots au sein du centre commercial.

Les indicateurs permettant de mesurer l'avancée vers les objectifs sont en annexe 1.

Article 3.5 – Volet Fonctionnement et appui aux instances de gestion et aux copropriétaires

3.5.1 Remobiliser les copropriétaires

La mobilisation des copropriétaires est une condition indispensable au retour d'une gestion durable de la copropriété. Dans le but de remobiliser les copropriétaires, l'équipe de suivi-animation accompagnera le Conseil syndical dans la diffusion d'informations relatives à l'ordre du jour de l'Assemblée générale des copropriétaires.

L'objectif est de mobiliser les copropriétaires en amont des Assemblées générales en présentant et en expliquant les résolutions importantes.

Les actions de mobilisation des copropriétaires sont renforcées durant les deux premières années du Plan de sauvegarde. Ces actions approfondies peuvent prendre la forme d'actions de porte-à-porte, de permanences, d'événements conviviaux autour des besoins de la copropriété (gestion des déchets et compostage, entretien et nettoyage, régulation du bruit, rangement des vélos, entretien des espaces verts, verdissement...).

L'implication des copropriétaires dans la vie de leur immeuble passe également par une meilleure compréhension du fonctionnement de la copropriété. Aussi, des formations seront organisées par l'équipe de suivi-animation. Dans la création des supports de formation, l'équipe de suivi-animation s'appuie sur les documents propres à la copropriété et veille à associer les membres du Conseil syndical pour se rapprocher au mieux des attentes des copropriétaires. Il s'agit de sensibiliser l'ensemble des copropriétaires à leurs droits et devoirs et à leur responsabilité dans le fonctionnement durable de la copropriété.

En raison des difficultés de mobilisation des copropriétaires, l'équipe de suivi-animation et les partenaires cherchent des solutions innovantes à mettre en place pour toucher le plus grand nombre. Certaines formations peuvent notamment prendre la forme d'ateliers sur le thème de la copropriété.

3.5.2 Assurer l'accueil des nouveaux copropriétaires et occupants

- Encourager la mobilisation des copropriétaires et nouveaux arrivants dans la gestion de leur immeuble ;
- Mettre en place des formations et actions d'animation dédiées pour mobiliser les copropriétaires dans la vie de leur immeuble ;
- Assurer une information adaptée des nouveaux acquéreurs dans la copropriété par la création de supports de communication ad hoc et leur diffusion via, notamment, les professionnels de l'immobilier, le Syndic et le Conseil syndical.

3.5.3 Améliorer les pratiques du Conseil syndical

Plusieurs commissions thématiques seront organisées dans l'année. Animées par l'équipe de suivi-animation, ils réunissent les membres du Conseil syndical ainsi que le Syndic gestionnaire de la copropriété.

- Commission Suivi et maîtrise des charges, dans laquelle le Conseil syndical est impliqué dans la recherche de solutions visant à diminuer les charges de copropriété ;
- Commission Suivi des impayés et du recouvrement, au cours de laquelle le Conseil syndical peut réaliser un suivi de la situation des copropriétaires par rapport au paiement de leurs charges de copropriété et est mobilisé pour partager sa connaissance de la copropriété et sensibiliser les débiteurs au paiement des charges ;
- Commission Cadre de vie et communication, qui permet au Conseil syndical de s'investir dans l'élaboration d'une communication autour de l'utilisation des espaces extérieurs, de l'usage respectueux des parties communes, des sujets de gestion urbaine de proximité de l'avancée du plan de sauvegarde, de la création de lien social dans la copropriété ;
- Commission Travaux : le Conseil syndical est associé au suivi des travaux en parties communes. Ce sera également un lieu utile pour faire remonter les besoins en travaux d'entretien.

Avant le lancement de ces Commissions, l'équipe de suivi-animation prend un temps avec le Conseil syndical afin de l'alerter sur son rôle et la confidentialité nécessaire dans le cadre des réunions.

Les objectifs de ce volet sont les suivants :

- Encourager la mobilisation des copropriétaires et nouveaux arrivants dans la gestion de leur immeuble et dans le projet ;
- Améliorer la participation en Assemblée Générale ;
- Améliorer le fonctionnement des instances de gestion.

Les indicateurs permettant de mesurer l'avancée vers les objectifs sont en annexe 1.

Article 3.6 – Volet Organisation juridique et foncière

Objectifs du volet est de garantir une organisation juridique et foncière adaptée à la complexité de l'ensemble immobilier.

Actions opérationnelles :

- Questionner l'emprise foncière des espaces non bâtis ;
- Accompagner les instances dans la clarification des usages et des devoirs de gestion et d'entretien des locaux et matériaux ;
- Accompagner la copropriété sur la régularisation de la répartition des charges par voie judiciaire ;
- Assurer une information adaptée des nouveaux acquéreurs dans la copropriété par la création de supports de communication ad hoc et leur diffusion via, notamment, les professionnels de l'immobilier, le Syndic et le Conseil syndical.

Les indicateurs permettant de mesurer l'avancée vers les objectifs sont en annexe 1.

Article 3.7 – Volet Gestion financière

3.7.1 La maîtrise des impayés et leur recouvrement

Afin de maintenir un niveau d'impayé maîtrisé, plusieurs stratégies peuvent être privilégiées par la copropriété Europe en fonction de la dette :

Éléments de lutte contre le risque d'impayés : lissage des appels de fonds (quand cela est possible), limitation des insuffisances budgétaires, facilitations des moyens de paiement (prélèvement automatiques, mensualisation des paiements).

Positionnement vis-à-vis des petits débiteurs : privilégier les règlements amiables, effectuer des relances régulières par le Syndic gestionnaire, privilégier un protocole d'apurement de la dette à travers des échéanciers (réduction des coûts de recouvrement et prise en compte des copropriétaires de bonne foi).

Actions contentieuses : détermination du type de procédure à engager, prise en compte des effets induits (coûts, délai, recouvrement espéré), suivi des procédures engagées.

Positionnement vis à vis des débiteurs importants : assurer la poursuite et un suivi effectif des procédures de recouvrement jusqu'à la saisie immobilière, identifier les causes de blocage et les faire remonter au maître d'ouvrage (bien sans maître, propriétaire bailleur indécis...), privilégier l'orientation amiable vers le portage.

Pour gagner en efficacité, le Syndic gestionnaire veille à engager les procédures de l'article 19-2 de la loi de 1965. Celle-ci doit permettre de traiter les impayés des bailleurs solvables. Dès qu'une provision n'est pas payée, la possibilité est ouverte au gestionnaire de demander au juge de condamner le débiteur au paiement de l'intégralité de la quote-part qui lui incombe pour l'exercice.

Le Conseil syndical apporte son concours en qualité d'intermédiaire entre les copropriétaires et le gestionnaire. Il fait le lien et favorise la mise en place de stratégie de recouvrement adapté (échéanciers de paiement, orientation vers la permanence).

L'équipe de suivi-animation participe au comité gestion et rend compte du travail engagé en matière d'accompagnement social.

La copropriété pourra également solliciter l'aide juridictionnelle, prévu dans l'article 2 de la loi du 10 juillet 1991 pour les honoraires d'avocats et d'huissier.

Objectifs du volet :

- Prévenir les difficultés économiques et financières des copropriétaires de logements et de cellules commerciales ;
- Accompagner les cellules commerciales et de bureaux pour la résorption de leurs impayés, notamment de leurs charges de chauffage ;
- Maintenir le niveau d'impayés sous un seuil de 10%.

Actions opérationnelles :

- Accompagner le Conseil syndical dans sa mission de suivi de la gestion ;
- Participer aux comités impayés et proposer des outils de gestion et indicateurs de suivi ;
- Solliciter les aides à la gestion du redressement de l'Anah pour soutenir le syndic dans ces missions de recouvrement des impayés ;
- Mobiliser les éventuelles aides financières pour accompagner les cellules commerciales dans la gestion de leur commerce ;
- Mettre en place un comité de suivi « Commerces et Bureaux » en lien étroit avec la Ville de Mons-en-Barœul ;
- Analyser et éventuellement renégocier les contrats de la copropriété (chauffage, gestion du personnel).

Les indicateurs permettant de mesurer l'avancée vers les objectifs sont en annexe 1.

Article 4 – Les engagement des partenaires

Les partenaires du plan de sauvegarde s'engagent à participer à la mise en œuvre opérationnelle des orientations décrites précédemment. D'autres mesures ou actions peuvent faire l'objet d'engagements des parties concernées en tant que besoin lors de la mise en œuvre du Plan de sauvegarde.

La Métropole Européenne de Lille

Dans le cadre du Plan de sauvegarde, **la Métropole Européenne de Lille** s'engage à :

- Présider les travaux de la Commission de Plan de sauvegarde, suite à la prise de l'arrêté préfectoral par le Préfet du Nord pour l'installation de la Commission d'élaboration du Plan de Sauvegarde ;
- Recruter une équipe de suivi animation et un coordonnateur de Plan de sauvegarde et dédier les fonds propres nécessaires ;
- Piloter le Plan de sauvegarde en qualité de maître d'ouvrage du suivi-animation ;
- Allouer les subventions MEL collectives et/ou individuelles prévues dans le cadre du Plan de financement, et sous réserve de l'éligibilité du Syndicat des copropriétaires ou des copropriétaires ;
- Examiner les demandes - pour tout copropriétaire occupant qui en fera la demande et qui remplit les critères d'éligibilité au titre du Fonds de solidarité pour le logement (FSL), dans le cadre du règlement intérieur en vigueur, pour l'apurement des dettes de charges de copropriété « eau et énergie » et pour l'accompagnement social lié au logement.

L'État

Dans le cadre du Plan de sauvegarde, **l'État** s'engage à :

- Désigner, sur proposition du maître d'ouvrage (MEL), un coordonnateur de Plan de sauvegarde, dont la mission est de veiller au bon déroulement des opérations et à la résolution des problèmes administratifs et financiers, de suivre le travail de l'équipe de suivi-animation. Le coordonnateur est chargé de produire à l'attention du Préfet du Nord des bilans intermédiaires au cours de la procédure et une évaluation finale à l'issue du Plan de sauvegarde ;
- Mettre à disposition de la MEL dans le cadre de la convention de délégation des aides à la pierre les crédits nécessaires au financement de la part État des postes suivants :
 - Travaux de mise en sécurité et de rénovation de l'ensemble immobilier ;
 - Mission du coordonnateur du Plan de sauvegarde (soit 50% du coût HT)
 - Mission de suivi-animation du plan de sauvegarde (50% du coût HT)
 - Toutes études et missions complémentaires relevant de son champ d'intervention et qui pourraient être décidées de mettre en place d'un commun accord avec la collectivité responsable du projet.

La ville de Mons-en-Barœul

Dans le cadre du Plan de sauvegarde, **la Ville** s'engage à :

- Assurer la coordination entre le projet de renouvellement urbain et le Plan de sauvegarde, ainsi que les attentes des copropriétaires ;
- Participer aux instances de gestion de la copropriété en qualité de copropriétaire ;

- Participer à la cellule de veille sociale mise en place ;
- Traiter les signalements en matière d'habitat indécents ;
- Assurer le cas échéant le portage des actions de gestion urbaine de proximité dédiée à la copropriété à définir par l'équipe de suivi-animation.

Le Conseil Départemental du Nord

Dans le cadre du Plan de sauvegarde, **le Département du Nord** s'engage à :

- Favoriser la mise en œuvre du Plan de sauvegarde par la coordination et l'articulation de l'animateur du Plan avec les services Action sociale du territoire du Département, pour les ménages déjà accompagnés ;
- Participer à la cellule de veille sociale mise en place.

Le Syndic

Dans le cadre du Plan de sauvegarde, **le Syndic** s'engage à :

- Inscrire à l'ordre du jour de l'assemblée générale les mesures préconisées dans le Plan de sauvegarde dans les 6 mois suivant la signature de l'arrêté préfectoral conformément à l'article L615-1-III du code de la construction et de l'habitation ;
- Accompagner la copropriété dans la bonne compréhension du Plan de sauvegarde ;
- Rendre compte régulièrement des avancées du Plan de sauvegarde aux copropriétaires ;
- Inviter et faire participer l'opérateur de suivi-animation selon ses demandes ;
- Transmettre à l'équipe de suivi-animation tous les documents nécessaires au bon suivi et au déroulement du Plan de sauvegarde, notamment ceux relatifs à la situation financière du Syndicat et à l'évolution de l'occupation de la copropriété ainsi que ceux nécessaires au montage des dossiers de demandes de subvention ;
- Collaborer étroitement avec le coordonnateur du Plan de sauvegarde et lui communiquer tous les éléments nécessaires à la bonne mise en œuvre de la présente convention ;
- Participer à toutes les commissions inscrites dans le Plan de sauvegarde ;
- Ouvrir un compte de travaux et faire apparaître les règlements des copropriétaires dans un sous-compte ainsi que sur leurs appels de charges ;
- Ne pas utiliser les sommes versées par les copropriétaires au titre des travaux à d'autres destinations ;
- Se conformer aux conditions requises par les partenaires pour pouvoir bénéficier des aides.

Le Syndicat des copropriétaires

Dans le cadre du Plan de sauvegarde, **le Syndicat des copropriétaires** s'engage à :

- Prendre acte en assemblée générale de la présente convention de Plan de sauvegarde conformément à l'article L615-1-IV du code de la construction et de l'habitation ;
- Respecter la présente convention (mission de maîtrise d'ouvrage, mise en place de traitement des impayés, toutes missions et engagements nécessaires à la mise en œuvre du Plan de sauvegarde) ;
- Mettre en place des partenariats étroits avec l'opérateur de suivi-animation et le coordonnateur de Plan de sauvegarde ;

- Permettre l'action de la collectivité publique en l'invitant à participer aux différentes réunions d'assemblée générale traitant du Plan de sauvegarde et en lui remettant une copie des procès-verbaux correspondants ;
- Faire participer l'assemblée générale aux décisions de gestion concernant l'usage des subventions allouées et des engagements de travaux ;
- Voter en assemblée générale, un programme de travaux conservatoires et d'amélioration portant sur les parties communes compatible avec les capacités contributives des copropriétaires ;
- Participer activement par le biais de son Conseil syndical aux instances de concertation et de pilotage du Plan de Sauvegarde (groupes de travail, réunions) ;
- Mandater le Syndic pour solliciter les aides prévues dans le cadre du Plan de sauvegarde avec l'aide de l'équipe de suivi-animation ;
- Autoriser le Syndic à fournir à la collectivité et à l'équipe de suivi-animation les éléments de suivi de la copropriété et ceux nécessaires au calcul des quotes-parts des copropriétaires et à la constitution des dossiers de demande de subvention (bilan de trésorerie, liste des copropriétaires débiteurs actualisés...).

Le Conseil syndical

Dans le cadre du Plan de sauvegarde, **le Conseil syndical** s'engage à :

- Participer à l'ensemble des commissions du Plan de sauvegarde ;
- Transmettre tous les éléments nécessaires à l'opérateur de suivi-animation ;
- Être force de proposition ;
- Accompagner la copropriété dans la bonne compréhension du Plan de sauvegarde ;
- Correspondre étroitement avec le coordinateur du Plan de sauvegarde.

Tisserin

Dans le cadre du Plan de sauvegarde, **Tisserin** s'engage à :

- Apporter une solution de préfinancement des aides publiques au Syndicat des copropriétaires ;
- Apporter des solutions de prêts travaux missions sociales (PTMS) pour les ménages en difficulté.

Les modalités de mise en œuvre du préfinancement sont déterminées dans la convention de préfinancement signée avec le Syndicat des copropriétaires.

La Banque des Territoires (Caisse des Dépôts et des Consignations)

Dans le cadre du Plan de sauvegarde, **la Banque des Territoires** s'engage à :

- Participer au financement de l'ingénierie de la mission animation du Plan de sauvegarde. Le montant de la participation financière annuelle de la Banque des Territoires ne peut être supérieur au montant HT financé par la collectivité maître d'ouvrage et représenter plus de la moitié du montant HT financé par l'Anah ;

- Mobiliser le cas échéant la filiale CDC Habitat Action Copropriétés pour assurer portage immobilier pour un redressement ponctuel.

Les modalités définitives d'intervention seront précisées dans une convention d'application à signer entre la Banque des Territoires et le maître d'ouvrage concerné et ce, sous réserve de l'accord des comités d'engagement compétents.

Article 5 – Financement de l'opération

Article 5.1 – Le financement de l'ANAH

Les conditions générales de recevabilité et d'instruction des demandes, ainsi que les modalités de calcul de la subvention applicables à l'opération découlent de la réglementation de l'Anah, c'est à dire du code de la construction et de l'habitation, du règlement général de l'agence, des délibérations du conseil d'administration de l'Anah, des instructions de la directrice générale de l'Anah, des dispositions inscrites dans le programme d'actions et, le cas échéant, des conventions de gestion passées entre l'Anah et le délégataire de compétence.

Les conditions relatives aux aides de l'Anah et les taux de 50% du montant de travaux HT sans plafond d'aide sont susceptibles de modifications, en fonction des évolutions de la réglementation de l'Anah. L'Anah ne finance pas la TVA. Il n'y a pas besoin d'avenant à la convention de plan de sauvegarde s'il y a une modification du montant des travaux dans la limite du respect de l'équilibre économique de la convention, néanmoins un accord au niveau régional sera demandé. La réhabilitation des parties communes est prioritaire à la réhabilitation des parties privées.

Par délibération du 28 novembre 2018, le Conseil d'administration de l'Anah met en place deux types de majoration des taux de l'aide en vue d'inciter et d'accélérer la réalisation des travaux de redressement :

- Une majoration jusqu'à 100 % du taux de l'aide pour les travaux urgents : Elle est conditionnée à l'engagement de la collectivité / EPCI compétente s'engage à participer financièrement aux travaux d'amélioration de la copropriété et à mettre en place tous les outils d'ingénierie (y compris l'accompagnement au relogement des ménages).
- Une majoration de l'aide aux travaux d'amélioration en cas de cofinancement d'une collectivité ou d'un EPCI d'au moins 5 % : Elle est conditionnée à l'engagement d'une collectivité territoriale quelle qu'elle soit à cofinancer les travaux pour un montant minimum de 5 % du montant des travaux H.T. subventionnables. Chaque apport financier d'une collectivité ou EPCI permet d'abonder l'aide de l'Anah dans les mêmes proportions.

L'Anah a d'ores et déjà, au cours de la phase d'élaboration du Plan de sauvegarde participer à au financement de la première phase de travaux de mise en sécurité à hauteur de 3 325 417 €.

Les montants prévisionnels des autorisations d'engagements de l'Anah pour l'opération seront à définir par avenant en fonction des résultats des études et diagnostics pour les travaux en parties communes. Les aides octroyées sur ces travaux feront l'objet d'une expertise afin de statuer sur le montage financier le plus opportun pour la copropriété (décomposition des demandes d'aides par groupe...).

Les montants prévisionnels des autorisations d'engagements de l'Anah sont repris en annexe 2.

Article 5.2 – Le financement de la MEL

En Plan de sauvegarde, le taux de l'aide de l'Anah peut être majoré en cas de participation d'au moins 5 % d'une collectivité territoriale ou d'un EPCI au financement des travaux HT subventionnés par l'Anah. La majoration du taux de l'aide de l'Anah est égale au taux de participation complémentaire de la collectivité concernée.

Elle s'engage à financer le reste à charge du suivi animation du dispositif et la mission du coordonnateur de Plan de sauvegarde.

La Métropole Européenne de Lille a d'ores et déjà, au cours de la phase d'élaboration du Plan de sauvegarde participé à l'élaboration du programme de rénovation de la maîtrise d'œuvre à hauteur de 673 000 €.

Elle a également financé la première phase de travaux de mise en sécurité à hauteur de 2 153 600 €.

Les montants prévisionnels des autorisations d'engagements de la MEL pour l'opération seront à définir par avenant en fonction des résultats des études et diagnostics pour les travaux en parties communes. Les aides octroyées sur ces travaux feront l'objet d'une expertise afin de statuer sur le montage financier le plus opportun pour la copropriété (décomposition des demandes d'aides par groupe...).

Les montants prévisionnels des autorisations d'engagements de la MEL sont repris en annexe 2.

Article 6 – Modalités de mise en œuvre et de suivi

Objectifs :

- Mettre en place les instances en charge de donner vie au Plan de sauvegarde ;
- Veiller à ce que les engagements pris par chaque partie soient tenus ;
- Entretenir la dynamique partenariale existante.

1- La Commission Plan de sauvegarde

Présidée par la Métropole Européenne de Lille, elle est chargée, lors de la phase de mise en œuvre, de veiller au respect des objectifs du Plan de sauvegarde.

Sa composition est la suivante :

- Le Président de la MEL ou son représentant (Présidence) ;
- Le Préfet du Nord ou son représentant ;
- Le Maire de Mons-en-Barœul ou son représentant ;
- Le Président du Conseil Départemental du Nord ou son représentant ;
- Le Président du Conseil Régional des Hauts-de-France ou son représentant ;
- Le Syndic de la copropriété ;

- Le Président du Conseil syndical de la copropriété ;
- La Présidente de l'association CLCV ou son représentant ;
- Le Directeur de la DDTM du Nord ou son représentant ;
- Le Directeur de la CAF du Nord ou son représentant ;
- Le Président Directeur Général de Tisserin ou son représentant ;
- Le Directeur de la Caisse des Dépôts et Consignation ou son représentant.

La Métropole Européenne de Lille et le Préfet pourront également associer à ses travaux les partenaires intéressés, à un titre ou un autre, par l'opération.

La Commission Plan de sauvegarde se réunira en tant que de besoin et au moins une fois par an.

2- Le Comité technique

Piloté par la MEL, le Comité technique a pour objet le suivi de la mise en œuvre du Plan de sauvegarde et de valider les actions mises en place.

Il sera composé de représentants techniques des organismes suivants : MEL, commune de Mons-en-Barœul, Direction Départementale des Territoires et de la Mer, Conseil Départemental, Conseil Régional, Agence Nationale de l'Habitat, Caisse des Dépôts et Consignation, CAF, CLCV et Tisserin.

Il se réunira 2 fois par an.

3- Le coordonnateur du Plan de sauvegarde

Celui-ci est désigné par le Préfet sur proposition de la MEL, maître d'ouvrage.

Sous l'autorité du Préfet, il veille au bon déroulement du Plan de sauvegarde.

Il s'assure ainsi de la mise en œuvre des engagements pris et du respect de la programmation des mesures.

Il établit périodiquement des états d'avancement de la démarche ainsi qu'un bilan annuel qu'il présente à la Commission du Plan de sauvegarde et un rapport de sa mission qu'il adresse ou remet au Préfet du Nord.

Il pourra, si besoin, convoquer les parties ensemble ou séparément et leur adresser des mises en demeure si elles ne respectent pas leurs engagements.

Article 7 – Évaluation du programme

Article 7.1 Indicateurs de suivi des objectifs

Le suivi des indicateurs sera réalisé par l'équipe de suivi-animation. Le coordonnateur du Plan de sauvegarde s'assurera de leur suivi. Ces indicateurs serviront d'alerte en cas de dérapage et seront complétés par un suivi du planning prévisionnel.

Article 7.2 Bilan et évaluation finale

L'équipe de suivi-animation soumet aux membres de la commission de Plan de sauvegarde au moins quinze jours avant chaque réunion de ladite commission un bilan annuel des actions menées, reprenant les indicateurs précités, une évaluation qualitative des actions engagées, les améliorations à apporter aux modalités opérationnelles de suivi-animation du plan de sauvegarde, les financements engagés ou restant à engager, les avancées sur le volet technique ainsi que les actions réalisées sur le volet de l'accompagnement social.

À l'issue des cinq années du Plan de sauvegarde, sous la responsabilité du maître d'ouvrage, l'équipe de suivi-animation soumet aux membres de la commission de Plan de sauvegarde un bilan final de la mission un bilan final du programme sous forme de rapport doit être présenté au comité de pilotage et à la commission de suivi du plan de sauvegarde en fin de mission. Les différents aspects du redressement et de la gestion de la copropriété sont présentés. Ce rapport devra notamment :

- Rappeler les objectifs qualitatifs et exposer les moyens mis en œuvre pour les atteindre ainsi que présenter les résultats obtenus au regard des objectifs ;
- Analyser les difficultés rencontrées (techniques, financières, administratives, sociales) lors de l'animation sur ses différentes phases, lors de la sensibilisation des propriétaires (et locataires) et des acteurs de l'habitat. Lors de la coordination du projet et des acteurs (problèmes techniques, déroulement des chantiers, relations entre les maîtres d'ouvrage, les maîtres d'œuvre et les entreprises, maîtrise des coûts) et préciser la mise en place de dispositifs spécifiques ou innovants ;
- Recenser les solutions mises en œuvre ;
- Lorsque l'opération le permet, fournir un récapitulatif ou des fiches des opérations financées avec la nature et le montant prévisionnel des travaux effectués et le détail des subventions et aides perçues ;
- Synthétiser l'impact du dispositif sur le secteur de l'habitat, sur les activités économiques et la vie sociale.

Ce document pourra comporter des propositions d'action à mettre en œuvre pour prolonger la dynamique du programme ainsi que des solutions nouvelles à initier.

En cas de souhait de proroger un plan de sauvegarde, il est rappelé qu'une évaluation est attendue au plus tard lors de la cinquième année du plan de sauvegarde. À défaut, le Plan de sauvegarde ne pourra être prolongé avec les aides de l'Anah.

Article 8 – Communication

Le maître d'ouvrage du programme, les signataires et l'équipe de suivi animation s'engagent à mettre en œuvre les actions d'information et de communication présentées ci-dessous. Il est ainsi impératif de porter le nom et le logo de la Métropole Européenne de Lille, de l'Agence nationale de l'habitat et des partenaires sur l'ensemble des documents.

Ceci implique les supports d'information de type : dépliants, plaquettes, vitrophanies, site internet ou communication presse portant sur le Plan de sauvegarde.

D'une manière générale, les documents de communication devront avoir été réalisés avec la Métropole Européenne de Lille, maître d'ouvrage qui fournira toutes les indications nécessaires à la rédaction des textes dans le cadre de la politique menée localement : priorités, thématique, enjeux locaux, etc. et validera les informations portées sur l'Anah.

L'opérateur assurant les missions de suivi-animation indiquera dans tous les supports de communication qu'il élaborera, quels qu'ils soient, l'origine des subventions allouées par l'Anah.

Il reproduira dans ces supports à la fois le logo type, la mention du numéro indigo et du site internet de l'Agence dans le respect de la charte graphique.

Dans le cadre du plan de sauvegarde pour les opérations importantes de travaux, les éventuels supports d'information de chantier (autocollants, bâches, panneaux ...) comportent la mention « travaux réalisés avec l'aide de l'Anah ». Le syndicat de copropriétaires a l'obligation d'afficher sur le panneau du chantier le logo de l'Anah ainsi que les financements accordés par l'Anah.

Lors des réunions d'information destinées à présenter les financements, l'équipe de suivi-animation devra travailler en étroite collaboration avec la délégation locale (ou le cas échéant le délégataire des aides à la pierre) et remettre un dossier qui aura été élaboré avec celle-ci ou celui-ci.

Les documents d'information générale ou technique conçus par l'Agence à destination du public devront être largement diffusés. Il appartient au maître d'ouvrage du programme et à l'opérateur de prendre attache auprès de la direction de la communication de l'Anah afin de disposer en permanence des supports existants : guides pratiques, liste des travaux recevables, dépliants sur les aides, etc.

Par ailleurs, dans le cadre de sa mission d'information et de communication, l'Anah peut être amenée à solliciter l'opérateur en vue de réaliser des reportages journalistiques, photographiques ou filmographiques destinés à nourrir ses publications et sites internet. L'opérateur apportera son concours à ces réalisations pour la mise en valeur du programme.

En complément, si les signataires de la convention réalisent eux-mêmes des supports de communication relatifs au plan de sauvegarde, ils s'engagent à les faire connaître à la direction de la communication de l'Anah et les mettre à sa disposition libre de droits.

Enfin, le maître d'ouvrage et l'opérateur assurant les missions de suivi-animation dans le secteur programmé s'engagent à informer la direction de la communication de l'Anah de toute manifestation spécifique consacrée à l'opération afin qu'elle relaie cette information.

Afin de faciliter les échanges, l'ensemble des outils de communications (logos et règles d'usage) sont à disposition sur l'extranet de l'Agence.

Article 9 – Articulation du Plan de sauvegarde avec le Pacte territorial

La MEL déploie depuis 2018 son service public de rénovation de l'habitat, dénommé AMELIO, dont l'offre de service a été renouvelée en 2023.

La convention de Pacte Territorial, délibérée au conseil métropolitain du 20 décembre 2024 et signée le 24 juin 2025 est un document stratégique et partenarial entre l'Anah et la MEL permettant de fixer des objectifs communs en matière de rénovation de l'habitat privé, de lutte contre l'habitat indigne, d'adaptation des logements à la vieillesse et au handicap, ...

Le pacte territorial entre la MEL et l'Anah signé valorise l'organisation actuelle d'AMELIO sur ses différents volets (dynamique territoriale, information conseil orientation, accompagnement).

Dès conclusion de la convention de Plan de sauvegarde de la résidence Europe, les espaces conseils seront informés de l'existence de l'opération du Plan de sauvegarde. Les ménages de la résidence Europe ont le droit de participer aux actions d'animation organisées par AMELIO et devront être informés et orientés. Les espaces conseils veilleront également à orienter les ménages de la résidence Europe vers l'opérateur de suivi-animation du Plan de sauvegarde.

Article 10 – Durée et conditions de révision / résiliation de la convention

Article 10.1 – Durée de la convention

La présente convention est conclue pour une durée de 5 ans à compter de sa signature suivant l'arrêté préfectoral instituant un Plan de sauvegarde.

Article 10.2 – Révision ou résiliation de la convention

Le programme d'intervention repose sur des dispositions réglementaires et financières susceptibles d'évoluer dans le temps. L'implication des partenaires peut relever des compétences de droit commun de chacun ou d'engagements exceptionnels dédiés au cadre spécifique d'un Plan de sauvegarde. Si l'évolution du contexte budgétaire, de la politique en matière d'habitat, et/ou de l'opération (analyse des indicateurs de résultat et des consommations de crédits) le nécessitent, des ajustements pourront être réalisés, par voie d'avenant.

C'est pourquoi il est convenu d'actualiser la présente convention cadre, autant que de besoin ou à la demande de chaque partenaire, par la voie d'un avenant simple à la présente convention, sous réserve d'un examen par la commission du Plan de sauvegarde.

Toute modification des conditions et des modalités d'exécution du présent Plan de sauvegarde fera l'objet d'un avenant.

Le présent Plan de sauvegarde pourra être résilié par arrêté préfectoral, à la demande du maître d'ouvrage ou de l'Anah, à l'expiration d'un délai de 6 mois suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception à l'ensemble des autres parties. La lettre détaillera les motifs de cette résiliation. L'exercice de la faculté de résiliation ne dispense pas les parties de remplir les obligations contractées jusqu'à la date de prise d'effet de la résiliation.

En cas de souhait de proroger un plan de sauvegarde, il est rappelé qu'une évaluation est attendue au plus tard lors de la cinquième année du plan de sauvegarde. À défaut, le Plan de sauvegarde ne pourra être prolongé avec les aides de l'Anah.

Article 11 –Transmission de la convention

La convention de programme signée et ses annexes sont transmises aux différents signataires, ainsi qu'au délégué de l'agence dans la région et à l'Anah centrale en version numérique.

Le Syndic a l'obligation de présenter la convention à l'Assemblée générale des copropriétaires dans les six mois à compter la date de la signature de l'arrêté de Plan de sauvegarde par le Préfet.

PROJET

Fait en 7 exemplaires à Lille,

Pour l'État,

Le Préfet du Nord

Pour le Maître d'ouvrage,

Le Président de la Métropole Européenne de Lille

Pour la Commune,

Le Maire de Mons-en-Barœul

Pour l'Agence nationale de l'habitat,

Le Président de la Métropole Européenne de Lille

Pour Départemental du Nord,

Le Président du Département du Nord

Pour Tisserin,

Le Président directeur général de Tisserin

Pour la Banque des territoires,

Le Directeur régional Hauts-de-France

Annexe 1 : relative aux indicateurs d'objectifs

Les indicateurs sont à consolider avec le coordinateur et le maître d'ouvrage.

Volet urbain :

Indicateurs	Source	Périodicité
Nombre de réunions de coordination avec les acteurs du projet NPNRU	Comptes Rendu	Annuel
Nombre de réunions de communication sur le projet NPNRU en direction des habitants	Comptes Rendu	Annuel
Nombre d'éléments et type d'information diffusé aux habitants	Qualitatif auprès du gestionnaire et de la GUP	Semestriel
Nombre d'éléments et type d'information diffusés aux habitants	Comptes Rendu	Semestriel
Nombre de participants aux ateliers participatifs cadre de vie	Conseil Syndical	Annuel
Montant des dépenses engagées au titre de la GUP Copropriété	Tableau de suivi GUP	Annuel
Montant des aides ANAH GUP ANAH mobilisées	Export OPAL	Annuel

Volet foncier et immobilier :

Indicateurs	Source	Périodicité
Prix de vente (au m2) et évolution des valeurs immobilières (€/m2)	DIA	Semestriel
Nombre de ventes par type de lot	DIA	Semestriel
Prix de location au m2	Veille des mises en location	Semestriel
Nombre de prises de contact avec acquéreurs	Suivi équipe d'animation	Annuel
Taux de propriétaires occupants	Feuille de présence AG	Annuel
Nombre de logements (ou locaux) nécessitant un portage	Tableau de suivi concession avec opérateur de portage	Semestriel
Nombre de locaux portés	Tableau de suivi concession avec	Annuel

	opérateur de portage	
Nombre d'acquisitions amiables	Tableau de suivi concession avec opérateur de portage	Annuel
Nombre d'acquisitions résultant d'une procédure	Tableau de suivi concession avec opérateur de portage	Annuel
Montant de l'aide au portage ANAH mobilisée	Tableau de suivi concession avec opérateur de portage	Annuel
Nombre de logements remis en location	Tableau de suivi concession avec opérateur de portage	Annuel

Volet Technique :

Indicateurs	Source	Périodicité
Production d'un programme de travaux détaillé	Rendu de MOE	Préalable aux travaux
Production d'un cahier des charges réaliste pour les entreprises	Rendu de MOE	Préalable aux travaux
Présence d'amiante	Rendu DAAT	Préalable aux travaux
Nombre de réunions travaux avec le CS	Comptes rendu	Trimestriel
Dossier de demandes de subvention déposés et date des étapes du dossier	notification - tableaux de suivi	Annuel
Coût moyen du reste à charge par type de logement	Plan de financement - tableaux de suivi	Annuel
Avances de subventions sollicitées auprès de l'organisme de préfinancement	Tableau de suivi des demandes de préfinancement	Annuel
Avancement du programme de travaux	Comptes rendu des ateliers, rapport du MOE	Trimestriel
Nombre de réunions de chantier	Comptes rendu des réunion de chantier	Trimestriel
Retard pris sur chaque phase en chantier	Comptes Rendu des réunions de chantier	Trimestriel

Nombre de participants aux comités technique	Comptes Rendu	Trimestriel
Gain de performance énergétique global	Comptes rendus du MOE	Fin des travaux
Ecart avec le programme de travaux initial	Convention PdS	Fin des travaux
Présence de problématiques en parties privatives (électricité, humidité...)	Visites des appartement	Après travaux
Diminution des charges énergétiques	Factures - tableau de suivi social	Après travaux

Volet social :

Indicateurs	Source	Périodicité
Nombre de copropriétaires occupants en situation d'impayés	Tableau de suivi des impayés	Trimestriel
Nombre d'occupants (PO LOC) contactés dans le cadre de l'accompagnement social	Tableau de suivi social	Trimestriel
Nombre de propriétaires bailleurs contactés	Tableau de suivi social	Trimestriel
Nombre de signalements réalisés	Tableau de suivi social	Trimestriel
Nombre de ménages accompagnés et suivis	Tableau de suivi social	Trimestriel
Nombre d'actions sociales réalisées, d'orientations	Tableau de suivi social	Trimestriel
Nombre de médiations propriétaires / locataires	Tableau de suivi social	Trimestriel
Nombre de situations de suroccupation	Tableau de suivi social	Trimestriel
Nombre de logements indécents indignes repérés	Visites	Annuel
Nombre logements indécents/indignes rénovés	Visites	Annuel
Nombre de recours DALO	Tableau de suivi social	Trimestriel
Nombre de demandes de numéro unique	Tableau de suivi social	Trimestriel

départemental		
Nombre de relogements dans le parc social	Tableau de suivi social	Trimestriel
Nombre de logements sous portage foncier	Tableau de suivi social	Trimestriel
Nombre de logements conventionnés (par niveaux de loyers)	Tableau de suivi social	Trimestriel
Nombre de Commissions de suivi social (et participants)	Compte rendu	Annuel
Nombre moyen de situation évoquées en Commissions de suivi social	Compte rendu	Semestriel
Nombre de situation considérées comme débloquées en Commissions de suivi social	Compte rendu	Annuel

Volet fonctionnement et appui aux instances de gestion et aux copropriétaires :

Indicateur	Source	Périodicité
Ancienneté du gestionnaire	PV d'AG	Annuel
Taux de participation en AG	PV d'AG	Annuel
% de tantième présents ou représentés par statut d'occupation	Feuille de présence	Annuel
% de tantièmes multipropriétaires occupants / bailleur	Feuille de présence	Annuel
Nombre de membres du CS et représentativité de la copropriété	PV d'AG	Annuel
Nombre de réunions de l'équipe du CS	Rapport d'activité du CS	Annuel
Nombre de sessions de formations organisées et taux de participation	Feuilles de présence	Annuel

Nombre d'animations collectives organisées et taux de participation	Feuilles de présence	Annuel

Volet gestion financière :

Indicateur	Source	Périodicité
Ecart entre le budget prévisionnel et les dépenses réelles	Convocation d'AG	Annuel
Evolution des dépenses réelles	Comptes de la copropriété	Annuel
Evolution du montant des charges courantes	Convocation d'AG	Annuel
Evolution du montant des charges par poste	Comptes de la copropriété	Annuel
Evolution de la dette fournisseur	Comptes de la copropriété	Annuel
Nombre de contrats renégociés	Convocation d'AG	Annuel
Montant total de l'impayé (hors charges exceptionnelles)	Comptes de la copropriété	Trimestriel
Montant de l'impayé par profil (PO/ PB/ locaux pro)	Compte Rendu Commission impayés	Trimestriel
Evolution du nombre de débiteurs (nombre de trimestres de charges)	Compte Rendu Commission impayés	Trimestriel
Nombre d'actions de recouvrement amiable engagées et abouties	Compte Rendu Commission impayés	Trimestriel
Nombre de procédures judiciaires de recouvrement engagées et abouties	Compte Rendu Commission impayés	Trimestriel

Nombre de plans d'apurement en cours respectés	Qualitatif auprès du syndic	Trimestriel
Taux de recouvrement	Compte Rendu Commission impayés	Annuel
Qualité du suivi des contentieux et délai	Qualitatif auprès du syndic	Trimestriel
Volume des créances irrécouvrables à l'issue des procédures	PV d'AG	Annuel

Annexe 2 : relative aux autorisations d'engagement

Pour l'Anah,

Les montants prévisionnels des autorisations d'engagements de l'Anah sont :

AE prévisionnelles		Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Total
Aide au syndicat des copropriétaires	Travaux sur les parties communes	0 €	7 457 625 €	7 457 625 €	7 457 625 €	7 457 625 €	29 830 500 €
	Travaux sur les parties privatives	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Aide à l'ingénierie	Aide au redressement de la gestion	89 000 €	89 000 €	89 000 €	89 000 €	89 000 €	445 000 €
	Expertises complémentaires	23 400 €	23 400 €	23 400 €	23 400 €	23 400 €	117 000 €
	Gestion Urbaine de Proximité	80 000 €	80 000 €	80 000 €	80 000 €	80 000 €	400 000 €
	Équipe suivi-animation PDS	150 000 €	150 000 €	150 000 €	150 000 €	150 000 €	750 000 €
	Coordonnateur PDS	15 000 €	15 000 €	15 000 €	15 000 €	15 000 €	75 000 €

Pour la MEL,

Les montants prévisionnels des autorisations d'engagements de la MEL sont :

AE prévisionnelles		Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Total
Aide au syndicat des copropriétaires	Aide Maîtrise d'œuvre (MOE) déjà accordée en phase d'élaboration du PDS	-	-	-	-	-	673 000 €
	Travaux sur les parties communes	0 €	325 500 €	325 500 €	325 500 €	325 500 €	1 302 000 €
	Travaux sur les parties privatives	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Maîtrise d'ouvrage de l'ingénierie	Équipe suivi-animation PDS	300 000 € HT	300 000 € HT	300 000 € HT	300 000 € HT	300 000 € HT	1 500 000 € HT
	Coordonnateur PDS	30 000 € HT	30 000 € HT	30 000 € HT	30 000 € HT	30 000 € HT	150 000 € HT

Pour la Banque des territoires,

Les montants prévisionnels des autorisations d'engagements de la Banque des territoires sont :

AE prévisionnelles		Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Total
Aide à l'ingénierie	Équipe suivi-animation PDS	30 000€	30 000€	30 000€	30 000€	30 000€	150 000 €



CONVENTION GESTION URBAINE ET SOCIALE DE PROXIMITE

PROJET DE RENOUVELLEMENT URBAIN NPNRU

QUARTIERS DES EPIS SIN LE NOBLE / PONT DE LA DEÛLE ET DORIGNIES –
DOUAI / FLERS EN ESCREBIEUX



SIGNATAIRES DE LA CONVENTION

Il est convenu entre les signataires

La DDTM, représenté par Monsieur le préfet délégué à l'Egalité des Chances Paul-Marie CLAUDON,
La Sous-Préfecture, représentée par Monsieur le sous préfet Pierre AZZOPARDI,
L'ANRU, représenté par Madame la Directrice Générale Anne-Claire MIALOT,
La Région, représentée par Monsieur le Président Xavier BARTRAND,
Le Département, représenté par Monsieur le président Monsieur Christian POIRET,
Le Porteur de Projet DOUAISIS AGGLO, représenté par Monsieur le président Monsieur Christian POIRET

Les différents maîtres d'ouvrage

La commune de Sin-le-Noble, représentée par Monsieur le Maire Monsieur Christophe DUMONT,
La commune de Douai, représentée par Monsieur le Maire Monsieur Frédéric CHEREAU,
La commune de Fiers-en-Escrebieux, représentée par Monsieur le Maire Monsieur Jean-Jacques PEYRAUD,
Le bailleur Norévie, représenté par Madame la Directrice Générale Déléguée Manuelle NORÉVE,
Florévie, représenté par Monsieur le Directeur Général Pascal LECLERC,
Le bailleur Partanord, représenté par Monsieur le Directeur Général Eric COJON
Le bailleur Maisons et Cités, représenté par Monsieur le Directeur Général Jean-François CAMPON,
Le bailleur SIA, représenté par Monsieur le Directeur Général Pierre TONNEAU

SOMMAIRE

PREAMBULE	4
PARTIE I – DEFINITION ET PRINCIPES DE LA DEMARCHE GUSP	5
PARTIE II – OBJET, PERIMETRE ET OBJECTIFS DE LA CONVENTION	6
2.1. Objet de la convention	6
2.2. Périmètre d'intervention	6
2.3. Objectifs de la convention	7
PARTIE III - PRINCIPAUX ENJEUX AU COURS DU DIAGNOSTIC	7
3.1 Enjeux sociaux.....	7
3.2 Enjeux environnementaux	8
3.3 Enjeux économiques	8
3.4 La mémoire des quartiers	8
PARTIE IV – ENGAGEMENTS DES SIGNATAIRES	9
4.1 Engagements généraux des signataires	9
4.2 Engagements des collectivités territoriales	10
4.2.1 Les Villes	10
4.2.2 La Communauté d'Agglomération.....	10
4.2.3 Le conseil régional.....	12
4.2.4 Le Conseil départemental	12
4.2.5 L'Etat.....	12
4.3 Engagements du bailleur relogeur, du concessionnaire et de l'inter bailleurs	13
4.4 Engagements des acteurs locaux partenaires de la convention	14
PARTIE V – DISPOSITIF DE PILOTAGE ET D'ANIMATION DE LA DEMARCHE GUSP	15
5.1 Les comités de pilotage.....	15
5.2 Les comités techniques.....	15
PARTIE VI – LE PROGRAMME D'ACTIONS	16
PARTIE VII – SUIVI, EVALUATION DU PROGRAMME D'ACTIONS	17
7.1 Outils de suivi et d'évaluation	17
7.2 L'évaluation en continu	18
7.3 L'évaluation en aval du projet	18
PARTIE VIII – DUREE ET ACTUALISATION DE LA CONVENTION	18
8.1 Durée, actualisation et avenant de la convention.	18
8.2 Résiliation	19

PREAMBULE

La présente convention s'inscrit dans le cadre du **Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU)**. Elle porte sur les quartiers suivants :

- Le quartier d'intérêt **national** identifié dans l'arrêté du 29 avril 2015 relatif à la liste des quartiers prioritaires de la politique de la ville
Les Epis (QP059009) à Sin-le-Noble dans le département du Nord (59) ;
- **Les quartiers d'intérêt régional**, identifiés dans l'arrêté du 15 janvier 2019 rectifiant la liste des quartiers prioritaires de la politique de la ville
Pont De La Deûle et Dornières (QP059005) à Douai et Fiers-en-Escrebiaux dans le département du Nord (59)

Les plans guide des opérations des quartiers d'intérêts national et régional de l'agglomération sont présentés en annexes du présent document.

Le présent projet s'inscrit dans une seconde phase de modification du **quartier des épis** avec une réflexion complémentaire du premier PRU.

Les enjeux de la GUSP incluent :

- La prise en compte du relogement qui s'inscrit dans une stratégie de peuplement.
- L'inclusion des locataires et propriétaires des quartiers alentours dans les phases de changements,
- L'anticipation du nouveau visage du quartier.

Pour les quartiers de Dornières et Pont de la Deûle, les projets sont hétéroclites et nécessitent une vision adaptative sur chaque zone. Ils s'inscrivent néanmoins dans une démarche d'amélioration globale des quartiers.

Les enjeux seront l'accompagnement au relogement, en démolition et en réhabilitation, ainsi que l'accompagnement à l'aménagement des quartiers dans une vision d'évolution.

La convention s'appuie sur les différents supports fournis par l'**Agence Nationale de Renouvellement Urbain (ANRU)**, sur la convention GUP du 1^{er} programme de Renouvellement Urbain, ainsi que sur les différents échanges avec les parties concernées par la présente convention. Elle complète la convention de rénovation urbaine signée le 22 décembre 2023 avec l'ANRU.

Elle engage les Parties prenantes de manière contractuelle dans la durée du plan de Rénovation et au-delà, et vise à mettre en lumière la vision générale de la GUSP sur le projet.

Comme lors de la précédente action de renouvellement urbain, il est entendu que la convention ne peut se restreindre aux seuls signataires et que la réussite du projet résultera de l'intervention conjointe des différents acteurs du projet, qu'ils soient partenaires institutionnels, structures ou habitants.

Chacun des acteurs de la gestion urbaine sera amené à être partie prenante en fonction de l'évolution des thématiques des actions mises en place.

PARTIE I – DEFINITION ET PRINCIPES DE LA DEMARCHE GUSP

La Gestion Urbaine et Sociale de Proximité (GUSP) représente l'ensemble des actions individuelles ou collectives, qui contribuent à l'amélioration du cadre des habitants et usagers des quartiers concernés par le NPNRU. Ces mesures dépassent le cadre purement technique de la gestion des espaces et des équipements afin d'assurer un fonctionnement social et urbain adapté.

Elle recouvre l'organisation, le management et la coordination des activités de gestion des immeubles, des équipes, des espaces urbains et résidentiels d'un quartier ainsi que des services aux habitants et aux usagers.

Elle a un impact sur le bien-être, la santé et les relations sociales. Elle contribue au sentiment de sécurité et participe à la sûreté urbaine.

Aors qu'un projet de renouvellement urbain est limité dans le temps, la gestion urbaine intervient avant, pendant et après ce péri-

Elle se fonde sur 5 principes :

La transversalité – la GUSP fait le lien entre l'urbain et le social par une approche technique de gestion courante d'entretien du bâti, de mise en œuvre des services urbains dans une dimension sociale (dynamiques locales, usages, le « vivre ensemble »...).

La participation – la GUSP requiert l'incus on des habitants dans l'amélioration de leur cadre de vie, en parallèle des différents professionnels acteurs du projet. La participation se traduit également par une écoute et une communication régulière.

La durabilité – la GUSP s'inscrit dans une démarche de développement durable, ce qui suggère des actions pérennes, du réemploi, une démarche proactive d'identification des besoins et dysfonctionnements. Elle favorise l'innovation et s'appuie sur une démarche partenariale.

La valorisation – la GUSP a pour but de travailler l'amélioration de l'image des quartiers, leur attractivité et de maintenir la mixité fonctionnelle grâce à un partenariat collectif bailleur-association-habitants facilité. Elle a également un devoir de mémoire de ces quartiers qui s'inscrit dans une démarche de valorisation.

La qualité de service – la GUSP participe à la qualité de services globale des acteurs publics et bailleurs sur le territoire. Elle relève de l'action politique, administrative et contractuelle de ces acteurs en faveur de leurs habitants, usagers, locataires adhérents... Elle s'appuie sur des outils de veille, de suivi et d'évaluation, afin de proposer des actions de qualité. L'analyse conjointe des problématiques et enjeux doit amener à des stratégies d'actions qualitatives qu'elles soient d'envergures ou ciblées.

PARTIE II – OBJET, PERIMETRE ET OBJECTIFS DE LA CONVENTION

2.1. Objet de la convention

La présente convention a pour objet de **contractualiser les engagements des signataires** en matière de gestion urbaine et sociale de proximité sur le Quartier d'Intérêt National des Epis à Sin Le Noble et sur les Quartiers d'Intérêt Régional de Dornignes et Pont de la Deûle à Douai et Fiers en Escrebœux.

Les engagements généraux des différents acteurs détaillés dans la Partie IV sur les enjeux d'action prioritaires sont :

- **L'amélioration du cadre de vie des habitants** à court, moyen et long terme, s'inscrivant dans une démarche d'implication et d'appropriation, mais également l'accompagnement à la transition et à l'amélioration de l'image des quartiers
- **La mise en place d'actions visant à faciliter les échanges**, à travailler autour des projets et problématiques de manière coordonnée entre les différents acteurs, tout en répondant au cadre préconisé dans le Contrat de Ville et le Nouveau Projet de Renouvellement Urbain

La convention est complétée par un **plan d'actions de GUSP** détaillé, élaboré avec les différents partenaires, qui permet d'identifier les enjeux et mettre en place une temporalité d'intervention.

Le plan d'action sera actualisé et amendé chaque année à partir du bilan de l'avancement sur l'année écoulée, des nouveaux enjeux et des nouvelles contraintes identifiés.

2.2. Périmètre d'intervention

La démarche GUSP s'inscrit dans une double gestion, à la fois **technique et sociale** du territoire. Elle visera à donner un cadre et à rappeler les engagements de chacun sur les domaines suivants :

Gestion technique du territoire :

- **Gestion des espaces publics ou privés** (voies, places, squares, espaces résidentielles, ...) que ce soit sur l'entretien, la gestion des déchets, l'éclairage ou la gestion des travaux, avec la mise en place d'un cadre d'interventions,
- **Requalification des espaces publics** à court, moyen et long terme
- **Gestion de la circulation et du stationnement**, en ouvrage ou en aérien du point de vue de sa requalification, régulation et appropriation par les habitants.

Gestion sociale du territoire :

- **Priorisation de la sécurité** que ce soit sur les espaces publics ou privés, en réponse immédiate ou en travail de fond,
- **Gestion du peuplement**, des parcours résidentiels et de l'accompagnement social lié au logement (mobilité, scolarité, emploi...).
- **Animation** de la vie sociale et associative,
- **Faciliter** les relations entre les habitants et les différents acteurs du NPNRU.

2.3. Objectifs de la convention

La présente convention a vocation à organiser les échanges et le partenariat autour de la Gestion Urbaine et Sociale de Proximité et de travailler conjointement sur des enjeux partagés avec une temporalité identifiée et des objectifs opérationnels identifiables et modulables.

Elle s'engage dans la durée et permet de conforter l'investissement passé lors de la première convention

Elle a également pour objectif de permettre une évaluation in fine des réalisations faites dans le cadre de l'ANRU et leurs impacts sur le quotidien à la fois des acteurs de l'ANRU et des habitants

Son périmètre d'intervention s'étend au-delà des zones de travaux et concernera également les habitants voisins, impactés par le changement

PARTIE III - PRINCIPAUX ENJEUX AU COURS DU DIAGNOSTIC

3.1. Enjeux sociaux

- **L'amélioration du cadre de vie** s'oriente sur plusieurs aspects techniques et sociaux. Il s'articule autour de l'amélioration du cadre de vie pour les habitants des quartiers en rénovation, mais également pour les foyers qui sont concernés par la démolition. Il est important de différencier les deux projets et les actions à mener afin de répondre aux besoins des usagers et à leurs interrogations.

L'implication des habitants dans le projet de Renouveau Urbain et leur adhésion au projet est au cœur des priorités de la GUSP. Il est nécessaire de mettre en place plusieurs instances de concertation et de communication collectifs au sein des centres sociaux, diagnostics en marchant, réunions/visites de quartiers, conseils citoyens

L'accompagnement à la transition avec une gestion transitoire des quartiers, et la limitation des désagréments pour les usagers, puis l'accompagnement au changement de l'image du quartier

La réduction de l'exclusion sociale, par la mise en place d'une mixité sociale à l'échelle du territoire et donc un accompagnement des différents acteurs de l'ANRU sur ce sujet

3.2. Enjeux environnementaux

La gestion des déchets est un point essentiel de la mission GUSP. L'enjeu environnemental autour de cette gestion est essentiel.

La prise en compte de la **renaturation des espaces**, la préservation de la faune et de la flore ainsi que **l'équilibre entre déconstruction et réemploi** sont des points essentiels à prendre en compte dans le suivi opérationnel des projets NPNRU

3.3. Enjeux économiques

La maîtrise des coûts liés au projet de rénovation se traduit par plusieurs points :

- **L'optimisation des ressources**, en facilitant la coordination et la réactivité entre les acteurs, ce qui permet une meilleure gestion des ressources humaines et financières
- **La pérennité des investissements**, notamment dans les investissements réalisés dans des aménagements urbains durables ou réemployables
- **La réduction des coûts liés aux incivilités** en luttant contre les incivilités et les usages inappropriés, ce qui contribue à réduire les coûts liés à la dégradation des infrastructures, à améliorer les usages et à pérenniser le quartier dans son ensemble

3.4. La mémoire des quartiers

La mémoire des quartiers représente un enjeu important de la Rénovation Urbaine avec la mise en place d'un projet spécifique durable autour de l'image et de l'histoire des quartiers

Elle a pour socle

- **La valorisation du patrimoine**, par la mise en valeur du patrimoine historique et culturel des quartiers, en documentant et en partageant les histoires locales
- **La participation des habitants**, les encourager à participer au projet de mémoire en les impliquant dans des activités de collecte de témoignages, avec la création d'expositions ou la réalisation de documentaires

- La cohésion sociale, valoriser les histoires et les expériences des habitants, pour renforcer le sentiment d'appartenance et la cohésion sociale au sein des quartiers
- L'accompagnement au changement, dans le cadre des projets de rénovation urbaine, la mémoire des quartiers permet d'accompagner les habitants dans les transformations et changements en assurant une continuité entre passé et futur.

PARTIE IV – ENGAGEMENTS DES SIGNATAIRES

4.1 Engagements généraux des signataires

La GUSP est un dispositif porté par un ensemble d'acteurs, qui repose sur une mobilisation conjointe de moyens humains et financiers. Les signataires s'engagent dans leurs domaines respectifs de compétence et sur les thématiques retenues, à mettre en œuvre toute action qui concoure de façon directe ou indirecte à l'amélioration du cadre de vie des habitants.

Par la présente convention, les signataires s'engagent dans :

Une implication pérenne au sein du dispositif de GUSP, une contribution à l'atteinte des objectifs et une force de proposition de chacun des acteurs.

- **Une coordination des actions et une mobilisation des acteurs** :
 - o Par la collaboration entre les différents acteurs du dispositif,
 - o Par la communication des actions mises en place pour ou en lien avec le projet,
 - o Par la sollicitation du réseau dans la mise en œuvre des actions,

Un travail partenarial, avec un vaste réseau d'acteurs qui travaillent ensemble de manière transversale et territorialisée,

- **Une participation des habitants**, par l'implication dans le processus de décision et la mise en œuvre des projets. Ainsi leurs besoins et préoccupations sont pris en compte,
- **Une gestion des espaces**, et un maintien pendant toute la durée du projet NPNRU, des phases pré opérationnelles, jusqu'à la fin de l'opération et au-delà, afin de maintenir un cadre de vie sain et agréable, pour les usagers,

Un suivi et une évaluation, par l'utilisation et l'alimentation des outils de gestion existants ou mis en place en cours de projet,

Un respect des engagements financiers, pris dans le cadre de la convention et qui permettront la mise en œuvre des actions qui en découleront.

4.2 Engagements des collectivités territoriales

4.2.1 Les Villes

Les Villes jouent un rôle majeur dans l'élaboration de la convention. Elles sont à l'origine des projets mis en place dans les espaces publics et concourent à leur mise en place. Leur engagement est donc attendu sur plusieurs points :

- **Consolider les projets** mis en place dans le cadre du NPNRU et les amener à une dimension de Gestion Urbaine et Sociale de Proximité,
- **Assurer l'entretien des espaces** relevant du domaine public (voiries, espaces verts, mobiliers urbains, éclairages publics, propreté...)
- **Maintenir la tenue des espaces publics lors de la période de travaux**, de la phase initiale de pré-travaux à la phase projet (sécurisation, diminution des nuisances, mise en place de signalétiques, plans de circulation, aménagement d'espaces de stationnement, cheminements piétons...).
- **Pérenniser les investissements réalisés** en assurant une veille et un suivi de la gestion des espaces, et en recensant les besoins et usages des habitants,
- **Consolider la communication auprès des habitants et encourager la participation citoyenne**, dans le cadre de dispositifs de concertation, de sensibilisation et de communication et en les intégrant dans le processus décisionnel,
- **Soutenir la dynamique associative au sein des quartiers**
- **Assurer une communication efficace et une animation du réseau** des différents acteurs du NPNRU et prioritairement de l'Agglomération en charge du pilotage du projet,

Mobiliser les crédits nécessaires à la mise en œuvre des orientations de la présente convention

- **Accompagner les habitants** dans leur appropriation des nouveaux espaces et aménagements

4.2.2 La Communauté d'Agglomération

Dans le cadre du NPNRU, la Communauté d'Agglomération pilote le projet. Elle centralise également la partie GUSP de l'opération, avec le poste de chargé de GUSP pour un financement sur 0,5 ETP. Elle a à charge de recruter et maintenir en poste un agent en poste temps plein missionné à l'animation de la GUSP sur le territoire.

Par sa fonction de pilote d'opération, la Communauté d'Agglomération a la charge de la partie stratégique de la GUSP

Dans sa partie coordination et pilotage

- Assurer la coordination générale du projet GUSP, en veillant à l'implication de toutes les parties prenantes.
- Organiser et animer les réunions de pilotage et de suivi du projet.
- Organiser et animer les comités de pilotage GUSP en incluant les représentants des collectivités locales, des associations, les bailleurs, les représentants des habitants et les partenaires institutionnels

Sur le volet planification et mise en œuvre

- Rédiger, animer et mettre en œuvre la projet GUSP communautaire.
- Articuler les projets de GUSP de chaque quartier avec les projets NPNRU de chaque site à travers un plan d'action détaillé, incluant les actions à mener, leurs objectifs stratégiques et opérationnels, les pilotes d'opérations, les partenaires associés et les échéances
- Superviser la mise en œuvre des actions prévues, en s'assurant du respect des délais et de la qualité des interventions.

Sur le volet financier

- Assurer la gestion financière du projet, incluant la recherche de financements, la gestion des budgets et le suivi des dépenses
- Rendre compte de l'utilisation des fonds auprès de l'ANRU, des financeurs et des partenaires du projet

Sur le volet communication et implication des habitants

- Développer une stratégie de communication pour informer et sensibiliser les habitants et les partenaires sur les actions et les résultats du projet.
Organiser des événements et des campagnes de sensibilisation pour promouvoir la GUSP auprès des partenaires du projet

Sur l'évaluation et le suivi d'opérations

- Mettre en place des outils de suivi et d'évaluation pour mesurer l'impact des actions menées
- Réaliser des bilans réguliers à la fois sur la partie qualitative et quantitative des opérations et apporter des propositions d'ajustement des actions en fonction des résultats obtenus.

La mission première de la GUSP concerne le partenariat et la collaboration interacteurs

- Développer et entretenir des partenariats avec les acteurs locaux, les associations, les entreprises et les institutions
- Favoriser la participation active des habitants dans la mise en œuvre et le suivi des actions

4.2.3 Le conseil régional

Le **Conseil régional** s'engage à travers des **partenariats territoriaux** et des **actions transversales** visant à améliorer le cadre de vie, la cohésion sociale et la qualité des services publics de proximité, notamment par le soutien aux actions du Contrat de Ville annuelles.

La Région adopte une approche globale et décloisonnée intégrant la santé, l'environnement, l'aménagement du territoire et l'innovation dans ses politiques, ce qui renforce indirectement les objectifs de la GUSP.

Elle peut apporter un **soutien financier** par le subventionnement de projets de rénovation urbaine liés à l'amélioration du cadre de vie, le soutien aux actions de médiation sociale, de tranquillité publique ou d'entretien des espaces communs, et par l'appui à des projets de rénovation énergétique ou de requalification urbaine dans les quartiers prioritaires.

Elle participe également aux instances de pilotage des actions GUSP.

4.2.4 Le Conseil départemental

Le **Conseil départemental** s'engage dans la **Gestion Urbaine et Sociale de Proximité** à travers plusieurs leviers d'actions.

Il participe au projet par sa contribution dans le cadre du contrat de Ville et des projets du territoire par le **financement d'actions sociales et éducatives**, par son soutien à la **médiation sociale** et à la **prévention de la délinquance** et son appui aux **associations locales** œuvrant pour la cohésion sociale.

Dans le cadre de la **Stratégie nationale de prévention et de lutte contre la pauvreté**, le Département du Nord a signé des **avenants financiers** pour soutenir des actions de proximité, notamment dans les quartiers en difficulté.

Au-delà du projet NPNRU et de la cohésion sociale, le Département s'engage au quotidien dans la **prévention et la protection de l'enfance** par son soutien aux actions éducatives en milieu ouvert, la participation à des dispositifs de médiation familiale et sociale et la protection de l'enfance dans le cadre familial. Le Département s'engage également dans l'**insertion** et notamment dans l'accompagnement des publics fragiles. Il est présent sur les sujets liés au **logement**, à la **santé**, à la **sécurité**, et sur l'**accompagnement des publics vieillissants**.

Son engagement social au sens large fait du Département un acteur central du projet NPNRU.

4.2.5 L'Etat

L'**Etat** intervient en tant que **soutien financier** en allouant des subventions et des financements spécifiques pour soutenir les projets de GUSP. Il facilite l'accès aux fonds européens et nationaux dédiés à la rénovation urbaine et à la cohésion sociale.

Il apporte également un appui technique et logistique en fournissant une assistance technique aux collectivités locales pour la mise en œuvre des projets de GUSP. Il met à disposition des experts et des ressources techniques pour accompagner les initiatives locales.

Il structure par la mise en place d'un Cadre Réglementaire et Institutionnel, il permet d'élaborer et d'adapter les cadres législatifs et réglementaires nationaux pour favoriser la mise en œuvre des projets de GUSP. Il assure la cohérence des politiques publiques en matière de rénovation urbaine et de développement social. La GUSP s'appuie sur les différents règlements de l'ANRU et s'adapte au projet avec la validation des différentes instances de l'Etat.

Il formalise et sensibilise à la GUSP, par le biais de sessions de formation pour les acteurs locaux sur les enjeux et les méthodes de la GUSP. Il promeut les bonnes pratiques et les retours d'expérience à travers des séminaires, webinaires et publications.

Il évalue et assure le suivi opérationnel par la mise en place d'outils de mesure d'impact des actions de GUSP et par la publication de rapports réguliers sur l'avancement et les résultats des projets soutenus.

Enfin il encourage la coopération entre les différents niveaux de gouvernement (national, régional, local) et les acteurs privés. Il facilite les partenariats avec les organisations internationales et les institutions européennes.

4.3 Engagements du bailleur relogeur, du concessionnaire et de l'inter bailleurs

4.3.1 La phase de relogement

L'objectif est d'assurer un relogement efficace et respectueux des habitants dans un souci d'extension sociale et d'amélioration de leur cadre de vie.

Le relogement proposé doit être adapté aux besoins des familles, en termes de taille, de localisation et de conditions de vie.

L'accompagnement personnalisé doit faciliter la transition vers le nouveau logement avec une prise en charge complète du relogement.

L'information et la communication doivent être maintenues en transparence et en continu avec les locataires sur les étapes du relogement et les options disponibles.

Un soutien social permettra d'aider les familles qui en ont besoin et améliorera leur situation sociale et financière.

Le cadre propre et sécuritaire sera maintenu durant la phase du relogement pour tous les habitants en continuant l'entretien et la sécurisation des communs et des abords de la résidence vouée à déconstruction.

Le garant du respect des droits des locataires est une priorité tout au long du processus de relogement, y compris le droit à un logement décent.

Un suivi post relogement sera assuré pour chaque ménage afin de garantir une installation dans les meilleures conditions et pour résoudre tout problème éventuel.

La phase travaux

Lors de la phase opérationnelle du projet la structure pilote d'opération a l'obligation

D'assurer la sécurité des habitants et des travailleurs pendant les travaux de déconstruction en mettant en place des mesures de sécurité appropriées

D'informer régulièrement les partenaires du projet et les habitants des étapes de la déconstruction, des délais et des impacts potentiels sur leur quotidien.

De proposer des solutions de relogement temporaire aux habitants affectés par la déconstruction, en veillant à ce que ces solutions soient adaptées à leurs besoins

De minimiser l'impact du projet sur le quotidien des habitants et usagers en réduisant au maximum les nuisances (bruit, poussière, etc.) liées aux travaux de déconstruction

De mettre en place des pratiques de déconstruction respectueuses de l'environnement, comme le recyclage des matériaux et la gestion des déchets.

D'offrir un soutien social aux habitants pour les aider à gérer les changements et les éventuelles difficultés liées à la déconstruction

4.4 Engagements des acteurs locaux partenaires de la convention

Les acteurs locaux partenaires représentent l'ensemble des structures et associations engagées au quotidien au sein des quartiers. Leurs actions participent à la bonne réalisation des projets et des axes communs de réussite et favorisent les collaborations autour du renouveau des quartiers. Leurs engagements reprennent sur

Une collaboration active avec les autres partenaires et les habitants pour identifier les besoins locaux et développer des solutions adaptées

Un soutien aux initiatives locales qu'elles soient économiques, sociales ou culturelles, pour dynamiser le quartier.

La création de projets en lien avec les attentes du NPNRU qu'ils soient innovants, respectueux de l'environnement, en lien avec la sécurité du quartier

Le maintien d'une communication régulière et transparente avec les habitants et les autres partenaires sur les projets en cours et les résultats obtenus.

Un accompagnement social des habitants, notamment en matière de logement, d'emploi, de santé et d'éducation

PARTIE V – DISPOSITIF DE PILOTAGE ET D'ANIMATION DE LA DEMARCHE GUSP

Le pilotage de la charte intercommunale de GUSP des périmètres NPNRU se situe au niveau de la Direction du projet de Renouvellement Urbain de Douaisis Agglo. Le dispositif de pilotage et de suivi global sera identique sur chaque périmètre du projet et englobé dans un ensemble de comités multi sites pour une meilleure coordination. En ce sens, le chargé de GUSP aura pour missions d'organiser tout au long de la phase opérationnelle du projet NPNRU un ensemble d'instances de pilotages et de suivis comme suit :

5.1 Les comités de pilotage

Le Comité de Pilotage est l'instance permettant la présentation aux élus et responsables de structures. Deux Comités de pilotages seront organisés annuellement :

- **Un comité de pilotage décisionnel** : organisé fin du 1er trimestre de chaque année, il permettra de présenter les actions qui seront travaillées au cours de l'année et d'ajuster les points attendus.
- **Un comité de pilotage de suivi** : organisé fin d'année, il permettra de faire un bilan des actions de l'année et du suivi opérationnel du projet. Des axes de travail seront dégagés pour l'année N+1.

5.2 Les comités techniques

Les comités techniques ont vocation à :

Permettre une réactivité aux problématiques de terrain : les problèmes de propreté, d'incivités, d'entretien, de sécurité ou de lien social peuvent évoluer rapidement.

Réaliser un suivi détaillé des actions, identifier les blocages et ajuster les plans opérationnels en temps réel.

Assurer une coordination opérationnelle in fine entre les différents services et acteurs qui interviennent au quotidien dans le quartier (services techniques de la ville, gardiens, équipes de médiation, prestataires, etc.)

Préparer les COPIL par la consolidation des informations, les analyses approfondies et les propositions élaborées qui seront soumises au COPIL pour validation.

Partager les informations entre les acteurs de terrain, favorisant une meilleure compréhension des enjeux et des actions de chacun.

Étant donné leur nature opérationnelle, les COTECH doivent se réunir plus fréquemment que les COPIL.

3 comités techniques sont envisagés :

- **Un comité technique en début d'année**, avec une présentation des actions à venir et la lien entre opérationnel le projet en fonction de l'avancement.

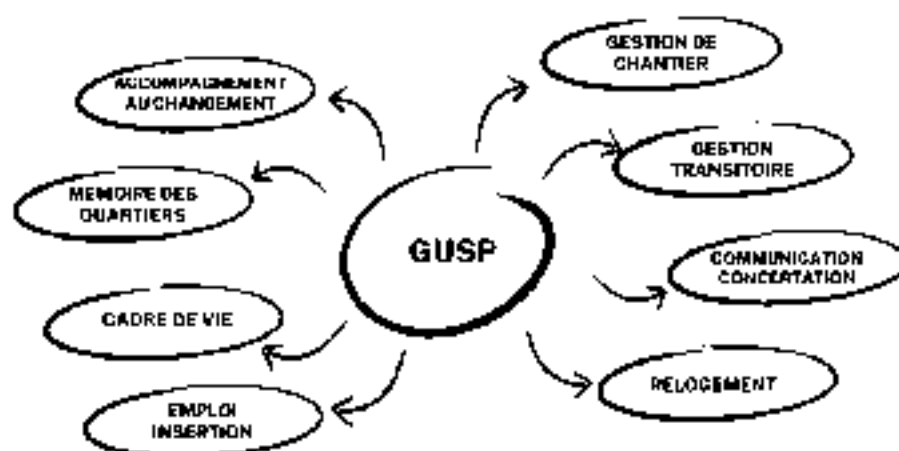
- **Un comité technique intermédiaire**, en milieu du second semestre, avec un premier bilan d'avancement, le travail d'actions intermédiaires liées à l'avancement du projet et aux problématiques et contraintes rencontrées
- **Un comité technique de bilan annuel**, tenu sur le dernier trimestre de l'année avec un bilan annuel des actions et une projection sur l'année N+1.

En phase opérationnelle et par nécessité un comité technique intermédiaire supplémentaire pourra être envisagée

PARTIE VI – LE PROGRAMME D'ACTIONS

Objectif : Travailler sur l'ensemble des 8 thématiques de la GUSP de manière transversale, partenariale et coordonnée, avec pour chaque action un détail des objectifs stratégiques et opérationnels, un calendrier et les ressources nécessaires à sa réalisation.

Les actions sont détaillées en 8 thématiques :



Le plan d'actions se détaille comme suit :

- Les actions par thématique en cours de réalisation ou à venir,
- Les objectifs stratégiques,
- Le cadre opérationnel détaillé, avec les ressources identifiées et les indicateurs de suivi
- Le ou les sites concernés
- Le maître d'ouvrage,
- Le calendrier d'opération,
- Et les partenaires associés, participants ou impliqués par l'action

Le plan d'actions est élaboré pour une durée d'un an et sera retrevaillé annuellement à l'issue des comités de bilan, de début d'année et des temps d'échanges mis en place en phase opérationnelle du projet

PARTIE VII – SUIVI, EVALUATION DU PROGRAMME D'ACTIONS

Outils de suivi et d'évaluation

Il existe différents types d'outils d'évaluation en GUSP. Certains outils sont déjà en place, à la rédaction de la convention, d'autres seront effectifs en cours de projet.

Parmi les outils identifiés en place ou en cours de réalisation

Les diagnostics en marchant : Un groupe de travail composé de partenaires du projet et d'usagers parcourent régulièrement le quartier et mettent à jour la cartographie du projet avec à la fois l'avancement du projet, les difficultés générées et leurs solutions adaptées. La temporalité des diagnostics sera dépendant de l'avancement opérationnel du projet.

Tableaux de suivi des projets : Ces tableaux partagés par les différents acteurs permettent de suivre l'avancement des actions et de s'assurer qu'elles soient réalisées dans les délais. Ils reprennent également les problématiques rencontrées et les solutions apportées.

Observatoires locaux : Les structures collectent et analysent des données sur la qualité de vie et les incivilités dans les quartiers. Elles sont associatives, parties intégrantes des Villes, (centres sociaux, CCAS...), privées. Toute structure qui est en mesure de collecter et de restituer de l'information à l'échelle des quartiers se veut observatoire local.

Les enquêtes de satisfaction et documents de concertation locative : à l'attention des locataires, ces documents permettent une communication et un suivi de la satisfaction des ménages sur le projet et son déclenchement opérationnel. Ils ont vocation à permettre le suivi qualitatif du relogement et de la réhabilitation notamment.

Les fiches actions : Utilisées pour planifier, adapter et évaluer les actions mises en œuvre à l'échelle du territoire, elles permettent de piloter l'ensemble des actions dans une co-construction cohérente d'un projet global multi-acteurs.

Ces outils permettent de garantir une gestion efficace et réactive des quartiers, en impliquant les habitants et en coordonnant les interventions des différents acteurs. Ils peuvent évoluer et se décliner. Ce ne sont qu'une liste non exhaustive des supports à disposition des porteurs de projet. D'autres éléments peuvent être présentés lors des différentes rencontres de suivi de projet.

7.1 L'évaluation en continu

Le pilotage à l'échelle de l'agglomération doit permettre une évaluation continue de la partie opérationnelle du projet. Les signataires auront à mettre en place annuellement un **bilan de la démarche de Gestion Urbaine et Sociale de Proximité** reprenant l'avancée et la réalisation des actions.

Un recensement des différents bilans, rapports d'activité et outils de suivi sera soumis au comité de pilotage. Ce travail permet de visualiser l'opérationnel du projet dans son ensemble et de travailler la GUSP comme un **projet unique décliné à l'échelle des acteurs et du territoire**, travaillé d'un seul corps.

Une évaluation périodique sera présentée à chaque comité technique et comité de pilotage de la GUSP. Une version consensuée pourra être proposée pour les différents comités de projet NPNRU.

7.2 L'évaluation en aval du projet

A la fin du projet, un rapport détaillé sera produit, afin de faire le bilan des opérations et de leurs résultats. Ce bilan sera détaillé par thématique GUSP et proposé sous 2 angles : **le qualitatif et le quantitatif**. Il reprendra l'ensemble des éléments de suivi, compilés et calculés sur la durée du projet. Cette évaluation sera remise à l'ensemble des porteurs de projets et acteurs du NPNRU.

L'évaluation sera complétée de **préconisations d'appropriations** à destination des habitants et usagers et permettra l'accompagnement au changement des différents acteurs, habitants et usagers des quartiers, audité de la période du projet.

PARTIE VIII – DUREE ET ACTUALISATION DE LA CONVENTION

8.1 Durée, actualisation et avenant de la convention

La présente convention sera **effective dès sa signature**. Elle est établie pour la période du projet NPNRU. Elle pourra faire l'objet d'avenants selon les évolutions du cadre législatif et réglementaire, mais également en fonction des précisions apportées par le Règlement Général de l'ANRU (RGA).

Le plan d'actions est **revu annuellement** en fonction de l'avancement du projet et de la création de nouvelles actions par les partenaires. Cette modification fera l'objet d'une actualisation annuelle ne nécessitant pas de signature d'avenant de convention.

8.2 Résiliation

La présente convention peut être amenée à être résiliée :

- **Pour motif d'intérêt général** (encadré par l'arrêt du conseil d'Etat du 27 février 2015) la collectivité peut résilier unilatéralement une convention GUSP si un motif d'intérêt général le justifie (réorganisation du service public local, disparition de l'objet de la convention, bouleversement de l'équilibre contractuel...)
- **Pour manquement contractuel**, si l'une des parties ne respecte pas ses obligations la convention peut être résiliée par mise en demeure restée sans effet (inexécution des actions prévues dans le plan GUSP, non-respect des engagements financiers ou de reporting...)
- **Résiliation amiable** les parties peuvent convenir ensemble de mettre fin à la présente convention pour tout motif qu'elles jugeront nécessaire (fin de projet, restructuration d'un des partenaires, évolution des politiques publiques locales...).

QUARTIER DES ÉPIS

Plan guide du projet urbain



QUARTIER DORIGNIES PONT DE LA DEULE Plan guide du projet urbain

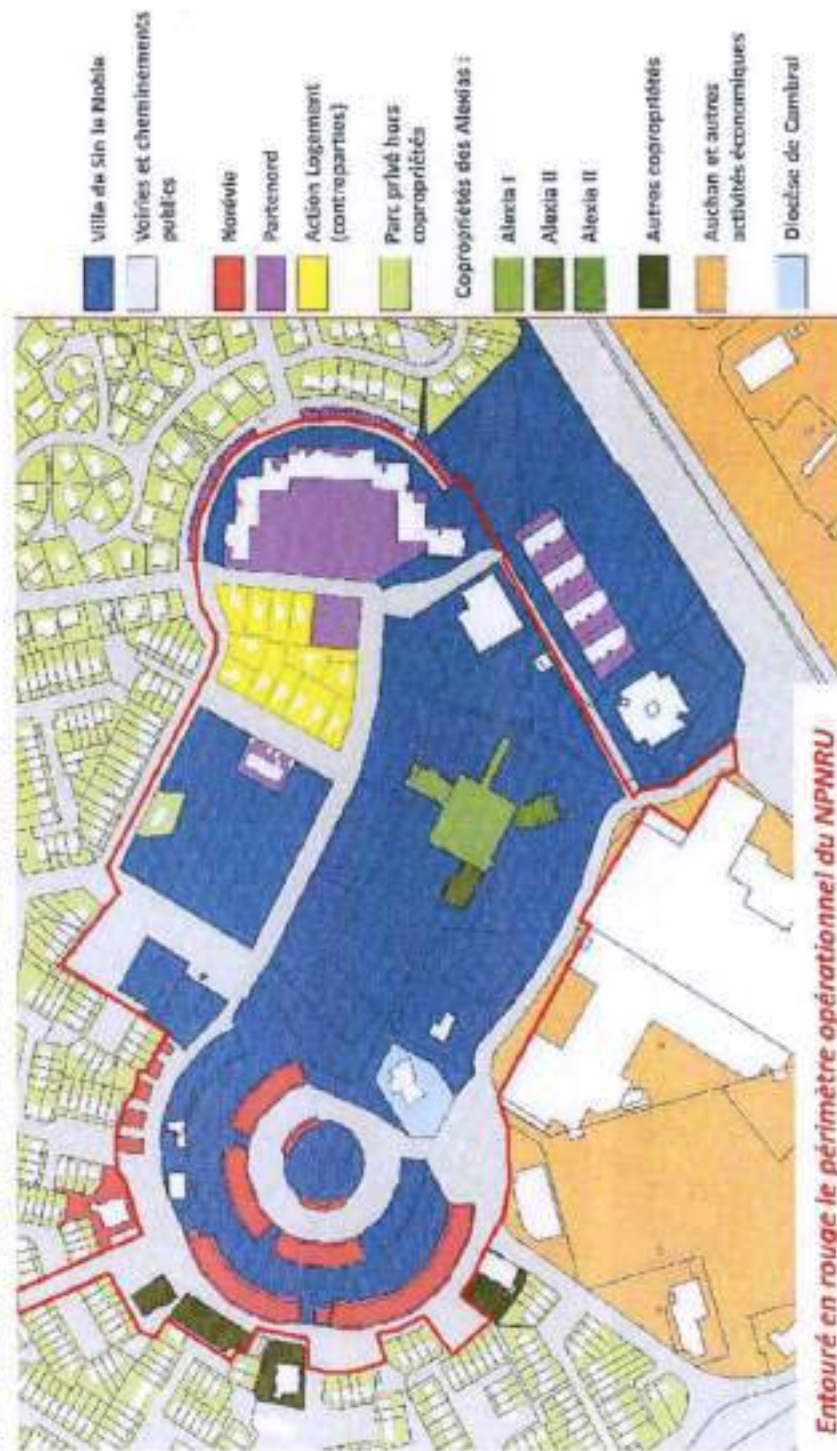
HABITAT	 Réhabilitations et résidentielisations de logement social
	 Logements neufs (diversification + social) et espaces résidentiels
EQUIPEMENTS PUBLICS	 Equipements publics réhabilités, nouveaux et créés
COMMERCES	 Requalification et reconversion de l'offre commerciale autour de la place
ESPACES PUBLICS	 Espaces publics majeurs, repères / Voies requalifiées / créées
	 Espaces verts majeurs créés (parcs, squares, malls, promenades)
	 Maraisage / jardins voisins
	 Espaces verts existants (bois, talus, autosols, oléaies)
	 Secteur Châteaufort Deudre en classe de rattachement



Entouré en rouge le périmètre opérationnel du NPNRU

QUARTIER DES ÉPIS

Plan du foncier avant intervention



QUARTIER DE DORIGNIES PONT DE LA DEULE

Deux phases d'intervention

Deux secteurs prioritaires pour le financement ANRU

Deux phases principales d'intervention multi-sites :

Phase 1 : Les actions visant à corriger les dysfonctionnements majeurs et à reconquérir les lieux fragilisés :

- Secteur Jean Jaurès – 14 juillet – Vieux Corons – passage à niveau : retenu pour le conventionnement ANRU
- Secteur équipements
- Secteur pôle gare – commerces : retenu pour le conventionnement ANRU

Phase 2 : Les actions de restructuration urbaine permettant le redéveloppement du secteur Delattre, capitalisant les interventions de la première phase pour finaliser la régénérescence d'ensemble du quartier :

Secteur Château Delattre : inscrit pour une clause de revoyure



Entouré en rouge le périmètre opérationnel du NPNRU

Partido de Independencia

© 1995 by the American Psychological Association, 0893-3200/95/\$12.00
 Manuscript accepted 20 June 1995

plan d'action GUSP annexe de la Convention

Projet						
Activité	Objectifs à court terme	Impact à court terme	Indicateurs de suivi	Responsable	Délai	Statut
1. Analyse de la situation	Identifier les besoins et les ressources disponibles.	Clarifier les rôles et les responsabilités.	Nombre de réunions.	Responsable	1 semaine	En cours
2. Planification	Établir un calendrier et un budget.	Définir les étapes et les livrables.	Nombre de documents.	Responsable	2 semaines	En cours
3. Mise en œuvre	Mettre en place les activités.	Collecter les données.	Nombre de données.	Responsable	3 semaines	En cours
4. Analyse des résultats	Comparer les résultats avec les objectifs.	Identifier les points forts et les faiblesses.	Nombre de commentaires.	Responsable	1 semaine	En cours
5. Conclusion	Résumer les conclusions.	Préparer le rapport final.	Nombre de pages.	Responsable	1 semaine	En cours

Plan d'action GUSP annexe de la Convention

[illegible]

Plan d'action GUSP annexe de la Convention

6. Gestion narrative						
Actions	Objectifs stratégiques	Cadres opérationnels	Indicateurs	Modalités d'usage	Calendrier	Partenaires associés
Actions	Viser les projets de territoire, les initiatives citoyennes et les actions d'urgence. Lancer l'appel à manifestation des projets de territoire et d'urgence.					
7. Accompagnement du territoire						
Opérations d'accompagnement						
Actions	Objectifs stratégiques	Cadres opérationnels	Indicateurs	Modalités d'usage	Calendrier	Partenaires associés
Appui direct des habitants et des associations de territoire	Faciliter l'appropriation des projets de territoire et d'urgence.	Le cadre opérationnel de l'appui direct des habitants et des associations de territoire est défini par le plan d'action GUSP.	Indicateurs	Appui direct	Année 2020	Associations de territoire
Appui indirect des habitants et des associations de territoire	Faciliter l'appropriation des projets de territoire et d'urgence.	Le cadre opérationnel de l'appui indirect des habitants et des associations de territoire est défini par le plan d'action GUSP.	Indicateurs	Appui indirect	Année 2020	Associations de territoire
Appui direct des habitants et des associations de territoire	Faciliter l'appropriation des projets de territoire et d'urgence.	Le cadre opérationnel de l'appui direct des habitants et des associations de territoire est défini par le plan d'action GUSP.	Indicateurs	Appui direct	Année 2020	Associations de territoire
Appui indirect des habitants et des associations de territoire	Faciliter l'appropriation des projets de territoire et d'urgence.	Le cadre opérationnel de l'appui indirect des habitants et des associations de territoire est défini par le plan d'action GUSP.	Indicateurs	Appui indirect	Année 2020	Associations de territoire
Partenaires d'accompagnement						
Actions	Objectifs stratégiques	Cadres opérationnels	Indicateurs	Modalités d'usage	Calendrier	Partenaires associés
Appui direct des habitants et des associations de territoire	Faciliter l'appropriation des projets de territoire et d'urgence.	Le cadre opérationnel de l'appui direct des habitants et des associations de territoire est défini par le plan d'action GUSP.	Indicateurs	Appui direct	Année 2020	Associations de territoire
Appui indirect des habitants et des associations de territoire	Faciliter l'appropriation des projets de territoire et d'urgence.	Le cadre opérationnel de l'appui indirect des habitants et des associations de territoire est défini par le plan d'action GUSP.	Indicateurs	Appui indirect	Année 2020	Associations de territoire



Charte d'insertion

Relative au projet de renouvellement urbain

NPNRU de Douaisis Agglo



TABLE DES MATIERES

PREAMBULE	3
SIGNATAIRES DE LA CONVENTION	4
1. Outil de la charte	5
2. PRINCIPES ET OBLIGATIONS DE LA CHARTE NATIONALE D'INSERTION DE L'ANRU 2014-2024	6
2.1 PRINCIPES ET APPLICATION DE LA CHARTE	6
2.2.1 PRINCIPES DE LA CHARTE	6
2.2.2 DEFINITION DES OBJECTIFS D'INSERTION	6
2.2.3 MISE EN APPLICATION DES OBJECTIFS D'INSERTION	6
3. CONTEXTE ET ENJEUX DE LA PRESENTE CHARTE	8
3.1 ORIENTATIONS DU CONTRAT DE VILLE	8
3.2 DIAGNOSTIC LOCAL CVAJSE	11
4. PRINCIPES D'ENGAGEMENT	11
5. DISPOSITIF PARTENARIAL OPERATIONNEL	12
5.1 LA STRUCTURE OPERATIONNELLE DE COORDINATION DE LA DEMARCHE D'INSERTION	13
5.2 LES COMITES INTERACTEURS DE L'INSERTION	14
5.3 LE COMITE TECHNIQUE	14
5.4 LE COMITE DE PILOTAGE	14
6. DEFINITION DES PUBLICS CIBLES	15
6.1 CRITERE GEOGRAPHIQUE	15
6.2 CRITERE SOCIO-PROFESSIONNEL	15
7. DECOMPOSITION LOCALE DES OBJECTIFS RELATIFS AUX DEMARCHE D'INSERTION	16
7.1 CALCUL DES OBJECTIFS QUANTITATIFS	17
7.2 DETERMINATION DES OBJECTIFS QUALITATIFS	19
7.2.1 CONSTRUCTION DES PARCOURS QUALITATIFS	19
7.2.2 CIBLER LES PUBLICS LES PLUS ELOIGNES DE L'EMPLOI	20
8. SUIVI ET EVALUATION DE LA DEMARCHE	21
8.1 LE SUIVI DES ELITES D'INSERTION	21
8.2 L'EVALUATION DE LA DEMARCHE D'INSERTION	22

Préambule

La nouvelle **charte nationale d'insertion** vaidée par le conseil d'administration de l'ANRU du 24 mars 2015 rappelle la loi du 1er août 2003 d'orientation et de programmation pour la ville et la rénovation urbaine, dont l'article 10-3, modifié par la loi du 21 février 2014 de programmation pour la ville et la cohésion urbaine. Ainsi, elle indique que « l'Agence nationale pour la rénovation urbaine élabore et adopte une charte nationale d'insertion intégrant les exigences d'insertion professionnelle des habitants des quartiers prioritaires de la politique de la ville dans le nouveau programme national de renouvellement urbain ».

Le règlement général de l'Agence dispose qu'un projet faisant appel aux concours financiers de l'Agence doit **se conformer à la charte nationale d'insertion**. Ainsi, le porteur de projet et les maîtres d'ouvrage signataires des conventions de renouvellement urbain d'intérêt national et régional sont tenus d'en respecter les dispositions.

Cette charte comprend des principes structurants pour la mise en œuvre des clauses sociales dans les projets de renouvellement urbain.

Ces clauses doivent ainsi :

- S'inscrire dans une politique globale d'accès à l'emploi et à la formation des habitants des quartiers prioritaires, portée par le contrat de ville.
Constituer un outil pour la construction de réels parcours vers l'emploi pour les habitants des quartiers prioritaires de la politique de la ville.
- Faire l'objet d'un suivi et d'un pilotage partenarial, coordonné à l'échelle intercommunale.

Ainsi à travers ce dispositif, les maîtres d'ouvrage et les porteurs des projets ont été fortement mobilisés et les clauses d'insertion se sont **généralisées dans les marchés publics**. Le bilan du 1^{er} PRU a révélé l'importance de structurer dans la durée un dispositif de pilotage, de mise en œuvre et de suivi des clauses, d'autant plus essentiel qu'elles mobilisent une grande diversité d'acteurs.

La charte nationale d'insertion a vocation à être déclinée au niveau local, d'une part pour la détermination des **objectifs quantitatifs en heures travaillées ou nombre d'embauches** pour chaque maître d'ouvrage, d'autre part pour la **définition des objectifs de qualité des démarches d'insertion** menées dans les projets de renouvellement urbain.

Ainsi, les **objectifs généraux d'insertion** relatifs aux projets de renouvellement urbain se déroulant sur le territoire de Douaisis Agglo sont inscrits dans la convention NPNRU.

La présente charte vise à préciser les modalités de calcul et de suivi de ces objectifs (objectifs quantitatifs, objectifs qualitatifs), à définir les modalités de pilotage, la mise en œuvre et l'évaluation de la clause. A ce titre, elle constitue une annexe à la convention GUSP.

SIGNATAIRES DE LA CHARTE

Il est convenu entre les signataires :

La DDTM, représenté par Monsieur le préfet délégué à l'égalité des Chances Paul Marie CLAUDEON,
La Sous-Préfecture, représentée par Monsieur le sous-préfet Pierre AZZOPARDI,
L'ANRU, représenté par Madame la Directrice Générale Anne-Claire MIALOT,
Le Département, représenté par Monsieur le président Monsieur Christian POIRTE,
Le Porteur de Projet DOUAISIS AGGLO, représenté par Monsieur le président Monsieur Christian POIRTE

Les différents maîtres d'ouvrage

La commune de Sin-le-Noble, représentée par Monsieur le Maire Monsieur Christophe DUMONT,
La commune de Douai, représentée par Monsieur le Maire Monsieur Frédéric CHERBAU,
La commune de Fiers-en-Escrebieux, représentée par Monsieur le Maire Monsieur Jean-Jacques PEYRAUD,
Le bailleur Norvèle, représenté par Madame la Directrice Générale Déléguée Manuelle NORVEVE,
Florévie, représenté par Monsieur le Directeur Général Pascal LECLEERC,
Le bailleur Partenord, représenté par Monsieur le Directeur Général Eric COLON,
Le bailleur Maisons et Cités, représenté par Monsieur le Directeur Général Jean-François CAMPION,
Le bailleur SIA, représenté par Monsieur le Directeur Général Pierre TONNEAU.

Les représentants des structures d'accompagnement à l'emploi et l'insertion

France Travail représenté par Madame la Directrice de l'agence de Sin-le-Noble Caroline HENNACHEL,
Le PLIE du Douaisis représenté par Monsieur le Directeur Éric CARON,
La Mission Locale représentée par Monsieur le Directeur Alain BELLEFÈRE.

1. Objet de la charte

L'objet de la présente charte est d'acter l'engagement des différents partenaires pour la mise en œuvre du volet « insertion par l'emploi » des projets de renouvellement urbain des quartiers prioritaires de la politique de la Ville de Douaisis Agglo :

- **Le quartier d'intérêt national**, identifié dans l'arrêté du 29 avril 2015 relatif à la liste des quartiers prioritaires de la politique de la ville
Les Epis (QP059009) à Sin-le-Noble dans le département du Nord (59) ;
- **Les quartiers d'intérêt régional**, identifiés dans l'arrêté du 15 janvier 2019 rectifiant la liste des quartiers prioritaires de la politique de la ville
Pont De La Deûle et Varignies (QP059005) à Douai et Fiers-en-Escrebieux dans le département du Nord (59)

Ces objectifs d'insertion portent à la fois sur les opérations d'investissement, d'accompagnement et d'ingénierie du projet de renouvellement urbain contractualisé avec l'ANRU, mais également sur les actions de gestion au quotidien et de fonctionnement des équipements du quartier, notamment ceux créés ou renouvelés dans le cadre de l'ANRU.

Elle vise à proposer une **méthode collaborative** mobilisant les acteurs, dispositifs et outils territoriaux de l'insertion et de l'emploi autour d'un objectif commun : construire de réels parcours professionnalisant pour les demandeurs d'emploi et les publics éloignés de l'emploi des quartiers prioritaires de la politique de la ville.

Ces partenaires doivent donc développer une démarche d'insertion de qualité visant à :

- **Repérer et mobiliser** les habitants des quartiers prioritaires très éloignés du marché du travail, et du service public de l'emploi, en favorisant un accompagnement social et professionnel adapté aux besoins des personnes, permettant de lever les freins à l'embauche ;
- **Diversifier les types de marchés** contenant des clauses sociales afin de répondre aux besoins de différents publics, notamment des femmes et des jeunes peu qualifiés ;
- **Coordonner les actions d'insertion**, suivre et accompagner les bénéficiaires des clauses de façon à construire des parcours de professionnalisation (formation, alternance ...) d'une durée suffisante pour favoriser un réel retour à l'emploi ;
- **Rendre la commande publique accessible aux structures d'insertion par l'activité économique**, aux structures du secteur protégé et adapté et plus globalement aux entreprises qui relèvent du secteur de l'économie sociale et solidaire (ESS) depuis la loi du 31 juillet 2014 ;
- **Favoriser l'emploi des femmes** en proposant des emplois et formations adaptés et en multipliant les actions de découverte des métiers du bâtiment à l'attention des femmes.

Enfin, elle définit les modalités de calcul et de suivi des objectifs quantitatifs en matière d'insertion pour chacun des projets de renouvellement urbain, ainsi que les objectifs qualitatifs associés.

2. Principes et obligations de la charte nationale d'insertion de l'ANRU 2014-2024

2.1 Principes et application de la charte

7.2.1 Principes de la charte

La nouvelle charte nationale comprend des principes structurants pour la mise en œuvre des clauses sociales dans les projets de renouvellement urbain. Ces clauses doivent ainsi :

- **S'inscrire dans une politique globale d'accès à l'emploi et à la formation** des habitants des quartiers prioritaires, portée par le contrat de ville.
- **Constituer un outil pour la construction de réels parcours vers l'emploi** pour les habitants des quartiers prioritaires de la politique de la ville.
- **Faire l'objet d'un suivi et d'un pilotage partenarial**, coordonné à l'échelle intercommunale.

Ainsi, la charte s'appuie sur trois principes :

- **Obligation de résultat** : le non-respect des engagements pris dans les conventions pluriannuelles de renouvellement urbain en application de la charte nationale d'insertion peut être un motif de révision, de suspension voire de résiliation de la convention pluriannuelle.
- **Souplesse** : les modalités d'application de la charte sont définies localement, dans le cadre du contrat de ville et des chartes locales d'insertion.
- **Transparence** : il est nécessaire d'informer les habitants sur le dispositif et de suivre précisément les moyens mis en œuvre et le public aidé tout au long du projet.

7.2.2 Définition des objectifs d'insertion

La charte nationale d'insertion de l'ANRU stipule que les maîtres d'ouvrage bénéficiant de subventions de l'Agence, par le biais de conventions de renouvellement urbain d'intérêt national et d'intérêt régional, s'engagent à réserver à l'insertion des habitants des quartiers prioritaires de la politique de la ville éloignés de l'emploi : -

- **Au moins 5% des heures travaillées** dans le cadre des opérations (travaux et ingénierie nécessaire aux travaux) financées par l'Agence ;
- **Au moins 10 % des heures travaillées** dans le cadre des marchés liés à la gestion urbaine de proximité ;
- **Une partie des embauches liées à l'ingénierie des projets** (équipe projet...), au fonctionnement des équipements et aux actions d'accompagnement (relogement...).

7.2.3 Mise en application des objectifs d'insertion

DANS LE CADRE DES INVESTISSEMENTS

L'objectif de 5% des heures travaillées dans le cadre des investissements (travaux et ingénierie nécessaire aux travaux) doit être traduit en nombre d'heures global à réaliser dans le cadre du projet.

Il peut être mutualisé entre plusieurs projets, par le biais d'une charte signée à l'échelle d'un EPCI.

Il ne s'agit pas d'appliquer une clause sociale correspondant à 5% des heures travaillées dans chaque opération, de façon « mécanique » : les heures d'insertion à réaliser doivent être réparties en fonction des spécificités de chaque marché. Il est important pour cela d'avoir une réflexion en amont sur la commande publique, en lien notamment avec les facilitateurs de la mise en œuvre de la clause sociale et les secteurs professionnels concernés, pour identifier par exemple les marchés pouvant donner lieu à un chantier-école ou une autre action d'insertion, ou au contraire ceux dans lesquels il sera difficile d'intégrer une clause sociale (déasphaltage, durée du chantier trop courte...). Cette anticipation de l'application des clauses sociales au sein de la commande publique doit donner lieu à une coordination des maîtres

d'ouvrage afin d'organiser la répartition, voire la mutualisation des objectifs d'insertion à l'échelle du projet de renouvellement urbain.

DANS LE CADRE DES MARCHES LIES A LA GESTION URBAINE ET SOCIALE DE PROXIMITE

L'objectif de 10% ne peut pas toujours faire l'objet d'une estimation en amont du projet, mais les partenaires définissent, dès la phase de protocole de préfiguration, les types de marchés qui seront concernés. Les clauses sociales sont ensuite appliquées au fur et à mesure du lancement de ces marchés, pendant la durée de la convention de renouvellement urbain. Il peut s'agir de marchés d'entretien, de gardiennage...

Cet objectif doit contribuer à diversifier les secteurs d'activité concernés par les clauses d'insertion. De plus, les marchés d'entretien ont généralement une durée plus longue que les marchés de travaux, et permettent donc des périodes d'insertion plus conséquentes pour des personnes éloignées de l'emploi.

DANS LE CADRE DES EMBAUCHES LIES A L'INGENIERIE

Cet objectif fait l'objet d'une obligation de moyen. Il s'agit de considérer, tout au long du projet, les opportunités permettant de proposer des emplois à des habitants des QPV :

- Dans le cadre des équipes en charge des projets de renouvellement urbain (par exemple, par le biais de contrats de professionnalisation, sur des tâches administratives...);
- Dans le cadre du fonctionnement des équipements (sur des postes d'accueil, d'animation...);
- Dans le cadre d'actions d'accompagnement (aide aux déménagements, portage de courses, sensibilisation aux nouveaux usages...).

3. Contexte et enjeux de la présente charte

3.1 Orientations du Contrat de Ville

SYNTHESE DES DIAGNOSTICS ISSUS DU CONTRAT DE VILLE QUARTIERS 2030



Cartographie des 9 quartiers prioritaires de Douaisis Agglo. Ces QPV représentent 21 700 habitants soit 14% de la démographie du territoire.

La géographie prioritaire de DOUAISIS AGGLO pour la période 2024-2030 conserve neuf quartiers prioritaires répartis sur sept communes, dont quatre quartiers intercommunaux.

Liste des neuf quartiers prioritaires	Nom des six communes concernées	Population réestimée en 2025
Auby centre	Auby	1 400
Asturies – Belleforière	Auby, Roost-Warendin	1 400
Résidence Gayant	Douai	1 900
Dorignies - Pont de la Deûle	Douai, Flers-en-Escrebieux	3 500
Frais-Marais	Douai, Waziers	2 800
Notre dame – La Clochette – Le Bivouac	Douai, Sin-le-Noble, Waziers	3 500
Faubourg de Béthune	Douai, Cuincy	2 000
Les Épis	Sin-le-Noble	2 500
Waziers Centre	Waziers	2 900
	Total	21 700

À noter que les chiffres indiqués ici sont des estimations de population, arrondies à la centaine supérieure, sur la base des données fiscales 2019 (FILOSOFI), dans l'attente de l'établissement des populations légales en QPV par l'INSEE.

CARACTERISTIQUES SOCIO-ECONOMIQUES DES QPV DU TERRITOIRE ETUDE COMPAS JUIN 2023

- **Le taux de pauvreté** des ménages est estimé à 44% selon l'INSEE, 40% des femmes de 25-55 ans sont au foyer.
- **Les jeunes** y sont sur-représentés et fragilisés. 4 habitants sur 10 ont moins de 25 ans et 1/3 d'entre eux non scolarisés sont sans diplôme. Les jeunes parents y sont quatre fois plus nombreux (en proportion) que sur le reste du territoire.
- Les habitants sont confrontés à de **nombreux freins à l'emploi** : faiblesse du tissu économique, enclavement, discrimination à l'adresse. A diplôme équivalent, la part des demandeurs d'emploi est plus élevée en QPV. A situation économique de départ équivalente, **la pauvreté est plus durable en QPV**.
- **Des disparités importantes en termes d'accès à l'emploi entre hommes et femmes** sont constatées sur le territoire, **une sous-qualification de la jeunesse** et une méconnaissance des codes du monde du travail.
- **Des difficultés d'accès aux parcours santé** et un renoncement aux soins important sur le territoire sont à noter.
- Les habitants renoncent de plus en plus **aux droits et aux services ou sont confrontés à des difficultés**, renforcé par **l'illectronisme**.
- Un **besoin grandissant en matière de santé mentale** est remonté depuis la crise du Covid sur la prise en compte et l'orientation de la population, notamment des jeunes,
- La **population est globalement active** mais avec un **niveau élevé de précarité dans l'emploi** et les revenus, **renforcé pour les femmes**. En 2019, à l'échelle nationale, le taux d'emploi des femmes est de 64.7% en 2019 contre 32% pour les QPV du Douaisis (taux le plus bas du département).

Au-delà **des nombreux freins** constatés en matière de garde d'enfants (familles monoparentales sur-représentées), de mobilités, de problématiques de santé, les structures constatent de plus en plus **d'obstacles** à l'insertion, comme les problèmes psychologiques, la mal logement ou encore les phobies sociales.

LES ENJEUX DU CONTRAT DE VILLE DU TERRITOIRE

Le diagnostic et la construction partenariale ont permis de dégager des priorités communes pour 2024-2026

Accompagner la réussite des jeunes :

Remobilisation sociale, compétences psycho-sociales, engagement citoyen et collectif

- Accompagner la parentalité pour les familles monoparentales avec adolescents.
- Renforcer et articuler les dispositifs de réussite éducative sur le territoire.

Accès aux droits et citoyenneté active :

- Autonomie numérique et lutte contre l'illectronisme
- Former les habitants pour l'accès aux services et une citoyenneté active.

Employabilité et levée des freins :

- Accompagnement des publics éloignés vers les recrutements et la formation : Jeunes, Publics RSA, et Femmes par la renfort du droit commun, mobilisation anticipée et renforcée sur les projets de recrutement.
- Levée des freins mobilité, garde et connaissance du monde de l'entreprise.

Transition urbaine et écologique, amélioration du cadre de vie :

- Renaturation, végétalisation, accompagnement au changement des habitants, gestion des espaces délaissés

Bien vivre et tranquillité dans son quartier :

- Accès aux parcours santé et lutte contre le renoncement aux soins, prise en compte de la santé mentale, bien-être et santé active : alimentation, mobilité.
- Prévention de la délinquance : Prévention des violences intrafamiliales et violences aux femmes, prévention des addictions et du trafic.

DECLINAISON OPERATIONNELLE

La déclinaison opérationnelle des orientations stratégiques du Contrat de Ville sur la part de l'emploi et l'insertion mais également sur la réussite des jeunes permettra notamment de :

- Structurer les actions des porteurs de projet autour de l'emploi, l'insertion et la formation des publics éloignés de l'emploi et des jeunes,
- Mettre en réseau les acteurs locaux avec le service public de l'emploi,
- Dynamiser les actions de relation entreprises/demandeurs d'emploi à travers des acteurs-ressources des QPV
- Soutenir et développer les actions de remobilisation à l'emploi et d'accès au droit en favorisant l'aller-vers en cœur de quartier,
- Mettre en place des logiques de parcours au sein des dispositifs d'accompagnement vers l'emploi.
- Soutenir l'enseignement professionnel, l'apprentissage, l'alternance tout au long de la vie,
- Accompagner les publics éloignés de l'emploi (femmes, jeunes, publics au RSA) en renfort du droit commun en s'appuyant sur les recrutements du territoire et la lutte contre les discriminations,
- Accompagner et promouvoir les structures qui agissent sur la levée des freins et les obstacles à l'emploi : mobilité, séparation et garde d'enfants, codes et usages du monde professionnel, confiance en soi et autonomie numérique,
- Appuyer l'entrepreneuriat et la participation des entreprises à la vie économique des quartiers,
- Encourager les actions qui concourent au changement profond de la vie et de l'image des quartiers et de ses habitants,
- Accompagner les plus jeunes pour maintenir l'apprentissage et minimiser le décrochage scolaire.

3.2 Diagnostic local clause

Sur la base des **90 679 heures** d'insertion pour **12 donneurs d'ordre** réalisées en 2024 sur le territoire de Douzais Agglo grâce aux clauses d'insertion dans les marchés, on peut établir le constat suivant :

- Les contrats signés sont **essentiellement des contrats courts** (CDD de moins de 6 mois et intérim). Ils représentent environ 80% de la clause d'insertion. Ces contrats courts répondent à des besoins de missions par corps de métier. Les contrats de clause ont vocation à **permettre l'insertion et la formation**. Ce dispositif représente levier de retour vers l'emploi durable pour les publics bénéficiaires. Parfois certaines missions aboutissent à l'embauche définitive de publics.
- **30 % du public ayant bénéficié d'heures de clause est âgé de moins de 26 ans**. Les politiques publiques privilégiant l'accès à l'emploi des jeunes via l'apprentissage leur permettent, sans qualification d'obtenir à la fois un emploi et une formation diplômante. Ces chiffres sont liés aux chantiers en cours sur le territoire qui permettent ces types de contrats. La conjoncture actuelle ne permet pas d'affirmer qu'il sera possible de conserver une part aussi importante de jeunes sur les futurs marchés (contrats qui nécessitent un engagement long (9-18 mois) de la part de l'employeur).
- Les métiers concernés par les clauses d'insertion sont essentiellement ceux du bâtiment. Ce qui restreint l'accès aux dispositifs pour les **plus de 50 ans** qui représentent **18 % du public** ayant bénéficié d'heures de clause.
- Les salariés « clause » sont peu qualifiés au démarrage de leur contrat. Leur montée en compétences se fait via des **formations inscrites sur le Plan Régional de Formation** (techniques de base des métiers du gros œuvre, titre professionnel maçon, agent de maintenance équipements confort climatique...). Les montées en compétences se font également via les **formations internes** proposées par les entreprises porteuses de contrats.
- **33% des publics bénéficiaires sont des femmes**. Ce chiffre est lié aux marchés publics de nettoyage du bâtiment spécifiques. Ce ne sont pas des marchés qui ont vocation à se pérenniser. Il conviendra donc de restreindre l'objectif de la charte. En effet, les marchés porteront essentiellement sur des métiers du BTP, encore à ce jour très masculins.
- **15 % des publics bénéficiaires sont issus des QPV du territoire** soit 28 personnes.
- Le **nombre restreint de positionnement** sur le dispositif des clauses réduit les candidatures, il est donc nécessaire de mettre en place une cellule insertion.

4. Principes d'engagement

La présente charte **engage les acteurs à intégrer des clauses sociales d'insertion dans l'ensemble des marchés publics et privés liés au NPNRU** du territoire et répondant à un besoin de main d'œuvre, selon les critères fixes par la charte nationale d'insertion de l'ANRU et repris dans l'article 7.

L'objectif relatif aux heures travaillées dans le cadre des opérations est déterminé de façon partenariale. Il est inscrit dans la convention de renouvellement urbain, par maître d'ouvrage. Il peut être **mutualisé entre plusieurs projets**, notamment à l'échelle de l'agglomération. **Son respect conditionne l'octroi de subventions de l'Agence**. Ce calcul est traduit en heures dans les pièces des marchés, en tenant compte des différents coûts horaires de main d'œuvre selon les secteurs d'activités concernés. Les maîtres d'ouvrage déclinent ensuite cet objectif en **répartissant les heures à réaliser entre les différents marchés liés à la réalisation des investissements** (travaux et ingénierie nécessaire aux travaux), pendant toute la durée de la convention. Le territoire de Douzais Agglo et du PUIE doit être sollicité dans le cadre de réajustement de la répartition.

Les maîtres d'ouvrage appliquent ces objectifs en utilisant les **opportunités offertes par le code des marchés publics** et l'ordonnance n° 2005-649 du 6 juin 2005, notamment :

- L'article 14 du Code des marchés publics, qui permet l'inscription d'une **clause sociale d'exécution dans le marché** (par exemple, un nombre minimum d'heures d'insertion à réaliser). Les entreprises attributaires ont une **totale liberté du choix des modalités d'insertion**.
- L'article 15 du Code des marchés publics, qui permet de réserver des marchés ou des lots à des structures d'insertion professionnelles de personnes handicapées.
- L'article 30 du Code des marchés publics, qui permet d'utiliser une **procédure adaptée** pour les marchés de service dont l'objet est l'insertion.
- L'article 53 du Code des marchés publics, qui, combiné à l'article 14, permet de **prévoir un critère social** parmi les critères d'attribution des marchés.

Par ailleurs, les porteurs de projet s'engagent dans une **démarche partenariale** de mise en œuvre de la charte :

- Par leur **présence** aux différentes instances liées à l'insertion (comités techniques, comités de pilotages, commissions interacteurs de l'insertion...);
- Par la **sollicitation du facilitateur clause en amont des marchés** ce qui permettra un calibrage des besoins et un appui stratégique ;
- Par la mobilisation des entreprises par le porteur de projet et les maîtrises d'ouvrage du NPNRU très en amont du début des chantiers, ce qui permettra d'évaluer avec elles les besoins en compétences et de **ménager le temps nécessaire à la mise en place des formations**. Cette mobilisation permettra également aux entreprises de mettre en œuvre leurs actions d'insertion dès notification des marchés, avant les phases chantiers, rendant ainsi possible la **diversification des métiers ouverts à l'insertion**, plus axés vers les fonctions support/tertiaires et touchant d'autres publics que les publics habituels, en particulier le **public féminin ou porteur de handicap**.
- Par la **mise en relation** entre les prestataires sélectionnés et les acteurs de la charte ;
- Par le **rappel des attendus** aux prestataires en matière de suivi des critères quantitatifs et qualitatifs de la présente charte.
- Le porteur de projet et les maîtrises d'ouvrage travailleront avec les entreprises afin d'aménager les conditions de travail pour les rendre **accessibles aux candidats allophones** lorsque cela est possible.

Les acteurs de l'insertion s'engagent :

- A participer aux commissions interacteurs de l'insertion dans une **démarche partenariale de mise en commun des forces vives** de chaque structure (proposition de candidatures répondant aux critères recherchés, recherche de solutions adaptés aux différentes problématiques...);
- A assurer le suivi des candidats en insertion par le biais d'une **démarche d'intégration renforcée** ;
- A répondre aux **problématiques liées aux difficultés d'insertion des candidats** en s'appuyant sur les structures qui oeuvrent en faveur de la levée de freins sur le territoire ;
- A **s'appuyer sur les dispositifs inscrits au Contrat de Ville** et à proposer lorsque c'est possible des projets pouvant s'inscrire dans une dynamique éligible au dépôt de dossier.

Cette charte d'insertion comprend des **objectifs qualitatifs**, notamment en termes de formation des personnels, qui doivent permettre de rapprocher les compétences des résidents du territoire, des QPV en priorité, des besoins des entreprises intervenant dans le NPNRU, lorsque celles-ci souhaitent proposer à l'insertion des offres d'emploi pour des métiers plus qualifiés.

5. Dispositif partenarial opérationnel

Sous l'égide du porteur de projet, un **dispositif partenarial** est mis en place pour piloter et suivre les démarches d'insertion menées dans le cadre du programme NPNRU du territoire.

Il réunit les acteurs impliqués dans l'accès à l'emploi des habitants des quartiers prioritaires dans le cadre du NPNRU et est porté par Douaisis Agglo dans le cadre des missions de Gestion Urbaine et Sociale de Proximité.

Ses missions sont :

- **Impulser la politique d'insertion** et de **déterminer les marchés** qui feront l'objet des **clauses** pour anticiper leurs modalités de mise en œuvre et actions d'accompagnement nécessaires (lien aux entreprises, actions de formation etc.) ;
- **Proposer et porter des actions** visant à **informer les habitants des quartiers prioritaires** et **faciliter la détection et l'accès des publics cible** aux parcours d'insertion proposés dans le cadre des projets de renouvellement urbain (accompagnement, formation...);
- **Mobiliser de nouveaux acteurs publics et privés** (promoteurs immobiliers, entreprises situées dans le quartier ou à proximité...) susceptibles de faciliter l'accès à l'emploi durable des bénéficiaires des clauses ;
- **Réaliser et suivre l'atteinte des objectifs** fixés dans la convention de renouvellement urbain, d'évaluer la démarche et de mettre en place des actions correctrices le cas échéant.

Afin de mettre en adéquation les besoins des habitants demandeurs d'emploi dans les QPV avec les besoins spécifiques des entreprises, cette démarche nécessite un travail en amont du lancement des premiers marchés de travaux liés à la convention. Il s'agit d'une part d'identifier les **tilières porteuses pour des parcours de qualité** et de mobiliser les

entreprises et d'autre part d'informer les habitants et de former et accompagner les bénéficiaires potentiels

Par ailleurs, un lien étroit est recherché avec l'ensemble des dispositifs existants en matière d'emploi et de formation professionnelle :

- Dispositifs mis en place dans le **Contrat de Ville** (notamment en termes d'accès à l'emploi, de formation et de mobilité) ;
- **Politiques d'achats responsables et de responsabilité sociale** des différents acteurs impliqués,
- Dans les orientations des **conseils départementaux** de l'insertion par l'activité économique (IRIAE, PRIIF, Proch'emploi) ;
- Dispositifs de formation mis en œuvre par l'Etat, la Région et les entreprises ;
- Dispositifs de gestion territoriale des emplois et des compétences, mis en œuvre par la DREETS et/ou les acteurs locaux.

5.1 La structure opérationnelle de coordination de la démarche d'insertion

Une structure opérationnelle chargée de coordonner la démarche d'insertion est mise en place dans le cadre des clauses liées aux projets de renouvellement urbain.

Cette structure opérationnelle nommée **Cellule Insertion**, pilotée par le chargé d'opération GUSP est composée des facilitateurs des clauses d'insertion, des représentants du Service Public de l'Emploi, des maîtres d'ouvrages. Elle a vocation à structurer le dispositif partenarial dans sa partie stratégique et son application opérationnelle.

Dans le cadre de la mise en œuvre des clauses d'insertion liées aux projets de renouvellement urbain, cette structure a pour missions :

- De structurer les marchés concernés par l'insertion et coordonner le suivi ;
- De décliner et mettre à jour les objectifs quantitatifs et qualitatifs à suivre localement, à l'appui des cibles et de la méthodologie retenue dans l'article 7 ;
- De fournir l'assistance nécessaire à l'ensemble des maîtres d'ouvrage pour inscrire des clauses sociales dans leurs marchés et suivre l'atteinte de leurs objectifs ;
- De mettre en relation les différents acteurs concernés pour construire des parcours d'insertion dans la durée, notamment en mutualisant les heures d'insertion pour un même bénéficiaire ;
- D'identifier les bénéficiaires des clauses d'insertion, au regard des publics cibles identifiés dans la présente charte (partie 4), des compétences requises pour les marchés et des besoins des entreprises, afin de proposer des candidats éligibles à ces dernières ;
- D'anticiper les actions de formation et d'accompagnement nécessaires et de s'assurer de leur mise en œuvre ;
- D'appuyer et conseiller les structures de l'insertion par l'activité économique titulaires de marchés ou en sous-traitance et co-traitance, favorisant la mise en œuvre de passerelles avec les entreprises du secteur marchand ;
- D'appuyer et conseiller les entreprises titulaires de marchés dans l'application des clauses sociales, en particulier les TPE et PME ;
- D'accompagner, suivre et orienter les bénéficiaires des clauses sociales pour construire des parcours d'accès à l'emploi.

Dans le cadre du suivi des clauses d'insertion, cette structure a pour missions :

- De réaliser, en lien avec les titulaires des marchés concernés, le **décompte des heures d'insertion réalisées** et de l'atteinte des cibles pour les objectifs qualitatifs ;
- De consolider ces résultats et de les transmettre au porteur de projet dans le cadre du suivi stratégique et de la restitution vers des différentes instances (COPIL, COTECH GUSP/Pro, etc) ;
- De mettre en œuvre la démarche d'évaluation de l'impact des clauses d'insertion proposée par le porteur de projet.

La Cellule se réunira trimestriellement. Un outil de suivi structurera la donnée, reprenant chaque opération, les objectifs d'heures attendus, les écarts de réalisation liées aux marchés et le report sur les opérations à venir. L'outil formalisera également l'intégration des marchés clausés dans le cadre de la GUSP.

5.2 Les Comités Interacteurs de l'insertion

Afin de structurer efficacement ses missions de la cellule insertion a pour fonction de participer et alimenter les **Comités Interacteurs de l'insertion**. Ces comités organisés mensuellement sont composés de Douais Agglo, des maîtres d'ouvrages, des structures d'insertion porteuses de publics, des différents acteurs de l'accompagnement des usagers (chargés de missions CCAS, centres sociaux, médiateurs...), de la DOTM.

Ils ont vocation à **orchestrer l'insertion en structurant les marchés dans un rétroplanning suivi et actualisé, en anticipant les besoins en main d'œuvre des maîtres d'ouvrages, en identifiant et proposant des formations à destination des futurs publics en insertion**. Ils assurent également le suivi des publics en insertion et des structures qui les emploient, proposent des solutions aux situations complexes, qui ce soit en anticipation comme en suivi.

Un outil de suivi des objectifs quantitatifs et qualitatifs sera diffusé à l'ensemble des acteurs du projet qui s'appuiera sur les éléments transmis lors de ces instances et sur les transmissions de données effectuées à l'EPCI.

5.3 Le Comité technique

Ces comités ont vocation à :

- **Rappeler les objectifs qualitatifs et quantitatifs attendus ,**
- **Présenter la stratégie globale d'insertion et son évolution ,**
- **Assurer le suivi régulier de l'avancement opérationnel des projets et la réalisation des clauses d'insertion, et faire le lien avec les instances de pilotage spécifiques aux projets de rénovation urbaine ,**
- **Faire un point sur les éventuels points de difficulté rencontrés ;**
- **Présenter les actions insertion du territoire.**

A cet effet, les facilitateurs mettent à disposition du porteur de projet l'ensemble des éléments permettant de produire un **suivi synthétique** contenant a minima les items suivants :

- **Objectifs déclinés par maître d'ouvrage, par projet de rénovation urbaine, au total par MO et au total sur le territoire ;**
- **Décompte de l'atteinte de chaque objectif par maître d'ouvrage, par projet de rénovation urbaine, au total par MO et au total sur le territoire ;**
- **Suivi des objectifs qualitatifs attendus dans la charte.**

Les comités techniques insertion sont intégrés dans les comités techniques de Gestion Urbaine et Sociale de Proximité (GUSP). Ces comités sont organisés comme suit :

- **Un comité technique en début d'année, avec une présentation des actions à venir et le lien entre opérationnel le projet en fonction de l'avancement,**
 - **Un comité technique intermédiaire, en mi lieu de second semestre, avec un premier bilan d'avancement, le travail d'actions intermédiaires liées à l'avancement du projet et aux problématiques et contraintes rencontrées.**
- Un comité technique de bilan annuel, tenu sur le dernier trimestre de l'année, avec un bilan annuel des actions et une projection sur l'année N+1.**

En phase opérationnelle et par nécessité, un comité technique intermédiaire supplémentaire pourra être envisagée.

5.4 Le comité de pilotage

Le comité de pilotage a pour objet de présenter aux élus des communes concernées par le NPNRU, aux instances de suivi de l'ANRU, aux représentants de l'Etat et responsables de structures maîtres d'ouvrages, la mise en place et le bon déroulement du dispositif d'insertion en faveur des habitants des quartiers prioritaires dans le cadre de la mise en œuvre du projet de renouvellement urbain.

En particulier, il valide les objectifs quantitatifs et qualitatifs déclinés localement et contrôle leur atteinte en continue en vue de mettre en place les mesures nécessaires dans le cas où la trajectoire dévierait de la cible.

Afin d'assurer un suivi partagé et rigoureux de la démarche entre les maîtres d'ouvrage et partenaires, et ce faire le lien avec les instances de pilotage spécifiques aux projets de rénovation urbaine, il diffuse et actualise périodiquement les éléments validés en comité technique, à savoir :

- **Objectifs déclinés** par maître d'ouvrage, par projet de rénovation urbaine, au total par MO et au total sur le territoire ;
- **Décompte de l'atteinte de chaque objectif** par maître d'ouvrage, par projet de rénovation urbaine, au total par MO et au total sur le territoire ;
- **Suivi des objectifs qualitatifs** attendus dans la charte.

Comme pour les comités techniques insertion, les comités de pilotage insertion sont intégrés dans les comités de pilotage de Gestion Urbaine et Sociale de Proximité (GUSP). Ces comités sont organisés comme suit :

- **Un comité de pilotage décisionnel** : organisé fin du 1er trimestre de chaque année, il permettra de présenter les actions qui seront travaillées au cours de l'année et d'ajuster les points attendus.
- **Un comité de pilotage de suivi** : organisé fin d'année, il permettra de faire un bilan des actions de l'année et du suivi opérationnel du projet. Des axes de travail seront engagés pour l'année N+1.

6. Définition des publics éligibles

Les personnes éligibles aux actions d'insertion professionnelle doivent rassembler deux critères : l'un géographique et l'autre socio-professionnel.

6.1 Critère géographique

Dans une logique de promotion des parcours d'insertion, les habitants ne sont pas tenus d'être issus du quartier dans lequel ils travaillent. La démarche étant mutualisée à minima à l'échelle des villes et du territoire, les habitants des QPV de l'ensemble du Douvrais seront mobilisés. L'accent sera toutelnis donné à la mise en place d'actions de mobilisation au cœur des quartiers en NPNRU.

Pourront être recrutés également des habitants de quartiers non classés en politique de la ville, néanmoins la priorité est donnée aux publics issus des QPV.

6.2 Critère socio-professionnel

Les personnes éligibles sont celles qui rencontrent des difficultés scolaires et professionnelles spécifiques d'accès à l'emploi.

Les critères définis communément retiennent :

- Les demandeurs d'emploi de longue durée (plus de 12 mois d'inscription au chômage) ;
- Les allocataires du R.S.A demandeurs d'emploi ou ayants droit ;
- Les publics reconnus travailleurs handicapés, au sens de l'article L5212-13 du code du travail, fixant la liste des bénéficiaires de l'obligation d'emploi ;
- Les personnes en dispositif d'alternance dépourvues d'employeurs, les personnes employées dans les groupements d'employeurs pour l'insertion et la qualification (GEIQ) ou organismes ayant le même objet ;
- Les bénéficiaires de l'allocation spécifique de solidarité (ASS), de l'allocation temporaire d'attente (ATA), de l'allocation adulte handicapé (AAH) ou de l'allocation d'invalidité ;
- Les jeunes de faible niveau de qualification ou sans expérience professionnelle ;
- Les personnes prises en charge dans les dispositifs d'insertion par l'activité économique (IAE) ;
- Les demandeurs d'emploi de plus de 50 ans.

En outre, d'autres personnes rencontrant des difficultés particulières peuvent, sur avis motivé de Pôle Emploi, des Plans Locaux pour l'Insertion et l'Emploi (PLIE), des Missions locales ou des Maisons Départementales des Personnes Handicapées (MDPH), être considérées comme relevant des publics les plus éloignés de l'emploi.

7. Déclinaison locale des objectifs relatifs aux démarches d'insertion

Il est de la responsabilité de la Cellule Insertion du NPNRU, en concertation avec l'ensemble des maîtres d'ouvrage, de calculer les objectifs d'insertion détaillées de chacun.

La réalisation des objectifs pourra être mutualisée pour un même maître d'ouvrage et entre projets.

Les objectifs sont déclinés en :

- **Objectifs quantitatifs** en volume d'heures de clause à réaliser ;
- **Objectifs qualitatifs**, définis en nombre de contrats visant une insertion pérenne en formation et en part de l'emploi des femmes dans l'insertion.

Objectifs	Déclinaison opérationnelle	Critère de calcul	Calendrier	Mises à jour	Support
Réserver minimum 5% des heures travaillées au public éligible clause dans le cadre des opérations d'investissements liés au projet	Calcul des heures à partir de la maquette financière de la convention NPNRU - Récapitulatif par maître d'ouvrage à partir des investissements par type d'opération	En nombre d'heures	A la contractualisation de la convention NPNRU	A chaque modification de maquettes financières	Inscription dans la convention NPNRU de Douaisis Agglo
Réserver minimum 10% des heures travaillées au public éligible clause dans le cadre des marchés de GUSP	Calcul à partir des marchés de GUSP à lancer ou à renouveler	En nombre d'heures	Lors du recensement des marchés de GUSP à lancer et à renouveler, par structure opérationnelle, dans le cadre des différentes instances de pilotages dédiées à l'insertion	Périodiquement en fonction de la visibilité sur les marchés à lancer et des montants d'investissement dédiés	Tableau synthétique mis à jour et diffusé lors des instances de pilotage
Réserver une partie des embauches liées à l'ingénierie, aux actions d'accompagnement du projet de renouvellement urbain et au fonctionnement des équipements au public éligible clause	Calcul à partir du nombre d'emploi générés. Critère à évaluer dès le calcul des heures réservées dans la maquette financière	En nombre d'embauches	Lors du recensement des marchés à lancer et à renouveler, par structure opérationnelle, dans le cadre des différentes instances de pilotages dédiées à l'insertion	Périodiquement en fonction de la visibilité sur les marchés à lancer des besoins des structures et de leur nombre d'heures à réaliser	Tableau synthétique mis à jour et diffusé lors des instances de pilotage
Objectiver la pérennité des contrats d'insertion	Calcul à partir de l'outil de suivi des emplois	En nombre de contrats	Lors des instances de pilotages dédiées à l'insertion	Périodiquement en fonction de l'évolution des différents types de contrats et des besoins des structures	Tableau synthétique mis à jour et diffusé lors des instances de pilotage
Objectiver l'emploi des femmes dans le dispositif de clause du NPNRU	Calcul à partir de l'outil de suivi des emplois	En nombre de contrats avec le public féminin	Lors du recensement des marchés à lancer et à renouveler, par structure opérationnelle, dans le cadre des différentes instances de pilotages dédiées à l'insertion	Périodiquement en fonction de l'évolution de la part d'embauche de publics féminins en fonction des marchés en cours et à lancer et des besoins des structures	Tableau synthétique mis à jour et diffusé lors des instances de pilotage
Objectiver la formation, levier de retour vers l'emploi durable	Calcul à partir de l'outil de suivi des emplois. Suivi des formations par type de formation, organisme (proposé suivi, réussite) et financement	En nombre de formations et montants	Lors des instances de pilotages dédiées à l'insertion	Périodiquement en fonction des marchés en cours et à venir, de la spécificité des métiers et des profils des publics	Tableau synthétique mis à jour et diffusé lors des instances de pilotage

7.1 Calcul des objectifs quantitatifs

Les objectifs d'heures d'insertion de chaque maître d'ouvrage peuvent être calculés dès la contractualisation des projets et inscrits dans la convention territoriale pour ce qui est généré par les opérations de reconstitution et dans les volets quartiers pour ce qui est généré par les autres opérations d'investissement. Ils sont actualisés dès que le tableau financier auquel ils se rapportent est modifié et consolidés à l'échelle territoriale lors des instances de pilotage dédiées à l'insertion tout au long de la vie des projets.

Les objectifs d'heures d'insertion sont calculés pour chaque opération cofinancée par l'ANRU, hors prestations internes ou études externes financées en famille 14, par déclinaison de la formule de calcul de l'objectif territorial (ci-dessous).

Cependant, dans le calcul de l'objectif par opération, la part de main d'œuvre pourra être déterminée selon le type de l'opération selon le tableau suivant :

Type d'opération	% main d'œuvre	Coût horaire	Taux insertion
14 ETUDES ET CONDUITE DE PROJET	80%	80	5%
15 RELOGEMENT DES MENAGES AVEC MINORATION DE LOYER	0%	0	5%
21 DEMOLITION DE LLS	40%	35	5%
22 RECYCLAGE DES COPROPRIETES DEGRADEES	40%	35	5%
23 RECYCLAGE DE L'HABITAT ANCIEN DEGRADE	40%	35	5%
24 AMENAGEMENT D'ENSEMBLE	40%	35	5%
31 RECONSTITUTION DE L'OFFRE DE LLS	50%	35	5%
32 PRODUCTION D'UNE OFFRE DE RELOGEMENTS TEMPORAIRE	35%	25	5%
33 REQUALIFICATION DE LLS	40%	35	5%
34 RESIDENTIALISATION DE LOGEMENTS	40%	35	5%
35 ACTIONS DE PORTAGE MASSIF EN COPROPRIETES DEGRADEES	35%	35	5%
36 ACCESSION A LA PROPRIETE	35%	35	5%
37 EQUIPEMENTS PUBLICS DE PROXIMITE	50%	35	5%
38 IMMOBILIER A VOCATION ECONOMIQUE	35%	35	5%
39 AUTRES INVESTISSEMENTS ET VEFA	30%	35	5%
41 QUARTIER FERTILE - OPERATIONS D'INGENIERIE	35%	35	5%
42 QUARTIER FERTILE - OPERATIONS D'INVESTISSEMENTS	35%	35	5%

Pour rappel : objectif par maître d'ouvrage, contractualisés dans la convention.

	Montant d'investissement	Montant d'investissement retenu pour le calcul de la clause	Nombre d'heures travaillées	Objectif d'insertion minimum 5%
Douais Agglo	47 215 275 €	27 648 000 €	354 951 heures	17 748 heures
Ville de Sin le Noble	8 743 591 €	7 788 716 €	91 679 heures	4 584 heures
Ville de Douai	1 854 921 €	1 485 000 €	16 971 heures	849 heures
Ville de Fiers en Escrebieux	201 900 €	190 000 €	2 171 heures	109 heures
Norvèie	61 559 223 €	45 720 342 €	607 915 heures	30 396 heures
A l'échelle du NPNRU	119 574 910 €	82 832 059 €	1 073 688 heures	53 684 heures

LES OBJECTIFS EN HEURES TRAVAILLEES DANS LE CADRE DES OPERATIONS D'INVESTISSEMENT

L'objectif territorial d'heures d'insertion se calcule de la manière suivante :

$$\text{OBJ territorial} = \text{OBJ territorial hors ingénierie} + \text{OBJ territorial ingénierie}$$

L'objectif territorial d'heures d'insertion hors ingénierie se calcule de la manière suivante :

$$\text{OBJ territorial hors ingénieries} = 5\% \times \frac{\text{Part de main d'œuvre} \times \text{assiette de coût}}{\text{Coût de la main d'œuvre}}$$

Assiette de coût : correspond au **montant HT de l'opération** comprenant les coûts de travaux, les frais de maîtrise d'ouvrage (hors frais financiers) et les autres frais éventuels validés par le comité de suivi.

Sont exclus du calcul de l'assiette, les coûts d'ingénierie, les coûts qui ne donnent pas lieu à des heures travaillées (acquisitions foncières, taxes de dépollution etc.) et les travaux incompatibles avec des dispositifs d'insertion (désamontage, travaux en hauteur ou dangereux etc.)

Part de main d'œuvre : se référer au tableau ci-dessus

Coût de la main d'œuvre : 35€ / heure

L'objectif territorial d'heures d'insertion se calcule, pour l'ingénierie, de la manière suivante :

$$\text{OBJ territorial ingénieries} = 5\% \times \frac{\text{Part de main d'œuvre} \times \text{assiette de coût}}{\text{Coût de la main d'œuvre}}$$

Part de main d'œuvre : la part de main d'œuvre est fixée au taux moyen de 80 %

Coût de la main d'œuvre : 80 €/heure

L'objectif territorial d'heures travaillées dans le cadre des marchés de GUSP

$$\text{OBJ territorial ingénieries} = 10\% \times \frac{\text{Part de main d'œuvre} \times \text{assiette de coût}}{\text{Coût de la main d'œuvre}}$$

Coût de la main d'œuvre : 35€ / heure

La liste, le montant et la part de main d'œuvre des marchés relatifs à la GUSP pris en compte pour le calcul de l'objectif en heure d'insertion sont précisés et actualisés périodiquement par les instances de pilotage de la clause d'insertion, qui déterminent ainsi le volume d'heures à réaliser en insertion, au fur et à mesure de la passation des marchés et de leur renouvellement par les maîtres d'ouvrage.

L'objectif d'insertion lié à la GUSP cible prioritairement la gestion des espaces et ensembles immobiliers concernés par des opérations d'investissement cofinancées par l'ANRU, y compris la gestion transitoire dans le cadre de l'attente des travaux et des chantiers, mais peut être élargi à l'ensemble du quartier faisant l'objet du NPNRU et des QPV de l'EPI.

Les objectifs des embauches d'ingénierie liées aux projets de renouvellement urbain

Dans le cadre des instances de pilotage, les partenaires recensent périodiquement le nombre d'ETP globalement mobilisés pour la mise en œuvre du projet de renouvellement urbain chez le porteur de projet et l'ensemble des maîtres d'ouvrage. En particulier, il s'agit d'emplois concernant :

- La conduite de projet chez le porteur de projet et/ou chez les maîtres d'ouvrage,
- Le fonctionnement des équipements du quartier, notamment ceux financés dans le cadre de l'ANRU,
- Les actions d'accompagnement des habitants (projet de mémoire, co-construction, MOUS relogement, etc.),
- Le pilotage et le suivi du projet de gestion par le porteur de projet et/ou les maîtres d'ouvrage,
- Le suivi des dispositifs d'insertion.

A chaque opportunité d'embauche sur des missions d'ingénierie (création de poste ou renouvellement), les porteurs de projet et maîtres d'ouvrage s'engagent à rechercher prioritairement un candidat entrant dans les dispositifs d'insertion. De manière globale, afin que les signataires de la présente charte soient à même de tenir leurs engagements, la question des moyens financiers attendus au suivi des clauses est fondamentale.

7.2 Détermination des objectifs qualitatifs

Au-delà de la réalisation d'un volume d'heures de travail pour les bénéficiaires, les clauses d'insertion liées aux projets de renouvellement urbain doivent permettre **de construire de réels parcours vers l'emploi** pour les bénéficiaires. En effet, bien que la clause sociale soit un outil mobilisable comme une étape de parcours en complément d'autres dispositifs, elle a d'abord vocation à accompagner les publics bénéficiaires **vers l'emploi pérenne**.

Au titre de la qualité des démarches d'insertion, et afin de répondre aux enjeux du diagnostic local de l'emploi, il est proposé que les objectifs qualitatifs des clauses d'insertion portent sur trois axes :

Proposer des **parcours qualifiants** grâce aux formations sur des métiers en demande, favoriser les contrats longs et/ou les propositions d'emplois durables au-delà de leur parcours d'insertion ainsi pérenniser par ce biais le retour à l'emploi, et **féminiser** l'accès aux parcours d'insertion en diversifiant les métiers concernés.

Pour répondre à ces objectifs, il est nécessaire de mettre en place des leviers inscrits dans la charte.

7.2.1 Construire des parcours qualitatifs

Les positionnements de public en insertion au moyen de contrats longue durée et allant si possible de la formation professionnelle doivent être particulièrement valorisés.

Ainsi, les parcours qualitatifs peuvent être de trois types :

- Les CDD de plus de 6 mois ;
- Les CDI ;
- Les parcours qualifiants (contrat d'apprentissage ou de professionnalisation) et préparatifs opérationnelles à l'emploi.

Afin de construire ces parcours, il convient de s'appuyer sur un **diagnostic partagé** permettant d'identifier les types de métiers ou fonctions pour lesquels les publics en insertion pourraient être positionnés et formés.

Les partenaires s'engagent à mettre en œuvre l'ensemble des moyens nécessaires à la construction de ce type de parcours dans le cadre des heures d'insertion.

Pour fixer et mesurer l'atteinte de cet objectif, une cible en nombre de contrats signés liés à un parcours qualitatif est déterminée pour chaque projet de renouvellement urbain, en fonction du montant d'investissement réalisé :

1 million euros d'investissement = 0,10 contrats liés à un parcours « qualitatif », sur la base de contrats d'une durée d'un an à temps plein.

Le calcul est effectué par maître d'ouvrage au prorata du montant de leurs investissements.

Afin de valoriser l'engagement des maîtres d'ouvrage dans cette démarche, un coefficient modificateur est appliqué aux heures réalisées dans le cadre de chaque contrat relevant d'un parcours qualitatif et permet de bonifier l'atteinte des objectifs quantitatifs :

Type de contrat	Coefficient modificateur
CDI	1,5 h pour 1h réalisée (si la durée du travail est de 12 mois minimum) dans la limite de 3 200 heures annuelles réalisées
CDD de plus de 6 mois	1,3 h pour 1 heure réalisée (si la durée effective du travail est de 6 mois minimum) dans la limite de 1 600 heures annuelles réalisées
Alternance Contrats d'Apprentissage et de professionnalisation	2 h pour 1 heure réalisée (si la durée effective du travail est conforme à la durée initiale du contrat) dans la limite de 1 600 heures annuelles réalisées

7.2.2 Cibler les publics les plus éloignés de l'emploi

Au regard du diagnostic local de l'emploi et dans le respect des publics éligibles identifiés dans cette charte, des objectifs sont fixés afin de faciliter le retour à l'emploi des habitants considérés comme étant les plus éloignés de l'emploi.

Aussi, les partenaires s'engagent à mettre en œuvre l'ensemble des moyens nécessaires afin de viser les cibles suivantes parmi les bénéficiaires de la clause comptés au titre du NPNRU :

Objectifs	Indicateurs	Cibles
Favoriser l'accès à l'emploi des femmes	Pourcentage de femmes parmi les bénéficiaires	15 %
Favoriser l'insertion professionnelle des jeunes	Pourcentage des bénéficiaires ayant moins de 26 ans	25 %
Favoriser la formation des bénéficiaires	Pourcentage de bénéficiaires en contrat d'apprentissage, de professionnalisation ou bénéficiant d'une Préparation Opérationnelle à l'Emploi	10 %
Allonger la durée des parcours	Pourcentage des contrats/missions d'une durée égale ou supérieure à 6 mois	30 %
Favoriser l'insertion pour le biais des structures adaptées	Pourcentage de contrats signés avec des structures d'insertion par l'Activité Economique	10 %

Afin de mettre en œuvre et suivre ces objectifs, les instances de pilotage actualisent régulièrement le nombre total de bénéficiaires par maître d'ouvrage sur lequel s'appliquent ces cibles.

Ces objectifs sont des **critères qualitatifs de l'insertion** pour les maîtres d'ouvrage et visent à améliorer leurs pratiques en matière de clause. Ils ne sauraient être des **critères d'engagement**. Une répartition par maître d'ouvrage pourra être définie de manière **indicative et incitative**, l'objectif étant évalué de façon globale.

Pour permettre la diversification des publics touchés par le dispositif et faciliter la construction de parcours qualitatifs, les maîtrises d'ouvrage recourent non seulement à la clause d'insertion comme **condition d'exécution des marchés** mais aussi comme **critère d'attribution de ces marchés**, lancent des **marchés réservés** à l'insertion par l'Activité Economique et au monde du handicap et des marchés de qualification et d'insertion professionnelle.

8. Suivi et évaluation de la démarche

8.1 Le suivi des clauses d'insertion

Le suivi de l'atteinte des objectifs d'insertion (quantitatifs et qualitatifs) est réalisé dans le cadre des **instances de pilotage**.

Il fait l'objet d'un **reporting régulier** dans le cadre des instances du NPNRU afin que les maîtres d'ouvrage puissent identifier des actions correctives le cas échéant et faire le lien entre les problématiques d'insertion identifiées et le suivi opérationnel des projets.

Il doit permettre **d'améliorer en continu la mise en œuvre opérationnelle de la démarche d'insertion**, en termes d'efficacité et d'atteinte des objectifs, et de proposer des **actions correctives** le cas échéant, face à certaines difficultés : modalités de rattrapage des heures (objectifs quantitatifs), expérimentation et recherche de solutions de parcours qualitatifs ou d'adaptation aux publics cibles (objectifs qualitatifs), accompagnement spécifique d'entreprises ou de maîtres d'ouvrage en difficulté concernant la mise en œuvre des clauses etc.

L'ensemble des partenaires **s'engage à accompagner en termes d'ingénierie et de financement** la réalisation des objectifs stipulés dans la présente charte

L'ensemble des partenaires, en particulier les maîtres d'ouvrage et les entreprises, doivent également **contribuer au suivi de la mise en œuvre des clauses d'insertion**, notamment en **transmettant les indicateurs de suivi et informations nécessaires en temps voulu**.

LES INDICATEURS DE SUIVI EXIGIBLES PAR L'ANRU FIXES DANS LA CHARTE NATIONALE D'INSERTION NPNRU :

- Nombre d'heures travaillées pour les opérations liées aux travaux et dans le cadre de la gestion urbaine de proximité ;
- Modalités de réalisation des heures (embauche directe, intérim, alternance, formation...);
- Typologie des entreprises attributaires (nombre de salariés, secteur d'activité...);
- Nombre de bénéficiaires ;
- Typologie des bénéficiaires : sexe, âge, résidence dans un quartier prioritaire de la politique de la ville ;
- Situation des bénéficiaires à 6 et 12 mois après leur entrée dans le dispositif ;
- Embauches directes ou indirectes liées à l'ingénierie des projets, au fonctionnement des équipements et aux actions d'accompagnement.

LES INDICATEURS FIXES DANS LA CHARTE TERRITORIALE EN COMPLEMENT DE LA CHARTE NATIONALE

- Concernant les embauches liées à l'ingénierie, aux actions d'accompagnement du projet de renouvellement urbain :
 - o La part des bénéficiaires de la clause embauchés sur des missions d'ingénierie (nombre d'embauches)
- Concernant les parcours qualitatifs et qualifiants :
 - o La part des bénéficiaires de la clause en CDI (nombre de contrats)
 - o La part des bénéficiaires de la clause en CDD plus de 6 mois (nombre de contrats)
 - o La part des bénéficiaires bénéficiant de formation
 - Type de formation apprentissage, professionnalisation, préparation opérationnelle à l'emploi, autres formations en détail le nombre de proposition de formation, les en-cours et la réussite
 - o Le suivi des bénéficiaires à 6 mois post-insertion (part d'embauches, type de contrat, formation, parcours de suivi...)
- Concernant l'accès à l'emploi des publics les plus éloignés de l'emploi :
 - o La part des femmes bénéficiaires de la clause embauchés (nombre de contrats)
 - o La part des jeunes bénéficiaires de la clause embauchés (nombre de contrats)

Les indicateurs de suivi sont transmis à la Cellule Insertion du NPNRU, qui les diffuse aux partenaires à leur demande, et les consolide en vue de leur présentation dans les instances de pilotage dédiées à l'insertion et celles dédiées au NPNRU.

Un document de suivi et de gestion des clauses d'insertion est utilisé par le porteur de projet et les facilitateurs du territoire.

Conformément au règlement général de l'ANRU, le non-respect des dispositions de la nouvelle charte nationale d'insertion peut être un motif de révision, de suspension voire de résiliation de la convention pluriannuelle de renouvellement urbain.

8.2 L'évaluation de la démarche d'insertion

Au delà du suivi de la mise en œuvre des clauses d'insertion, la démarche d'insertion fera l'objet d'une **évaluation en continu et à terme**.

Il s'agira en particulier de **mesurer l'impact des clauses d'insertion sur l'accès à l'emploi durable des bénéficiaires**, et d'en tirer les enseignements pour l'amélioration en continu des politiques locales d'accès à l'emploi et à la formation professionnelle.

Cette évaluation sera intégrée au dispositif d'évaluation du projet de renouvellement urbain.

9. Protection des Données à Caractère Personnel

Les signataires reconnaissent que la mise en œuvre de la présente Charte Insertion dans le cadre du **Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU)** sur les quartiers concernés (Origines Pont de la Deule, Hiers en Estrepieux et les Epis) nécessite l'échange et le traitement de données à caractère personnel.

Chaque signataire est considéré comme un **Responsable de Traitement indépendant** pour les données qu'il collecte et traite, et s'engage à respecter les dispositions du Règlement Général sur la Protection des Données (RGPD) et de la loi Informatique et Libertés.

9.1 Finalités du Traitement de Données et Base Légale

Les traitements de données à caractère personnel mis en œuvre par les signataires ont pour **finalités exclusives**, liées à la mise en œuvre de la Clause d'Insertion et à la gouvernance NPNRU :

- **Optimisation du parcours d'insertion** : Corrélation des besoins en main d'œuvre identifiés sur les chantiers NPNRU avec les profils des bénéficiaires, dans le but de faciliter et d'optimiser leur orientation et leur insertion professionnelle.
- **Suivi individualisé et coordination** : Assurer le suivi des candidats (formations suivies, parcours d'intégration, suivi post-mission) et garantir une coordination efficace entre tous les acteurs signataires de la Charte via notamment les Comités Interacteurs d'Insertion (CII).
- **Pilotage et évaluation** : Permettre le suivi des objectifs quantitatifs (heures d'insertion, pourcentage d'emploi des femmes, types de contrats) au sein des Cellules Insertion et la remontée de données agrégées ou anonymisées auprès des instances du NPNRU et de l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (ANRU).

La base légale de cet échange et de ce traitement repose sur l'exécution d'une mission d'intérêt public dont est investie l'Agglomération et ses partenaires, et sur le **consentement éclairé, spécifique et révocable** de la personne concernée pour l'échange de ses données individuelles au sein des CI.

9.2 Détail du Traitement et Flux de Données

Nature des Données Échangées

Dans le cadre de la Charte et des Comités Interacteurs d'Insertion (CII), les signataires s'engagent à échanger uniquement les données à caractère personnel **strictement nécessaires aux finalités** (principe de minimisation).

Il est expressément convenu que les coordonnées complètes (numéros de téléphone ou adresses e-mail) des personnes accompagnées ne font pas l'objet d'un échange entre les signataires.

Les données échangées incluent :

- **Données d'identification** : Nom, Prénom, âge, sexe.
- **Données de localisation restreintes** : la ville d'origine et le quartier (notamment ceux couverts par le NPNRU), précision faite pour les quartiers en QPV.
- **Données de profil et de situation** : Situation et parcours professionnel, niveau de formation, situation familiale, moyen de locomotion, statut permis de conduire.

Données de suivi d'insertion : Formations à mettre en place, formations suivies, étapes du parcours d'intégration, suivi post-mission, orientations proposées.

Destinataires de l'Échange

Les seuls destinataires des données individuelles sont les membres des Comités Interacteurs d'Insertion (CII) prévus à l'article 5.2 de la présente charte (Agglomération, Facilitateur, Maîtres d'Ouvrage, Structures porteuses de publics en Insertion, France Travail, DDTM, CCAS, Département, Centres Sociaux, etc.), agissant en leur qualité de signataires de la Charte et d'acteurs de l'insertion sur le NPNRU.

Les Cellules Insertion reçoivent **prioritairement des données anonymisées ou agrégées** pour le pilotage et l'évaluation des indicateurs globaux de la clause d'insertion.

9.3 Engagements de Confidentialité et de Sécurité

Chaque signataire s'engage, en tant que **Responsable de Traitement** et participant aux Instances de gouvernance

- **Confidentialité** : À considérer toutes les données à caractère personnel échangées au sein des CII comme confidentielles. Les membres des CII sont tenus au secret professionnel et s'engagent à ne pas divulguer les informations à des tiers non-signataires ou non autorisés
- **Sécurité des Outils** : À utiliser des outils de suiv. partages, le cas échéant, qui garantissent un niveau de sécurité technique et organisationnel adapté aux risques. L'Agglomération s'engage à définir les protocoles d'accès et de gestion des droits sur ces outils.

Sécurité Générale : À mettre en œuvre les mesures nécessaires pour prévenir toute destruction, perte, altération, divulgation ou accès non autorisé aux données qu'il détient.

9.4 Information des Personnes Concernées (Transparence et Droits)

Chaque signataire a l'obligation légale d'informer la personne concernée, de manière claire et complète, au moment de la collecte de ses données :

- De l'existence des **Comités Interacteurs d'insertion** et du rôle de chaque signataire
- Des **catégories de données** (âge, parcours, situation familiale, etc.) qui seront partagées.
- Des **finalités précises** de cet échange de données (suivi et orientation optimisée vers les signataires).
- De la **liste des destinataires** (les autres signataires du CII).
- De ses **droits** (accès, rectification, effacement, opposition, limitation, portabilité), et de son droit à introduire une réclamation auprès de la CNIL.

L'échange des données individuelles au sein du CII ne pourra s'effectuer qu'après que le signataire initial ait dûment informé et, si la base légale l'exige, recueilli le consentement libre et éclairé de la personne, spécifique à ce partage inter-partenarial.

5.1

Accusé de réception de la préfecture : 059-225900018-20260209-338178-DE-1-1

Date de réception en préfecture le 18 février 2026

Publié le 18 février 2026

Notifié le 12 février 2026

Suite à la convocation en date du 26 janvier 2026
LA COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL DEPARTEMENTAL
Réunie à Lille le 09 FÉVRIER 2026

Sous la présidence de Christian POIRET, Président du Conseil Départemental

Nombre de membres en exercices : 82

Etaient présents : Salim ACHIBA, Grégory BARTHOLOMEUS, Charles BEAUCHAMP, Valentin BELLEVAL, Stéphanie BOCQUET, Anne-Sophie BOISSEAUX, Frédéric BRICOUT, Loïc CATHELAIN, Marie CHAMPAULT, Isabelle CHOAIN, Marie CIETERS, Valérie CONSEIL, Sylvie DELRUE, Agnès DENYS, Jean-Luc DETAVERNIER, Carole DEVOS, Jean-Claude DULIEU, Monique EVRARD, Marie-Laurence FAUCHILLE, Michel GACEM, Michelle GREAUME, Maël GUIZIOU, Mickaël HIRAUX, Jacques HOUSSIN, Simon JAMELIN, Sylvie LABADENS, Eric LAVALLEE, Nicolas LEBLANC, Maryline LUCAS, Didier MANIER, Françoise MARTIN, Luc MONNET, Laurent PERIN, Christian POIRET, Marie-Paule ROUSSELLE, Caroline SANCHEZ, Marie SANDRA, Céline SCAVENNEC, Sébastien SEGUIN, Nicolas SIEGLER, Marie TONNERRE-DESMET, Anne VANPEENE, Philippe WAYMEL, Isabelle ZAWIEJA-DENIZON.

Absent(e)(s) représenté(e)(s) : Pierre-Michel BERNARD donne pouvoir à Valérie CONSEIL, François-Xavier CADART donne pouvoir à Sylvie LABADENS, Yannick CAREMELLE donne pouvoir à Frédéric BRICOUT, Régis CAUCHE donne pouvoir à Monique EVRARD, Christine DECODTS donne pouvoir à Grégory BARTHOLOMEUS, Béatrice DESCAMPS-MARQUILLY donne pouvoir à Marie CIETERS, Isabelle FERNANDEZ donne pouvoir à Françoise MARTIN, Michel LEFEBVRE donne pouvoir à Isabelle ZAWIEJA-DENIZON, Sébastien LEPRETRE donne pouvoir à Jacques HOUSSIN, Valérie LETARD donne pouvoir à Jean-Luc DETAVERNIER, Elisabeth MASSE donne pouvoir à Marie-Laurence FAUCHILLE, Anne MIKOLAJCZAK donne pouvoir à Maël GUIZIOU, Charlotte PARMENTIER-LECOCQ donne pouvoir à Luc MONNET, Michel PLOUY donne pouvoir à Sylvie DELRUE, Marie-Hélène QUATREBOEUF donne pouvoir à Nicolas LEBLANC, Bertrand RINGOT donne pouvoir à Didier MANIER, Frédérique SEELS donne pouvoir à Anne-Sophie BOISSEAUX, Aude VAN CAUWENBERGE donne pouvoir à Sébastien SEGUIN, Karima ZOUGGAGH donne pouvoir à Marie CHAMPAULT.

Absent(e)(s) excusé(e)(s) : Benjamin CAILLIERET, Paul CHRISTOPHE, Barbara COEVOET, Frédéric DELANNOY, Claudine DEROEUX, Soraya FAHEM, Patrick VALOIS.

Absent(e)(s) : Martine ARLABOSSE, Barbara BAILLEUL, Doriane BECUE, Josyane BRIDOUX, Olivier CAREMELLE, Sylvie CLERC, Jean-Luc DAR COURT, Laurent DEGALLAIX, Stéphane DIEUSAERT, Vincent LEDOUX, Eric RENAUD, Jean-Noël VERFAILLIE.

OBJET : Appels à projets "Les Rendez-vous Nature 2026"

DECIDE à l'unanimité:

- d'attribuer les subventions d'un montant total de 19 980 €, aux organismes et associations retenus dans le cadre de l'appel à projets « les Rendez-vous Nature 2026 » pour leurs animations, récapitulées en annexe ci-jointe ;
- d'imputer la dépense correspondante soit 19 980 €, sur les crédits inscrits sur l'opération 23005OP008.

Le quorum a été vérifié à l'appel de l'affaire à 17 h 00.

Mesdames FAUCHILLE et SANDRA sont membres de l'assemblée générale et du conseil d'administration du Centre régional de phytosociologie / Conservatoire botanique national de Bailleul.

Madame DEVOS et Monsieur LEBLANC sont membres du conseil d'administration de l'Ecomusée de l'Avesnois, en qualité de titulaires.

Madame DENYS est membre du conseil d'administration de l'Ecomusée de l'Avesnois, en qualité de suppléante.

Monsieur SEGUIN est membre du conseil d'administration de l'Ecomusée de l'Avesnois, en qualité de suppléant et membre du comité de direction de l'Office de Tourisme de l'Avesnois.

Monsieur HIRAUX est membre du comité de direction de l'Office de Tourisme de l'Avesnois.

Monsieur SIEGLER est Président de l'Agence d'attractivité du Cambrésis.

En raison de ces fonctions, ils ne peuvent ni prendre part au délibéré et à la prise de décision ni être comptés dans le quorum.

Mesdames MASSE, QUATREBOEUF et VAN CAUWENBERGE avaient donné pouvoir respectivement à Madame FAUCHILLE, Messieurs LEBLANC et SEGUIN. Ces derniers ne pouvant prendre part au délibéré et à la prise de décision, il n'est pas tenu compte de ces pouvoirs pour cette affaire.

36 Conseillers départementaux étaient donc présents en séance. Ils étaient porteurs de 16 pouvoirs.

Décision acquise par assentiment de l'assemblée.

Signé électroniquement



Pour le Président du Conseil Départemental
et par délégation,
La Directrice des Affaires Juridiques
et de l'Achat Public,

Claude LEMOINE

Appel à projets "les Rendez-vous Nature 2026 "

	Porteurs de projets - bénéficiaires	Nombre de projets	Intitulé des projets	Nombre d'animations par projet	Participation forfaitaire	Montant de la subvention sollicitée
1	Allons eaux bois à Wallers	1	Les roses sauvages : couleur de nature	1	90 €	90 €
2	Eclaireuses et Eclaireurs de France - Base EEDF à Morbecque	1	Expérience immersive à la découverte des secrets de la Nature	4	90 €	360 €
3	Centre d'Education Nature du Houtland (CENH) à Wormhout	1	C'est l'Histoire de la Vie	4	90 €	360 €
4	ADEELI-CPIE Flandre maritime à Zuydcoote	6	Les outils du petit naturaliste	1	90 €	540 €
			Petites bêtes merveilleuses et métamorphoses	1		
			Et plus si infinités	1		
			Que d'astuces pour la survie des espèces	1		
			L'enquête de Malo : qui à voler la coquille d'Argouse ?	1		
			Les oiseaux remarquables en été	1	90 €	540 €
5	La Commune de Sains du Nord pour La Maison du bocage et le jardin botanique	3	Comprendre et observer les comportements et les stratégies de reproduction du Monde Sauvage	1		
			Découvrir la Biodiversité Avesnoise à travers leurs comportements et secrets	3		
			Jeux découvertes "Enfants" autour de la vie secrète des animaux	2		
6	Association Maison de l'environnement de Dunkerque	1	La reproduction, les amours : c'est bien l'essentiel pour perpétuer une espèce dans son habitat!	4	90 €	360 €
7	Maison de l'eau de la pêche et de la nature à Roubaix	9	"De l'autre coté du miroir"	1	90 €	810 €
			Découverte des amphibiens	1		
			Observation de la richesse écologique d'une zone humide	1		
			Découverte et identifications de crustacés aquatiques	1		
			Oiseaux des zones humides	1		
			Sensibilisation au monde des odonates	1		
			Plantes et vertues	1		
			Recherche d'écuvies d'odonates	1		
			Sur les traces du castor européen	1		
8	Nature et Vie à Thumeries	1	Sortie Ornithologique	10	90 €	900 €
9	Nord nature environnement à Lille	1	Des amours de faune	4	90 €	360 €
10	Office de Tourisme de l'Avesnois à Avesnes-sur-Helpe	3	La Nature s'éveille	1	90 €	270 €
			Les sens en éveil	1		
			L'Arbre et ses compositions	1		
11	Canopée reforestation à Forest-sur-Marque	1	Des ailes dans les feuilles	3	90 €	270 €
12	Centre régional de phytosociologie - Conservatoire botanique de Bailleul (CBNBL) à Bailleul	1	La nature flamande	6	90 €	540 €
13	Vacances plurielles à Le Cateau Cambresis	9	Plantes et vertus de la forêt du Bois l'Evêque	6	90 €	1 980 €
			Les fêtes sauvages !	2		
			C'est la fête à la grenouille !	1		
			Les apprentis robinsons en forêt !	2		
			Forêt intérieure : balade sophro et sérénité.	1		
			Les sentiers secrets !	5		
			Mes premiers pas en forêt !	1		
			A(RT)venture en forêt !	2		
			Les nuits sauvages !	2		
14	Association La Chaîne des Terrils - CPIE - à Loos-en-Gohelle	1	Au rythme des Amours	3	90 €	270 €
15	Les jardins du cygne à Arnèke	1	Quand la Nature se perpétue...	6	90 €	540 €

	Porteurs de projets - bénéficiaires	Nombre de projets	Intitulé des projets	Nombre d'animations par projet	Participation forfaitaire	Montant de la subvention sollicitée
16	Office du Tourisme Intercommunal de Coeur d'Ostrevent à Pecquencourt	2	Animations Chants des Amphibiens	1	90 €	180 €
			Atelier découverte des cycles de vie dans la mare	1		
17	Lestrem Nature à Lestrem	2	Chroniques intimes des espèces oubliées	2	90 €	630 €
			Découverte de la faune volante des espaces naturels du Nord	5		
18	Association Takoda à Lille	1	Carnet rose	6	90 €	540 €
19	ESAT Bol Vert, géré par l'association Traits d'Union à Trèlon	1	Carnet rose au travers de quelques milieux naturels de l'Avesnois	3	90 €	270 €
20	Ecomusée de l'Avesnois à Fourmies	1	Naturellement?	3	90 €	270 €
21	Ligue pour la Protection des Oiseaux Hauts de France (LPO) à Lille	2	Amour au fil de l'eau	2	90 €	540 €
			Secrets de famille chez les oiseaux	4		
22	Association Yser Houck à Volckerinckhove	8	Balade à travers le Bocage Flamand	1	90 €	720 €
			Balade dans le milieu dunaire	1		
			Balade nature sur le sujet de la Nature en ville	1		
			Balade nature autour des remparts de Bergues	1		
			Balade nature à travers les champs et le Bocage de Flandres Intérieure	1		
			Balade nature dans la ville de Dunkerque et sur son Littoral	1		
			Balade sur le sujet de l'eau dans le Territoire Flamand	1		
			Balade nocturne sur le sujet de la Biodiversité nocturne et principalement les chauves-souris	1		
23	Agence attractivité du Cambrésis à Cambrai	4	Bien-être	3	90 €	2 610 €
			Jeux Nature	4		
			Découverte de la faune et de la flore	15		
			Artiste en herbe	7		
24	Les Amis du musée Marguerite Yourcenar à St Jans cappel	1	Le carnet rose dans la nature	7	90 €	630 €
25	Association Goéland à Dunkerque	1	Visite guidée	3	90 €	270 €
26	Fédération du Nord pour la pêche et la protection du milieu aquatique à Le Quesnoy	3	Les modes de reproduction des espèces piscicoles	1	90 €	450 €
			Les premiers pas dans la pêche	2		
			Découvertes de la micro vie aquatique	2		
27	Les Francas Association départementale du Nord à Lille	1	Animaux ou plantes, tous ont besoin de se reproduire pour assurer leur descendance	10	90 €	900 €
28	Fédération Française de Randonnée Nord à Villeneuve d'Ascq	1	RDV Nature de la FFRandonnée Nord	5	90 €	450 €
29	Mme Marjorie DEWINTER - l'Energizen à Beaurieux	3	Sortie nature	1	90 €	270 €
			Sortie Nature autour de Sains du Nord	1		
			Sortie découverte du bocage de l'avesnois	1		
30	Association Roubaissienne d'Insertion - Jardin Chlorophylle - à Roubaix	1	Sur les traces de la Nature avec le Jardin Chlorophylle	10	90 €	900 €
31	Coop Portage à Montreuil (Althaia-ateliers nature itinérants)	1	Faire découvrir la biodiversité sur les ENS et les PDIPR du département.	9	90 €	810 €
32	Eau Vivante Nord de France à Ferrière-la-Grande	2	Découverte des Castors de Chabaud Latour	1	90 €	180 €
			Printemps des Castors au Marais de la Marque	1		
33	Cambrésis Nature à Cambrai	2	Autour de l'eau, la vie fourmille	1	90 €	180 €
			Ca roucoule dans les champs!!	1		
34	Chloé BOONE – Sens, éveil & nature à Saint-Amand-les-Eaux	1	L'éveil à la Nature pour tous	1	90 €	90 €
35	Groupe Ornithologique et Naturaliste des Hauts-de-France à Lille	1	Les rendez-vous Nature 2026	9	90 €	810 €
36	CC - Pévèle-Carembault à Pont-à-Marcq	1	Marcher sous les étoiles	1	90 €	90 €
	Total	80		222		19 980 €

5.2

Accusé de réception de la préfecture : 059-225900018-20260209-338176-DE-1-1

Date de réception en préfecture le 18 février 2026

Publié le 18 février 2026

Notifié le 12 février 2026

Suite à la convocation en date du 26 janvier 2026
LA COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL DEPARTEMENTAL
Réunie à Lille le 09 FÉVRIER 2026

Sous la présidence de Christian POIRET, Président du Conseil Départemental

Nombre de membres en exercices : 82

Etaient présents : Salim ACHIBA, Grégory BARTHOLOMEUS, Charles BEAUCHAMP, Valentin BELLEVAL, Stéphanie BOCQUET, Anne-Sophie BOISSEAUX, Frédéric BRICOUT, Loïc CATHELAIN, Marie CHAMPAULT, Isabelle CHOAIN, Marie CIETERS, Valérie CONSEIL, Sylvie DELRUE, Agnès DENYS, Jean-Luc DETAVERNIER, Carole DEVOS, Jean-Claude DULIEU, Monique EVRARD, Marie-Laurence FAUCHILLE, Michel GACEM, Michelle GREAUME, Maël GUIZIOU, Mickaël HIRAUX, Jacques HOUSSIN, Simon JAMELIN, Sylvie LABADENS, Eric LAVALLEE, Nicolas LEBLANC, Maryline LUCAS, Didier MANIER, Françoise MARTIN, Luc MONNET, Laurent PERIN, Christian POIRET, Marie-Paule ROUSSELLE, Caroline SANCHEZ, Marie SANDRA, Céline SCAVENNEC, Sébastien SEGUIN, Nicolas SIEGLER, Marie TONNERRE-DESMET, Anne VANPEENE, Philippe WAYMEL, Isabelle ZAWIEJA-DENIZON.

Absent(e)(s) représenté(e)(s) : Pierre-Michel BERNARD donne pouvoir à Valérie CONSEIL, François-Xavier CADART donne pouvoir à Sylvie LABADENS, Yannick CAREMELLE donne pouvoir à Frédéric BRICOUT, Régis CAUCHE donne pouvoir à Monique EVRARD, Christine DECODTS donne pouvoir à Grégory BARTHOLOMEUS, Béatrice DESCAMPS-MARQUILLY donne pouvoir à Marie CIETERS, Isabelle FERNANDEZ donne pouvoir à Françoise MARTIN, Michel LEFEBVRE donne pouvoir à Isabelle ZAWIEJA-DENIZON, Sébastien LEPRETRE donne pouvoir à Jacques HOUSSIN, Valérie LETARD donne pouvoir à Jean-Luc DETAVERNIER, Elisabeth MASSE donne pouvoir à Marie-Laurence FAUCHILLE, Anne MIKOLAJCZAK donne pouvoir à Maël GUIZIOU, Charlotte PARMENTIER-LECOCQ donne pouvoir à Luc MONNET, Michel PLOUY donne pouvoir à Sylvie DELRUE, Marie-Hélène QUATREBOEUFs donne pouvoir à Nicolas LEBLANC, Bertrand RINGOT donne pouvoir à Didier MANIER, Frédérique SEELS donne pouvoir à Anne-Sophie BOISSEAUX, Aude VAN CAUWENBERGE donne pouvoir à Sébastien SEGUIN, Karima ZOUGGAGH donne pouvoir à Marie CHAMPAULT.

Absent(e)(s) excusé(e)(s) : Benjamin CAILLIERET, Paul CHRISTOPHE, Barbara COEVOET, Frédéric DELANNOY, Claudine DEROEUX, Soraya FAHEM, Patrick VALOIS.

Absent(e)(s) : Martine ARLABOSSE, Barbara BAILLEUL, Doriane BECUE, Josyane BRIDOUX, Olivier CAREMELLE, Sylvie CLERC, Jean-Luc DAR COURT, Laurent DEGALLAIX, Stéphane DIEUSAERT, Vincent LEDOUX, Eric RENAUD, Jean-Noël VERFAILLIE.

OBJET : Interventions dans le domaine agricole : modification du périmètre de l'opération d'aménagement foncier agricole forestier et environnemental de Zegerscappel, Bollezeele, Eringhem et

Pitgam.

Vu le rapport DRE/2026/58

DECIDE à l'unanimité:

- d'émettre un avis favorable sur les modifications du périmètre de l'opération d'aménagement foncier agricole et forestier de Zegerscappel, Bollezeele, Eringhem, Pitgam, récapitulées dans le rapport ;
 - d'autoriser Monsieur le Président à signer l'arrêté modificatif du périmètre de cette opération d'aménagement foncier agricole et forestier ;
-

Le quorum a été vérifié à l'appel de l'affaire à 17 h 00.

44 Conseillers départementaux étaient présents en séance. Ils étaient porteurs de 19 pouvoirs.

Décision acquise par assentiment de l'assemblée.

Signé électroniquement



Pour le Président du Conseil Départemental
et par délégation,
La Directrice des Affaires Juridiques
et de l'Achat Public,

Claude LEMOINE

5.2

Accusé de réception de la préfecture : 059-225900018-20260209-338324-DE-1-1

Date de réception en préfecture le 18 février 2026

Publié le 18 février 2026

Notifié le 12 février 2026

Suite à la convocation en date du 26 janvier 2026
LA COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL DEPARTEMENTAL
Réunie à Lille le 09 FÉVRIER 2026

Sous la présidence de Christian POIRET, Président du Conseil Départemental

Nombre de membres en exercices : 82

Etaient présents : Salim ACHIBA, Grégory BARTHOLOMEUS, Charles BEAUCHAMP, Valentin BELLEVAL, Stéphanie BOCQUET, Anne-Sophie BOISSEAUX, Frédéric BRICOUT, Loïc CATHELAIN, Marie CHAMPAULT, Isabelle CHOAIN, Marie CIETERS, Valérie CONSEIL, Sylvie DELRUE, Agnès DENYS, Jean-Luc DETAVERNIER, Carole DEVOS, Jean-Claude DULIEU, Monique EVRARD, Marie-Laurence FAUCHILLE, Michel GACEM, Michelle GREAUME, Maël GUIZIOU, Mickaël HIRAUX, Jacques HOUSSIN, Simon JAMELIN, Sylvie LABADENS, Eric LAVALLEE, Nicolas LEBLANC, Maryline LUCAS, Didier MANIER, Françoise MARTIN, Luc MONNET, Laurent PERIN, Christian POIRET, Marie-Paule ROUSSELLE, Caroline SANCHEZ, Marie SANDRA, Céline SCAVENNEC, Sébastien SEGUIN, Nicolas SIEGLER, Marie TONNERRE-DESMET, Anne VANPEENE, Philippe WAYMEL, Isabelle ZAWIEJA-DENIZON.

Absent(e)(s) représenté(e)(s) : Pierre-Michel BERNARD donne pouvoir à Valérie CONSEIL, François-Xavier CADART donne pouvoir à Sylvie LABADENS, Yannick CAREMELLE donne pouvoir à Frédéric BRICOUT, Régis CAUCHE donne pouvoir à Monique EVRARD, Christine DECODTS donne pouvoir à Grégory BARTHOLOMEUS, Béatrice DESCAMPS-MARQUILLY donne pouvoir à Marie CIETERS, Isabelle FERNANDEZ donne pouvoir à Françoise MARTIN, Michel LEFEBVRE donne pouvoir à Isabelle ZAWIEJA-DENIZON, Sébastien LEPRETRE donne pouvoir à Jacques HOUSSIN, Valérie LETARD donne pouvoir à Jean-Luc DETAVERNIER, Elisabeth MASSE donne pouvoir à Marie-Laurence FAUCHILLE, Anne MIKOLAJCZAK donne pouvoir à Maël GUIZIOU, Charlotte PARMENTIER-LECOCQ donne pouvoir à Luc MONNET, Michel PLOUY donne pouvoir à Sylvie DELRUE, Marie-Hélène QUATREBOEUFs donne pouvoir à Nicolas LEBLANC, Bertrand RINGOT donne pouvoir à Didier MANIER, Frédérique SEELS donne pouvoir à Anne-Sophie BOISSEAUX, Aude VAN CAUWENBERGE donne pouvoir à Sébastien SEGUIN, Karima ZOUGGAGH donne pouvoir à Marie CHAMPAULT.

Absent(e)(s) excusé(e)(s) : Benjamin CAILLIERET, Paul CHRISTOPHE, Barbara COEVOET, Frédéric DELANNOY, Claudine DEROEUX, Soraya FAHEM, Patrick VALOIS.

Absent(e)(s) : Martine ARLABOSSE, Barbara BAILLEUL, Doriane BECUE, Josyane BRIDOUX, Olivier CAREMELLE, Sylvie CLERC, Jean-Luc DAR COURT, Laurent DEGALLAIX, Stéphane DIEUSAERT, Vincent LEDOUX, Eric RENAUD, Jean-Noël VERFAILLIE.

OBJET : Interventions dans le domaine agricole : Renouvellement de la convention "Le Savoir Vert des Agriculteurs" et la convention tripartite avec la Fédération Départementale des Services de

DECIDE à l'unanimité:

- d'attribuer au « Savoir Vert des Agriculteurs » une subvention de 100 000 € pour son programme d'activités 2026 ;
 - d'attribuer à la Fédération Départementale des Services de Remplacement du Nord (FDSRN) une subvention de 90 000 € pour son programme d'activités 2026 ;
 - d'autoriser Monsieur le Président à signer la convention de partenariat entre le Département du Nord et l'association « Le Savoir Vert des Agriculteurs » dans les termes du projet ci-joint en annexe 1 ;
 - d'autoriser Monsieur le Président à signer la convention tripartite entre le Département du Nord, la Fédération Départementale des Services de Remplacement du Nord (FDSRN) et la Mutualité Sociale Agricole Nord-Pas de Calais (MSA), dans les termes du projet ci-joint en annexe 2 ;
 - d'imputer les dépenses correspondantes soit 190 000 € sur l'opération 23003OP003.
-

Le quorum a été vérifié à l'appel de l'affaire à 17 h 00.

44 Conseillers départementaux étaient présents en séance. Ils étaient porteurs de 19 pouvoirs.

Décision acquise par assentiment de l'assemblée.

Signé électroniquement



Pour le Président du Conseil Départemental
et par délégation,
La Directrice des Affaires Juridiques
et de l'Achat Public,

Claude LEMOINE



CONVENTION
relative à la participation financière
accordée par le Département du Nord
à l'association « Le Savoir Vert des Agriculteurs »

Vu la convention de partenariat entre le Département du Nord et la Région Hauts-de-France en matière d'intervention dans le domaine agricole,

Vu l'article L. 3211-1 du code général des collectivités territoriales,

Entre :

Le Département du Nord, représenté par son Président, Monsieur Christian POIRET, agissant en application de la décision de la Commission permanente du 9 février 2026,

Et :

L'association « Le Savoir Vert des Agriculteurs » représentée par sa Présidente, Madame Caroline DELEPIERRE PIAT ;

Il a été convenu ce qui suit :

Préambule

Depuis de nombreuses années, l'association « Le Savoir Vert des Agriculteurs » est partenaire du Département pour l'accueil des classes de 6^{ème} dans les fermes pédagogiques du réseau. Ce dispositif mis en place avec l'Education Nationale suscite un réel engouement auprès des collégiens et des agriculteurs du Savoir Vert.

La conduite de cette action présente de nombreux intérêts :

- la diversification des activités des exploitations agricoles concernées,
- la communication autour de l'agriculture et la restauration du dialogue ville-campagne,
- le retour ou le maintien du conjoint sur l'exploitation, participant ainsi au développement d'une agriculture familiale et créatrice d'emplois.

L'association « Le Savoir Vert des Agriculteurs » est également partenaire du projet de développement de l'approvisionnement local dans la restauration collective des collèges sur le volet sensibilisation des convives et communication depuis 2016.

Le contexte de restriction budgétaire des collèges occasionne une baisse des visites de classes dans les fermes. Le Savoir Vert a donc proposé de tester des interventions en classe sur 3 thématiques (l'approvisionnement local, les métiers de l'agriculture et le développement durable).

Article 1 : Objet et durée de la convention

La présente convention définit les engagements réciproques des parties portant sur la mise en œuvre des actions suivantes :

- l'accueil des classes de 6^{ème} dans les fermes pédagogiques de l'association,
- l'accueil des collégiens dans les fermes pour un programme de sensibilisation sur l'approvisionnement local,
- les interventions en classe sur 3 thématiques spécifiques : l'approvisionnement local, les métiers de l'agriculture et le développement durable.

La présente convention est conclue pour l'année civile 2026.

1) Le programme accueil des classes de 6^{ème}

Cette opération concerne la mise en œuvre de visites des fermes du Nord adhérentes de l'association « Le Savoir Vert des Agriculteurs » pour les classes de 6^{ème}.

Elle est proposée à l'ensemble des collèges publics et privés du département.

Ce type de visite peut, à plusieurs titres, être exploité dans le cadre du programme Sciences de la Vie et de la Terre de ces classes et constituer un support pour l'apprentissage d'autres disciplines.

2) Le programme de sensibilisation à l'approvisionnement local

Dans le cadre du projet de développement de l'approvisionnement local dans l'ensemble des restaurations des collèges, le Département du Nord et l'association « Le Savoir Vert des Agriculteurs » propose un programme de sensibilisation des collégiens ayant pour objectifs de :

- valoriser l'agriculture et les productions du territoire,
- faire le lien avec la restauration du collège et l'approvisionnement en produits locaux,
- participer au projet d'établissement du collège sur la thématique de l'approvisionnement et conforter les passerelles entre communauté éducative et personnel de restauration,
- permettre une meilleure compréhension des enjeux de la restauration scolaire (diversité, qualité alimentaire, saisonnalité, découverte des produits locaux identitaires des territoires...),
- transmettre une information aux parents.

Ce programme est réservé aux visites guidées en ferme. Des liens avec les personnels de restauration, la communauté éducative, voire même des représentants de parents d'élèves, sont nécessaires pour atteindre les objectifs précités.

Les collèges bénéficiaires de ce programme sont les collèges déjà engagés dans une démarche d'approvisionnement local au sein de leur restauration et la liste est donc communiquée par les services départementaux à l'association. Cette liste sera susceptible d'évoluer en fonction de l'évolution de la sensibilisation globale des collèges.

3) Les interventions en classe dans les collèges

Depuis septembre 2025, le Savoir Vert propose des interventions des agricultrices et agriculteurs du réseau dans les classes des élèves afin de limiter les frais de transport pour les collèges. L'objectif de ces interventions est de sensibiliser les collégiens à différentes thématiques : l'approvisionnement local, les métiers de l'agriculture et le développement durable (environnement, réchauffement climatique...).

Ces interventions se déroulent sur un créneau d'une heure. Elles sont animées par les agricultrices et agriculteurs du réseau Savoir Vert, avec l'appui de plusieurs supports pédagogiques, qui permettront un échange interactif avec les collégiens. Un dialogue permanent entre les services concernés du Département et l'association « Le Savoir Vert des Agriculteurs » permettra d'ajuster au mieux les programmes en fonction de la demande et des crédits disponibles.

Article 2 : Nature et montant de la participation financière départementale

1) Les visites guidées en ferme :

- **Le programme accueil des classes de 6^{ème} et le programme de sensibilisation à l'approvisionnement local :**

La participation accordée à l'association « Le Savoir Vert des Agriculteurs » pour ces programmes s'élève à 155 € maximum par visite d'une classe sur une demi-journée se répartissant comme suit :

- 65 € pour la visite en ferme proprement dite (participation forfaitaire),
- 90 € maximum pour le transport, cette part de l'aide départementale étant plafonnée au montant réel des dépenses engagées pour le transport des collégiens.

2) Les interventions en classe dans les collèges

La participation accordée à l'association « Le Savoir Vert des Agriculteurs » pour ce programme s'élève à 45 € par intervention en classe pour une durée d'une heure.

3) Ingénierie et réalisation de supports pédagogiques

Une subvention de fonctionnement de 17 500 € est accordée à l'association pour la mise en œuvre et le suivi de ces trois programmes, et pour la réalisation de supports pédagogiques.

Le montant global de la participation départementale s'élève donc à 100 000 €, réparti comme suit :

- 17 500 € pour l'ingénierie et la réalisation de supports pédagogiques,
- 82 500 € pour les visites guidées en ferme et les interventions en classe.

L'association « Le Savoir Vert des Agriculteurs » pourra utiliser le solde positif dégagé par les frais réels de transport en vue de l'accueil de classes supplémentaires.

Article 3 : Modalités de versement

Le versement de la participation du Département du Nord s'effectuera selon l'échéancier suivant :

	Convention 2026		TOTAL
	Signature de la convention	Début 2027	
Versements	1 ^{er} acompte de 60 000 €	Solde maximum de 40 000 €	100 000 €

Article 4 : Engagements de l'association « Le Savoir Vert des Agriculteurs »

L'association « Le Savoir Vert des Agriculteurs » s'engage, par la signature de la présente convention, à :

- assurer l'organisation, la mise en œuvre et le suivi des opérations aidées sur la base des modalités précisées dans la présente convention,
- assurer la répartition de la participation financière départementale auprès des exploitants agricoles et des collèges concernés,
- associer les services du Département pour la conception et la réalisation des supports pédagogiques nécessaires aux deux programmes et au comité de pilotage ayant pour objectif de suivre et d'évaluer les conditions de réalisation des opérations aidées,
- définir et mettre en œuvre avec le Département du Nord, les conditions d'information de l'existence d'un tel dispositif auprès des collèges et des exploitants agricoles en bénéficiant,
- faire apparaître le logo du Département du Nord sur l'ensemble des supports de communication et le faire valider à l'adresse dircom@lenord.fr. A défaut de réponse dans les 24 heures suivant l'envoi, la création proposée sera considérée comme validée par le Département du Nord.

Article 5 : Modalités de contrôle et suivi

Le paiement du solde s'effectuera sur la base d'un bilan financier sur les trois programmes.

L'association « Le Savoir Vert des Agriculteurs » s'engage à faciliter tout contrôle que le Président du Département souhaiterait exercer dans le cadre de l'exécution de la présente convention.

Des points réguliers seront organisés entre les services du Département et l'association « Le Savoir Vert des Agriculteurs ».

Article 6 : Résiliation

La convention pourra être résiliée sans indemnité, à l'initiative du Président du Département, si l'opération aidée n'était pas réalisée dans des conditions satisfaisantes et en particulier s'il apparaissait que l'action réellement entreprise ne correspondait pas aux objectifs initiaux tels que décrits dans la présente convention. Le Département se réserve le droit, dans ce cas, de suspendre le paiement des participations restant dues, voire d'exiger le remboursement de tout ou partie des sommes versées.

Fait à Lille, le

**Pour l'association
« Le Savoir Vert des Agriculteurs »
La Présidente,**

**Pour le Président du Département du
Nord et par délégation,**

Caroline DELEPIERRE PIAT.



**Convention tripartite 2026 entre le Département du Nord, la
Fédération Départementale des Services de Remplacement du Nord
et la Mutualité Sociale Agricole Nord-Pas de Calais relative au
soutien apporté aux Services de Remplacement**

Vu la convention de partenariat entre le Département du Nord et la Région Hauts-de-France en matière d'intervention dans le domaine agricole,

Vu l'article L. 3211-1 du code général des collectivités territoriales,

Entre

Le Département du Nord, représenté par son Président Monsieur Christian POIRET, agissant en application de la Commission permanente du 9 février 2026,

Et

La Fédération Départementale des Services de Remplacement du Nord, représentée par son Président, Monsieur Grégory MOREAU,

Et

La Mutualité Sociale Agricole Nord-Pas de Calais (MSA), représentée par son Président, Monsieur Dominique VERMEULEN et son Directeur Général, Monsieur Franck-Etienne RETAUX,

Il est convenu ce qui suit :

PREAMBULE

Dans le cadre de l'accompagnement social des agriculteurs, le Département du Nord et la MSA Nord-Pas de Calais interviennent sur le financement du service de remplacement. Le Département du Nord attribue une subvention à la Fédération Départementale des Services de Remplacement du Nord ayant pour but de mettre à disposition du personnel qualifié pour remplacer les agriculteurs lors de maladies, accidents ou décès et permettre ainsi de diminuer le coût du service. La MSA Nord-Pas de Calais apporte une aide financière aux exploitants en cas de maladie et épuisement professionnel.

La Fédération Départementale des Services de Remplacement du Nord est organisée en 3 antennes : Flandre, Métropole Lilloise et Avesnois.

ARTICLE 1 : OBJET

Une convention tripartite est mise en place afin d'optimiser la répartition de l'enveloppe départementale en touchant prioritairement les exploitants agricoles les plus en difficulté. Cette convention permet une meilleure complémentarité et articulation des interventions et des aides au remplacement entre le Département du Nord et la MSA.

Cette convention fixe le cadre général du programme ainsi que les modalités de l'intervention départementale, de la Fédération Départementale des Services de Remplacement du Nord et de la Mutualité Sociale Agricole Nord-Pas de Calais.

ARTICLE 2 : ENGAGEMENT DES PARTIES

1. Le Département du Nord

L'intervention financière du Département du Nord en faveur de ce programme concerne uniquement les remplacements pour maladie, accident du travail ou à l'occasion d'un décès.

Le programme dit « classique » qui se traduit comme suit :

- en cas de maladie : le Département intervient pendant 10 jours (du 16^{ème} au 25^{ème} jour), la MSA intervenant dans les mêmes conditions durant les 15 premiers jours du congés.
- en cas d'accident : le Département intervient pendant 20 jours (du 1^{er} au 20^{ème} jour), L'aide départementale pourra être prolongée pour 10 jours supplémentaires maximum (sur arrêt de travail prescrit),
- en cas de décès : le Département intervient 20 jours maximum.

Le montant d'aide attribué fluctue en fonction du barème agricole établi par la Mutualité Sociale Agricole Nord-Pas de Calais et des conditions de ressources de la personne bénéficiaire du service.

La participation départementale est fonction du Bénéfice Agricole (BA) déclaré en Mutualité Sociale Agricole Nord-Pas de Calais. Une comparaison est faite entre le dernier Bénéfice Agricole connu et le Bénéfice Agricole triennal ; le Bénéfice Agricole le plus favorable est choisi pour accorder l'aide.

Le Département du Nord intervient selon plusieurs tranches de revenus, répertoriées dans le tableau ci-dessous :

Bénéfice Agricole	Bénéfice Agricole	Bénéfice Agricole	Montant de l'aide par jour
Exploitant seul	Demandeur avec conjoint collaborateur ou sans statut	Demandeur avec conjoint apportant des revenus	
≤ 6 k€	≤ 8 k€	≤ 3 k€	18 €/H dans la limite de 126 €/jour (reste à charge 20 %)
De 6 k€ à 12 k€	De 8 k€ à 14 k€	De 3 k€ à 6 k€	17 €/H dans la limite de 119 €/jour (reste à charge 25 %)
De 12 k€ à 18 k€	De 14 k€ à 20 k€	De 6 k € à 12 k€	10 €/H dans la limite de 70 €/jour (reste à charge 55 %)
De 18 K€ à 20 K€	De 20 K€ à 28 K€	De 12 K€ à 18 K€	9 €/H dans la limite de 63 €/jour (reste à charge 60 %)
Plus de 20 000 €	Plus de 28 000 €	Plus de 18 000 €	5 €/H dans la limite de 35 €/jour (reste à charge 80 %)

La caisse d'urgence

Dans le cadre de la crise agricole, le Département du Nord et les services de remplacement ont adopté la mise en place d'une caisse d'urgence qui permet, de manière exceptionnelle, une prise en charge particulière pour les agriculteurs en situation extrême et difficile (graves difficultés financières, décès, suicide, longue maladie, contexte problématique...).

Cette caisse d'urgence est mise en œuvre selon les modalités suivantes :

2 500 € par cas équivalent à 110 h de prise en charge + 85 € / j pendant 10 jours pour les personnes non imposables.

La mise en œuvre de ce dispositif s'effectue au cas par cas après interpellation et accord des services départementaux, et dans la limite des crédits inscrits pour la mise en œuvre de la présente convention.

Dans le cadre de ce soutien aux professionnels agricoles en difficulté, le Département du Nord veillera à ce qu'il y ait une bonne coordination entre les différentes structures d'accompagnement (ARCADE, Groupement de Défense Sanitaire : GDS, Fédération des Services de Remplacement...) de manière à apporter une aide sociale adaptée.

2. La Fédération Départementale des Services de Remplacement du Nord

La Fédération Départementale des Services de Remplacement du Nord reste, vis-à-vis du Département du Nord et de la Mutualité Sociale Agricole Nord-Pas de Calais, seule responsable de la mise en œuvre des actions définies ci-après dans le respect des orientations validées par les partenaires de la convention. La Fédération devra souscrire tout contrat d'assurance de façon à ce que les autres parties ne puissent être recherchées ou inquiétées.

La Fédération Départementale des Services de Remplacement du Nord se conformera aux prescriptions réglementaires relatives à l'exercice de son objet. En outre, elle fera son affaire personnelle de toutes les taxes et redevances présentes ou futures constituant ses obligations fiscales, de telle sorte que les parties ne puissent être recherchées ou inquiétées en aucune façon à ce sujet.

Tous les supports utilisés pour assurer la transmission des informations et la promotion des actions définies devront obligatoirement faire apparaître et mentionner la participation du Département du Nord et de la MSA Nord-Pas de Calais.

En particulier, la Fédération Départementale des Services de Remplacement du Nord s'engage à présenter à ses adhérents la finalité et le montant de la participation du Département du Nord au coût du remplacement.

Au-delà de l'application du programme défini, la Fédération Départementale des Services de Remplacement du Nord s'engage à :

- remettre au Département un bilan technique et financier au terme de la convention,
- communiquer, en fin d'exercice, à Monsieur le Président du Département du Nord, la liste des bénéficiaires de l'intervention départementale,
- faciliter tout contrôle que Monsieur le Président du Département du Nord souhaiterait exercer dans le cadre des dispositions de la présente convention,
- communiquer, sur simple demande de l'administration départementale, tous ses documents comptables et de gestion relatifs à la période couverte par la convention,
- participer aux actions collectives engagées ou soutenues par le Département en faveur des agriculteurs nordistes.

Pour l'organisation de tout évènement financé par le Département du Nord, la Fédération Départementale des Services de Remplacement du Nord fera apparaître le logo du Département du Nord sur l'ensemble des supports de communication et les fera valider à l'adresse dircom@lenord.fr. A défaut de réponse dans les 24 h suivant l'envoi, la création proposée sera considérée comme validée par le Département du Nord.

3. La Mutualité Sociale Agricole Nord-Pas de Calais

La MSA intervient pour apporter une aide ponctuelle sur l'exploitation quand l'exploitant agricole, le conjoint collaborateur ou l'aide familial est en arrêt de travail dans le cadre de la maladie.

Cette aide est utilisable pendant la période d'arrêt de travail, à raison de 7h/jour et peut prendre diverses formes : recours à un service de remplacement, embauche directe ou augmentation temporaire d'un contrat de travail.

Le nombre de jours pour lesquels la MSA participe au financement d'une solution de remplacement dépend de la situation de l'exploitant :

- en cas de décès de l'exploitant, du conjoint ou d'un enfant : la MSA participe au financement de : 21 jours à prendre dans les 3 mois suivant le décès, sans conditions BA, sans reste à charge pour l'adhérent.
- en cas d'hospitalisation ou de maladie avec arrêt de travail prescrit, la MSA participe au financement de 15 jours (renouvelable une fois) sous condition du BA.

La participation de la MSA est déterminée en fonction du Bénéfice Agricole (la MSA retient la valeur la plus profitable à l'exploitant : dernier BA connu ou moyenne triennale) et de la situation de l'exploitant selon le barème suivant :

Bénéfice Agricole	Bénéfice Agricole	Bénéfice Agricole	Montant de l'aide par jour
Exploitant seul	Demandeur avec conjoint collaborateur ou sans statut	Demandeur avec conjoint apportant des revenus	
≤ 6 k€	≤ 8 k€	≤ 3 k€	20 €/H dans la limite de 140 €/jour (reste à charge 10 %)
De 6 k€ à 12 k€	De 8 k€ à 14 k€	De 3 k€ à 6 k€	18 €/H dans la limite de 126 €/jour (reste à charge 20 %)
De 12 k€ à 18 k€	De 14 k€ à 20 k€	De 6 k € à 12 k€	16 €/H dans la limite de 112 €/jour (reste à charge 30 %)
De 18 K€ à 20 K€	De 20 K€ à 28 K€	De 12 K€ à 18 K€	14 €/H dans la limite de 98 €/jour (reste à charge 40 %)
Plus de 20 000 €	Plus de 28 000 €	Plus de 18 000 €	12 €/H dans la limite de 84 €/jour (reste à charge 50 %)

La MSA participe également au financement du remplacement dans le cadre de l'épuisement professionnel selon des conditions définies annuellement par la Caisse Centrale de la MSA : 14 jours, sans reste à charge pour l'adhérent.

Dans ce cas spécifique la situation d'épuisement professionnel doit être appréciée par le travailleur social de la MSA (un certificat médical peut également l'attester) sans conditions de ressources.

ARTICLE 3 : PARTICIPATION DEPARTEMENTALE ANNUELLE A LA FEDERATION DEPARTEMENTALE DES SERVICES DE REMPLACEMENT DU NORD

Pour 2026, le Département accorde à la Fédération Départementale des Services de Remplacement du Nord une subvention de 90 000 €, se répartissant de manière prévisionnelle en trois postes :

- 58 000 € pour le programme de remplacements dit « classique »,
- 30 000 € pour la « caisse d'urgence »,
- 2 000 € à titre de participation aux dépenses de fonctionnement de la Fédération Départementale des Services de Remplacement du Nord.

La fongibilité des actions susvisées est possible sur justification et après accord du Département du Nord.

ARTICLE 4 : MODALITES DE VERSEMENT DE LA PARTICIPATION DEPARTEMENTALE A LA FEDERATION DEPARTEMENTALE DES SERVICES DE REMPLACEMENT DU NORD

Le versement de la participation du Département du Nord s'effectuera selon l'échéancier suivant :

	Convention 2026		TOTAL
	Signature de la convention	Début d'année 2027	
Versements	1 ^{er} acompte de 50 000 €	Solde final maximum de 40 000 €	90 000 €

Le comptable assignataire des paiements est Monsieur le Payeur départemental du Nord.

ARTICLE 5 : ECHANGE DE DONNEES

Les parties s'engagent réciproquement à se communiquer toutes les informations utiles dans le cadre de l'exécution de la présente convention.

Toutefois, en cas de projet d'échanges de données à caractère personnel, les demandes par l'une des parties feront obligatoirement l'objet d'une étude d'opportunité, de faisabilité et de conformité au Règlement Général sur la Protection des Données (RGPD) par l'autre partie, en la qualité de responsable de traitement de cette dernière. Ces demandes seront soumises pour étude et avis préalable au délégué à la protection des données de la partie qui détient les données personnelles demandées. Ce délégué pourra être amené à formuler des recommandations spécifiques à chaque échange de données.

Si elles sont mises en œuvre, ces transmissions (ou mises à disposition) de données personnelles respecteront strictement le Règlement Général sur la Protection des Données, la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 modifiée relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés ainsi que les décisions, avis ou préconisations de la Commission Nationale de l'Informatique et des Libertés.

La présente convention ne se substitue en rien à la nécessité, pour les responsables de traitement concernés, d'ajouter le traitement de données personnelles ainsi créé à la liste des traitements qu'il doit tenir au titre de l'article 30 du RGPD.

ARTICLE 6 : MODALITES DU PARTENARIAT TRIPARTITE

Un comité technique composé des différents partenaires se réunira une fois dans l'année pour veiller à l'utilisation de l'enveloppe départementale. Les outils de suivi et les statistiques devront être présentées à cette occasion et permettront de dresser un bilan quantitatif et qualitatif des interventions des partenaires.

ARTICLE 7 : DUREE DE LA CONVENTION

La présente convention est conclue pour l'année 2026.

ARTICLE 8 : RESILIATION

La présente convention sera résiliée de plein droit, sans préavis ni indemnité, en cas de faillite, de liquidation judiciaire ou d'insolvabilité notoire de la Fédération Départementale des Services de Remplacement du Nord.

Par ailleurs, le Département se réserve le droit de mettre fin à la présente convention, unilatéralement et à tout moment :

- moyennant un préavis de trois mois, dès lors que dans le mois suivant la réception de la mise en demeure envoyée par le Département par lettre recommandée avec accusé de réception, l'association n'aura pas pris les mesures appropriées, et ce, en cas de :
 - non-respect des engagements pris par la Fédération Départementale des Services de Remplacement du Nord à travers la signature de la présente convention,
 - constat de non-satisfaction des objectifs fixés, à l'occasion de leur évaluation annuelle,
- désaccord sur les objectifs ou moyens à mettre en œuvre dans le cadre de cette convention,
- sans préavis en cas d'utilisation de la participation départementale à des fins autres que celles définies par la présente convention ou en cas de faute lourde.

Fait à Lille, le

**Pour la Fédération Départementale
des Services de Remplacement du Nord,
Le Président**

**Pour le Président du Département
du Nord,
et par délégation**

Grégory MOREAU

**Pour la Mutualité Sociale Agricole
Nord-Pas-de-Calais,
Le Président**

**Pour la Mutualité Sociale Agricole
Nord-Pas de Calais,
Le Directeur Général**

Dominique VERMEULEN

Franck-Etienne RETAUX

5.3

Accusé de réception de la préfecture : 059-225900018-20260209-338179-DE-1-1

Date de réception en préfecture le 18 février 2026

Publié le 18 février 2026

Suite à la convocation en date du 26 janvier 2026
LA COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL DEPARTEMENTAL
Réunie à Lille le 09 FÉVRIER 2026

Sous la présidence de Christian POIRET, Président du Conseil Départemental

Nombre de membres en exercices : 82

Etaient présents : Salim ACHIBA, Grégory BARTHOLOMEUS, Charles BEAUCHAMP, Valentin BELLEVAL, Stéphanie BOCQUET, Anne-Sophie BOISSEAUX, Frédéric BRICOUT, Loïc CATHELAIN, Marie CHAMPAULT, Isabelle CHOAIN, Marie CIETERS, Valérie CONSEIL, Sylvie DELRUE, Agnès DENYS, Jean-Luc DETAVERNIER, Carole DEVOS, Jean-Claude DULIEU, Monique EVRARD, Marie-Laurence FAUCHILLE, Michel GACEM, Michelle GREAUME, Maël GUIZIOU, Mickaël HIRAUX, Jacques HOUSSIN, Simon JAMELIN, Sylvie LABADENS, Eric LAVALLEE, Nicolas LEBLANC, Maryline LUCAS, Didier MANIER, Françoise MARTIN, Luc MONNET, Laurent PERIN, Christian POIRET, Marie-Paule ROUSSELLE, Caroline SANCHEZ, Marie SANDRA, Céline SCAVENNEC, Sébastien SEGUIN, Nicolas SIEGLER, Marie TONNERRE-DESMET, Anne VANPEENE, Philippe WAYMEL, Isabelle ZAWIEJA-DENIZON.

Absent(e)(s) représenté(e)(s) : Pierre-Michel BERNARD donne pouvoir à Valérie CONSEIL, François-Xavier CADART donne pouvoir à Sylvie LABADENS, Yannick CAREMELLE donne pouvoir à Frédéric BRICOUT, Régis CAUCHE donne pouvoir à Monique EVRARD, Christine DECODTS donne pouvoir à Grégory BARTHOLOMEUS, Béatrice DESCAMPS-MARQUILLY donne pouvoir à Marie CIETERS, Isabelle FERNANDEZ donne pouvoir à Françoise MARTIN, Michel LEFEBVRE donne pouvoir à Isabelle ZAWIEJA-DENIZON, Sébastien LEPRETRE donne pouvoir à Jacques HOUSSIN, Valérie LETARD donne pouvoir à Jean-Luc DETAVERNIER, Elisabeth MASSE donne pouvoir à Marie-Laurence FAUCHILLE, Anne MIKOLAJCZAK donne pouvoir à Maël GUIZIOU, Charlotte PARMENTIER-LECOCQ donne pouvoir à Luc MONNET, Michel PLOUY donne pouvoir à Sylvie DELRUE, Marie-Hélène QUATREBOEUF donne pouvoir à Nicolas LEBLANC, Bertrand RINGOT donne pouvoir à Didier MANIER, Frédérique SEELS donne pouvoir à Anne-Sophie BOISSEAUX, Aude VAN CAUWENBERGE donne pouvoir à Sébastien SEGUIN, Karima ZOUGGAGH donne pouvoir à Marie CHAMPAULT.

Absent(e)(s) excusé(e)(s) : Benjamin CAILLIERET, Paul CHRISTOPHE, Barbara COEVOET, Frédéric DELANNOY, Claudine DEROEUX, Soraya FAHEM, Patrick VALOIS.

Absent(e)(s) : Martine ARLABOSSE, Barbara BAILLEUL, Doriane BECUE, Josyane BRIDOUX, Olivier CAREMELLE, Sylvie CLERC, Jean-Luc DARCOURT, Laurent DEGALLAIX, Stéphane DIEUSAERT, Vincent LEDOUX, Eric RENAUD, Jean-Noël VERFAILLIE.

OBJET : Acquisition d'une parcelle à Cysoing

Vu le rapport DRE/2026/61

DECIDE à l'unanimité:

Pour le renforcement de la cohérence foncière :

- d'autoriser l'acquisition, par le Département du Nord, auprès de Monsieur XXXXX, de Madame YYYYYY, de Madame ZZZZZ et de Madame WWWW, propriétaires indivis, ou de leurs ayants droit, de la parcelle en nature de bois, d'une surface totale de 24 486 m², cadastrée section D n° 912 à Cysoing, libre d'occupation et de droits, au prix net vendeur soixante mille sept cents euros (60 700 €), tous frais, taxes et honoraires liés à la rédaction de l'acte et à la publicité foncière étant à la charge de l'acquéreur ;
 - d'autoriser Monsieur le Président à signer les documents permettant la régularisation de cette transaction, dès lors que l'erreur de contenance, en plus ou en moins, n'excède pas 1/20ème, au prix indiqué ci-dessus, augmenté le cas échéant des frais, taxes et honoraires liés à la rédaction de l'acte et à la publicité foncière ;
 - d'autoriser Monsieur le Président à solliciter toute demande de subvention permettant de cofinancer par des fonds structurels, contrat de projet, fonds européens ou participation financière de l'Agence de l'Eau Artois-Picardie cette acquisition et à signer tout document s'y rapportant ;
 - d'imputer la dépense correspondante, soit 60 700 € sur les crédits inscrits à l'opération 23005OP003.
-

Le quorum a été vérifié à l'appel de l'affaire à 17 h 01.

Pour la présente délibération, 44 Conseillers départementaux étaient donc présents en séance. Ils étaient porteurs de 19 pouvoirs.

Décision acquise par assentiment de l'assemblée.

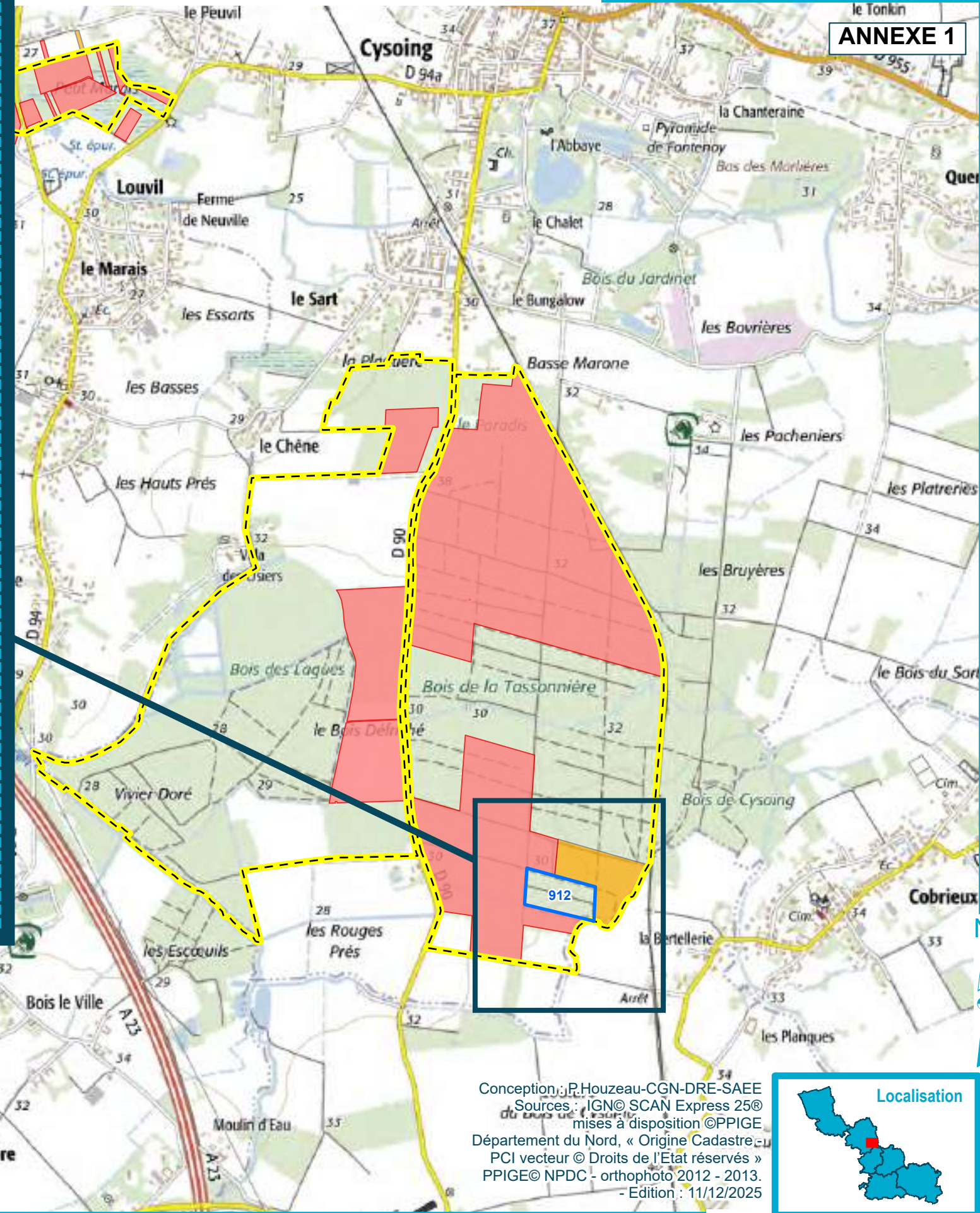
Signé électroniquement



Pour le Président du Conseil Départemental
et par délégation,
La Directrice des Affaires Juridiques
et de l'Achat Public,

Claude LEMOINE

ANNEXE 1



Chemin du document : O:\Arcgispro_HOUZEAU\VANHILLE-Arnaud\ Divers cartes de Loc\Loc_Cysoing_D912.aprx

Conception : P.Houzeau-CGN-DRE-SAEF
Sources : IGN© SCAN Express 25®
mises à disposition ©PPIGE
Département du Nord, « Origine Cadastre-
PCI vecteur © Droits de l'Etat réservés »
PPIGE© NPDC - orthophoto 2012 - 2013.
- Edition : 11/12/2025

Localisation



5.3

Accusé de réception de la préfecture : 059-225900018-20260209-338325-DE-1-1

Date de réception en préfecture le 18 février 2026

Publié le 18 février 2026

Suite à la convocation en date du 26 janvier 2026
LA COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL DEPARTEMENTAL
Réunie à Lille le 09 FÉVRIER 2026

Sous la présidence de Christian POIRET, Président du Conseil Départemental

Nombre de membres en exercices : 82

Etaient présents : Salim ACHIBA, Grégory BARTHOLOMEUS, Charles BEAUCHAMP, Valentin BELLEVAL, Stéphanie BOCQUET, Anne-Sophie BOISSEAUX, Frédéric BRICOUT, Loïc CATHELAIN, Marie CHAMPAULT, Isabelle CHOAIN, Marie CIETERS, Valérie CONSEIL, Sylvie DELRUE, Agnès DENYS, Jean-Luc DETAVERNIER, Carole DEVOS, Jean-Claude DULIEU, Monique EVRARD, Marie-Laurence FAUCHILLE, Michel GACEM, Michelle GREAUME, Maël GUIZIOU, Mickaël HIRAUX, Jacques HOUSSIN, Simon JAMELIN, Sylvie LABADENS, Eric LAVALLEE, Nicolas LEBLANC, Maryline LUCAS, Didier MANIER, Françoise MARTIN, Luc MONNET, Laurent PERIN, Christian POIRET, Marie-Paule ROUSSELLE, Caroline SANCHEZ, Marie SANDRA, Céline SCAVENNEC, Sébastien SEGUIN, Nicolas SIEGLER, Marie TONNERRE-DESMET, Anne VANPEENE, Philippe WAYMEL, Isabelle ZAWIEJA-DENIZON.

Absent(e)(s) représenté(e)(s) : Pierre-Michel BERNARD donne pouvoir à Valérie CONSEIL, François-Xavier CADART donne pouvoir à Sylvie LABADENS, Yannick CAREMELLE donne pouvoir à Frédéric BRICOUT, Régis CAUCHE donne pouvoir à Monique EVRARD, Christine DECODTS donne pouvoir à Grégory BARTHOLOMEUS, Béatrice DESCAMPS-MARQUILLY donne pouvoir à Marie CIETERS, Isabelle FERNANDEZ donne pouvoir à Françoise MARTIN, Michel LEFEBVRE donne pouvoir à Isabelle ZAWIEJA-DENIZON, Sébastien LEPRETRE donne pouvoir à Jacques HOUSSIN, Valérie LETARD donne pouvoir à Jean-Luc DETAVERNIER, Elisabeth MASSE donne pouvoir à Marie-Laurence FAUCHILLE, Anne MIKOLAJCZAK donne pouvoir à Maël GUIZIOU, Charlotte PARMENTIER-LECOCQ donne pouvoir à Luc MONNET, Michel PLOUY donne pouvoir à Sylvie DELRUE, Marie-Hélène QUATREBOEUF donne pouvoir à Nicolas LEBLANC, Bertrand RINGOT donne pouvoir à Didier MANIER, Frédérique SEELS donne pouvoir à Anne-Sophie BOISSEAUX, Aude VAN CAUWENBERGE donne pouvoir à Sébastien SEGUIN, Karima ZOUGGAGH donne pouvoir à Marie CHAMPAULT.

Absent(e)(s) excusé(e)(s) : Benjamin CAILLIERET, Paul CHRISTOPHE, Barbara COEVOET, Frédéric DELANNOY, Claudine DEROEUX, Soraya FAHEM, Patrick VALOIS.

Absent(e)(s) : Martine ARLABOSSE, Barbara BAILLEUL, Doriane BECUE, Josyane BRIDOUX, Olivier CAREMELLE, Sylvie CLERC, Jean-Luc DARCOURT, Laurent DEGALLAIX, Stéphane DIEUSAERT, Vincent LEDOUX, Eric RENAUD, Jean-Noël VERFAILLIE.

OBJET : Mise en place de la convention de partenariat avec l'Agence Nationale de Traitement Automatisé des Infractions (ANTAI)

DECIDE à l'unanimité:

Pour la mise en place de la convention de partenariat avec l'Agence Nationale de Traitement Automatisé des Infractions :

- d'autoriser Monsieur le Président à signer la convention entre le Département du Nord et l'Agence Nationale de Traitement Automatisé des Infractions (ANTAI), dans les termes du projet ci-joint en annexe 3.

Le quorum a été vérifié à l'appel de l'affaire à 17 h 01.

Pour la présente délibération, 44 Conseillers départementaux étaient donc présents en séance. Ils étaient porteurs de 19 pouvoirs.

Décision acquise par assentiment de l'assemblée.

Signé électroniquement



Pour le Président du Conseil Départemental
et par délégation,
La Directrice des Affaires Juridiques
et de l'Achat Public,

Claude LEMOINE



CONVENTION

relative à la mise en œuvre du processus de verbalisation électronique pour le réseau des organismes gestionnaires des sites protégés du Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres

Vu le code de l'environnement, et notamment ses articles L332-1 à L332-15 et R322-1 à R322-42;

Vu le code de procédure pénale, et notamment ses articles 529 à 530-6 et R48-1 à R49-8 ;

Vu le décret n° 2011-348 du 29 mars 2011 modifié portant création de l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI) ;

Vu l'arrêté du 13 octobre 2004 modifié portant création du système de contrôle automatisé ;

Vu l'arrêté du 20 mai 2009 modifié portant création d'un traitement automatisé dénommé « Application de gestion centrale » ;

Il est convenu ce qui suit entre :

L'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI), Établissement Public Administratif de l'Etat, identifiée sous le numéro SIRET 130 014 541 00010, ayant son siège au 2, allée Ermengarde-d'Anjou, 35000 Rennes, représentée par M. Laurent FISCUS, Préfet, agissant en qualité de directeur de l'agence ;

Ci-après désignée « ANTAI »

D'une part,

Et

Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres, Etablissement public Administratif de l'Etat, identifiée sous le numéro SIRET 180 005 019 00047, ayant son siège à la Corderie royale, rue Audebert, 17300 Rochefort

représentée par, **Philippe VAN DE MAELE**

agissant en qualité de... **Directeur**

Ci-après désignée « Conservatoire »

D'autre part,

Ci-après désignées collectivement « les Parties »

Article I : Objet de la convention

La présente convention a pour objet de définir les modalités de mise en œuvre du processus de verbalisation électronique par les gardes du littoral des organismes gestionnaires du Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres qui ont été préalablement commissionnés et assermentés à cet effet dans les conditions prévues par l'article L322-10-1 du code de l'environnement (ci-après dénommés « personnels habilités »).

Article II : Interlocuteurs uniques

L'ANTAI et le Conservatoire sont les uniques interlocuteurs pour organiser la mise en place initiale et le support de la verbalisation électronique dans le réseau des organismes gestionnaires des sites protégés.

L'ANTAI s'engage à transmettre au Conservatoire l'ensemble des informations techniques et juridiques nécessaires au déploiement de la verbalisation électronique auprès des agents commissionnés et assermentés des organismes gestionnaires, notamment celles relatives aux mises à jour majeures de l'application de bureau dénommée « Application de Gestion Centrale » (AGC) qui en constitue le socle technique.

Conformément aux dispositions du IV de l'article L332-1 du code de l'environnement lui conférant une mission de coordination technique nationale, le Conservatoire s'engage à assurer la diffusion ciblée de ces informations exclusivement en direction des personnels habilités et de leur hiérarchie au sein de l'ensemble des organismes gestionnaires, et plus généralement à assumer la fonction d'intermédiaire entre l'ANTAI et ces personnes, pour toutes les questions juridiques et techniques qu'ils pourraient soulever. Cette fonction d'intermédiaire se limite à la transmission de documents d'informations que l'ANTAI estime nécessaire et n'engage pas le Conservatoire à assurer un support de formation et de suivi technique auprès des organismes gestionnaires.

Article III : Passation des conventions dans les organismes gestionnaires

Tout organisme gestionnaire souhaitant procéder à la mise en œuvre de la verbalisation électronique sur son ressort territorial doit signer une convention avec l'ANTAI, dont le modèle unique est annexé à la présente convention.

Il s'adresse pour cela au Conservatoire qui lui fait parvenir ce modèle pour signature. Le Conservatoire transfère ce document à l'ANTAI une fois signé, après avoir vérifié la complétude et l'exactitude des informations identifiant l'organisme gestionnaire concerné, ainsi que la capacité juridique effective du signataire à engager celui-ci.

Le modèle de convention figurant en annexe ne peut évoluer qu'à l'initiative de l'ANTAI, ou avec l'accord de l'ANTAI suite à une demande portée et argumentée par le Conservatoire. S'il résulte d'une telle modification que des changements de procédure s'imposent aux organismes gestionnaires ayant déjà signé un modèle antérieur, un avenant sera établi à la présente convention pour préciser les conditions pratiques de mise en œuvre de ces changements. En l'absence de tels changements, le modèle de convention peut être mis à jour par simple accord écrit entre l'ANTAI et le Conservatoire sans qu'il soit besoin d'établir un avenant.

Article IV : Mise en œuvre de la solution de verbalisation électronique dans les organismes gestionnaires

Conformément aux clauses de la convention figurant en annexe, l'ANTAI s'engage à titre gracieux auprès des organismes gestionnaires qui la signeront à :

- fournir aux agents de l'organisme gestionnaire l'application de bureau sur poste fixe dénommée « Application de gestion centrale » (AGC), qui leur permet de réaliser les opérations suivantes : l'enrôlement des utilisateurs habilités à verbaliser selon les modalités décrites en annexe, la rédaction et la signature de procès-verbaux électroniques, la consultation d'un historique partiel des procès-verbaux, la saisine du représentant du ministère public en vue de formuler auprès de lui une demande d'annulation d'une procédure datant de moins de 96h, et la récupération d'une copie dématérialisée du procès-verbal à fin de transmission au Procureur de la République et, le cas échéant, lorsqu'une disposition législative ou réglementaire le prévoit, aux organismes ou autorités administratives, ou au contrevenant ou au mis en cause ;
- fournir aux agents de l'organisme gestionnaire la liste des natures d'infraction (NatInf) prises en charge dans le cadre de la verbalisation électronique ;
- mettre à disposition des agents de l'organisme gestionnaire, dans l'espace réservé dont il dispose sur le site internet de l'ANTAI, la documentation technique pour la mise en œuvre de la verbalisation électronique ;
- traiter les messages d'infraction (MIF) reçus par voie électronique au Centre national de traitement (CNT), qui résultent des informations saisies par les agents verbalisateurs directement dans l'AGC ou le cas échéant, dans l'application de verbalisation électronique sur terminal mobile choisie par l'organisme gestionnaire parmi les solutions commerciales dont la conformité à l'article A37-19 du code de procédure pénale a été officiellement validée par l'ANTAI ;
- éditer les avis de contravention (ACO) et tous les documents afférents, les affranchir et procéder à leur expédition au contrevenant ou le cas échéant, adresser à celui-ci les ACO de manière dématérialisée (eACO) lorsque son adresse de messagerie électronique a été relevée par l'agent verbalisateur au moment où il a constaté l'infraction ;
- recevoir et traiter les appels, les courriers, les contestations dématérialisées, et les paiements émanant des personnes ayant fait l'objet d'une verbalisation ;
- transmettre ces courriers et contestations dématérialisées à l'officier du ministère public (OMP) compétent et, le cas échéant, au tribunal de police compétent conformément aux règles de procédure pénale applicables aux contraventions ;
- soumettre à l'officier du ministère public compétent les dossiers éligibles à la majoration de l'amende forfaitaire en vertu des règles du code de procédure pénale, en vue de l'émission du titre exécutoire permettant leur prise en charge par le comptable public ;
- archiver les documents relatifs aux avis de contravention dans le respect des durées définies par les textes législatifs et réglementaires.

Article V : Engagements du Conservatoire

Outre les missions décrites aux articles II et III ci-dessus, le Conservatoire s'engage :

- à informer l'ensemble des organismes gestionnaires du dispositif instauré par la présente convention ;
- à relayer sans délai aux organismes gestionnaires signataires de la convention toute information communiquée par l'ANTAI susceptible d'avoir un impact sur la qualité du service rendu ;
- à informer sans délai l'ANTAI de toute évolution juridique, effective ou à venir dont il aurait connaissance, qui lui paraîtrait susceptible d'avoir un impact à court, moyen ou long terme sur

le périmètre d'application de la présente convention (ex : modification de son propre périmètre de compétence la mettant en incapacité d'exécuter tout ou partie de la présente convention, création d'un nouvel organisme gestionnaire éligible, disparition d'un organisme gestionnaire signataire, modification du périmètre de compétence des agents verbalisateurs des organismes gestionnaires, etc.)

- à trouver l'interlocuteur idoine au sein d'un organisme gestionnaire conventionné, en cas d'absence de réponse de la part du contact désigné par celui-ci aux sollicitations urgentes ou répétées de l'ANTAI ;
- à promouvoir au sein de son réseau les bonnes pratiques en matière de verbalisation électronique et le respect des préconisations de l'ANTAI.

Article VI : Durée de la convention

La présente Convention entre en vigueur à compter de la date de sa signature par les Parties. Elle est conclue pour une durée allant jusqu'au 1^{er} janvier de l'année suivant sa signature. Elle est renouvelable annuellement à chaque 1^{er} janvier par tacite reconduction.

La présente convention peut être dénoncée par l'une ou l'autre des parties par lettre recommandée avec accusé de réception en respectant un délai de préavis de 3 mois avant la date anniversaire de reconduction effective.

Sauf disposition contraire résultant d'un accord écrit entre les Parties, la fin de la présente convention n'emporte aucune conséquence sur l'exécution des conventions déjà signées avec les organismes gestionnaires ayant fait application du processus défini à l'article III.

Article VII : Règlement des litiges

En cas de difficultés dans l'exécution des obligations stipulées dans la présente convention, les Parties rechercheront avant tout une solution amiable.

Dans l'hypothèse où elles n'y parviendraient pas, tout litige auquel la convention pourrait donner lieu, tant sur sa validité que sur son interprétation ou son exécution, sera porté devant le tribunal administratif de Rennes.

Fait à Paris le 17 FEV. 2025

Pour l'ANTAI,

le Préfet,
Directeur de l'Agence nationale
de traitement automatisé des infractions
Laurent FISCUS

Pour le Conservatoire,

Pour le Directeur et par délégation

Arnaud ANSELIN
Directeur
de la gestion patrimoniale



**Convention relative à la mise en
œuvre du processus de verbalisation
électronique pour les agents habilités des
organismes gestionnaires du
Conservatoire de l'espace littoral et des
rivages lacustres**

CONVENTION

**relative à la mise en œuvre du processus de verbalisation électronique pour les agents
habilités de l'Organisme gestionnaire du conservatoire de**

Vu le code de l'environnement, et notamment ses articles L332-1 à L322-15 et R322-1 à R322-42 ;

Vu le code de procédure pénale, et notamment ses articles 529 à 530-6 et R48-1 à R49-8 ;

Vu le décret n° 2011-348 du 29 mars 2011 modifié portant création de l'Agence nationale de
traitement automatisé des infractions (ANTAI) ;

Vu l'arrêté du 13 octobre 2004 modifié portant création du système de contrôle automatisé ;

Vu l'arrêté du 20 mai 2009 modifié portant création d'un traitement automatisé dénommé « Application
de gestion centrale ».

Il est convenu ce qui suit entre :

L'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI), Établissement Public Administratif
de l'Etat, identifiée sous le numéro SIRET 130 014 54100010, ayant son siège au 2, allée Ermengarde-
d'Anjou, 35000 Rennes, représentée par M. Laurent FISCUS, Préfet, agissant en qualité de directeur
de l'agence ;

Ci-après désignée « ANTAI »

D'une part,

Et

L'Organisme gestionnaire **Département du Nord**

Gérée par la brigade des gardes du Littoral appartenant au Pôle Gestion des Espaces
Naturels et des Itinéraires de la Direction Ruralité Environnement

identifié sous le numéro SIRET

Ayant son siège au **51 rue Gustave Delory - 59047 LILLE CEDEX 9**

représenté par **M. Christian POIRET**

agissant en qualité de **Président du Conseil Départemental du Nord**

Ci-après désigné « l'organisme gestionnaire »

D'autre part,

Ci-après désignées collectivement « les Parties »

Article I : Objet de la Convention

La présente Convention a pour objet de définir les conditions de la mise en œuvre du processus de la verbalisation électronique par les agents habilités de l'organisme gestionnaire:

.....
..... Département du Nord

La présente Convention annule et remplace dans toutes ses dispositions toute convention antérieure, écrite ou orale, entre les Parties sur le même objet et constitue l'accord entier entre les Parties sur cet objet.

Lorsque la présente Convention se substitue à une Convention préexistante, le dispositif de verbalisation électronique existant est reconduit à l'identique sur le plan technique, sans interruption de service, sauf accord séparé entre les Parties en disposant autrement.

Article II : Documents conventionnels

Les documents conventionnels comprennent la présente Convention et l'annexe Sécurité.

L'annexe fait partie intégrante de la Convention et a une valeur conventionnelle.

Article III : Engagements de l'ANTAI

L'ANTAI s'engage à titre gracieux à :

- fournir aux agents de l'organisme gestionnaire l'application de bureau sur poste fixe dénommée « Application de gestion centrale » (AGC), qui leur permet de réaliser les opérations suivantes : l'enrôlement des utilisateurs habilités à verbaliser selon les modalités décrites en annexe, la rédaction et la signature de procès-verbaux électroniques, la consultation d'un historique partiel des procès-verbaux, la saisine du représentant du ministère public en vue de formuler auprès de lui une demande d'annulation d'une procédure datant de moins de 96h, et la récupération d'une copie dématérialisée du procès-verbal à fin de transmission au Procureur de la République et, le cas échéant, lorsqu'une disposition législative ou réglementaire le prévoit, aux organismes ou autorités administratives, ou au contrevenant ou au mis en cause ;
- mettre à disposition des agents de l'organisme gestionnaire la liste des natures d'infraction (NatInf) prises en charge dans le cadre de la verbalisation électronique ;
- mettre à disposition des agents de l'organisme gestionnaire, dans l'espace réservé dont il dispose sur le site internet de l'ANTAI, la documentation technique pour la mise en œuvre de la verbalisation électronique ;
- traiter les messages d'infraction (MIF) saisis par les agents verbalisateurs directement dans l'AGC ou, le cas échéant, dans leur application de verbalisation électronique sur terminal mobile et reçus par voie électronique au Centre national de traitement (CNT) ;
- éditer les avis de contravention (ACO) et tous les documents afférents, les affranchir et procéder à leur expédition au contrevenant ou le cas échéant, adresser à celui-ci les ACO de manière dématérialisée (eACO) lorsque son adresse de messagerie électronique a été relevée par l'agent verbalisateur au moment où il a constaté l'infraction ;

- recevoir et traiter les appels, les courriers, les contestations dématérialisées, et les paiements émanant des personnes ayant fait l'objet d'une verbalisation ;
- transmettre ces courriers et contestations dématérialisées à l'officier du ministère public (OMP) compétent et, le cas échéant, au tribunal de police compétent conformément aux règles de procédure pénale applicables aux contraventions ;
- soumettre à l'officier du ministère public compétent les dossiers éligibles à la majoration de l'amende forfaitaire en vertu des règles du code de procédure pénale, en vue de l'émission du titre exécutoire permettant leur prise en charge par le comptable public ;
- archiver les documents relatifs aux avis de contravention dans le respect des durées définies par les textes législatifs et réglementaires.

Article IV : Engagements de l'Organisme gestionnaire

L'organisme gestionnaire s'engage à mettre en œuvre les dispositions suivantes :

- désigner une personne en charge de la mise en œuvre de la verbalisation électronique au sein de son unité, dont les missions sont décrites en annexe, et qui sera l'interlocuteur privilégié de l'ANTAI et de l'établissement public du Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres qui est habilitée à jouer en tant que de besoin le rôle d'intermédiaire entre les Parties en application IV de l'article L332-1 du code de l'environnement ; en cas de départ ou d'indisponibilité prolongée de cette personne, l'organisme gestionnaire devra veiller à assurer la continuité de cette fonction en transférant sans délai ces attributions à une autre personne dont l'identité sera aussitôt communiquée à l'ANTAI par voie officielle ;
- veiller à ce que seuls les agents verbalisateurs dûment habilités utilisent les dispositifs fixes et mobiles de verbalisation ;
- utiliser la solution AGC fournie par l'ANTAI conformément à ses prescriptions d'emploi et aux règles de sécurité figurant en annexe ;
- acquérir, s'il le souhaite, un ou plusieurs terminaux mobiles de verbalisation électronique (équipement et application indissociables), répondant aux caractéristiques énumérées à l'article A37-19 du code de procédure pénale, auprès de l'une des sociétés bénéficiant, pour le modèle considéré, d'une attestation de vérification d'aptitude au bon fonctionnement (VABF) délivrée par l'ANTAI ; dans ce cas, l'organisme gestionnaire avisera l'ANTAI, par messagerie électronique ou par courrier, au minimum un mois à l'avance, de sa décision d'acquérir une telle solution, ou de tout changement ultérieur de celle-ci, en précisant la date d'effet envisagée ; l'organisme gestionnaire devra par ailleurs obligatoirement souscrire aux services associés fournis par la société retenue (mise en service initiale, mises à jour au fil de l'eau, maintien en condition opérationnelle, formation, support et système de télétransmission des MIF vers le CNT au travers d'un système dit « concentrateur ») ;
- mettre à disposition des agents verbalisateurs des cartes à puce personnalisées et conformes aux exigences des Règles de sécurité pour l'utilisation des équipements de verbalisation électronique (voir Annexe) ;
- le cas échéant, prévoir l'acquisition des avis d'information (document à apposer sur le véhicule ayant fait l'objet d'une verbalisation) et des relevés d'infraction (document papier numéroté à utiliser

par l'agent assermenté pour relever, sur le terrain, les éléments de l'infraction avant de les saisir lui-même dans l'AGC, au sein du service) ;

- assurer la formation des agents verbalisateurs ainsi que leur enrôlement au sens de la sécurité des systèmes d'information ;
- procéder à une revue annuelle des autorisations de droits et d'accès à l'AGC ainsi qu'en cas de changement de la personne en charge au sein de l'organisme gestionnaire ;
- appliquer les mesures techniques et opérationnelles précisées dans les Règles de sécurité pour l'utilisation des équipements de verbalisation électronique (voir Annexe).

L'organisme gestionnaire s'engage à assumer les responsabilités suivantes :

- utiliser la connexion vers le CNT aux seules fins de la verbalisation électronique ;
- ne pas porter atteinte à l'intégrité et à la sécurité des dispositifs de traitement du CNT, notamment en s'abstenant d'utiliser une solution de verbalisation qui n'aurait pas été fournie par l'ANTAI ou qui n'aurait pas fait l'objet d'une VABF délivrée par l'ANTAI ;
- s'assurer que les agents verbalisateurs ne constatent par procès-verbal électronique que des infractions relevant de leur compétence et de leur habilitation conformément aux règles de procédure pénale et aux lois et règlements en vigueur ; notamment, en cas d'utilisation de système permettant la constatation d'infractions routières par vidéo verbalisation, s'assurer que ses agents procèdent à des constatations unitaires ;
- ne pas tenter d'altérer le fonctionnement des solutions de verbalisation utilisées, y compris par l'utilisation de logiciels tiers d'automatisation de tâches ;
- ne pas utiliser ce raccordement pour transmettre au CNT d'autres MIF que ceux émis par les seuls services verbalisateurs de l'organisme gestionnaire ;
- assurer une responsabilité pleine et entière du contenu des MIF transmis au CNT (i.e. des informations d'infraction) ;
- ne pas tenter de modifier ou extraire les éléments de sécurité relatifs à l'authentification d'origine de la connexion vers le CNT ou relatifs à la provenance des MIF relevés et transmis au CNT. En particulier, ne pas altérer ni modifier ni tenter d'extraire les certificats ou les clés d'authentification et de signature fournis par le CNT et utilisés pour authentifier l'origine des MIF ainsi que l'origine de la connexion ;
- maintenir en état de fonctionnement à la fois l'ordinateur permettant l'accès à l'AGC et, le cas échéant, le système de télétransmission des MIF vers le CNT mis en place par le fournisseur de solution de verbalisation en mobilité, de type VPN sécurisé via internet ;
- procéder systématiquement, avant la prise de service des agents, aux mises à jour de l'application de verbalisation et des référentiels Natinf, Utac et FOves (fournis par l'ANTAI selon un procédé automatique) ainsi que des référentiels géographiques ;
- s'assurer que les agents verbalisateurs procèdent systématiquement, de façon au moins quotidienne, à la transmission des MIF vers le CNT, lorsque le dispositif technique ne permet pas

une transmission au fil de l'eau par un réseau radiomobile, l'ANTAI ne pouvant garantir le traitement des MIF transmis de façon trop différée ;

- suivre quotidiennement, au travers de l'AGC, la bonne intégration des messages d'infraction au CNT, indépendamment de tout autre équipement dont l'organisme gestionnaire pourrait être doté par un prestataire et traiter sans délai les demandes de validation par le chef de service des saisines de l'OMP sollicitées par les agents verbalisateurs à fin d'annulation d'une procédure datant de moins de 96h.

En cas de manquement à l'une des obligations prévues par le présent article, qui serait de nature à créer un risque pour la sécurité des dispositifs de traitement du CNT ou à l'intégrité de la chaîne de traitement automatisé, le traitement des MIF pourra être suspendu par l'ANTAI après information de l'organisme gestionnaire. Dans le cas où il ne serait pas remédié avec diligence au manquement, l'ANTAI pourra résilier la Convention dans les conditions prévues par l'article VI.

Article V : Protection des données à caractère personnel

1) Information sur un traitement de données à caractère personnel effectué par l'ANTAI

Conformément à la loi n°78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, et au Règlement 2016/679 du Parlement européen relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données du 27 avril 2016 (RGPD), l'ANTAI met en œuvre un traitement de données à caractère personnel afin de lui permettre d'assurer la gestion et le suivi du service objet de la présente convention.

Ce traitement est basé sur l'intérêt légitime poursuivi par l'ANTAI pour le suivi du service objet de la présente convention. Il collecte les catégories de données suivantes :

- Données d'identification et coordonnées de l'organisme gestionnaire ;
- Données d'identification et coordonnées professionnelles des interlocuteurs au sein de l'organisme gestionnaire.

Ces données sont conservées pour la durée de la convention augmentée de dix ans à compter de la fin de la présente convention.

Elles ne sont accessibles qu'aux agents de l'ANTAI et à ses prestataires dans le cadre des missions qui leur sont confiées.

Le recueil des données est obligatoire pour la mise en œuvre des finalités susvisées.

L'organisme gestionnaire est informé qu'il dispose d'un droit d'accès, de rectification, de limitation, d'effacement et d'opposition pour motif légitime, dans les limites prévues par le code de procédure pénale, en s'adressant à l'adresse postale suivante : CNT - Données personnelles - CS 74000 - 35094 Rennes Cedex 9 et en joignant une copie d'une pièce d'identité.

Ce traitement est contrôlé par le délégué ministériel à la protection des données du ministère de l'intérieur (Délégué ministériel à la protection des données – Ministère de l'intérieur – Place Beauvau – 75800 Paris Cedex 08). Une réclamation peut aussi être déposée auprès de la Commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL – 3 place de Fontenoy – TSA 80715 – 75334 Paris Cedex 07).

2) Traitement de données à caractère personnel effectué pour le traitement des MIF

Les Parties s'engagent à respecter la législation et la réglementation en vigueur applicable au traitement de données à caractère personnel et, en particulier :

- le règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et

à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (Règlement général sur la protection des données) :

- la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 modifiée relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés (loi Informatique et libertés), notamment son titre III.

Dans le cadre de la Convention, l'ANTAI s'engage à traiter uniquement les données à caractère personnel listées et pour les finalités décrites par :

- l'arrêté du 13 octobre 2004 modifié portant création du système de contrôle automatisé ;
- l'arrêté du 20 mai 2009 modifié portant création d'un traitement automatisé dénommé « Application de gestion centrale ».

Les traitements concernés sont définis par les arrêtés précités qui ont fait l'objet d'une publication au Journal Officiel de la République française.

L'ANTAI est désignée comme point de contact auprès des personnes concernées pour l'exercice de leurs droits et sera le gestionnaire de leurs demandes. Lorsque les personnes concernées exercent auprès de l'organisme gestionnaire des demandes d'exercice de droits, celui-ci doit adresser ces demandes dès réception par courrier électronique au point de contact de l'ANTAI pour la gestion des données à caractère personnel.

L'organisme gestionnaire prête assistance à l'ANTAI, le cas échéant et uniquement si celui-ci en fait la demande, pour ce qui est de remplir l'obligation de répondre aux demandes des personnes concernées d'exercer leurs droits.

Lorsqu'une Partie fait appel à un sous-traitant pour mener des activités de traitement spécifiques, ce dernier est tenu de respecter les obligations de la présente Convention. Il appartient à chaque Partie de s'assurer que son sous-traitant respecte les obligations auxquelles il est lui-même soumis en vertu de la présente Convention et du Règlement général sur la protection des données et de la loi Informatique et Libertés. Chaque Partie demeure pleinement responsable, à l'égard de l'autre, de l'exécution des obligations de son sous-traitant, conformément à la convention conclue avec lui.

Chaque Partie veille à ce que les personnes autorisées à traiter les données à caractère personnel s'engagent à respecter la confidentialité ou soient soumises à une obligation légale appropriée de confidentialité.

Chaque Partie assure la sécurité des traitements effectués par elle.

L'organisme gestionnaire doit signaler à l'ANTAI toute anomalie ou utilisation illicite pouvant avoir un impact sur la sécurité des traitements de données à caractère personnel effectués par l'ANTAI dans le cadre de la présente Convention. Il informe l'ANTAI dans les meilleurs délais et, si possible, vingt-quatre (24) heures au plus tard après en avoir eu connaissance.

En cas de violation de données à caractère personnel, l'organisme gestionnaire coopère avec l'ANTAI, le cas échéant et uniquement si celui-ci en fait la demande, et lui prête assistance aux fins de la mise en conformité avec les obligations incombant à l'ANTAI en vertu des articles 33 et 34 du Règlement général sur la protection des données et de l'article 102 de la loi Informatique et Libertés.

La décision de notifier ou pas cette violation à l'autorité de protection des données, ainsi qu'aux personnes concernées, et la forme de la communication éventuelle, relèvent de l'ANTAI et de la Délégation à la Sécurité Routière en concertation avec le Délégué à la Protection des Données personnelles du ministère de l'intérieur. L'organisme gestionnaire ne procède pas à ces notifications et à la communication.

Le point de contact de l'ANTAI pour la gestion des données à caractère personnel est le suivant : donnees-personnelles-antai@interieur.gouv.fr

Pour l'application de la présente Convention, l'adresse donnees-personnelles-antai@interieur.gouv.fr est réservée aux communications entre l'ANTAI et l'organisme gestionnaire. A ce titre, elle ne pourra en aucun cas faire l'objet d'une communication aux personnes concernées.

Article VI : Caducité

La présente Convention deviendra automatiquement caduque dans le cas où l'organisme gestionnaire viendrait à être supprimé, remplacé ou fusionné. Dans les deux derniers cas, une nouvelle convention devra alors être signée avec le nouvel organisme gestionnaire compétent pour verbaliser.

La présente Convention deviendra également automatiquement caduque, et devra, afin de garantir la continuité du service, être remplacée ou amendée de plein droit, en cas de décision par l'Organisme gestionnaire de mettre en place une solution permettant la verbalisation électronique via un autre support que ceux décrits au quatrième alinéa de l'article IV (AGC ou solution mobile intégrée ayant fait l'objet d'une VABF prononcée par l'ANTAI). Dans ce cas de figure, l'Organisme gestionnaire s'engage à informer l'ANTAI de cette acquisition, au minimum trois (3) mois avant toute utilisation de ces appareils à cette fin.

Article VII : Entrée en vigueur – Durée – Résiliation

La présente Convention entre en vigueur à compter de la date de sa signature par les Parties. Elle est conclue pour une durée allant jusqu'au 1^{er} janvier de l'année suivant sa signature. Elle est renouvelable annuellement à chaque 1^{er} janvier par tacite reconduction.

La présente Convention peut être dénoncée par l'une ou l'autre des Parties, par lettre recommandée avec accusé de réception, en respectant un délai de préavis d'un mois avant la date de reconduction effective.

Dans le cas où la présente Convention deviendrait caduque conformément à son article VI, celle-ci prendra fin à compter de la première utilisation des nouveaux terminaux.

Il est entendu entre les Parties que, dès la fin de la présente Convention, et sauf à ce qu'une autre Convention qui en prendrait la suite en dispose autrement :

- tous les comptes et certificats des agents devront être révoqués ;
- toutes les cartes à puce devront être détruites ;
- toutes les connexions liées à la verbalisation électronique seront supprimées, et les messages d'infraction ne seront plus traités étant précisé que les messages d'infraction réceptionnés par le CNT avant la fin de la Convention seront traités par l'ANTAI jusqu'à l'achèvement complet de la procédure judiciaire correspondante ;
- le prestataire, avisé par l'Organisme gestionnaire, devra supprimer les connexions liées à cette activité ;
- le site de verbalisation sera arrêté provisoirement, par l'ANTAI, après suppression, le cas échéant, de l'accès du prestataire aux données du site.

Il est toutefois expressément convenu qu'en cas de manquement par l'une ou l'autre des Parties à l'une des obligations mises à sa charge par les présentes, sauf cas de force majeure, la Convention pourra être résiliée par l'autre Partie de plein droit et avec effet immédiat, quinze (15) jours après une mise en demeure envoyée par lettre recommandée avec accusé de réception et demeurée infructueuse. En pareille situation, et par exception à ce qui précède, l'ANTAI se réserve la possibilité de suspendre le traitement des infractions concernées par le manquement à l'origine de l'interruption de la Convention.

Article VIII : Règlement des litiges

En cas de difficultés dans l'exécution des obligations stipulées dans la présente Convention, les Parties rechercheront avant tout une solution amiable.

Dans l'hypothèse où elles n'y parviendraient pas, tout litige auquel la Convention pourrait donner lieu, tant sur sa validité que sur son interprétation ou son exécution, sera porté devant le tribunal administratif de Rennes.

Fait à PARIS le 17 JAN. 2025

Pour l'ANTAI,

Pour l'organisme gestionnaire,


le Préfet,
Directeur de l'Agence nationale
de traitement automatisé des infractions
Laurent FISCUS

ANNEXE

Règles de sécurité pour l'utilisation des équipements de verbalisation électronique

Ce document constitue l'annexe de sécurité de la Convention relative à la mise en œuvre du processus de verbalisation électronique. Il rappelle les règles de bonnes pratiques de sécurité des systèmes d'information. La mise en œuvre de ces règles permet de respecter les différents engagements des représentants des entités verbalisatrices, formalisés dans la présente Convention. La gestion de la verbalisation électronique peut être déléguée par le signataire de la présente Convention à une personne désignée « personne en charge » dans ce document, dont le rôle constitue la clé de voûte de la sécurité du dispositif (il s'agira donc en général d'une personne ayant autorité, comme le chef de service de l'unité concernée, ou d'un proche collaborateur désigné par lui à cet effet).

Ces règles ne constituent pas un ensemble exhaustif, mais permettent d'identifier les priorités de mise en œuvre. Elles doivent être portées à la connaissance de l'ensemble des utilisateurs de la verbalisation électronique, sous une forme adaptée, au travers de sessions de sensibilisation concomitantes à la formation à l'outil de verbalisation électronique, et faire l'objet de rappels réguliers selon les modalités appropriées (affichage, formation continue, etc.).

*
* * *

Seuls les agents habilités ont le droit de verbaliser à l'aide de l'AGC et des terminaux de verbalisation électronique. À cet effet, la personne en charge au sein de l'organisme gestionnaire s'engage à créer pour chaque agent verbalisateur habilité un compte individuel nominatif, réservé à son usage exclusif, au travers d'un processus documenté impliquant un enrôlement des utilisateurs en face à face, et à révoquer ce compte ainsi que les certificats de sécurité associés lorsque cet agent cesse d'exercer cette activité.

Seuls ces agents doivent pouvoir accéder physiquement aux systèmes de verbalisation électronique (PDA, smartphone, tablette, station de transfert, AGC, équipements réseau, cartes à puce...) afin de les protéger contre toute forme d'attaque, notamment le vol, l'usurpation et le vandalisme. En cas de fin d'affectation d'un agent verbalisateur ou en cas de changement d'activité, l'ensemble des équipements de verbalisation dont l'agent était doté devront être restitués.

Dans le cas d'une utilisation d'un système de verbalisation électronique par terminal mobile, chaque agent est équipé d'une carte à puce personnelle qui doit faire l'objet d'une remise en face en face. Cette dernière contient des éléments secrets fournis par le CNT permettant l'authentification forte de l'agent ainsi que le scellement des messages d'infraction par signature électronique (i.e. cryptographique). Les cartes à puce retenues et utilisées doivent être conformes aux exigences de l'administration française en ce qui concerne les dispositifs de signature qualifiée, et respecter les sources suivantes :

- l'Agence nationale de sécurité des systèmes d'information (ANSSI) publie une liste de dispositifs SSCD (bénéficiant des mesures de transition eIDAS, donc conformes QSCD) : <https://cyber.gouv.fr/produits-certifies>
- la Commission européenne publie une liste des dispositifs SSCD et QSCD certifiés par les différents États membres : <https://ec.europa.eu/futurium/en/content/compilation-member-states-notification-sscds-and-qscds>

La personne en charge doit s'assurer de la bonne exécution des missions confiées à un prestataire de service dans le cadre de la verbalisation électronique, notamment sur les aspects de sécurité des systèmes d'information, ainsi que sur la conformité légale et réglementaire des systèmes utilisés.

En cas d'incident de sécurité majeur survenant dans l'établissement (panne totale, intrusion dans le système, vol de données, etc.), la personne en charge doit effectuer une déclaration d'incident rapide et formelle auprès du prestataire de service. Après une rapide instruction, l'incident de sécurité devra être signalé par le prestataire de service à l'ANTAI.

Il est fortement recommandé d'utiliser des équipements dédiés exclusivement à la verbalisation électronique. Si certains équipements sont utilisés par ailleurs pour d'autres usages (ordinateur accédant à l'AGC, smartphone, carte à puce, réseau, station de transfert, etc.), la personne en charge doit s'assurer de leur sécurisation, afin de ne pas dégrader le niveau de sécurité du CNT, ni l'intégrité des données d'infraction.

Les éléments secrets générés dans le cadre du processus d'enrôlement ainsi que les certificats émis par le CNT sont délivrés à l'usage de la verbalisation électronique. Tout autre cas d'usage est soumis à la validation de l'ANTAI.

Les différents systèmes de verbalisation électronique doivent être équipés d'un antivirus et d'un antispyware maintenus à jour. La personne en charge doit s'assurer du respect des exigences de maintenance matérielle et logicielle des différents dispositifs utilisés pour la verbalisation électronique. Les systèmes d'exploitation, anti-virus, applicatifs et logiciels de verbalisation électronique doivent être maintenus à jour vers des versions conformes aux prescriptions de l'ANTAI.

L'accès aux systèmes d'exploitation des composants de verbalisation électronique doit être protégé par une authentification. Les sessions système doivent se verrouiller automatiquement en cas d'inactivité.

Identifiants, certificats, cartes à puce doivent rester personnels et ne peuvent en aucun cas être prêtés. Les éléments secrets (code PIN, mot de passe) ne doivent en aucun cas être divulgués ou inscrits sur des surfaces visibles par des tiers. Ils doivent immédiatement être modifiés en cas de soupçon de compromission ou de compromission effective.

En cas de perte de support d'authentification (carte à puce), un signalement devra être effectué dans les plus brefs délais auprès du fournisseur de ce support. Après une rapide instruction, l'incident de sécurité devra être signalé, sans délai, par le prestataire de service à l'ANTAI.

5.3

Accusé de réception de la préfecture : 059-225900018-20260209-338326-DE-1-1

Date de réception en préfecture le 18 février 2026

Publié le 18 février 2026

Suite à la convocation en date du 26 janvier 2026
LA COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL DEPARTEMENTAL
Réunie à Lille le 09 FÉVRIER 2026

Sous la présidence de Christian POIRET, Président du Conseil Départemental

Nombre de membres en exercices : 82

Etaient présents : Salim ACHIBA, Grégory BARTHOLOMEUS, Charles BEAUCHAMP, Valentin BELLEVAL, Stéphanie BOCQUET, Anne-Sophie BOISSEAUX, Frédéric BRICOUT, Loïc CATHELAIN, Marie CHAMPAULT, Isabelle CHOAIN, Marie CIETERS, Valérie CONSEIL, Sylvie DELRUE, Agnès DENYS, Jean-Luc DETAVERNIER, Carole DEVOS, Jean-Claude DULIEU, Monique EVRARD, Marie-Laurence FAUCHILLE, Michel GACEM, Michelle GREAUME, Maël GUIZIOU, Mickaël HIRAUX, Jacques HOUSSIN, Simon JAMELIN, Sylvie LABADENS, Eric LAVALLEE, Nicolas LEBLANC, Maryline LUCAS, Didier MANIER, Françoise MARTIN, Luc MONNET, Laurent PERIN, Christian POIRET, Marie-Paule ROUSSELLE, Caroline SANCHEZ, Marie SANDRA, Céline SCAVENNEC, Sébastien SEGUIN, Nicolas SIEGLER, Marie TONNERRE-DESMET, Anne VANPEENE, Philippe WAYMEL, Isabelle ZAWIEJA-DENIZON.

Absent(e)(s) représenté(e)(s) : Pierre-Michel BERNARD donne pouvoir à Valérie CONSEIL, François-Xavier CADART donne pouvoir à Sylvie LABADENS, Yannick CAREMELLE donne pouvoir à Frédéric BRICOUT, Régis CAUCHE donne pouvoir à Monique EVRARD, Christine DECODTS donne pouvoir à Grégory BARTHOLOMEUS, Béatrice DESCAMPS-MARQUILLY donne pouvoir à Marie CIETERS, Isabelle FERNANDEZ donne pouvoir à Françoise MARTIN, Michel LEFEBVRE donne pouvoir à Isabelle ZAWIEJA-DENIZON, Sébastien LEPRETRE donne pouvoir à Jacques HOUSSIN, Valérie LETARD donne pouvoir à Jean-Luc DETAVERNIER, Elisabeth MASSE donne pouvoir à Marie-Laurence FAUCHILLE, Anne MIKOLAJCZAK donne pouvoir à Maël GUIZIOU, Charlotte PARMENTIER-LECOCQ donne pouvoir à Luc MONNET, Michel PLOUY donne pouvoir à Sylvie DELRUE, Marie-Hélène QUATREBOEUF donne pouvoir à Nicolas LEBLANC, Bertrand RINGOT donne pouvoir à Didier MANIER, Frédérique SEELS donne pouvoir à Anne-Sophie BOISSEAUX, Aude VAN CAUWENBERGE donne pouvoir à Sébastien SEGUIN, Karima ZOUGGAGH donne pouvoir à Marie CHAMPAULT.

Absent(e)(s) excusé(e)(s) : Benjamin CAILLIERET, Paul CHRISTOPHE, Barbara COEVOET, Frédéric DELANNOY, Claudine DEROEUX, Soraya FAHEM, Patrick VALOIS.

Absent(e)(s) : Martine ARLABOSSE, Barbara BAILLEUL, Doriane BECUE, Josyane BRIDOUX, Olivier CAREMELLE, Sylvie CLERC, Jean-Luc DARCOURT, Laurent DEGALLAIX, Stéphane DIEUSAERT, Vincent LEDOUX, Eric RENAUD, Jean-Noël VERFAILLIE.

OBJET : Renouvellement de la convention avec le Centre Régional de Phytosociologie/Conservatoire Botanique National de Bailleul

DECIDE à l'unanimité:

Pour le renouvellement de la convention de partenariat avec le Centre Régional de Phytosociologie/Conservatoire Botanique National de Bailleul :

- d'attribuer une subvention de fonctionnement de 80 000 € au Centre Régional de Phytosociologie/Conservatoire Botanique National de Bailleul, au titre de l'exercice 2026 ;
- d'autoriser le versement de la cotisation statutaire de 20 000 € au Centre Régional de Phytosociologie/Conservatoire Botanique National de Bailleul, au titre de l'exercice 2026 ;
- d'imputer la dépense relative à son programme d'activités 2026, soit 80 000 € sur l'opération 23005OP008 ;
- d'imputer la dépense de cotisation, soit 20 000 €, sur l'opération 23005OP008.
- d'autoriser Monsieur le Président à signer la convention entre le Département du Nord et le Centre Régional de Phytosociologie/Conservatoire Botanique National de Bailleul, dans les termes du projet ci-joint en annexe 4.

Le quorum a été vérifié à l'appel de l'affaire à 17 h 01.

Pour la présente délibération, en raison de la prévention des conflits d'intérêts, il est tenu compte du fait que Mesdames FAUCHILLE et SANDRA sont membres de l'assemblée générale et du conseil d'administration du Centre régional de phytosociologie / Conservatoire botanique national de Bailleul. En raison de cette fonction, elles ne peuvent ni prendre part au délibéré et à la prise de décision ni être comptées dans le quorum.

Madame MASSE avait donné pouvoir à Madame FAUCHILLE. Cette dernière ne pouvant prendre part au délibéré et à la prise de décision, il n'est pas tenu compte de ce pouvoir pour cette affaire.

42 Conseillers départementaux étaient donc présents en séance. Ils étaient porteurs de 18 pouvoirs.

Décision acquise par assentiment de l'assemblée.

Signé électroniquement



Pour le Président du Conseil Départemental
et par délégation,
La Directrice des Affaires Juridiques
et de l'Achat Public,

Claude LEMOINE

Direction Générale adjointe
Solidarité Territoriale

Direction Ruralité et Environnement

Pôle Agriculture,
Eau et Environnement

Tél. : 03 59 73 58 25

virginie.helin@lenord.fr

Réf : DGAST/DRE/PAEE/OB/AL

Affaire suivie par : Virginie HELIN

Rapport DRE/2026/XX

Convention
relative à la participation apportée par le Département du Nord au Centre
Régional de Phytosociologie/Conservatoire Botanique National de Bailleul
au titre de l'année 2026

Entre :

Le Département du Nord, représenté par Monsieur Christian POIRET, son Président, agissant en application de la décision de la Commission permanente du Conseil départemental du Nord en date du 09 février 2026, ci-après désigné par les termes,

Le Département,

d'une part

et

Le Centre Régional de Phytosociologie/Conservatoire Botanique National de Bailleul, ayant son siège social à Bailleul, représenté par Madame Edith VARET, agissant pour le compte dudit Centre, ci-après désigné par les termes,

Le Centre,

d'autre part

Il est convenu ce qui suit :

Préambule

Le Département participe au financement du Centre par le versement d'une cotisation annuelle et par l'attribution d'une participation financière.

La Commission permanente du Conseil départemental, au cours de sa réunion du 09 février 2026, a défini les modalités de la participation du Département aux activités du Centre au titre de l'année 2026.

Article 1 : Consistance de l'opération aidée

Le Département accorde au Centre, au titre de l'année 2026 :

- une participation correspondant à la cotisation du Département en tant que membre statutaire.
- une participation pour le fonctionnement de la structure et plus particulièrement sur les axes suivants :
 - accompagnement de la politique en faveur des Espaces Naturels du Nord (ENN) :
 - connaissance, évaluation et diffusion des connaissances sur la flore et les habitats, notamment grâce à des travaux d'expertise réalisés sur le terrain (ENN...) et de son centre de ressources composé d'un système d'information floristique et phytosociologique DIGITALE, d'une bibliothèque et d'herbiers,
 - soutien la structuration des données flore habitants pour la gestion des Espaces Naturels du Nord,
 - conservation *in* et *ex-situ* de la flore sauvage par la réalisation d'actions conservatoires pour les plantes menacées d'extinction dans la région, la gestion de la banque de semences, de la banque culturelle et la participation au groupe de travail de la Fédération des Conservatoires Botaniques Nationaux,
 - conseils aux gestionnaires de milieux naturels (terrains ENN...),
 - information et communication sur les activités du centre et développement d'un programme d'éducation à l'environnement.
 - appui technique aux services départementaux et au territoire :
 - sensibilisation aux habitats naturels et aux espèces en fonction des besoins (Directions en charge des voiries, des voies vertes, des bâtiments...),
 - valorisation de l'action départementale notamment par la mise en œuvre d'inventaires communaux à l'échelle du territoire départemental (atlas communaux ou intercommunaux).

Article 2 : Montant de la participation financière

La participation accordée au Centre s'élève, au titre de l'année 2026, à 100 000 €, répartis de la façon suivante :

- 20 000 € au titre de la cotisation statutaire de membre,
- 80 000 € au titre de la participation forfaitaire aux dépenses de fonctionnement.

Article 3 : Durée de la convention

La présente convention est conclue pour l'année 2026.

Article 4 : Modalités de versement

La participation du Département fera l'objet d'un versement de 80 % après signature de la présente convention et 20 % en fin d'année 2026.

Le comptable assignataire est Monsieur le Payeur Départemental du Nord.

Article 5 : Engagements du Centre

Le Centre s'engage, par la signature de la présente convention à :

- rendre compte des actions menées et soutenues par le Département, en adressant à ce dernier tout document permettant son évaluation et notamment :
 - un rapport détaillé d'activités, qualitatif et quantitatif,
 - un rapport financier comportant des documents établis, si l'organisme y est soumis, au plan comptable révisé. Les participations départementales et leurs affectations y seront identifiées. Les documents comptables devront être certifiés par le Commissaire aux Comptes.

- conduire son action en collaboration avec les services du Département et à organiser toute rencontre avec ces derniers destinée à assurer le suivi des actions soutenues.
- afficher clairement, lors de toute manifestation publique et à l'occasion de toute publication ainsi que dans ses rapports avec les médias, la participation du Département, en particulier par la présence du logotype du Département du Nord reproduit conformément à la charte graphique de ce dernier.
- mettre à la disposition des services départementaux les bases de données et synthèses d'études menées sur les thématiques intéressant les Espaces Naturels du Nord dont il est propriétaire et gestionnaire, les opérations à maîtrise d'ouvrage départementale ou subventionnées par le Département.

Article 6 : Modalités de contrôle et suivi

Le solde de la subvention sera versé sur remise du rapport détaillé d'activités qualitatif et quantitatif.

Le Département se réserve le droit de procéder à tout contrôle ou investigation qu'il jugera utile, tant directement que par des personnes ou organismes dûment mandatés par lui pour s'assurer du bien-fondé des actions entreprises par le Centre et du respect de ses engagements vis-à-vis du Département tels qu'ils sont définis dans la présente convention.

Le Centre s'engage à faciliter tout contrôle que le Département souhaiterait exercer dans ce cadre et à communiquer tous ses documents comptables et de gestion relatifs à la période couverte par la convention.

Article 7 : Responsabilités - Assurances

Les activités du Centre sont placées sous sa responsabilité exclusive. Le Centre devra souscrire tout contrat d'assurance de façon à ce que le Département ne puisse être recherché ou inquiété.

Article 8 : Obligations diverses - impôts et taxes

Le Centre se conformera aux prescriptions réglementaires relatives à l'exercice de son objet.

En outre, le Centre fera son affaire personnelle de toutes les taxes et redevances présentes ou futures constituant ses obligations fiscales, de telle sorte que le Département ne puisse être recherché ou inquiété en aucune façon à ce sujet.

Article 9 : Résiliation

La convention pourra être résiliée sans indemnité, à l'initiative du Président du Département du Nord, si l'opération aidée n'était pas réalisée dans des conditions satisfaisantes et en particulier s'il apparaissait que l'action réellement entreprise ne correspondait pas aux objectifs initiaux tels que décrits dans la présente convention et dans les documents transmis à l'appui de la demande de participation financière.

Le Département se réserve le droit, dans ce cas, de suspendre le paiement des sommes restant dues, voire d'exiger le remboursement de tout ou partie des sommes versées.

Fait à Lille, le

**Pour le Centre Régional de
Phytosociologie de Bailleul,
La Présidente**

**Pour le Président du Département du Nord,
et par délégation**

Madame Edith VARET

5.4

Accusé de réception de la préfecture : 059-225900018-20260209-338175-DE-1-1

Date de réception en préfecture le 18 février 2026

Publié le 18 février 2026

Suite à la convocation en date du 26 janvier 2026
LA COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL DEPARTEMENTAL
Réunie à Lille le 09 FÉVRIER 2026

Sous la présidence de Christian POIRET, Président du Conseil Départemental

Nombre de membres en exercices : 82

Etaient présents : Salim ACHIBA, Grégory BARTHOLOMEUS, Charles BEAUCHAMP, Valentin BELLEVAL, Stéphanie BOCQUET, Anne-Sophie BOISSEAUX, Frédéric BRICOUT, Loïc CATHELAIN, Marie CHAMPAULT, Isabelle CHOAIN, Marie CIETERS, Valérie CONSEIL, Sylvie DELRUE, Agnès DENYS, Jean-Luc DETAVERNIER, Carole DEVOS, Jean-Claude DULIEU, Monique EVRARD, Marie-Laurence FAUCHILLE, Michel GACEM, Michelle GREAUME, Maël GUIZIOU, Mickaël HIRAUX, Jacques HOUSSIN, Simon JAMELIN, Sylvie LABADENS, Eric LAVALLEE, Nicolas LEBLANC, Maryline LUCAS, Didier MANIER, Françoise MARTIN, Luc MONNET, Laurent PERIN, Christian POIRET, Marie-Paule ROUSSELLE, Caroline SANCHEZ, Marie SANDRA, Céline SCAVENNEC, Sébastien SEGUIN, Nicolas SIEGLER, Marie TONNERRE-DESMET, Anne VANPEENE, Philippe WAYMEL, Isabelle ZAWIEJA-DENIZON.

Absent(e)(s) représenté(e)(s) : Pierre-Michel BERNARD donne pouvoir à Valérie CONSEIL, François-Xavier CADART donne pouvoir à Sylvie LABADENS, Yannick CAREMELLE donne pouvoir à Frédéric BRICOUT, Régis CAUCHE donne pouvoir à Monique EVRARD, Christine DECODTS donne pouvoir à Grégory BARTHOLOMEUS, Béatrice DESCAMPS-MARQUILLY donne pouvoir à Marie CIETERS, Isabelle FERNANDEZ donne pouvoir à Françoise MARTIN, Michel LEFEBVRE donne pouvoir à Isabelle ZAWIEJA-DENIZON, Sébastien LEPRETRE donne pouvoir à Jacques HOUSSIN, Valérie LETARD donne pouvoir à Jean-Luc DETAVERNIER, Elisabeth MASSE donne pouvoir à Marie-Laurence FAUCHILLE, Anne MIKOLAJCZAK donne pouvoir à Maël GUIZIOU, Charlotte PARMENTIER-LECOCQ donne pouvoir à Luc MONNET, Michel PLOUY donne pouvoir à Sylvie DELRUE, Marie-Hélène QUATREBOEUF donne pouvoir à Nicolas LEBLANC, Bertrand RINGOT donne pouvoir à Didier MANIER, Frédérique SEELS donne pouvoir à Anne-Sophie BOISSEAUX, Aude VAN CAUWENBERGE donne pouvoir à Sébastien SEGUIN, Karima ZOUGGAGH donne pouvoir à Marie CHAMPAULT.

Absent(e)(s) excusé(e)(s) : Benjamin CAILLIERET, Paul CHRISTOPHE, Barbara COEVOET, Frédéric DELANNOY, Claudine DEROEUX, Soraya FAHEM, Patrick VALOIS.

Absent(e)(s) : Martine ARLABOSSE, Barbara BAILLEUL, Doriane BECUE, Josyane BRIDOUX, Olivier CAREMELLE, Sylvie CLERC, Jean-Luc DARCOURT, Laurent DEGALLAIX, Stéphane DIEUSAERT, Vincent LEDOUX, Eric RENAUD, Jean-Noël VERFAILLIE.

OBJET : Mise en place d'une convention de partenariat avec l'Université de Lille pour la constitution d'un Comité Scientifique d'accompagnement du projet Climaax/Green59

DECIDE à l'unanimité:

- d'attribuer à l'Université de Lille, au titre de la convention de partenariat, une participation financière de 10 000 € ;
 - d'autoriser Monsieur le Président à signer la convention de partenariat entre le Département du Nord et l'Université de Lille pour la constitution d'un Comité Scientifique d'accompagnement du projet Climaax/Green59, dans les termes du projet ci-joint en annexe ;
 - d'imputer la dépense correspondante, soit 10 000 €, sur les crédits inscrits à l'opération 230040P001.
-

Le quorum a été vérifié à l'appel de l'affaire à 17 h 01.

Madame MARTIN et Monsieur SIEGLER, en raison des fonctions professionnelles qu'ils exercent au sein de l'Université de Lille, ainsi que Monsieur PERIN en raison des fonctions exercées par un membre de sa famille au sein de l'Université de Lille, ne peuvent ni prendre part au délibéré et à la prise de décision ni être comptés dans le quorum.

Madame FERNANDEZ avait donné pouvoir à Madame MARTIN. Cette dernière ne pouvant prendre part au délibéré et à la prise de décision, il n'est pas tenu compte de ce pouvoir pour cette affaire.

41 Conseillers départementaux étaient donc présents en séance. Ils étaient porteurs de 18 pouvoirs.

Décision acquise par assentiment de l'assemblée.

Signé électroniquement



Pour le Président du Conseil Départemental
et par délégation,
La Directrice des Affaires Juridiques
et de l'Achat Public,

Claude LEMOINE



CONVENTION DE PARTENARIAT
PROJET CLIMAAX/GREEN 59

ENTRE

Le Département du Nord

Collectivité territoriale ayant son siège 51 rue Gustave Delory 59047 LILLE cedex,

Représentée par M. Christian POIRET, en sa qualité de Président,

Agissant en vertu de la délibération de la Commission permanente du Conseil Départemental du 9 février 2026,

D'une part

ET

L'UNIVERSITE DE LILLE,

Établissement Public national à caractère scientifique culturel et professionnel expérimental, dont le siège social est situé au 42 rue Paul Duez - 59800 Lille, inscrit sous le n° SIRET n°130 029 754 00012, code APE : 8542Z, représentée par son Président, Monsieur Régis BORDET,

Ci-après désignée « **Université de Lille** »,

D'autre part

Vu la décision de la Commission Permanente du 16 décembre 2024 (Rapport n° DRE/2024/259) sollicitant les financements de l'AAP Climaax,

IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Préambule

Le Département du Nord est lauréat en mars 2025, de l'appel à projet européen Climaax, développé dans le cadre du programme Horizon Europe. L'objectif du projet Green59 (Gestion Responsable Et Environnementale du Nord) consiste, à partir d'une boîte à outils mise à disposition par le consortium d'universités partenaires, de mieux appréhender l'évolution à l'échelle du territoire départemental, des risques liés au changement climatique.



L'analyse des impacts et des vulnérabilités croisées doit permettre une prise de conscience des risques climatiques affectant les populations, les activités et infrastructures et favoriser l'adaptation à terme des politiques publiques en lien avec les compétences de la collectivité.

Déjà engagé dans une démarche exemplaire autour de la transition à travers Nord Durable depuis 2019, le Département du Nord souhaite se doter de modèles climatiques performants pour proposer une évolution de ses politiques susceptible d'anticiper le dérèglement climatique et de renforcer la résilience face aux risques naturels. Le projet GREEN59 s'étend sur 22 mois, du 1^{er} mars 2025 au 31 décembre 2026. Il est financé à 100 % par l'Europe via le programme Climaax.

La démarche départementale se fonde également sur la trajectoire de réchauffement pour l'adaptation au changement climatique (TRACC) inscrite dans le 3e plan national d'adaptation au changement climatique (PNACC 3).

A travers le projet Green59, le Département rejoint un réseau européen de collectivités territoriales de 69 partenaires impliquées dans Climaax permettant des échanges et retour d'expériences. A ce titre la Région Hauts-de-France a été également sélectionnée en mars 2025 avec le projet ATLAS.

Les partenaires du projet Green59, Atlas et l'Université de Lille partagent la nécessité d'accroître la connaissance de l'ensemble des acteurs publics et privés des vulnérabilités au changement climatique du territoire des Hauts-de-France et du Nord.

Ils conviennent de leur intérêt partagé à constituer un **Comité Scientifique Climaax commun** pour accompagner les 2 projets.

La présente Convention a pour objet de définir les termes et conditions du partenariat entre le Département et l'Université de Lille pour la constitution de ce comité scientifique, conformément à leurs missions d'intérêt général respectives. La Région des Hauts de France et l'Université de Lille ont de leur côté déjà conclu une convention de partenariat pour le projet.

Article 1 – Objectif de la convention

Le Département souhaite faire appel à la communauté scientifique régionale pour l'accompagner dans la validation des modèles de connaissance utilisés (scripts, bases de données historiques, prospectives et scénarii) et l'interprétation des résultats des travaux menés par l'équipe dédiée au sein de ses services (Secrétariat Général de la DGA Solidarité Territoriale, Direction des Bâtiments, Direction de la Voirie, Direction de la Ruralité et de l'Environnement, Direction Transition et Territoires, Direction des Relations aux Nordistes et Stratégie Partenariale, Direction générale Adjointe du Retour à l'emploi et de l'Action Sociale).

L'Université de Lille dispose des compétences scientifiques nécessaires pour mener une approche pluridisciplinaire de la transition et de l'adaptation au changement climatique. Pour cela elle s'appuie notamment sur les expertises réunies au sein du GREC (Groupement Régional des experts du Climat). Elle confirme également son intérêt pour développer le lien sciences et société et sa volonté de conforter ses relations avec les collectivités territoriales.



L'Université de Lille organise la mise en place d'un Comité Scientifique commun aux projets Green59 et Atlas sur la base des membres du GREC. Elle en assure la responsabilité de l'animation et le support sur le plan administratif. Le comité scientifique réunit des experts du climat, spécialistes des aléas et risques abordés dans les projets respectifs :

- vagues de chaleur pour Green59
- précipitations extrêmes pour Green59 et Atlas
- inondations fluviales et côtières, pour Atlas

Le Comité scientifique commun est composé au minimum de deux chercheurs spécialistes par risque et vulnérabilité traités et de tout autre expert utile en sciences climatiques, humaines et géographiques, approche environnementale, sociologique, sanitaire ou économique. Il apporte son expertise sur la qualité et fiabilité des données à exploiter, des outils ou modèles utilisés. Il donne un avis argumenté sur les résultats produits, assure la relecture des livrables et autres publications (cartes, graphes, textes) de communication ou de vulgarisation du projet.

Une liste indicative des membres du Comité Scientifique est annexée à la présente convention.

Article 2 – Mise en œuvre de la Convention

Les partenaires s'engagent au respect des obligations suivantes :

Pour le Département du Nord :

- l'analyse et le traitement des données mises à disposition par le Consortium Climaax pour les aléas précipitations extrêmes et vague de chaleur ou de données (vulnérabilité, exposition...) issues d'autres sources inventoriées (nationales régionales ou propres au Département) sous réserve de la validation de leur fiabilité scientifique ;
- la réalisation des cartes sur les risques et vulnérabilités du territoire y compris en infra départemental (via son Service d'Information Géographique et Cartographique). Ces cartes pourront être diffusées auprès des collectivités concernées ;
- la communication en amont de chaque Comité Scientifique (une semaine avant) des éléments qui seront discutés ;
- la préparation des livrables et documents annexes pour chacune des 3 phases du projet à remettre au consortium Climaax ;
- la mention de la contribution du Comité Scientifique dans l'ensemble des rapports et supports relatif au projet Green59 et à la diffusion plus large des résultats des travaux ;
- la désignation d'un référent coordonnateur au sein de l'équipe projet départementale comme point contact avec le Comité Scientifique, en charge du suivi de la convention et de la transmission des documents/livrables ;
- la mise en place d'une assemblée des Parties Prenantes du projet Green59 associant le GREC et l'Université de Lille pour veiller à la diffusion des résultats et à la réflexion collective d'évolution des politiques publiques Départementales vers une stratégie d'adaptation au changement climatique.

Pour l'Université de Lille :

- la mise en place et l'animation du Comité Scientifique commun Climaax (cf article 1) y compris les outils de partage (plateforme en ligne pour le dépôt des documents)
- la validation des outils d'évaluation des risques traduits à travers les cartographies et graphes produits par l'équipe projet, comprenant notamment la fiabilité des données et modèles utilisés l'apport d'appui scientifique dans l'analyse et l'interprétation des risques, sur la base de l'examen critique des travaux / livrables afin de renforcer la crédibilité des résultats
- la mobilisation de ressources scientifiques et documentaires complémentaires (données nouvelles ou outils) pouvant contribuer à une meilleure connaissance des risques traités
- la tenue de Comités Scientifiques sur une base mensuelle sur la durée du projet. Ce comité pourra être commun avec celui du projet Atlas dans un objectif de partage des connaissances notamment pour le risque « précipitations extrêmes » ;
- la contribution à la diffusion des résultats et travaux du projet via ses outils et supports de communication (réseaux, sites internet ...)
- la participation à l'assemblée des Parties Prenantes externes du projet pour accompagner la réflexion sur l'évolution des politiques publiques en lien avec les compétences du Département.

Article 3 – Propriété intellectuelle et communication

Chaque Partie est et reste propriétaire des connaissances et données propres qu'elle détient antérieurement au projet.

Les Parties conviennent que toute publication ou communication relative au partenariat du projet, à l'exploitation de résultats doit intervenir dans le respect des obligations de confidentialité et des droits de propriété intellectuelle des Parties.

Toute action de communication, notamment par voie de publication, présentation sous quelque support ou forme que ce soit, relatif au partenariat, aux résultats devra recevoir, pendant la durée de la convention et 24 mois qui suit son expiration ou sa résiliation, l'accord préalable écrit des Parties concernées.

Dès que cela sera possible eu égard aux dispositions relatives aux Informations Confidentielles et à la protection et l'exploitation des résultats, les Parties s'efforceront de diffuser largement au public l'information scientifique issue du projet. Les communications mentionneront le concours apporté par le Comité scientifique commun.

Article 4 – Modalités financières

Le Département, au titre de sa participation au fonctionnement du Comité Scientifique commun, verse à l'Université de Lille la somme forfaitaire de dix mille euros (10 000 €).

Le versement sera effectué en une seule fois en 2026 à l'issue de la signature par les Parties de la présente convention.

Article 5 – Durée et résiliation de la convention

La présente convention est conclue pour la durée du projet, soit jusqu'au 31 décembre 2026. Toute modification fera l'objet d'un avenant préalablement soumis à l'approbation des deux



partenaires. La convention peut être résiliée librement par l'une des deux parties par lettre recommandée avec accusé de réception, avec effet à l'issue d'un délai d'un mois civil franc.

Un décompte de résiliation sera, dans ce cas, établi d'un commun accord entre les Parties.

La présente convention est rédigée en deux exemplaires originaux dont un sera remis à chacun des contractants.**Article 6 – Recours**

Tout litige survenant de l'application de la présente convention sera discuté préalablement afin de trouver une solution amiable avant d'être soumis, le cas échéant, à la compétence du Tribunal Administratif de Lille.

A....., Le

Fait en deux exemplaires originaux,

Pour le
Président du Département du Nord
et par délégation

Monsieur Régis BORDET
Président de l'Université de Lille

5.5

Accusé de réception de la préfecture : 059-225900018-20260209-338174-DE-1-1

Date de réception en préfecture le 18 février 2026

Publié le 18 février 2026

Notifié le 12 février 2026

Suite à la convocation en date du 26 janvier 2026
LA COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL DEPARTEMENTAL
Réunie à Lille le 09 FÉVRIER 2026

Sous la présidence de Christian POIRET, Président du Conseil Départemental

Nombre de membres en exercices : 82

Etaient présents : Salim ACHIBA, Grégory BARTHOLOMEUS, Charles BEAUCHAMP, Valentin BELLEVAL, Stéphanie BOCQUET, Anne-Sophie BOISSEAUX, Frédéric BRICOUT, Loïc CATHELAIN, Marie CHAMPAULT, Isabelle CHOAIN, Marie CIETERS, Valérie CONSEIL, Sylvie DELRUE, Agnès DENYS, Jean-Luc DETAVERNIER, Carole DEVOS, Jean-Claude DULIEU, Monique EVRARD, Marie-Laurence FAUCHILLE, Michel GACEM, Michelle GREAUME, Maël GUIZIOU, Mickaël HIRAUX, Jacques HOUSSIN, Simon JAMELIN, Sylvie LABADENS, Eric LAVALLEE, Nicolas LEBLANC, Maryline LUCAS, Didier MANIER, Françoise MARTIN, Luc MONNET, Laurent PERIN, Christian POIRET, Marie-Paule ROUSSELLE, Caroline SANCHEZ, Marie SANDRA, Céline SCAVENNEC, Sébastien SEGUIN, Nicolas SIEGLER, Marie TONNERRE-DESMET, Anne VANPEENE, Philippe WAYMEL, Isabelle ZAWIEJA-DENIZON.

Absent(e)(s) représenté(e)(s) : Pierre-Michel BERNARD donne pouvoir à Valérie CONSEIL, François-Xavier CADART donne pouvoir à Sylvie LABADENS, Yannick CAREMELLE donne pouvoir à Frédéric BRICOUT, Régis CAUCHE donne pouvoir à Monique EVRARD, Christine DECODTS donne pouvoir à Grégory BARTHOLOMEUS, Béatrice DESCAMPS-MARQUILLY donne pouvoir à Marie CIETERS, Isabelle FERNANDEZ donne pouvoir à Françoise MARTIN, Michel LEFEBVRE donne pouvoir à Isabelle ZAWIEJA-DENIZON, Sébastien LEPRETRE donne pouvoir à Jacques HOUSSIN, Valérie LETARD donne pouvoir à Jean-Luc DETAVERNIER, Elisabeth MASSE donne pouvoir à Marie-Laurence FAUCHILLE, Anne MIKOLAJCZAK donne pouvoir à Maël GUIZIOU, Charlotte PARMENTIER-LECOCQ donne pouvoir à Luc MONNET, Michel PLOUY donne pouvoir à Sylvie DELRUE, Marie-Hélène QUATREBOEUF donne pouvoir à Nicolas LEBLANC, Bertrand RINGOT donne pouvoir à Didier MANIER, Frédérique SEELS donne pouvoir à Anne-Sophie BOISSEAUX, Aude VAN CAUWENBERGE donne pouvoir à Sébastien SEGUIN, Karima ZOUGGAGH donne pouvoir à Marie CHAMPAULT.

Absent(e)(s) excusé(e)(s) : Benjamin CAILLIERET, Paul CHRISTOPHE, Barbara COEVOET, Frédéric DELANNOY, Claudine DEROEUX, Soraya FAHEM, Patrick VALOIS.

Absent(e)(s) : Martine ARLABOSSE, Barbara BAILLEUL, Doriane BECUE, Josyane BRIDOUX, Olivier CAREMELLE, Sylvie CLERC, Jean-Luc DARCOURT, Laurent DEGALLAIX, Stéphane DIEUSAERT, Vincent LEDOUX, Eric RENAUD, Jean-Noël VERFAILLIE.

OBJET : Attribution de 5 subventions au titre du dispositif "Pass'Agri Filières Hauts-de-France"

DECIDE à l'unanimité:

- d'attribuer les subventions d'un montant total de 20 099,20 €, aux agriculteurs du territoire, éligibles au dispositif « Pass'Agri Filières », conformément au tableau ci-joint en annexe 2 ;
 - d'autoriser Monsieur le Président à signer tous les actes d'exécution en rapport avec lesdites subventions ;
 - d'imputer les dépenses correspondantes, soit 20 099,20 € sur l'opération 23003OP003.
-

Le quorum a été vérifié à l'appel de l'affaire à 17 h 01.

44 Conseillers départementaux étaient présents en séance. Ils étaient porteurs de 19 pouvoirs.

Décision acquise par assentiment de l'assemblée.

Signé électroniquement



Pour le Président du Conseil Départemental
et par délégation,
La Directrice des Affaires Juridiques
et de l'Achat Public,

Claude LEMOINE



Accusé de réception – Ministère de l'intérieur
8529310
Acte Certifié exécutoire
Envoi Préfecture : 06/02/2023
Retour Préfecture : 06/02/2023

Exercice Budgétaire : 2023

Fonction : 6312 AUTRES

Direction : DADR

Thème : C10.01 Agriculture

Objet : Dispositif Pass'Agri filières : ajustements des modalités d'intervention

La commission permanente du conseil régional Hauts-de-France dûment convoquée par son Président et réunie le 31 janvier 2023, à 09:00, salle des délibérations - 11 mail Albert 1er à Amiens, sous la présidence de Monsieur Xavier Bertrand, Président du conseil régional,

Vu le régime notifié n° SA.39618 "aides aux investissements dans les exploitations agricoles liés à la production primaire", tel que modifié par décision SA 103 992, ou tout régime qui s'y substituera,

Vu le régime cadre exempté n° SA 60553 (ancien 49435), relatif aux aides en faveur des PME actives dans la transformation et la commercialisation de produits agricoles pour la période 2015-2022, adopté sur la base du règlement d'exemption agricole et forestier n° 702/2014 du 25 juin 2014 de la Commission européenne, publié au JOUE du 1^{er} juillet 2014, tel que modifié par le règlement 2020/2008 du 8 décembre 2020, publié au JOUE du 9 décembre 2020, ou tout régime qui s'y substituera,

Vu le Règlement (UE) n° 1407/2013 de la Commission européenne du 18 décembre 2013 relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides de minimis, tel que modifié par le règlement n° 2020/972 du 2 juillet 2020 paru au JOUE du 7 juillet 2020, ou tout règlement qui s'y substituera,

Vu le code général des collectivités territoriales,

Vu la délibération n°2021.01139 du Conseil régional du 2 juillet 2021 relative à la délégation d'attributions du Conseil régional à sa commission permanente,

Vu l'article 10-1 de la loi n°2000-321 du 12 avril 2000 modifiée relative aux droits des citoyens dans leurs relations avec les administrations,

Vu la délibération n° 20180831 du Conseil régional du 28 juin 2018 relative à l'adoption du plan régional de prévention de la radicalisation et de la charte régionale de la laïcité et des valeurs de la République,

Vu le décret n°2021-1947 du 31 décembre 2021 pris pour l'application de l'article 10-1 de la loi n°2000-321 du 12 avril 2000 et approuvant le contrat d'engagement républicain des associations et fondations bénéficiant de subventions publiques ou d'un agrément de l'Etat,

Vu la délibération n°2021.01314 du Conseil régional du 20 juillet 2021 adoptant le règlement budgétaire et financier,

Vu l'ensemble des décisions budgétaires de l'exercice 2023, adoptées jusqu'à ce jour,

Vu la délibération n° 2017.1159 du Conseil régional du 29 septembre 2017 relative à l'adoption de la stratégie agricole de la Région Hauts-de-France,

Vu la délibération n° 2019.01746 du Conseil régional du 24 septembre 2019 relative à l'adoption du dispositif « Pass'Agri filières » à l'échelle des Hauts-de-France,

Vu la délibération n° 2022.00115 du Conseil régional du 27 janvier 2022 modifiant le dispositif « Pass'Agri filières » à l'échelle des Hauts-de-France,

Vu l'avis émis par la commission Agriculture, pêche et agroalimentaire

PREAMBULE :

Voté à la Séance Plénière du 24 septembre 2019 et modifié en Séance Plénière du 27 janvier 2022, le « Pass'Agri filières » est un dispositif d'aide aux investissements d'un montant minimum de 4 000 € HT, avec une assiette éligible maximale de 30 000 € HT, un taux d'aide de 30% en conventionnel et jusqu'à 50% pour les productions sous SIQO.

Cette politique s'inscrit dans la stratégie agricole de la Région, priorité 9 « soutenir les projets de diversification, de valorisation des produits et les filières complémentaires à l'agriculture ».

Le dispositif s'articule en trois volets :

- **VOLET 1** : Investissements spécifiques et dédiés aux productions agricoles nouvelles ou à conforter pour l'exploitation agricole ;
- **VOLET 2** : Investissements spécifiques et dédiés à la création ou au développement d'ateliers de transformation et/ou de commercialisation des produits issus de l'exploitation agricole ;
- **VOLET 3** : Investissements spécifiques et dédiés à la création ou au développement d'activités d'accueil et de services à la ferme.

Depuis sa création 639 porteurs de projets ont été accompagnés et subventionnés par la Région pour un montant total de 4 650 435,90 €.

La présente délibération vise un ajustement du dispositif afin, d'une part, de garder une bonne complémentarité avec les appels à projet FEADER de la nouvelle programmation 2023-2027, et d'autre part, de répondre aux besoins remontés lors des états régionaux de l'approvisionnement local qui se sont tenus le 5 juillet dernier.

Les principaux ajustements concernent la définition des bénéficiaires éligibles et la liste des investissements éligibles.

Il est proposé de modifier le dispositif « Pass'Agri filières » créé par la délibération n° 2019.01746 du Conseil régional du 24 septembre 2019 et modifiée par la délibération n° 2022.00115 du Conseil régional du 27 janvier 2022 et d'en fixer la mise en œuvre au 1^{er} mars 2023.

DECIDE

Par 55 « Pour », 0 « Contre », 0 « Abstention »

- De modifier le dispositif Pass'Agri filières tel que précisé en annexe 1 de la délibération, étant précisé que ces nouvelles modalités s'appliqueront à partir du 1^{er} mars 2023.

Présents (37) : Monsieur Jean-Pierre BATAILLE, Monsieur Xavier BERTRAND, Monsieur Maxime CABAYE, Monsieur Salvatore CASTIGLIONE, Madame Aurore COLSON, Monsieur Alexandre COUSIN, Monsieur Arnaud DECAGNY, Monsieur François DECOSTER, Madame Sandra DELANNOY, Monsieur Guillaume DELBAR, Monsieur Eric DELHAYE, Monsieur Pascal DEMARTHE, Monsieur Franck DHERSIN, Monsieur Philippe EYMERY, Madame Maryse FAGOT, Monsieur Daniel FASQUELLE, Madame Sabine FINEZ, Madame Sarah FLAMANT, Madame Anne-Sophie FONTAINE-BARBIER, Madame Brigitte FOURÉ, Monsieur Michel GUINIOT, Madame Zahia HAMDANE, Monsieur Guy HARLÉ D'OPHOVE, Madame Samira HERIZI, Monsieur Thomas HUTIN, Madame Nelly JANIER-DUBRY, Madame Marie-Sophie LESNE, Madame Faustine MALIAR, Madame Claire MARAIS-BEUIL, Madame Manoëlle MARTIN, Monsieur Alexandre OUIZILLE, Monsieur Laurent RIGAUD, Madame Samia SADOUNE, Monsieur Christopher SZCZUREK, Monsieur Jean-Michel TACCOEN, Madame Anne-Sophie TASZAREK, Madame Véronique TEINTENIER.

Pouvoirs donnés (19) : Madame Florence BARISEAU donne pouvoir à Madame Manoëlle MARTIN, Madame Natacha BOUCHART donne pouvoir à Madame Véronique TEINTENIER, Monsieur Christophe COULON donne pouvoir à Madame Anne-Sophie FONTAINE-BARBIER, Monsieur Yvan HUTCHINSON donne pouvoir à Madame Nelly JANIER-DUBRY, Madame Anne PINON donne pouvoir à Monsieur Franck DHERSIN, Madame Patricia POUPART donne pouvoir à Monsieur Jean-Michel TACCOEN, Monsieur Jean-François RAPIN donne pouvoir à Madame Faustine MALIAR.

Monsieur Guislain CAMBIER donne pouvoir à Monsieur Arnaud DECAGNY, Madame Amel GACQUERRE donne pouvoir à Monsieur Pascal DEMARTHE, Madame Paulette JUILIEN-PEUVION donne pouvoir à Madame Maryse FAGOT, Monsieur Daniel LECA donne pouvoir à Madame Brigitte FOURÉ.

Monsieur Sébastien CHENU donne pouvoir à Monsieur Michel GUINIOT, Madame Mélanie DISDIER donne pouvoir à Madame Sandra DELANNOY, Madame Christine ENGRAND donne pouvoir à Madame Claire MARAIS-BEUIL, Monsieur Jean-Philippe TANGUY donne pouvoir à Monsieur Philippe EYMERY.

Madame Karima DELLI donne pouvoir à Monsieur Thomas HUTIN, Monsieur Julien POIX donne pouvoir à Madame Zahia HAMDANE.

Madame Héloïse DHALLUIN donne pouvoir à Madame Samia SADOUNE, Monsieur Benjamin SAINT-HUILE donne pouvoir à Monsieur Alexandre OUIZILLE.

N'ont pas participé au vote (1) : Monsieur Thomas HUTIN.

Pour le Président du Conseil régional en par délégation
la Directrice générale des services
Audrey DEMARETZ



Xavier BERTRAND
Président du Conseil régional

DECISION DE LA CP :

**ADOpte A L'UNANIMITE DES SUFFRAGES
EXPRIMES**

Annexe 1

Cadrage du dispositif Pass'Agri filières Hauts-de-France

	Situation initiale	Situation finale
Objectifs	Le dispositif Pass'Agri filières vise à soutenir les investissements spécifiques liés aux productions agricoles nouvelles ou à développer, liés à la transformation et à la commercialisation des produits issus de l'exploitation agricole et ceux liés à des activités d'accueil et de services à la ferme. Les objectifs de ce dispositif sont les suivants : - Donner une nouvelle dimension à la diversification agricole avec un dispositif harmonisé à l'échelle des Hauts-de-France ; - Améliorer l'accès aux aides en diversification et investissement productif à tous les porteurs de projets, notamment dans les filières émergentes ; - Augmenter le nombre d'exploitations agricoles engagées dans la diversification et permettre ainsi un meilleur partage de la valeur au profit des exploitants agricoles ; - Consolider les projets de diversification déjà engagés ; - Soutenir les investissements en faveur de l'agro-écologie. Le dispositif s'articule en trois volets : - VOLET 1 : Investissements spécifiques et dédiés aux productions agricoles nouvelles ou à conforter pour l'exploitation agricole ; - VOLET 2 : Investissements spécifiques et dédiés à la création ou au développement d'ateliers de transformation et/ou de commercialisation des produits issus de l'exploitation agricole ; - VOLET 3 : Investissements spécifiques et dédiés à la création ou au développement d'activités d'accueil et de services à la ferme.	Inchangé
VOLET 1 Projets soutenus	VOLET 1 : Investissements spécifiques et dédiés aux productions agricoles nouvelles ou à conforter pour l'exploitation agricole. Les projets soutenus sont les projets d'investissement matériels liés aux productions agricoles suivantes : Cultures végétales : - Toute production végétale sous SIQO ; - Productions fruitières dont arboriculture, cidriculture et nuciculture ; - Champignons ; - Cultures légumières de plein champ (hors pomme de terre, endive, betterave, pois industrie) ; - Productions de fruits et légumes en maraîchage ; - Plantes aromatiques, plantes médicinales, plantes à parfum ; - Plantes d'ornement et de jardins ; - Fruits rouges ; - Houblon ; - Viticulture ; - Cultures pérennes à bas niveaux d'intrants : bambou, sylphie, miscanthus, switchgrass ou toute autre cultures du même type, à la condition qu'elles soient non majoritaires en surface sur l'exploitation. Elevages : - Toute production animale sous SIQO ; - Apiculture ; - Cuniculture ; - Aviculture ; - Caprin ; - Ovin (en complémentarité avec le cadre du contrat de filière ovine) : https://guide-aides.hautsdefrance.fr/spip.php?page=dispositif&id_dispositif=923 - Héliciculture. Les productions sous Signes d'Identification de Qualité et d'Origine (SIQO) éligibles sont les productions conduites en : - Agriculture Biologique ou en conversion (attestation de l'organisme certificateur) ; - Appellation d'Origine Protégée (AOP) ; - Indication Géographique protégée (IGP) ; - Spécialité Traditionnelle Garantie (STG) ; - Label Rouge (LR).	Inchangé

VOLET 1 Investissements éligibles	- Aménagement intérieur de bâtiments liés au projet ; - Acquisition d'équipements et matériels neufs et spécifiques liés au projet ; - Acquisition de matériel d'occasion et spécifiques liés au projet (hors financement Région) ; - Semences et plants des cultures pérennes éligibles ; - Plants de haies et d'arbres en lien avec le projet dans la limite de 40% des dépenses totales.	Inchangé																																																																
VOLET 1 Régime d'aide	Régime notifié n° SA.63945 (ex SA.50388) "Aides aux investissements dans les exploitations agricoles liés à la production primaire" (PDF, 364.11 Ko) - Entré en vigueur le 19 février 2015 - jusqu'au 31 décembre 2022 - modifié le 26 février 2018, le 16 décembre 2020 et le 19 juillet 2021	Régime notifié n° SA.39618 "aides aux investissements dans les exploitations agricoles liés à la production primaire", tel que modifié par décision SA 103 992, <u>ou tout régime qui s'y substituera.</u>																																																																
VOLET 1 Modalités de financement	Le montant total des investissements éligibles HT doit être compris entre 2 000 € et 30 000 €. Pour la Région, le seuil d'intervention est de 4 000 €. L'ensemble des dépenses s'entend hors taxes. <table><thead><tr><th></th><th>Taux Région</th><th>Taux max autres financeurs publics</th><th>Taux max global autorisé par le Régime d'aide</th></tr></thead><tbody><tr><td colspan="4">Projets entre 2 000 € et 3 999 € HT de dépenses éligibles</td></tr><tr><td>Projet d'investissement</td><td>0%</td><td>40%</td><td>40%</td></tr><tr><td>Projet d'investissement en lien avec une production en Agriculture Biologique</td><td>0%</td><td>60%</td><td>60%</td></tr><tr><td colspan="4">Projets entre 4 000 € et 30 000 € HT de dépenses éligibles</td></tr><tr><td>Projet d'investissement non lié à une production sous référentiel SIQO et agro-écologique</td><td>30%</td><td>10%</td><td>40%</td></tr><tr><td>Projet d'investissement en lien avec une production sous référentiel SIQO (hors Agriculture Biologique) ou agro-écologique*</td><td>35%</td><td>5%</td><td>40%</td></tr><tr><td>Projet d'investissement en lien avec une production en Agriculture Biologique</td><td>50%</td><td>10%</td><td>60%</td></tr></tbody></table> *Les référentiels agro-écologiques donnant lieu à une bonification sont : MAEC systèmes, Label Bas Carbone, Label Au Cœur des Sols. Une bonification de 20% pourra être attribuée aux jeunes agriculteurs ou agriculteurs qui se sont installés au cours des 5 années précédant la date de demande d'aide (hors financement Région).		Taux Région	Taux max autres financeurs publics	Taux max global autorisé par le Régime d'aide	Projets entre 2 000 € et 3 999 € HT de dépenses éligibles				Projet d'investissement	0%	40%	40%	Projet d'investissement en lien avec une production en Agriculture Biologique	0%	60%	60%	Projets entre 4 000 € et 30 000 € HT de dépenses éligibles				Projet d'investissement non lié à une production sous référentiel SIQO et agro-écologique	30%	10%	40%	Projet d'investissement en lien avec une production sous référentiel SIQO (hors Agriculture Biologique) ou agro-écologique*	35%	5%	40%	Projet d'investissement en lien avec une production en Agriculture Biologique	50%	10%	60%	Le montant total des investissements éligibles HT doit être supérieur à 2 000 €. Pour la Région, le seuil d'intervention est de 4 000 € HT. <u>Les dépenses éligibles sont plafonnées à 30 000 € HT.</u> L'ensemble des dépenses s'entend hors taxes. <table><thead><tr><th></th><th>Taux Région</th><th>Taux max autres financeurs publics</th><th>Taux max global autorisé par le Régime d'aide</th></tr></thead><tbody><tr><td colspan="4">Projets entre 2 000 € et 3 999 € HT de dépenses éligibles</td></tr><tr><td>Projet d'investissement</td><td>0%</td><td>40%</td><td>40%</td></tr><tr><td>Projet d'investissement en lien avec une production en Agriculture Biologique</td><td>0%</td><td>60%</td><td>60%</td></tr><tr><td colspan="4">Projets entre 4 000 € et 30 000 € HT de dépenses éligibles</td></tr><tr><td>Projet d'investissement non lié à une production sous référentiel SIQO et agro-écologique</td><td>30%</td><td>10%</td><td>40%</td></tr><tr><td>Projet d'investissement en lien avec une production sous référentiel SIQO (hors Agriculture Biologique) ou agro-écologique*</td><td>35%</td><td>5%</td><td>40%</td></tr><tr><td>Projet d'investissement en lien avec une production en Agriculture Biologique</td><td>50%</td><td>10%</td><td>60%</td></tr></tbody></table> *Les référentiels agro-écologiques concernés par la bonification sont : MAEC systèmes <u>ou forfaitaires</u>, Label Bas Carbone, Label Au Cœur des Sols, <u>Paiement pour Services Environnementaux (PSE)</u>. Une bonification de 20% pourra être attribuée aux jeunes agriculteurs ou agriculteurs qui se sont installés au cours des 5 années précédant la date de demande d'aide (hors financement Région).		Taux Région	Taux max autres financeurs publics	Taux max global autorisé par le Régime d'aide	Projets entre 2 000 € et 3 999 € HT de dépenses éligibles				Projet d'investissement	0%	40%	40%	Projet d'investissement en lien avec une production en Agriculture Biologique	0%	60%	60%	Projets entre 4 000 € et 30 000 € HT de dépenses éligibles				Projet d'investissement non lié à une production sous référentiel SIQO et agro-écologique	30%	10%	40%	Projet d'investissement en lien avec une production sous référentiel SIQO (hors Agriculture Biologique) ou agro-écologique*	35%	5%	40%	Projet d'investissement en lien avec une production en Agriculture Biologique	50%	10%	60%
	Taux Région	Taux max autres financeurs publics	Taux max global autorisé par le Régime d'aide																																																															
Projets entre 2 000 € et 3 999 € HT de dépenses éligibles																																																																		
Projet d'investissement	0%	40%	40%																																																															
Projet d'investissement en lien avec une production en Agriculture Biologique	0%	60%	60%																																																															
Projets entre 4 000 € et 30 000 € HT de dépenses éligibles																																																																		
Projet d'investissement non lié à une production sous référentiel SIQO et agro-écologique	30%	10%	40%																																																															
Projet d'investissement en lien avec une production sous référentiel SIQO (hors Agriculture Biologique) ou agro-écologique*	35%	5%	40%																																																															
Projet d'investissement en lien avec une production en Agriculture Biologique	50%	10%	60%																																																															
	Taux Région	Taux max autres financeurs publics	Taux max global autorisé par le Régime d'aide																																																															
Projets entre 2 000 € et 3 999 € HT de dépenses éligibles																																																																		
Projet d'investissement	0%	40%	40%																																																															
Projet d'investissement en lien avec une production en Agriculture Biologique	0%	60%	60%																																																															
Projets entre 4 000 € et 30 000 € HT de dépenses éligibles																																																																		
Projet d'investissement non lié à une production sous référentiel SIQO et agro-écologique	30%	10%	40%																																																															
Projet d'investissement en lien avec une production sous référentiel SIQO (hors Agriculture Biologique) ou agro-écologique*	35%	5%	40%																																																															
Projet d'investissement en lien avec une production en Agriculture Biologique	50%	10%	60%																																																															
VOLET 2 Projets soutenus	VOLET 2 : Investissements spécifiques et dédiés à la création ou au développement d'ateliers de transformation et/ou de commercialisation des produits de l'exploitation agricole. Les projets soutenus sont les projets d'investissement matériels qui concernent la création ou le développement : - d'un atelier de transformation ; - d'un atelier de conditionnement ou de stockage en complément d'une activité de transformation ; - d'un point de vente des produits de la ferme, sur site ou à l'extérieur. ➤ Le projet de transformation et/ou de commercialisation doit concerner des produits issus de l'exploitation agricole du demandeur (au moins 25%). ➤ Les projets peuvent concerner tout type de productions agricoles.	VOLET 2 : Investissements spécifiques et dédiés à la création ou au développement d'ateliers de transformation et/ou de commercialisation des produits de l'exploitation agricole. Les projets soutenus sont les projets d'investissement matériels qui concernent la création ou le développement : - d'un atelier de transformation ; - d'un atelier de conditionnement ou d'un atelier de stockage en complément d'une activité de transformation <u>ou de commercialisation</u> ; - d'un point de vente des produits de la ferme, sur site ou à l'extérieur. ➤ Le projet de transformation et/ou de commercialisation doit concerner des produits issus de l'exploitation agricole du demandeur (au moins 25%). Les projets peuvent concerner tout type de productions agricoles.																																																																

VOLET 2 Investissements éligibles	- Aménagement intérieur de bâtiments liés au projet ; - Aménagement d'espaces de commercialisation (hors parking) ; - Acquisition d'équipements et matériels neufs et spécifiques à la transformation ou à la commercialisation de produits agricoles ; - Acquisition d'équipements et matériel neufs et spécifiques au stockage et au conditionnement en lien avec une activité de transformation ; - Acquisition de matériel d'occasion et spécifique lié au projet (hors financement Région) ; - Acquisition ou développement de logiciels informatiques, de sites internet ; - Acquisition de brevets, licences, droits d'auteurs et marques commerciales. -	- Aménagement intérieur de bâtiments liés au projet ; - Aménagement d'espaces de commercialisation (hors parking) ; - Acquisition d'équipements et matériels neufs et spécifiques à la transformation ou à la commercialisation de produits agricoles ; - Acquisition d'équipements et matériel neufs et spécifiques au stockage et au conditionnement en lien avec une activité de transformation ; - Acquisition de matériel d'occasion et spécifique lié au projet (hors financement Région) ; - Acquisition ou développement de logiciels informatiques, de sites internet ; - Acquisition de brevets, licences, droits d'auteurs et marques commerciales ; - <u>Equipements de communication : seuls sont éligibles les équipements en lien avec le projet (type panneaux, totems, kakémonos) dans la limite de 20% des dépenses éligibles.</u>																																																
VOLET 2 Régime d'aide	Régime cadre exempté de notification n° SA 60553, relatif aux aides en faveur des PME actives dans la transformation et la commercialisation de produits agricoles pour la période 2015-2022, adopté sur la base du règlement d'exemption agricole et forestier n° 702/2014 du 25 juin 2014 de la Commission européenne, publié au JOUE du 1 ^{er} juillet 2014, tel que modifié par le règlement 2020/2008 du 8 décembre 2020, publié au JOUE du 9 décembre 2020	Régime cadre exempté de notification n° SA 60553, relatif aux aides en faveur des PME actives dans la transformation et la commercialisation de produits agricoles pour la période 2015-2022, adopté sur la base du règlement d'exemption agricole et forestier n° 702/2014 du 25 juin 2014 de la Commission européenne, publié au JOUE du 1 ^{er} juillet 2014, tel que modifié par le règlement 2020/2008 du 8 décembre 2020, publié au JOUE du 9 décembre 2020, <u>ou tout régime qui se substituera à ce régime après cette date.</u>																																																
VOLET 2 Modalités de Financement	Le montant total des investissements éligibles HT doit être compris entre 2 000 € et 30 000 €. Pour la Région, le seuil d'intervention est de 4 000 €. L'ensemble des dépenses s'entend hors taxes. <table><tr><td></td><td>Taux Région</td><td>Taux max autres finance urs publics</td><td>Taux max global autorisé par le Régime d'aide d'Etat</td></tr><tr><td colspan="4">Projets entre 2 000 € et 3 999 € HT de dépenses éligibles</td></tr><tr><td>Tout type de projets</td><td>0%</td><td>40%</td><td>40%</td></tr><tr><td colspan="4">Projets entre 4 000 € et 30 000 € HT de dépenses éligibles</td></tr><tr><td>Projet d'investissement hors SIQO</td><td>30%</td><td>10%</td><td>40%</td></tr><tr><td>Projet d'investissement sous SIQO</td><td>35%</td><td>5%</td><td>40%</td></tr></table>		Taux Région	Taux max autres finance urs publics	Taux max global autorisé par le Régime d'aide d'Etat	Projets entre 2 000 € et 3 999 € HT de dépenses éligibles				Tout type de projets	0%	40%	40%	Projets entre 4 000 € et 30 000 € HT de dépenses éligibles				Projet d'investissement hors SIQO	30%	10%	40%	Projet d'investissement sous SIQO	35%	5%	40%	Le montant total des investissements éligibles HT doit être supérieur à 2 000 €. Pour la Région, le seuil d'intervention est de 4 000 € HT. <u>Les dépenses éligibles sont plafonnées à 30 000 € HT.</u> L'ensemble des dépenses s'entend hors taxes. <table><tr><td></td><td>Taux Région</td><td>Taux max autres finance urs publics</td><td>Taux max global autorisé par le Régime d'aide d'Etat</td></tr><tr><td colspan="4">Projets entre 2 000 € et 3 999 € HT de dépenses éligibles</td></tr><tr><td>Tout type de projets</td><td>0%</td><td>40%</td><td>40%</td></tr><tr><td colspan="4">Projets entre 4 000 € et 30 000 € HT de dépenses éligibles</td></tr><tr><td>Projet d'investissement hors SIQO</td><td>30%</td><td>10%</td><td>40%</td></tr><tr><td>Projet d'investissement sous SIQO</td><td>35%</td><td>5%</td><td>40%</td></tr></table>		Taux Région	Taux max autres finance urs publics	Taux max global autorisé par le Régime d'aide d'Etat	Projets entre 2 000 € et 3 999 € HT de dépenses éligibles				Tout type de projets	0%	40%	40%	Projets entre 4 000 € et 30 000 € HT de dépenses éligibles				Projet d'investissement hors SIQO	30%	10%	40%	Projet d'investissement sous SIQO	35%	5%	40%
	Taux Région	Taux max autres finance urs publics	Taux max global autorisé par le Régime d'aide d'Etat																																															
Projets entre 2 000 € et 3 999 € HT de dépenses éligibles																																																		
Tout type de projets	0%	40%	40%																																															
Projets entre 4 000 € et 30 000 € HT de dépenses éligibles																																																		
Projet d'investissement hors SIQO	30%	10%	40%																																															
Projet d'investissement sous SIQO	35%	5%	40%																																															
	Taux Région	Taux max autres finance urs publics	Taux max global autorisé par le Régime d'aide d'Etat																																															
Projets entre 2 000 € et 3 999 € HT de dépenses éligibles																																																		
Tout type de projets	0%	40%	40%																																															
Projets entre 4 000 € et 30 000 € HT de dépenses éligibles																																																		
Projet d'investissement hors SIQO	30%	10%	40%																																															
Projet d'investissement sous SIQO	35%	5%	40%																																															
VOLET 3 Projets soutenus	VOLET 3 : Investissements spécifiques et dédiés à la création ou au développement d'activités d'accueil et de services à la ferme. Les projets soutenus sont les projets d'investissement matériels qui concernent la création ou le développement de : - Fermes pédagogiques, de découverte ; - Hébergement locatif de publics cibles (ex : étudiants, personnes à mobilité réduite et personnes âgées) (sous condition d'agrément) ; - Autres activités innovantes de services à destination des particuliers, entreprises, associations, collectivités ; - Autres activités d'accueil touristique (tout type d'hébergement porté par un agriculteur) (hors financement de la Région). ➤ Les projets peuvent concerner tout type de productions agricoles.	Inchangé																																																
VOLET 3 Investissements éligibles	- Aménagement intérieur de bâtiments liés au projet ; - Acquisition d'équipements neufs, matériels et matériaux neufs nécessaires et spécifiques au projet ; - Acquisition de matériel d'occasion et spécifique lié au projet (hors financement Région) ; - Acquisition ou développement de logiciels informatiques, de sites internet ;	- Aménagement intérieur de bâtiments liés au projet ; - Acquisition d'équipements neufs, matériels et matériaux neufs nécessaires et spécifiques au projet ; - Acquisition de matériel d'occasion et spécifique lié au projet (hors financement Région) ; - Acquisition ou développement de logiciels informatiques, de sites internet ;																																																

	- Acquisition de brevets, licences, droits d'auteurs et marques commerciales.	- Acquisition de brevets, licences, droits d'auteurs et marques commerciales ; - <u>Equipements de communication : seuls sont éligibles les équipements en lien avec le projet (type panneaux, totems, kakémonos) dans la limite de 20% des dépenses éligibles.</u>																																																
VOLET 3 Régime d'aide	Règlement (UE) n°1407/2013 de la Commission européenne du 18 décembre 2013 relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides minimis, tel que modifié par le règlement n° 2020/972 du 2 juillet 2020 paru au JOUE du 7 juillet 2020.	Règlement (UE) n°1407/2013 de la Commission européenne du 18 décembre 2013 relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides minimis, tel que modifié par le règlement n° 2020/972 du 2 juillet 2020 paru au JOUE du 7 juillet 2020, <u>ou tout règlement qui s'y substituera.</u>																																																
VOLET 3 Modalités de Financement	Le montant total des investissements éligibles HT doit être compris entre 2 000 € et 30 000 €. Pour la Région, le seuil d'intervention est de 4 000 €. L'ensemble des dépenses s'entend hors taxes. <table><tr><td></td><td>Taux Région</td><td>Taux max autres financeurs publics</td><td>Taux max global autorisé par le Régime d'aide d'Etat</td></tr><tr><td colspan="4">Projets entre 2 000 € et 3 999 € HT de dépenses éligibles</td></tr><tr><td>Tout type de projets</td><td>0%</td><td>40%</td><td>100%</td></tr><tr><td colspan="4">Projets entre 4 000 € et 30 000 € HT de dépenses éligibles</td></tr><tr><td>Projet d'investissement excepté agri-tourisme</td><td>30%</td><td>10%</td><td>100%</td></tr><tr><td>Projet d'investissement lié à l'agri-tourisme</td><td>0%</td><td>40%</td><td>100%</td></tr></table>		Taux Région	Taux max autres financeurs publics	Taux max global autorisé par le Régime d'aide d'Etat	Projets entre 2 000 € et 3 999 € HT de dépenses éligibles				Tout type de projets	0%	40%	100%	Projets entre 4 000 € et 30 000 € HT de dépenses éligibles				Projet d'investissement excepté agri-tourisme	30%	10%	100%	Projet d'investissement lié à l'agri-tourisme	0%	40%	100%	Le montant total des investissements éligibles HT doit être supérieur à 2 000 €. Pour la Région, le seuil d'intervention est de 4 000 € HT. <u>Les dépenses éligibles sont plafonnées à 30 000 € HT.</u> L'ensemble des dépenses s'entend hors taxes. <table><tr><td></td><td>Taux Région</td><td>Taux max autres financeurs publics</td><td>Taux max global autorisé par le Régime d'aide d'Etat</td></tr><tr><td colspan="4">Projets entre 2 000 € et 3 999 € HT de dépenses éligibles</td></tr><tr><td>Tout type de projets</td><td>0%</td><td>40%</td><td>100%</td></tr><tr><td colspan="4">Projets entre 4 000 € et 30 000 € HT de dépenses éligibles</td></tr><tr><td>Projet d'investissement excepté agri-tourisme</td><td>30%</td><td>10%</td><td>100%</td></tr><tr><td>Projet d'investissement lié à l'agri-tourisme</td><td>0%</td><td>40%</td><td>100%</td></tr></table>		Taux Région	Taux max autres financeurs publics	Taux max global autorisé par le Régime d'aide d'Etat	Projets entre 2 000 € et 3 999 € HT de dépenses éligibles				Tout type de projets	0%	40%	100%	Projets entre 4 000 € et 30 000 € HT de dépenses éligibles				Projet d'investissement excepté agri-tourisme	30%	10%	100%	Projet d'investissement lié à l'agri-tourisme	0%	40%	100%
	Taux Région	Taux max autres financeurs publics	Taux max global autorisé par le Régime d'aide d'Etat																																															
Projets entre 2 000 € et 3 999 € HT de dépenses éligibles																																																		
Tout type de projets	0%	40%	100%																																															
Projets entre 4 000 € et 30 000 € HT de dépenses éligibles																																																		
Projet d'investissement excepté agri-tourisme	30%	10%	100%																																															
Projet d'investissement lié à l'agri-tourisme	0%	40%	100%																																															
	Taux Région	Taux max autres financeurs publics	Taux max global autorisé par le Régime d'aide d'Etat																																															
Projets entre 2 000 € et 3 999 € HT de dépenses éligibles																																																		
Tout type de projets	0%	40%	100%																																															
Projets entre 4 000 € et 30 000 € HT de dépenses éligibles																																																		
Projet d'investissement excepté agri-tourisme	30%	10%	100%																																															
Projet d'investissement lié à l'agri-tourisme	0%	40%	100%																																															
Bénéficiaires Pour les 3 volets	Le siège de la structure et le projet doit être situé sur le territoire des Hauts-de-France. Les agriculteurs : - Agriculteurs, personnes physiques ; - Agriculteurs, personnes morales dont l'objet est agricole (sociétés à objet agricole telles que GAEC, EARL, SCEA, SARL...) ; Concernant les personnes morales autres que GAEC et EARL, le capital social doit être détenu à plus de 50% par des associés exploitants et les personnes morales doivent exercer une activité de production agricole ou une activité se situant directement dans le prolongement de l'activité de production agricole de ses membres ; - Etablissements de développement agricole, d'enseignement agricole et de recherche agricole, association sans but lucratif, s'ils mettent en valeur une exploitation agricole et exercent réellement une activité agricole ; - Les coopératives agricoles constituées exclusivement d'agriculteurs (hors CUMA).	Le siège de la structure et le projet doit être situé sur le territoire des Hauts-de-France. Les agriculteurs : - <u>Les exploitants agricoles* individuels affiliés à la MSA en tant que chef d'exploitation, à titre principal ou secondaire ;</u> - <u>Les personnes morales, détenues par au moins un associé exploitant agricole** et, soit qui exercent une activité agricole*** (GAEC, EARL, SCEA, etc.), soit qui exercent une activité de commercialisation ou de transformation qui repose en majeure partie sur l'activité de production agricole de ses membres (SARL, SAS, etc.);</u> - Etablissements de développement agricole, d'enseignement agricole et de recherche agricole****, Associations sans but lucratif, s'ils mettent en valeur une exploitation agricole <u>ou s'ils exercent une activité de transformation ou de commercialisation reposant en majeure partie sur l'activité de production agricole de ses membres ;</u> - Les coopératives agricoles (hors CUMA). <u>*Une exploitation agricole est une unité de production remplissant les critères suivants : produire des produits agricoles, avoir une gestion courante indépendante, atteindre un certain seuil en superficie, en production ou en nombre d'animaux. Son existence juridique se matérialise par un numéro de SIRET.</u> <u>**Les associés exploitants sont soit :</u> - <u>Les exploitants agricoles individuels affiliés à la MSA en tant que chef d'exploitation, à titre principal ou secondaire ;</u> - <u>Les personnes morales dont l'activité principale exercée (APE) correspond à une activité agricole***, si elles sont détenues à plus de 50% par des exploitants agricoles individuels affiliés à la MSA en tant que chef d'exploitation, à titre principal ou secondaire.</u> <u>***L'activité de production agricole s'entend au sens de l'article L.311-1 du code rural et de la pêche maritime</u> <u>****tels que régis par le livre VIII du code rural et de la pêche maritime</u>																																																

Dépenses non Eligibles Pour les trois volets	- Les investissements immobiliers ; - Les investissements réalisés en vue de se conformer aux normes ; - Les travaux de déconstruction, démolition, démontage ; - Les investissements liés à la surveillance et la sécurité de l'exploitation ; - Les équipements de simple remplacement à l'identique sans augmentation de performance ; - Les acquisitions en crédit-bail ou en location financière ; - Le temps de travail lié à l'auto construction ; - Les consommables ; - Les droits de production agricole, les animaux, les plantes et semences annuelles, les coûts de plantation de ces dernières, les droits de paiement ; - Les achats d'animaux ou de cheptel ; - Les locaux à usage administratifs et les vestiaires ; - Les parkings, - Les activités de production et de fourniture d'énergie renouvelable ; - Les frais de montage de dossier de subvention ; - Les frais de fonctionnement.	- Les investissements immobiliers ; - Les investissements réalisés en vue de se conformer aux normes ; - Les travaux de déconstruction, démolition, démontage ; - Les investissements liés à la surveillance et la sécurité de l'exploitation ; - Les équipements de simple remplacement à l'identique sans augmentation de performance ; - Les acquisitions en crédit-bail ou en location financière ; - Le temps de travail lié à l'auto-construction ; - Les consommables ; - Les droits de production agricole, les animaux, les plantes et semences annuelles, les coûts de plantation de ces dernières, les droits de paiement ; - Les achats d'animaux ou de cheptel ; - Les locaux à usage administratifs et les vestiaires ; - Les parkings, - Les activités de production et de fourniture d'énergie renouvelable ; - Les frais de montage de dossier de subvention ; - Les frais de fonctionnement ; - <u>Les dépenses d'habillage :</u> - <u>Les abonnements :</u> - <u>Les véhicules, les tracteurs et les quads :</u> - <u>Les plaquettes et flyers de communication et les frais de fonctionnement de sites Internet :</u> - <u>Le petit mobilier déplaçable (chaises, tables, vaisselle...).</u>
Co-financeurs Pour les trois volets	- Départements ; - Autres collectivités ; - LEADER ; - Etablissements publics de l'Etat.	Inchangé
Modalités d'attribution de l'aide pour les trois volets	- Le dépôt des dossiers de demande d'aide se fait –au fil de l'eau- auprès de la Région ; - Un dossier de demande d'aide sera déposé en amont des investissements sur la plateforme dématérialisée de la Région : https://aidesenligne.hautsdefrance.fr/sub/extranet/dispositif-consulter.sub?sigle=PAFI - L'accusé de réception du dépôt de dossier ne vaut ni complétude, ni éligibilité du dossier ; - Le démarrage des investissements est possible à la date de dépôt du dossier auprès du service instructeur, mais toutefois sans garanties d'acceptation du dossier ; - La périodicité de dépôt d'un dossier par un même porteur de projet est fixée à tous les 2 ans, le dossier précédent devant être soldé ; - Sur avis du service instructeur qui dépend de la direction de l'agriculture et du développement rural (DADR), les demandes complètes et éligibles seront soumises à la décision de la Commission permanente de la Région, au fil de l'eau, dans la limite des enveloppes budgétaires disponibles. ➤ Tout commencement des investissements avant le dépôt de la demande entraîne automatiquement le rejet du dossier	- Le dépôt des dossiers de demande d'aide se fait –au fil de l'eau- auprès de la Région ; - Un dossier de demande d'aide sera déposé en amont des investissements sur la plateforme dématérialisée de la Région : https://aidesenligne.hautsdefrance.fr/sub/extranet/dispositif-consulter.sub?sigle=PAFI - L'accusé de réception du dépôt de dossier ne vaut ni complétude, ni éligibilité du dossier ; - Le démarrage des investissements est possible à la date de dépôt du dossier auprès du service instructeur, mais toutefois sans garanties d'acceptation du dossier ; - Toute demande déposée sur la plateforme qui ne sera pas validé ou complété, au bout de 12 mois, sera clôturé. - La périodicité de dépôt d'un dossier par un même porteur de projet est fixée à tous les 2 ans, le dossier précédent devant être soldé ; - Sur avis du service instructeur qui dépend de la direction de l'agriculture et du développement rural (DADR), les demandes complètes et éligibles seront soumises à la décision de la Commission permanente de la Région, au fil de l'eau, dans la limite des enveloppes budgétaires disponibles. ➤ Tout commencement des investissements avant le dépôt de la demande entraîne automatiquement le rejet du dossier

Modalités de versement de l'aide par la Région pour les trois volets	L'aide est versée sous forme de subvention. Le règlement de la subvention interviendra de la manière suivante : - des acomptes seront versés après vérification du service fait par les services régionaux, sous réserve de la présentation des états récapitulatifs des dépenses HT payées et des factures au titre de l'opération subventionnée, par le bénéficiaire, et précisant la nature des dépenses. Le montant cumulé des acomptes ne pourra excéder plus de 80% du montant de la subvention. Aucun acompte intermédiaire ne peut être inférieur à 800 €. - le solde de la subvention sera versé après vérification du service fait par les services régionaux, sous réserve de la production, par le bénéficiaire, d'un état récapitulatif des dépenses HT payées, des recettes perçues et/ou à percevoir et des factures au titre de l'opération subventionnée et précisant la nature des dépenses et des recettes. Les demandes de paiement sont à déposer sur la plateforme dématérialisée de la Région : https://aidesenligne.hautsdefrance.fr/	L'aide est versée sous forme de subvention. Pour le versement des acomptes : - Les services régionaux procéderont à la vérification du service fait sous réserve de la présentation par le bénéficiaire des états récapitulatifs des dépenses HT payées précisant la nature des dépenses et des factures correspondantes, au titre de l'opération subventionnée ; - Des acomptes seront ensuite versés par les services régionaux, sur présentation des états récapitulatifs des dépenses HT payées ; - Le montant cumulé des acomptes ne pourra excéder plus de 80% du montant de la subvention. Aucun acompte intermédiaire ne peut être inférieur à 800 €. Pour le versement du solde : - Les services régionaux procéderont à la vérification du service fait sous réserve de la présentation par le bénéficiaire de l'état récapitulatif des dépenses final HT payées et des recettes perçues et/ou à percevoir précisant la nature des dépenses et des recettes et des factures correspondantes, au titre de l'opération subventionnée ; - Le solde sera ensuite versé par les services régionaux, sur présentation de l'état récapitulatif des dépenses final HT payées et des recettes perçues Les demandes de paiement sont à déposer sur la plateforme dématérialisée de la Région : https://aidesenligne.hautsdefrance.fr/
Modalités relatives à la transition avec l'ancien dispositif		<u>Les dossiers déposés antérieurement à la date du 1^{er} mars 2023 seront instruits selon les termes du précédent dispositif.</u>

DOSSIERS PASS'AGRI FILIERES
DEPARTEMENT DU NORD

	CANTON	Raison sociale	VOLE T	Objet	Type d'agriculture	Coût Total en € HT	Dépenses subventionnabl es en € HT	Critères d'interventio n Région	Subvention Région	Dépenses subventionnabl es Département	Critères d'intervention Département	Bonificatio n JA	Montant bonification	Subvention Département	Date de début d'éligibilité des dépenses	Date prévisionnelle de fin	N° PAS	Régime d'aide	Avis du comité d'instruction
1	WORMHOUT	M. Thomas BRYSELBOUT 1222 Haecke Straete 59670 NOORDPEENE	1	Acquisition d'un poulailler mobile, d'un portail et d'un vasistas	AB	8 404,00 €	8 404,00 €	50%	4 202,00 €	8 404,00 €	10%	20%	1 680,80 €	2 521,20 €	21/04/2025	21/04/2028	PAFI2.1-002219	Régime cadre notifié n° SA 107520	Avis favorable
2	WORMHOUT	Mme Delphine SOHIER EARL ZACHTE PLUIM 3000 route de Looweg 59380 QUAEDYPRE	2	Acquisition de pondoirs et d'une marqueuse d'œufs	AB	9 234,92 €	9 234,92 €	35%	3 232,22 €	9 234,92 €	5%			461,75 €	29/08/2025	29/08/2028	PAFI2.1-002355	Régime cadre exempté de notification n° SA. 108468	Avis favorable
3	BAILLEUL	M. Guillaume HEYMAN 705 petit chemin de Poperinghe 59299 BOESCHEPE	2	Acquisition d'une machine de marquage et d'emballeuse d'œufs	LR	38 533,61 €	30 000,00 €	35%	10 500,00 €	30 000,00 €	5%	20%	6 000,00 €	7 500,00 €	09/06/2025	09/06/2028	PAFI2.1-002405	Régime cadre exempté de notification n° SA. 108468	Avis favorable
4	FACHES THUMESNIL	Mme Audrey CARO PERMA ET CENSE 91 rue de la barre 59147 GONDECOURT	2	Acquisition de plants de fraisiers, de plants de vignes, d'un tunnel, de matériel de production, d'un gerbeur autonome embarqué et aménagement intérieur d'un bâtiment de stockage	AB	31 492,32 €	30 000,00 €	35%	10 500,00 €	30 000,00 €	5%	20%	6 000,00 €	7 500,00 €	30/08/2025	30/08/2028	PAFI2.1-002272	Régime cadre exempté de notification n° SA. 108468	Avis favorable
5	HAZEBROUCK	M. Ludovic BRAND LES JARDINS DU CORBIE Le Corbie 2290 rue de Merville 59660 HAVERSKERQUE	1	Acquisition de rhizomes de miscanthus, d'arbres fruitiers à pépins et noyaux, d'une presse-motte, de matériel de production, de caisses de transport, d'un barnum et aménagement d'un magasin à la ferme	AB	22 644,26 €	21 162,46 €	50%	10 581,23 €	21 162,46 €	10%			2 116,25 €	17/09/2025	17/09/2028	PAFI2.1-002396	régime cadre notifié n° SA.107520	Avis favorable

20 099,20 €

5.6

Accusé de réception de la préfecture : 059-225900018-20260209-338177-DE-1-1

Date de réception en préfecture le 18 février 2026

Publié le 18 février 2026

Suite à la convocation en date du 26 janvier 2026
LA COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL DEPARTEMENTAL
Réunie à Lille le 09 FÉVRIER 2026

Sous la présidence de Christian POIRET, Président du Conseil Départemental

Nombre de membres en exercices : 82

Etaient présents : Salim ACHIBA, Grégory BARTHOLOMEUS, Charles BEAUCHAMP, Valentin BELLEVAL, Stéphanie BOCQUET, Anne-Sophie BOISSEAUX, Frédéric BRICOUT, Loïc CATHELAIN, Marie CHAMPAULT, Isabelle CHOAIN, Marie CIETERS, Valérie CONSEIL, Sylvie DELRUE, Agnès DENYS, Jean-Luc DETAVERNIER, Carole DEVOS, Jean-Claude DULIEU, Monique EVRARD, Marie-Laurence FAUCHILLE, Michel GACEM, Michelle GREAUME, Maël GUIZIOU, Mickaël HIRAUX, Jacques HOUSSIN, Simon JAMELIN, Sylvie LABADENS, Eric LAVALLEE, Nicolas LEBLANC, Maryline LUCAS, Didier MANIER, Françoise MARTIN, Luc MONNET, Laurent PERIN, Christian POIRET, Marie-Paule ROUSSELLE, Caroline SANCHEZ, Marie SANDRA, Céline SCAVENNEC, Sébastien SEGUIN, Nicolas SIEGLER, Marie TONNERRE-DESMET, Anne VANPEENE, Philippe WAYMEL, Isabelle ZAWIEJA-DENIZON.

Absent(e)(s) représenté(e)(s) : Pierre-Michel BERNARD donne pouvoir à Valérie CONSEIL, François-Xavier CADART donne pouvoir à Sylvie LABADENS, Yannick CAREMELLE donne pouvoir à Frédéric BRICOUT, Régis CAUCHE donne pouvoir à Monique EVRARD, Christine DECODTS donne pouvoir à Grégory BARTHOLOMEUS, Béatrice DESCAMPS-MARQUILLY donne pouvoir à Marie CIETERS, Isabelle FERNANDEZ donne pouvoir à Françoise MARTIN, Michel LEFEBVRE donne pouvoir à Isabelle ZAWIEJA-DENIZON, Sébastien LEPRETRE donne pouvoir à Jacques HOUSSIN, Valérie LETARD donne pouvoir à Jean-Luc DETAVERNIER, Elisabeth MASSE donne pouvoir à Marie-Laurence FAUCHILLE, Anne MIKOLAJCZAK donne pouvoir à Maël GUIZIOU, Charlotte PARMENTIER-LECOCQ donne pouvoir à Luc MONNET, Michel PLOUY donne pouvoir à Sylvie DELRUE, Marie-Hélène QUATREBOEUF donne pouvoir à Nicolas LEBLANC, Bertrand RINGOT donne pouvoir à Didier MANIER, Frédérique SEELS donne pouvoir à Anne-Sophie BOISSEAUX, Aude VAN CAUWENBERGE donne pouvoir à Sébastien SEGUIN, Karima ZOUGGAGH donne pouvoir à Marie CHAMPAULT.

Absent(e)(s) excusé(e)(s) : Benjamin CAILLIERET, Paul CHRISTOPHE, Barbara COEVOET, Frédéric DELANNOY, Claudine DEROEUX, Soraya FAHEM, Patrick VALOIS.

Absent(e)(s) : Martine ARLABOSSE, Barbara BAILLEUL, Doriane BECUE, Josyane BRIDOUX, Olivier CAREMELLE, Sylvie CLERC, Jean-Luc DARCOURT, Laurent DEGALLAIX, Stéphane DIEUSAERT, Vincent LEDOUX, Eric RENAUD, Jean-Noël VERFAILLIE.

OBJET : Autorisation de cession de véhicules départementaux d'un montant supérieur à 4 600 €.

Vu le rapport DV/2026/55

DECIDE à l'unanimité:

- d'autoriser Monsieur le Président à procéder à la cession du véhicule de marque Toyota, modèle Yaris, immatriculé CT-821-YW, pour un prix de vente de 4 900 € ;
 - d'autoriser Monsieur le Président à procéder à la cession du véhicule de marque Toyota, modèle Yaris, immatriculé CT-659-YW, pour un prix de vente de 4 700 € ;
 - d'autoriser Monsieur le Président à procéder à la cession du véhicule de marque Peugeot, modèle Rifter, immatriculé FC-896-XY, pour un prix de vente de 7 800 € ;
 - d'autoriser Monsieur le Président à signer tous les actes correspondants.
-

Le quorum a été vérifié à l'appel de l'affaire à 17 h 01.

44 Conseillers départementaux étaient présents en séance. Ils étaient porteurs de 19 pouvoirs.

Décision acquise par assentiment de l'assemblée.

Signé électroniquement



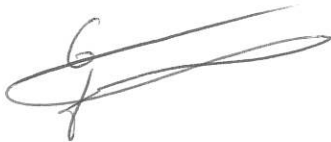
Pour le Président du Conseil Départemental
et par délégation,
La Directrice des Affaires Juridiques
et de l'Achat Public,

Claude LEMOINE

**SIGNATURES DU PROCES-VERBAL
DE LA COMMISSION PERMANENTE DU 9 FEVRIER 2026**

SOU MIS A L'APPROBATION DE LA COMMISSION PERMANENTE DU 8 AVRIL 2026

Maël GUIZIOU,
Secrétaire de séance



Christian POIRET,
Président du Département du Nord

