



DEPARTEMENT DU PAS-DE-CALAIS

**DELIBERATION DE LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL DEPARTEMENTAL**

REUNION DU 29 JUIN 2026

PRESIDENCE DE MONSIEUR JEAN-CLAUDE LEROY

Secrétaire : M. Alexandre MALFAIT

Étaient présents : M. Jean-Claude LEROY, Mme Mireille HINGREZ-CÉRÉDA, M. Daniel MACIEJASZ, Mme Valérie CUVILLIER, Mme Blandine DRAIN, Mme Maryse CAUWET, M. Ludovic LOQUET, Mme Bénédicte MESSEANNE-GROBELNY, M. Jean-Claude DISSAUX, Mme Laurence LOUCHAERT, M. Laurent DUPORGE, Mme Karine GAUTHIER, M. Alain MEQUIGNON, Mme Evelyne NACHEL, Mme Florence WOZNY, M. Jean-Jacques COTTEL, Mme Caroline MATRAT, M. Sébastien CHOCHOIS, Mme Sophie WAROT-LEMAIRE, Mme Carole DUBOIS, M. Olivier BARBARIN, Mme Zohra OUAGUEF, M. Etienne PERIN, Mme Maryse DELASSUS, M. Claude BACHELET, M. Bruno COUSEIN, M. Philippe FAIT, M. Alexandre MALFAIT, Mme Sylvie MEYFROIDT, Mme Brigitte PASSEBOSC, M. Marc SARPAUX, Mme Marie-Line PLOUVIEZ, M. Steeve BRIOIS, M. Ludovic PAJOT, M. René HOCQ, Mme Emmanuelle LEVEUGLE.

Excusé(s) : M. André KUCHCINSKI, Mme Fatima AIT-CHIKHEBBIH, M. Pierre GEORGET, Mme Maïté MULOT-FRISCOURT, Mme Stéphanie RIGAUX, Mme Emmanuelle LAPOUILLE, M. Frédéric MELCHIOR, M. François LEMAIRE.

Assistant également sans voix délibérative : M. Jean-Louis COTTIGNY, Bertrand PETIT.

Excusé(s) sans voix délibérative : Michel DAGBERT, Jean-Marc TELLIER.

**APPROBATION DU PLAN D'ACTION COMMUN EN MATIÈRE DE MOBILITÉ
SOLIDAIRE (PAMS) ET DU CONTRAT OPÉRATIONNEL DE MOBILITÉ (COM) DU
BASSIN DE MOBILITÉ ARRAGEOIS**

(N°2026-263)

La Commission Permanente du Conseil départemental du Pas-de-Calais,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales et, notamment, ses articles L.3121-14, L.3121-14-1, L.3211-1 et L.3211-2 ;

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales et, notamment, ses articles L.1111-9 et L.1111-9-1 ;

Vu le Code de l'Action Sociale et des Familles et, notamment, ses articles L.115-1 et suivants et L.261-1 et suivants ;

Vu le Code des Transports et, notamment, ses articles L.1215-1 et suivants ;

Vu la Loi n°2019-1428 en date du 24/12/2019 d'orientation des mobilités et, notamment, ses articles 18 à 21 ;

Vu la délibération n°2021-257 du Conseil départemental en date du 01/07/2021 « Délégation d'attributions à la Commission Permanente » ;

Vu la délibération n°2023-417 du Conseil départemental en date 25/09/2023 « Schéma "garantir l'inclusion sociale, professionnelle et l'accès au logement des habitants du Pas-de-Calais" » ;

Vu la délibération n°2022-503 du Conseil départemental en date du 12/12/2022 « Agir avec vous pour l'épanouissement de tous dans le Pas-de-Calais – pacte des solidarités humaines » ;

Vu le rapport du Président du Conseil départemental, ci-annexé ;

Vu l'avis de la 1^{ère} commission « Attractivité départementale et emploi » rendu lors de sa réunion en date du 01/06/2026 ;

Vu l'avis de la 4^{ème} commission « Équipement et développement des territoires » rendu lors de sa réunion en date du 01/06/2026 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

Article 1 :

D'approuver le Plan d'Action commun en matière de Mobilité Solidaire (PAMS) du Bassin de mobilité Arrageois 2025-2029 joint en annexe 3 et selon les modalités reprises au rapport et en annexes à la présente délibération.

Article 2 :

D'autoriser le Président du Conseil départemental à signer, au nom et pour le compte du Département, le Plan d'Action commun en matière de Mobilité Solidaire (PAMS) du Bassin de mobilité Arrageois 2025-2029 avec l'Etat, la Région Hauts-de-France, le Département du Nord, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, la Communauté Urbaine d'Arras, la Communauté d'agglomération de Cambrai, la Communauté de communes des Campagnes de l'Artois, la Communauté de communes du Sud-Artois, la Communauté de communes du Ternois et la Communauté de communes Osartis Marquion, dans les termes du projet joint en annexe 3 à la présente délibération.

Article 3 :

D'approuver le Contrat Opérationnel de Mobilité (COM) du Bassin de mobilité Arrageois 2025-2029, joint en annexes 4 et 5 et selon les modalités reprises au rapport joint à la présente délibération.

Article 4 :

D'autoriser le Président du Conseil départemental à signer, au nom et pour le compte du Département, le Contrat Opérationnel de Mobilité (COM) du Bassin de mobilité Arrageois 2025-2029 avec la Région Hauts-de-France, le Département du Nord, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, SNCF Gares et Connexions, la Communauté Urbaine d'Arras, la Communauté d'agglomération de Cambrai, la Communauté de communes des Campagnes de l'Artois, la Communauté de communes du Sud-Artois, la Communauté de communes du Ternois et la Communauté de communes Osartis Marquion, dans les termes du projet joint en annexe 4 à la présente délibération.

Dans les conditions de vote ci-dessous :

Pour : 44 voix (Groupe Socialiste, Républicain et Citoyen ; Groupe Communiste et Républicain ; Groupe Union pour le Pas-de-Calais ; Groupe Rassemblement National ; Non-inscrit) Contre : 0 voix Abstention : 0 voix
--

(Adopté)

.....
LE PRESIDENT DU CONSEIL DEPARTEMENTAL,

Jean-Claude LEROY

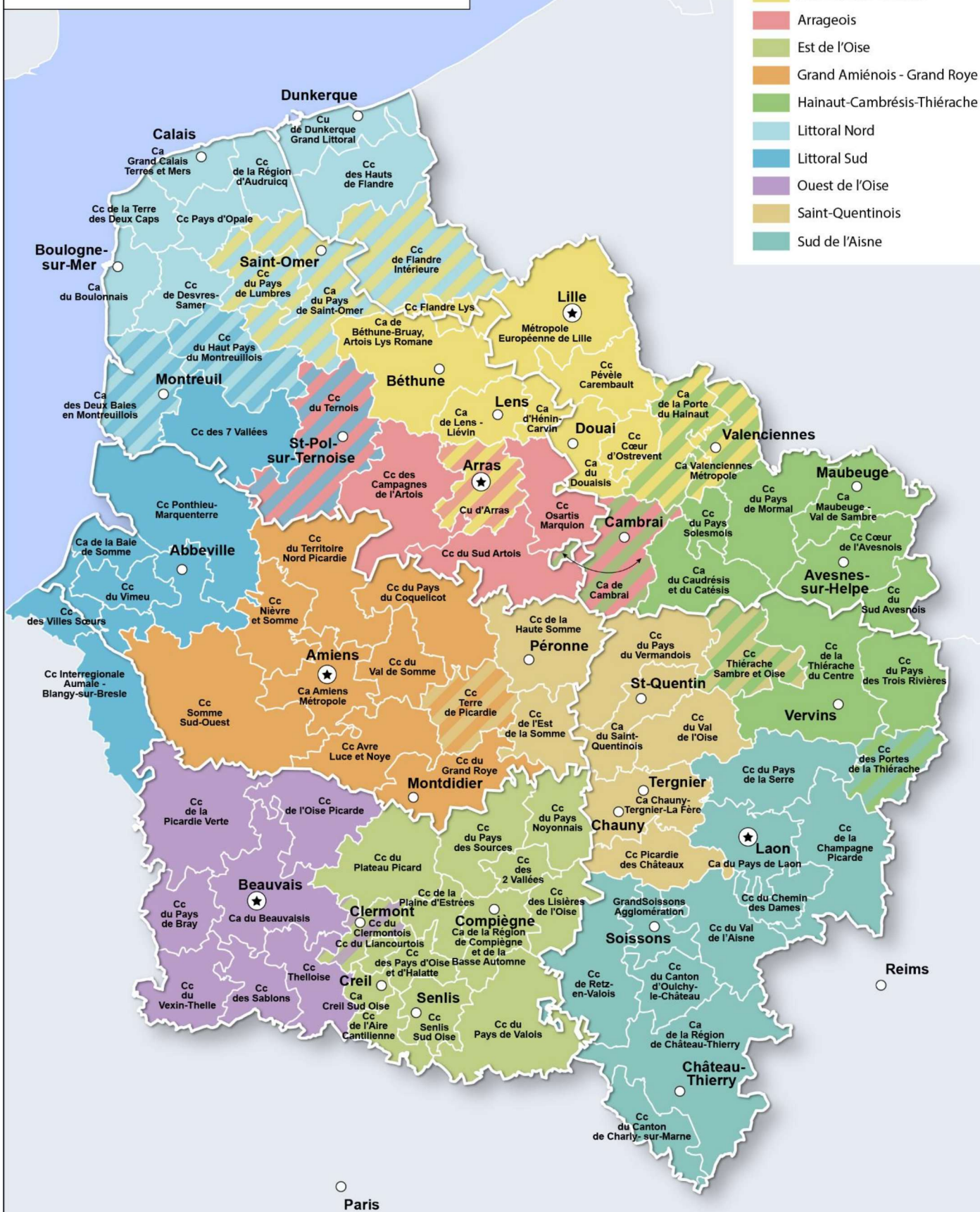
ARRAS, le 29 juin 2026

Pour le Président du Conseil départemental,
La Directrice générale des services,

Signé

Maryline VINCLAIRE

Les 10 bassins de mobilité en région Hauts-de-France



Sources : Région Hauts-de-France (d'après carte n°2460-371 Direction Transport)

cartographie : Agence Hauts-de-France 2020-2040 04 avril 2022 n° 3830-01

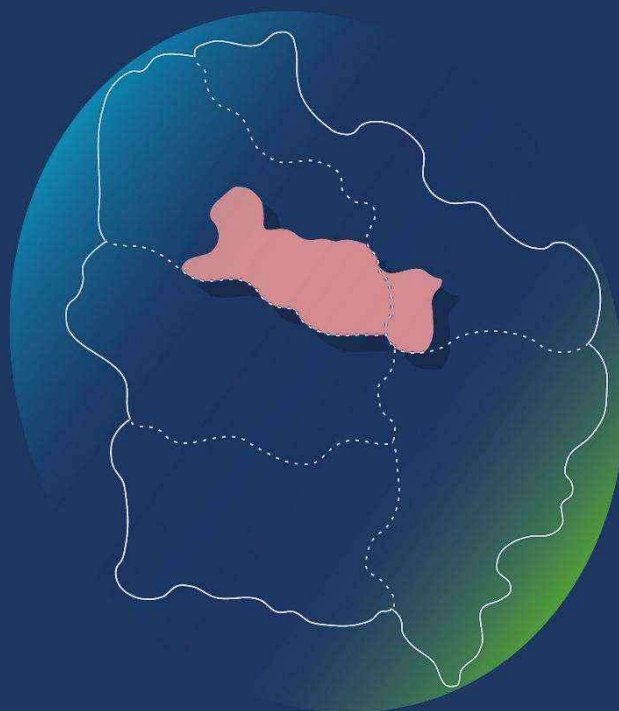
Annexe 2 :

Les 19 actions du PAMS du bassin de mobilité Arrageois

1. Créer un annuaire des services de mobilités recensant l'ensemble des aides et des services
2. Cartographier le territoire pour identifier les « zones blanches »
3. Former les prescripteurs et les acteurs relais aux dispositifs de mobilité solidaires existants
4. Développer, faire connaître et coordonner territorialement les dispositifs d'aide aux changements de comportements
5. Définir la gouvernance et la coordination du PAMS
6. Mettre en place un référentiel de suivi des actions du PAMS
7. Renforcer l'accompagnement et la coordination des acteurs de la mobilité solidaire au travers de plateformes départementales
8. Savoir mobiliser les leviers de financements pour développer des actions complémentaires, notamment dans les territoires ruraux
9. Définir et tendre vers une offre idéale de l'accompagnement de mobilité solidaire maillant tout le bassin
10. Donner une culture de la mobilité aux jeunes
11. Améliorer la mobilité des seniors et anticiper le vieillissement de la population
12. Améliorer la mobilité des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) et des Personnes en Situation de Handicap (PSH)
13. Impulser la mobilité inversée sur le bassin
14. Favoriser l'égalité femmes-hommes dans l'accès à la mobilité
15. Lever les freins à la mobilité pour faciliter l'accès à l'emploi dans les filières professionnelles en tension
16. Favoriser la mobilité des apprentis
17. Intégrer la mobilité au sein des dispositifs à destination des demandeurs d'emploi et des stagiaires de la filière professionnelle
18. Faciliter l'accès à l'emploi pour les grands projets : le chantier du Canal Seine-Nord Europe
19. Faciliter l'accès à l'emploi pour les grands projets : la plateforme E-Valley

Les 21 actions du COM du bassin de mobilité Arrageois

1. Associer les acteurs locaux au processus d'évolution des offres régionales
2. Valoriser et faire connaître les services du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France
3. Faciliter le partage d'expérience et l'accompagnement des maitres d'ouvrage
4. Développer des partenariats entre les AOM locales et la Région pour construire des offres de mobilités coordonnées
5. Coordonner les offres de transport en lien avec le Canal Seine-Nord Europe
6. Développer l'accessibilité des zones d'activités du bassin
7. Faire connaître les offres de mobilité existantes
8. Poursuivre le développement des outils d'informations voyageurs en accompagnant les AOM dans leurs travaux
9. Améliorer la diffusion de l'information sur les situations dégradées
10. Améliorer la signalétique sur l'ensemble des points d'arrêts
11. Produire des données de qualité en vue d'alimenter les outils d'informations voyageurs
12. Développer et faciliter l'usage des outils de distribution
13. Accompagner les AOM en matière de billettique
14. Moderniser les Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM)
15. Accompagner les maitres d'ouvrage dans leurs projets de PEM
16. Veiller à la continuité des itinéraires cyclables structurants
17. Faire connaître et développer les aires de covoiturage
18. Faciliter la pratique du vélo pour le dernier kilomètre et les déplacements du quotidien
19. Faciliter la mobilité électrique en zones peu denses
20. Favoriser le développement de la mobilité partagée, en particulier dans les secteurs peu denses
21. Faciliter le développement du Transport A la Demande (TAD)



LE PLAN D'ACTION COMMUN EN MATIÈRE DE MOBILITÉ SOLIDAIRE DU BASSIN DE MOBILITÉ ARRAGEOIS

2025-2029





Sommaire

● Editos	5
● Préambule.....	9
● Présentation de la démarche.....	10
● Les principaux constats	14
● Les enjeux, objectifs et actions	16
● Les fiches actions	25
● La durée du plan d'action	108
● La gouvernance.....	109
● Suivi et indicateurs	111
● Les signataires	112
● Annexe : analyse de la mobilité solidaire	



Syndicat Mixte
des Mobilités
Hauts de France





Éditos



Xavier Bertrand
Président de la Région
Hauts-de-France



Olivier Engrand
Conseiller régional
délégué à la mobilité
dans les territoires

A travers ce document unique, fruit d'une démarche participative impliquant l'ensemble de nos partenaires (Autorités Organisatrices de la Mobilité, acteurs de l'emploi, de la formation, de l'insertion, de la santé, du développement économique) et l'écosystème de la mobilité solidaire et inclusive, nous engageons notre région dans une véritable révolution des mobilités. La mobilité est aujourd'hui une thématique essentielle et centrale, car elle touche directement à la qualité de vie et à l'égalité des chances pour tous nos habitants.

Depuis l'adoption de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), les Régions, en devenant chefs de file des mobilités, se sont affirmées comme de véritables entités organisatrices de la mobilité dans sa globalité. Ce rôle nous confère la responsabilité d'assurer une mobilité accessible et adaptée à chacun, tout en répondant aux défis spécifiques des publics les plus vulnérables.

Si nos politiques publiques s'accordent depuis des années à offrir davantage de solutions de déplacement, il est désormais crucial de rendre cette mobilité pleinement accessible. La thématique de la mobilité solidaire, bien qu'enracinée dans nos territoires, demande encore à être consolidée pour répondre aux besoins des personnes en situation de précarité, d'isolement géographique ou de handicap.

L'accès à l'information joue un rôle clé dans cette démarche. Garantir une mobilité solidaire, c'est aussi fournir à tous les citoyens, y compris les publics les plus éloignés du numérique, une information claire, complète et facilement accessible sur les offres disponibles. Nous devons favoriser des outils inclusifs, tels qu'un portail d'information, des points d'information physiques ou encore des dispositifs d'accompagnement, pour que chaque habitant puisse connaître et utiliser les solutions qui lui sont offertes.

C'est ce pour quoi ce premier Plan d'Action Commun en matière de Mobilité Solidaire (PAMS), co-piloté avec les Départements, et grâce à un partenariat inédit avec l'Etat, a été conçu : apporter des réponses concrètes aux problématiques des populations les plus en difficulté, tout en les intégrant pleinement dans une offre de mobilité de droit commun.

Mais la mobilité solidaire ne se limite pas uniquement à offrir des solutions de déplacement. Elle représente également un puissant levier pour renforcer les liens entre les Hommes et les territoires. Ainsi, en connectant les individus et les communautés, nous renforçons la cohésion sociale et territoriale, pierre angulaire d'une région solidaire et dynamique.

Ce plan est le reflet de notre engagement collectif. Il s'adresse à tous les acteurs de la mobilité, aux collectivités territoriales, aux associations, aux entreprises et, surtout, à nos concitoyens. Ensemble, faisons de la mobilité solidaire un moteur de transformation pour un avenir plus juste, plus durable et plus inclusif.



Nicolas Siegler
Vice-Président
en charge de
l'aménagement du
territoire, du logement
et du Canal Seine
Nord-Europe

En partenariat avec la Région, l'Etat et le Département du Pas-de-Calais, nous avons élaboré un plan d'actions concret pour transformer la mobilité et renforcer la cohésion sociale sur le bassin Arrageois. Ce bassin, avec ses territoires dynamiques, aux enjeux forts en termes d'emploi et de mobilité dans les années à venir, se doit de disposer d'une programmation qui soit à la fois efficace, durable et accessible à tous les Nordistes.

Ce partenariat stratégique noué tout au long de l'élaboration de ce Plan d'Actions pour la Mobilité Solidaire permettra de mutualiser les ressources, de coordonner nos efforts, et de bénéficier de l'expertise de chacun des acteurs engagés dans la mobilité solidaire et durable.

Ensemble, nous allons travailler collectivement pour garantir aux personnes en recherche d'emploi, en situation de handicap, aux seniors, aux apprentis, aux, jeunes et aux familles à faible revenu des solutions de transport adaptées à leurs besoins.

Ensemble, nous allons développer des projets communs pour favoriser les mobilités interrégionales et transfrontalières.

Ensemble, nous allons agir sur la levée des freins connexes à la mobilité, tout en proposant un appui en faveur d'un meilleur accès à l'emploi.

Ensemble, nous pouvons construire un avenir où se déplacer est un droit pour tous, où notre environnement est préservé et où l'innovation est au service du bien commun.

Le Département est là et ça se voit !



Éditos

62 **Pas-de-Calais**
Mon Département



René Hocq
Vice-Président
en charge de
l'insertion, du Revenu
de solidarité active
(RSA) et du Fonds de
solidarité logement
(FSL)

A travers son Pacte des Solidarités Humaines 2022-2027, le Département ambitionne d'être aux côtés de chacun dans les moments de fragilité ponctuels ou plus durables. Pour y répondre, le Pas-de-Calais est notamment investi depuis plusieurs années en faveur de la mobilité solidaire. Par le déploiement de « Mamobilité62 », le Département soutient le fonctionnement de 17 services de mobilité solidaire (plateformes de mobilité, auto-écoles sociales, transports d'utilité sociale, garage solidaire...).

Chaque année, ce sont près de 3000 personnes qui bénéficient d'un de ces services mobilité.

Ce PAMS offre l'opportunité de renforcer les partenariats afin de proposer des solutions efficaces en faveur de l'égalité des chances et de la mobilité pour tous. En l'occurrence, le Département a fait preuve d'une grande volonté pour participer activement à son élaboration. Il continuera de s'engager pleinement pour concrétiser les ambitions communes relatives à ce que chacun puisse exercer son droit à la mobilité.



Bertrand Gaume
Préfet de la Région
Hauts-de-France

Le manque de mobilité est un puissant facteur d'inégalités et de fragilisation sociale.

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. En 2019, le taux de demandeurs d'emploi sans moyen de locomotion s'élevait à 28 %. Une personne en insertion sur deux déclare ainsi avoir déjà refusé un travail ou une formation en raison d'un problème de mobilité et des problématiques similaires touchent l'ensemble des personnes en situation d'isolement social, qu'ils soient en recherche d'emploi ou non. Ces inégalités dans l'accès à la mobilité ont des effets dynamiques forts sur la sortie de la pauvreté ou de l'exclusion pour les publics les plus vulnérables.

Lutter contre les difficultés de mobilité renvoie à la prise en compte des problématiques matérielles (absence de transports en commun, notamment sur les horaires de travail atypiques), économiques (impossibilité de s'acheter une voiture ou de payer un abonnement) mais également psychologiques. Cette dernière dimension est parfois sous-estimée alors que la mobilité est une compétence qui s'acquiert et peut nécessiter un accompagnement.

Dans cette optique, la Loi d'Orientation des Mobilités de 2019 définit un droit à la mobilité qui se concrétise pour les plus vulnérables par des dispositions en matière de mobilité solidaire.

Un enjeu fort de la réussite de la politique de mobilité solidaire est son caractère intégré et coordonné sur un territoire, assurant le repérage des publics, le recensement de toutes les offres pour couvrir les différents besoins et l'orientation jusqu'à la mise en solution. Cette compétence étant partagée par différents niveaux de collectivités (Région, Département, EPCI ou AOM), elle nécessite l'engagement de chacun et la cohérence de l'ensemble.

Je me réjouis que notre région soit la première à s'être engagée dans ce travail d'élaboration des plans d'action en matière de mobilité solidaire (PAMS). Ce travail de diagnostic et de structuration d'un plan d'action, co-financé par l'État, la Région, et les Départements a débuté en 2021. Il va être mené sur les 10 bassins de mobilités.

Cette première étape de diagnostic et d'élaboration d'un plan d'action s'achève pour le bassin de mobilité Arrageois. Ce travail a permis d'identifier pour chaque EPCI les besoins non couverts mais aussi de donner à voir l'existant. Reste maintenant à tous les acteurs concernés, collectivités, associations de trouver les bons leviers pour renforcer une offre adaptée à tous les publics car l'enjeu pour ce territoire, comme pour tous les autres, sera de faire reculer la pauvreté ! Merci à la Région pour son engagement à poursuivre le travail d'animation de ce PAMS Arrageois et de tous les autres !



Préambule

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 introduit l'obligation d'élaborer des plans d'action communs en matière de mobilité solidaire (PAMS). Ces plans visent à garantir une mobilité accessible et équitable pour tous, en particulier pour les personnes en situation de précarité, de handicap, de vulnérabilité sociale, les jeunes en apprentissage, les personnes à la recherche d'un emploi et les bénéficiaires de minima sociaux.

Conformément à l'article L.1215-3 du code des transports, les PAMS doivent être élaborés sous le copilotage des Régions et des Départements, en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés. Cette concertation inclut notamment les autorités organisatrices de la mobilité (AOM), les syndicats mixtes de type SRU, les associations, les représentants des usagers, les entreprises, les collectivités locales et les services sociaux. Cette démarche participative est essentielle pour identifier les besoins spécifiques des populations vulnérables et pour proposer des solutions adaptées.

La LOM précise que les PAMS doivent intégrer plusieurs dimensions clés de la mobilité solidaire, telles que l'accessibilité financière, l'inclusion sociale, l'adaptation des services de transport aux besoins spécifiques et la promotion des modes de transport doux. Ils doivent également s'inscrire dans une logique de cohérence avec les documents de planification territoriale et avec les contrats opérationnels de mobilité (COM). Il s'agit ainsi de documents très opérationnels, destinés à mettre en œuvre des actions et des stratégies arrêtées par les nombreux acteurs associés.

Aussi, ces PAMS ont pour ambition de proposer des solutions concrètes et adaptées aux spécificités du territoire. Plus précisément, un PAMS doit être élaboré à l'échelle de chaque bassin de mobilité, un nouvel espace de dialogue voulu par la LOM et dont les contours doivent être arrêtés par la Région après concertation. Depuis janvier 2022 et la délibération correspondante prise par la Région, on dénombre dix bassins de mobilité en Hauts-de-France.

Le présent plan d'action est propre au bassin de mobilité de l'Arrageois.



Présentation de la démarche

L'Etat, la Région Hauts-de-France et les Départements du Nord et du Pas-de-Calais volontaires pour porter l'élaboration du PAMS

En Hauts-de-France, les **Départements** et la **Région** se sont accordés pour **copiloter** l'élaboration des PAMS dans chacun des 10 bassins de mobilité dont les contours ont été arrêtés en janvier 2022 après une large concertation. A ce binôme Départements-Région voulu par la LOM est venu se joindre l'**Etat**, par la voix du Commissariat à la lutte contre la pauvreté. Ce partenariat se concrétise notamment par le cofinancement d'une assistance à maîtrise d'ouvrage permettant de mener la démarche sur l'ensemble des bassins. Le coût de cette prestation est estimé à 600 000 €, pris en charge par l'Etat (25%), la Région (25%) et par chacun des Départements (5x10%). Le cabinet de conseil AUXILIA a été retenu. Ce partenariat unique en France illustre la volonté d'engager rapidement les réflexions sur la mobilité solidaire afin d'accompagner les publics vulnérables partout en région.

De plus, il a été décidé d'élaborer en parallèle PAMS et contrats opérationnels de mobilité (COM) qui, eux, s'intéressent tout particulièrement aux moyens de faciliter les déplacements intermodaux ou encore à ceux permettant de relier tous les territoires aux réseaux structurants. Ainsi, en Hauts-de-France et, en particulier, dans le bassin de mobilité **Arrageois**, il a été convenu de « marcher sur ses deux jambes » en élaborant conjointement ces 2 documents. Cela montre la volonté de ne pas traiter à part la mobilité des personnes les plus fragiles mais bien d'appréhender leurs difficultés dans le cadre plus large de la mobilité du quotidien de tous les habitants, les publics fragiles devant avant tout pouvoir également utiliser les services de transports de droit commun.

Autre grand principe posé en amont de ces travaux : la volonté de prendre potentiellement en compte tous les publics vulnérables, que ce soit socialement, économiquement ou ceux en situation de handicap. Même si la LOM identifie certains publics prioritaires – les demandeurs d'emploi, les personnes éloignées de l'emploi et les jeunes en contrat d'apprentissage - les copilotes se sont ainsi entendus pour retenir une acception large de cette vulnérabilité en se donnant la possibilité de s'intéresser aussi aux seniors, aux jeunes, aux personnes à mobilité réduite (PMR), etc. Les réflexions lancées dans l'Arrageois devront alors permettre de préciser ces publics-cibles auxquelles doivent s'adresser les actions du PAMS.

Un travail collectif associant tous les acteurs de la mobilité solidaire

Pour assurer notamment le lien avec la démarche d'élaboration du COM, les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) et le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France sont venus compléter le noyau dur des copilotes et sont les autres **signataires du PAMS**. Plus précisément, ont ainsi été directement parties prenantes de la démarche :



Présentation de la démarche

- La Communauté Urbaine d'Arras ;
- La Communauté d'Agglomération de Cambrai ;
- La Communauté de Communes des Campagnes de l'Artois ;
- La Communauté de Communes du Sud-Artois ;
- La Communauté de Communes du Ternois ;
- La Communauté de Communes Osartis Marquion.

Le **comité de pilotage** pour l'élaboration du PAMS s'est constitué des structures signataires ainsi que de France Travail, de la Caisse d'allocations familiales (CAF), des services de l'Etat (DREAL, DREETS) et du CESER.

Le **comité technique** a lui rassemblé les mêmes partenaires ainsi que les associations, les CCAS, les groupements d'employeurs, les missions locales, la MSA et les PLIE.

Enfin, afin d'associer à ces travaux les nombreux acteurs concernés par les questions de mobilité solidaire et plus particulièrement les « organismes publics et privés intervenant dans l'accompagnement des personnes vulnérables », tel que demandé par la LOM, des temps de travail spécifiques ont été organisés. Ainsi, ont notamment été invités à des **journées-ateliers** et à des **focus groups** ou mini-ateliers les collègues d'acteurs suivants :

- « **opérateurs** » **locaux de mobilité** : SNCF Gares et Connexions, Keolis Pays d'Artois et Keolis Arras, Place Mobilité Pays d'Artois, Wimoov, Mob'In Hauts-de-France... ;
- **employeurs et Insertion par l'Economie** : Adecco, ADIE, AREFIE, CCI de l'Artois, CMA Hauts-de-France, Centre Local d'Information et de Coordination (CLIC) Chambre de Métiers et de l'Artisanat, FJEP, GEIQ Emploi et Handicap, Maison de l'emploi et des métiers en Pays d'Artois, MEDEF, Pas-de-Calais Habitat, les PLIE locaux, France Travail... ;
- **solidarité, santé, autonomie** : AGEFIPH, AIR, APF France Handicaps Hauts-de-France, ARS, Banque des Territoires, CAF du Pas-de-Calais, Croix Rouge, DDETS 59, Département du Nord et du Pas-de-Calais, FACE Artois, Familles rurales du Pas-de-Calais, La vie active, Le Coin familial, Les Restos du cœur, MDPH 62, Regain, URIOPSS, IRIAE Hauts-de-France ...



Présentation de la démarche

Une démarche qui s'étale sur un an et demi pour l'élaboration du plan d'action

Il s'est passé un peu moins de 18 mois entre le premier comité technique, organisé le **22 mai 2024**, et le comité de pilotage examinant le projet final de PAMS pour l'Arrageois le **29 septembre 2025**. Cela aura été le temps nécessaire pour partager une méthode et élaborer de manière collective et constructive ce nouveau document cadre pour la mobilité solidaire.

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 PAMS, a permis de dresser un état des lieux de la mobilité et les membres du comité de pilotage, qui s'est tenu le 22 novembre 2024, ont pu se baser sur ce diagnostic problématisé pour identifier les principaux **enjeux** se présentant dans le bassin de mobilité Arrageois et pour définir les **objectifs** à viser en priorité pour répondre à ces enjeux.

A noter que le diagnostic remis est le fruit d'un large travail partenarial et qu'il 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 de la région afin de recenser leurs services et dispositifs de mobilité solidaire ;
- une **enquête** menée en janvier 2024 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 comités techniques** qui se sont réunis les **22 mai 2024** à Arras et **24 septembre 2024** à Bapaume ;
- les **mini-ateliers** animés en visio-conférence par le cabinet de conseil Auxilia ;
- les travaux en sous-groupes organisés lors de la **journée-atelier du 25 juin 2024** à Biache St Vaast ;
- de nombreux **entretiens en bilatéral** assurés par Auxilia auprès notamment du Cerema, du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, de l'URIOPSS et de SNCF Gares et Connexions.

A partir de ces différentes ressources, Auxilia a pu produire une analyse qualitative et spécifique à la mobilité solidaire dans le bassin de mobilité Arrageois.

Au sortir de ce comité de pilotage, le travail d'identification des actions a pu être engagé. **Une nouvelle journée-atelier** a été organisée à cet effet le **26 février 2025** à Cambrai. La matinée a donné l'occasion de partager des présentations et des retours d'expérience, avec des interventions de la Communauté d'Agglomération de Cambrai à propos de leur nouvelle maison de la mobilité et du réseau urbain, de l'association la Baraque à Frat pour leur dispositif itinérant en milieu rural permettant d'aller vers les personnes âgées et du Département du Pas-de-Calais pour leur future navette qui reliera le bassin Arrageois et également le bassin minier vers les bases chantiers du Canal Seine-Nord Europe. L'après-midi a été consacré à des travaux en sous-groupes pour préciser le contenu des futures actions du PAMS. Enfin, les membres du **comité technique** se sont réunis le **28 avril 2025** à Arras pour examiner la première proposition des fiches actions établies par Auxilia.



Présentation de la démarche

Une **consultation écrite** a ensuite été effectuée **du 7 juillet 2025 au 4 septembre 2025** auprès des structures membres du comité de pilotage sur la base des fiches actions devant constituer le cœur du futur PAMS.

Le résultat de cette consultation, ainsi que le PAMS de l'Arrageois dans son intégralité, ont été présentés lors du **comité de pilotage final du 29 septembre 2025**.



Atelier du 25 juin 2024 à Biache St Vaast



Atelier du 26 février 2025 à Cambrai



Les principaux constats

Le bassin de mobilité Arrageois, l'un des plus petits bassins des Hauts-de-France, regroupe six EPCI, tous Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM). Il représente 5,5% de la population régionale, soit environ 330 000 habitants. Sa densité est inférieure à la moyenne régionale et la population est stable entre 2014 et 2020. Elle devrait le rester à l'horizon 2040, malgré un vieillissement attendu d'ici 2040. Structuré autour des pôles urbains d'Arras et de Cambrai, le territoire bénéficie d'infrastructures majeurs (TGV et autoroutes) tout en présentant des disparités de desserte. Son économie est diversifiée, mêlant agriculture, industrie agroalimentaire et services publics. Le marché de l'emploi reste hétérogène selon les territoires.

Deux réseaux de transport urbains existent sur le territoire, sur la CU d'Arras et la CA de Cambrai. Le développement de services de TAD se développe à l'échelle des communautés de communes. L'offre interurbaine du bassin couvre 134 communes via 33 lignes routières régionales et 36 lignes scolaires. L'offre TER est structurée autour de 20 lignes avec une offre diversifiée. Le réseau routier, relativement dense, permet de relier les agglomérations du bassin et deux autoroutes (A1 et A26) assurent les liaisons avec le reste des Hauts-de-France.

Le bassin de mobilité Arrageois présente un profil socio-économique contrasté, mêlant centralités urbaines dynamiques et zones rurales plus isolées, comme le ternois et l'ouest du Cambrésis. Si la moitié des habitants vivent en milieu urbain, l'autre moitié réside dans des secteurs sous faible influence d'un pôle. L'accès aux services publics reste inégal : il est rapide autour d'Arras et de Cambrai, mais plus contraint dans le sud et l'ouest du bassin, en particulier pour les publics sans voiture. La couverture numérique est globalement satisfaisante, bien que des fragilités subsistent en périphérie. Sur le plan économique, le sud du ternois affiche des revenus modestes, tandis que le Cambrésis et le nord-ouest se rapprochent de la moyenne régionale. Enfin, la présence significative de jeunes sans emploi ni qualification (NEETs) renforce les enjeux d'inclusion.

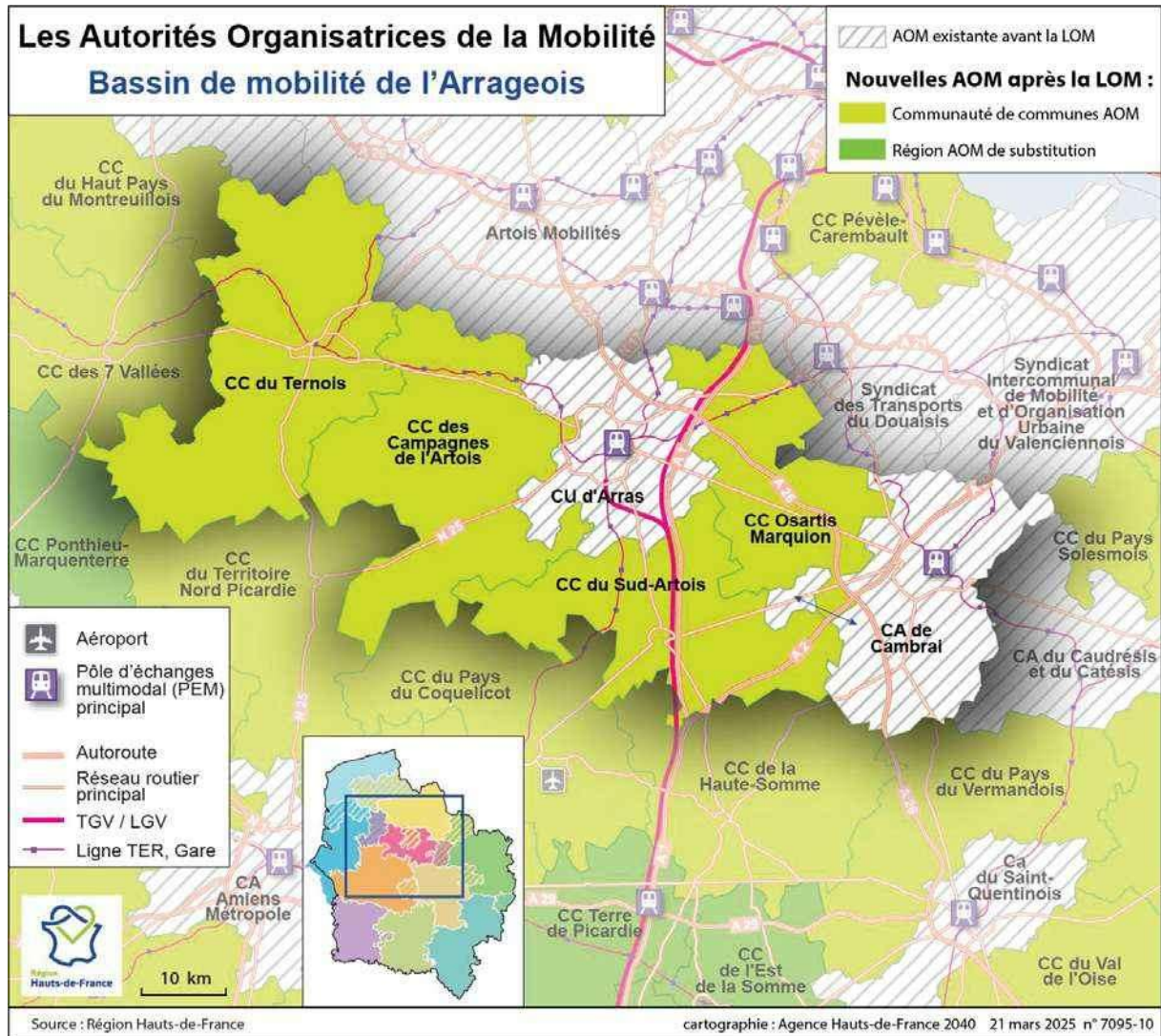
Pour répondre à ces enjeux d'inclusion, le Département du Pas-de-Calais a lancé en 2021 la plateforme de mobilité solidaire MaMobilité 62, ciblant en priorité les jeunes, les personnes en insertions et celles recherchant un emploi sans solution de déplacement. Le Département du Nord ne dispose pas d'une telle plateforme mais subventionne des structures de mobilité solidaire. Cette offre est complétée par d'autres dispositifs, tels que les auto-écoles sociales, les aides pour se déplacer (aide aux permis, à l'achat de vélos, ...) afin de lever les freins à l'accès à l'emploi, la formation et l'autonomie.

En matière de mobilité durable, les marges de progression sont importantes. Des efforts sont engagés par les acteurs : amélioration du réseau cyclable, adaptation des abords de gare et déploiement de bornes de recharge, notamment en zone urbaine.

Le bassin Arrageois, à la fois contrasté et peu dense, conjugue des centralités urbaines dynamiques et des zones rurales plus isolées aux besoins spécifiques. Malgré des infrastructures structurantes et une offre de transport en évolution, des inégalités persistent. Les enjeux d'inclusion, de transition écologique et de coordination entre acteurs restent au cœur des priorités. La démarche PAMS émerge ainsi comme un cadre novateur pour fédérer les acteurs, coordonner les efforts et converger vers une vision partagée de la mobilité solidaire.



Les principaux constats





Les enjeux, objectifs et actions

Au regard de cette analyse, les différents acteurs associés du bassin Arrageois ont défini collectivement quatre enjeux qui correspondent à autant de défis à relever dans ce territoire en matière de mobilité, plus particulièrement pour répondre aux besoins des personnes vulnérables.

Le PAMS 2025-2029 constitue une première génération de ce type de démarche. Tout en étant ambitieux, ce document a vocation à être pragmatique et opérationnel, dans des délais courts.

En s'inscrivant dans la dynamique insufflée par la démarche partenariale d'élaboration de ce document, il doit notamment poser les bases d'une meilleure articulation entre les différents acteurs de la mobilité, valoriser et faire connaître les nombreuses offres existantes. En effet, il existe souvent des dispositifs méconnus ou peu coordonnés qui permettraient de répondre, au moins en partie, aux besoins en déplacement.

Ci-dessous, sont ainsi présentés les quatre enjeux relatifs au bassin de mobilité, les objectifs arrêtés collectivement pour répondre à ces défis et enfin, de manière succincte, les actions identifiées pour atteindre ces objectifs. Pour mémoire, ces enjeux et objectifs sont communs au PAMS et au contrat opérationnel de mobilité (COM) de l'Arrageois. Ce premier document présente les actions les plus tournées vers l'inclusion quand le COM se concentrera plutôt sur l'offre en transport de droit commun et sur la facilitation des pratiques intermodales.

Enjeu 1 – Une meilleure connaissance pour une meilleure communication

Les échanges avec les acteurs de la mobilité ont mis en lumière une méconnaissance généralisée des dispositifs existants, tant par les publics vulnérables que par les professionnels qui les accompagnent. Un besoin clair de lisibilité sur les rôles de chacun (« qui fait quoi ») a été exprimé, notamment pour faciliter le montage de projets locaux. Enfin, il apparaît nécessaire de former ou, a minima, de sensibiliser l'ensemble des prescripteurs afin de mieux accompagner les publics en difficulté de mobilité.

Il s'agit donc ici d'atteindre 3 objectifs distincts :

- **Améliorer la connaissance ;**
- **Augmenter et diversifier la communication ;**
- **Accompagner les habitants dans leur mobilité.**



Les enjeux, objectifs et actions

Fiche action 1.1. – Créer un annuaire des services de mobilité recensant l'ensemble des aides et des services de mobilité solidaire

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 PAMS, à l'échelle régionale. Dans chaque bassin, il convient de mettre en place un processus pour alimenter au fil de l'eau cet annuaire. Il sera précieux pour les personnes-ressources et les conseillers, d'une part, et il permettra, d'autre part, d'évaluer le niveau d'offre pour les différents territoires et publics.

Fiche action 1.2. – Comprendre les manques et les besoins : cartographier le territoire pour identifier « les zones blanches »

Un premier travail de recensement et d'identification des manques a été réalisé dans le cadre de l'analyse de la mobilité solidaire du PAMS Arrageois. Sur cette base, plusieurs niveaux d'actions peuvent être envisagés : actualiser la connaissance des manques sur le territoire, approfondir les informations disponibles (par exemple sur les capacités d'accueil et leur saturation) et éventuellement mener des études complémentaires sur des sujets ou publics pré-identifiés (cartographie sur les dispositifs accessibles aux personnes à mobilité réduite, étude expérimentale sur les différents profils jeunes...).

Fiche action 1.3. – Former les prescripteurs et les acteurs relais aux dispositifs de mobilité solidaire existants

Les personnels de nombreuses structures qui accueillent du public ne sont pas en capacité de donner un premier niveau d'information au public concernant la question des transports et de la mobilité. Aussi, il convient de former ces acteurs qui peuvent être des généralistes (ex : accueil d'une mairie) ou des professionnels de l'accompagnement à la mobilité (ex : agent d'une maison de la mobilité). A titre d'illustration, de premières formations ont été réalisées par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, dans les Maisons France Services tenues par le Département du Nord ou dans des EPCI du Pas-de-Calais.

Fiche action 1.4. – Développer, faire connaître et coordonner territorialement les dispositifs d'aide aux changements de comportement

Il existe déjà de multiples démarches qui visent à valoriser les alternatives à l'autosolisme auprès des entreprises, des écoles, des administrations, etc.

Il est proposé que le club de la mobilité solidaire, à l'échelle du bassin de mobilité, puisse communiquer sur la totalité de ces challenges ou dispositifs d'incitation au changement de comportement. Ce lieu d'échange permettra de sensibiliser les partenaires et d'insuffler des dynamiques territoriales autour de ces différents dispositifs. Des coordinations autour de ces démarches pourraient également s'opérer dans le cadre de ce club.



Les enjeux, objectifs et actions

Enjeu 2 – Coordination et gouvernance des acteurs

De nombreux dispositifs pourraient répondre efficacement aux besoins en matière de mobilité solidaire à condition d'être mieux identifiés et mobilisés. Toutefois, une coordination renforcée entre les acteurs de l'Arrageois apparaît indispensable pour gagner en cohérence et en efficience.

La démarche d'élaboration des PAMS a permis d'initier une dynamique collective qu'il est essentiel de faire perdurer. Les échanges menés à l'échelle du bassin ont révélé une volonté partagée des partenaires de se rassembler pour mutualiser les bonnes pratiques, améliorer la coordination au travers de plateformes locales et départementales et identifier les leviers de financement.

Aussi, à travers cet enjeu, il s'agira de viser à :

- **Faciliter le développement des outils et des services intermodaux ;**
- **Renforcer l'écosystème de la mobilité solidaire ;**
- **Optimiser la gestion des situations dégradées.**

Fiche action 2.1. – Définir la gouvernance et la coordination du PAMS

Pour suivre la mise en œuvre du plan d'action et établir des stratégies concertées, il est proposé de créer un comité de bassin faisant fonction de comité de pilotage pour le PAMS et le Contrat Opérationnel de Mobilité (COM) à l'échelle du bassin réunissant l'Etat (Commissaire à la Lutte contre la pauvreté), la Région, les Départements du Nord et du Pas-de-Calais, les AOM, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France et les partenaires de premier niveau (France Travail, CAF, ARS, DREETS, DREAL, PMCO), ainsi que d'autres structures selon l'ordre du jour (Education Nationale, ARS...).

En parallèle, un club de la mobilité solidaire sera mis en place, permettant notamment de déployer de nouvelles actions, de réaliser des retours d'expériences, de mieux faire connaître les dispositifs existants et les possibilités de financements ou encore d'être des relais d'information sur des événements mobilité du bassin.

Fiche action 2.2. – Mettre en place un référentiel de suivi des actions du PAMS

Le PAMS apparaît comme une opportunité de réaliser un suivi global et harmonisé de l'ensemble des actions menées sur la mobilité solidaire en s'appuyant en particulier sur un référentiel d'indicateurs. Il conviendra également d'évaluer certains dispositifs avant d'envisager leur pérennisation ou de les dupliquer sur d'autres territoires.



Les enjeux, objectifs et actions

Fiche action 2.3. – Renforcer l'accompagnement et la coordination des acteurs de la mobilité solidaire au travers de plateformes départementales

Côté Département du Pas-de-Calais, on note une couverture complète du bassin Arrageois, animée sur l'Artois par la FJEP et sur le Ternois avec Adefi Mission Locale. Ces derniers agissent en coordination dans le cadre de la plateforme départementale « Mamobilité62 ».

Le Département du Nord, via les agents d'accueil présents dans les espaces France Services, dispense un premier niveau d'accompagnement à la mobilité (orientation et conseil). Il s'appuie également sur une grande diversité d'acteurs et finance deux services de mobilité solidaire : Wimoov Caudry qui intervient sur le Cambrésis et le Caudrésis et l'association PHARE dont des locaux ont ouvert dans la nouvelle Maison des mobilités de la Communauté d'Agglomération de Cambrai.

L'objectif est de couvrir l'ensemble du bassin Arrageois par une organisation unifiée de l'accès (sur prescription) à un parcours mobilité de tous les publics vulnérables, de type plateforme de mobilité. Il conviendra également de travailler la coordination à l'échelle des deux départements afin d'assurer la continuité des actions et de dépasser les frontières administratives.

Fiche action 2.4. – Savoir mobiliser les leviers de financement pour développer des actions complémentaires, notamment dans les territoires ruraux

Cette action a pour objectif de recenser et valoriser les dispositifs de financement accessibles pour des projets de mobilité. Il est en effet difficile pour un acteur qui souhaite monter un tel projet d'avoir une vision claire des financements qui pourraient être mobilisés et savoir vers quels acteurs se tourner pour bénéficier des aides correspondantes.

Enjeu 3 – A la recherche de l'équilibre entre ruralités et urbanités

Malgré la diversité des dispositifs existants et la nécessité de mieux les coordonner, des besoins en mobilité solidaire demeurent non couverts, selon les territoires et les publics concernés. L'identification d'une offre « idéale » de mobilité solidaire fait apparaître des manques ou des opportunités d'action dans certaines zones du bassin de mobilité Arrageois.

Il est donc essentiel de développer des dispositifs complémentaires ciblés et adaptés aux publics vulnérables qui restent aujourd'hui sans solution de déplacement satisfaisante et il s'agira à travers cet enjeu de :

- **Encourager et accompagner le développement de nouveaux services de mobilité ;**
- **Favoriser la mobilité de tous les publics ;**
- **Couvrir le bassin par un maillage de lieux d'accompagnement.**



Les enjeux, objectifs et actions

Fiche action 3.1. – Définir et tendre vers une offre idéale de l'accompagnement de mobilité solidaire maillant tout le bassin

L'objectif est de proposer un maillage adapté et équitable des offres et services de mobilité solidaire à l'échelle de l'ensemble du bassin en visant une ouverture progressive à de plus nombreux territoires et publics.

Cette offre « idéale » pourrait se décliner en 6 types de services : l'offre de droit commun, le diagnostic mobilité, l'accompagnement mobilité, le transport solidaire, l'achat, la location et la réparation de véhicule et l'accès à une aide financière.

Fiche action 3.2. – Donner une culture de la mobilité aux jeunes

L'éloignement de l'emploi pour les jeunes (15-29 ans) est un véritable enjeu sur ce bassin. En effet, les jeunes éloignés du marché du travail sont présents sur tout le territoire de l'Arrageois dans des proportions plus importantes que la moyenne régionale.

En premier lieu, il convient de prévenir tôt les difficultés de mobilité rencontrées par les jeunes en œuvrant notamment au sein des écoles, collèges et lycées pour favoriser la culture de la mobilité et, en particulier, lever les freins aux études supérieures. Ce travail passe par une coopération entre AOM, opérateurs de mobilité, associations et établissements scolaires.

Il s'agit ensuite de travailler collectivement pour proposer des actions touchant les jeunes qui ont quitté le système scolaire et qui connaissent des difficultés de mobilité.

Fiche action 3.3. – Améliorer la mobilité des seniors et anticiper le vieillissement de la population

Le vieillissement de la population implique des enjeux en matière de déprise automobile, de perte d'autonomie, de prévention de cette perte d'autonomie, d'accès aux soins et de prise en compte des besoins des aidants du fait d'une certaine dépendance aux réseaux informels. Par ailleurs, les enjeux de mobilité liés au vieillissement se cumulent avec des problématiques d'accès aux équipements, d'illectronisme et de niveaux de vie.

Le principal enjeu est d'intégrer les seniors dans l'ensemble des dispositifs d'accompagnement et services de mobilité de l'offre « socle » en prenant en compte l'existant ainsi que les besoins spécifiques des personnes âgées. Les outils de mobilité inversée ou « d'aller-vers » comme les bus itinérants d'information et de services semblent particulièrement pertinents pour les territoires peu denses du bassin de mobilité de l'Arrageois.

Enfin, les aidants familiaux sont également une cible à prendre en compte pour ce qui concerne la mobilité des seniors.



Les enjeux, objectifs et actions

Fiche action 3.4. – Améliorer la mobilité des personnes à mobilité réduite (PMR) et des personnes en situation de handicap (PSH)

L'accessibilité physique et cognitive est une question qui concerne tous les publics et qui est particulièrement prégnante pour les personnes en situation de handicap et à mobilité réduite. Dans cette optique, chaque AOM est tenue de :

- Rendre accessible aux PMR et PSH son propre réseau par la mise en accessibilité des points d'arrêt prioritaires, l'acquisition de matériels et véhicules accessibles, etc.
- Etablir et mettre en œuvre un schéma d'accessibilité ;
- Faire connaître aux usagers l'état d'avancement des programmes correspondants et indiquer notamment dans les informations commerciales les offres et sites (points d'arrêt routiers, gares, lignes...) qui peuvent être empruntés par les PMR et PSH.

Pour ce faire, les outils d'information doivent être adaptés au travers de la méthode FALC avec des options pour les personnes malvoyantes et malentendantes. Concernant les services de transports, le recensement des arrêts de cars interurbains va être réalisé tandis que la mise en accessibilité des gares se poursuit avec les SD'AP (Schémas directeurs d'accessibilité programmée). Les AOM sont par ailleurs invitées à réfléchir à des partenariats permettant d'assurer une continuité de déplacement, en termes d'accessibilité, sur un parcours impliquant plusieurs réseaux de transport.

Fiche action 3.5. – Impulser la mobilité inversée sur le bassin

La « démobilité » ou mobilité inversée consiste à rapprocher les biens et services des publics en les faisant venir jusqu'au domicile ou à proximité, dans une démarche dite « d'aller vers », réduisant ainsi la nécessité de se déplacer ou d'effectuer de longues distances pour y accéder.

C'est principalement l'accès aux services publics qui est visé dans cette fiche, via les espaces labellisés « France Services », qu'ils soient physiques ou dans des bus itinérants proposés par le Département du Nord. Le but est d'augmenter le nombre de ces espaces pour mailler le territoire.

Fiche action 3.6. – Favoriser l'égalité femmes-hommes dans l'accès à la mobilité

Dans l'ensemble, les femmes sont plus exposées à des situations de vulnérabilités sociales que les hommes. Elles représentent ainsi une part importante des bénéficiaires des dispositifs de mobilité solidaire et en sont souvent les premières utilisatrices.

Pour répondre à ces constats, plusieurs dispositifs, qu'ils soient nationaux ou à l'échelle des Hauts-de-France, ont été mis en place afin de favoriser l'accès des femmes à la mobilité et d'améliorer leurs conditions de déplacement.



Les enjeux, objectifs et actions

Enjeu 4 – Le développement des conditions favorables à l'accueil des nouveaux emplois du bassin

Le bassin de mobilité Arrageois est directement concerné par le projet du Canal Seine-Nord Europe et la création du port intérieur de Marquion-Cambrai, dont le chantier entre prochainement dans sa phase travaux. Cette opération d'envergure constitue un enjeu spécifique en matière de mobilité.

Parallèlement, l'accès à l'emploi demeure une priorité majeure pour favoriser le dynamisme économique du territoire. La plateforme logistique E-Valley, située sur une ancienne base militaire, ainsi que les zones d'activités déjà existantes doivent continuer à attirer des salariés malgré le fait que ces zones se situent en périphérie des villes et peuvent présenter des horaires décalés. La coordination des acteurs de la mobilité solidaire doit permettre de lever les freins liés à la mobilité, qu'ils soient financiers ou psychologiques.

Dans ce cadre, les partenaires souhaitent donc :

- **Faciliter l'accès à la plateforme E-Valley ;**
- **Optimiser les retombées territoriales du chantier du Canal Seine-Nord Europe ;**
- **Assurer le maintien et le développement des emplois sur le bassin de mobilité.**

Fiche action 4.1. – Lever les freins à la mobilité pour faciliter l'accès à l'emploi dans les filières professionnelles en tension

Les espaces de gouvernance du PAMS doivent être des lieux d'échanges pour répondre aux enjeux de mobilité pour les emplois en tension (grand chantier, restauration, services à la personne, hôtellerie...), avec parfois des horaires qui ne correspondent pas à ceux des transports publics. Cela nécessite en particulier de renforcer le dialogue avec les entreprises et certaines filières et d'intégrer le volet mobilité au sein des dispositifs pour l'emploi, notamment les actions des Comité Locaux Pour l'Emploi (CLPE), en valorisant les outils déjà à disposition.

Fiche action 4.2. – Favoriser la mobilité des apprentis

La LOM indique précisément, dans l'Article L.1215-3, que les jeunes en contrat d'apprentissage doivent pouvoir bénéficier d'actions en leur faveur dans le cadre de la mise en place du PAMS.

La question de la mobilité est en effet prégnante pour les apprentis puisqu'ils doivent se rendre à la fois sur leur lieu de travail et leur lieu de formation. S'il existe déjà de nombreuses aides financières, elles ne répondent pas toujours suffisamment à leurs besoins pratiques actuels ou à venir.



Les enjeux, objectifs et actions

Les difficultés sont d'autant plus importantes dans les territoires ruraux du bassin Arrageois où les offres d'emploi en apprentissage se concentrent en zone urbaine. A ce titre, l'accès aux structures d'apprentissage des bassins de mobilité limitrophes constitue également un défi spécifique pour ce bassin. Dans la dynamique de la mise en place des PAMS, des réflexions sont en cours, à l'initiative de la Région, pour établir une stratégie globale permettant de faciliter la mobilité des apprentis. Cette action en définit les grandes lignes.

Fiche action 4.3. – Intégrer la mobilité au sein des dispositifs à destination des demandeurs d'emploi et des stagiaires de la formation professionnelle

Les différents acteurs de l'insertion professionnelle, font actuellement évoluer leurs dispositifs de formation afin de lever au maximum le frein que constitue la problématique de la mobilité dans la recherche d'un emploi. Des dispositifs portés par la Région, les Départements ou encore France Travail ont ainsi pour vocation d'aider les personnes éloignées de l'emploi dans leur mobilité.

Par ailleurs, de nombreux Comités Locaux Pour l'Emploi (CLPE) en Hauts-de-France ont suivi la feuille de route régionale en adoptant dans leur stratégie locale un volet « mobilité ». Dans ce cadre, le PAMS peut constituer un cadre de référence pour décliner des actions opérationnelles.

Fiche action 4.4. – Faciliter l'accès à l'emploi pour les grands projets : le chantier du Canal Seine-Nord Europe

Le bassin de mobilité de l'Arrageois accueille le projet de Canal Seine-Nord Europe avec un port intérieur situé à Marquion-Cambrai. Il entre prochainement dans sa phase travaux sur ce dernier secteur. L'objectif de cette action est de mobiliser les acteurs du territoire pour proposer des solutions concrètes et adaptées pour le transport des employés de ce chantier atypique. Le Département du Pas-de-Calais envisage notamment de mettre en place une navette à destination de ces publics pour les acheminer jusqu'aux bases chantiers situées en zone rurale.

Fiche action 4.5. – Faciliter l'accès à l'emploi pour les grands projets : la plateforme E-Valley

Le développement de la plateforme logistique E-Valley, située sur une ancienne base militaire à cheval entre les départements du Nord et du Pas-de-Calais, représente un enjeu majeur d'emploi et de mobilité pour le bassin Arrageois. D'ici fin 2025, environ 1 500 emplois seront créés et le développement du site n'est pas encore fini. L'accessibilité au site pose un double défi : proposer des alternatives à la voiture individuelle pour des emplois qui peuvent être en horaires décalés et organiser la mobilité interne sur un espace logistique étendu.



Les enjeux, objectifs et actions

L'ensemble de ces actions sont définies plus précisément dans les fiches actions qui suivent. Elles comportent notamment des éléments de diagnostic et de contexte et détaillent les partenaires concernés ou encore les échéances.

Avant de préciser le contenu de ces actions, le tableau suivant permet de visualiser à quels enjeux et objectifs peuvent répondre chacune d'entre elles.

Les frontières entre enjeux, par exemple, étant fines, une action pourra naturellement répondre à plusieurs de ces défis.

Par ailleurs, ce tableau permet de visualiser l'équilibre de ce PAMS. Les actions du COM viendront compléter les objectifs plus tournés vers les services de transport, l'intermodalité et la desserte des territoires.



Les fiches actions

	Une meilleure connaissance pour une meilleure communication				Coordination et gouvernance des acteurs				A la recherche de l'équilibre entre ruralités et urbanités				Le développement des conditions favorables à l'accueil des nouveaux emplois du bassin			
	Améliorer la connaissance	Accompagner les habitants dans leur mobilité	Faciliter le développement des outils et des services intermédiaires	Optimiser l'écosystème de la mobilité solidaire	Encourager et accompagner le développement de nouveaux services de mobilité	Favoriser la mobilité de tous les publics	Couvrir le bassin par un maillage de lieux d'accompagnement	Faciliter l'accès à la plateforme E-Valley	Optimiser les retombées territoriales du chantier emplois sur le bassin de mobilité	Assurer le maintien et le développement du CSNE						
1.1 - CRÉER UN ANNUAIRE DES SERVICES DE MOBILITÉ RECAPSANT L'ENSEMBLE DES AIDES ET DES SERVICES DE MOBILITÉ SOLIDAIRE	X	X						X								
1.2 - COMPRENDRE LES MANQUES ET LES BESOINS : CARTOGRAPHIER LE TERRITOIRE POUR IDENTIFIER LES ZONES BLANCHES	X	X	X													
1.3 - FORMER LES PRESCRIPTEURS ET LES ACTEURS RELAIS AUX DISPOSITIFS DE MOBILITÉ SOLIDAIRE EXISTANTS	X	X	X	X												
1.4 - DÉVELOPPER FAIRE CONNAÎTRE ET COORDONNER TERRITORIALEMENT LES DISPOSITIFS D'AIDE AUX CHANGEMENTS DE COMPORTEMENT	X	X	X					X								
2.1 - DÉFINIR LA GOUVERNANCE ET LA COORDINATION DU PAMS				X					X							
2.2 - METTRE EN PLACE UN RÉFÉRENTIEL DE SUITE DES ACTIONS DU PAMS				X												
2.3 - RENFORCER L'ACCOMPAGNEMENT ET LA COORDINATION DES ACTEURS DE LA MOBILITÉ SOLIDAIRE AU TRAVERS DE PLATEFORMES DÉPARTEMENTALES	X	X	X					X								
2.4 - SAVOIR MOBILISER LES LEVIERS DE FINANCEMENT POUR DÉVELOPPER DES ACTIONS COMPLÉMENTAIRES, NOTAMMENT DANS LES TERRITOIRES RURAUX	X	X	X	X				X								
3.1 - DÉFINIR ET TENDRE VERS UNE OFFRE IDÉALE DE L'ACCOMPAGNEMENT DE MOBILITÉ SOLIDAIRE MAILLANT TOUT LE BASSIN	X	X		X				X								
3.2 - DONNER UNE CULTURE DE LA MOBILITÉ AUX JEUNES	X	X	X					X								
3.3 - AMÉLIORER LA MOBILITÉ DES SENIORS ET ANTICIPER LE VIEILLESSEMENT DE LA POPULATION			X					X								
3.4 - AMÉLIORER LA MOBILITÉ DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE (PMR) ET DES PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP (PSH)			X					X								
3.5 - IMPULSER LA MOBILITÉ INVERSÉE SUR LE BASSIN			X					X								
3.6 - FAVORISER L'ÉGALITÉ FEMMES-HOMMES DANS L'ACCÈS À LA MOBILITÉ			X	X				X								
4.1 - LEVER LES FREINS À LA MOBILITÉ POUR FACILITER L'ACCÈS À L'EMPLOI DANS LES FILIÈRES PROFESSIONNELLES EN TENSION			X					X			X	X	X	X		
4.2 FAVORISER LA MOBILITÉ DES APPRENTIS			X					X			X	X	X	X		
4.3 - INTÉGRER LA MOBILITÉ AU SÉN DES DISPOSITIFS À DESTINATION DES DEMANDEURS D'EMPLOI ET DES STAGIAIRES DE LA FORMATION PROFESSIONNELLE	X	X	X										X			
4.4 FACILITER L'ACCÈS À L'EMPLOI POUR LES GRANDS PROJETS : LE CHANTIER DU CANAL SEINE-NORD EUROPE	X	X	X								X	X				
4.5 - FACILITER L'ACCÈS À L'EMPLOI POUR LES GRANDS PROJETS : LA PLATEFORME E-VALLEY	X	X	X								X	X				

FICHE ACTION 1.1 – Créer un annuaire des services de mobilité recensant l'ensemble des aides et des services de mobilité solidaire

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

L'offre de mobilité solidaire présente une grande diversité, tant en termes d'opérateurs (associations, acteurs publics, opérateurs de droit commun...), de cibles (structures, habitants de territoires peu desservis, bénéficiaires de minima sociaux, etc.), de territoire couvert (de l'échelle communale à l'échelle régionale) que de services dispensés (aides financières, accompagnement, mise à disposition de matériel, transport adapté, etc.). Au total, sur le bassin de mobilité Arrageois, près de 30 dispositifs locaux sont actuellement recensés, sans compter ceux dont le rayonnement est régional ou national, une base amenée à être complétée au fil de l'eau.

Si la structuration et la coordination de ces offres sont déjà initiées dans certains territoires, notamment au travers de la plateforme départementale du Pas-de-Calais *MaMobilité 62*, ou de la récente ouverture de la Maison de la Mobilité de la CA de Cambrai, cette multitude de solutions disparates aux critères multiples, ainsi qu'un manque de pérennité de certains services, restent souvent la cause d'une illisibilité, tant du point de vue des bénéficiaires que de celui de l'ensemble des acteurs, ayant pour conséquence des situations nombreuses de non-recours. Une meilleure coordination et lisibilité des offres permettraient par ailleurs d'identifier plus facilement les manques et zones blanches et de répondre en partie aux inégalités décrites ci-dessus (voir action 1.2)

Plusieurs outils d'information dédiés à la mobilité coexistent : Mes aides France Travail, la plateforme DORA, la plateforme Pass Pass, le Soliguide ou encore la plateforme OnYgo. Toutefois, aucun n'est spécifique au bassin Arrageois.

Plusieurs difficultés peuvent apparaître dans l'accès effectif à l'information :

- Ces portails ne sont pas interconnectés et peuvent fournir des résultats partiels ou non mis à jour ;
- L'information disponible peut être insuffisante ou inadaptée aux difficultés de compréhension de certains publics. Les outils uniquement numériques, comme la plateforme DORA ou Mes aides France Travail, ne sont pas adaptés à tous les publics de la mobilité solidaire, notamment les personnes en situation d'illectronisme (c'est-à-dire en incapacité d'utiliser les dispositifs informatiques) ou encore certaines personnes en situation de handicap (handicap visuel, par exemple) ;
- Ils sont encore peu, voire très peu connus et utilisés ;
- Ils ne font pas le lien avec les offres de mobilité et de transport de droit commun, qui sont pourtant très pertinentes pour les publics vulnérables.

L'enjeu qui ressort du diagnostic est d'améliorer l'harmonisation, la mutualisation, l'actualisation, la simplification, et la lisibilité de ces outils. La réponse à ce besoin nécessite une meilleure coordination (entre les acteurs) et de la communication (entre les acteurs et à destination de tous les publics).



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France développe un annuaire des services de mobilités comportant des informations sur l'ensemble des mobilités dont la mobilité solidaire (services et aides) et les transports de droit commun.

Cet annuaire sera intégré à la plateforme Pass Pass, développée et mise à disposition par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France. Il pourra alimenter ses différents outils (le calculateur d'itinéraire, une carte interactive avec des points d'intérêt de mobilité ou de services publics), une recherche horaire et tarifaire (pour les offres concernées). Il sera accessible sur site web et sur application mobile. Grâce à un système de filtres, cet annuaire, destiné avant tout aux prescripteurs, permettra de savoir très précisément pour chaque bénéficiaire à quoi il a accès, en fonction de sa commune de résidence, de son profil et du type de service recherché.

L'objectif est de faire le lien entre les différentes fonctionnalités de la plateforme Pass Pass et les services de mobilités externes : informer, accompagner dans la préparation du déplacement (pendant le déplacement avec l'appli mobile), rediriger vers les bons services.

Cet outil verra le jour au deuxième semestre 2025 avec la mise en service des nouveaux médias du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France. Le périmètre actuel de l'application Pass Pass est plus restreint (calculateur d'itinéraires multimodal et multi-réseaux composé d'informations théoriques, carte interactive avec points d'intérêt, recherches horaires et tarifaires, pages partenaires, accès via site web et appli mobile). Suite à cette mise en service, l'objectif-cible est de tendre progressivement vers une exhaustivité des informations, ce qui est dépendant de la mobilisation de l'ensemble des partenaires dans l'alimentation et la mise à jour du recensement.

En effet, la pertinence et l'utilité de cet annuaire s'appuient sur la mise en place d'un process de centralisation de l'information et d'actualisation régulière qui sera à définir de manière concertée par la Région, les Départements et le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France. Sur ce sujet, le retour de l'expérimentation en cours avec la maison Nord Emploi Valenciennois permettra de définir, pour chaque bassin, une procédure claire de remontée de l'information. La procédure « technique », pilotée par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, sera indissociable d'un travail de communication et d'animation auprès des acteurs de la mobilité solidaire, co-piloté par la Région et les Départements.

Le process de centralisation des informations devra tenir compte des éléments suivants :

- **Niveau minimal d'informations recensées**, de manière à éviter la dissémination de données et les risques d'incohérences :
 - ▶ Nom du service
 - ▶ Type de service
 - ▶ Contact (mail + téléphone + adresse postale)
 - ▶ Lien vers le site du porteur comportant les informations à jour
 - ▶ Territoire concerné
 - ▶ Description brève (conditions d'accès au service)
- **Interopérabilité des outils** entre les échelles régionale (Pass Pass) et départementales (*MaMobilité 62*, entre autres) de manière à ne pas multiplier les échelons tout en conservant les identités départementales de la mobilité solidaire. Par ailleurs, l'interopérabilité entre l'outil et la plateforme DORA est prise en compte dans le cadre de son élaboration et permettra aux opérateurs d'éviter la double saisie ;
- **« Ramification » du process** de remontée de l'information :
 - ▶ Concernant les dispositifs portés par des structures associatives et ESS, pilotage par les Départements, avec mise à jour semestrielle
 - ▶ Concernant les DSP de transports publics et le transport d'utilité sociale (TUS), mobilisation des AOM et des délégataires (prévoir dans les contrats de DSP une mission de remontée d'information) avec mise à jour annuelle. Une remontée d'information de la part des réseaux existants auprès du Gestionnaire Pass Pass est déjà effective. L'enjeu est d'y intégrer les nouveaux services de mobilité du bassin au fil de l'eau.



PILOTES

- Région
- Départements



PARTENAIRES

- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France
- AOM
- Opérateurs de mobilité solidaire



CIBLES

- Opérateurs de mobilité solidaire
- Prescripteurs
- Bénéficiaires



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Première année (2025)

- Construction concertée de l'interopérabilité des bases de données aux différentes échelles (bassin, départements, région), comprenant notamment la définition des informations incontournables pour les différents acteurs impliqués et cibles (a minima, concertation entre le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France et les Départements) ;
- Retours des expérimentations menées et définition d'une procédure de remontée d'information.

2

Puis chaque année

- Animation de la procédure de remontée d'information ;
- Valorisation du recensement selon les différentes options décrites plus haut.



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

- Recensement à date des dispositifs de mobilité solidaire (voir la base de données (BDD) de la Région) ;
- Recensement des dispositifs de mobilité solidaire ;
- Outils en ligne recensant les offres de mobilité solidaire : portail France Travail, plateforme de l'inclusion DORA, Soliguide, etc.

Ressources humaines

- Initialisation des informations sur la base du recensement à date des dispositifs de mobilité solidaire et des informations disponibles sur d'autres outils (DORA, France Travail, Soliguide, etc.) : le temps dédié à cette première étape n'est pas à négliger et variera en fonction des bassins de mobilité ;
- Veille et animation du réseau de référents (estimation : 5 jours par an) ;
- Pilotage de la remontée d'information des dispositifs associatifs (Départements) (8 jours par an) ;
- Remontée d'information et participation au réseau des référents (AOM et délégataires) (2 jours par an).



INDICATEURS DE SUIVI

- Mise en service de l'annuaire des mobilités (oui/non) ;
- Existence d'un processus de mise à jour de l'annuaire (oui/non) ;
- Nombre de connexions annuelles à l'annuaire des services de mobilité.



ACTIONS LIÉES

- Action 1.3 : Former les prescripteurs et les acteurs relais aux dispositifs de mobilité solidaire existants ;
- Action 2.3 : Renforcer l'accompagnement et la coordination des acteurs de la mobilité solidaire au travers de plateformes départementales ;
- Action 3.1 : Définir et tendre vers une offre idéale de l'accompagnement de mobilité solidaire maillant tout le bassin.

FICHE ACTION 1.2 – Comprendre les manques et les besoins : cartographier le territoire pour identifier les « zones blanches »

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Le bassin de mobilité est couvert par une offre de diagnostic et d'accompagnement mobilité dense, comprenant parfois plusieurs services sur un EPCI. L'offre d'accompagnement se caractérise par une diversité de leviers (orientation, auto-école sociale, accompagnement général vers une mobilité pérenne, etc.) présents sur l'ensemble des EPCI du bassin, permettant de répondre à différents besoins. Cette diversité de leviers constitue « l'offre socle », identifiée au titre du diagnostic PAMS, et poursuivant un enjeu de démultiplication à l'échelle locale.

Néanmoins, des questions d'accessibilité géographique de certains services et d'exhaustivité des publics cibles peuvent se poser et remettre en cause l'efficacité de l'offre disponible.

Pour appuyer ce constat, **le diagnostic du PAMS a mis en évidence une offre de transport inégalement répartie sur le bassin, induisant des zones blanches et un manque de coordination des offres.**

Par exemple, :

- L'ensemble du bassin est couvert par une offre de diagnostic et d'accompagnement mobilité (cf. fiche action 3.1). Toutefois, la répartition des publics ciblés par ces services apparaît peu homogène. Actuellement, les publics les mieux couverts par ces offres sont principalement les personnes en situation de demande d'emploi ou ayant un projet d'insertion ; les bénéficiaires des minimas sociaux, certains jeunes sous condition de situation (BRSA, ni en études, ni en emploi ni en formation, sortant de l'ASE, contrats jeunes majeurs). Néanmoins, d'une structure à l'autre, d'un territoire à l'autre, en fonction des financements, des prescripteurs, les conditions d'éligibilité peuvent varier. Une meilleure représentation dans le cadre d'un recensement plus fin à l'échelle locale permettrait de faire ressortir de manière plus pertinente les besoins.
- Cela concerne également l'offre de services de mobilité solidaire, très hétérogène sur le bassin de mobilité de l'Arrageois. A cela s'ajoute de fortes disparités au sein même d'un EPCI en matière de disponibilité des offres, avec notamment certaines polarités secondaires non desservies entre la périphérie urbaine et rurale.

Ces constats alimentent des enjeux en matière d'amélioration de la connaissance, en matière de zones géographiques desservies et en matière de publics éligibles afin de répondre aux besoins personnalisés et tendre vers une couverture progressive d'accompagnement de proximité. Surtout, ces constats, s'ils ont le mérite d'avoir été mis à jour, nécessitent d'être approfondis et complétés, notamment en ce qui concerne d'éventuels « publics invisibles », c'est-à-dire des publics en situation d'isolement vis-à-vis des dispositifs mis en place pour identifier leurs besoins et y répondre.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Pour améliorer le maillage d'offre sur le bassin de mobilité Arrageois, la présente fiche action **vise à identifier les secteurs isolés et non desservis de façon pérenne par une offre de transport solidaire**. A ce titre, il conviendra de définir collectivement à partir de quels critères le territoire est couvert par un niveau de service minimal. Ces critères peuvent par exemple porter sur la récurrence de passage d'un transport solidaire sur le territoire étudié.

Un premier travail de recensement et d'identification des manques a été réalisé dans le cadre du diagnostic du PAMS Arrageois. Sur cette base, plusieurs niveaux d'action peuvent être envisagés :

1. A minima, actualiser la connaissance des manques, sur la base des mises à jour régulières du recensement de l'information sur les offres disponibles (cf. action 1.1).
2. Approfondir les informations disponibles, afin de pouvoir préciser les manques et des besoins, par exemple en ajoutant des éléments sur les capacités d'accueil des structures et sur leur saturation.
3. **Travailler sur la lisibilité et la représentation visuelle de la carte** et des offres : pictogrammes, informations sur la disponibilité géographique d'une offre ou d'un service via des aplats de couleurs (par exemple, pour un transport solidaire, avoir une vision claire de son périmètre d'intervention)... Idéalement, il serait intéressant, pour les agents et les techniciens, de disposer d'un « zoom » sur l'offre de leur territoire, à l'échelle d'un arrondissement (plus large que l'EPCI, plus précis que le département).
4. En fonction des besoins, et selon les moyens disponibles, **mener des études complémentaires, sur des sujets ou publics pré-identifiés**. A titre d'exemple, les travaux menés en atelier et en comité technique avec les acteurs locaux ouvrent les pistes suivantes :
 - ▮ Les besoins de mobilité pour des motifs de déplacement secondaires, comme les loisirs, contribuant pourtant à l'insertion sociale des publics ;
 - ▮ Les personnes sans emploi non inscrites au chômage, par exemple les aidants familiaux « depuis toujours » ;
 - ▮ Les actifs ou demandeurs d'emploi non motorisés ;
 - ▮ L'accompagnement de la mobilité des jeunes qui peut évoluer à certains moments charnière comme le passage du collège au lycée, impliquant souvent plus d'autonomie ;
 - ▮ Le traitement des freins psychologiques à la mobilité ;
 - ▮ La compréhension des raisons du non-recours aux dispositifs existants ;
 - ▮ Les besoins spécifiques des apprentis et alternants (cf. fiche action 4.2).

Pour adresser ces sujets, un programme d'études des publics ciblés (jeunes, actifs et demandeurs d'emplois, aidants familiaux, apprentis) pourrait être conçu avec un double objectif : (1) mener une enquête qualitative pour comprendre les besoins, prévenir les risques d'isolement et (2) tester des solutions d'ambitions croissantes (mettre en relation les bénéficiaires potentiels avec les structures proposant un service adéquat, tester un dispositif expérimental en réponse aux besoins identifiés....)



NATURE DE L'ACTION

- ☐ Animation
- ☒ Communication
- ☐ Concertation
- ☒ Etude
- ☐ Expérimentation

- ☐ Fonctionnement
- ☐ Formation
- ☐ Ingénierie
- ☐ Investissement



PILOTES

- Région
- Départements



PARTENAIRES

- AOM
- Opérateurs de mobilité solidaire
- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France



CIBLES

- Prescripteurs
- Bénéficiaires (jeunes, actifs et demandeurs d'emplois, aidants familiaux, apprentis, etc.)



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Première année

- Mutualisation du travail de recensement de l'information mené dans le cadre de l'action 1.1. « Créer un annuaire des services de mobilité recensant l'ensemble des aides et des services de mobilité solidaire » : intégration d'éléments complémentaires sur les capacités d'accueil des structures et leur saturation afin de préciser les manques et besoin sur le bassin (zones blanches, publics non pris en charge)
- En option : identification de sujets prioritaires pour des études d'approfondissement ciblées, élaboration d'un programme d'études et identification des financements associés

2

Puis chaque année

- Actualisation de l'état des lieux des manques dans le maillage de l'offre
- En option : réalisation d'études d'approfondissement ciblées



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

- Diagnostics COM et PAMS du bassin de mobilité réalisés en 2024 ;
- Actualisation des éléments de diagnostic via les remontées d'informations centralisées par la plateforme MaMobilité 62 (pour le Pas-de-Calais) ;
- Recensement de l'offre centralisé par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France au titre de l'action 1.1 dans le cadre de la mise en place d'un annuaire des mobilités ;
- Les travaux de l'Agence 2020-2040 de la Région, notamment la fiche diagnostic « Démographie et projection à 2040 » ;
- Club de la mobilité solidaire et comité de bassin.



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de dispositifs recensés par type de publics
- Pourcentage de communes bénéficiant d'au moins deux dispositifs de mobilité solidaire
- (Source : annuaire des services de mobilité – Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France)



ACTIONS LIÉES

- Action 1.1 : Créer un annuaire des services de mobilité recensant l'ensemble des aides et des services de mobilité solidaire ;
- Action 3.1 : Définir et tendre vers une offre idéale de l'accompagnement de mobilité solidaire maillant tout le bassin ;
- Action 3.2 : Donner une culture de la mobilité aux jeunes ;
- Action 4.2 : Favoriser la mobilité des apprentis ;
- Action 4.3 : Intégrer la mobilité au sein des dispositifs à destination des demandeurs d'emploi et des stagiaires de la formation professionnelle.

FICHE ACTION 1.3 – Former les prescripteurs et les acteurs relais aux dispositifs de mobilité solidaire existants

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Les acteurs qui peuvent accueillir les publics vulnérables (prescripteurs, acteurs publics, sociaux) font remonter le sujet de la mobilité comme un facteur principal expliquant isolement, difficulté d'insertion ou d'accès aux services et à l'emploi.

Alors qu'ils sont parmi les premiers relais de l'information auprès du grand public et des publics vulnérables en matière de mobilité, ces acteurs ne sont pas des spécialistes de la mobilité. Ainsi, l'offre de transport et de mobilité de droit commun comme les solutions de mobilité solidaire ne sont pas toujours bien connues. Plusieurs outils d'information co-existent, mais ils ne sont pas toujours connus des acteurs primo accueillants ou, lorsqu'ils le sont, ils proposent des informations parfois partielles ou non actualisées. Par ailleurs, appréhender la complexité des difficultés rencontrées par les publics vulnérables peut être un véritable défi.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Former les acteurs généralistes, primo-accueillants et prescripteurs à la mobilité solidaire, consiste à les outiller de manière à ce qu'ils soient en capacité d'accompagner les publics qu'ils rencontrent selon leur degré de besoin d'accompagnement : donner une information de premier niveau, détecter des problématiques de mobilité (notamment socio-économiques et psychologiques), réaliser un pré-diagnostic, adresser un bénéficiaire à une structure d'accompagnement mobilité solidaire (pour un diagnostic individuel approfondi), voire fléchier vers « la bonne » solution (aide financière, solution de transport, etc.).

Les objectifs, et donc le contenu de la formation doivent être déclinés selon les types d'acteurs ciblés. On peut ainsi distinguer :

- **Les agents se trouvant dans des lieux généralistes d'accueil du public, relais identifiés (premier niveau) :** mairies, EPCI centres sociaux, CCAS, CPAM, Maisons France Services, épiceries sociales et solidaires, acteurs de la santé, centres d'accueil CAF et Sécurité Sociale, bureaux de vente de transports en commun, etc. Pour ces acteurs, il s'agit de créer une formation de premier niveau d'accompagnement, permettant de les outiller sur des informations de base (horaires, réseaux, tarifs).

L'expérimentation relative à la formation des agents de Maisons France Services (MFS) en cours dans le département du Nord en partenariat avec le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France relève de cette formation de premier niveau. Cette formation se concentre à ce jour sur l'utilisation des outils Pass Pass, et les liens avec les outils déployés par les AOM locales, la Région, et SNCF Gares et Connexions notamment.

Sur le périmètre de la CU d'Arras (CUA), une formation est réalisée une fois par an par le délégataire de la DSP Transport auprès des secrétaires de mairies des communes composant la communauté urbaine. Cette formation porte à ce jour sur l'offre du réseau Artis (réseau de transport en commun de la CUA) : lignes existantes, dessertes, horaires, services disponibles (Noctibus, info trafic...), etc. Les bénéficiaires repartent avec un dossier papier et informatique de l'offre de transport et de services Artis. En cas de nouveautés ou de changements durant l'année, ils sont destinataires d'un message leur apportant les informations actualisées. La CUA délivre en complément un totem dans chaque mairie permettant d'exposer cette offre de transport. Sur le territoire de la Communauté d'Agglomération (CA) de Cambrai, le chargé de Mission Mobilités se rend auprès des prescripteurs (France Travail, Mission Locale, services du Département, associations...) afin d'animer des ateliers « Mobilités » pour informer les agents sur les dispositifs existants.

Pour favoriser la connaissance des dispositifs de mobilité solidaire, il s'agirait d'élargir le contenu de la formation (qui pourrait être complété par des éléments propres à la mobilité solidaire) et d'élargir les cibles (au-delà des MFS et des secrétaires de mairies). Par exemple, le SIMOUV a formé les agents de bus sur les informations primaires du réseau Transvilles à délivrer directement aux usagers, ainsi qu'à la redirection vers la centrale d'information principale du SIMOUV.

Par exemple, à partir de l'annuaire des services de mobilités recensant l'ensemble des services et offre en matière de mobilité solidaire, le contenu d'une formation pourrait être conçu autour :

- Des éléments de langages permettant de mieux appréhender les contours de la mobilité solidaire : *de quoi parle-t-on ?* et les acteurs mobilisés : *qui fait quoi ?*
- Des différents services de mobilité solidaire sur le territoire d'étude et leur périmètre d'intervention ;
- Leur localisation (siège, antennes éventuelles) ;
- Les publics auxquelles ces offres s'adressent et les critères d'éligibilité.

Cette formation pourrait être complétée par un webinaire ou un support d'informations centralisant les données « socles » à actualiser régulièrement (nombre et type de services disponibles sur le territoire, structures porteuses et personnes ressources (conseils mobilités) vers qui rediriger les bénéficiaires, publics concernés par les dispositifs et critères d'éligibilité, etc.).

- **Les professionnels de l'accompagnement social, les prescripteurs, déjà sensibilisés aux enjeux de la mobilité solidaire, et rencontrant des publics vulnérables, ayant un besoin d'accompagnement personnalisé (second niveau) :** France Travail, Cap Emploi, missions locales, Départements (UTAS), MDPH, RH d'entreprises, agences d'intérim, etc. Pour ces acteurs, une piste est de s'appuyer sur les acteurs structurants de la mobilité solidaire formant les conseillers mobilité afin de bénéficier de leur expertise (contenu de formations, formateurs).

Pour ces acteurs, déjà formés aux offres et enjeux de la mobilité solidaire, il s'agira de donner accès aux webinaires et aux temps d'échange proposés ci-dessus, pour qu'ils puissent actualiser leurs connaissances. Cette formation pourra être assurée par des conseillers mobilité présents sur le territoire.

Les acteurs évoqués ci-dessus pour illustrer la typologie sont cités à titre indicatif, chaque structure étant susceptible d'être placée dans un niveau supérieur en fonction de sa montée en compétences en matière d'information sur la mobilité. De plus, ces listes d'acteurs ne se veulent pas exhaustives.

Les contenus de formation doivent également être adaptés selon le public visé, notamment, avec pour base commune la connaissance des outils proposés par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France sur la mobilité de droit commun et solidaire :

- Jeunes (missions locales, service d'accueil familial immédiat (SAFI)) ;
- PMR et PSH (MDPH) ;
- Demandeurs d'emplois (France Travail, Cap Emploi, MNE) ;
- Ménages précaires (centres sociaux, CCAS, CPAM, PLIE, UTAS) ; seniors ;
- Publics « hors statut » pouvant être concernés par des difficultés « invisibles » liées à la mobilité (MDS, Maisons France Services...).
- Enfin, selon les publics visés, des dispositifs d'« aller-vers » peuvent être envisagés (cf. fiche action 3.4 - Valoriser les dispositifs de mobilité inversée), notamment via des Maisons France Services itinérantes.

Une fois finalisé, le rapport de l'expérimentation du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France dans les maisons et bus France Services pourra être annexé à cette fiche action tout en sachant que le Syndicat ne peut proposer ce type de formations qu'à ses adhérents. Toutes les AOM ainsi que le Département du Nord et la Région Hauts-de-France sont adhérentes au Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France. Seul le Département du Pas-de-Calais ne l'est pas.



NATURE DE L'ACTION

- ☐ Animation
- ☐ Communication
- ☐ Concertation
- ☐ Etude
- ☐ Expérimentation

- ☐ Fonctionnement
- ☒ Formation
- ☐ Ingénierie
- ☐ Investissement



PILOTES

- Région
- Départements



PARTENAIRES

- Etat
- Communes
- EPCI
- Associations
- AFPA
- Plateformes de mobilité
- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France
- Structures d'insertion comprenant des conseillers en insertion professionnelles (EI, ETTI, IAE, etc.)
- Lieux d'accueil existants type Maison France Services



CIBLES

- Acteurs de premier niveau et second niveau



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Première année

- Elaboration des formations, pour lesquelles les étapes à mener pourraient être les suivantes :
 - Constitution de la liste d'acteurs à cibler
 - Recensement des ressources utiles préexistantes
 - Elaboration du programme de formation (contenu, format, outil)
 - Identification du financement et du formateur
 - Communication interne et recrutement des formateurs
- Communication externe et animation des premières formations

2

Puis chaque année

- Reconduction chaque année dans une démarche d'amélioration continue



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

- Premier niveau :
 - ▶ Guides, sites web des plateformes de mobilité solidaire ;
 - ▶ Recensement actualisé des lieux d'information, offres et aides de mobilité par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France.
- Second niveau :
 - ▶ Formations existantes en conseil en mobilité ;
 - ▶ Module pré-diagnostic formation Conseiller en Insertion Professionnelle (CIP).



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de campagnes de formation initiées via la gouvernance PAMS en précisant les publics-cibles (ex : agents des Maisons France Services, des antennes régionales, etc.)



ACTIONS LIÉES

- Action 1.1 : Créer un annuaire des services de mobilité recensant l'ensemble des aides et des services de mobilité solidaire
- Action 1.4 : Développer, faire connaître et coordonner territorialement les dispositifs d'aide aux changements de comportement
- Action 3.1 : Définir et tendre vers une offre idéale de l'accompagnement de mobilité solidaire maillant tout le bassin

FICHE ACTION 1.4 – Développer, faire connaître et coordonner territorialement les dispositifs d'aide aux changements de comportement

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

L'une des priorités de la LOM est d'accompagner, voire d'initier les changements de comportements.

Il existe déjà de multiples dispositifs qui mettent en valeur les alternatives à l'autosolisme auprès des entreprises, des écoles, des administrations, etc.

Nous constatons néanmoins que ces dispositifs ne sont pas toujours connus de la part des différentes structures cibles, ou qu'elles ne perçoivent pas les bénéfices qu'elles pourraient obtenir de ces démarches.

Les acteurs du territoire évoquent régulièrement le fait que la multiplicité des dispositifs peut nuire à la lisibilité des actions.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Au travers de cette action, il est proposé de distinguer des opérations de sensibilisation et d'incitation au changement des pratiques de mobilité en fonction des différentes catégories de publics qu'elles visent : les jeunes, les entreprises et leurs employés, le grand public. Le principe général est d'en faire la publicité et d'accompagner leur montée en puissance. En particulier, le fonctionnement et les résultats de ces dispositifs peuvent être partagés dans le cadre de la gouvernance des PAMS et peuvent intéresser de nouveaux partenaires, usagers ou bénéficiaires, employeurs, etc.

Concernant **le public des scolaires et des jeunes**, plusieurs dispositifs peuvent être mis en exergue et développés sur le territoire. Plusieurs de ces dispositifs sont détaillés dans la fiche action 3.1 relative à la mobilité des jeunes :

- Challenges de l'écomobilité scolaires, des collèges et des lycées, organisés par le Centre ressources régional en écomobilité (CREM) ;
- Les plans de déplacements des établissements scolaires ;
- Le dispositif Savoir Rouler à Vélo.

Des dispositifs à destination des **entreprises** sont également proposés, ou imposés. En effet, la LOM impose aux entreprises de plus de 50 salariés travaillant sur un même site d'insérer dans les Négociations salariales Annuelles Obligatoires (NAO) avec les partenaires sociaux un volet mobilités. A défaut, l'élaboration d'un Plan de Mobilité Employeur (PDMe) s'impose.

Il existe un intérêt fort à associer les entreprises aux travaux sur la mobilité, d'autant plus que certaines d'entre elles sont sujettes au versement mobilité (VM) et peuvent aussi prétendre légitimement à des services bénéficiant à leurs salariés. Toutefois, force est de constater qu'il est difficile de les mobiliser, par exemple lors des journées-ateliers PAMS ou encore à l'occasion des comités des partenaires de la mobilité que doit organiser chaque AOM.

- Les plans de mobilité employeur (PDMe)

Une partie importante des employeurs semblent méconnaître leurs obligations, notamment celles issues de la LOM ; ce qui implique une moindre sensibilisation des salariés aux solutions alternatives de mobilité. Il est d'ailleurs difficile d'établir un recensement des entreprises qui ont réalisé cet exercice. A court terme, l'objectif est d'avoir une visibilité maximale sur les plans de mobilité employeur mis en place sur les territoires, et d'envisager des sensibilisations des entreprises qui ne se seraient pas encore engagées dans cette démarche.

- Le Challenge de la mobilité Hauts-de-France (employeurs)

Le challenge de la mobilité Hauts-de-France, dont le slogan est « *Au travail, j'y vais autrement* », est organisé chaque année durant la semaine européenne de la mobilité. Il vise en particulier à promouvoir les modes de transports alternatifs à la voiture individuelle pour les salariés dans le cadre de leurs trajets domicile-travail.

Le Challenge de la Mobilité Hauts-de-France est organisé par la CCI Hauts-de-France (avec l'appui du réseau des CCI territoriales de la région), Réseau Alliances – Déclic Mobilités, en partenariat notamment avec la Direction Régionale Hauts-de-France de l'ADEME, la Région Hauts-de-France et le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France.

Ce challenge concerne tous les employeurs (publics, privés, associations...), quelles que soient leur taille ou leur localisation. En 2024, 229 établissements comptant plus de 157 000 salariés ont participé à ce challenge au niveau régional. La Communauté Urbaine d'Arras, le Centre hospitalier de Cambrai, la CCI Artois, le centre de valorisation des ressources humaines d'Arras ainsi que le groupe industriel Desenfans Sorofi ont participé à l'édition 2024. L'objectif sera d'augmenter significativement le nombre d'établissements participant à ce challenge et mener une sensibilisation des différents acteurs locaux, notamment lors du Club de la Mobilité solidaire.

Enfin, d'autres dispositifs sont destinés à l'ensemble de la population.

- Le Défi régional Pass Pass covoiturage

Ce défi vise à récompenser les habitants des Hauts-de-France : travailleurs, retraités et étudiants qui pratiquent le covoiturage ou qui souhaitent le découvrir. Pendant une semaine, chacun est invité à partager sa voiture ou la laisser au garage pour rejoindre celle d'un autre, former un équipage pour aller au travail, pour aller étudier ou pour ses loisirs. Outre la valorisation du covoiturage, globalement, ce défi permet de communiquer davantage sur la plateforme passpasscovoiturage.fr. Une sensibilisation lors du Club de la Mobilité solidaire sera effectuée, avec l'ambition de créer une émulation territoriale.

Aujourd'hui, cette plateforme de mise en relation proposée par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France est méconnue dans l'Arrageois, alors même que toutes les AOM du bassin en sont membres.

Au-delà du défi régional Pass Pass covoiturage, la pratique du covoiturage peut être difficile à adopter comme mode de transport sur le long terme. Pour l'encourager, plusieurs investissements ont d'ores-et-déjà été réalisés : sur le territoire de la CA de Cambrai, 2 aires de covoiturage supplémentaires seront prochainement ouvertes en 2025. Sur le territoire de la CU d'Arras, la CUA a organisé 2 « petits déjeuners du covoiturage » en 2025 à destination des employés de la CUA pour les mettre en relation et discuter de solutions de mobilité.

- La Semaine Européenne de la mobilité

Cet événement européen a pour objectif d'inciter la population à utiliser des modes de déplacements plus durables. Cette séquence forte de l'année permet aux collectivités et aux citoyens d'organiser des événements promouvant des modes de déplacements respectueux de l'environnement. C'est également l'occasion pour les collectivités de faire connaître les actions et activités qu'elles entreprennent dans le domaine. Au niveau régional, le CREM répertorie l'ensemble des actions sur les Hauts-de-France. Il est proposé d'avoir également un recensement au niveau des bassins de mobilité afin de promouvoir davantage les dynamiques territoriales. Les rencontres du club de la mobilité solidaire seront aussi l'occasion de mettre en exergue des actions innovantes initiées lors de cette semaine européenne de la mobilité ; actions qui pourraient avoir vocation à se dupliquer sur les territoires voisins.

Sur le bassin, la CU d'Arras a également organisé plusieurs événements-challenges autour de la mobilité et de la qualité de l'air lors de la Semaine Européenne de la mobilité en 2023 (challenge dessin pour les enfants, challenge vélo, une conférence gesticulée...).

- Mai à Vélo

Il s'agit d'un événement sur un mois, porté par l'Association de Promotion et d'Identification des Cycles de la mobilité Active (APIC). L'objectif est de multiplier les événements pour encourager la pratique du vélo.

Il conviendra de valoriser ces différentes initiatives à l'échelle du bassin de mobilité. On peut imaginer notamment utiliser le challenge « Mai à Vélo » avec l'application Géovélo pour créer des dynamiques territoriales et augmenter significativement le nombre de structures participantes. Cela requiert toutefois que les EPCI adhèrent à Géovélo.

- Une multiplication des initiatives à faire connaître et à coordonner territorialement

La liste des initiatives visant à changer les comportements de mobilité est loin d'être exhaustive. Ces nombreux dispositifs ne sont pas toujours connus des différents publics cibles. Aussi, il est proposé que le Club de la Mobilité solidaire à l'échelle du bassin de mobilité puisse communiquer sur la totalité de ces challenges ou dispositifs d'incitation au changement de comportement et engager une sensibilisation à l'année (et non plus ponctuellement). Ce lieu d'échange permettra de sensibiliser les différents partenaires et d'insuffler des dynamiques territoriales pour les différents dispositifs. Des coordinations entre les différents dispositifs pourraient également s'opérer dans le cadre de ce club.



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- CREM



PARTENAIRES

- Région
- Départements
- Acteurs de la mobilité sur le terrain



CIBLES

- Employeurs
- Publics de la mobilité solidaire et grand public en général



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES



- Un point sur ces dispositifs pourrait être proposé dès les premiers comités de bassin ou en Comité départemental pour l'emploi, ou rencontres du Club de la Mobilité solidaire, en 2026 ; ainsi que lors des comités locaux pour l'emploi.



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

- L'ensemble des dispositifs présentés dans la fiche, complétés des dispositifs restant à identifier sur le plan local



INDICATEURS DE SUIVI

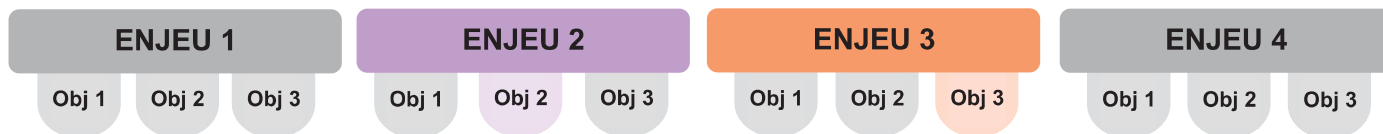
- Nombre d'entreprises participant au challenge de la mobilité (Source : CCI Hauts-de-France)
- Nombre de participants au défi Pass Pass Covoiturage en fonction des données relevées sur le bassin (Source : Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France)



ACTIONS LIÉES

- Action 2.1. Définir la gouvernance et la coordination du PAMS
- Action 3.2. Donner une culture de la mobilité aux jeunes

FICHE ACTION 2.1 – Définir la gouvernance et la coordination du PAMS



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Le pilotage actuel de la mobilité solidaire est en cours de préfiguration pour une gouvernance future. L'élaboration des Plans d'Action commun pour la Mobilité Solidaire (PAMS) pour 2025-2029 est copilotée par la Région, les Départements du Pas-de-Calais et du Nord et le Commissariat à la Lutte contre la Pauvreté, en concertation avec des acteurs tels que les syndicats mixtes de type SRU, les AOM...

L'écosystème actuel est complexe avec notamment des difficultés de lisibilité de l'offre et des aides ainsi que de coordination. Il est essentiel de maintenir une "communauté" de la mobilité solidaire et d'intégrer divers collèges d'acteurs pour approfondir certaines thématiques comme le logement, l'emploi et la formation. Enfin, les modèles économiques de la mobilité solidaire nécessitent une simplification, une mutualisation et une pérennisation des moyens engagés.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

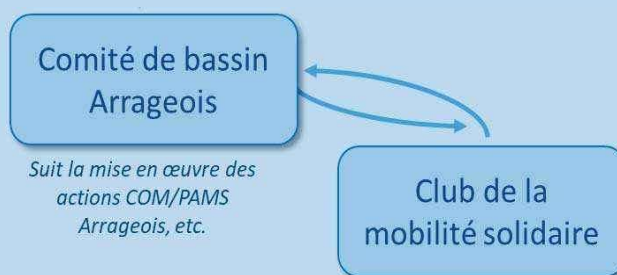
La mise en œuvre du PAMS impliquant des acteurs et des responsabilités diverses au sein d'un écosystème complexe, il est proposé la mise en place d'une gouvernance ad hoc à l'échelle du bassin et à l'échelle régionale.

Cette gouvernance se matérialisera à travers la constitution d'un « Comité de bassin de mobilité Arrageois » qui vaudra comité de pilotage à la fois pour le COM et pour le PAMS et qui sera organisé annuellement par le trinôme Etat, Région, Départements.

A ce comité de bassin s'adjoindra un club de la mobilité solidaire annuel, a minima, organisé par le trinôme historique de la démarche (Etat, Région et Départements).

Ces deux instances locales permettront d'alimenter le comité régional des partenaires, instance régionale et mutualisée notamment dédiée au suivi de l'ensemble des COM et des PAMS de la Région Hauts-de-France.

La gouvernance du PAMS peut être schématisée ci-contre.



Fait remonter l'avancement des actions

Echange sur les projets en cours (retours d'expériences), recense les besoins terrains, etc.

Comité de bassin :

- Fait le point sur l'état d'avancement du PAMS ;
- Fixe les objectifs et le programme annuel au titre du PAMS du bassin : priorités, pilotage, échéances ;
- Mesure les effets des actions mises en œuvre, les reconduire ou les faire évoluer
- Anime une revue de projets en examinant en particulier le financement des actions prioritaires.

Composition : Etat, Région, Départements, AOM, Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, France Travail, CAF, DREETS, DREAL.

En fonction de l'ordre du jour, d'autres partenaires pourront être invités : membres de l'Education nationale, sous-préfectures, ARS, ADIL, AFPA, fédération de métiers en tension, etc.

Club de la mobilité solidaire :

Il s'agit du grand rendez-vous annuel de la mobilité solidaire dans le bassin Arrageois.

- Recense les besoins et les demandes de ses membres au regard des remontées de terrain ;
- Propose des retours d'expériences ;
- Formule des demandes à l'attention du comité de bassin ;
- Organise des échanges sur des sujets spécifiques en fonction des besoins (financements, projets en cours et bonnes pratiques, etc.).

Composition : structure membres du Comité de bassin, structures membres des COTECH déjà réunis dans la démarche d'élaboration du PAMS et autres acteurs mobilisés lors des journées-ateliers PAMS en associant davantage les employeurs, les habitants et les usagers.

Afin de préparer et organiser au mieux le Comité de bassin et la réunion annuelle du Club de la mobilité solidaire, des réunions techniques entre les partenaires signataires et structures associées seront nécessaires et régulièrement organisées.

A l'échelle régionale, comme pour les Contrats Opérationnels de Mobilité (COM), l'ensemble des PAMS fera l'objet d'un **suivi annuel synthétique** dans le cadre du comité régional des partenaires. L'avancement respectif des différents PAMS pourra y être présenté, ainsi que les principales actions prévues pour l'année à suivre.

En parallèle, chaque autorité organisatrice de la mobilité est invitée à présenter un état d'avancement du PAMS au sein de son propre comité local des partenaires.

Sur la question de l'accès à l'emploi, la feuille de route que constitue le PAMS gagne à être déclinée et précisée à des échelles locales plus fines que les bassins de mobilité, tout particulièrement pour recenser les dispositifs existants et mieux identifier les besoins, pour faire émerger de nouveaux services, pour échanger avec les entreprises et employeurs, etc. Ainsi, il est proposé qu'un point soit réalisé sur les actions mises en place à l'échelle de mobilité Arrageois dans les différents Comités Locaux pour l'Emploi (ex SPEL) qui sont copilotés par l'Etat et la Région. Des groupes de travail « mobilité » travaillent avec les acteurs locaux à l'échelle d'un arrondissement au sein de ces nouvelles instances issues de la loi sur le Plein Emploi.



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- Etat
- Région
- Départements



PARTENAIRES

Comité de bassin et comité technique

- Etat (Lutte contre la pauvreté), Région, Départements, AOM, Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, France Travail, CAF, DREETS, DREAL
- En fonction de l'ordre du jour, d'autres partenaires pourront être invités : membres de l'Education Nationale, ARS, ADIL, AFPA, fédération de métiers en tension, etc.

Club de la mobilité solidaire

- Structures membres du comité de bassin ;
- Maisons Départementales des Personnes Handicapées, Directions Départementales de l'autonomie
- Unions départementales des Missions Locales, des Maisons de l'emploi et de la formation (AREFIE)
- UDCCAS
- URIOPSS
- Plateformes et opérateurs de mobilité solidaires
- Opérateurs de transport
- Cellule France Mobilités
- Gestionnaires de Pôles d'échange
- Acteurs santé
- Acteurs handicap
- Associations locales
- Représentants d'employeurs
- Représentants d'habitants et d'usagers



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Première année

- Premier comité de bassin du PAMS Arrageois
- Première rencontre du Club de la mobilité solidaire du PAMS Arrageois

2

A partir de 2027 et les années suivantes

- Réunions techniques préalables à l'organisation des comités de bassins et club de la mobilité solidaire ;
- Un comité de bassin ;
- Une réunion du Club de la mobilité solidaire a minima, ou plus, de manière à maintenir la dynamique insufflée lors de l'élaboration du PAMS.



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

- Conditions de réussite : coordination et animation (invitations, logistique, élaboration ordre du jour, compte-rendu...), préparation amont des ordres du jour et des documents associés : implication des services de l'Etat, Région, Départements, et des AOM ;
- Propositions de salles par les acteurs locaux.



INDICATEURS DE SUIVI

- Réunion annuelle du comité technique (oui/non)
- Nombre annuel de rencontres du club de la mobilité solidaire



ACTIONS LIÉES

- De manière générale, toutes les actions du PAMS en fonction des priorités retenues chaque année

FICHE ACTION 2.2 – Mettre en place un référentiel de suivi des actions du PAMS

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Les acteurs concertés à l'échelle du bassin ou de la région relèvent soit un manque d'évaluation des dispositifs financés et initiés, soit une difficulté à harmoniser les méthodes et indicateurs d'évaluation. De fait, la grande diversité des dispositifs de mobilité solidaire, de leurs porteurs, de leur nature et de leur format, implique une grande hétérogénéité dans les pratiques de suivi et d'évaluation. Cela peut avoir pour conséquence des manques d'efficacité et d'optimisation (doublons, non identification de saturation de capacités d'accueil, financements par projets et non par structures, etc.).

D'autres problématiques ont également été pointées, en particulier celle de l'efficacité de certains financements ou le manque de visibilité sur la mise en œuvre des actions subventionnées et pour lesquels les résultats apparaissent peu probants

Face à ces constats, le PAMS apparaît comme une opportunité de mener un suivi global et harmonisé de l'ensemble des actions menées sur la mobilité solidaire.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Cette action a un double objectif : évaluer, d'une part, certains dispositifs avant d'envisager leur pérennisation ou de les dupliquer sur d'autres territoires et, d'autre part, mettre en place un référentiel de suivi du PAMS.

S'agissant du premier objectif, il reviendra au comité de bassin d'identifier le cas échéant les services à évaluer et de lancer les études correspondantes. A noter que le club de la mobilité solidaire (cf. fiche-action 2.1 « Gouvernance du PAMS ») pourra être mis à contribution pour évaluer certains dispositifs ou il pourra signaler au comité de bassin d'autres dispositifs qui mériteraient d'être examinés. Sans parler d'audit ou d'évaluation, il conviendra autant que possible de partager des retours d'expérience lors des rencontres du club de la mobilité solidaire.

Afin de répondre au second objectif, il s'agira d'établir **un tableau de bord de suivi du PAMS à 2 niveaux** :

- Tout d'abord **à l'échelle de chaque action** en retenant 1 ou 2 indicateurs permettant de mesurer sa réalisation ;
- Ensuite **à l'échelle du PAMS** afin d'évaluer globalement sa mise en œuvre et son efficacité. Des représentations sous forme de radars pourront être utilisées pour représenter des indicateurs de contexte (part des différents publics dans la population totale du bassin, revenu médian, IDH, taux de motorisation, etc.) comme des indicateurs de résultats (nombre de dispositifs accessibles aux seniors, nombre de personnes accompagnées par les plateformes de mobilité, etc.).

Le tableau de bord proposera pour chaque indicateur un process d'alimentation annuel, en visant la simplicité et l'efficacité. Il est en effet primordial de s'assurer que le process d'alimentation des indicateurs est appropriable et réaliste pour les acteurs mobilisés.

A partir de ce référentiel, un bilan annuel de suivi sera établi et présenté au comité de bassin.



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- Etat
- Région
- Départements



PARTENAIRES

- Membres du comité de bassin



CIBLES

- Bénéficiaires
- Opérateurs et pourvoyeurs d'aide de mobilité solidaire
- Elus aux différentes échelles, locales, départementales et régionale



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Première année (2026)

- Elaboration du référentiel d'évaluation et du process de reporting.

2

Chaque année (dès 2026)

- Alimentation des indicateurs ;
- Réalisation du bilan annuel et présentation en comité de suivi du PAMS.



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources :

- Des exemples de référentiels d'évaluation provenant d'autres politiques publiques.



INDICATEURS DE SUIVI

- Existence du référentiel de suivi (tableau de bord) (oui/non).



ACTIONS LIÉES

- Toutes les actions du PAMS.

FICHE ACTION 2.3 – Renforcer l’accompagnement et la coordination des acteurs de la mobilité solidaire au travers de plateformes départementales

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Définition et actions d'une plateforme de mobilité

Une plateforme de mobilité est un dispositif multi-partenarial d'animation et de coopération au service de tous les acteurs concernés au plan local (collectivités, acteurs de l'emploi, de l'insertion, de la mobilité, associations, employeurs). Elle contribue au développement des politiques territoriales de mobilité, d'action sociale et d'emploi. Un ensemble de partenaires, qu'ils soient prescripteurs, financeurs ou opérateurs, intègrent son écosystème pour soutenir et bénéficier de son activité

Le bassin de mobilité Arrageois a la particularité d'être à cheval sur les départements du Pas-de-Calais et du Nord. Or, le développement des plateformes de mobilité sur les deux territoires est hétérogène.

Pas-de-Calais

Dans le département du Pas-de-Calais, on trouve une couverture complète du bassin par une plateforme de mobilité départementale *MaMobilité62*, prenant la forme d'un guichet d'orientation vers les différents services de mobilité solidaire. Cette plateforme départementale permet la structuration et la coordination d'une partie de l'offre de mobilité solidaire (diagnostic, accompagnement et transport d'utilité sociale) à l'échelle départementale.

MaMobilité62 assure trois types de missions complémentaires et indispensables à l'amélioration des déplacements des populations vulnérables de son territoire :

- L'accompagnement vers une mobilité plus autonome des personnes suivies, avec près de 30 permanences physiques et 10 conseillers mobilité capables d'établir un diagnostic, de réaliser un parcours mobilité « sans rupture », de diriger le bénéficiaire vers les structures les plus adaptées à sa situation ou les aides économiques auxquelles il a droit ;
- La mise en réseau d'opérateurs porteurs de solutions de mobilité et la valorisation de leurs offres : transporteurs publics, acteurs privés et associatifs, auto-écoles sociales, services de location, etc. ;
- La mise à disposition de solutions complémentaires lorsque des besoins non couverts sont recensés : accès à des territoires non desservis, déplacements à horaires décalés.

Entre avril 2023 et avril 2024, près de 300 personnes rencontrant des problématiques de mobilité ont été prescrites par 21 prescripteurs différents. Parmi les publics prescrits, on retrouve une majorité bénéficiant du RSA (près de 60%), suivis par des jeunes de moins de 26 ans éloignés de l'emploi. Cette proportion se justifie notamment par le cahier des charges de l'appel à projet du Conseil Départemental du Pas-de-Calais qui priorise davantage l'accompagnement de publics cibles inscrits en parcours d'insertion socio-professionnel.

Par ailleurs, la plateforme a ouvert fin 2022 un centre de ressources dédié à la mobilité solidaire.

Nord

Sur la partie est du bassin localisé sur le département du Nord, plusieurs plateformes locales de mobilité co-existent indépendamment les unes des autres. On constate ainsi une absence de coordination des dispositifs locaux de mobilité par un acteur unique.

Sur le bassin de mobilité Arrageois situés sur le département du Nord, les plateformes locales de mobilité, regroupant différents services de mobilité solidaire, sont au nombre de 2. Il s'agit de Wimoov Caudry proposant une diversité de services dans le Caudrésis et le Cambrésis à destination des bénéficiaires du RSA et l'association PHARE, proposant un accompagnement des personnes en insertion par la réalisation de diagnostics mobilité et la mise à disposition de solutions adéquates.

Sur une partie du bassin, il existe ainsi un risque concernant la lisibilité et l'accessibilité de l'offre de mobilité solidaire ayant comme conséquence un non-recours.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Sur le bassin de mobilité Arrageois, renforcer les plateformes de mobilité départementale (sur le Pas-de-Calais) comme locales (dans les deux départements) passe tout d'abord par une **coordination accrue entre les deux départements**. Deux catégories d'acteurs sont principalement ciblées : les services des Départements en charge de l'insertion, qui financent et accompagnent les plateformes de mobilité, ainsi que les plateformes de mobilité locales elles-mêmes. Cette coordination renforcée pourra prendre différentes formes :

- Il s'agira tout d'abord **d'harmoniser les pratiques d'accompagnement des publics** entre les différentes plateformes : envisager la mise en place des indicateurs communs de suivi de l'accompagnement au niveau des services départementaux, harmoniser l'entrée, le suivi et la sortie des personnes bénéficiant d'un accompagnement à la mobilité, organiser des rencontres entre les plateformes de mobilité locales afin de leur permettre d'échanger de bonnes pratiques et d'apprendre à se connaître.
- Ces échanges et rencontres entre les plateformes de mobilité locales du bassin de mobilité permettront de tendre vers une **synergie entre les acteurs** à l'échelle du bassin.

Sur le Département du Nord, l'appel à projets « Mobilité Innovante en Milieu Rural » permet de soutenir la mise en œuvre de projets en lien avec la mobilité dans les territoires ruraux. Deux autres dispositifs peuvent être cités : l'appel à projet insertion et le dispositif Phosphor'âge destiné à encourager les projets en faveur de la mobilité de certains publics ciblés par le PAMS. Ces appels à projets doivent permettre d'identifier les structures porteuses potentielles sur la partie Nord du bassin.

Le financement des plateformes de mobilité pourra également s'appuyer en partie sur Schéma Départemental d'Amélioration de l'Accessibilité des Services au Public (SDAASP) 2025-2030 du Département du Nord, qui identifie la mobilité (y compris celle des publics vulnérables) comme un enjeu fondamental d'accessibilité aux services publics. En matière de mobilité, les enjeux du SDAASP identifiés sont les suivants :

- Articuler les travaux du SDAASP avec ceux des COM et des PAMS
- Développer l'information sur les mobilités

Les objectifs prioritaires sont :

- Diffuser l'information sur l'avancement des travaux menés dans le cadre des COM et PAMS et présenter les actions concrètes des 4 bassins de mobilité pour le territoire du Nord
- Assurer des retours de terrain des acteurs (du SDAASP) via un canal de remontée d'informations et d'alerte.

Une articulation étroite entre le PAMS et le SDAASP du Département du Nord est opérée.

De son côté, la Région a mis en place un appel à projets annuel Mobilité et Territoires depuis 2024. L'axe 2, spécifique aux maisons de mobilité, contribuera à la cohérence d'une offre « socle » sur le bassin (cf. fiche action 3.1)



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- Départements



PARTENAIRES

- Etat
- Région
- France Travail
- AOM ou EPCI



CIBLES

- Publics vulnérables du bassin



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES



Dès 2025

- Mise en place de réunions facilitant les échanges d'informations sur les pratiques entre acteurs de la mobilité solidaire du Nord et du Pas-de-Calais dans le but de répondre aux objectifs précités ;
- Poursuivre la tenue d'une réunion interdépartementale mensuelle entre chargés de projet mobilité des Départements (initiée dans le cadre de la mise en œuvre des PAMS) afin de coordonner leurs actions.



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Moyens disponibles :

- Appel à projets « Inclusion durable » du Département du Pas-de-Calais
- Appel à projets « Mobilité Innovante en Milieu Rural » du Département du Nord



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de parcours ayant abouti à une mobilité pérenne et durable ;
- Nombre de diagnostics mobilité réalisés.



ACTIONS LIÉES

- Action 1.1 : Créer un annuaire des services de mobilité recensant l'ensemble des aides et des services de mobilité solidaire ;
- Action 1.3 : Former les prescripteurs et les acteurs relais aux dispositifs de mobilité solidaire existants ;
- Action 3.1 : Définir et tendre vers une offre idéale de l'accompagnement de mobilité solidaire maillant tout le bassin.

FICHE ACTION 2.4 – Savoir mobiliser les leviers de financement pour développer des actions complémentaires, notamment dans les territoires ruraux

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

De nombreuses sources de financement sont potentiellement mobilisables pour accompagner les projets de mobilité. Sans viser l'exhaustivité, on peut citer quelques acteurs majeurs proposant des dispositifs d'accompagnement pouvant couvrir des actions dans le champ de la mobilité solidaire : l'Union Européenne (FEDER...), l'Etat, les Etablissements publics (ADEME, CEREMA...), la Banque des Territoires, la Région, les Départements, certains EPCI...

Les territoires font le constat que certains publics ou zones ne bénéficient pas de solutions adaptées et ils souhaiteraient proposer des réponses à ces problématiques. Les acteurs et notamment les AOM sont alors confrontés à la problématique du financement de leurs projets de mobilité car il est difficile aujourd'hui d'avoir une vision claire des sources de financements existantes. En effet, entre les appels à projets, les demandes de subventions, les dispositifs d'expérimentations..., il est nécessaire d'avoir une ingénierie importante pour savoir quels financements solliciter pour développer un projet. De plus, les modalités des dispositifs d'aide correspondants peuvent évoluer chaque année.

Cette problématique est d'autant plus importante dans les territoires ruraux où les EPCI ont pris la compétence mobilité récemment, avec moins d'antériorité dans le domaine et moins de personnel consacré à cette question des déplacements et des transports.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Cette action a pour objectif de valoriser les dispositifs de financements accessibles pour des projets de mobilité par plusieurs biais :

- **Accompagnement des collectivités par la Cellule Régionale France Mobilités Hauts-de-France :**

Depuis 2019, la Cellule France Mobilités Hauts-de-France accompagne les collectivités pour améliorer la mobilité du quotidien essentiellement dans les territoires peu denses. Ainsi, les acteurs territoriaux du CEREMA, de l'ADEME, de la DREAL, de la Banque des territoires et de l'Agence nationale de la cohésion des territoires combinent leurs compétences au sein de la Cellule France Mobilités Hauts-de-France, avec comme partenaire associé la Région Hauts-de-France.

En proposant un service gratuit d'information, de conseil et d'ingénierie à destination des collectivités, des territoires ruraux, petites et moyennes villes et espaces périurbains des agglomérations, la cellule France Mobilités contribue à éclairer les décisions et rendre possible la mise en œuvre des projets de mobilité.

En 2024, la Cellule France Mobilités Hauts-de-France a mis en place « SOS Mobilités Hauts-de-France », pour guider les collectivités dans l'élaboration des projets de mobilités en zones peu denses : <https://sos-mobilites-hdf.recoconseil.fr/>

Le premier niveau d'accompagnement que constitue ce dispositif permet à un EPCI d'être orienté soit vers une solution technique auprès de l'un des partenaires de la cellule, soit vers une possibilité de financement. Avec cette formalisation du processus d'accompagnement des collectivités dans le montage de projets de mobilités, l'objectif est de lever de nombreux blocages, notamment financiers.

La Cellule France Mobilités Hauts-de-France travaille actuellement sur les modalités de diffusion de l'information auprès des collectivités (mails, webinaires, flyers, etc.). On peut d'ores et déjà retrouver le cycle de webinaires sur sa page régionale : <https://www.francemobilites.fr/regions/hauts-france>

Par ailleurs, l'ensemble des dispositifs d'aides (financements et ingénierie) pour les projets, expérimentations et innovation dans les mobilités sont répertoriés par France Mobilités et son espace « Aides-territoires » qui permet de réaliser une veille territoriale et thématique des aides financières possibles et de paramétrer des alertes personnalisées pour bénéficier d'une veille automatisée sur les nouveaux dispositifs. Les acteurs portant ces dispositifs de financement doivent d'ailleurs veiller à ce que ces informations soient à jour sur la plateforme : <https://aides-territoires.beta.gouv.fr/portails/francemobilites/>

Des actions visant certains publics cibles de la mobilité solidaire peuvent également bénéficier de programmes de financements spécifiques. Ainsi, les jeunes qui ne sont ni en emploi ni en formation (NEETs) peuvent être accompagnés par le Fonds Social Européen (FSE). Les mesures éligibles au FSE, qu'elles soient individuelles ou collectives, doivent permettre de lever les freins périphériques qui contribuent à l'éloignement du jeune du marché du travail. Les difficultés de mobilité régulière ou ponctuelle (bus, train, permis, etc.) font partie des freins périphériques identifiées et des projets agissant sur ces freins à la mobilité peuvent donc être financés par ce programme.

En parallèle, la **plateforme DORA** recense et facilite la prescription de services d'insertion adaptés aux besoins des bénéficiaires du RSA. En matière de mobilité, la plateforme recense les aides financières disponibles par plusieurs acteurs (aide au permis de conduire par France Travail, micro-crédit mobilité, etc.).

Enfin, via l'annuaire en cours de déploiement par le **Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France** (voir fiche action 1.1), permettront aux prescripteurs de faciliter l'accompagnement des bénéficiaires dans l'identification des leviers financiers pertinents.

Les **Départements du Nord** (l'Nord) et du **Pas-de-Calais** (Ingénierie62) accompagnent les territoires en ingénierie, par exemple pour répondre au mieux aux appels à projets relatifs à la mobilité.

Enfin le **levier du mécénat** est également une perspective à activer, notamment via les Fondations d'entreprises. A titre d'illustration, les Départements du Pas-de-Calais et du Nord mènent des missions de mécénat, dont le rôle consiste à rechercher des financements par ce biais, avec des partenariats public-privé à entreprendre.

Le Club de la mobilité solidaire sera l'occasion de communiquer sur les différentes aides mobilisables dans le cadre de projets de mobilité solidaire.



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- Cellule France Mobilités (CEREMA, ADEME, DREAL, Banque des territoires, Région et Agence nationale de la cohésion des territoires)



PARTENAIRES

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



CIBLES

- Les AOM, notamment dans les territoires ruraux
- L'ensemble des acteurs souhaitant monter un projet de mobilité, notamment de mobilité solidaire



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES



2026

- L'outil SOS Mobilités Hauts de France a été mis en place en juin 2024 ;
- Assurer le fonctionnement de la Cellule France Mobilités et de l'outil SOS Mobilités Hauts-de-France.



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

- Les ressources actuelles des différentes structures pilotes ou partenaires.



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de sollicitations des acteurs du bassin Arrageois sur SOS Mobilités Hauts-de-France.



ACTIONS LIÉES

- Action 1.1 : Créer un annuaire des services de mobilité recensant l'ensemble des aides et des services de mobilité solidaire

FICHE ACTION 3.1 – Définir et tendre vers une offre idéale de l'accompagnement de mobilité solidaire maillant tout le bassin

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

On observe sur le bassin de mobilité Arrageois, une multitude d'acteurs de la mobilité solidaire mais avec de grandes disparités dans la répartition territoriale, les services proposés et les critères d'accès. Le diagnostic réalisé sur le bassin de mobilité permet d'illustrer et d'affiner ces éléments de contexte en décomposant par type de service l'offre existante :

- **Offre de droit commun** : le réseau ferroviaire est relativement dense et permet aux agglomérations du bassin d'être reliées à certains pôles externes majeurs (Lille, Paris via la desserte TGV en gare d'Arras), en plus d'une offre de cars interurbains les reliant entre elles. Ainsi, l'offre de droit commun du territoire apparaît pertinente pour de nombreux publics. Toutefois, elle reste inégalement répartie sur le territoire, avec des offres et des fréquences parfois disparates, et souvent en inadéquation avec les besoins des publics vulnérables (horaires, coupures de trajet, freins psychosociaux, gestion du premier et dernier kilomètre, etc.).
- **Diagnostic et accompagnement** : ce type d'offre est notamment assuré par France Travail via son dispositif « bilan accompagnement mobilité individuelle » (MBI) à destination des demandeurs d'emploi, ainsi que par de nombreuses structures locales (ADEFI, FJIEP, Soli'Mob à la Maison de la Mobilité de la Communauté d'Agglomération (CA) de Cambrai...). En plus des personnes en insertion, ce sont surtout les allocataires des minimas sociaux et les jeunes qui sont visés.
- **Transport solidaire** : des services existent, néanmoins on constate de grandes disparités dans la répartition territoriale. De nombreux freins d'accessibilité ont été observés : manque d'information et de visibilité, fréquences et amplitudes horaires, capacités de prise en charge limitées, frontières territoriales. En général, ces offres ont notamment pour objectif de permettre aux personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite, dont les seniors, de se déplacer, comme Mobi + sur la CA de Cambrai ou Mobia sur la Communauté Urbaine d'Arras.
- **Location, achat, réparation** : des offres de location solidaire sont présentes sur le bassin, mais ont pour caractéristique de n'être disponibles que sur les intercommunalités urbaines du bassin (Arras, Cambrai, Saint-Pol-sur-Ternoise). En revanche, aucun garage solidaire à proprement parler n'est présent sur le bassin de l'Arrageois. Néanmoins, il est à noter que certains habitants peuvent accéder aux services de structures présentes sur d'autres territoires, et le Garage Norauto porte une offre solidaire sur conditions de ressources.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

L'objectif de cette action est de proposer un maillage adapté et équitable des offres et services de mobilité solidaire à l'échelle de l'ensemble du bassin en visant une ouverture progressive à de plus nombreux territoires et publics.

Dans le cadre du PAMS, il est proposé de valoriser, maintenir et le cas échéant développer une offre dite « socle » de mobilité solidaire, appuyée sur des lieux d'accompagnement de la mobilité solidaire. L'offre socle et les lieux d'accompagnement sont dédiés à la prise en charge d'un ensemble de publics vulnérables sur le bassin. Les définitions ci-après pourront guider les stratégies de soutien aux structures, qui devront répondre à ce nouveau référentiel.

L'offre socle

Inspirée de l'étude *Mobilité solidaire à vocation d'insertion professionnelle* réalisée par le CEREMA pour le Préfet de la Région Pays de la Loire, la notion d'offre socle consiste en l'identification de l'ensemble des services de mobilité « de base » à même de répondre aux besoins particuliers des publics vulnérables sur un territoire. Dans le cadre du PAMS, l'offre socle est déclinée en 6 types de services :

- Le diagnostic mobilité individuel, première étape d'un parcours d'accompagnement visant à la fois une meilleure autonomie en mobilité et l'accès à des solutions de transport, en lien avec le projet social ou professionnel de la personne ;
- L'accompagnement mobilité, qui vise à doter les bénéficiaires de compétences nécessaires : lecture de carte, utilisation des transports en commun, apprentissage du vélo, formation au code de la route et au permis de conduire... ;
- La mise à disposition ou location sociale de véhicules : vélo, vélo à assistance électrique, 2-roues motorisé, voiture sans permis, voiture avec permis – pour les bénéficiaires les plus autonomes ;
- Le transport solidaire : covoiturage solidaire, transport à la demande, transport d'utilité sociale – pour les bénéficiaires les moins autonomes ;
- L'accès pérenne à tarif social à un véhicule : achat, réparation – entretien ;
- L'accès à une aide financière en fonction du profil de la personne, par exemple pour financer le permis de conduire.

Cette offre socle se concentre, notamment, dans les « plateformes » ou « maisons de la mobilité ».

Les lieux d'accompagnement en matière de mobilité solidaire

Ils doivent pouvoir proposer à minima et au préalable de tout autre action, un premier accueil dédié au diagnostic des besoins en mobilité de l'utilisateur. Pourront ensuite être proposés des services ou des aides à la mobilité adaptés tels que du coaching individuel, des ateliers collectifs, du micro-crédit, une orientation vers des garages solidaires et auto-écoles sociales, du transport solidaire, de la location, achat ou réparation, etc.

Ces lieux d'accompagnement correspondent aux niveaux 2 et 3 dans la typologie des lieux d'accompagnement (cf. action 1.3)

Sur la CA de Cambrai, la Maison de la Mobilité est un espace dédié afin de renseigner et faciliter les déplacements pour tous les habitants du Cambrésis. La CAC a conventionné avec l'association PHARE et participe au financement du dispositif Solimob. Il s'agit d'un dispositif solidaire qui vise à faciliter la mobilité des personnes rencontrant des difficultés. Solimob propose plusieurs services tels que la location de vélos (électriques et mécaniques), de véhicules, de l'accompagnement à la mobilité et des ateliers de réparation de vélo. La CAC va mettre à disposition 5 véhicules qui seront loués auprès de Solimob et sur prescription des organismes tels que France Travail, la Mission Locale, ...

Valorisation et pérennisation de l'offre socle et des lieux d'accompagnement en matière de mobilité solidaire

Le diagnostic a mis en évidence l'existence de nombreux dispositifs de mobilité solidaire et de lieux d'accompagnement, qu'il convient de valoriser et de maintenir dans le temps.

La Région soutient depuis 2018 ces structures d'accompagnement. Pour pérenniser ce soutien, et conformément à ses engagements dans le cadre du PAMS, elle portera un regard vigilant sur la cohérence et l'équité territoriale de l'offre en mobilité solidaire, afin d'éviter les doublons et assurer une complémentarité de l'offre. L'axe 2 de l'appel à projets annuel Mobilité et Territoires mis en place en 2024 contribuera à la cohérence de cette offre sur le bassin.

Par ailleurs, France Travail a mis en place une prestation « Bilan-accompagnement mobilité » (MBI), opérée par le prestataire Wimoov, destinée à accompagner des demandeurs d'emploi vers une mobilité géographique plus autonome, en levant leurs freins à la mobilité.

La mise en œuvre

Pour calibrer l'offre socle, en fonction des besoins prioritaires identifiés et qui pourront faire l'objet d'une revue de projets dans le cadre du futur comité de bassin Arrageois, il est proposé en annexe un système de calcul basé sur des moyennes issues d'observations de dispositifs de mobilité solidaire dans différents territoires français.

Des possibilités de co-financement sont également à prendre en compte dans ce cadre, au-delà des possibilités d'engagement des copilotes de cette action (Départements et Région) :

- Les fonds européens (type FSE+) peuvent contribuer à hauteur de 50% des dépenses engagées (une fois toutes les autres aides déjà obtenues) ;
 - La formation au permis de conduire bénéficie de multiples financements que les opérateurs (auto-écoles sociales ou classiques) ou les bénéficiaires peuvent obtenir selon de nombreux critères (Etat via le permis à 1 € par jour, Fonds d'aide aux jeunes, France Travail, FASTT, recours au CPF, recours à un micro-crédit, aides locales...) ;
 - L'accès à un véhicule à moteur (scooter, voiture) peut également être pris en charge par différents dispositifs : l'aide à la recherche d'emploi France Travail, les aides du FASTT pour les intérimaires... ;
- Le transport solidaire peut pour une bonne partie être réalisé directement par les EPCI ou AOM qui développent leurs politiques locales de mobilité.

Un récent exemple permet de tendre vers le développement de cette « offre socle ». Sur une partie du bassin de mobilité, aucun garage solidaire n'avait été recensé. Un agrément vient d'être signé pour envisager une extension géographique du périmètre d'intervention du garage solidaire situé à Courrières sur une partie de l'Arrageois via un garage mobile, et ainsi pouvoir répondre aux besoins des habitants de ce périmètre.

A partir de l'offre socle identifiée dans le cadre du diagnostic PAMS (2024), il est proposé de réaliser chaque année un bilan de l'évolution de cette offre. Ce bilan s'appuiera sur une mise à jour de la cartographie de cette offre à l'échelle du bassin et des différentes catégories de publics pris en charge (cf. action 1.2 et carte et tableau 2024 en annexe). Le bilan permettra de vérifier que l'offre s'étoffe progressivement et d'identifier les besoins prioritaires pour proposer des actions correctrices. Ce bilan pourra également s'appuyer sur les remontées faites dans le cadre des plateformes de mobilité départementales.



NATURE DE L'ACTION

- ☐ Animation
 - ☒ Communication
 - ☒ Concertation
 - ☐ Etude
 - ☒ Expérimentation
- ☐ Fonctionnement
 - ☐ Formation
 - ☐ Ingénierie
 - ☐ Investissement



PILOTES

- Région
- Départements



PARTENAIRES

- Etat
- AOM et EPCI
- France Travail
- CAF
- FASTT
- Opérateurs de mobilité solidaire



CIBLES

- Publics vulnérables du bassin



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES



2029

- Tendre vers une couverture du bassin d'une offre socle de mobilité solidaire accessible aux différents publics vulnérables pris en compte dans le PAMS.



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

- La typologie des lieux d'accompagnement (cf. action 1.3.)
- Le règlement de l'appel à projet régional Mobilité et Territoires
- Les AAP et AMI existants à différentes échelles territoriales
- La plateforme départementale du Pas de Calais Mamobilité62



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de dispositifs recensés par type de publics (source : annuaire des services de mobilité – Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France)



ACTIONS LIÉES

- Action 1.2 : Comprendre les manques et les besoins : cartographier le territoire pour identifier les « zones blanches » ;
- Action 1.3 : Former les prescripteurs et les acteurs relais aux dispositifs de mobilité solidaire existants ;
- Action 2.1 : Définir la gouvernance et la coordination du PAMS ;
- Action 2.2 : Mettre en place un référentiel de suivi des actions du PAMS ;
- Action 2.3 : Renforcer l'accompagnement et la coordination des acteurs de la mobilité solidaire au travers de plateformes départementales.

Eléments de calcul pour le calibrage des services de mobilité solidaire

Le calibrage de principe suivant est basé sur une moyenne issue d'observations de dispositifs similaires sur d'autres territoires en France. Il permet d'estimer la répartition des types de prise en charge parmi les différents services de l'offre socle.

L'exemple indiqué s'appuie sur la prise en charge sur un an de 1 000 bénéficiaires.

Diagnostic et accompagnement mobilité :

- Un conseiller mobilité peut réaliser 200 diagnostics mobilité par an, 1 diagnostic correspondant à 0,5 jour de travail (avec préparation, analyses en amont, rendez-vous)
- Un conseiller mobilité peut également assurer 40 accompagnements mobilité (formations, etc.) par an, à raison d'un accompagnement par semaine pour 5 personnes

Calibrage pour 1000 bénéficiaires : 5 conseillers mobilité pour 1000 diagnostics et 200 sessions d'accompagnement (formation, atelier, mise en situation...) possibles, couvrant l'ensemble des bénéficiaires.

Accompagnement au code de la route et au permis de conduire : on peut considérer que 30% des bénéficiaires accompagnées seront orientés vers le passage du permis de conduire.

Calibrage pour 1000 bénéficiaires : 300 accompagnements au permis par an

Mise à disposition de véhicules : considérant que la mise à disposition d'un véhicule est limitée en durée à 100 jours au maximum (estimation haute), et qu'il peut être mis à disposition 300 jours dans l'année (temps de battement, révision, réparation), un véhicule peut profiter à 3 personnes par an.

Les hypothèses suivantes d'orientation vers une mise à disposition de véhicule sont proposées : 4% des bénéficiaires vers un vélo classique ; 15% un vélo à assistance électrique (VAE) ; 15% un scooter ; 2% une voiture sans permis ; 6% une voiture avec permis.

Calibrage pour 1000 bénéficiaires :

- Vélo classique : 13 vélos nécessaires ;
- VAE : 50 ;
- Scooters : 50 ;
- Voitures sans permis : 7 ;
- Voitures avec permis : 20.

Transport solidaire : on considère qu'en moyenne, 20% des bénéficiaires sont orientés vers une solution de transport solidaire à la suite du diagnostic et accompagnement pour une durée maximale de 2 mois.

Calibrage pour 1000 bénéficiaires, sur une base d'une utilisation du service 20 jours par mois, soit 40 aller-retours ou 80 trajets, soit 16 000 trajets sur 1 an.

Estimation de dépenses pour les différents services de mobilité solidaire

Les estimations de dépenses suivantes sont indiquées pour faciliter l'estimation des budgets éventuels à co-financer en fonction des services à maintenir ou développer.

NB : la participation financière des bénéficiaires n'est pas intégrée au calcul.

Diagnostic et accompagnement : le coût d'un conseiller mobilité est estimé en 2024 à 38 000 € annuels (salaire net, cotisations salariales et employeur)

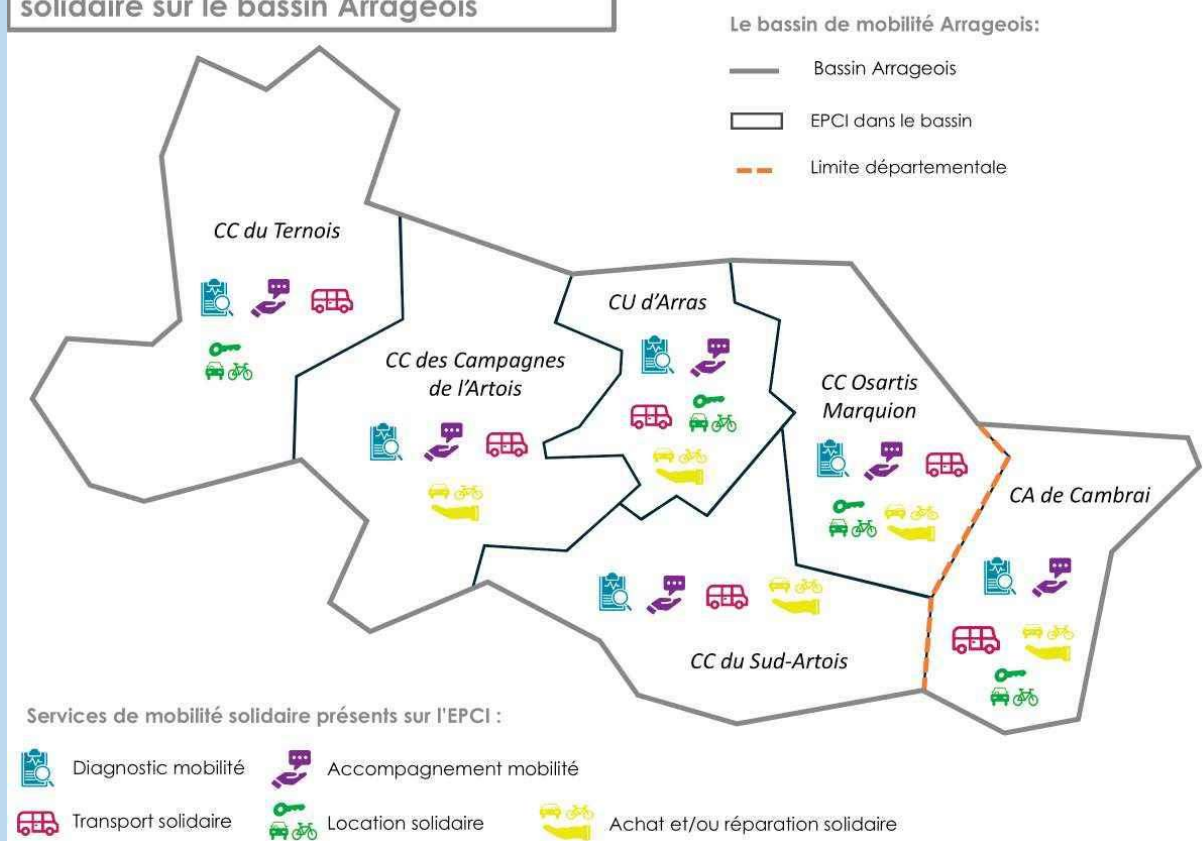
Accompagnements au code de la route et permis de conduire : le coût unitaire d'un permis solidaire (code + conduite) est estimé en moyenne à 2 500 €.

Mise à disposition de véhicules : le coût unitaire de ce service est estimé par journée de mise à disposition de chaque moyen de déplacement proposé ; il intègre l'ensemble des postes de coûts hors carburant : amortissement, entretien, assurance.

- Vélo classique – Coût unitaire d'une journée de location = 3€ ;
- VAE – Coût unitaire d'une journée de location = 8€ ;
- Scooters – Coût unitaire d'une journée de location = 17€ ;
- Voitures sans permis – Coût unitaire d'une journée de location = 27€ ;
- Voitures avec permis – Coût unitaire d'une journée de location = 27€.

Transport solidaire : en considérant qu'un trajet moyen correspond à 25 km parcourus, et que le coût au kilomètre est de 0,70 € (comprenant carburant, ressources humaines, entretien, amortissement), chaque trajet réalisé par un bénéficiaire revient à : $25 \times 0,70 \text{ €} = 17,5 \text{ €}$.

Recensement des services de mobilité solidaire sur le bassin Arrageois



Publics ciblés par les services de mobilité solidaire sur chaque EPCI :

-  Habitants de territoires peu desservis (ruraux, QPV, périurbains)
-  Jeunes
-  Personnes n'ayant pas les moyens matériels de se déplacer
-  seniors
-  Personnes en situation de handicap
-  Bénéficiaires des minima-sociaux
-  Travailleurs précaires et demandeurs d'emploi
-  Tout public

EPCI	CC du Ternois	CC des Campagnes de l'Artois	CU d'Arras	CC Osartis Marquion	CC du Sud-Artois	CA de Cambrai
Diagnostic mobilité		  	 	 		
Accompagnement mobilité	 	  	 	 		
Transport solidaire	 	  	 	 	 	 
Location solidaire				 		
Achat et/ou réparation solidaire	 	 		 		 

FICHE ACTION 3.2 – Donner une culture de la mobilité aux jeunes

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Une partie des jeunes du bassin de mobilité Arrageois sont confrontés à un faible niveau de formation ainsi qu'à un taux de chômage et de pauvreté élevé pouvant résulter de difficultés de mobilité ou entraîner des problématiques de mobilité. Qu'ils soient scolaires, étudiants ou apprentis, la difficulté à accéder à une formation ou à un emploi, particulièrement forte dans le rural, cache des freins psycho-sociaux à commencer par une culture de la mobilité particulièrement faible. Des choix d'études ou d'emploi sont parfois réalisés par défaut, avec la proximité comme seul critère.

Ainsi, l'éloignement de l'emploi pour les jeunes (15-29 ans) est un véritable enjeu sur ce bassin : près de 20% des jeunes de 15 à 29 ans ne sont ni en emploi ni en formation (NEET), un chiffre qui s'élève à 25% sur les arrondissements du Cambrésis et du Ternois, contre 22,8 % en moyenne régionale pour l'année 2019.

Parallèlement, un rapport de l'IGAS datant de novembre 2024 soulignait que, au-delà de l'éloignement réel des pôles d'emplois et de formations, des services et des équipements, ainsi que des difficultés matérielles pour se déplacer et accéder à un véhicule pour les jeunes ruraux, ces derniers ont tendance à s'appliquer à eux-mêmes une forme d'autocensure, limitant d'autant plus leurs aspirations, leurs opportunités, et exacerbant leur isolement et leur chance d'émancipation.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

En premier lieu, il convient de prévenir tôt les difficultés de mobilité rencontrées par les jeunes en œuvrant notamment au sein des écoles, collèges et lycées pour favoriser la culture de la mobilité et, en particulier, faciliter l'accès aux études supérieures, pour que la mobilité ne soit plus la raison qui empêche cet accès. Ce travail passe par une coopération entre AOM, opérateurs de mobilité, associations et établissements scolaires.

Concernant le public scolaire, plusieurs dispositifs peuvent être mis en exergue sur le territoire, qui mériteraient d'être plus développés :

- Les challenges de l'écomobilité scolaires, des collèges et des lycées

Ces challenges de l'écomobilité sont des événements visant à promouvoir l'utilisation des moyens de transport doux lors des trajets domicile-école. Ouverts respectivement à toutes les écoles, les collèges et tous les lycées de la Région Hauts-de-France et gratuits, ils consistent à favoriser l'utilisation des transports doux (trajets à pied, à vélo, à trottinette, en transports en commun, covoiturage, etc.) en mettant en compétition classes, établissements et groupes de personnel, le temps d'une semaine. Les équipes sont récompensées selon leur écomobilité et les animations organisées par les établissements scolaires lors de cette semaine de challenges.

Ces challenges sont organisés par le Centre ressources régional en écomobilité (CREM) avec le soutien de plusieurs partenaires (Académies de Lille, Académie d'Amiens, Région Hauts-de-France, ADEME, DREAL). L'objectif pourrait être d'augmenter significativement le nombre de structures partenaires, soit 10% en plus par an. Pour cela, un effort supplémentaire de communication est nécessaire. Des mises en relations entre établissements scolaires d'un même territoire pourront être réalisées afin de réaliser des retours d'expériences. Un point spécifique aux différents challenges et dispositifs incitatifs à la mobilité pourra être réalisé annuellement lors d'un club de la mobilité solidaire.

- Les plans de déplacements des établissements scolaires

Le Plan de Déplacement Etablissement Scolaire (PDES) est un document stratégique qui propose un certain nombre de mesures visant à développer des solutions favorisant des pratiques de déplacement alternatives à la voiture individuelle. Le principal objectif du PDES est de réduire les modes de déplacement motorisés individuels au profit de modes plus sobres en énergie, moins polluants, plus sûrs comme les modes actifs, le transport collectif ou encore le covoiturage.

En 2024, 5 lycées par Académie, en Hauts-de-France, ont eu droit à un accompagnement personnalisé dans leurs démarche PDES. L'accompagnement personnalisé des lycées pilotes implique :

- La mise en relation entre l'établissement et les acteurs locaux de la mobilité
- La préparation et co-animation des comités de pilotage
- L'approfondissement des enseignements délivrés lors de la formation initiale
- La coréalisation du diagnostic (diagnostic accessibilité et diagnostic habitudes de mobilité)
- La co-élaboration du plan d'action

Ces lycées ne concernent pas le bassin Arrageois mais constituent de précieux retours d'expériences pour convaincre de l'intérêt de la démarche. En ce sens, il serait intéressant qu'une première enquête auprès des lycées du bassin soit menée, permettant de déterminer au sein desquels les élèves ont le plus de difficultés pour s'y rendre. Ceux-ci seraient prioritaires pour la mise en place d'un PDES.

- Le dispositif Savoir Rouler à Vélo

Ce programme inscrit le vélo comme un savoir fondamental à acquérir à la sortie de l'école élémentaire. La formation est découpée en trois niveaux d'apprentissage à atteindre en minimum 10h de formation afin de savoir circuler en situation réelle et gagner en autonomie à l'entrée au collège. De nombreux acteurs peuvent organiser ce programme : écoles, centres de loisirs, mairies fédérations sportives, associations liées à la pratique du vélo, associations de prévention... Sur ce sujet également, une dynamique territoriale pourra être promue à l'occasion des clubs de la mobilité solidaire.

La Communauté Urbaine d'Arras propose par exemple des interventions de sensibilisation dans les écoles du territoire qui en font la demande.

- Les plateformes de mobilité spécifiques au public jeunes (16-25 ans)

Dans le bassin Arrageois, en particulier dans certains territoires moins denses, il est à relever les actions d'accompagnement à la mobilité particulièrement tournées vers les jeunes et leurs problématiques réalisées par le Foyer des Jeunes et d'Education Populaire (FJEP) de Pas-en-Artois ou encore celles de la mission locale ADEFI de Saint-Pol-sur-Ternoise.

De manière générale, il convient d'adapter l'approche auprès des jeunes lorsque ces derniers se situent en milieu urbain ou rural ou péri-urbain. Par exemple :

- En milieu rural : proposer des alternatives réalistes au passage du permis de conduire (covoiturage, autopartage par exemple) ;
- En milieu urbain (notamment en QPV) : mettre à disposition de la location solidaire de vélo ou trottinette, sensibiliser les jeunes à la mobilité en proposant des programmes pédagogiques pour apprendre à utiliser les transports en commun, etc.

Ces initiatives pourraient s'inspirer des actions organisées par la CU d'Arras en partenariat avec l'association ADAV Arras qui va organiser des stages de remise en selle dans les QPV pour mieux appréhender les déplacements à vélo en ville ainsi que les animations d'ateliers collectifs dans les centres sociaux menées par les AOM et les associations.

Enfin, d'autres travaux peuvent également être menés afin de favoriser la mobilité des jeunes :

- Expérimenter des formats d'échange entre établissements scolaires et d'apprentissage, employeurs et missions locales. Cela pourrait prendre la forme de forums annuels croisant les questions d'emploi, études et mobilité en réunissant l'ensemble des parties prenantes et ouverts aux jeunes ;
- Proposer des alternatives réalistes au passage du permis de conduire pour les jeunes qui n'en ont pas la capacité (mise à disposition de véhicules type voiture sans permis ou vélos) ;
- Sensibiliser les jeunes à la mobilité en proposant des programmes pédagogiques spécifiques. Cette action pourra prendre exemple sur le partenariat actuel entre l'inspection académique d'Amiens et la Région. Il s'agit d'une recherche en géographie sur les mobilités qui porte principalement sur la perception de l'espace vécu par les élèves à travers leurs déplacements quotidiens ;
- Mener une étude expérimentale auprès des jeunes pour explorer des solutions alternatives à la voiture ;
- Développer l'information à la mobilité en même temps que l'information pour l'orientation. Un travail est en cours entre la direction Proch'Orientation et le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France pour pouvoir prendre appui sur leurs outils.



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES



PARTENAIRES



CIBLES

En lien avec l'Education Nationale : • Région (Lycées, Apprentissage) • Départements (Collèges) • Communes (Ecole primaire)	• Education nationale, établissements scolaires • Missions locales • Associations « mobilités » • Associations d'insertion • Opérateurs de mobilité • AOM • Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France	• Jeunes (primaires, collégiens, lycéens, apprentis, jeunes déscolarisés, etc.)
--	--	---



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2026

- Identification des collèges et lycées où la problématique de mobilité est la plus prégnante afin de travailler avec les directions à des actions à mettre en œuvre auprès des élèves pour faciliter leur culture de la mobilité ;
- Communication autour des dispositifs déjà existants cités précédemment, qui apparaissent parfois peu connus des jeunes mais aussi de leurs encadrants au sein des établissements
- Montage de l'étude expérimentale à destination de différents « profils » de jeunes (collégiens, lycéens, apprentis, jeunes suivis par une mission locale) pour explorer des solutions spécifiques ;
- Poursuite du travail amorcé par Proch'Orientation et le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France ;
- Récolte du retour d'expérience du partenariat entre l'inspection académique d'Amiens et la Région sur le volet sensibilisation.

2

2027

- Lancement de l'étude expérimentale ;
- Lancement de premiers modules de sensibilisation et de formation à destination de collégiens et de lycéens dans des établissements pré-identifiés en 2026 ;
- Organisation d'un forum annuel à destination des jeunes croisant les questions d'emploi, d'études et de mobilité.

3

2028

- Bilan et évaluation de l'expérimentation et des modules pilotes ;
- Extension des modules à destination d'autres collégiens et lycéens ;
- Reconstitution éventuelle de l'expérimentation et passage à l'échelle en déployant les solutions adéquates qui en seront ressorties ;
- Elaboration et diffusion d'un questionnaire de satisfaction et de suivi à mi-parcours.

4

2029

- Poursuite des actions précédentes ;
- Extension de l'action aux écoles primaires



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

- Diagnostic du PAMS ;
 - Base de données des offres de mobilité et aides existantes pour les jeunes (source : annuaire des mobilités du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France).



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre d'établissements participant au challenge de l'écomobilité ;
- Nombre de PDES élaborés ;
- Nombre de dispositifs accessibles aux jeunes (source : annuaire des mobilités du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France).



ACTIONS LIÉES

- Action 1.3 : Former les prescripteurs et les acteurs relais aux dispositifs de mobilité solidaire existants
- Action 4.1 : Lever les freins à la mobilité pour faciliter l'accès à l'emploi dans les filières professionnelles en tension
- Action 4.2 : Favoriser la mobilité des apprentis

FICHE ACTION 3.3 – Améliorer la mobilité des seniors et anticiper le vieillissement de la population

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Le bassin de mobilité Arrageois devrait connaître, comme c'est le cas pour l'ensemble de la région, un fort vieillissement de sa population avec une augmentation de plus de 70% de la part des 75 ans et plus d'ici 2040. Actuellement, les personnes de 75 ans et plus représentent 9% de la population totale du bassin. Ainsi, l'accroissement en volume des besoins spécifiques des personnes âgées concomitamment avec la diminution de leur mobilité constitue un enjeu fort pour le territoire.

Le vieillissement de la population implique des enjeux en matière de déprise automobile, de perte d'autonomie, de prévention de cette perte d'autonomie, d'accès aux soins et de prise en compte des besoins des aidants du fait d'une certaine dépendance aux réseaux informels. L'accès et la maîtrise du numérique est également un sujet prégnant pour l'autonomie et la mobilité de ce public.

Les enjeux de mobilité liés au vieillissement se cumulent avec des problématiques d'accès aux équipements, d'illectronisme et de niveaux de vie, d'autant plus marquées dans les territoires ruraux du bassin tels que le Ternois.

La capacité d'accueil des dispositifs de mobilité solidaire existants n'est à ce jour pas adaptée à ces problématiques.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Le principal enjeu est d'intégrer les seniors dans l'ensemble des dispositifs d'accompagnement et services de mobilité de l'offre socle en prenant en compte l'existant ainsi que les besoins spécifiques des personnes âgées.

L'intégration de ces besoins spécifiques dans l'offre de mobilité peut prendre différentes dimensions :

- **Un accompagnement mobilité spécifique**, intégrant notamment la question de la « déprise automobile » pour sensibiliser, anticiper et proposer des solutions alternatives à la voiture ;
- **Le renforcement de services de proximité et le développement des services d'« aller-vers »**, en particulier pour l'accès aux soins ou l'accès aux services publics (cf. fiche action 3.4 « Mobilité inversée ») ;
- **L'adaptation des services de droit commun aux besoins des seniors** (accessibilité des transports, horaires, premiers et derniers kilomètres) et **le développement du transport à la demande (TAD)**. Sur la CA de Cambrai, par exemple, le dispositif de transport solidaire Mobi+ (en porte à porte), à destination des personnes à mobilité réduite et des personnes en situation de handicap, est particulièrement utile et pertinent pour les personnes vulnérables rencontrant des difficultés physiques à se déplacer. Ce dispositif est doublé par l'instauration de la gratuité sur le réseau TUC pour les personnes âgées de 60 ans et plus. Sur la CU d'Arras, le transport collectif à la demande (Mobia), en porte à porte, s'adresse aux personnes titulaires d'une carte d'invalidité et aux personnes vulnérables dans l'incapacité de se déplacer. Pour en bénéficier, les personnes âgées doivent avoir l'avis d'un médecin conseil puis le dossier est examiné en une commission d'acceptation mise en place par la CUA.

Des réflexions spécifiques, avec des expérimentations, devront être menées pour faciliter la mobilité des seniors pour avoir accès aux soins, et notamment l'accès aux spécialistes qui peuvent parfois être éloignés de leur lieu de domicile. Ainsi, le GÉrontopôle Hauts-de-France, créé le 7 juillet 2023, pourrait contribuer à cette réflexion, en particulier avec un partage d'expériences.

Les aidants familiaux sont également une cible privilégiée dans le cadre de la question de la mobilité des seniors. Depuis 2010, le Département du Pas-de-Calais anime localement des réseaux d'aide aux aidants et soutient financièrement le développement et la structuration de solutions de répit non institutionnelles (haltes répit, actions de sensibilisation et d'information, soutien psychosocial individuel ou collectif, forums, actions de prévention santé et de bien-être, ligne d'écoute...). Via ces initiatives, la question de la mobilité des seniors pourrait être abordée en présentant les dispositifs existants, en faisant intervenir des associations qui luttent contre l'isolement des personnes âgées (pour prévenir les risques, partager des retours d'expériences), etc.

Des dispositifs d'accompagnement spécifiques doivent être mis en place en s'inspirant de l'existant pour :

- **Le relai ou soutien au domicile** de la personne aidée par des professionnels (Aide à domicile comme services itinérants) ;
- **Le relai ou soutien extérieur** pour assurer le transport et l'accompagnement de la personne aidée.
- **La sensibilisation du plus grand nombre** (grand public) pour éveiller les consciences et alerter leurs proches seniors en vue d'anticiper la déprise automobile et l'évolution des moyens de déplacements de ces derniers.

Pour traiter ces sujets, il est essentiel de maintenir des échanges réguliers avec les partenaires dans le cadre du Club de la Mobilité solidaire en croisant les enjeux de mobilité de droit commun et de mobilité solidaire avec les questions de logement, santé, etc. Des visites « hors les murs » pourront être organisées pour nourrir les réflexions des partenaires.

Par ailleurs, il est possible de prendre appui sur des dispositifs existants comme le soutien régional à l'installation de Maisons de santé.



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- Région
- Départements



PARTENAIRES

- ARS
- CPAM, CAF
- CCAS et CRS
- AOM ou EPCI
- Services de soins infirmiers à domicile (SIAD)
- Assureurs



CIBLES

- Personnes âgées
- Aidants familiaux



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Première année (2026-2027)

- Intégrer le sujet des seniors à l'ordre du jour du Club de la Mobilité solidaire pour affiner les besoins, partager les retours d'expérience et proposer des expérimentations ;
- Poursuivre le soutien régional à l'installation de maisons de santé et l'AAP régional « Maintien du dernier commerce de proximité dans une commune ».

2

Deuxième année (2027-2028)

- Identifier les EPCI particulièrement en besoin de services à destination des seniors et orienter les stratégies de soutien financier en conséquence ;
- Organiser des visites de terrain pour découvrir les initiatives existantes dans les Hauts-de-France et nourrir les réflexions du Club de la mobilité solidaire ;
- Poursuite des réunions régulières du Club de la Mobilité solidaire et de l'exploration dans ce cadre du sujet de la mobilité des seniors : identification de premières pistes d'action, dont les moyens mobilisables par les différents partenaires et leurs niveaux d'engagement ;
- Priorisation des besoins et identification d'expérimentation à lancer en premier sur le bassin en se basant sur les discussions en Club de la mobilité solidaire ;
- Lancement opérationnel des premières expérimentations d'adaptation de services existants ou de création afin de répondre aux enjeux en se basant sur les premières discussions du Club de la mobilité solidaire ;
- Sur la base des expérimentations réalisées, faire un bilan et étudier les possibilités de massification.



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

- Diagnostic du PAMS ;
- Base de données de la Région Hauts-de-France ;
- Base de données des services de mobilité solidaire en Hauts-de-France pour s'inspirer des initiatives portées en faveur des seniors sur la région.



INDICATEURS DE SUIVI

- A partir de l'annuaire des services de mobilité : nombre de services accessibles aux seniors recensés.



ACTIONS LIÉES

- Action 1.1 : Créer un annuaire des services de mobilité recensant l'ensemble des aides et des services de mobilité solidaire ;
- Action 1.2 : Comprendre les manques et les besoins : cartographier le territoire pour identifier les « zones blanches » ;
- Action 1.3 : Former les prescripteurs et les acteurs relais aux dispositifs de mobilité solidaire existants ;
- Action 3.4 : Améliorer la mobilité des personnes à mobilité réduite (PMR) et des personnes en situation de handicap (PSH) ;
- Action 3.5 : Impulser la mobilité inversée sur le bassin.

FICHE ACTION 3.4 – Améliorer la mobilité des personnes à mobilité réduite (PMR) et des personnes en situation de handicap (PSH)

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Pour les personnes en situation de handicap, les problématiques de mobilité s'articulent autour de deux enjeux d'accessibilité : physique d'une part et cognitive d'autre part. Cette catégorie d'usagers peut s'appréhender au travers du nombre de bénéficiaires de l'allocation adultes handicapés (AAH), qui étaient 5 000 en 2022 (2% de la population du bassin) mais également du nombre de détenteurs de la Carte Mobilité Inclusion. Cependant, ces indicateurs ne permettent d'obtenir qu'une estimation basse du volume de personnes concernées car elle ne prend pas en compte les questions de handicap invisible ainsi que la question du non-recours.

Si des services de mobilité adaptés sont possibles sur le bassin, ils sont limités aux situations d'invalidité les plus fortes, pour des raisons capacitaires essentiellement. Pour les autres, il persiste des difficultés, parfois invisibles, qui appellent à reconsidérer la mobilité de droit commun au prisme de la mobilité solidaire afin d'accompagner vers et de rendre concrètement accessibles de nombreux services de mobilité classiques à destination des PMR et PSH. Par ailleurs, la problématique de la mobilité des PMR et PSH est un véritable enjeu d'inclusion puisqu'avoir accès à la mobilité c'est avoir accès aux soins, aux services publics, aux loisirs, à la culture et lutter activement contre l'isolement des personnes en garantissant le lien social.

Par ailleurs, chaque AOM est tenue de :

- Rendre accessible aux PMR et PSH son propre réseau par la mise en accessibilité des points d'arrêt prioritaires, l'acquisition de matériels et véhicules accessibles, etc.
- Établir et mettre en œuvre un schéma d'accessibilité ;
- Faire connaître aux usagers l'état d'avancement des programmes correspondants et indiquer notamment dans les informations commerciales les offres et sites (points d'arrêt routiers, gares, lignes...) qui peuvent être empruntés par les PMR et PSH.

Au niveau régional, le Plan régional handicap prévoit plusieurs mesures en faveur de la mobilité des PMR et PSH. Depuis 2023, il est par exemple possible pour les personnes en situation de handicap de bénéficier de l'aide aux transports aux particuliers dès le premier kilomètre.

A l'échelle du bassin de mobilité Arrageois, plusieurs services permettent d'améliorer la mobilité des PMR et PSH :

- Sur la CA de Cambrai, Mobi+ est un service de transport en porte à porte déployé depuis 2008 et dédié aux personnes à mobilité réduite. Doté de véhicule aménagés de manière spécifique (rampes d'accès, plancher bas...), Mobi+ a pour vocation de combattre l'isolement et de répondre aux demandes de déplacements concernés. Les résident sur le territoire de l'agglomération de Cambrai, bénéficiaire de l'APA, de l'allocation Adultes Handicapés (AAH), GIR1, 2, 3 ou 4 ou titulaire d'une carte d'invalidité aux taux égal ou supérieur à 80 %, ont ainsi accès à 2 allers-retours pris en charge par semaine sur le territoire de la CA de Cambrai.

- Sur la CU d'Arras, le dispositif Mobia d'Artis est un service de transport collectif à la demande en porte à porte facturé 1,20 € aux usagers par voyage. Les bénéficiaires sont :
 - ▶ Les titulaires d'une carte d'invalidité, sans restriction de prises en charge ;
 - ▶ Les personnes à mobilité réduite justifiant de conditions médicales ne permettant plus un déplacement autonome. Une demande est adressée à la commission d'accès, un médecin de la Commission d'Accès procède à l'expertise médicale de tous les demandeurs. A partir du rapport médical établi par le médecin de la Commission, mais aussi de l'environnement global de la personne, une décision est prise collégalement par la Commission d'Accès. Ce service permet un transport de porte à porte sur le territoire de la Communauté Urbaine d'Arras.
- Sur le périmètre de la CU d'Arras, il est également possible de louer auprès d'Artis un vélo adapté « Mobilo » triporteur inclusif à assistance électrique. Deux vélos sont disponibles à la location longue durée à ce jour.
- Sur le territoire de la CC Osartis Marquion, un Transport à la Demande (TAD) a été mis en place à destination des personnes âgées ou des personnes en situation de handicap. Il fonctionne en porte-à-porte, et permet de réaliser des transports sur le périmètre de la CC, du domicile vers les services administratifs, culturels, sportifs, commerciaux ou médicaux. Un voyage est facturé 3,50 € aux usagers.

A l'échelle départementale, le Département du Nord vient d'adopter son Schéma Départemental d'Amélioration de l'Accessibilité des Services au Public 2025-2023. Le SDAASP est un outil pour renforcer l'égalité des territoires. Il pose les principes stratégiques pour améliorer l'accessibilité des services au public, en s'appuyant sur une vision partagée des enjeux et priorités en matière de services. Sur la base d'un diagnostic des offres et besoins de services, un programme d'actions pour 6 ans est défini : pour apporter des réponses aux principaux déséquilibres repérés entre l'offre de services et les besoins des habitants ; en privilégiant les coopérations et mutualisations entre acteurs et territoires. L'accessibilité des services pour les PSH et PMR y est abordée.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

L'objet des contrats opérationnels de mobilité (COM) et des PAMS étant d'identifier les actions qui nécessitent une coordination entre différents acteurs afin d'être mises en œuvre de manière efficace, on peut en particulier relever les 2 pistes d'actions suivantes :

- La LOM demande à qualifier l'accessibilité physique et cognitive des points d'arrêts prioritaires des différents réseaux de transports collectifs dans un rayon de 200 mètres. Il revient donc en particulier aux AOM de communiquer la liste de ces arrêts prioritaires aux acteurs de terrain qui ont la main sur les questions de voirie puis de collecter et faire remonter les informations correspondantes au niveau national et dans un format déterminé. Il faudrait mettre en place un processus et un cadre spécifique à ce sujet pour veiller à sa mise en œuvre. La Région pourrait animer une telle démarche, en qualité de cheffe de file de la mobilité, et doit en tant qu'AOM régionale communiquer aux collectivités locales la liste de ses points d'arrêts prioritaires routiers et ferroviaires ;
- **A titre expérimental**, il pourrait être intéressant **d'identifier une origine-destination concernant 2 AOM volontaires et reliées par une ligne régionale**. Ainsi, les deux AOM locales et la Région (AOM régionale) s'entendraient et se coordonneraient pour proposer un parcours intermodal totalement accessible porte à porte, un traitement au droit de la gare permettant le cheminement du point d'arrêt du bus au quai de la gare, etc. Elles en assureraient également la publicité. Fort de cette expérience, ce type de projets pourrait être dupliqué sur d'autres relations « ville à ville » ;

S'agissant de la prise en charge des PMR et PSH, le cadre de réflexion doit prendre en compte le concept d'autodétermination (choix, pouvoir d'agir, autonomie). Il convient à la fois :

- De poursuivre la mise en accessibilité des gares et des points d'arrêt routiers avec les schémas directeurs d'accessibilité (SD'AP) ;
- De travailler sur des solutions de mobilité pour faciliter l'accès aux soins, notamment pour des spécialistes parfois très éloignés du lieu d'habitation ;
- De les accompagner vers les services de mobilité de droit commun les plus adaptés, avec des ateliers de sensibilisation, d'information, de mise en situation, etc. Les portes d'entrée pour les bénéficiaires pourraient à la fois être les MDPH du Pas-de-Calais ou du Nord mais aussi les établissements et services d'accompagnement par le travail (ESAT), avant une prise en charge par les acteurs locaux de la mobilité solidaire ;
- D'adapter les outils d'information actuels afin de les rendre lisibles et compréhensibles de tous, à travers la méthode FALC (facile à lire et à comprendre) ou encore d'options à destination des personnes malvoyantes, sourdes ou malentendantes ;
- De maintenir l'aide au transport des particuliers (ATP) en situation de handicap, dispositif régional de soutien aux habitants des Hauts-de-France qui travaillent ou qui reprennent une activité et qui utilisent leur véhicule pour aller travailler, par la prise en charge d'une partie des frais liés au trajet domicile-travail (éligibilité bonifiée pour les PSH) ;
- De déployer la solution « Acceo », solution d'interprétation en Langue des Signes Française (LSF) et de transcription à distance, qui facilitera le quotidien des sourds et des malentendants en simplifiant notamment leur relation avec l'administration publique (en évitant notamment les déplacements contraints, faute de pouvoir échanger à distance en utilisant un téléphone, pour un renseignement parfois sommaire) ;
- De soutenir la création d'un label handi-accueillant pour les organismes de formation de la région. Ce label permettra d'amplifier la démarche qualitative d'accompagnement des personnes en situation de handicap dans les Hauts-de-France, de distinguer les organismes de formation exemplaires en matière d'accueil des PSH et surtout de permettre aux personnes en situation de handicap d'identifier facilement les structures de formation inclusive proposant, entre autres, des solutions de transport adaptées aux stagiaires en situation de handicap ;
- D'accompagner la mise en accessibilité des bâtiments et des espaces publics des collectivités territoriales. En effet, pour beaucoup de collectivités l'accessibilité physique et cognitive coûte cher, la Région a donc décidé d'ajuster ses politiques régionales d'investissement (aménagement, sport et culture) pour accompagner les territoires dans cette mise au norme essentielle à l'amélioration du quotidien de nombreux habitants des Hauts-de-France en situation de handicap ;
- De financer (via un nouveau dispositif de soutien aux projets d'investissement dans le handicap) l'acquisition de matériel adapté pour faciliter l'accueil ponctuel et la mobilité des personnes en situation de handicap, et notamment les fauteuils tout chemin (type Joëlette, Tiralo, Hippocampe, Quadrix, Escargoline, etc.).

Enfin, dans les agglomérations du bassin, notamment Arras et Cambrai, il convient de ne pas oublier que le vélo peut aussi être une solution pour certaines personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite, grâce aux vélos adaptés. Il pourrait être intéressant que quelques équipements de ce type soient disponibles en test ou à la location au sein des structures dédiées. En dehors du bassin de mobilité, à Haubourdin, le foyer de vie des Papillons Blancs organise régulièrement des sorties avec ses résidents à vélos adaptés (plusieurs modèles disponibles). Ce genre d'initiatives pourrait être valorisées lors d'événements grand public.

De manière générale, il convient d'adapter l'approche auprès des PMR et PSH lorsque ces derniers se situent en milieu urbain ou rural ou péri-urbain. Par exemple :

- En milieu rural : proposer du transport à la demande adapté, développer les solutions d'« aller vers » (cf. fiche 3.5) en raison du risque d'isolement plus important.
- En milieu urbain : se concentrer sur l'accessibilité des dispositifs de droit commun (fréquemment utilisés par les PMR notamment car en raison de l'existence de plancher bas), la mise à disposition de la location solidaire de véhicules adaptés, etc.



NATURE DE L'ACTION

- ☐ Animation
- ☒ Communication
- ☐ Concertation
- ☐ Etude
- ☐ Expérimentation

- ☒ Fonctionnement
- ☐ Formation
- ☒ Ingénierie
- ☒ Investissement



PILOTES

- Région
- Départements
- AOM



PARTENAIRES

- MDPH
- EA, ESAT, ESMS
- EPCI
- Communes
- Opérateurs de transport
- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France
- SNCF Gares et Connexions
- Acteurs de l'emploi type Cap emploi et France Travail
- Associations représentatives de PMR et PSH et des usagers des transports
- Maisons France Services



CIBLES

- Les PMR et les PSH en particulier
- Les aidants familiaux



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2026 à 2029

- Identification de l'ensemble des points d'arrêts prioritaires et remontée des informations relatives à leur accessibilité dans un rayon de 200 mètres ;
- Expérimentation d'un parcours intermodal totalement accessible porte à porte aux PMR et PSH sur une relation ville à ville ;
- Rendre l'ensemble des outils d'information et de communication liés à la mobilité accessibles aux personnes en situation de handicap ;
- Disposer de documents FALC dans les lieux d'accueil et d'information autour de la mobilité (Opérateurs locaux de mobilité solidaire, guichets d'information en gare, maisons ou agences de mobilité, mairie etc.).



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

- Diagnostic du PAMS ;
- Base de données des offres de mobilité et aides existantes pour les PMR et PSH ;
- Bilan du Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée (SD'AP) des AOM.



INDICATEURS DE SUIVI

- Fréquentation annuelle des services locaux adaptés ;
- Fréquentation annuelle du service « Accès TER » et « Assist'en Gare ».



ACTIONS LIÉES

- Action 1.1 : Créer un annuaire des services de mobilité recensant l'ensemble des aides et des services de mobilité solidaire ;
- Action 1.3 : Former les prescripteurs et les acteurs relais aux dispositifs de mobilité solidaire existants ;
- Action 2.3 : Renforcer l'accompagnement et la coordination des acteurs de la mobilité solidaire au travers de plateformes départementales ;
- Action 3.1 : Définir et tendre vers une offre idéale de l'accompagnement de mobilité solidaire maillant tout le bassin ;
- Action 3.3 : Améliorer la mobilité des seniors et anticiper le vieillissement de la population.

FICHE ACTION 3.5 – Impulser la mobilité inversée sur le bassin

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

La « démobilité », ou « mobilité inversée », consiste à **rapprocher les biens et services des publics en les « faisant venir » jusqu'au domicile ou à proximité**, dans une **démarche dite « d'aller vers »**, réduisant ainsi la nécessité de se déplacer ou d'effectuer de longues distances pour y accéder. En milieu rural, dans un contexte de concentration des activités, publiques ou privées, et dans les zones urbaines, la mobilité inversée émerge comme une réponse potentielle à l'isolement et aux difficultés rencontrées par certains publics vulnérables pour se déplacer, en premier lieu desquels les seniors, dont elle permet le renforcement de l'autonomie, mais aussi les jeunes ou les habitants de certains villages.

En ce sens, les initiatives de mobilité inversée ont toute leur place au sein de l'écosystème de la mobilité solidaire, en tant que dispositifs complémentaires aux offres socles. Cela peut concerner des domaines aussi variés que l'accès aux produits (au travers des épiceries ou des commerces itinérants) ; l'accès à la santé (via les services médicaux mobiles) ; l'accès à la culture (avec les bibliobus) ; ou encore les services à domicile pour les seniors, auxiliaires ou aidants, proposés, pour les plus défavorisés, par des structures associatives ou solidaires, parfois grâce au bénévolat.

Concernant le bassin de mobilité Arrageois, c'est surtout l'accès aux services publics qui prend de plus en plus la forme de « l'aller vers », matérialisé par les Maisons France Services qui se déploient au travers d'antennes ou d'espaces labellisés « France Services », pouvant être la mairie, le centre social, la Poste ou encore la salle des fêtes d'une commune. Ceux-ci sont à la fois situés dans les intercommunalités les plus rurales du bassin mais également dans certains quartiers prioritaires, comme à Arras. Au total, on compte à ce jour 10 espaces labellisés « France Services » sur le bassin. Les conseillers y peuvent notamment accompagner les usagers dans leurs démarches administratives, répondre à leurs questions, les aider pour leurs démarches en ligne, résoudre certaines situations complexes et mettre à disposition des outils informatiques (ordinateurs mis à disposition, imprimantes, scanners...).



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

L'un des enjeux majeurs du rapprochement des services publics auprès des populations vulnérables habitant les territoires les moins denses et du développement des espaces d'accueil France Services est de pouvoir augmenter le nombre de dispositifs de type « bus itinérants » (les « camions bleus » par exemple qui sillonne le département du Nord, y compris le Cambrésis). Ceux-ci ont pour avantage de parcourir, selon un calendrier quotidien préétabli mensuellement, les communes les moins densément peuplées d'une intercommunalité.

Ainsi, la possibilité de déployer un bus itinérant France Services sur d'autres intercommunalités du bassin Arrageois doit être envisagée, en partenariat avec les services de l'Etat en charge du dispositif (ANCT, Préfecture) et les opérateurs nationaux (CAF, France Travail, CPAM, MSA, MDPH, etc.).

Cette action s'adresse donc dans un premier lieu aux territoires ruraux et périurbains.

De plus, d'autres dispositifs d'« aller vers » ayant pour objectif la diffusion de l'information sur les services de mobilités du territoire, peuvent être envisagés. Les événements réunissant un volume important d'habitants, tels que les fêtes communales, les marchés locaux, les compétitions sportives, les foires, les forums d'associations, les journées thématiques, les portes ouvertes de certains lieux, etc., sont des moments idoines pour toucher des publics vulnérables ou rencontrant des difficultés à se déplacer et partager les services à la fois de mobilité de droit commun et de mobilité solidaire.

Retours d'expériences inspirants sur le bassin de mobilité ou à proximité :

Sur le Département du Nord, les Camion Nord Santé Prévention (« camions roses ») sillonnent les routes du territoire pour favoriser le dépistage des cancers, en particulier celui du sein. Les directions territoriales choisissent d'en bénéficier, avec une priorité donnée dans les zones rurales et les QPV.

Sur la CA de Cambrai a été lancé le 4 mars 2025, l'Estafette Jaune. Il s'agit d'un service itinérant de l'Agglomération de Cambrai, visant à rapprocher les services publics des habitants du Cambrésis. Ce véhicule France Services spécialement aménagé permet aux agents de se rendre directement dans les communes, offrant ainsi un accès facilité aux démarches administratives essentielles.

Sur le bassin Aire Urbaine Centrale (AUC), en particulier au niveau de la Métropole Européenne de Lille (MEL), plusieurs « bus » effectuent également des missions similaires en se déplaçant sur le territoire, informant et sensibilisant sur diverses thématiques, telles que l'eau (« Bus de l'Eau ») ou encore le recyclage des déchets (Association « Les Alchimistes », à Tourcoing). Sur l'ensemble du Département du Nord, le bus « le Camion rose » permet d'améliorer les services d'accès à la santé dans les communes qu'il sillonne.

Enfin, dans un nombre de plus en plus élevé de territoires ruraux, des structures d'économie sociale et solidaire (ESS) s'engagent dans une démarche de rapprochement des biens et services des lieux de vie, notamment en ce qui concerne l'alimentation, par exemple avec des épiceries solidaires itinérantes. Celles-ci, en s'installant avec un calendrier prédéfini à des points réguliers au sein des villages, participent à recréer du lien social et peuvent proposer des produits à moindre coût en fonctionnant avec des dons, de la récupération ou des achats via des réseaux nationaux (ESS, Banque Alimentaire...).

L'Appel à Projets (AAP) annuel « Mobilités innovantes en milieu rural » du Département du Nord avait notamment permis le financement du dispositif « La Baraque à Frat », porté par l'association Les Petits Frères des Pauvres, permettant d'animer et de recréer du lien social dans certains villages du Cambrésis, en particulier à destination des personnes âgées ou seniors.

Toutefois, il est important de noter que les dispositifs de mobilité inversé ne sont pas systématiquement adaptés. Un dispositif France Services itinérant a été déployé sur la CC du Ternois mais a été arrêté pour manque d'attractivité. Ainsi, dans le cadre de la mise en œuvre du PAMS, les territoires où déployer des dispositifs d'aller-vers devront être précisément investigués et choisis.



NATURE DE L'ACTION

- | | |
|--|---|
| ☒ Animation | ☐ Fonctionnement |
| ☐ Communication | ☐ Formation |
| ☐ Concertation | ☐ Ingénierie |
| ☐ Etude | ☒ Investissement |
| ☒ Expérimentation | |



PILOTES

- EPCI
- Départements
- Région



PARTENAIRES

- Préfecture
- ANCT
- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France
- Communes



CIBLES

- Publics vulnérables habitant des communes rurales (PMR et PSH, personnes âgées, etc.)



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Première année (2026)

- S'équiper, à l'échelle d'une intercommunalité, de matériels et de kits de communication (brochures, documentation) sur l'offre de mobilité du territoire ;
- Tenir des stands d'information et de valorisation lors d'événements sur certaines communes isolées du bassin

2

Deuxième année (2027)

- Sur une communauté de communes rurale du bassin, monter un dossier auprès de la Préfecture du Pas-de-Calais ou du Nord et de l'ANCT pour une antenne mobile France Services
- Aménager un véhicule afin de déployer un dispositif « Bus France Services » sur une intercommunalité de l'Arrageois sur les territoires non couverts et pour lesquels cela est pertinent.

3

Tous les ans

- Multiplier les interventions liées à la mobilité lors des événements grand public



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

- Les ressources actuelles des différentes structures pilotes ou partenaires, à mutualiser pour envisager le déploiement de nouveaux services de mobilité inversée
- Matériel d'animation lors d'événements publics (barnum, kit de communication...)



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de dispositifs d'aller vers déployés



ACTIONS LIÉES

- Action 1.3 : Former les prescripteurs et les acteurs relais aux dispositifs de mobilité solidaire existants
- Action 2.4 : Savoir mobiliser les leviers de financement pour développer des actions complémentaires, notamment dans les territoires ruraux
- Action 3.3 : Améliorer la mobilité des seniors et anticiper le vieillissement de la population

FICHE ACTION 3.6 – Favoriser l'égalité femmes-hommes dans l'accès à la mobilité

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

De manière générale, les femmes cumulent davantage de vulnérabilités sociales que les hommes (isolement, précarité économique, prise en charge des enfants, travail à temps partiel, etc.) et sont les premières bénéficiaires des dispositifs d'aide à la mobilité. En 2022, 60 % des bénéficiaires de microcrédits personnels accordés par le Secours Catholique pour l'achat d'un véhicule étaient des femmes. Elles représentent également 69 % des personnes accompagnées par la Croix-Rouge au sein de leurs dispositifs de mobilité solidaire et 80 % des personnes accompagnées au sein des vélo-écoles de la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB)¹.

Par ailleurs, les femmes sont surreprésentées dans les métiers dits du « *care* » (aides à domicile, infirmières, auxiliaires de vie, femmes de ménage, etc.), soumis à de multiples contraintes horaires et des déplacements quotidiens nombreux et fatigants, ce qui en fait l'un des publics cibles des PAMS.

Des pratiques de mobilité genrées spécifiques

La place historique laissée aux femmes dans la gestion du foyer et des enfants a des incidences encore aujourd'hui sur leurs pratiques de mobilité. Selon l'Atlas des Mobilités (2022)², celles-ci sont plus restreintes que celles des hommes et davantage centrées autour du foyer :

- En 2014, les femmes réalisaient 75% des accompagnements des enfants et des personnes âgées.
- Elles font en moyenne 25% de kilomètres de moins que les hommes par semaine, et sont deux fois moins nombreuses parmi les grands mobiles.
- Mais leurs boucles de déplacement sont plus complexes que celles des hommes, car moins individualistes : elles enchaînent plus régulièrement différentes activités lors d'un même trajet (travail, courses, gestion des enfants, etc.), ce qui a tendance à accentuer leur charge mentale.³ Cela a d'ailleurs des implications en termes d'équipements et de choix modal : les femmes sont plus réticentes à abandonner la voiture au profit de modes plus durables, celle-ci facilitant la réalisation de ces chaînes de déplacement saccadées.
- Paradoxalement, elles continuent d'avoir un moindre accès au permis de conduire : 80% des femmes le possèdent contre 90% des hommes⁴.
- Ceci est d'autant plus pénalisant au sein des territoires ruraux, notamment dans une perspective d'accès aux services, aux commerces, aux loisirs, aux systèmes de garde, mais surtout d'insertion professionnelle.
- Les Hauts-de-France enregistraient en 2020 le taux d'emploi féminin le plus faible de France Métropolitaine (56,9% chez les 15-64 ans, contre 64,4% des hommes).⁵

¹ Territoires ruraux : en panne de mobilité, Secours Catholique-Caritas France, avril 2024

² Heinrich Böll Stiftung, La mobilité, charge mentale pour les femmes, 2022

³ Ibid Forum Vies Mobile, 2022

⁴ Sénat, "Femmes et ruralités : en finir avec les zones blanches de l'égalité". Octobre 2021

⁵ L'égalité femmes-hommes dans les Hauts-de-France : chiffres clés de la région et de ses départements, Insee Dossier Hauts-de-France n°11, mars 2024

En dehors de la voiture, les femmes marchent plus que les hommes (25,8% contre 21,5%) et prennent davantage les transports en commun (10,1% contre 7,9%). En revanche, elles sont moins susceptibles de se déplacer à vélo (1,5% contre 4%)⁶.

Enfin, l'espace public n'est pas accessible de manière équivalente en fonction du genre. Par exemple, 51% des femmes ne se sentent pas toujours en sécurité dans les transports, contre 35% des hommes⁷. Ce sentiment d'insécurité accrue peut entraîner des stratégies de renoncement ou d'évitement vis-à-vis d'un déplacement. Il est également nourri par une augmentation des chiffres de violences sexuelles dans les transports : + 6 % en 2024 par rapport à 2023 et +9 % par rapport à 2022. 91% des victimes sont des femmes, dont une majorité ont moins de 30 ans et plus d'un tiers sont des mineures⁸. L'absence d'un moyen de transport peut aussi être un empêchement pour certaines femmes victimes de violences conjugales : il limite l'accès aux démarches essentielles (dépôt de plainte, soins, hébergement), avec le risque d'un maintien dans une situation d'isolement et de dépendance.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Face à ces constats, différents dispositifs, nationaux mais aussi locaux à l'échelle des Hauts-de-France, ont vu le jour dans l'objectif d'améliorer les conditions de déplacement des femmes, et plus généralement leur accès à la mobilité.

La Direction Régionale aux Droits des Femmes et à l'Égalité a notamment lancé « **En voiture Nina et Simon.e.s** », un dispositif d'aller-vers ayant pour but de sensibiliser aux questions d'égalité femmes-hommes, de venir en aide ou de conseiller les femmes en milieu rural et dans les quartiers prioritaires de la politique de la Ville (QPV). Premièrement déployé dans le département du Nord en partenariat avec l'association SOLFA, il a aussi été mis en place dans l'Aisne par la Fédération Régionale des CIDFF des Hauts-de-France. Il s'agit d'un lieu itinérant d'information, d'écoute et d'orientation bienveillant, gratuit et sans rendez-vous, pour toute personne se questionnant sur les thématiques de l'égalité entre les femmes et les hommes. Le « van jaune » se déplace également lors d'événements (type fête de village) à la demande de partenaires, dont les centres sociaux. Les échanges s'articulent selon un principe d'anonymat, de distribution de l'information, de prise de rendez-vous individuel à la demande ou de mise en relation avec le partenaire compétent.

Pour ce qui est des transports en commun, et notamment des réseaux de bus urbains, il est possible depuis octobre 2020 de mettre en place un **dispositif de descente à la demande** qui permet de déposer les voyageurs entre deux arrêts en soirée et pendant la nuit. En Hauts-de-France, Ametis, sur la Métropole d'Amiens (bassin Grand Amiénois – Grand Roye), l'a instauré de 22h à 5h du matin. Si les femmes étaient la cible initiale, il a finalement été ouvert à tout usager se ressentant en situation d'insécurité ou de vulnérabilité face à la mobilité. Les lignes du réseau Ilévia, sur la Métropole Européenne de Lille (bassin Aire Urbaine Centrale), l'ont également adopté.

Sur la question du vélo, mode de déplacement vers lequel les femmes se tournent beaucoup moins que les hommes, l'antenne locale de l'Association Droit Au Vélo (ADAV) s'est associée à la Maison des Associations de Valenciennes (bassins Hainaut-Cambrésis-Thiérache et Aire Urbaine Centrale) pour proposer **des activités cyclistes réservées aux femmes**, dans le cadre de la Semaine des droits des femmes, en mars 2025. On pouvait y retrouver des ateliers de remise en selle ou encore d'auto-réparation.

De manière plus générale, le dispositif national « **Demandez Angela** » vise à créer un réseau de lieu sûr afin de prévenir les violences sexistes et sexuelles dans l'espace public. En cas d'agression, il est possible de se rendre dans un lieu partenaire (bar, restaurant, etc.) et de demander Angela. La personne alertée et formée à cette situation peut alors mettre en sécurité la femme, dans un endroit isolé, en appelant un taxi, la police, etc.

⁶ Enquête Mobilité des personnes, SDES - INSEE (2018-2019)

⁷ Chiffres de l'Observatoire National de la Délinquance et de la Répression Pénale (ONDRP)

⁸ Chiffres de l'Observatoire national des violences faites aux femmes qui s'appuie notamment sur les données de l'Observatoire national de la délinquance dans les transports, du ministère de l'Intérieur et des opérateurs de transports

Enfin, différentes initiatives ont été prises sur le sujet par certains Départements :

- Depuis décembre 2020, une convention unit **les services de l'État et les taxis du Pas-de-Calais afin de faciliter la mobilité des femmes victimes de violences conjugales**. Ce partenariat leur permet ainsi qu'à leurs enfants d'être véhiculées gratuitement pour accomplir leurs démarches allant du dépôt de plainte à la mise à l'abri en urgence ;
- Dans le cadre du **dispositif « coup de pouce insertion » du Département de la Somme**, qui octroie un soutien financier pour la reprise d'une activité ou d'un projet professionnel, les femmes en difficultés financières sont une des cibles principales ;
- Le Département du Nord a intégré depuis 2021 l'enjeu « **Favoriser l'égalité femmes-hommes dans la mobilité en territoires ruraux** » au sein de son appel à projet annuel « Mobilité innovante en milieu rural » pour les habitants et les habitantes des territoires peu et très peu denses ».

Néanmoins, si les initiatives strictement destinées aux femmes restent peu nombreuses en Région Hauts-de-France, il est à noter que la majorité des dispositifs de mobilité solidaire, qui sont ouverts à un public plus large, bénéficient particulièrement aux femmes du fait de leur situation spécifique (précarité, monoparentalité, isolement, violences, etc.).

Dans le cadre du PAMS, il apparaît donc nécessaire de :

- Sensibiliser à l'enjeu de l'égalité femmes-hommes sur les questions spécifiques de la mobilité et des déplacements. Ce sujet pourrait être l'une des thématiques retenues lors des rencontres des différents clubs de la mobilité solidaire de chaque bassin (cf. fiche « Gouvernance du PAMS »), afin de partager des dispositifs existants ou des retours d'expérience et échanger collectivement sur des pistes de solutions à développer. Il pourrait également s'agir d'un focus spécifique des formations à la mobilité solidaire (cf. fiche « Former les prescripteurs et les acteurs relais aux dispositifs de mobilité solidaire existant »).
- Veiller à l'intégration de l'enjeu de l'égalité femmes-hommes dans les cahiers des charges des appels à projets (AAP) ou appels à manifestation d'intérêt (AMI) liés à la mobilité et aux transports portés par la Région ou les Départements, à l'instar du Département du Nord. Cela pourrait se traduire par l'intégration d'un critère spécifique dans les dossiers de candidature, encourageant les porteurs de projet à identifier les besoins différenciés pour les femmes et à proposer des solutions adaptées, telles que des sessions d'atelier vélo destinées exclusivement aux femmes, de l'accompagnement au permis pour les femmes isolées, etc.
- Développer des indicateurs de suivi spécifiques au genre et à la question de l'accès à la mobilité pour les femmes qui permettront de nourrir le référentiel d'évaluation des PAMS sur chaque bassin de mobilité. Il peut notamment s'agir d'une mesure des profils de bénéficiaires des dispositifs de mobilité solidaire.



NATURE DE L'ACTION

- ☐ Animation
- ☐ Communication
- ☒ Concertation
- ☐ Etude
- ☒ Expérimentation

- ☐ Fonctionnement
- ☒ Formation
- ☐ Ingénierie
- ☐ Investissement



PILOTES

- Région
- Départements



PARTENAIRES

- Etat via le Haut Conseil à l'Egalité
- EPCI
- Communes
- Plateformes de mobilité
- Associations : SOLFA, CIDFF, Secours Catholique, Croix-Rouge
- Lieux d'accueil existants type Maison France Services, centres sociaux, missions locales
- Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB)



CIBLES

- Ensemble des femmes et des hommes
- L'ensemble de la population, pouvant faciliter les conditions de la mobilité des femmes



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

A partir de la première année

- Intégration de l'enjeu « égalité femmes-hommes face à la mobilité » aux formations distillées dans le cadre des PAMS

2

A partir de la deuxième année

- Organisation d'une journée ou d'un webinaire sur la thématique « Femmes et Mobilité » dans le cadre du club de la mobilité solidaire
- Intégration d'un critère « Egalité femmes-hommes » au sein de tous les cahiers des charges des AAP et AMI Mobilité publiés par la Région et les Départements en Hauts-de-France

3

A partir de la troisième année

- Construction d'indicateurs spécifiques aux inégalités de genre dans l'accès à la mobilité et aux moyens de transport.



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

- Diagnostic du PAMS ;
- Ensemble des sources citées.



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de dispositifs proposant un accompagnement spécifique pour les femmes



ACTIONS LIÉES

- Action 1.1 : Créer un annuaire des services de mobilité recensant l'ensemble des aides et des services de mobilité solidaire ;
- Action 1.3 : Former les prescripteurs et les acteurs-relais aux dispositifs de mobilité solidaire existants ;
- Action 2.1 : Définir la gouvernance et la coordination du PAMS ;
- Action 2.2 : Mettre en place un référentiel de suivi des actions du PAMS.

FICHE ACTION 4.1 – Lever les freins à la mobilité pour faciliter l'accès à l'emploi dans les filières professionnelles en tension

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

La mobilité est l'un des freins majeurs dans l'accès et le maintien dans l'emploi, avec un cumul de difficultés financières, matérielles et sociales. A l'échelle régionale, 28% des demandeurs d'emploi sont sans moyen de locomotion, et les entreprises déclarent avoir rencontré des difficultés de recrutement pour 49% des projets d'embauche, notamment pour des motifs liés à la mobilité.

Les filières concernées sont notamment les métiers précaires, ceux pouvant induire des horaires décalés (emplois industriels fonctionnant en 3x8, métiers de la santé, en hôpital notamment, etc.), ou encore impliquant une forte mobilité, comme les aides à domicile ou les auxiliaires de vie par exemple.

Sur le bassin de mobilité Arrageois, la dépendance aux véhicules motorisés est une problématique majeure, notamment dans les territoires ruraux qui constituent une partie importante du bassin. Cela concerne aussi les agglomérations a priori plus urbaines comme Cambrai ou Arras, où l'accès aux zones d'activités situées dans les zones périurbaines en transports collectifs a également été relevée comme pouvant être relativement complexe, malgré les efforts engagés sur Cambrai ou Arras notamment. La Communauté Urbaine d'Arras a par exemple mis en place des lignes dédiées aux zones d'activités ou au moins qui traversent ces dernières pour desservir certains lieux stratégiques (Acti'bus) avec des navettes disponibles de 5 h à 21 h en transport à la demande ou en ligne régulière selon les horaires. La Communauté d'Agglomération de Cambrai propose quant à elle un service de lignes dédiées pour desservir les parcs d'activités économiques tels que Actipôle et Cantimpré. Ce dispositif vise à faciliter les déplacements des salariés et visiteurs vers ces zones d'emploi, en particulier pour ceux ne disposant pas d'un véhicule personnel ou d'une desserte en transport public traditionnel. Par ailleurs, la CAC via un conventionnement avec PHARE, met en œuvre un système de location de véhicule et vélos pour faciliter l'accès à l'emploi (Solimob).

Aussi, les difficultés d'accès à l'emploi en lien avec la mobilité peuvent se cumuler avec des difficultés d'accès au logement pour les publics les plus précaires.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

La Loi Plein Emploi prévoit d'identifier les filières en tension. Sur le bassin de mobilité de l'Arrageois, un groupe de travail a identifié cinq typologies de métiers. Une étroite collaboration avec ce groupe de travail devra être envisagée pour mettre en place des solutions de mobilité durable.

On peut mentionner ici un ensemble de bonnes pratiques visant à répondre aux problématiques spécifiques que rencontrent les filières dites « en tension » :

- **Proposer des solutions concrètes de transport hors voiture individuelle**, adaptées aux contraintes de ces métiers en s'appuyant sur les employeurs et les acteurs de la mobilité (de droit commun ou solidaire) et du logement :
 - ▶ Pour les employeurs :
 - Adapter autant que possible les horaires de travail aux horaires des transports en commun ;
 - Organiser des services de transport intra ou inter-entreprises : navettes, transport à la demande, covoiturage ;
 - Mettre en place un plan de mobilité employeur voire inter-employeurs, comportant notamment un diagnostic des mobilités domicile-travail, et la réalisation d'un plan d'action incluant usage du vélo, du covoiturage, forfait mobilité durable, etc.
 - ▶ Pour les employeurs saisonniers : proposer un « pack » logement et emploi aux travailleurs saisonniers (par exemple, mise à disposition temporaire de logements étudiants vacants pendant les périodes estivales types CROUS);
 - ▶ Pour les bailleurs et les communes : développer l'offre de logements sociaux à proximité des bassins d'emploi ;
 - ▶ Pour les travailleurs dans le domaine de l'aide à la personne : prendre en compte la question de la mobilité dès le recrutement ou prêter ou faciliter l'accès à des véhicules pour les tournées et visites. A ce titre, le Département du Pas de Calais a lancé fin 2024 un Appel à projet pour lever les freins à la mobilité du secteur de l'aide à la personne. Sur un département voisin du bassin Arrageois, le Département de l'Aisne encourage à la formation et à la prise d'emploi pour les métiers de l'autonomie, en ayant répondu à l'AMI-CNSA sur l'axe relatif à l'attractivité des métiers de l'autonomie en lien avec France travail, la Région HDF et le GEIQ. Des groupes de travail territoriaux ont ainsi été organisés en 2024 afin de sensibiliser le public et de favoriser l'entrée en formation et d'accompagner à la prise de poste. La question de la mobilité y est abordée. Un autre exemple, la structure ADAPECO, en partenariat avec la Cité des Métiers, accompagne les demandeurs d'emplois en leur apportant les outils nécessaires et les compétences pour favoriser le retour à l'emploi en les sensibilisant aux mobilités alternatives.
- **Organiser des échanges directs** avec les employeurs du bassin ;
- **Communiquer auprès d'eux sur ces solutions de mobilité** en s'appuyant par exemple sur les clubs d'entrepreneurs, les événements organisés par les Chambres de commerce et d'industrie, les Chambres des Métiers et de l'Artisanat, les directions du développement économique des collectivités du bassin, les comités des partenaires et les autres organisations regroupant des employeurs (type petits déjeuners). Par exemple, la Communauté Urbaine d'Arras et Artis vont à la rencontre des entreprises du territoire pour présenter la globalité de l'offre de transport en commun existante. Le service mobilité de la CA de Cambrai participe également à des événements tels que les forums liés à l'emploi afin de promouvoir les solutions de mobilité du territoire auprès du grand public et des employeurs.
- **S'appuyer sur des dispositifs existants et fonctionnants à l'échelle régionale**, comme « En Route vers l'Emploi », pour les dupliquer à l'échelle locale : il s'agit par exemple d'une réflexion en cours au niveau de la CA de Cambrai.
- **Conventionner avec des structures d'insertion** pour mettre à disposition de la location de véhicules, vélos (Solimob, ARIL Mobile).

Ces leviers pourront être travaillés dans le cadre de la gouvernance du PAMS (cf. fiche 2.1), notamment en intégrant les représentants des employeurs au sein du Comité de bassin et du Club de la mobilité solidaire.

Enfin, le PAMS peut constituer une base de référence pour définir les actions opérationnelles du volet « mobilité » des Comités Locaux Pour l'Emploi (CLPE) qui établissent leur stratégie locale dans les arrondissements concernés par le bassin de mobilité.



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- Etat (DDETS)
- Région
- Départements
- France Travail



PARTENAIRES

- AOM locales
- Communes
- CCI
- CMA
- Chambre d'Agriculture
- Agences d'intérim
- FASTT
- Missions locales
- Bailleurs
- Réseau Déclic Mobilités
- Club « Les entreprises s'engagent »
- Comités locaux pour l'emploi qui aborderont l'attractivité des métiers en tension sur le territoire
- Services d'aide et d'accompagnement à domicile
- Cap Emploi



CIBLES

- Employeurs de filières en tension
- Employeurs avec de fortes contraintes de mobilité
- Travailleurs précaires
- Demandeurs d'emploi
- Personnes en insertion et bénéficiaires du RSA



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

A partir de la première année (2026)

- Intégrer des représentants d'employeurs au sein des instances de gouvernance du PAMS
- Relayer l'état d'avancement des réflexions dans les comités des partenaires des AOM où les représentants des employeurs sont représentés à hauteur de 50% depuis peu.
- Organiser des premiers échanges avec les employeurs, via les CCI, CMA, etc. afin de discuter de leurs besoins, les orienter et les informer des actions qu'ils pourraient porter pour développer des solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle.

2

Chaque année à partir de 2027

- Mise à jour du recensement des besoins des entreprises lors de la réunion annuelle du Club de la mobilité solidaire.



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

- Base de contacts employeurs de filières professionnelles en tension et d'agences d'intérim ;
- Réseaux d'employeurs et notamment Déclic Mobilités et le club « Les entreprises s'engagent » ;
- Les données des Besoins en Main d'Œuvre de France Travail.



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre d'entreprises participant aux rencontres annuelles du Club de la Mobilité solidaire.



ACTIONS LIÉES

- Action 1.1 : Créer un annuaire des services de mobilité recensant l'ensemble des aides et des services de mobilité solidaire ;
- Action 4.2 : Favoriser la mobilité des apprentis ;
- Action 4.3 : Intégrer la mobilité au sein des dispositifs à destination des demandeurs d'emploi et des stagiaires de la formation professionnelle ;
- Action 4.4 : Faciliter l'accès à l'emploi pour les grands projets : le chantier du Canal Seine-Nord Europe ;
- Action 4.5 : Faciliter l'accès à l'emploi pour les grands projets : la plateforme E-Valley.

FICHE ACTION 4.2 – Favoriser la mobilité des apprentis

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

La LOM indique précisément, dans l'Article L1215-3, que les jeunes en contrat d'apprentissage doivent pouvoir bénéficier d'actions en leur faveur dans le cadre de la mise en place du PAMS : « Le plan d'action définit les conditions dans lesquelles ces personnes bénéficient d'un conseil et d'un accompagnement individualisé à la mobilité. Il prévoit, 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 au jeune en contrat d'apprentissage. »

L'ensemble des acteurs de la formation ont pris en compte cette problématique de la mobilité dans le cadre du Contrat de plan régional pour le développement de la formation et de l'orientation professionnelle (CPRDFOP).

La question de la mobilité est en effet prégnante pour les apprentis puisqu'ils doivent se rendre à la fois sur leur lieu de travail et sur leur lieu de formation, et ce, rarement à proximité de chez eux.

Il existe déjà de nombreuses aides financières dont peuvent bénéficier les apprentis. Sans être exhaustif, on peut citer celles :

- de la Région (Aide aux transports aux particuliers, carte Génération# HDF-APPRENTIS, fonds de solidarité de l'apprenti, En route pour l'Emploi, Aide individuelle au permis de conduire...) ;
- de l'Etat (aide au permis de conduire, aide mobili-jeune par Action Logement...) ;
- des missions locales, des associations ;
- des Centres de Formations des Apprentis ;
- des AOM avec des tarifs préférentiels sur les réseaux de transports en commun ;
- Des EPCI (aide au permis de conduire proposée par la CA de Cambrai en faveur des apprentis ainsi que la mise à disposition de véhicules, ...)

Ces aides sont indispensables pour faciliter les déplacements des apprentis. Néanmoins, elles ne répondent pas toujours suffisamment à leurs besoins pratiques actuels ou à venir. Les difficultés sont d'autant plus importantes dans les territoires ruraux et périurbains du bassin Arrageois, où les offres d'emploi en apprentissage se concentrent dans les 2 principaux pôles urbains.

Les jeunes et les CFA font ainsi remonter le fait que :

- le choix d'une formation ou d'une entreprise se fait à défaut en prenant en compte la proximité, pas toujours en fonction de leur appétence (il existe des freins psychosociaux importants et une culture à la mobilité faible) ;
- il est parfois difficile d'accéder au CFA quand il n'est pas à proximité d'une gare ou d'un pôle d'échanges où il manque des services pour effectuer le « dernier kilomètre » ;
- les CFA sont parfois difficiles d'accès par les modes dits doux.

Pour le Bassin de mobilité Arrageois, on dénombre environ 650 apprentis, principalement dans les secteurs du Bâtiment et Travaux Publics (BTP), des Métiers de bouche et de la beauté - Artisanat d'art et une petite partie dans le secteur Sports, Arts, culture.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Dans la dynamique de la mise en place des PAMS, la Région Hauts-de-France, avec ses différents partenaires, établit une stratégie globale pour faciliter la mobilité des apprentis. Cela fait partie de ses compétences et les initiatives suivantes peuvent être mises en avant :

- Des réflexions sont en cours pour améliorer l'information des jeunes en amont du choix de la formation en apprentissage et de l'entreprise. L'objectif est que les jeunes élargissent leur spectre des possibles territorialement, en ayant connaissance des différentes possibilités de transport pour accéder à une formation et à une entreprise. De plus, des modules de formation au sein des CFA pourraient être proposés pour accompagner les jeunes à lever leurs freins à la mobilité et cette sensibilisation pourrait être réalisée par les entreprises. Aussi, des « guichets de la mobilité » au sein des CFA pourraient être développés afin d'optimiser l'information aux apprentis sur les services de mobilité disponibles. Les outils proposés par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, tels que le calculateur d'itinéraires et le futur annuaire des mobilités, seront particulièrement utiles dans ce cadre ;
- La Région a fait évoluer son appel à projets relatif à la Réussite des Apprentis pour la période 2025-2028 afin d'intégrer la prise en compte de la mobilité des apprentis. Des actions pourront ainsi potentiellement être retenues si elles visent à lever les freins à la mobilité des apprentis par la prise en charge des frais de transport en zone dépourvue de transports en commun réguliers adaptés aux horaires des formations ;
- La Région a construit, en partenariat avec l'ADEME, un consortium de plusieurs CFA dans l'objectif d'offrir des solutions de mobilité aux apprentis, avec un double intérêt dans la démarche engagée :
 - ▶ Atteindre la jeunesse : majoritairement âgés de 15 à 30 ans, les apprentis se prêtent tout particulièrement au déploiement de la mobilité à vélo dans la perspective d'un changement de comportement à long terme ;
 - ▶ Résoudre la problématique de la double-mobilité : à l'opposé des élèves de la filière générale, les apprentis se distinguent par leur utilisation permanente de deux sites, avec d'une part le lieu d'étude et d'autre part le lieu d'apprentissage. Cette particularité n'est pas sans aggraver la difficulté liée à leurs besoins de mobilité.
Le projet vise à dynamiser l'emploi du vélo en en faisant un nouvel outil de développement du territoire, au service des centres d'apprentissage et de formation. Il va recevoir un soutien de l'ADEME et un accompagnement de la Région. Les actions menées au sein de ce projet participent aux objectifs suivants :
- **Action 1 : Déployer la stratégie Vélo** auprès des onze sites de l'AFPA sur l'ensemble du territoire des Hauts-de-France. Il s'agit de l'expérimentation d'un système de vélopartage accompagné d'un bouquet de services (stationnement, totems de réparation). Cette première expérimentation à grande échelle pourra servir par la suite d'exemple à d'autres CFA ;
- **Action 2 : Élaborer deux plans de mobilité**, le premier pour l'AFPA dans le cadre du suivi de sa stratégie de déploiement et d'expérimentation pratique, le second pour Campus pro dans la perspective de la mise en place d'un bâtiment vélo à l'horizon 2025. Ces plans de déplacements seront réalisés avec les étudiants et animés par un prestataire externe ;
- **Action 3 : Mettre en place des méthodologies de sensibilisation et d'animation en faveur de la mobilité à vélo** pour une diffusion à l'échelle régionale : sensibilisation et animations vélo à destination des apprentis, stagiaires et employeurs et diffusion de bonnes pratiques auprès du grand public et des autres établissements scolaires du territoire.

Cette première action pourra être suivie de la mise en place d'investissements pour favoriser la mobilité à vélo dans les CFA (abris vélos, vélopartage, etc.).

Enfin, il conviendra également de **proposer des solutions de mobilité résidentielle** en lien avec les politiques publiques de logement y compris les politiques de logement à destination des PSH. La première étape pourrait consister à organiser un temps de concertation avec les acteurs du logement. Des solutions de logements modulaires pourraient par exemple être envisagées, ainsi que la mise en relations entre bailleurs et apprentis, etc.



NATURE DE L'ACTION

- ☐ Animation
- ☒ Communication
- ☒ Concertation
- ☐ Etude
- ☐ Expérimentation

- ☒ Fonctionnement
- ☐ Formation
- ☒ Ingénierie
- ☒ Investissement



PILOTES

- Région



PARTENAIRES

- CFA
- ADEME
- Acteurs du logement
- Associations (CREM, ADAV...)



CIBLES

- CFA
- Apprentis
- Jeunes qui pourraient être intéressés par l'apprentissage
- Les entreprises



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES



2026 - 2029

- Accompagnement de projets permettant une meilleure mobilité des apprentis



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

- Aides de la Région, de l'Etat, des missions locales, des associations, des CFA, des AOM ;
- Dispositifs ciblant les apprentis.



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de « guichets de la mobilité » créés ;
- Modules de formation créés au sein des CFA.



ACTIONS LIÉES

- Action 3.2 : Donner une culture de la mobilité aux jeunes ;
- Action 4.1 : Lever les freins à la mobilité pour faciliter l'accès à l'emploi dans les filières professionnelles en tension.

FICHE ACTION 4.3 – Intégrer la mobilité au sein des dispositifs à destination des demandeurs d'emploi et des stagiaires de la formation professionnelle

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Selon une étude du Laboratoire de la Mobilité inclusive, près d'un Français sur quatre déclare avoir déjà renoncé à un travail ou une formation faute de moyen de transport pour se déplacer. Ils sont plus d'un sur deux à le déclarer chez les personnes les plus fragiles financièrement. La mobilité est donc un frein assurément prégnant à l'accès à l'emploi ou à une formation.

Par ailleurs, dans le cadre de sa compétence en matière de formation professionnelle, la Région Hauts-de-France a lancé un nouveau service public régional de formation « S'engager vers l'emploi 2023-2027 », sous forme de Service d'Intérêt Economique Régional (SIEG) sur les 26 arrondissements composant le territoire régional.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Le dispositif « S'engager vers l'emploi 2023-2027 » vise à accompagner vers l'emploi ou vers des formations qualifiantes les personnes connaissant différents freins d'accès à l'emploi. Le public concerné est constitué de demandeurs d'emploi jeunes et adultes, prioritairement dépourvus de diplôme et rencontrant des difficultés d'apprentissage ou d'insertion, afin de leur permettre de bénéficier, à titre gratuit, d'un parcours individualisé comportant une aide à caractère pédagogique, social et professionnel.

Ce dispositif porte un regard particulièrement attentif à la mobilité sous deux angles essentiellement :

- d'une part, dans le cadre de la contractualisation avec les organismes de formation, **le lieu de formation est finement précisé à la ville**. Ainsi, les difficultés de déplacements sont prises en compte à l'origine du montage du projet de formation : le lieu de déroulement de la formation est préalablement défini afin de réduire les abandons ou l'absentéisme, et de soutenir une offre au plus près des bénéficiaires ;
- d'autre part, lors de la phase de positionnement qui permet de déterminer le parcours de formation adapté aux besoins du stagiaire, **les organismes de formation opèrent un diagnostic** qui doit mettre au jour, entre autres questionnements, **les problématiques liées à la mobilité**, ou à la perception qu'ont les bénéficiaires sur leur mobilité.

Par ailleurs, dans le cadre de l'obligation de service public « Coopération-Partenariat », les organismes de formation sont enjoins à mener des partenariats qui diversifient leurs sources de prescripteurs, qui les acculturent à leur environnement territorial et qui les encouragent à mener des coopérations actives avec d'autres acteurs de l'insertion et de l'emploi. Ainsi, après une analyse de leurs besoins (issue d'un questionnaire qui leur sera transmis en amont), sera proposé aux organismes de formation de travailler avec les structures proposant de l'accompagnement individualisé aux personnes éloignées de l'emploi et de la formation, afin d'établir un programme d'intervention.

L'annuaire des services de mobilité réalisé par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France viendra en appui de cette coopération, pour offrir aux prescripteurs une vision exhaustive du champ des possibles.

Enfin, il conviendrait que la mobilité continue à être prise en compte et valorisée au sein du prochain dispositif de formation à partir de 2027.

Accompagnement des BRSA par les Départements

Le **Département du Nord** soutient les allocataires du RSA dans le cadre de leur reprise d'emploi ou de formation via les dispositifs suivants :

- Activ'Emploi - Aide financière activable lors du premier mois de la reprise d'un emploi couvrant les frais kilométriques, transports en commun, achat de vélo ou trottinette électriques, garde d'enfants.
- Boost Qualification – Aide financière accordée à la fin d'une formation d'une durée de plus d'un mois, qualifiante, certifiante ou diplômante.
- Expérimentation du dispositif "cumul RSA" - Permettant le cumul d'un salaire avec l'allocation RSA durant 3 mois maximum

Mais également en proposant un accompagnement renforcé via les coachs présents au sein de la Maison Nord Emploi pour la reprise d'un emploi ou d'une formation.

S'ajoute à ces dispositifs, le financement de projets autour de la levée des freins à la reprise d'activité : aide à la mobilité, à la garde d'enfants via le Pacte Local des Solidarités le Département du Nord.

Le **Département du Pas-de-Calais** apporte quant à lui une offre de services diversifiée d'insertion auprès des publics bénéficiaires du RSA et des jeunes de moins de 26 ans éloignés de l'emploi.

A travers son schéma départemental inclusion 2023-2027, il entend notamment construire des parcours intensifs d'insertion pour favoriser l'accès et le maintien dans l'emploi.

Le Département agit en faveur :

- Du déploiement d'une offre de service dynamique pour lever les freins à la reprise d'activité : aide à la mobilité, à la garde d'enfant, au logement ; mais aussi avec des dispositifs tels que « coaching emploi » ; « coaching jeunesse », etc.
- Du développement de nouveaux modes d'accompagnement (« côte à côte » ; « faire avec » ...)
- De la préparation et de la formation des publics par des modalités pédagogiques innovantes et permettant de faire prendre conscience des potentiels de chacun.

Tout cela s'articule autour de dispositifs permettant d'animer et coordonner la déclinaison de cette politique publique départementale. Peuvent être cités :

- « Mon job 62 », la plateforme qui permet de rapprocher les bénéficiaires du RSA des offres d'emplois
- « Profession Autonomie 62 », dont le but est de faciliter l'accès aux emplois liés aux métiers de l'Autonomie.
- « Mamobilité62 », avec notamment le soutien financier de 10 structures de la mobilité solidaire

Afin de pouvoir soutenir les démarches individuelles de retour vers l'emploi des bénéficiaires du RSA, le Département du Pas-de-Calais est également en mesure d'apporter une Aide Financière Personnalisée (AFP) ou encore un « coup de pouce compétence » pour ceux qui s'inscrivent vers un parcours « formation-emploi ».

Enfin, le Département sait pouvoir compter sur de nombreux partenaires de l'accompagnement répartis sur l'ensemble des territoires. Ceux-ci permettent d'assurer à la fois le repérage des problématiques des personnes et de répondre aux enjeux d'accompagnement intensif fixés dans le schéma départemental inclusion.

L'ensemble de cette politique publique de l'insertion s'inscrit en lien étroit avec la mise en œuvre de l'expérimentation France Travail issue de la loi sur le Plein Emploi.

Accompagnement des demandeurs d'emploi par France Travail

France Travail a mis en place une prestation « Bilan-accompagnement mobilité », destinée à accompagner uniquement les demandeurs d'emploi vers une mobilité géographique plus autonome, en levant leurs freins à la mobilité pour élargir le périmètre des opportunités de travail et de formation. Il s'agit d'un parcours individualisé d'une durée de 3 mois, pouvant être complété par des ateliers en groupe.

La mobilité est également évaluée dans le cadre d'autres dispositifs de France Travail. C'est le cas notamment du dispositif « Prépa Compétences » qui permet aux publics éloignés de l'emploi et de l'accès à la formation ayant besoin de renforcer leurs compétences de découvrir des métiers et de trouver la bonne offre de formation en une trentaine de jours maximum.

Les Comités Locaux Pour l'Emploi (CLPE)

La Loi pour le Plein Emploi (loi n°2023-1196 du 18 décembre 2023) instaure une nouvelle gouvernance du réseau pour l'emploi, aux niveaux national, régional, départemental et local. Les comités locaux pour l'emploi définissent les stratégies locales de l'emploi et les traduisent de manière opérationnelle. De nombreux CLPE en Hauts-de-France ont choisi d'adopter dans leur stratégie locale un volet « mobilité ». Celle-ci constitue en effet l'un des principaux freins pour le retour à l'emploi.

Dans le cadre des travaux des CLPE des arrondissements concernés par le bassin de mobilité Arrageois, le PAMS peut constituer un cadre de référence pour décliner des actions opérationnelles.



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- Région
- Départements
- France Travail



PARTENAIRES

- Organismes de formation
- MDPH
- Cap Emploi
- DEA (Dispositif Emploi Accompagné)



CIBLES

Le public éligible :

- Les personnes en recherche d'emploi majeures, inscrites ou non à France Travail ;
- Les salariés en contrat aidé ;
- Les salariés à temps partiel (durée inférieure à 24 heures par semaine) ;
- Les personnes en préparation partagée d'éducation de l'enfant (PréParE) à temps plein et privées d'emploi.



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

- Pour la Région, le dispositif « S'engager vers l'emploi 2023 – 2027 » ;
- Pour le Département du Pas de Calais, le déploiement du schéma départemental d'inclusion.



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

- Cahier des charges du dispositif « S'engager vers l'emploi 2023-2027 » ;
- Les Comités Locaux pour l'Emploi des arrondissements concernés par le bassin de mobilité ;
- Annuaire de recensement des aides et dispositifs de mobilité solidaire (cf. action 1.1) .



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de bénéficiaires formés dans le cadre du dispositif « S'engager vers l'emploi 2023-2027 »
- Nombre d'organismes de formation mobilisés dans le partenariat



ACTIONS LIÉES

- Action 1.1 : Créer un annuaire des services de mobilité recensant l'ensemble des aides et des services de mobilité solidaire ;
- Action 2.3. : Renforcer l'accompagnement et la coordination des acteurs de la mobilité solidaire au travers de plateformes départementales ;
- Action 3.1. Définir et tendre vers une offre idéale de l'accompagnement de mobilité solidaire maillant tout le bassin ;
- Action 4.1. : Lever les freins à la mobilité pour faciliter l'accès à l'emploi dans les filières professionnelles en tension.

FICHE ACTION 4.4 – Faciliter l'accès à l'emploi pour les grands projets : le chantier du Canal Seine-Nord Europe

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Le bassin Arrageois est concerné par deux projets d'envergure ayant un fort impact sur le territoire, ses dynamiques d'emploi et donc les enjeux de mobilité des travailleurs, à savoir le chantier du Canal Seine-Nord Europe (CSNE) et la plateforme logistique E-Valley.

Cette fiche traite de l'accessibilité aux chantiers du CSNE.

Le CSNE reliera fin 2032 les bassins de la Seine et de l'Oise au réseau à grand gabarit du nord de l'Europe. Il traversera et impactera notamment les territoires de la CC du Sud Artois, de la CA de Cambrai (Moeuvres) et de la CC Osartis Marquion, et terminera sa course à Aubencheul-au-Bac, dans la CA de Cambrai, qui accueillera un port intérieur (secteur 4 du Canal « Etricourt-Manancourt – Aubencheul-au-Bac »). En conséquence, dans les prochaines années, le chantier exercera une influence notable sur les flux domicile-travail du bassin Arrageois, avec un potentiel d'emplois d'environ 1 100 postes pour le bassin.

Le tracé du canal parcourt surtout des territoires peu denses et est éloigné des axes principaux de transport, impliquant un recrutement géographique élargi (en particulier depuis le bassin minier) pour mobiliser les emplois nécessaires, des distances importantes à parcourir et des solutions de transport adaptées à imaginer. Jusqu'ici, à l'échelle de l'ensemble du canal, les clauses d'insertion ont permis au 1^{er} avril 2024 de réaliser plus de 120 000 heures avec 152 bénéficiaires ; 80% des emplois obtenus sont durables, avec 50% de CDI et 30% de CDD de plus de 6 mois, contrats de professionnalisation ou d'apprentissage.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

L'objectif de cette action est de mobiliser les acteurs du territoire (AOM, opérateurs de mobilité, Région et entreprises) pour proposer des solutions concrètes et soutenables de transport adaptées aux contraintes des chantiers du CSNE (localisation, évolutivité géographique). Elle s'articule en plusieurs points complémentaires :

- **Valoriser, faire connaître et évaluer « Navettes Emploi Express » déployée par le Département du Pas-de-Calais.** En effet, le Département du Pas-de-Calais est devenu chef de file dans l'émergence d'un système de « Navettes Emploi Express », permettant d'acheminer les salariés sur le site des travaux (à proximité de Marquion) depuis Arras, Bapaume ou encore Lens et Hénin-Beaumont via 3 lignes. Cette offre est à ce jour en construction et pourrait être opérationnelle mi-2025, sous réserve de l'obtention de co-financements. Selon l'ampleur des besoins de recrutement, il sera toutefois nécessaire de vérifier la capacité à y répondre une fois que ces besoins seront mieux définis. La plateforme et ses opérateurs partenaires seront mobilisés en priorité pour apporter des solutions aux bénéficiaires du RSA et aux jeunes de moins de 26 ans ; les autres publics employables ciblés par le PAMS (demandeurs d'emploi, etc.) pourront également être concernés par les services qui seront proposés. Le marché BML de France Travail s'inscrit dans ce champ, sur le volet accompagnement.

- **Associer les employeurs à la démarche**, puisqu'ils sont les premiers concernés et les premiers organisateurs potentiels de services. A ce jour, la Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE) a prévu d'organiser deux réunions avec les mandataires afin de cadrer tous les aspects du chantier, y compris les questions d'accès et de mobilité. Pour ce faire, la SCSNE va organiser, avec les groupements d'entreprises de chaque lot de travaux, les réunions suivantes :

- une réunion de lancement du lot de travaux, en bilatéral ;
- une réunion de cadrage, avec les co-pilotes (Région et Etat).

Ces réunions vont permettre de cadrer au mieux les besoins de chaque entreprise, et d'envisager, avec elles, les solutions possibles.

La SCSNE a également élaboré un guide des entreprises attributaires, disponibles en ligne (et facile à mettre à jour) pour accompagner les entreprises dans leurs démarches et le respect des engagements du cahier des charges.

- **Associer les AOM**, la Région et le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France pour renforcer ponctuellement des horaires ciblés de services de transport, fondés sur une analyse précise des besoins d'activité définis par l'ensemble des acteurs concernés ou ajouter des liaisons supplémentaires (navettes, bus) « spéciales CSNE » vers les différents sites. En particulier, un travail fin d'analyse des dessertes régionales, par car et par train, est à faire afin d'identifier des ajustements ou compléments à l'offre permettant d'accéder aux différents sites.

Dans le cadre de la desserte du chantier du Canal Seine-Nord Europe, la CAC mène plusieurs actions en matière de mobilité afin de proposer des solutions liées aux déplacements des salariés. La création d'aires de covoiturage permettra de réduire le recours à la voiture individuelle pour les trajets domicile–chantier, en facilitant le regroupement des déplacements des salariés.

La CAC mène actuellement une étude sur les enjeux de mobilité et de stratégie pour la desserte d'E-Valley et le CNSE avec une réflexion sur le projet d'une ligne BHNS ainsi que sur la mobilité douce.

- **Faciliter la circulation de l'information sur les services de mobilité existants** pour les salariés et les employeurs. Par exemple, des séances de sensibilisation et d'accompagnements pourraient être organisées auprès de ses derniers pour faciliter la prise en main des ressources recensées par les outils du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France.

Cette démarche peut être coordonnée avec les bassins Grand Amiénois-Grand Roye et Saint-Quentinois, également concernés par les chantiers du CSNE.



NATURE DE L'ACTION

- | | |
|-------------------|------------------|
| ● Animation | ● Fonctionnement |
| ● Communication | ● Formation |
| ○ Concertation | ● Ingénierie |
| ● Etude | ● Investissement |
| ● Expérimentation | |



PILOTES

- Région
- Départements
- SCSNE



PARTENAIRES

- SPIE départementaux
- France Travail
- SNCF Gares et Connexions
- AOM locales
- FASTT (intérim)
- Agences d'intérim (Humando, etc.)
- Prestataires privés de transport
- MaMobilité62 et opérateurs locaux de mobilité solidaire
- Plateformes de covoiturages ou plateformes de covoiturage intra-salariés
- Associations porteuses de TUS
- Entreprises engagées sur le CSNE



CIBLES

- Travailleurs des chantiers CSNE
- Employeurs sur les chantiers



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Dès la première année (2026)

- Mettre en place la « Navette Emploi Express » du Département du Pas-de-Calais et de la FJEP ;
- Enclencher un dialogue dès qu'une entreprise est retenue afin de connaître ses projets en matière de déplacement de ses salariés et l'orienter vers les services existants (SCSNE)
- Etablir un document sur les services de mobilité existants pour les ouvriers et pour les employeurs (points d'arrêt, fréquences, etc.) à partir des outils du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France (cf. annuaire des services de mobilité, fiche 1.1)
- Enclencher l'étude des besoins ciblés et des services à déployer en partenariat avec les différents acteurs pouvant porter des solutions de mobilité (SNCF Gares et Connexions, AOM, employeurs) afin de déterminer leur faisabilité et d'affiner un calendrier de mise en œuvre

2

Dès 2027

- Développer des dispositifs d'accompagnement et de formation des employés du chantier CSNE pour les sensibiliser à la mobilité
- Suivre la mise en place de la navette du département du Pas de Calais.



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

- Annuaire des services de mobilité pour les différents publics de la mobilité solidaire ;
- Formations existantes sur la mobilité et notamment la lecture de cartes, etc.



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre d'entreprises attributaires pour le chantier du CSNE avec lesquelles un dialogue a été ouvert sur le sujet de la mobilité des travailleurs ;
- Nombre de bénéficiaires utilisant la navette chantier « CSNE ».



ACTIONS LIÉES

- Action 1.1 : Créer un annuaire des services de mobilité recensant l'ensemble des aides et des services de mobilité solidaire ;
- Action 2.3 : Renforcer l'accompagnement et la coordination des acteurs de la mobilité solidaire au travers de plateformes départementales ;
- Action 3.1 : Définir et tendre vers une offre idéale de l'accompagnement de mobilité solidaire maillant tout le bassin ;
- Action 3.2 : Donner une culture de la mobilité aux jeunes ;
- Action 4.1 : Lever les freins à la mobilité pour faciliter l'accès à l'emploi dans les filières professionnelles en tension ;
- Action 4.3 : Intégrer la mobilité au sein des dispositifs à destination des demandeurs d'emploi et des stagiaires de la formation professionnelle ;
- Action 4.5 : Faciliter l'accès à l'emploi pour les grands projets : la plateforme E-Valley.

FICHE ACTION 4.5 – Faciliter l'accès à l'emploi pour les grands projets : la plateforme E-Valley

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Le bassin Arrageois est concerné par deux projets d'envergure ayant un fort impact sur le territoire, ses dynamiques d'emploi et donc les enjeux de mobilité des travailleurs, à savoir le chantier du Canal Seine-Nord Europe (CSNE) et la plateforme logistique E-Valley.

Cette fiche traite de l'accessibilité à la plateforme logistique E-Valley.

La plateforme logistique E-Valley, située à Epinoy (CC Osartis Marquion, Département du Pas-de-Calais) et Haynecourt (CA de Cambrai, Département du Nord), est implantée sur près de 320 hectares dont 550 000 m² d'entrepôts supplémentaires à venir, générant environ 1 500 emplois d'ici fin 2025 dans les secteurs de la logistique et du e-commerce.

Du fait de la nature de leurs activités, les salariés des entreprises présentes sur le site d'E-Valley occupent des fonctions aux horaires variés, parfois décalés.

Un recensement interne des besoins réalisé auprès des salariés par site de production a par ailleurs mis en évidence les principaux lieux de résidence de ces derniers : pour une majorité d'entre eux (environ 75%), les salariés viennent de la CA de Cambrai. Certains flux sont également drainés par la CA de Douai situés à l'extérieur du périmètre du bassin de mobilité de l'Arrageois (environ 20% des salariés d'E-Valley), le reste (5%) provenant de l'Arrageois. Autrement dit, le site emploie une majorité de personnes issues de bassins de vies locaux. Du fait du développement du site, les promoteurs seront susceptibles d'aller chercher de potentiels salariés au-delà des bassins d'emploi de l'Arrageois, démultipliant les freins à la mobilité (davantage de kilomètres à parcourir pour se rendre sur leur lieu de travail, par exemple).

Aussi, la problématique de l'accès à E-Valley est double : il s'agit en effet d'offrir des alternatives à la voiture individuelle pour arriver sur le site depuis l'extérieur, mais aussi de pouvoir se déplacer à l'intérieur du site étant donné son envergure.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

L'objectif de cette action est de mobiliser les acteurs du territoire (AOM, opérateurs de mobilité, Région, Départements et entreprises) pour proposer des solutions concrètes et soutenables de transport adaptées aux contraintes de la plateforme logistique E-Valley (horaires décalés, mobilités externes et internes, desserte). Elle s'articule en plusieurs points complémentaires :

- **Etudier la desserte d'E-Valley.** Pour la CA de Cambrai, une étude est en cours sur les enjeux de mobilité et de stratégie pour la desserte d'E-Valley.

- **Associer les employeurs à la démarche**, puisqu'ils sont les premiers concernés et les premiers organisateurs potentiels de services. Concernant E-Valley, les entreprises implantées sont peu associées aujourd'hui aux réflexions et problématiques posées. Seul un représentant du développement économique du site a été ciblé pour des échanges ponctuels.
- Associer les AOM, la Région et le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France pour renforcer ponctuellement des horaires ciblés de services de transport, fondés sur une analyse précise des besoins d'activité définis par l'ensemble des acteurs concernés ou ajouter des liaisons supplémentaires (navettes, bus) « spéciales E-Valley » vers les différents sites. En particulier, un travail fin d'analyse des dessertes régionales, par car, est à faire afin d'identifier des ajustements ou compléments à l'offre permettant d'accéder aux différents sites.

Une première étape consiste à mettre autour de la table les AOM, les Départements, la Région, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, les responsables du site et quelques responsables d'entreprises directement concernés par des difficultés de recrutement. Une première réunion a eu lieu et les échanges doivent se poursuivre.

Pour ancrer les pistes de solutions dans le réel, une visite de site similaire à celui d'E-Valley pourrait être envisagée pour s'inspirer des initiatives qui s'organisent au-delà du bassin (exemple : pôle de Roissy).

- **Mobiliser les opérateurs de mobilité solidaire** : les structures partenaires des territoires concernés (MaMobilité62, FJEP ou l'ADEFI pour la Pas-de-Calais, ou Wimoov et PHARE pour le Nord), pourront proposer des solutions de mobilité aux futurs travailleurs issus de catégories de population vulnérables. Une autre piste de réflexion porte sur le renforcement du service « Navettes Express Emploi » dont le Département du Pas de Calais est chef de file. Cette navette, déployée à partir de mi-2025, a pour objectif de rapatrier des salariés vers le chantier du Canal Seine-Nord Europe (CSNE) à Marquion depuis 3 lignes pré-identifiées. L'une de ses lignes pourrait être en partie détournée pour desservir également le site E-Valley si l'opportunité se justifiait. (cf. fiche action 4.4).
- **Favoriser le développement du covoiturage réguliers** par l'intermédiaire d'acteurs spécialisés en montrant les possibilités offertes par la plateforme Pass Pass covoiturage et la création d'une communauté pour le site, en signalant les nombreuses aires de covoiturages sur l'aire d'influence du site, en faisant la promotion de BlablaCar Daily, etc.
- **Conventionner avec les associations du territoire**. Par exemple, il existe une convention entre Solimob (PHARE) et la CA de Cambrai. L'objectif est d'accompagner les personnes en recherche d'emploi, ainsi que la mise à disposition de vélos et de véhicules, puis d'y adjoindre de nouveaux véhicules achetés par la CA de Cambrai.
- **Faciliter la circulation de l'information sur les services de mobilité existants** pour les salariés et les employeurs. Par exemple, des séances de sensibilisation et d'accompagnements pourraient être organisées auprès de ses derniers pour faciliter la prise en main des ressources recensées par les outils du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France.
- Associer à ces solutions un dispositif d'accompagnement pour dépasser les freins culturels et psychologiques (changer de métier, se déplacer loin...) et de formation des employés (lecture des réseaux et horaires de transport par exemple) ; ce volet pourra par exemple être nécessaire pour certains travailleurs peu à l'aise avec un déplacement domicile-travail dépassant les 30 km. Il existe cependant un effet de seuil des 30 km : certains ne se sentent pas à l'aise quand il s'agit de simplement changer de département même quand celui-ci est à moins de 30 km. Les « effets de lieu » sont propres à chaque travailleur et doivent être adaptés en fonction des situations. Ce dispositif pourra être assuré par les opérateurs de mobilité solidaire et la plateforme de mobilité départementale du Pas-de-Calais.

Cette démarche peut être coordonnée avec les bassins Aire Urbaine Centrale et Hainaut Cambrésis Thiérache, dont les emplois représentent une opportunité pour les habitants du bassin minier par exemple.



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- Région
- Départements
- Castignac, gestionnaire de E-Valley
- AOM



PARTENAIRES

- EPCI
- SPIE départementaux
- France Travail
- SNCF Gares et Connexions
- AOM locales
- FASTT (intérim)
- Agences d'intérim (Humando, etc.)
- Prestataires privés de transport
- Opérateurs locaux de mobilité solidaire
- Plateformes de covoiturages ou plateformes de covoiturage intra-salariés
- Entreprises présentes sur E-Valley



CIBLES

- Employés travaillant sur la plateforme logistique E-Valley
- Employeurs présents sur E-Valley



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

En 2025

- Etude sur la desserte d'E-Valley initiée par la CA de Cambrai

2

Dès la première année (2026)

- Organiser une réunion associant largement les AOM (CA de Cambrai et CC Osartis-Marquion), les Départements, la Région et les entreprises d'E-Valley pour partager l'état de la réflexion
- Etablir un document sur les services de mobilité existants pour les ouvriers et pour les employeurs (points d'arrêt, fréquences, etc.)

3

Dès 2027 et au moins jusqu'en 2029

- Etudier la mise en œuvre de nouveaux services de mobilité (TAD, covoiturage, etc.)
- Développer des dispositifs d'accompagnement et de formation des employés pour les sensibiliser à la mobilité



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

- Annuaire des services de mobilité pour les différents publics de la mobilité solidaire ;
- Formations existantes sur la mobilité et notamment la lecture de cartes, etc.



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre d'entreprises implantées à E-Valley avec lesquelles un dialogue a été ouvert sur le sujet de la mobilité des travailleurs.



ACTIONS LIÉES

- Action 1.1 : Créer un annuaire des services de mobilité recensant l'ensemble des aides et des services de mobilité solidaire ;
- Action 2.3 : Renforcer l'accompagnement et la coordination des acteurs de la mobilité solidaire au travers de plateformes départementales ;
- Action 3.1 : Définir et tendre vers une offre idéale de l'accompagnement de mobilité solidaire maillant tout le bassin ;
- Action 3.2 : Donner une culture de la mobilité aux jeunes ;
- Action 4.1 : Lever les freins à la mobilité pour faciliter l'accès à l'emploi dans les filières professionnelles en tension ;
- Action 4.3 : Intégrer la mobilité au sein des dispositifs à destination des demandeurs d'emploi et des stagiaires de la formation professionnelle ;
- Action 4.4 : Faciliter l'accès à l'emploi pour les grands projets : le chantier du Canal Seine-Nord Europe.



La durée du plan d'action

Le présent plan d'action commun en matière de mobilité solidaire est valable pour la période 2025-2029. Cette période de cinq ans sera proposée de manière uniforme pour les PAMS et les contrats opérationnels de mobilité (COM) des dix bassins de mobilité couvrant la région. Cela permettra, le cas échéant, de réexaminer les contours de ces bassins à l'horizon 2029.

Bien que ce plan d'action se rapproche davantage d'une charte que d'un contrat, toute modification, ajout ou suppression d'actions inscrites dans le Plan d'Action commun en matière de Mobilité Solidaire (PAMS) nécessitera une nouvelle délibération de la part de chaque signataire. Les résultats des évaluations réalisées pour certaines actions pourront être utilisés pour accélérer ou dupliquer les actions qui fonctionnent ou pour ajuster celles qui ne donnent pas les résultats escomptés.

Les décisions correspondantes seront proposées en comité de bassin, permettant ainsi une adaptation continue aux besoins et aux évolutions de la mobilité solidaire dans ce bassin de l'Arrageois.



La gouvernance

La démarche d'élaboration du présent PAMS et de son équivalent sur le transport de droit commun, le COM, 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 de l'Arrageois 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 de l'Arrageois** » qui vaudra comité de pilotage à la fois pour le PAMS et pour le COM et qui sera organisé annuellement.

Ainsi, pour le suivi du PAMS, la Région et les Département du Nord et du Pas-de-Calais animeront le pilotage. Y seront associés les représentants des structures suivantes, à savoir :

- L'Etat (Préfecture de région Hauts-de-France, DREETS, DDETS, DREAL) ;
- Le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France ;
- Les AOM suivantes :
 - La Communauté urbaine d'Arras,
 - La Communauté d'agglomération de Cambrai,
 - La Communauté de communes des Campagnes de l'Artois,
 - La Communauté de communes du Sud-Artois,
 - La Communauté de communes du Ternois,
 - La Communauté de communes Osartis Marquion,
- France Travail ;
- La Caisse d'Allocations Familiales.

En fonction des travaux en cours ou de l'ordre du jour, d'autres partenaires peuvent être invités à ce comité de bassin : membres de l'Education Nationale, les sous-préfectures, l'ARS, l'ADIL, l'AFPA et les fédérations des métiers en tension.

Ce comité de bassin :

- fait le point sur l'état d'avancement du PAMS ;
- fixe les objectifs et le programme annuel au titre du PAMS du bassin : priorités, pilotage, échéances ;
- mesure les effets des actions mises en œuvre en vue de les reconduire ou de les faire évoluer ;
- précise les publics et territoires cibles pour les formations à la mobilité ;
- anime une revue de projets en examinant en particulier le financement des actions prioritaires.

Il se réunit 1 fois par an.



La gouvernance

- Le **club de la mobilité solidaire** rassemble potentiellement tous les acteurs de la mobilité solidaire. En plus des membres du comité de bassin et ceux invités en fonction de l'ordre du jour, y seront ainsi notamment conviés, les chambres consulaires, la maison départementale de l'autonomie, l'UDCCAS, l'URIOPSS, les plateformes et opérateurs de mobilité solidaire, les opérateurs de transport, la Cellule France Mobilités, les gestionnaires de pôles d'échanges, les acteurs de la santé, ceux du handicap, les associations locales, les représentants d'employeurs, ceux des habitants ou des usagers des transports, etc.

Une attention particulière portera sur la bonne association des employeurs, des habitants et des usagers aux réflexions et travaux menés.

Ce club de la mobilité solidaire :

- soutient et suit la mise en œuvre des actions prioritaires validées en comité de bassin ;
- recense les besoins et les demandes de ses membres au regard des remontées de terrain ;
- partage des retours d'expériences ;
- formule des demandes à l'attention du comité de bassin ;
- coordonne les actions qui nécessitent une mutualisation ;
- organise des échanges sur des sujets spécifiques en fonction des besoins.

Une rencontre du club de la mobilité solidaire est organisée a minima 1 fois par an.



Suivi et indicateurs

Un référentiel d'indicateurs sera proposé afin de suivre l'état d'avancement du PAMS à deux niveaux :

- Tout d'abord, au niveau de chaque action inscrite dans le plan d'action, en retenant 1 ou 2 indicateurs permettant de mesurer sa réalisation ;
- Ensuite, à l'échelle du PAMS, afin d'évaluer globalement sa mise en œuvre et son efficience. Des représentations sous forme de radars seront notamment utilisées pour valoriser des indicateurs de contexte (part des différents publics vulnérables dans la population totale du bassin, revenu médian, IDH, taux de motorisation, etc.) comme des indicateurs de résultats (nombre de dispositifs accessibles aux seniors, nombre de personnes accompagnées par les maisons de mobilité, etc.).

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 2026, un bilan annuel de suivi sera établi et présenté au comité de bassin du PAMS.



Les signataires

11 signataires pour le PAMS Arrageois :

- **La Préfecture de la Région Hauts-de-France ;**
- **La Région Hauts-de-France ;**
- **Le Département du Nord ;**
- **Le Département du Pas-de-Calais ;**
- **Le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France ;**
- **La Communauté Urbaine d'Arras ;**
- **La Communauté d'agglomération de Cambrai ;**
- **La Communauté de communes des Campagnes de l'Artois ;**
- **La Communauté de communes du Sud-Artois ;**
- **La Communauté de communes du Ternois ;**
- **La Communauté de communes Osartis Marquion.**

Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité de l'Arrageois

Signataire 1/11



À _____

Le _____

Le Préfet de la Région Hauts-de-France

**Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
de l'Arrageois**

Signataire 2/11



À _____

Le _____

Le Président de la Région Hauts-de-France

**Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
de l'Arrageois**

Signataire 3/11



À _____

Le _____

Le Président du Département du Nord

Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
de l'Arrageois

Signataire 4/11



À _____

Le _____

Le Président du Département du Pas-de-Calais

**Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
de l'Arrageois**

Signataire 5/11



À _____

Le _____

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

**Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
de l'Arrageois**

Signataire 6/11



À _____

Le _____

Le Président de la Communauté Urbaine d'Arras

**Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
de l'Arrageois**

Signataire 7/11



À _____

Le _____

Le Président de la Communauté d'agglomération de Cambrai

**Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
de l'Arrageois**

Signataire 8/11



À _____

Le _____

Le Président de la Communauté de communes des Campagnes de l'Artois

**Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
de l'Arrageois**

Signataire 9/11



À _____

Le _____

Le Président de la Communauté de communes du Sud-Artois

**Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
de l'Arrageois**

Signataire 10/11



À _____

Le _____

Le Président de la Communauté de communes du Ternois

**Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
de l'Arrageois**

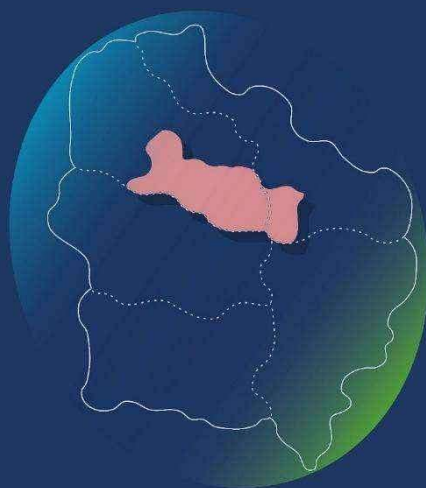
Signataire 11/11



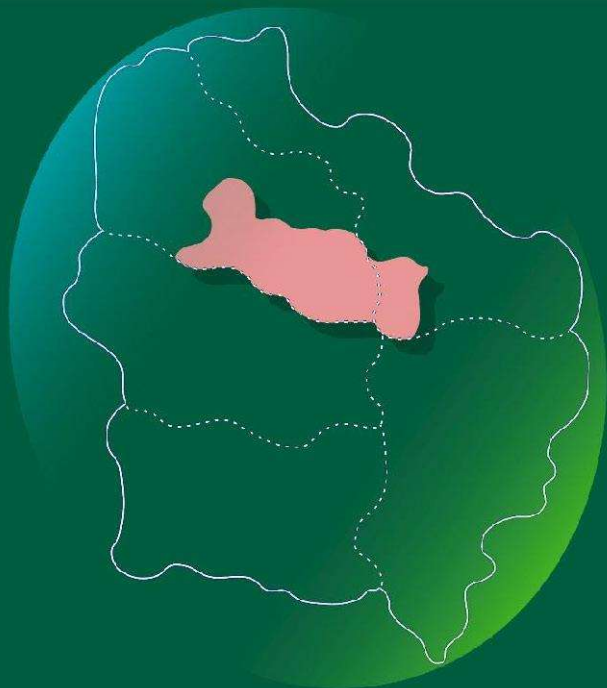
À _____

Le _____

Le Président de la Communauté de communes Osartis Marquion



Septembre 2025



LE CONTRAT OPERATIONNEL DE MOBILITE DU BASSIN DE MOBILITE **ARRAGEOIS**

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 Arrageois	13
a) Le bassin de mobilité Arrageois, un nouvel espace de collaboration.....	13
b) Assurer la cohérence entre planifications stratégiques et politiques de mobilité....	13
c) Un territoire contrasté : entre urbanités et ruralités	13
d) Une offre de transports collectifs à coordonner	14
e) La mobilité durable : un enjeu pour l’ensemble du bassin	14
f) Le Canal Seine-Nord Europe : un atout structurant pour réinventer le transport de marchandises	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	23
▶ Article 8 – La durée du contrat	24
▶ Article 9 – Le suivi et les indicateurs	24
▶ Article 10 – L’évaluation à mi-parcours et les modalités de révision	25
Q Glossaire	26



Xavier Bertrand
Président de la Région
Hauts-de-France



Olivier Engrand
Conseiller régional
délégué à la mobilité
dans les territoires

En faisant des Régions les chefs de file de la mobilité, la loi d'orientation des mobilités (LOM) promulguée en décembre 2019 a marqué un tournant décisif pour l'organisation des transports en France. Elle a permis de repenser en profondeur les infrastructures, les pratiques de déplacement et surtout de mettre fin aux zones blanches de la mobilité en garantissant une couverture par une autorité organisatrice de la mobilité (AOM) sur l'ensemble du territoire.

Dans cette dynamique, la Région Hauts-de-France s'est pleinement engagée en élaborant les deux outils structurants prévus par la LOM : le Plan d'Action commun en matière de Mobilité Solidaire (PAMS) - dont le premier de France a été approuvé dans notre Région - et le Contrat Opérationnel de Mobilité (COM). Ces derniers, conclus à l'échelle de chaque bassin de mobilité, sont le fruit de deux années de concertation et de travail collectif entre les acteurs locaux, entrepris depuis la réunion des comités de bassin en 2022.

Le COM, fidèle à sa vocation opérationnelle, permet la mise en œuvre d'actions concrètes. Il vise à instaurer une synergie efficace entre les différents partenaires autour d'une vision partagée des mobilités. Pragmatique et ancré dans la réalité des territoires, ce contrat s'appuie sur l'existant pour renforcer la connaissance et le partage des offres ainsi que l'interconnexion entre les modes de transport. Il s'agit ainsi de structurer et développer nos offres de mobilité grâce à une meilleure coordination entre les différents acteurs, tout en proposant de nouvelles solutions adaptées aux enjeux spécifiques de chaque bassin via l'amélioration des connexions entre les réseaux (interurbain, urbain et ferroviaire), la promotion des mobilités alternatives à la voiture individuelle (comme le vélo, le covoiturage, l'autopartage, ou encore le transport à la demande), et le renforcement de l'accessibilité des zones rurales.

Ce document contractuel, conclu à une échéance de fin 2029, ne constitue pas une fin en soi et sa réussite repose sur l'engagement de tous : collectivités, opérateurs, gestionnaires, mais surtout sur l'adhésion de nos habitants, premiers bénéficiaires de ces avancées.

Pour garantir son efficacité et sa pertinence dans le temps, une évaluation régulière du COM sera mise en place. Elle permettra d'analyser l'impact des mesures engagées, d'identifier les ajustements nécessaires et d'assurer une amélioration continue des actions à mener. Cette dynamique d'évaluation est essentielle pour faire des Hauts-de-France une Région pionnière d'une mobilité plus fluide, plus connectée, plus inclusive et plus durable.

En nous engageant dès aujourd'hui à travers ce contrat, nous construisons notre mobilité de demain.



Les signataires





Les signataires

ENTRE

La Région Hauts-de-France, représentée par,
agissant en qualité de Président(e) du Conseil régional des Hauts-de-France, désignée
ci-après par « La Région » ;

ET

Le Département du Nord, représenté par, agissant en
qualité de Président(e) du Conseil départemental du Nord, désigné ci-après par
« le Département du Nord » ;

ET

Le Département du Pas-de-Calais, représenté par,
agissant en qualité de Président(e) 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
....., agissant en qualité de Président(e) 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
....., agissant en qualité de directeur/directrice régional(e)
Hauts-de-France - Normandie, désignée ci-après par « SNCF Gares et Connexions » ;

ET

Les Autorités organisatrices de la Mobilité composant le bassin de mobilité Arrageois :

- La Communauté urbaine d'Arras, représentée par,
son/sa Président(e), désignée ci-après par « CU d'Arras » ;
- La Communauté d'agglomération de Cambrai, représentée par
....., son/sa Président(e), désignée ci-après par
« CA de Cambrai » ;
- La Communauté de communes des Campagnes de l'Artois, représentée par
....., son/sa Président(e), désignée ci-après par
« CC des Campagnes de l'Artois » ;
- La Communauté de communes Osartis Marquion, représentée par
....., son/sa Président(e), désignée ci-après par
« CC Osartis Marquion » ;



Les signataires

- La Communauté de communes du Sud Artois, représentée par, son/sa Président(e), désignée ci-après par « CC du Sud Artois » ;
- La Communauté de communes du Ternois, représentée par, son/sa Président(e), désignée ci-après par « CC du Ternois » ;



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 voirie 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. 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 Arrageois.



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 d’intermodalité. 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 établi à l’échelle de chacun des bassins de mobilité. Le présent document vaut ainsi pour le bassin Arrageois.

Article 2 – La composition du document

Le COM du bassin Arrageois 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 moins de dix-huit mois s'est écoulé entre le premier comité technique, organisé le 22 mai 2024, et le comité de pilotage examinant le projet final de COM pour le bassin Arrageois, le 29 septembre 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 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 22 novembre 2024, ont pu s'appuyer sur ce diagnostic problématisé pour identifier les principaux enjeux se présentant sur le bassin Arrageois 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 22 mai 2024 à Arras et 24 septembre 2024 à Bapaume.

La deuxième phase s'est attachée à l'élaboration collective de 21 fiches actions par les membres du comité technique qui se sont notamment retrouvés le 20 mars 2025 à Arras. 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 13 juin au 8 juillet 2025. Le résultat de cette consultation, ainsi que le projet de COM Arrageois, ont été présentés lors du comité de pilotage final du 29 septembre 2025 à Arras.





Article 4 – Les principales caractéristiques du bassin Arrageois

a) Le bassin de mobilité Arrageois, un nouvel espace de collaboration

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 de mobilité Arrageois est l'un des plus petits bassins de mobilité de la région Hauts-de-France en terme de superficie et il affiche une densité inférieure à la moyenne régionale. Il est composé de 6 EPCI qui sont tous AOM, et dont 4 sont de nouvelles AOM depuis leur prise de compétences au 1^{er} juillet 2021.

L'organisation territoriale du bassin se structure autour de deux pôles régionaux, que sont Arras et Cambrai, et de cinq pôles intermédiaires situés majoritairement en milieu urbain et rural. Le territoire est caractérisé par des espaces périurbains et ruraux en développement, dans un contexte visant à limiter l'étalement urbain. L'influence des deux pôles régionaux est importante et dépasse les limites du bassin : Arras est tourné vers la Métropole Lilloise tandis que Cambrai a de fortes interactions avec les agglomérations situées à l'est.

b) Assurer la cohérence avec les planifications stratégiques de mobilité existantes

Le COM doit utilement s'inspirer des objectifs et attentes déjà exprimés par les différents partenaires et la Région dans les nombreux documents stratégiques. Par exemple, dans le cadre de son Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET), la Région vise à promouvoir un modèle de développement équilibré où chaque territoire contribue de manière spécifique au développement global. Le bassin de mobilité Arrageois est au cœur de l'espace à enjeux du SRADDET « amplifier le développement métropolitain et les dynamiques transfrontalières ». Il repose sur une ambition collective de faire monter en gamme la métropole de Lille au bénéfice des territoires. Ces conditions s'appuient principalement sur l'intégration de la Communauté Urbaine d'Arras dans un espace multipolaire et sur la nécessité de renforcer l'offre de mobilité interurbaine, en particulier grâce à la ligne de TERGV reliant Lille à Arras.

c) Un territoire contrasté : entre urbanités et ruralités

Le bassin de mobilité couvre un périmètre varié, de Saint-Pol-sur-Ternoise à Cambrai en passant par Arras et des intercommunalités majoritairement rurales comme les Campagnes de l'Artois, le Sud Artois, Osartis Marquion et le Ternois. Cette diversité se traduit par des morphologies urbaines et des dynamiques économiques contrastées qui influencent directement les besoins et les pratiques de mobilité.



Articles

Dans les espaces urbains et périurbains, la priorité est à l'organisation d'une offre performante et attractive, capable d'accompagner la vitalité économique et de réduire la pression automobile. A l'inverse, dans les espaces plus diffus, l'enjeu est d'assurer une accessibilité aux services et de lutter contre l'autosolisme. Au cœur de cet ensemble, Arras joue un rôle structurant, grâce notamment à sa connexion ferroviaire à grande vitesse qui renforce son attractivité et polarise les déplacements à l'échelle du bassin et au-delà.

Ces spécificités imposent de concevoir des politiques de mobilité qui articulent étroitement urbanisme et mobilités pour répondre aux réalités locales tout en favorisant une cohésion territoriale.

d) Une offre de transports collectifs à coordonner

Le bassin de mobilité bénéficie aujourd'hui de deux réseaux structurés de transports collectifs portés par la CU d'Arras et la CA de Cambrai. Ces offres sont complétées par les offres interurbaines nombreuses sur le bassin : 20 lignes ferroviaires TER desservant 4 gares et 18 haltes ferroviaires, ainsi que 33 lignes routières interurbaines et 36 lignes scolaires routières. Ces offres ne couvrent qu'imparfaitement les besoins exprimés dans les zones rurales.

Conscientes de ces enjeux, les nouvelles AOM se sont saisies du sujet et amorcent des démarches concrètes pour compléter l'offre existante. Trois d'entre elles ont d'ores et déjà engagé la mise en place de services de Transport à la Demande (TAD), grâce à la centrale d'achat du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France.

La coordination de ces initiatives avec les réseaux déjà en place apparaît indispensable pour garantir la cohérence et l'efficacité de l'offre globale tout en assurant une meilleure couverture du territoire.

e) La mobilité durable : un enjeu pour l'ensemble du bassin

Sur l'ensemble du bassin, qu'il s'agisse d'espaces urbains denses, de zones périurbaines ou rurales plus dispersées, la question de la mobilité durable se pose et la priorité est de réduire la congestion et les émissions polluantes en favorisant les transports collectifs, les mobilités actives et les solutions partagées. Dans les zones rurales où la dépendance à la voiture individuelle reste forte en raison du manque d'alternatives et des distances, il s'agit de développer des solutions adaptées pour limiter l'autosolisme et offrir des solutions crédibles et accessibles à tous.

La transition vers une mobilité plus durable nécessite donc des approches différenciées mais cohérentes et complémentaires à l'échelle du bassin.



Articles

f) Le Canal Seine-Nord Europe : un atout structurant pour réinventer le transport de marchandises

Le Canal Seine-Nord Europe, canal à grand gabarit de 107 kilomètres, constituera un maillon stratégique de la liaison fluviale Seine-Escaut. Il permettra la circulation efficiente de péniches à grand gabarit entre la France, la Belgique et les Pays-Bas. En facilitant le transport de marchandises entre le bassin parisien, les Hauts-de-France et les ports de Dunkerque, du Havre, de Rouen et du nord de l'Europe, il contribuera au report modal vers la voie fluviale.

L'un des enjeux majeurs du Canal Seine-Nord Europe réside dans l'implication des territoires pour leur permettre d'anticiper à la fois la phase de chantier et celle de l'exploitation pour tirer pleinement parti des opportunités offertes à toutes les échelles. A ce titre, la question de la mobilité des personnes mobilisées sur le chantier doit être prise en compte dès la phase préparatoire. Il conviendra de favoriser l'accès aux différentes bases travaux par des solutions alternatives à l'autosolisme dans des lieux peu voire pas desservies actuellement par des transports.

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 pour une meilleure communication

Un premier constat s'est imposé dès le diagnostic et sur l'ensemble des bassins de mobilité en Hauts-de-France : bien que de nombreuses aides et services de mobilité existent, ils demeurent largement méconnus, tant des habitants que des acteurs institutionnels, des employeurs ou des organismes accompagnant les publics vulnérables.

Face à cette situation, il apparaît essentiel, avant même d'envisager la mise en place de nouvelles solutions de mobilité, de valoriser et de mieux faire connaître l'offre existante. Au-delà des efforts de communication nécessaires, un accompagnement adapté des habitants constitue également un levier pertinent pour favoriser et renforcer l'utilisation des services de transport déjà disponibles.



Articles

Aussi, au travers de cet enjeu, il s'agit essentiellement de viser 3 objectifs :

- **Améliorer la connaissance ;**
- **Augmenter et diversifier la communication ;**
- **Accompagner les habitants dans leur mobilité.**

Enjeu 2 – Coordination et gouvernance des acteurs

La coordination et la gouvernance entre les différentes AOM du bassin Arrageois apparaissent comme des leviers déterminants pour structurer le développement de nouveaux services de mobilité et assurer une gestion efficace des situations dégradées. Une organisation collective plus fluide et une meilleure articulation conditionnent la capacité du territoire à répondre de manière cohérente aux besoins des usagers.

La démarche d'élaboration du COM a permis d'amorcer une dynamique de dialogue qu'il convient désormais de maintenir et de renforcer pour mener à bien les objectifs suivants :

- **Faciliter le développement des outils et des services intermodaux ;**
- **Renforcer l'écosystème de la mobilité solidaire ;**
- **Optimiser la gestion des situations dégradées.**

Enjeu 3 – A la recherche de l'équilibre entre ruralités et urbanités

Si une meilleure coordination permettrait de mieux faire connaître et d'optimiser les services et dispositifs de mobilité existants, cela ne saurait suffire à répondre pleinement aux besoins identifiés. Il demeure nécessaire de renforcer certains services actuels et d'en développer de nouveaux, notamment des alternatives crédibles à l'usage de la voiture individuelle sur des liaisons aujourd'hui peu voire pas desservies. A cet égard, le déploiement de services de mobilité active ou partagée représente un levier stratégique à explorer pour certains territoires et à promouvoir et à développer pour d'autres.

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

- **Encourager et accompagner le développement de nouveaux services de mobilité ;**
- **Favoriser la mobilité de tous les publics ;**
- **Couvrir le bassin par un maillage de lieux d'accompagnement.**

Enjeu 4 – Le développement des conditions favorables à l'accueil des nouveaux emplois du bassin

L'arrivée prochaine de grands chantiers pourvoyeurs d'emploi sur le bassin de mobilité, que sont les bases chantiers du Canal Seine-Nord Europe et la poursuite du développement de la plateforme logistique E-Valley, doit permettre d'engager dès à présent une réflexion



Articles

collective sur leur desserte, ces sites étant situés en zone rurale aujourd'hui peu, voire pas, desservies par des services de transport.

Au-delà de ces projets, le maintien et le développement de l'emploi dans les zones d'activités existantes méritent également de figurer parmi les priorités de la stratégie de mobilité, afin de garantir l'accessibilité de ces pôles économiques et de soutenir leur dynamisme.

Dans ce contexte, les actions doivent viser à :

- **Faciliter l'accès à la plateforme E-Valley ;**
- **Optimiser les retombées territoriales du chantier du Canal Seine-Nord Europe ;**
- **Assurer le maintien et le développement des emplois sur le bassin 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 indiquant les pilotes et partenaires ou encore en définissant les modalités de mise en œuvre et le calendrier envisagé.



« Coordination des acteurs et complémentarité des offres »

Ces **6 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.

FA 1 - Associer les acteurs locaux au processus d'évolution des offres régionales

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.



Articles

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 l'aide à l'exploitation et de billettique interopérable. Toutes les AOM du bassin de mobilité Arrageois sont membres du syndicat.

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. Trois AOM du bassin vont mettre en place prochainement des services de TAD grâce à la centrale d'achat du syndicat. L'objectif est de faire connaître et présenter clairement les outils du syndicat et ce qu'il peut apporter à ses membres en vue de susciter de nouvelles adhésions.

FA 3 – Faciliter le partage d'expérience et l'accompagnement des maîtres d'ouvrage

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 les instances de dialogue et l'accompagnement partenarial en place, quitte à les renforcer. 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 favoriser et valoriser les retours d'expériences.

FA 4 – Développer les partenariats entre les AOM locales et la Région 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 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.

FA 5 – Coordonner les offres de transport en lien avec le canal Seine-Nord Europe

L'accès aux bases chantier, situées dans des territoires peu denses, doit faire l'objet de coordination entre les différentes AOM et acteurs de l'insertion afin de proposer des solutions alternatives à l'utilisation de la voiture individuelle. Les actions de coordination seront envisagées avec la Société du Canal (SCSNE) et les acteurs territoriaux compétents en matière de mobilité et d'insertion.

FA 6 – Développer l'accessibilité des zones d'activités du bassin

Les zones d'activités situées en périphérie, comme la plateforme E-Valley aménagée sur une ancienne base militaire, rencontrent des difficultés d'accessibilité liées à leur éloignement des réseaux de transports collectifs ainsi qu'aux horaires postés. Leur dépendance à la voiture individuelle limite l'accès à l'emploi et freine leur attractivité économique. Aussi, cette question de l'accès aux zones d'activités nécessite une approche globale et coordonnée, en recherchant des solutions complémentaires et adaptées aux besoins des salariés et des entreprises.



Articles



« 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 différentes partenaires, tout particulièrement ceux du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France. **5 actions** sont présentées ci-après.

FA 7 – 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 8 – Poursuivre le développement des outils d'information voyageurs en accompagnant les AOM dans leurs travaux

Dans le cadre de ses missions, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France a développé un outil d'information multimodale, Pass Pass. Cet outil est alimenté par les données fournies par les AOM membres. Pour que cet outil d'information soit efficace, le syndicat dépend totalement de ses membres qui ont la responsabilité de fournir des données robustes relatives à leurs services ainsi que d'en assurer la mise à jour. De son côté le syndicat veillera à faire évoluer son outil en intégrant par exemple des informations sur de 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'information voyageurs.

FA 9 – 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 qui peuvent être aussi bien prévues (travaux, grèves) qu'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 voirie, 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 10 – Améliorer la signalétique sur l'ensemble des points d'arrêts

Le 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 tout d'abord de travailler collectivement, à l'échelle du bassin, pour identifier les points d'arrêts mutualisés ou communs à plusieurs modes de transports. Puis, 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.



Articles

FA 11 – 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. Il s'agira aussi 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.



« 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. **2 actions** sont présentées ci-dessous.

FA 12 – 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. Ces réflexions devront être menées en relation étroite avec les travaux sur les sujets billettique.

FA 13 – Accompagner les AOM en matière de billettique

En Hauts-de-France, de nombreux systèmes billettiques cohabitent, essentiellement sur le réseau régional 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 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.



Articles



« Infrastructures, PEM et aires de mobilité »

Ces **4 actions** visent avant tout à faciliter la création, l'aménagement et la gestion des infrastructures de mobilité. Elles doivent en particulier fluidifier 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.

FA 14 – Moderniser les Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) et les intégrer dans une stratégie globale à l'échelle du bassin de mobilité

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 15 – 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 16 – 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 sur 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 17 – 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 des aires de covoiturage et ainsi compléter les secteurs non couverts par les schémas départementaux existants. Il s'agit également 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 **4 actions** visent à favoriser la mise en place de services de mobilité qui peuvent proposer une alternative à l'autosolisme ou venir en complément des 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 à actionner.

FA 18 – Faciliter la pratique du vélo pour le dernier kilomètre et les déplacements du quotidien

Le traitement du « dernier kilomètre » facilite l'usage 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 19 – 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. Sur le bassin de mobilité Arrageois, seule la CU d'Arras a mis en place un SDIRVE récemment.

FA 20 – 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 : pour développer et améliorer l'infrastructure d'une part, et d'autre part pour déployer des outils de location ou réservation des véhicules, etc. 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 21 – Faciliter le développement du Transport à la Demande (TAD)

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 type de TAD et des lignes, estimation des coûts, ...) afin de construire une offre efficiente pour les finances publiques et efficace pour les usagers.



📍 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 Arrageois 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 Arrageois** » qui vaudra comité de pilotage à la fois pour le COM et pour 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 d'Arras ;
 - ▶ La Communauté d'agglomération de Cambrai ;
 - ▶ La Communauté de communes des Campagnes de l'Artois ;
 - ▶ La Communauté de communes Osartis Marquion ;
 - ▶ La Communauté de communes du Sud Artois ;
 - ▶ La Communauté de communes du Ternois ;
- SNCF Gares et Connexions.

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



Articles

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.

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 sera proposé afin de suivre l'état d'avancement du COM 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.



Articles

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.

Q 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 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

- AOM : Autorité Organisatrice de la Mobilité
- CA : Communauté d'Agglomération
- CC : Communauté des Communes
- COM : Contrat Opérationnel de Mobilité
- CSNE : Canal Seine-Nord Europe
- EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale
- IRVE : Infrastructures de Recharge des Véhicules Electriques
- LOM : Loi d'Orientation des Mobilités
- MAPTAM : Loi de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropole
- ORT : Observatoire Régional des Transports
- PAMS : Plan d'Action commun en matière de Mobilité Solidaire
- PEM : Pôle d'Echanges Multimodal
- PETR : Pôle d'Équilibre Territorial et Rural
- PLUi : Plan Local d'Urbanisme intercommunal
- SCSNE : Société du Canal Seine-Nord Europe
- SCoT : Schéma de Cohérence Territorial
- SDIRVE : Schéma Directeur des Infrastructures de Recharge des Véhicules Electriques
- SM SRU : Syndicat Mixte de type Solidarité et Renouvellement Urbain
- SRADDET : Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires
- SRU : Solidarité et Renouvellement Urbain
- 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
Arrageois**

Signataire 1/11



À _____

Le _____

Le/La Président(e) de la Région Hauts-de-France

**Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité
Arrageois**

Signataire 2/11



À _____

Le _____

Le/La Président(e) du Département du Nord

**Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité
Arrageois**

Signataire 3/11



À _____

Le _____

Le/La Président(e) du Département du Pas-de-Calais

**Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité
Arrageois**

Signataire 4/11



À _____

Le _____

Le/La Président(e) du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France

**Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité
Arrageois**

Signataire 5/11



À _____

Le _____

Le/La Directeur/Directrice Régional(e)
des Gares Hauts-de-France - Normandie

**Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité
Arrageois**

Signataire 6/11



À _____

Le _____

Le/La Président(e) de la Communauté urbaine d'Arras

**Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité
Arrageois**

Signataire 7/11



À _____

Le _____

Le/La Président(e) de la Communauté d'agglomération de
Cambrai

**Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité
Arrageois**

Signataire 8/11



À _____

Le _____

Le/La Président(e) de la Communauté de communes
des Campagnes de l'Artois

**Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité
Arrageois**

Signataire 9/11



À _____

Le _____

Le/La Président(e) de la Communauté de communes
Osartis Marquion

**Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité
Arrageois**

Signataire 10/11



À _____

Le _____

Le/La Président(e) de la Communauté de communes
du Sud Artois

**Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité
Arrageois**

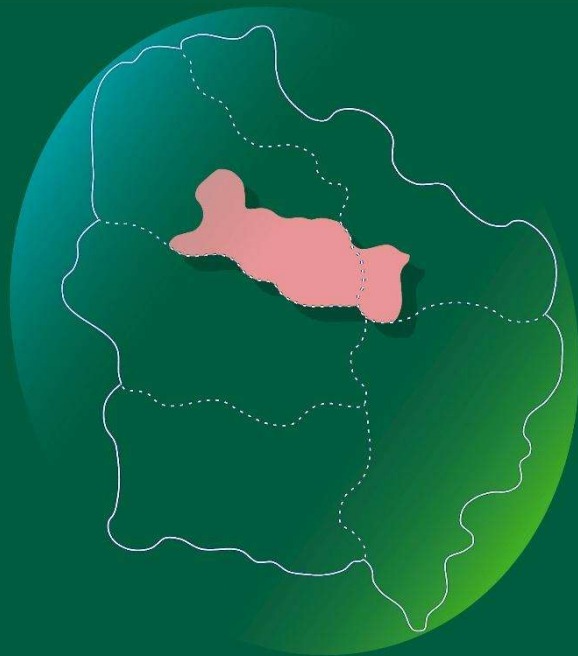
Signataire 11/11



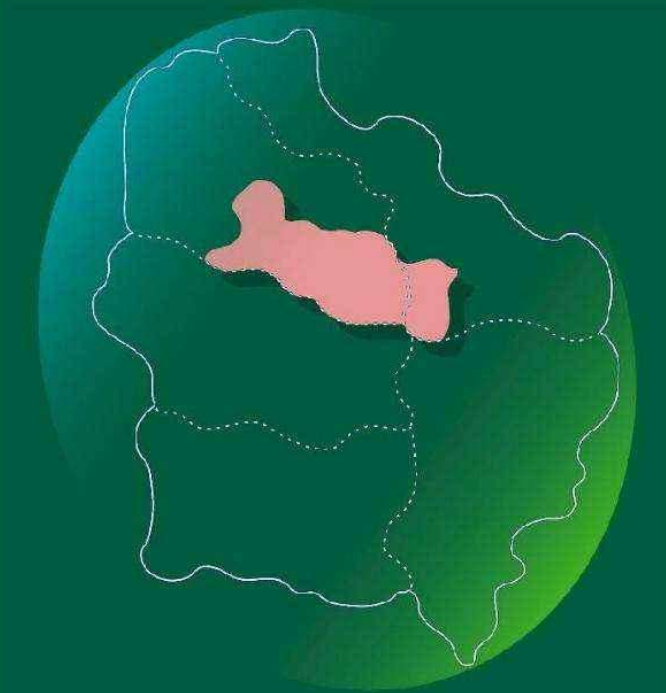
À _____

Le _____

Le/La Président(e) de la Communauté de communes
du Ternois



Septembre 2025



LES FICHES ACTIONS DU CONTRAT OPERATIONNEL DE MOBILITE DU BASSIN DE MOBILITE **ARRAGEOIS**

2025-2029



Sommaire

Les fiches actions	4
FA 1 - Associer les acteurs locaux au processus d'évolution des offres régionales	6
FA 2 - Valoriser et faire connaître les services du Syndicat mixte des mobilités des Hauts-de-France aux AOM	8
FA 3 - Faciliter le partage d'expérience et l'accompagnement des maîtres d'ouvrage	12
FA 4 - Développer les partenariats entre les AOM locales et la Région pour construire des offres de mobilité coordonnées.....	15
FA 5 - Coordonner les offres de transport en lien avec le canal Seine-Nord Europe.....	18
FA 6 - Développer l'accessibilité des zones d'activités du bassin	21
FA 7 - Faire connaître les offres de mobilité existantes.....	23
FA 8 - Poursuivre le développement des outils d'information voyageurs en accompagnant les AOM dans leurs travaux	26
FA 9 - Améliorer la diffusion de l'information sur les situations dégradées	29
FA 10 - Améliorer la signalétique sur l'ensemble des points d'arrêts	32
FA 11 - Produire des données de qualité en vue d'alimenter les outils d'information voyageurs	34
FA 12 - Développer et faciliter l'usage des outils de distribution	38
FA 13 - Accompagner les AOM en matière de billettique.....	40
FA 14 - Moderniser les Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) et les intégrer dans une stratégie globale à l'échelle du bassin de mobilité	43
FA 15 - Accompagner les maîtres d'ouvrage dans leurs projets de PEM.....	46
FA 16 - Veiller à la continuité des itinéraires cyclables structurants	48
FA 17 - Faire connaître et développer les aires de covoiturage	51
FA 18 - Faciliter la pratique du vélo pour le dernier kilomètre et les déplacements du quotidien.....	61
FA 19 - Faciliter la mobilité électrique en zone peu denses	64
FA 20 - Favoriser le développement de la mobilité partagée, en particulier dans les secteurs peu denses.....	66
FA 21 – Faciliter le développement du Transport à la Demande (TAD)	69
Glossaire	72



Les fiches actions

	Une meilleure connaissance pour une meilleure communication			Coordination et gouvernance des acteurs		A la recherche de l'équilibre entre ruralités et urbanités		Le développement des conditions favorables à l'accueil des nouveaux emplois du bassin		
	Améliorer la connaissance	Accompagner les habitants dans leur mobilité	Faciliter le développement des outils et des services intermédiaires	Optimiser l'écosystème de la mobilité solidaire	Encourager et accompagner le développement de nouveaux services de mobilité	Favoriser la mobilité de tous les publics	Couvrir le bassin par un maillage de lieux d'accompagnement	Faciliter l'accès à la plateforme E-valley	Optimiser les retombées territoriales du chantier CSNE	Assurer le maintien et le développement des emplois sur le bassin de mobilité
1 - ASSOCIER LES ACTEURS LOCAUX AU PROCESSUS D'ÉVOLUTION DES OFFRES RÉGIONALES	X	X	X							
2 - VALORISER ET FAIRE CONNAÎTRE LES SERVICES DU SYNDICAT MIXTE DES MOBILITÉS DES HAUS-DE-FRANCE AUX AOM	X	X	X		X					
3 - FACILITER LE PARTAGE D'EXPÉRIENCE ET L'ACCOMPAGNEMENT DES MAÎTRES D'OUVRAGE	X		X		X			X	X	
4 - DÉVELOPPER DES PARTENARIATS ENTRE LES AOM LOCALES ET LA RÉGION POUR CONSTRUIRE DES OFFRES DE MOBILITÉS COORDONNÉES			X	X	X			X	X	
5 - COORDONNER LES OFFRES DE TRANSPORT EN LIEN AVEC LE CANAL SEINE-NORD EUROPE			X	X				X		
6 - DÉVELOPPER L'ACCESSIBILITÉ DES ZONES D'ACTIVITÉS DU BASSIN	X	X	X			X		X		X
7 - FAIRE CONNAÎTRE LES OFFRES DE MOBILITÉS EXISTANTES	X	X	X	X		X		X	X	X
8 - POURSUIVRE LE DÉVELOPPEMENT DES OUTILS D'INFORMATION VOYAGEURS EN ACCOMPAGNANT LES AOM DANS LEURS TRAVAUX	X	X	X	X						
9 - AMÉLIORER LA DIFFUSION DE L'INFORMATION SUR LES SITUATIONS DÉGRADÉES			X	X						
10 - AMÉLIORER LA SIGNALÉTIQUE SUR L'ENSEMBLE DES POINTS D'ARRÊTS		X	X	X	X					



COM Arrageois – Fiches actions
Page 5



Fiche action 1 - Associer les acteurs locaux au processus d'évolution des offres régionales

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



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 ferroviaire, qui ont des temporalités et des 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 et 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.

Ce guide pourra être territorialisé par bassin de mobilité en intégrant les contraintes propres à chaque AOM. Cela permettra également aux AOM de mieux se coordonner entre elles.



PILOTE

- Région Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

- Région Hauts-de-France



PARTENAIRE(S)

- AOM
- SNCF Réseau, exploitants ferroviaires et routiers



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2^e semestre 2025

- Lancement des travaux d'élaboration du guide

2

1^{er} trimestre 2026

- Finalisation et mise à disposition du guide



INDICATEURS DE SUIVI

- Création du Vademecum (oui/non).



ACTIONS LIÉES

- FA 4 - Développer les partenariats entre les AOM locales et la Région pour construire des offres de mobilité coordonnées ;
- FA 5 – Coordonner les offres de transport en lien avec le Canal Seine-Nord Europe ;
- FA 6 – Développer l'accessibilité des zones d'activités du bassin.



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

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

La LOM a fixé un certain nombre d'objectifs :

- en matière d'intermodalité : développement des SIM (Système d'Information Multimodale), sujet de l'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 différents rôles des Régions, cheffes de file 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 autorités organisatrices de la mobilité de la région Hauts-de-France combinant information voyageurs multimodale, système d'aide à l'exploitation et billettique interopérable.

Sur le bassin de mobilité Arrageois, les 6 AOM existantes sont membres du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France ce qui est un atout pour développer la complémentarité entre les différentes offres de transports existantes ou à venir.



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 :**
 - une démarche commune Pass Pass, qui a permis de définir un ensemble de règles communes visant à permettre une interopérabilité des systèmes et ainsi permettre 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 (parking 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 utilisée pour les réseaux de transports collectifs et très peu pour les autres services de mobilité ;
 - un service après-vente qui est en cours de construction (avec le déploiement des flux InterBob) qui à terme doit permettre d'offrir un SAV complet aux usagers en tout point du territoire, à partir du moment où l'AOM concernée prend en compte et respecte les spécifications techniques de la communauté Pass Pass. Sur ce bassin, cela est déployé de manière parcellaire pour le réseau Artis (réseau urbain de la Communauté Urbaine d'Arras).

- d'un partage d'expériences entre élus et techniciens des AOM historiques et des nouvelles AOM, à travers les commissions et groupes de travail « Billettique et Information Voyageur », « Coordination des AOM », « Covoiturage », « Transport à la Demande », « Nouvelles AOM » ;
- 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 Contrats Opérationnels de Mobilité (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 l'ensemble de ces éléments, l'existence du Syndicat présente un véritable intérêt en permettant à ses membres 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 faire évoluer les outils et services existants et en développer de nouveaux pour répondre aux besoins des usagers. Il convient que le syndicat puisse poursuivre son travail de valorisation de ses outils pour une appropriation optimale par les AOM adhérentes.



PILOTE

- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France



PARTENAIRE(S)

- AOM de l'Arrageois
- Région Hauts-de-France
- Départements du Nord et du Pas-de-Calais



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Septembre 2025

- Lancement de la campagne de communication du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France.

2

2025 - 2029

- Travail en continu sur la durée du contrat.



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre d'outils et de services qui ont été créés ou développés par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France aux bénéfices des AOM du bassin Arrageois.



ACTIONS LIÉES

- FA 3 - Faciliter le partage d'expérience et l'accompagnement des maîtres d'ouvrage ;
- FA 11 - Produire des données de qualité en vue d'alimenter les outils d'information voyageurs ;
- FA 12 - Développer et faciliter l'usage des outils de distribution ;
- FA 13 - Accompagner les AOM en matière de billettique.



Fiche action 3 - Faciliter le partage d'expérience et l'accompagnement des maîtres d'ouvrage

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



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 régionale 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 (SMMHdF)** qui regroupe toutes les AOM de ce bassin ainsi que la Région et le Département du Nord ;
- **l'Observatoire Régional des Transports (ORT)**.

Ces lieux d'échange, peu 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 confié aux Régions. Il est donc 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 identifiés 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 régionale France Mobilité** : 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 mutualisés
- **L'ORT** : 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 donc à valoriser et organiser ces instances pour qu'elles puissent constituer de vrais lieux d'échanges et de réponses aux besoins des 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;
- animer des temps d'échanges, créer un réseau organiser des événements pour diffuser de l'information.

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

A 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) Arrageois, un nouvel lieu d'échanges permettant un retour d'expériences est mis en place. Le Club de la mobilité solidaire de l'Arrageois 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.



PILOTE

- Région Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

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



PARTENAIRE(S)

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



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES



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 7 - Faire connaître les offres de mobilité existantes ;
- FA 8 – Poursuivre le développement des outils d'information voyageurs en accompagnant les AOM dans leurs travaux ;
- FA 9 – Améliorer l'information sur les situations dégradées ;
- FA 16 – Veiller à la continuité des itinéraires cyclables structurants ;
- FA 21 - Faciliter le développement du Transport à la Demande (TAD) ;
- PAMS Fiche action 2.4 – Savoir mobiliser les leviers de financement pour développer des actions complémentaires, notamment dans les territoires ruraux.



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

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



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 intégré 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 Arrageois, la CU d'Arras, la CA de Cambrai et la CC Ternois Com disposent d'une convention permettant cette pratique.

Enfin sur ce bassin, des délégations de compétence ont été accordées par la Région, notamment pour la mise en place de services de transport à la demande (démarche mutualisée portée par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France) sur les territoires de la CC Osatis-Marquion, la CC des Campagnes de l'Artois et de la CC Sud Artois.



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, car, 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.

A 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, en tant qu'AOM régionale, (AOMR), la Région peut développer des partenariats avec des AOM locales 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 de transport régional 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. Cette action vise donc à définir :

- **l'offre globale et cohérente des transport à l'échelle du bassin de mobilité et qui soit partagée 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 (lien avec la fiche action n°1).



PILOTE



MAITRE D'OUVRAGE



PARTENAIRE(S)

• Région Hauts-de-France	• Région Hauts-de-France • AOM locales	
--	---	--



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025 – 2029

- En continu sur la durée du contrat.



ELEMENTS FINANCIERS

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



INDICATEURS DE SUIVI

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



ACTIONS LIÉES

- FA 1 - Associer les acteurs locaux au processus d'évolution des offres régionales ;
- FA 3 - Faciliter le partage d'expérience et l'accompagnement des maîtres d'ouvrage ;
- FA 5 – Coordonner les offres de transport en lien avec le Canal Seine-Nord Europe ;
- FA 6 – Développer l'accessibilité des zones d'activités du bassin.



Fiche action 5 - Coordonner les offres de transport en lien avec le Canal Seine-Nord Europe

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Le Canal Seine-Nord-Europe, grand projet d'aménagement du territoire, reliera Compiègne, dans l'Oise, à Aubencheul-au-Bac, dans le Nord, d'ici 2030. Ce canal à grand gabarit, mesurant 107 kilomètres de long et 54 mètres de large, constituera un élément clé de la liaison fluviale Seine-Escaut et permettra de connecter le réseau français au 20 000 km de voies navigables européennes.

Afin de permettre à tous de tirer parti de cette opportunité, les collectivités et les partenaires du projet collaborent étroitement dans le cadre de la « démarche Grand Chantier », dispositif exceptionnel dédié aux grands projets d'aménagement du territoire.

L'un des principaux défis de cette démarche consiste à faire des territoires des acteurs du projet qui doivent se préparer et anticiper les phases de chantier et d'exploitation du canal et se saisir de toutes les opportunités aux différentes échelles.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Le Contrat Opérationnel de Mobilité, d'une durée de 5 ans, se concentrera principalement sur la première phase du Canal Seine - Nord Europe, à savoir sa phase chantier.

L'accès aux bases chantier, situées dans des territoires peu denses, doit faire l'objet de coordination entre les différentes AOM et acteurs de l'insertion afin de proposer des solutions alternatives à l'utilisation de la voiture individuelle. Sur le bassin de mobilité de l'Arrageois, 3 bases chantiers doivent être mises en place.

Les actions de coordination envisagées peuvent être les suivantes : étudier les possibilités d'évolution des lignes interurbaines, définir avec les AOM et les opérateurs de travaux des solutions partagées de transport, mettre en place des solutions de covoiturage pour les ouvriers d'une même zone de chantier.

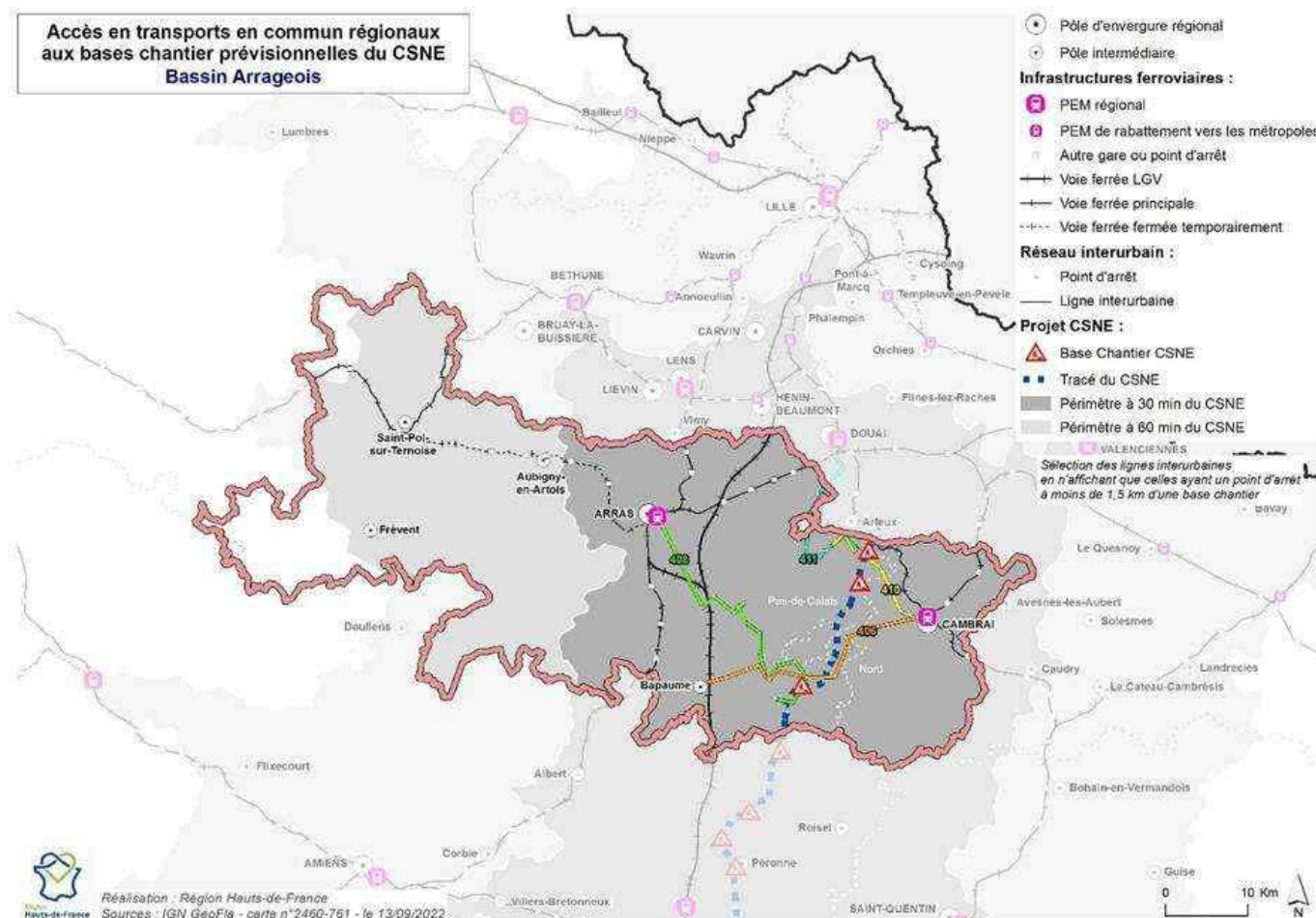
L'ensemble des bases travaux pour la réalisation du CSNE seront actives à compter de 2026. Ainsi, ces actions de coordination devront être menées sur l'année 2025.

Les actions à mettre en place sont les suivantes:

- la société du Canal (SCSNE) engagera un dialogue avec les entreprises attributaires ;
- un guide sera mis à disposition des entreprises intervenant sur le chantier afin de rappeler les dispositifs existants et les structures à contacter pour les diverses thématiques, dont la mobilité de leurs employés ;
- impliquer et encourager les entreprises à mettre en place des solutions de mobilité à destination de leurs salariés et les informer sur les dispositifs qu'elles peuvent mettre en œuvre (cf. guide et dialogue préalable) ;

- la SCSNE se rapprochera des AOM pour définir les solutions les plus adaptées au contexte local permettant de limiter l'usage de la voiture individuelle ;
- valoriser les initiatives locales mises en place pour favoriser l'accès aux bases chantier du CSNE.

Il est à noter qu'une fiche équivalente existe dans le PAMS Arrageois, visant à développer des actions à destination de publics rencontrant davantage de difficultés en matière de mobilité (financière ou psychologique).



PILOTE

- Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE)



MAITRE D'OUVRAGE

- AOM
- Région



PARTENAIRE(S)

- Départements
- SM SRU



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES



2025-2029

- Sur la durée des travaux du CSNE sur le secteur concerné.



INDICATEURS DE SUIVI

- Réalisation du guide (oui/non) ;
- Solutions de transport retenues avec les AOM.



ACTIONS LIÉES

- FA 4 - Développer des partenariats entre les AOM locales et la Région pour construire des offres de mobilité coordonnées ;
- Fiche action PAMS 4.4 – Faciliter l'accès à l'emploi pour les grands projets : le chantier du Canal Seine-Nord Europe.



Fiche action 6 - Développer l'accessibilité des zones d'activités du bassin

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Les zones d'activités implantées en périphérie des centres-villes, telles que la plateforme E-Valley développée sur le site d'une ancienne base militaire, présentent des problématiques spécifiques d'accessibilité.

Éloignées des réseaux de transports en commun, ces zones restent difficilement accessibles sans véhicule individuel, ce qui constitue un frein à l'emploi et à l'attractivité économique.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

La réponse aux problématiques de mobilité des zones d'activités éloignées des centres urbains repose sur une approche globale et coordonnée, fondée sur un **bouquet de solutions** complémentaires. L'objectif est de proposer des alternatives diversifiées et adaptées aux besoins des usagers et des entreprises du territoire :

- **Adaptation de l'offre de transport en commun** : Il s'agit d'ajuster les services existants pour mieux desservir les zones d'activités, en concertation étroite avec les entreprises. Par exemple, des ajustements peuvent être apportés aux lignes de **Transport à la Demande (TAD)**, tant au niveau des horaires que de la localisation des arrêts, comme l'a fait la Communauté Urbaine d'Arras (CUA) en rapprochant un arrêt TAD de l'entrée d'une entreprise. Par ailleurs, une réflexion peut être menée sur la **prolongation ou l'adaptation de lignes existantes** pour intégrer ces nouveaux pôles d'emploi. La CA de Cambrai travaille également sur ces questions.
- **Développement du covoiturage** : Le renforcement du covoiturage passe par l'animation de **communautés de covoitureurs**, des actions de **sensibilisation et de communication**, ainsi que le développement d'outils numériques (exemple : Pass Pass covoiturage) pour mettre en relation les usagers travaillant au sein des mêmes zones d'activités. La création de nouvelles aires de covoiturage, notamment par certains Départements, permettra également le développement de la pratique.
- **Création de services spécifiques de transport** : Le déploiement de **navettes dédiées** ou de **TAD en rabattement** sur les lignes régulières peut permettre de créer une liaison efficace entre les zones d'activités et les principaux nœuds de transport (gares, arrêts de bus structurants).
- **Promotion de l'intermodalité** : Encourager l'utilisation combinée de plusieurs modes de transport permet de diversifier les possibilités d'accès. Cela inclut notamment les mobilités alternatives qui peuvent constituer une offre complémentaire aux modes classiques. Cela peut concerner par exemple l'emport **de vélos dans les trains**, la mise à disposition de **vélos en libre-service** à proximité des gares ou encore le développement de **solutions d'autopartage** en complément de l'offre ferroviaire.

Il est à noter qu'une fiche équivalente existe dans le PAMS Arrageois, visant à développer des actions à destination de publics rencontrant davantage de difficultés en matière de mobilité (financière ou psychologique).



PILOTE

- AOM



MAITRE D'OUVRAGE

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



PARTENAIRE(S)

- Départements du Nord et du Pas-de-Calais



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES



2025 – 2029

- Réflexion et mise en œuvre de services ou d'offres spécifiques à la desserte des zones d'activités du bassin.



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de services ou d'offres adapté(e)s pour desservir les zones d'activités.



ACTIONS LIÉES

- FA 4 - Développer des partenariats entre les AOM locales et la Région pour construire des offres de mobilité coordonnées ;
- Fiche action PAMS 4.5 - Faciliter l'accès à l'emploi pour les grands projets : la plateforme E-valley.



Fiche action 7 - Faire connaître les offres de mobilité existantes



ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



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 2 réseaux de transports collectif urbain sur le bassin déployés par la CU d'Arras et la CA de Cambrai.

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 assurant 200 000 voyages quotidiens en desservant 380 communes dont 142 avec une gare, 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 Pass Pass présent sur passpass.fr, l'appli Pass Pass mobilités et également déployé sur les sites web des membres du Syndicat.

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 de communication permettant de faire connaître les services de mobilité.

La communication via des canaux de diffusion classiques tels que les newsletters, gazettes intercommunales, sites internet etc. est importante car elle permet de s'adresser à un large public. Via leurs sites institutionnels, les différents partenaires peuvent diffuser de l'information sur les offres de mobilité déployées en s'appuyant sur les outils existants, comme les widgets développés par le SMMHdF. 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, des actions visant à valoriser l'utilisation des transports ferroviaires et interurbains seront lancées via différents supports, tels que le nouveau 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 au printemps 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 propose 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.

La Région a engagé des travaux visant à rapprocher ses offres routières et ferroviaires au sein d'un système d'information et de distribution.

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 harmonieuse de la signalétique de transport régional avec celle du réseau urbain, afin de faciliter le parcours des usagers.

- **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 le fonctionnement de ces services. Ainsi, le bassin de mobilité apparaît comme une échelle pertinente de dialogue entre les acteurs de la mobilité.

- **Développer un annuaire des services de mobilité et s'organiser collectivement pour l'alimentation de cet outil**

A 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 à des publics vulnérables. Cette annuaire permettra en particulier de délivrer une information plus personnalisée.

La mise à jour de l'annuaire est la clé de réussite de cet outil. Les acteurs doivent d'ores et déjà réfléchir ensemble à l'organisation pour la bonne remontée d'informations (quels acteurs, délais, ...).

Cette action figure également dans le Plan d'Actions en matière de Mobilité Solidaire (PAMS) de l'Arrageois.

- **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 d'utiliser des 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 des AOM**

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 d'une 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 Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

- Région Hauts-de-France
- AOM
-



PARTENAIRE(S)

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



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025

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

2

2026

- Poursuite de l'installation de la signalétique des cars interurbains régionaux ;
- 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 partage d'expérience et l'accompagnement des maîtres d'ouvrage ;
- FA 20 - Favoriser le développement de la mobilité partagée, en particulier dans les secteurs peu denses ;
- FA 21 - Faciliter le développement du Transport à la Demande (TAD) ;
- PAMS Fiche action n°1.1 – Créer un annuaire des services de mobilité recensant l'ensemble des aides et services de mobilité solidaire.



Fiche action 8 - Poursuivre le développement des outils d'information voyageurs en accompagnant les AOM dans leurs travaux

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Depuis plusieurs années, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France et le Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise (SMTCO) 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 formation en temps réel.

Le Système d'Information voyageur Multimodal (SIM) Pass Pass, développé par le SMMHdF, est composé de deux médias (site web passpass.fr et appli mobile Pass Pass Mobilités) qui intègrent 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. Pour ce faire, le SMMHdF récupère l'ensemble des données des AOM mises à disposition sur le PAN par les AOM ;
- de l'information relative aux mobilités alternatives comme les vélos en libre-service, l'autopartage ou encore des trajets proposés sur la plateforme PassPass covoiturage ;
- le référencement des bornes de recharge électrique dans le cadre de PassPass électrique, des parkings relais ainsi que des stationnements vélos sécurisés.

A noter que cet outil peut aussi proposer de l'information temps réel pour les AOM étant en capacité de partager ces données au SMMHdF.

Sur le bassin Arrageois, le calculateur PassPass.fr, déployé par le Syndicat regroupe les informations théoriques relatives aux réseaux de la Région (TER et cars) et des deux AOM disposant d'un réseau de transports urbains (CU d'Arras, CA de Cambrai).

Le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France a renouvelé ses médias et ses outils d'information voyageurs (site internet, calculateur d'itinéraires ou encore application mobile). Ils sont disponibles pour le grand public et pour les AOM (via widget et API) depuis le 11 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, conformes à la réglementation. Il est notamment nécessaire de s'accorder à l'échelle régionale sur des spécifications techniques relatives au formalisme des données et à leur transmission (les normes et standards attendus sont explicités dans la fiche action 11). Le futur système régional devra s'interfacer avec ceux des SM SRU pour intégrer les données des réseaux régionaux et ainsi permettre de remplir leur mission d'information multimodale.

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 SMMHdF 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 et en lien avec les actions relatives aux données (fiabilisation des informations, développement de nouvelles fonctionnalités, intégration de nouveaux modes, ...).

De plus, le 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 ce cadre, les actions suivantes sont retenues :

- **poursuivre et renforcer le développement des outils d'informations voyageurs ;**
- **accompagner techniquement les AOM sur la constitution de jeux de données de qualité et conformes aux nouveaux standards** afin de faciliter l'alimentation des outils d'informations voyageurs avec des données de qualité (en lien avec la fiche action n° 11) ;
- **mettre en place des groupes de travail dédiés à l'information voyageurs** pour partager les réflexions et avancées des travaux.



PILOTE

- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

- Région Hauts-de-France
- AOM



PARTENAIRE(S)

- Exploitants



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

- Mise en place de groupes de travail sur l'information voyageur (O/N).



ACTIONS LIÉES

- FA 11 - Produire des données de qualité en vue d'alimenter les outils d'information voyageurs.



Fiche action 9 - Améliorer la diffusion de l'information sur les situations dégradées

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



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 prévues (travaux, grève) comme inopinée (accidents, panne, intempéries, ...).

Aussi, tout événement programmé ou inopiné sur ces infrastructures de circulation peut se traduire par des dysfonctionnements dans l'exécution des services de transport (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 nécessaire de mettre en place une procédure d'échanges et de diffusion des informations entre les gestionnaires de voiries, 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/ou appli mobiles des opérateurs de transport et des collectivités constitueront les vecteurs de communication privilégiés et pourront, le cas échéant, faire l'objet de développement spécifique 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.

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

- **établir un process avec les autorités gestionnaires de voirie** pour prévenir les AOM impactées par les travaux sur les routes dans le cadre de l'exploitation de leurs réseaux de transport ;
- **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**. Dans cette optique, 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'information voyageurs multimodal (à titre d'exemples : n° de train, n° de voies) ;
- **échanger sur les bonnes pratiques relatives à l'information en situation perturbée** afin de pouvoir dupliquer les dispositifs efficaces.



PILOTE

- Région Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

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



PARTENAIRE(S)

- Gestionnaire de gares et PEM



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025

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

2

2026-2029

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 réel 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).



ELEMENTS FINANCIERS

- Prise en charge par l'AOM concernée.



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 8 - Poursuivre le développement des outils d'information voyageurs en accompagnant les AOM dans leurs travaux ;
- FA 11 - Produire des données de qualité en vue d'alimenter les outils d'information voyageurs.



Fiche action 10 - Améliorer la signalétique sur l'ensemble des points d'arrêts



ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



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.

Si la mise en place de signalétique unique sur un arrêt de transports collectifs monomodal est souvent assez simple, le cas des points d'arrêts multimodaux, notamment au droit des PEM et autres zones de rencontres de différents modes de transports est souvent plus complexe. Dans ce cas, chacun déploie sur son domaine ses propres chartes avec des objectifs cohérents mais parfois difficilement compatibles. Dans certains cas, l'ensemble des réseaux 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 de l'ensemble des points d'arrêts multimodaux doit porter à la fois sur l'information statique et sur l'information dynamique pour les sites ou PEM les plus complets.

A noter que la Région mène actuellement un travail fin de diagnostic et de géolocalisation de l'ensemble de ses 25 000 points d'arrêts routiers. Ce travail conséquent a débuté en 2025 et doit permettre 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 ses 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 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 usagers.

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 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'achats qui permet aux maîtres d'ouvrage de bénéficier de son expertise et de prix négociés.

Pour que ce type de services 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.



PILOTE

- Région Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

- Région Hauts-de-France
- AOM



PARTENAIRE(S)

- Cerema
- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France
- SNCF Gares et Connexions



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

A partir 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 installées sur les points d'arrêts routiers.



ACTIONS LIÉES

- FA 8 - Poursuivre le développement des outils d'information voyageurs en accompagnant les AOM dans leurs travaux ;
- FA 11 - Produire des données de qualité en vue d'alimenter les outils d'information voyageurs.



Fiche action 11 - Produire des données de qualité en vue d'alimenter les outils d'informations voyageurs

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



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 données décrivant ce service de mobilité. La LOM demande que ces données 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 de l'Arrageois, la totalité des AOM sont membres du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France (SMMHdF). Les AOM du bassin ont mis en place des services de mobilité (transport en commun urbain, TAD, location de vélo, covoiturage organisé, autopartage) ou ont pour projet de mettre en place un service de mobilité (covoiturage organisé, autopartage, 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 SMMHdF 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'expérience.

Sur le volet des données, le syndicat 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 SMMHdF), autres AOM y compris de l'Oise via le SMTCO, CC Senlis Sud Oise, Région Hauts-de-France), en Belgique (SNCF 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 SMMHdF travaille sur les sujets et évolutions suivantes en matière de données :

- En premier lieu, l'intégration de l'ensemble des jeux de données théoriques des transports collectifs de la région et limitrophes au format GTFS, ainsi que l'intégration des données temps réel des réseaux de type avance/retard, si disponible, au format GTFS-RT ;
- En parallèle, l'intégration des jeux de données des types de mobilité alternative (comme les vélos en libre-service, stations d'autopartage ...) ;
- En second lieu, la prise en compte des nouveaux formats de données imposés par la réglementation européenne (NeTEx, Siri ...), et la mise en place de groupe de travail à l'échelle régionale avec les partenaires AOM et exploitants, afin d'arriver à la définition et normalisation d'un « profil régional », ainsi que la montée en compétence et qualité sur ces formats de données ;
- L'intégration et la diffusion des messages de perturbations sur les réseaux de transports en commun (sous réserve de leur disponibilité, et en lien avec la prise en compte du format SIRI) ;
- Enfin 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 au travers du nouveau site internet Pass Pass. La mise en service de l'annuaire est prévue pour l'automne 2025.

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 à partir 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 d'un nouvel outil. Les réflexions techniques sont en cours et devraient aboutir à la mise en production d'un NeTEx routier régional vers 2028-2029 ;
- Le chantier relatif aux données en temps réel n'en est qu'aux prémices.

Afin d'accompagner au mieux les AOM du bassin de l'Arrageois, 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 SMMHdF. 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 Hauts-de-France
- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

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



PARTENAIRE(S)

- Géo2France
- PAN



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 – 2029

- 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 en copilotage 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 8 - Poursuivre le développement des outils d'information voyageurs en accompagnant les AOM dans leurs travaux.



Fiche action 12 - 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

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Les AOM disposant de réseaux payants doivent aussi assurer le système de distribution à mettre en place 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. Dans ce contexte, pour faciliter les déplacements des usagers, il apparaît nécessaire que les différents outils déployés proposent un niveau de services équivalents entre eux ou qu'ils puissent distribuer des titres multi-opérateurs.

En parallèle, 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 l'ensemble des titres de l'ensemble des réseaux et gammes tarifaires de la Région, notamment ceux du TER Hauts-de-France. Le paramétrage de la centrale Pass Pass est en cours avec les titres TER billettisés (uniquement les abonnements).

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 et 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'expérience 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 également abordé dans le Plan d'Actions en Matière de Mobilité Solidaire (PAMS).

Ainsi une formation sera proposée pour les 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 Service, Maisons de la mobilité, etc.) afin d'intégrer la distribution dans une démarche d'« aller vers ». Cela permettra de répondre pour partie, à l'éloignement constaté des services dans les territoires ruraux.



PILOTE

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



MAITRE D'OUVRAGE

- Région Hauts-de-France
- AOM



PARTENAIRE(S)

- Opérateurs de mobilité
- 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 stratégie 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 13 - Accompagner les AOM en matière de billettique ;
- PAMS Fiche action 1.3 - Former les prescripteurs et les acteurs relais aux dispositifs de mobilité solidaire existants.



Fiche action 13 - Accompagner les AOM en matière de billettique

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

En Hauts-de-France, de nombreux systèmes billettique 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. Il veille au respect de ses règles communes grâce à la PlateForme Régionale de tests (PFR) qui mènent les campagnes d'interopérabilité billettique garantissant son bon fonctionnement sur tous les réseaux intégrés.

Le Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise (SMTCO) a mis en œuvre depuis 2010 un système de billettique unique et mutualisé à l'échelle du département de l'Oise au bénéfice de l'ensemble de ses AOM. Le système est intégralement financé et administré par le SMTCO et est mis gracieusement à disposition de ses membres. 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 PassPass 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 de l'Arrageois, les réseaux de la CU d'Arras et de la CA de Cambrai ont déployé un système billettique s'inscrivant dans la démarche d'interopérabilité Pass Pass.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

De manière générale, il est important que les différentes AOM veillent à participer aux démarches d'interopérabilité des systèmes. Il s'agit tout particulièrement de veiller à ce que les membres du Syndicat respectent les règles et spécifications définies par la communauté Pass Pass. Ainsi, 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. La CUA l'utilise déjà sur les bornes de recharge de Pass Pass électrique et prochainement dans un parking relais.

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.

La Région a engagé des travaux visant à se doter d'un système d'information et de distribution propre à l'ensemble de son réseau régional. Ce futur système s'intégrera à la communauté Pass Pass dont le SMMHdF est le garant.

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

- **Les SM SRU sont à disposition de leurs membres pour les accompagner dans leurs réflexions quant aux choix de système billettique** y compris pour le déploiement. A ce titre, ils pourront aussi faciliter la mise en relation entre acteurs dans le cadre de retours d'expérience en Hauts-de-France.
- **Le SMMHdF porte une réflexion visant à proposer 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.** Cela permettrait au Syndicat de proposer à ses membres une solution billettique « clé en mains » favorisant l'interopérabilité et l'intermodalité.

En parallèle, **le Syndicat pourra mener une étude stratégique sur les évolutions technologies 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.



PILOTE

- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

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



PARTENAIRE(S)

- AOM
- Opérateurs de mobilité



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES



2025 – 2029

- En continu sur la durée du contrat.



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de territoires avec une billettique compatible Pass Pass.



ACTIONS LIÉES

- FA 12 - Développer et faciliter l'usage des outils de distribution.



Fiche action 14 - Moderniser les Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) et les intégrer dans une stratégie globale à l'échelle du bassin de mobilité

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Les pôles d'échanges multimodaux (PEM) 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 de l'Arrageois, 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. Ainsi, au cours des vingt dernières années, plusieurs projets d'aménagement de PEM et d'abord de gares ont été réalisés ou sont en cours de réalisation comme par exemple sur les sites de St-Pol sur Ternoise, Arras ou encore Cambrai. Sur ce dernier site, une station de bus a été aménagée, le bâtiment de la gare rénovée et une maison de la mobilité a été créée sur le parvis.

Le PEM d'Arras s'inscrit dans une logique complémentaire avec le développement du quartier de gare. La place Foch, située à la sortie de la gare sera reconfigurer. La circulation automobile, le stationnement ainsi que les mobilités douces seront retravaillés

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 sur sa déclinaison au travers de documents de planification locaux. Cela doit permettre d'avoir une classification des sites harmonisée et de s'assurer de la cohérence des choix entre territoires. La Région a alors en particulier arrêté la liste des sites relevant des deux premières catégories, à savoir les PEM régionaux et les PEM de rabattement vers les métropoles. En parallèle, **la Région a mis en place un cahier de préconisations** précisant le type d'interventions à privilégier sur les différents sites « PEM » (délibération n°2023-01484 du 12 octobre 2023).

Ainsi, **les territoires sont invités à préciser le rôle de leurs PEM sur leur ressort territorial en s'appuyant sur le référentiel du SRADDET et sur le cahier de préconisations de la Région (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, Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France), 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, certains sites non-traités peuvent présenter des dysfonctionnements ne permettant pas une circulation et des changements de modes aisés. Des réflexions ont été lancées sur des sites comme Achiet- Le-Grand. D'autres sites préalablement identifiés comme présentant des dysfonctionnements nécessitant une intervention pourraient aussi être identifiés.

Sur les 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.

- ***Les partenaires s'engagent au bon avancement de ces projets, notamment en articulation avec le PEM d'Arras qui encourage la transformation des pratiques de mobilité à plusieurs échelles (contribuer au développement de la marche et du vélo, favoriser une ville multimodale, intégrer les mobilités dans les projets d'aménagement, ...)***
- ***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.***

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

- Région Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

- Acteurs locaux (EPCI / communes)



PARTENAIRE(S)

- SNCF Gares et Connexions
- AOM
- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France
- Départements du Nord et du Pas-de-Calais



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2026

- 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 des préconisations de la Région.



ELEMENTS FINANCIERS

- Politique régionale d'accompagnement des projets d'aménagement des abords de gares ;
- FEDER.



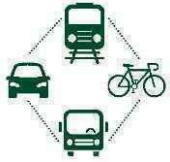
INDICATEURS DE SUIVI

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



ACTIONS LIÉES

- FA 3 - Faciliter le partage d'expérience et l'accompagnement des maîtres d'ouvrage ;
- FA 15 - Accompagner les maîtres d'ouvrage dans leurs projets de PEM.



Fiche action 15 - Accompagner les maîtres d'ouvrage dans leurs projets de PEM

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

De nombreux acteurs territoriaux souhaitent 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

Au vu 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. 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.

- 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'on est en droit d'attendre dans ces PEM, par exemple en termes d'information multimodale.
- 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, est envisagée **une revue de projet annuelle entre la Région 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 de l'Arrageois. Des retours spécifiques à chaque site pourront être faits lors des instances de suivi de chaque projet.

A 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 Hauts-de-France
- SNCF Gares et connexions



MAITRE D'OUVRAGE

- Acteurs locaux (EPCI/communes)



PARTENAIRE(S)

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



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025 – 2026

- Réalisation du guide d'aménagement des PEM.



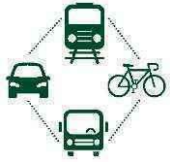
INDICATEURS DE SUIVI

- Elaboration du guide d'aménagement des PEM (O/N) ;
- Installation d'une revue de projet PEM.



ACTIONS LIÉES

- FA 14 - Moderniser les Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) et les intégrer dans une stratégie globale à l'échelle du bassin de mobilité.
- FA 10 – Améliorer la signalétique sur l'ensemble des points d'arrêts



Fiche action 16 - Veiller à la continuité des itinéraires cyclables structurants

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

La Région Hauts-de-France a actualisé le schéma régional des véloroutes (SRV) en octobre 2023, lors de l'adoption de son plan vélo. 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 à l'échelle régionale : prioritairement les axes européens, puis nationaux, régionaux et locaux. A noter que ces derniers ne peuvent pas être financés par la Région mais sont éligibles aux fonds européens s'ils sont situés en zone urbaine.

Les schémas locaux de planification et cyclables doivent tenir compte du SRV qui est également inscrit dans le SRADDET de la Région Hauts-de-France. Dans ce cadre, le schéma régional doit être intégré aux documents de planification : SCoT, PLUi ou PLU.

Via leur plan de mobilité ou leur schéma cyclable, les EPCI définissent généralement des itinéraires structurants à aménager pour leur territoire. Il convient dès lors de garantir une continuité et une homogénéité d'aménagement entre les sections qui peuvent être réalisées par des maîtres d'ouvrage différents.

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.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

La définition des axes à aménager par les EPCI revêt souvent un caractère principalement local avec pour objectif de desservir les pôles générateurs de déplacements des territoires (gares, emplois, loisirs, zones commerciales...). A 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.

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 des pôles d'échanges multimodaux.

Les collectivités pourront aussi s'appuyer sur le Plan Vélo Régional qui a pour finalité de développer les mobilités actives, décarbonées, et de courte distance, tout en s'inscrivant dans l'objectif national de faire passer la part modale du vélo de 3 % à 12 % d'ici 2030. Le Plan Vélo Régional 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. Il vise enfin à assurer la continuité des grands itinéraires structurants nécessaires à l'essor du tourisme à vélo en Hauts-de-France, que ce soit pour les clientèles en séjour attirées par une découverte décarbonnée et alternative du territoire, ou pour les clientèles itinérantes qui traversent notre région en provenance des grands bassins émetteurs que sont notamment l'Ile-de-France, l'Aire urbaine Lilloise, le Bénélux et l'Allemagne.

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 Schéma Régional des Véloroutes (SRV). Dans ce cadre, chaque AOM gagne à associer les AOM voisines lors de l'élaboration de son plan de mobilité ou de son schéma cyclable et la Région sera par ailleurs garante de la cohérence entre les schémas locaux et le SRV.

Dans cet écosystème, les **Départements ont 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 en les territoires limitrophes.

Les actions suivantes seront donc 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.



PILOTE

- Région Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

- Départements
- Acteurs locaux (EPCI / communes)



PARTENAIRE(S)

- DREAL
- Départements du Nord et du Pas-de-Calais
- Cerema
- Associations



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025

- Bilan annuel du Plan Régional Vélo.

2

2026-2029

- Travaux en continu sur la durée du contrat.



ELEMENTS FINANCIERS

- SRV FEDER ;
- Dispositifs de la Région ;
- Dispositifs des Départements.



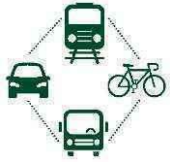
INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de km du SRV réalisés.



ACTIONS LIÉES

- FA 3 - Faciliter le partage d'expérience et l'accompagnement des maîtres d'ouvrage ;
- FA 18 - Faciliter la pratique du vélo pour le dernier kilomètre et les déplacements du quotidien.



Fiche action 17 - Faire connaître et développer les aires de covoiturage

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Sur le bassin de mobilité Arrageois, 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 les intercommunalités peuvent également créer des infrastructures de covoiturage via leurs compétences en voirie et aménagement, en particulier des aires de covoiturage qui peuvent avoir des caractéristiques très variables, allant du point de rencontre (simple « arrêt de covoiturage ») aux espaces de stationnement dédiés présentant différents services (bornes de recharge, vélos en location libre-service...). 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.

Le recensement des aires de covoiturage est possible via la base nationale consolidée des lieux de covoiturage (BNLC), qui identifie actuellement 4 aires de covoiturage sur ce bassin. 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...).



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 localisées pour favoriser le covoiturage) ou encore pour créer des lignes de covoiturage. Aussi, deux actions sont proposées afin de donner une meilleure lisibilité 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.

Ensuite, 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'agirait en particulier de proposer un maillage-cible d'aires, en s'appuyant sur les schémas départementaux et en complétant là où ils n'existent pas. Ce travail nécessitera également de prendre en compte les principales aires identifiées dans les autres schémas locaux, notamment le schéma interdépartemental des aires de covoiturage du Nord et du Pas-de-Calais en cours d'actualisation du côté du Département du Pas-de-Calais.



PILOTE

- Région Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

- Région
- AOM
- Département du Pas-de-Calais



PARTENAIRE(S)

- Département du Nord
- SANEF
- SNCF Gares et connexions
- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2026

- Elaboration d'un schéma régional de développement des aires de covoiturage



ÉLEMENTS FINANCIERS

- Hypothèses de coût extraites du schéma de la Région Bourgogne Franche Comté.

			
	Aire structurante	Aire complémentaire	Aire locale
Nombre de places	> 20 places	> 10 à 20 places	< 10 places
Coût moyen d'une aire nouvelle	165 000 € (pour 40 places) 4 125 €/place	54 000 € (pour 15 places) 3 600 €/place	32 500 € (pour 10 places) 3 250 €/place
Coût moyen d'une aire sur un parking existant	33 000 € 825 €/place	3 500 € 233 €/place	2 500 € 250 €/place
Coût annuel d'entretien	400 €/place	350 €/place	300 €/place



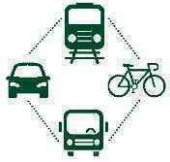
INDICATEURS DE SUIVI

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



ACTIONS LIÉES

- FA 20 - Favoriser le développement de la mobilité partagée, en particulier dans les secteurs peu denses.



Annexe fiche action 17 - 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



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 bêta - Synthèse des tests utilisateurs - Juin 2024 - Lucile Collignon

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 bêta - Synthèse des tests utilisateurs - Juin 2024 - Lucile Collignon

5

Alimenter la base de donnée

Outil : GéoContrib

- Dans GéoContrib, cliquer sur « ajouter un signalement »



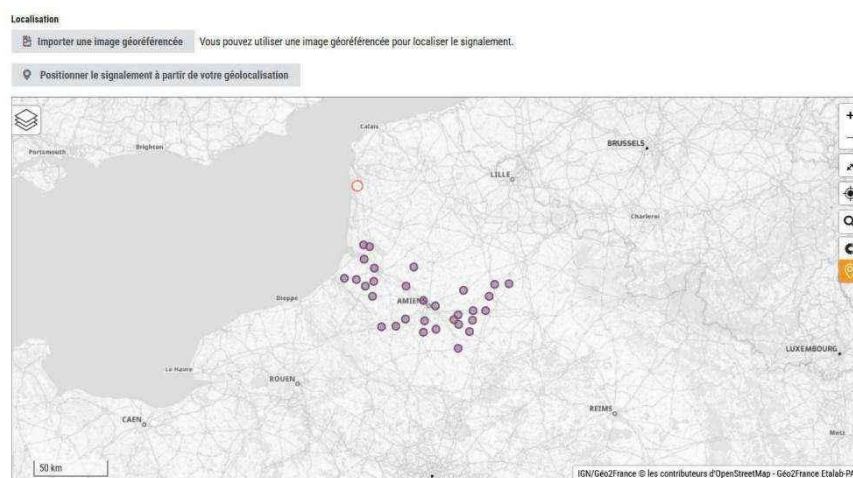
Design UI/UX - Géo2France bêta - Synthèse des tests utilisateurs - Juin 2024 - Lucile Collignon

6

Alimenter la base de donnée

Outil : GéoContrib

- Pointer l'aire de covoiturage dans la carte :



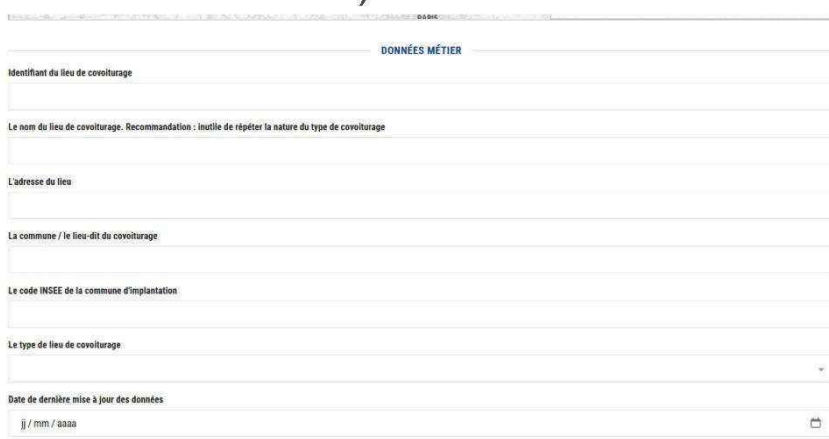
Design UI/UX - Géo2France bêta - Synthèse des tests utilisateurs - Juin 2024 - Lucile Collignon

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)



The screenshot shows a web form for data entry. At the top, there is a header bar with the text "DONNÉES MÉTIER". Below this, the form contains several input fields and a date picker, each with a label and a small icon. The labels are: "Identifiant du lieu de covoiturage", "Le nom du lieu de covoiturage. Recommandation : inutile de répéter la nature du type de covoiturage", "L'adresse du lieu", "La commune / le lieu-dit du covoiturage", "Le code INSEE de la commune d'implantation", "Le type de lieu de covoiturage", and "Date de dernière mise à jour des données". The date picker shows "jj / mm / aaaa". At the bottom left of the form, there is a checkbox labeled "Le lieu est-il ouvert".

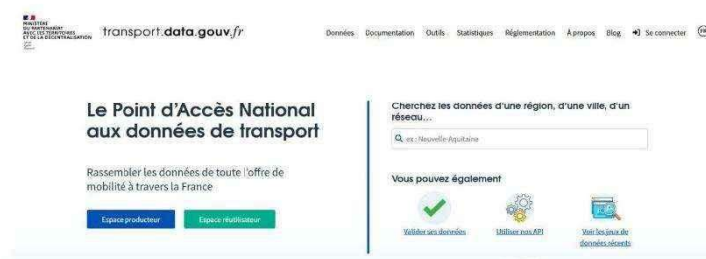
 Design UI/UX - Géo2France bêta - Synthèse des tests utilisateurs - Juin 2024 - Lucile Collignon

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](https://transport.data.gouv.fr)



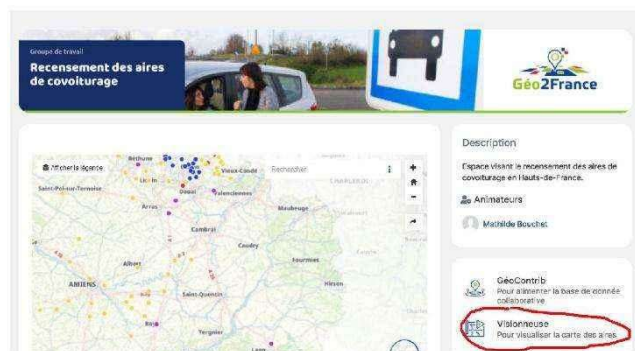
Design UI/UX - Géo2France bêta - Synthèse des tests utilisateurs - Juin 2024 - Lucile Collignon

9

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 :



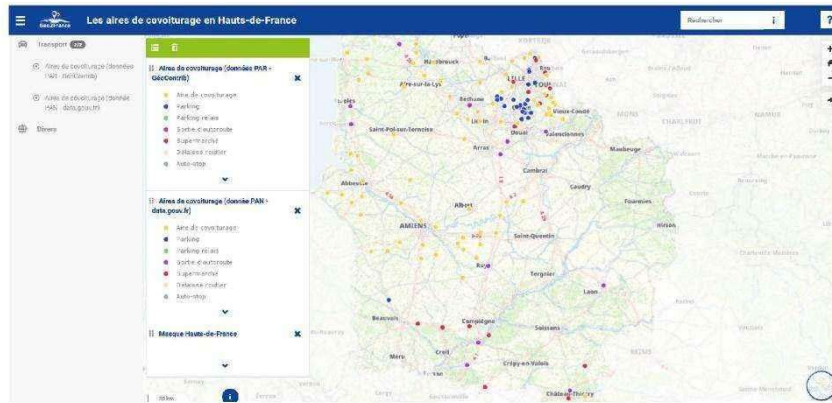
Design UI/UX - Géo2France bêta - Synthèse des tests utilisateurs - Juin 2024 - Lucile Collignon

10

Visualiser la base de donnée régionale et nationale

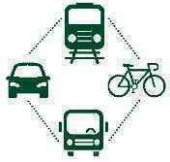
Visionneuse cartographique

- 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 - Géo2France bêta - Synthèse des tests utilisateurs - Juin 2024 - Lucile Collignon

11



Fiche action 18 - 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

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



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 sans assistance électrique 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, de rendez-vous, etc.

En zones peu denses, les aménagements peuvent favoriser le développement de la pratique quotidienne du vélo : création de pistes cyclables, mise à disposition de vélo, stationnements sécurisés ...



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 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 PassPass. Au niveau des stationnement 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.

- **Etudier 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 le 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, ou encore dans les Plans de Déplacements d'Etablissements Scolaires (PDES). A noter que la Région Hauts-de-France subventionne le Centre de Ressources en Ecomobilité (CREM) afin d'animer la mission PDES pour 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.
- **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 schémas des mobilités ou cyclables. La Région sera par ailleurs garante de la cohérence entre les schémas locaux et le schéma régional des véloroutes (SRV). Ce dernier 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 Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

- AOM
- Région Hauts-de-France
- Départements
- SNCF Gares et Connexion
- EPCI



PARTENAIRE(S)

- ADEME
- CREM
- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2027

- Réalisation des études et expérimentations sur la durée du contrat pour les investissements.



ELEMENTS FINANCIERS

Idée de coûts relatifs aux actions proposées :

- Coût d'une étude : 15 000 € HT à l'échelle d'une AOM ;
- Coût moyen d'un stationnement sécurisé en gare : de 20 000 € HT pour 10 places collectifs à 80 000 € HT pour 40 places ;
- Expérimentation de vélos en libre-service : entre 1 500 et 3 000 € HT par vélo (investissement et fonctionnement).



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de stationnements sécurisés réalisés au droit des gares.



ACTIONS LIÉES

- FA 3 - Faciliter le partage d'expérience et l'accompagnement des maîtres d'ouvrage ;
- FA 16 - Veiller à la continuité des itinéraires cyclables structurants.



Fiche action 19 - Faciliter la mobilité électrique en zones peu denses

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



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 différente des zones denses où les transports collectifs sont bien plus présents, diversifiés et constituent une alternative efficace.

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 les établissements publics ont un rôle majeur à jouer. À noter que ces enjeux concernent aussi le développement des vélos à assistance électrique et autres engins de mobilité individuelle qui permettent de multiplier 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 (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 collectivités 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. Sur le bassin de mobilité Arrageois, seul la CU d'Arras a adopté un SDIRVE en juillet 2024. Ce schéma prévoit à terme à minima une borne par commune y compris rurale.

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 PassPass 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 entreprises (y compris pour l'adaptation des flottes de véhicules) peut s'appuyer sur le programme Advenir. Ce programme de CEE, piloté par l'Avere au niveau national, est délégué à des porteurs régionaux comme Pôlénergies 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 Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

- Autorités en charge des SDIRVE



PARTENAIRE(S)

- Pôlénergie
- Entreprises
- AOM



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES



Dès 2025

- Travaux en continu sur la durée du contrat.



ELEMENTS FINANCIERS

- Coût de mise en place d'une station de recharge avec 4 bornes de recharge électrique : entre 15 000 € et 25 000 € HT (selon emplacement et travaux nécessaires).



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de points de charge ouverts au public à l'échelle du bassin de mobilité.



ACTIONS LIÉES

- FA 3 - Faciliter le partage d'expérience et l'accompagnement des maîtres d'ouvrage.



Fiche action 20 - Favoriser le développement de la mobilité partagée, en particulier dans les secteurs peu denses

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



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, ces types de services peuvent contribuer à la diminution des émissions de CO₂ du transport en zones peu denses.

Deux types de services de mobilité partagée 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 est juridiquement encadré 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'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 » (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 ou servir pour des personnes n'ayant pas de voiture personnelle. En milieu urbain, combiné à un système de transport collectif efficace, l'autopartage peut même permettre de se passer totalement de voiture individuelle.

A titre d'exemple, la CU d'Arras a mis en place des stations de mobilité afin de mettre à disposition des véhicules en autopartage via la société Citiz. 6 véhicules sont disponibles 24h/24.



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 ;
- **la création d'un service de covoiturage organisé** : 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 preuves de covoiturage, ou encore de créer des communautés spécifiques à des entreprises du territoire.

En complément de ces deux leviers de développement, il est proposé de développer la pratique du covoiturage en s'appuyant sur la plateforme Pass Pass Covoiturage.

Depuis le deuxième 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 Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, 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 deux niveaux :

- **les infrastructures** : aménagement de station d'autopartage. Les Départements sont des acteurs importants du projet en réalisant les aménagements et adaptations nécessaires sur les routes départementales. ;
- **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 dans 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 du Cerema ou non).



PILOTE

- Région Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

- AOM pour les services
- Départements et collectivités gestionnaires de voiries pour les infrastructures



PARTENAIRE(S)

- ADEME
- Cerema
- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France
- Départements



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES



Dès 2025

- Travaux en continu sur la durée du contrat



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de trajets proposés sur la plateforme passpasscovoiturage.fr ;
- Nombre d'AOM proposant un services d'autopartage.



ACTIONS LIÉES

- FA 3 - Faciliter le partage d'expérience et l'accompagnement des maîtres d'ouvrage ;
- FA 7 - Faire connaître les offres de mobilité existantes ;
- FA 17 - Faire connaître et développer les aires de covoiturage.



Fiche action 21 - Faciliter le développement du Transport à la Demande (TAD)

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



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, équipements et 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 bassin de mobilité Arrageois, de nombreux territoires ont déjà mis en place un Transport à la Demande (CU d'Arras, CA de Cambrai, CC Osartis Marquion, CC du Ternois). Les CC d'Osartis Marquion et du Ternois n'ouvrent l'accès à leurs services de TAD qu'à certaines catégories de la population. L'offre de TAD de la CUA sera renforcée dès janvier 2026 dans le cadre de la nouvelle DSP.

Le TAD 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. Elle est à disposition des nouvelles AOM constituées après la LOM et membres du Syndicat. Elles peuvent donc mobiliser cet outil afin de bénéficier de tarifs préférentiels et de disposer de la centrale de réservation TAD créée dans ce cadre.

Trois AOM du bassin de mobilité Arrageois (CC Campagnes de l'Artois, CC Sud-Artois et CC du Ternois) ont décidé de participer à cette démarche mutualisée du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, avec une ouverture progressive de ces nouveaux services d'ici l'été 2025.

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 régionale France Mobilité pour un accompagnement de premier niveau** (technique et juridique) 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

- Région Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

- AOM



PARTENAIRE(S)

- ADEME
- Cerema
- DREAL
- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Dès 2025

- Sur les ressorts territoriaux des AOM intéressées.



ELEMENTS FINANCIERS

Coût d'une étude de faisabilité pour un projet de TAD : de 25 000 € à 35 000 € HT.

Coût de fonctionnement : de 20 000 € à 60 000 € par an et par véhicule (accès à la centrale de réservation, coûts d'exploitation des véhicules, etc.).

Coût moyen d'investissement pour un véhicule 9 places :

- 35 000 € HT pour un véhicule électrique ;
- 20 000 € HT pour un véhicule thermique.



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de lignes de TAD disponibles sur le bassin.



ACTIONS LIÉES

- FA 2 - Valoriser et faire connaître les services du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France aux AOM ;
- FA 3 - Faciliter le partage d'expérience et l'accompagnement des maîtres d'ouvrage ;
- FA 4 - Développer des partenariats entre les AOM locales et la Région pour construire des offres de mobilité coordonnées ;
- FA 7 - Faire connaître les offres de mobilité existantes.



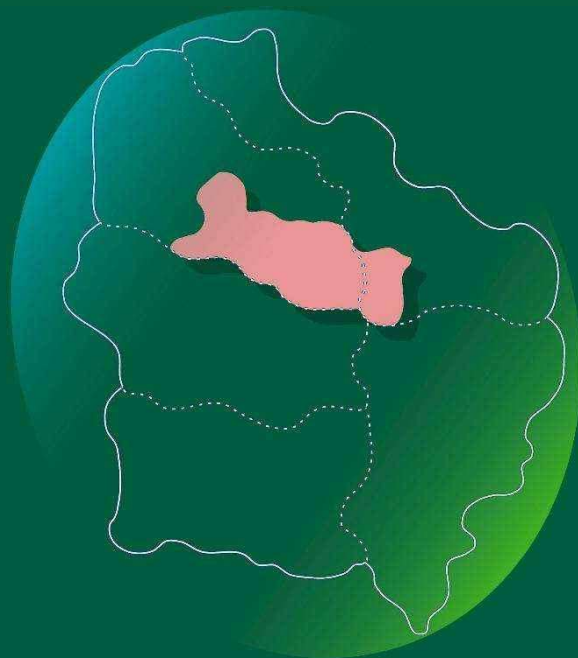
Glossaire

• ADEME :	Agence de l'Environnement et de Maîtrise de l'Energie
• 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
• Avere :	Association nationale pour le développement de la mobilité électrique
• BNLC :	Base Nationale des Lieux de Covoiturage
• CA :	Communauté d'Agglomération
• CC :	Communauté de Communes
• 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
• CUA :	Communauté Urbaine d'Arras
• 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
• Géo2France :	Plateforme partenariale réunissant des utilisateurs et des producteurs de données dans les Hauts-de-France
• 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
• PDES :	Plan de Déplacement d'Etablissement Scolaire
• PEM :	Pôle d'Echanges Multimodal
• PLU	Plan Local d'Urbanisme
• PLUi :	Plan Local d'Urbanisme intercommunal
• PRI :	Planification Régionale de l'Intermodalité
• PRIT :	Planification Régionale des Infrastructures de Transport
• 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



Glossaire

- SDIRVE : Schéma Directeur des Infrastructures de Recharge des Véhicules Electriques
- SIM : Système d'Information Multimodal
- SIRI : Service Interface for Real time Information (format d'échange de données)
- SM SRU : Syndicat Mixte de type Solidarité et Renouvellement Urbain
- SMMHdF : Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France
- SMTCO : Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise
- SRADDET : Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires
- SRU : Solidarité et Renouvellement Urbain
- 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



Septembre 2025

DEPARTEMENT DU PAS-DE-CALAIS

Pôle Solidarités
Direction des Politiques d'Inclusion Durable
Mission Remobilisation vers l'emploi et gestion des dispositifs

PÔLE AMENAGEMENT ET DEVELOPPEMENT
TERRITORIAL
DIRECTION DE LA MOBILITE ET DU RESEAU ROUTIER

RAPPORT N°63

Territoire(s): Arrageois

Canton(s): Tous les cantons du territoire

EPCI(s): Tous les EPCI du territoire

COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL DEPARTEMENTAL

REUNION DU 29 JUIN 2026

APPROBATION DU PLAN D'ACTION COMMUN EN MATIÈRE DE MOBILITÉ SOLIDAIRE (PAMS) ET DU CONTRAT OPÉRATIONNEL DE MOBILITÉ (COM) DU BASSIN DE MOBILITÉ ARRAGEOIS

Les articles L 1215-2 et L 1215-3 du code des transports, issus de la loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019, prévoient que les Régions pilotent, à l'échelle de bassins de mobilité, l'élaboration des contrats opérationnel de mobilité (COM) et, en binôme avec les Départements, l'élaboration des Plans d'Actions communs en matière de Mobilité Solidaire (PAMS).

La carte des 10 bassins de mobilité approuvée en Région Hauts-de-France figure en annexe 1 du présent rapport.

Ces deux démarches ont été établies en simultané avec pour objectifs :

- que l'ensemble des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) et partenaires associés d'un même bassin de mobilité accentuent leur coordination autour de l'offre de solutions de mobilité à apporter,
- que les personnes vulnérables puissent avoir accès le plus aisément possible à ces solutions de mobilité, afin de renforcer et/ou préserver leur autonomie, notamment dans l'accès à l'emploi.

Parce que ce sont des outils qui permettent d'atteindre de manière opérationnelle des objectifs fixés dans le Pacte des Solidarités Humaines 2022-2027 et plus particulièrement dans le schéma « garantir l'inclusion sociale, professionnelle et l'accès au logement des habitants du Pas-de-Calais » 2023-2027, le Département a été particulièrement volontariste pour mener la démarche des PAMS qui s'inscrit également dans son rôle de chef de file des solidarités humaines et territoriales.

Par ailleurs, bien que le Département ne soit pas autorité organisatrice de la mobilité, ce dernier a été étroitement associé à la démarche des COM pour y faire valoir ses

ambitions en matière de développement de la pratique cyclable et des aires de covoiturage déclinées dans le Plan Vélo départemental 2022-2027, d'une part, et, dans le Schéma Interdépartemental de covoiturage, d'autre part.

La Région des Hauts-de-France est la première région au niveau national à avoir engagé ces travaux sur l'ensemble des bassins de mobilité, en lien étroit avec les 5 Départements de son territoire et l'État.

A l'issue de près de 2 ans d'échanges et de réflexions, le PAMS et le COM du bassin de mobilité Arrageois peut être signé par l'Etat, la Région, les Départements du Pas-de-Calais et du Nord, ainsi que par d'autres acteurs (syndicat mixte Hauts-de-France Mobilités, Etablissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI).

Ces plans d'actions mettent en particulier l'accent sur la nécessité de valoriser et de mieux faire connaître les nombreux dispositifs et services existants. En s'inscrivant dans la dynamique initiée lors de l'élaboration de ces documents, les 19 actions retenues pour le PAMS et 21 actions pour le COM (listées en annexe 2) visent à renforcer l'écosystème de la mobilité et à poser les bases solides d'un partenariat pour mieux se coordonner, mutualiser les moyens, gagner en efficacité et garantir une mobilité solidaire et équitable.

Cette démarche est non engageante financièrement mais renverra à des partenariats permettant de mettre en œuvre ou de poursuivre les actions identifiées.

Il convient de statuer sur cette affaire et, le cas échéant :

- d'approuver le Plan d'Action commun en matière de Mobilité Solidaire (PAMS) du Bassin de mobilité Arrageois 2025-2029 figurant en annexe 3,
- de m'autoriser à signer le Plan d'Action commun en matière de Mobilité Solidaire (PAMS) du Bassin de mobilité Arrageois 2025-2029 avec l'Etat, la Région Hauts-de-France, le Département du Nord, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, la Communauté Urbaine d'Arras, la Communauté d'agglomération de Cambrai, la Communauté de communes des Campagnes de l'Artois, la Communauté de communes du Sud-Artois, la Communauté de communes du Ternois et la Communauté de communes Osartis Marquion, dans les termes du projet joint en annexe 3,
- d'approuver le Contrat Opérationnel de Mobilité (COM) du Bassin de mobilité Arrageois 2025-2029 en annexes 4 et 5,

- de m'autoriser à signer le Contrat Opérationnel de Mobilité (COM) du Bassin de mobilité Arrageois 2025-2029 avec la Région Hauts-de-France, le Département du Nord, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, SNCF Gares et Connexions, la Communauté Urbaine d'Arras, la Communauté d'agglomération de Cambrai, la Communauté de communes des Campagnes de l'Artois, la Communauté de communes du Sud-Artois, la Communauté de communes du Ternois et la Communauté de communes Osartis Marquion, dans les termes du projet joint en annexe 4.

La 1ère Commission - Attractivité départementale et emploi a émis un avis favorable sur ce rapport lors de sa réunion du 01/06/2026.

Ce rapport a été présenté pour information à la 4ème Commission - Equipement et développement des territoires du 01/06/2026.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

Le Président du Conseil Départemental

SIGNE

Jean-Claude LEROY