



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'ACTIONS COMMUN EN MATIÈRE DE MOBILITÉ
SOLIDAIRE (PAMS) ET DU CONTRAT OPÉRATIONNEL DE MOBILITÉ (COM) DU
BASSIN DE MOBILITÉ LITTORAL SUD**

(N°2026-264)

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 Littoral Sud 2026-2029 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 Littoral sud 2026-2029 avec l'État, la Région Hauts-de-France, le Département de la Somme, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, la Communauté d'agglomération de la Baie de Somme, la Communauté d'agglomération des 2 Baies en Montreuillois, la Communauté de communes des Sept Vallées, la Communauté de communes des Villes Sœurs, la Communauté de communes du Haut-Pays du Montreuillois, la Communauté de communes du Ternois, la Communauté de communes du Vimeu, la Communauté de communes interrégionale Aumale-Blangy-sur-Bresle et la Communauté de communes Ponthieu-Marquenterre, 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 Littoral Sud 2026-2029, 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 Littoral sud 2026-2029 avec la Région Hauts-de-France, le Département de la Somme, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, SNCF Gares et Connexions, la Communauté d'agglomération de la Baie de Somme, la Communauté d'agglomération des 2 Baies en Montreuillois, la Communauté de communes des Sept Vallées, la Communauté de communes des Villes Sœurs, la Communauté de communes du Haut-Pays du Montreuillois, la Communauté de communes du Ternois, la Communauté de communes du Vimeu, la Communauté de communes interrégionale Aumale-Blangy-sur-Bresle et la Communauté de communes Ponthieu-Marquenterre, dans les termes du projet joint en annexes 4 et 5 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

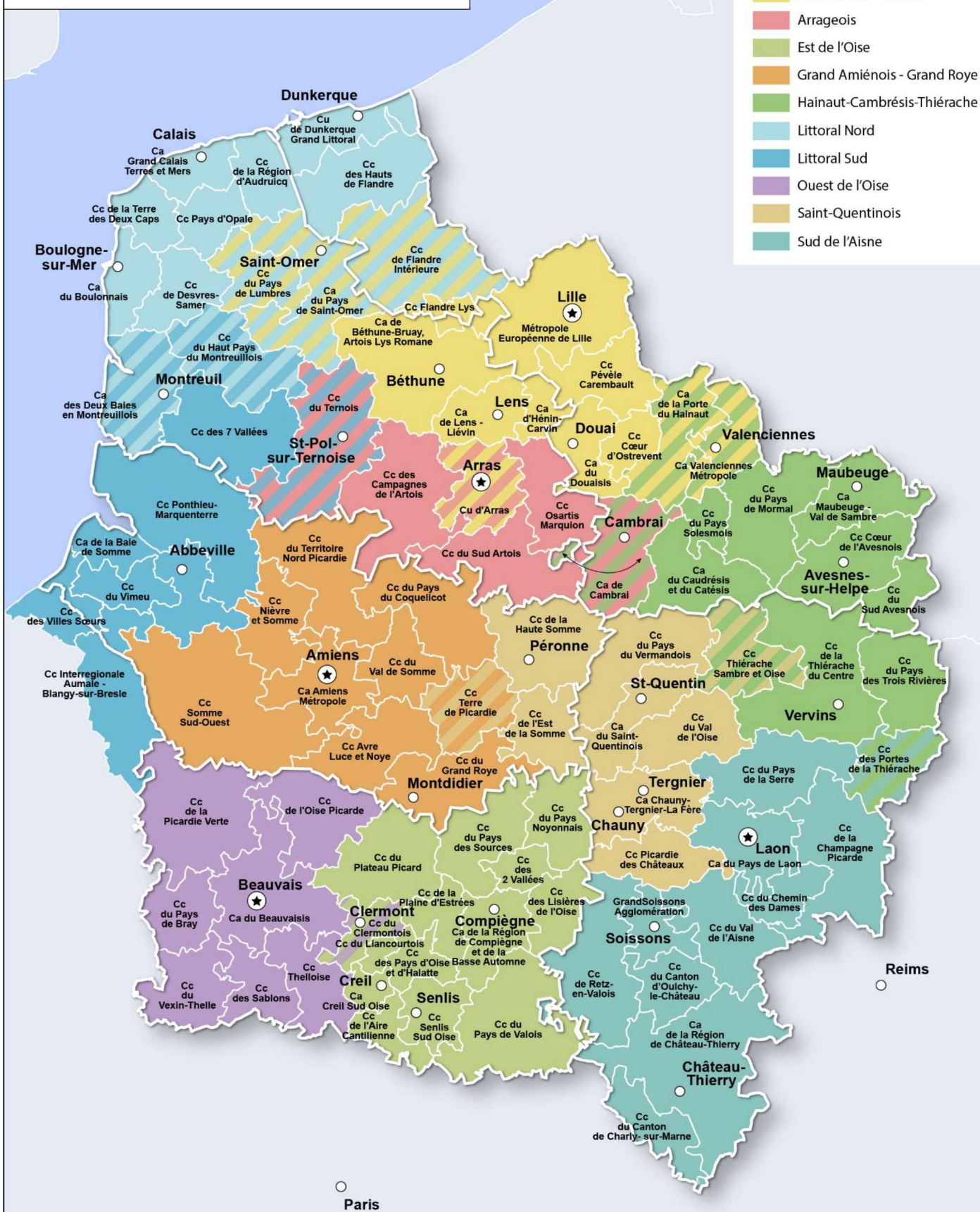
ARRAS, le 29 juin 2026

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 20 actions du PAMS du bassin de mobilité Littoral Sud

1. Animer l'annuaire des services de mobilité recensant l'ensemble des aides et services de mobilité solidaire
2. Comprendre les manques et les besoins : cartographier le territoire pour identifier les « zones blanches »
3. Améliorer l'information et l'orientation à la mobilité en sensibilisant et en formant les prescripteurs
4. Développer, faire connaître et coordonner territorialement les dispositifs d'aide aux changements de comportement
5. Définir la gouvernance de la mobilité solidaire sur le bassin
6. Suivre et évaluer les actions du PAMS
7. Renforcer l'accompagnement et la coordination des acteurs de la mobilité solidaire entre les plateformes départementales
8. Savoir mobiliser les leviers de financements pour développer des projets
9. Définir et tendre vers une offre idéale de l'accompagnement de mobilité solidaire maillant tout le bassin
10. Favoriser la mobilité de tous les publics: les jeunes
11. Favoriser la mobilité de tous les publics: les apprentis
12. Favoriser la mobilité de tous les publics: les seniors
13. Favoriser la mobilité de tous les publics: les personnes à mobilité réduite (PMR) et les personnes en situation de handicap (PSH)
14. Intégrer la mobilité au sein des dispositifs à destinations des demandeurs d'emploi et des stagiaires de la filière professionnelle
15. Impulser la mobilité inversée sur le bassin
16. Valoriser et soutenir les services de mobilité solidaire (transport à la demande, transport d'utilité sociale et covoiturage solidaire)
17. Favoriser l'égalité femmes-hommes dans l'accès à la mobilité
18. Lever les freins à la mobilité pour faciliter l'accès à l'emploi dans les filières professionnelles en tension
19. Préparer et favoriser l'accès aux opportunités d'emplois des grands projets sur le bassin et à proximité
20. Accompagner et soutenir les entreprises des territoires industriels du bassin

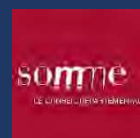
Les 21 actions du COM du bassin de mobilité Littoral Sud

1. Informer les acteurs locaux sur les processus d'évolution des offres régionales pour mieux les associer
2. Valoriser les services du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France auprès de l'ensemble des AOM
3. Faciliter le retour d'expérience et accompagner les maitres d'ouvrage pour les projets de mobilité
4. Développer des partenariats entre les AOM locales et la Région pour construire des offres de mobilités coordonnées
5. Développer l'accessibilité des zones d'activités du bassin
6. Améliorer les relations avec les bassins limitrophes
7. Faire connaître les offres de mobilité existantes
8. Poursuivre le développement et la promotion des outils d'information voyageurs
9. Améliorer la diffusion de l'information sur les situations dégradées
10. Améliorer la signalétique sur l'ensemble des points d'arrêt multimodaux
11. Produire des données de qualité en vue d'alimenter les outils d'information voyageurs
12. Développer et faciliter l'usage des outils de distribution
13. Accompagner les AOM en matière de billettique
14. Moderniser les PEM et les intégrer dans une stratégie globale à l'échelle du bassin de mobilité
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 particulier dans les zones peu denses
20. Favoriser le développement de la mobilité partagée en particuliers dans les secteurs peu denses
21. Faciliter le développement du transport à la demande (TAD)



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

2026-2029





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	106
● La gouvernance.....	107
● Suivi et indicateurs	109
● Les signataires	110
● Annexe : analyse de la mobilité solidaire	





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.



Éditos



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.



Éditos



Christelle Hiver
Présidente
du Conseil
départemental
de la Somme

Collectivité des solidarités humaines et territoriales, le Conseil départemental de la Somme s'est pleinement associé à la démarche initiée par la Loi d'Orientation des Mobilités avec l'Etat et la Région Hauts-de-France afin d'élaborer conjointement le Plan d'action en matière de mobilité solidaire du bassin du Littoral Sud.

Nous le savons : l'absence de mobilité entrave durablement les parcours de vie des plus fragiles, réduisant d'autant leurs projets de vie sociale et professionnelle, en particulier les jeunes sans qualification et sans emploi, les personnes en situation de handicap, les salariés précaires à la mobilité contrainte ou encore les seniors aux faibles revenus.

L'engagement historique et volontariste du Département, avec le concours de ses partenaires locaux, permet de mettre en place des solutions de proximité, grâce à un appui technique et financier, rendant ainsi plus accessibles les services, les soins, les formations ou encore l'accès à l'emploi.

Le Conseil départemental entend, par ce Plan d'action, être résolument un acteur essentiel pour ancrer et structurer son action, notamment autour des plateformes de mobilité solidaire dans chaque Territoire d'action sociale.

Différents services sont déjà disponibles pour faciliter la mobilité du quotidien : transports d'utilité sociale, garages solidaires, loueurs sociaux, aides et accompagnements individuels... Dans un territoire rural où trop souvent la voiture individuelle peut être la seule réponse, il nous revient d'inventer les nouvelles mobilités de demain.



Éditos



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 Littoral Sud. 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 Littoral Sud 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 du Littoral Sud.



Présentation de la démarche

L'Etat, la Région Hauts-de-France et les Départements du Pas-de-Calais et de la Somme 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 **Littoral Sud**, il a été convenu de « marcher sur ses deux jambes » en élaborant conjointement ces deux 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 le Littoral Sud 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 d'agglomération de la Baie de Somme ;
- La Communauté d'agglomération des 2 Baies en Montreuillois ;
- La Communauté de communes des Sept Vallées ;
- La Communauté de communes des Villes Soeurs ;
- La Communauté de communes du Haut-Pays du Montreuillois
- La Communauté de communes du Ternois ;
- La Communauté de communes du Vimeu ;
- La Communauté de communes interrégionale Aumale-Blangy-sur-Bresle ;
- La Communauté de communes Ponthieu-Marquenterre.

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, le PETR Dieppe Pays Normand, le PETR Interrégional Bresle Yères, le PETR du Syndicat Mixte du Montreuillois, les missions locales, le Parc Naturel Régional Baie de Somme Picardie Maritime, la MSA et le PLIE de la Picardie Maritime.

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 collèges d'acteurs suivants :

- « opérateurs » locaux de mobilité : SNCF Gares et Connexions, SNCF TER, association Droit au Vélo, Wimoov, Face Côte d'Opale, Cap Mobil, AIFOR, Alpha Transport et services... ;
- employeurs et Insertion par l'Economie : ADEFI, BTP CFA HDF, CCAS Pas de Calais, Mission Locale Montreuil-Côte d'Opale, Mission Locale Picardie Maritime, Pôle Emploi Abbeville, UUCAS 80... ;
- solidarité, santé, autonomie : ARS, CAF du Pas de Calais, Croix Rouge, CARSAT Artois, Malakoff Humanis, Union Régionale de l'Habitat, URIOPSS et AUDASSE, Utopia – Epicerie Sociale et Solidaire...



Présentation de la démarche

Une démarche qui s'étale sur un peu plus de deux ans pour l'élaboration du plan d'action

Il s'est passé un peu plus de deux ans entre le premier comité technique, organisé le **19 octobre 2023** et le comité de pilotage examinant le projet final de PAMS pour le Littoral Sud le **28 janvier 2026**. 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 2026-2029.

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 24 septembre 2025, ont pu se baser sur ce diagnostic problématisé pour identifier les principaux **enjeux** se présentant dans le bassin de mobilité Littoral Sud 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 19 octobre 2023 à Beaurainville et 4 juin 2025 à Saint-Riquier ;
- 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 13 mars 2024 à Méneslies ;
- 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 Littoral Sud.

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 **14 octobre 2025 à Saint-Pol-sur-Ternoise**. La matinée a permis de partager des présentations et des retours d'expérience sur les enjeux de mobilité et d'emploi.



Présentation de la démarche

L'UMIH de la Somme est intervenue sur les difficultés de recrutement et de mobilité des salariés dans l'hôtellerie et la restauration. Le PETR Dieppe Pays Normand a présenté son schéma des mobilités dans le cadre de l'arrivée de l'EPR 2 de Penly et des emplois associés. Enfin, l'UIMM Littoral Pas-de-Calais a évoqué les enjeux de mobilité rencontrés par les entreprises industrielles du territoire. 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 6 novembre 2025 à Abbeville** pour examiner la première proposition des fiches actions établies par Auxilia.

Une **consultation écrite** a ensuite été effectuée **du 19 décembre 2025 au 12 janvier 2026** 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 Littoral Sud dans son intégralité, ont été présentés lors du **comité de pilotage final du 28 janvier 2026**.



Copil commun COM/PAMS le 25 septembre 2025
au Touquet



Les principaux constats

Le bassin de mobilité Littoral Sud regroupe 9 EPCI, dont 8 exercent la compétence d'AOM, la Région intervenant sur un EPCI n'ayant pas pris cette compétence. Trois EPCI appartiennent à un autre bassin et deux sont interrégionaux, reflétant des dynamiques dépassant les limites administratives. Le territoire est majoritairement rural, ponctué de pôles urbains et intermédiaires, avec des disparités d'accès à l'emploi et une forte dépendance aux déplacements motorisés.

Le réseau de transport s'appuie sur les réseaux urbains de la CA de la Baie de Somme et de la CA des Deux Baies en Montreuillois, complétés par 7 lignes TER desservant 9 gares et 15 haltes, et par 38 lignes routières régulières et services scolaires pour environ 160 établissements. Le territoire est structuré par les autoroutes A16 et A28 et un maillage dense de routes départementales, essentielles pour les déplacements quotidiens.

Le bassin présente une diversité territoriale marquée, entre espaces littoraux et urbains bien desservis et vastes secteurs ruraux isolés. Abbeville joue un rôle structurant dans l'emploi et les services. Les communes rurales restent très dépendantes de la voiture. La coordination entre acteurs de la mobilité est essentielle pour relier réseaux urbains, lignes régionales et transports à la demande.

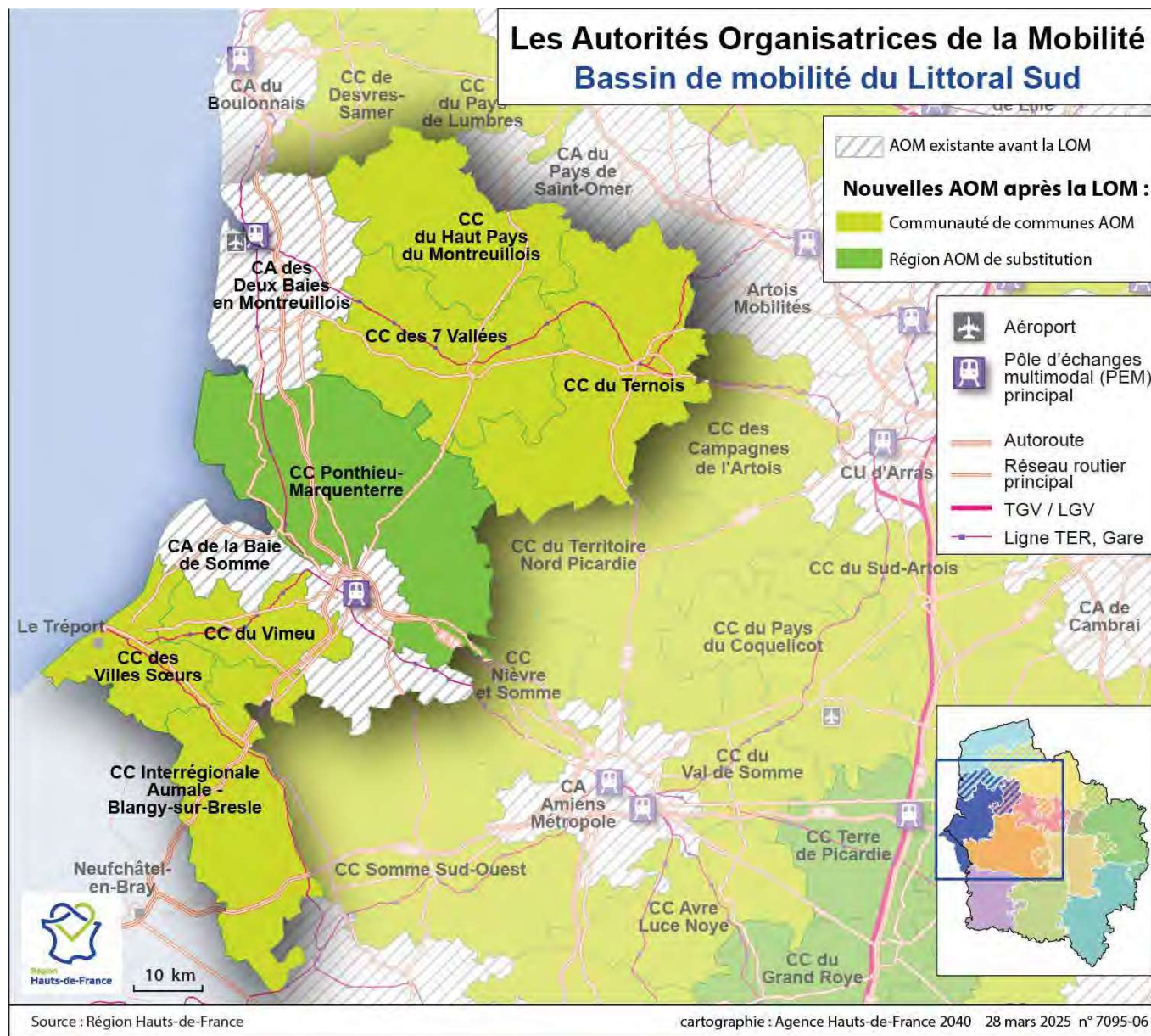
Sur le plan socio-économique, le bassin affiche des disparités importantes : le revenu médian est inférieur à la moyenne régionale, plus de 16 % des ménages vivent sous le seuil de pauvreté, et un jeune sur cinq est NEET (jeune ni en emploi, ni en études, ni en formation). L'accès aux services publics reste inégal, surtout pour les personnes âgées en zones rurales. Le territoire est marqué par le vieillissement de la population et une fragilité numérique, touchant notamment les publics vulnérables.

En matière de mobilité solidaire, le bassin dispose d'une couverture de l'ensemble des EPCI, a minima, par des dispositifs de diagnostic, d'accompagnement à la mobilité et de transport solidaire. Toutefois, ces offres ne sont pas accessibles à l'ensemble des publics. Plusieurs maisons de la mobilité, ainsi que deux plateformes départementales (Ma Mobilité 62 et plateforme CD80) sont présentes sur le territoire. Néanmoins, l'offre demeure hétérogène à l'échelle du bassin et nécessite d'être consolidée.

L'implication des Départements, ainsi que le renforcement des synergies entre les acteurs territoriaux, constituent des leviers essentiels pour améliorer la mobilité sur le bassin. Dans ce contexte, la démarche PAMS apparaît comme un cadre innovant permettant de fédérer les acteurs, de coordonner les actions et de tendre vers une vision partagée du financement de la mobilité solidaire.

Malgré ces perspectives favorables, plusieurs risques subsistent : l'accentuation des inégalités entre les territoires bien desservis et ceux plus enclavés, la segmentation des publics et la fracture numérique, ainsi que la difficulté à concilier les besoins de mobilité avec les enjeux environnementaux. Par ailleurs, l'attachement symbolique à la voiture, perçue en milieu rural comme un vecteur essentiel de liberté, constitue un frein persistant au recours à des solutions de transport alternatives.

Les principaux constats





Les enjeux, objectifs et actions

Au regard de cette analyse, les différents acteurs associés du bassin Littoral Sud 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 2026-2029 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) du Littoral Sud. Ce 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 – La valorisation des services et des aides à la mobilité et la transmission de l'information aux habitants

Les retours des acteurs de la mobilité mettent en évidence un manque de connaissance de l'ensemble 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 d'améliorer l'accompagnement des publics en difficulté de mobilité.

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

- **Identifier les compétences des acteurs du bassin et les aides disponibles ;**
- **Améliorer la communication sur l'offre de service de mobilité déjà existante ;**
- **Accompagner les habitants dans leurs mobilités.**



Les enjeux, objectifs et actions

Fiche action 1.1. – Animer l'annuaire des services de mobilité recensant l'ensemble des aides et 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 est précieux pour les personnes-ressources et les conseillers, d'une part, et il permet, 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 Littoral Sud. 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 etc.)

Fiche action 1.3. – Améliorer l'information et l'orientation à la mobilité en sensibilisant et en formant les prescripteurs

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.

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 – La coordination et la gouvernance des acteurs

De nombreux dispositifs existent pour répondre aux besoins en termes de mobilité solidaire mais leur efficacité dépend de leur meilleure visibilité et de leur mobilité. Une coordination accrue entre les acteurs du Littoral Sud est indispensable pour renforcer la cohérence et l'efficacité des actions.

La démarche d'élaboration des PAMS a enclenché une dynamique collective qu'il convient de consolider. Les acteurs du bassin de mobilité expriment une volonté partagée 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 :

- **Faciliter les déplacements intermodaux des usagers ;**
- **Consolider le réseau des acteurs de la mobilité à l'échelle du bassin ;**
- **Optimiser la gestion des situations dégradées.**

Fiche action 2.1. – Définir la gouvernance de la mobilité solidaire sur le bassin

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 de la Somme 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), 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. – Suivre et évaluer les 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 entre les plateformes départementales

L'objectif est de couvrir l'ensemble du bassin Littoral Sud par une organisation unifiée de l'accès (sur prescription) à un parcours mobilité de tous les publics vulnérables. 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 projets

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 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 – De nouvelles solutions de mobilité pour tous

Bien que de nombreux dispositifs existent déjà, leur coordination reste perfectible et certains besoins de mobilité solidaire demeurent insuffisamment couverts, en fonction des territoires et des publics concernés. L'analyse d'une offre de mobilité solidaire « idéale » met en évidence des insuffisances mais aussi des pistes d'action potentielles dans certaines parties du bassin de mobilité Littoral Sud.

Dans cette perspective, il apparaît nécessaire de mettre en place des solutions complémentaires, spécifiquement conçues pour les publics les plus fragiles, encore privés d'un accès satisfaisant aux services. Cet enjeu conduit ainsi à :

- **Améliorer la desserte de l'ensemble du bassin tout particulièrement en zones rurales ;**
- **Favoriser la mobilité des publics vulnérables ;**
- **Couvrir le bassin par un maillage des 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 3.2A – Favoriser la mobilité de tous les publics : les 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 du Littoral Sud 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 3.2B – Favoriser la mobilité de tous les publics : les 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 difficultés sont d'autant plus importantes dans les territoires ruraux du bassin Littoral Sud 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



Les enjeux, objectifs et actions

Fiche action 3.2C – Favoriser la mobilité de tous les publics : les seniors

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 du Littoral Sud.

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

Fiche action 3.2D – Favoriser la mobilité de tous les publics : les personnes à mobilité réduite (PMR) et les 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 SDAP (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.



Les enjeux, objectifs et actions

Fiche action 3.2E – 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 3.3. – 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 3.4. – Valoriser et soutenir les services de mobilité solidaire (transport à la demande, transport d'utilité sociale et covoiturage solidaire)

Le covoiturage solidaire, le Transport à la Demande (TAD) et le Transport d'Utilité Sociale (TUS) sont des solutions de mobilité complémentaires aux transports traditionnels. Ils visent à répondre aux besoins de déplacements de publics fragiles ou isolés, en zones rurales comme en zones urbaines. L'objectif de cette fiche est de valoriser, évaluer, étudier et développer, lorsque c'est opportun, un ou plusieurs service(s) de mobilité solidaire.

Fiche action 3.5. – 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 – Des conditions favorables pour le développement économique du bassin

Le lancement du chantier de l'EPR2 de Penly, en Normandie, constitue un levier important pour l'emploi sur le bassin de mobilité et appelle l'engagement rapide d'une réflexion collective sur les solutions de desserte de ce site, situé dans un territoire majoritairement rural. Au-delà de ce projet, la préservation et le développement de l'emploi dans les zones d'activités, notamment dans la vallée de la Bresle-Vimeu, doivent également être intégrés aux priorités de la stratégie de mobilité afin d'en assurer l'accessibilité et le dynamisme. Enfin, l'accès à l'emploi, en particulier dans les métiers en tension (hôtellerie-restauration, aide à la personne, etc.), demeure un enjeu central sur le bassin et nécessite une coordination renforcée des acteurs locaux, pour que la mobilité ne constitue pas un frein à l'insertion professionnelle.

Dans ce cadre, les partenaires souhaitent donc :

- **Assurer un accès optimal aux deux vallées industrielles (Bresle et Vimeu) pour préserver l'emploi ;**
- **Renforcer les liaisons avec les territoires limitrophes et favoriser la mobilité du quotidien ;**
- **Mettre en synergie mobilité et accès à l'emploi, notamment dans les métiers en tension.**

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. – Préparer et favoriser l'accès aux opportunités d'emplois des grands projets sur le bassin de mobilité et à proximité

Le bassin de mobilité Littoral Sud est concerné par plusieurs projets d'envergure susceptibles d'avoir des effets structurants sur l'emploi et les enjeux de mobilité. La proximité, au nord, avec les projets du Dunkerquois (EPR 2 de Gravelines et « Vallée de la Batterie ») et, au sud, avec le chantier de l'EPR 2 de Penly à Petit-Caux (CC des Falaises du Talou), offre des perspectives d'emplois pour les habitants du bassin.



Les enjeux, objectifs et actions

L'objectif de cette action est de faciliter l'accès à ces emplois en renforçant la mobilisation, la coordination et le dialogue entre les acteurs concernés : autorités organisatrices de la mobilité, opérateurs, Régions, Départements et employeurs.

Fiche action 4.3. – Accompagner et soutenir les entreprises des territoires industriels du bassin

Le bassin de mobilité Littoral Sud se distingue par une forte présence de zones industrielles, concentrant de nombreux emplois aux caractéristiques spécifiques, notamment en termes d'horaires et d'implantation rurale, qui renforcent les enjeux de mobilité des salariés. Plusieurs de ces territoires sont labellisés « Territoires d'industrie », favorisant la coopération entre collectivités, employeurs et acteurs de la mobilité.

L'objectif de l'action est de connecter et coordonner la démarche du PAMS avec les initiatives existantes afin de mieux identifier les besoins, d'adapter l'offre de mobilité et de lever les freins à l'accès aux emplois industriels.

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

	La valorisation des services et des aides à la mobilité et la transmission de l'information aux habitants				La coordination et la gouvernance des acteurs				De nouvelles solutions de mobilité pour tous				Des conditions favorables pour le développement économique du bassin			
	Améliorer les compétences des acteurs du bassin et les aides disponibles	Accompagner les habitants dans leurs mobilités	Faciliter les déplacements intermodaux des usagers	Consolider le réseau des acteurs de la mobilité à l'échelle du bassin	Optimiser la gestion des situations dégradées particulièrement en zones rurales	Favoriser la mobilité des publics vulnérables	Assurer un accès optimal aux deux vallées industrielles (Bresse et Vienne) pour préserver l'emploi	Renforcer les liaisons avec les territoires littoraux et l'emploi, notamment dans les métiers en tension	Metre en synergie mobilité et accès à l'emploi, notamment dans les métiers en tension							
1.1 - Animer l'annuaire des services de mobilité recensant l'ensemble des aides et services de mobilité solidaire	X	X														
1.2 - Comprendre les manques et les besoins : cartographier le territoire pour identifier les "zones blanches"	X	X														
1.3 - Améliorer l'information et l'orientation à la mobilité en sensibilisant et en formant les prescripteurs	X	X		X												
1.4 - Développer, faire connaître et coordonner territorialement les dispositifs d'aide aux changements de comportement	X	X														
2.1 - Définir la gouvernance de la mobilité solidaire sur le bassin				X				X								
2.2 - Suivre et évaluer les actions du PAMS				X												
2.3 - Renforcer l'accompagnement et la coordination des acteurs de la mobilité solidaire entre les plateformes départementales	X	X		X												
2.4 - Savoir mobiliser les leviers de financement pour développer des projets	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								
3.2A - Favoriser la mobilité de tous les publics : les jeunes	X	X						X								
3.2B - Favoriser la mobilité de tous les publics : les apprentis		X						X		X		X				
3.2C - Favoriser la mobilité de tous les publics : les seniors		X						X								
3.2D - Favoriser la mobilité de tous les publics : les personnes à mobilité réduite (PMR) et les personnes en situation de handicap (PSH)		X						X								
3.2E - Intégrer la mobilité au sein des dispositifs à destination des demandeurs d'emploi et des stagiaires de la formation professionnelle	X	X						X		X		X				
3.3 - Impulser la mobilité inversée sur le bassin	X	X						X								
3.4 - Valoriser et soutenir les services de mobilité solidaire (transport à la demande, transport d'utilité sociale et covoiturage solidaire)	X	X		X				X								
3.5 - 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				
4.2 - Préparer et favoriser l'accès aux opportunités d'emplois des grands projets sur le bassin et à proximité	X	X						X				X				
4.3 - Accompagner et soutenir les entreprises des territoires industriels du bassin	X	X						X		X		X				

FICHE ACTION 1.1 – Animer l'annuaire des services de mobilité recensant l'ensemble des aides et 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 du Littoral Sud, près de 20 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 grâce à la plateforme de mobilité opérée par Wimoov sur les CC du Vimeu, des Villes Sœurs, d'Aumale-Blangy, de Ponthieu-Marquenterre et la CA de la Baie de Somme, 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 1.4).

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 Littoral Sud.

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 a mis en place 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 est 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 a vu le jour en 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 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 de Valenciennes 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 régionales (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.
 - ▶ Pour les DSP en cours, chaque AOM devra se rapprocher de son délégataire pour identifier l'opportunité d'intégrer ce processus.

- **Animation d'un réseau de référents** chargé de faire une veille régulière sur l'ensemble des dispositifs recensés à plusieurs échelles : régionale, départementales et locales.

Sur une partie du bassin de mobilité Littoral Sud, le processus de remontée d'information bénéficiera de l'existence de la plateforme départementale du Pas-de-Calais Mamobilité 62, qui pourra nourrir l'outil développé par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France. Des discussions devront être engagées avec le Département de la Somme afin de valider un processus de remontée d'information similaire sur la partie samarienne du bassin.

Sur la base de cet outil de mise à disposition de l'information, plusieurs actions de valorisation peuvent être envisagées :

- **Déclinaison de cet annuaire en documents d'informations thématiques accessibles**, répondant à la démarche Facile A Lire et à Comprendre (FALC). Cette action nécessite l'élaboration d'un véritable programme de travail : périmétrage des informations prioritaires à transcrire et recours à un prestataire (formation à la rédaction FALC ou réalisation de la transcription). À ce titre, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France prévoit le déploiement d'une documentation pédagogique sur les questions d'interopérabilité, notamment sur les usages de la carte Pass Pass. Par ailleurs, dans le cadre de l'expérimentation en cours avec la Maison Nord Emploi de Valenciennes, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France centralise met à disposition des prescripteurs formés les documentations existantes qui concernent les services de mobilité du territoire.
- **Déclinaison de cet annuaire pour développer des modules de formation spécifiques à la mobilité** à des moments clés (orientation scolaire, recherche d'emplois, demande de droits, déprise automobile) à destination des prescripteurs et bénéficiaires. Cette action nécessite également l'élaboration d'un véritable programme de travail : périmétrage des formations ; définition du format adéquat ; recours à un prestataire.
- **Transfert des informations aux échelles infrarégionales** (départements, bassin, EPCI) afin d'alimenter les outils préexistants et d'assurer une information harmonisée sur tous les territoires. Le cadre de ce transfert reste à définir, notamment en prenant appui sur l'expérimentation en cours avec la maison Nord Emploi de Valenciennes.

En complément, et pour parfaire l'accès à l'information, l'annuaire devra envisager d'intégrer des liens de renvoi vers les sites de l'EPCI et des délégataires du réseau TC.

- Actualisation du travail initié dans le diagnostic PAMS : identification fine des manques en termes de publics, en termes de service ou aide, en termes de capacité d'accueil, ou en termes de couverture géographique (zones blanches).
- Concertation et valorisation auprès des acteurs proposant d'autres outils d'information.
- Valorisation auprès des acteurs de la mobilité solidaire et des publics.

Par ailleurs, France Travail élabore son futur portail régional qui permettra un référencement de toutes les aides à destination des usagers, y compris celles liées à la mobilité. Le partenariat spécifique entre les acteurs institutionnels et France Travail pourrait, sous réserve de faisabilité technique, financière, contractuelle et de principe, réfléchir à une interopérabilité avec l'annuaire des mobilités.



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- Région
- Départements



PARTENAIRES

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



CIBLES

- Opérateurs de mobilité solidaire
- Prescripteurs
- Bénéficiaires



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Première année (2026)

- 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

- Fiche action 1.3 : Améliorer l'information et l'orientation à la mobilité en sensibilisant et formant les prescripteurs ;
- Fiche action 2.3 : Renforcer l'accompagnement et la coordination des acteurs de la mobilité solidaire entre les plateformes départementales ;
- Fiche 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 relativement faible, inégalement répartie sur le bassin, induisant des zones blanches et un manque de coordination des offres.**

Par exemple :

- Si l'ensemble du bassin est couvert par une offre de diagnostic et d'accompagnement mobilité grâce à l'existence de plateformes de mobilité départementales sur les deux Départements, cette capacité d'accompagnements est à mettre au regard du besoin d'accompagnement sur le bassin qui se chiffrerait davantage par milliers comme décrits dans le diagnostic réalisé pour ce bassin.
- L'offre de services de mobilité solidaire est également très hétérogène sur le bassin de mobilité du Littoral Sud. A titre d'exemple, il n'existe aucune offre de location solidaire à la CC du Haut Pays en Montreuillois. Certaines offres de transport solidaire, si elles ont le mérite d'exister, ne visent pas tous les publics de la mobilité solidaire. Les jeunes font par exemple très peu partie des publics pris en charge par ces offres de transport solidaire. Au contraire, les demandeurs d'emploi, les personnes en formation et en parcours d'insertion vont pouvoir accéder à certains dispositifs qui leur sont dédiés, comme Terr' Moov sur la CC des 7 Vallées. Des scooters (3,50 euros par jour), des VAE (2 euros par jour) et des voitures type AMI (7 euros par jour) y sont disponibles à la location.
- 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.

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 du Littoral Sud, 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 Littoral Sud. 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 3.2.B) ;
 - ▶ Les besoins spécifiques des métiers industriels et des métiers de l'hôtellerie, de la restauration et de l'aide à la personne, particulièrement représentés dans le bassin (cf. fiche action 4.3).

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. « Animer l'annuaire des services de mobilité recensant l'ensemble des aides et 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

- 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) et la plateforme de la Somme ;
- 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 l'animation de l'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 de 2 dispositifs de mobilité solidaire
- (Source : annuaire des services de mobilité – Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France)



ACTIONS LIÉES

- Fiche action 1.1 : Animer l'annuaire des services de mobilité recensant l'ensemble des aides et 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 ;
- Fiche action 3.2.A : Favoriser la mobilité de tous les publics : les jeunes ;
- Fiche action 3.2.B : Favoriser la mobilité de tous les publics : les apprentis ;
- Fiche action 3.2.E : Intégrer la mobilité au sein des dispositifs à destination des demandeurs d'emploi et des stagiaires de la formation professionnelle

FICHE ACTION 1.3 – Améliorer l'information et l'orientation à la mobilité en sensibilisant et en formant les prescripteurs

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, antennes de la Région, 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) 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.

D'autres expériences à proximité du bassin Littoral Sud peuvent également inspirer le développement d'une telle formation :

- Sur 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. 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.

A l'issue de cette formation, les acteurs de premier niveau seront sensibilisés aux enjeux de mobilité solidaire. Ils devront être en capacité d'orienter les publics vers les plateformes de mobilité du territoire afin qu'elles prennent en charge les problématiques de mobilité des publics accueillis et leur prescrivent les solutions adaptées. La formation devra être conçue sur la base de ces deux objectifs. Son contenu pourra s'appuyer sur des outils existants comme l'annuaire des services de mobilité recensant l'ensemble des services et offres en matière solidaire. 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 webinar mentionnés ci-dessus et à des temps d'échanges 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...) ;
- 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 3.3 – Impulser la mobilité inversée sur le bassin), 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 de la partie Pas-de-Calais du bassin ainsi que la Région Hauts-de-France sont adhérentes au Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France. En revanche, le Département du Pas-de-Calais, le Département de la Somme ainsi que les AOM côté samarien du bassin ne le sont pas.



NATURE DE L'ACTION

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

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



PILOTES

- Région
- Départements



PARTENAIRES

- Etat
- Communes
- EPCI
- Associations
- Organismes de formation
- 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 1er niveau et 2ème 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
- Deuxième 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

- Fiche action 1.1 : Animer l'annuaire des services de mobilité recensant l'ensemble des aides et services de mobilité solidaire ;
- Fiche action 1.4 : Développer, faire connaître et coordonner territorialement les dispositifs d'aide aux changements de comportement ;
- Fiche 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 3.2.A relative à la mobilité des jeunes :

- Challenges de l'écomobilité scolaires, des collèges et des lycées, organisés par le Centre de 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 2025, 208 établissements ont participé à ce challenge au niveau régional. La Communauté de communes du Vimeu, le groupe Decayeux STI, la ville du Touquet, la Fondation Hopale, Wimoov et la Communauté de communes des 7 Vallées ont participé à l'édition 2025. 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 Pass Pass Covoiturage.fr. Une sensibilisation lors du Club de la Mobilité solidaire sera effectuée, avec l'ambition de créer une émulation territoriale.

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 : des aires de covoiturage ont été créées par le Département du Pas-de-Calais, répertoriées sur le site de celui-ci. Sur le bassin Littoral Sud, on compte quatre aires de covoiturage à Saint-Pol-sur Ternoise, Marconnelle, Berck / Wailly-Beaucamp, Etaples. Sur le territoire de la Somme, on dénombre des aires de covoiturage à Yzengremer, Feuquières-en-Vimeu, Tours-en-Vimeu, Oisemont, Huchenneville, Grand-Laviers, Noyelles-sur-Mer.

- 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.

- 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

1

- Un point sur ces dispositifs pourrait être proposé dès les premiers comités de bassin et/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

- Fiche action 2.1 : Définir la gouvernance de la mobilité solidaire sur le bassin ;
- Fiche action 3.2.A : Favoriser la mobilité de tous les publics : les jeunes

FICHE ACTION 2.1 – Définir la gouvernance de la mobilité solidaire 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

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 2026-2029 est copilotée par la Région, les Départements du Pas-de-Calais et de la Somme 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 Littoral Sud » 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'ajoutera 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.

Le 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. Néanmoins, des opportunités de financement pourront être saisies au fil de l'eau parmi les différents membres du Comité de bassin.



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, organismes de formation, fédération de métiers en tension, etc.

Le club de la mobilité solidaire

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

Le club de la mobilité solidaire :

- 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 du bassin de mobilité Littoral Sud dans les différents Comités Locaux pour l'Emploi (CLPE) 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 | ☐ Fonctionnement |
| ☐ Communication | ☐ Formation |
| ☒ Concertation | ☐ Ingénierie |
| ☐ Etude | ☐ Investissement |
| ☐ Expérimentation | |



PILOTES

- Etat
- Région
- Départements



PARTENAIRES

Comité de bassin :

- 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, sous-préfectures, ARS, ADIL, organismes de formation, fédération de métiers en tension, etc.

Club de la mobilité solidaire :

- Structures membres du comité de bassin ;
- CAF
- Maisons Départementales des Personnes Handicapées, Directions Départementales de l'autonomie
- Unions départementales des Missions Locales / 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/usagers



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Première année

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

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 EPCI ;
- Propositions de salles par les acteurs locaux.



INDICATEURS DE SUIVI

- Réunion annuelle du comité de bassin (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 – Suivre et évaluer les 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 déployées sur la mobilité solidaire.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Cette action a un double objectif :

- Evaluer certains dispositifs avant d'envisager leur pérennisation ou de les dupliquer sur d'autres territoires
- 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, piloté par les copilotes du PAMS, 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. Piloté par la Région, la mise en œuvre de cette action se verra collaborative et réfléchit actuellement à déployer un tableau de bord « partagé » des PAMS.

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 entre les 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 Littoral Sud a la particularité d’être à cheval sur les départements du Pas-de-Calais et de la Somme. 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.

- Somme :

Dans le département de la Somme, on trouve une couverture complète du bassin depuis 2023 par une plateforme de mobilité départementale, prenant la forme d’un guichet d’orientation vers les différents services de mobilité solidaire et de permanences ou relais proches des habitants sur le territoire. 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.

Sur le bassin Littoral Sud, la plateforme départementale actuellement portée par Wimoov compte 3 conseillers mobilité et une coordinatrice. Ces conseillers assurent l’accueil, l’orientation vers des dispositifs de location, de réparation ou de transports, et l’accompagnement des bénéficiaires. 160 usagers sont accompagnés chaque année.

Si les services d'information et de diagnostic sont ouverts à toutes et tous, l'accompagnement est conditionné à un statut. Dans ce cas, les publics accueillis sont en priorité ceux accompagnés par le Département (bénéficiaires du RSA, jeunes sortant de l'ASE, jeunes NEETS suivis par le Département, salariés des SAAD, etc).

Il est à noter que les deux EPCI interrégionaux du bassin Littoral Sud (la CC Aumale – Blangy-sur-Bresle et la CC des Villes Sœurs) ne sont couvertes par Wimoov qu'en ce qui concerne la partie picarde de leur territoire, son action étant financée par le département de la Somme, ce qui exclut les habitants du bassin situés en Seine-Maritime. Ceux-ci ont tout de même accès à d'autres offres et des services proposés sur leur intercommunalité (voir ci-après), mais cela démontre à nouveau la nécessité d'une meilleure coordination et mise en cohérence de la mobilité à l'échelle interrégionale.

Sur tout le bassin, il existe 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 Littoral Sud, renforcer les plateformes de mobilité départementales comme locales 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 harmonisation partielle entre les acteurs à l'échelle du bassin.
- Il s'agira enfin de fixer un cadre permettant aux services centraux des deux départements d'échanger régulièrement, en plus des comités de pilotage des PAMS. Ces échanges permettront 1) d'harmoniser le suivi-évaluation des plateformes de mobilité au niveau des deux départements et 2) de formaliser les conditions d'accès des populations aux plateformes de mobilité du département voisin situé sur le même bassin de mobilité.
- Des échanges réguliers avec le Département de la Seine-Maritime, sur lequel se trouvent en partie les CC des Villes Sœurs et d'Aumale-Blangy-sur-Bresle, pourront également être mis en place afin d'accompagner au mieux les habitants de la partie normande de ces territoires.

Le financement des plateformes de mobilité s'appuiera en partie sur le Contrat local des solidarités qui comporte un volet mobilité sur la Somme et le Pas-de-Calais. Le Fonds social européen (FSE+) pourra également être mobilisé sur le Pas-de-Calais.

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/EPCI



CIBLES

- Publics vulnérables du bassin



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES



Dès 2026

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



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Moyens disponibles pour accroître progressivement les capacités d'accompagnement

- Mobiliser le volet « mobilité » du Contrat local des solidarités afin de financer les plateformes de mobilité : jusqu'à 2026
- Financement du Fonds social européen (FSE+) pour le Département du Pas-de-Calais
- Appel à projets « Inclusion durable » du Département du Pas-de-Calais
- Appel à projet insertion du Département de la Somme, puis conventionnement pluriannuel des structures à terme



INDICATEURS DE SUIVI

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



ACTIONS LIÉES

- Fiche action 1.1 : Animer l'annuaire des services de mobilité recensant l'ensemble des aides et services de mobilité solidaire ;
- Fiche action 1.3 : Améliorer l'information et l'orientation à la mobilité en sensibilisant et formant les prescripteurs ;
- Fiche 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 projets

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, FSE+...), 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/>

- Accompagnement des nouvelles AOM par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France :

Le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France joue également un rôle important dans l'accompagnement des nouvelles AOM, c'est-à-dire celles qui ont pris la compétence mobilité en 2021. Le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France vient en appui de ces structures pour qu'elles s'approprient au mieux la compétence mobilité, et notamment les aide à connaître les différentes modalités de financement pour créer un projet.

- Accompagnement en ingénierie par les Départements de la Somme et du Pas-de-Calais :

Le Département du Pas-de-Calais (Ingénierie62) accompagne les territoires en ingénierie, par exemple pour répondre au mieux aux appels à projets relatifs à la mobilité.

- Accompagnement des territoires par la Région :

De son côté, la Région a mis en place une ingénierie avec la présence d'un chargé de mission mobilités et territoires dédié au bassin de mobilité.

- Accompagnement par du mécénat :

Enfin, le levier du mécénat est également une perspective à activer, notamment via les Fondations d'entreprises. A titre d'exemple, la mobilité solidaire fait partie des 4 grands axes de financement de projets de la Fondation d'entreprise Vinci pour la Cité. ROOLE et sa fondation, apportent également un soutien aux territoires à la fois sur le développement d'outils support à l'accompagnement des bénéficiaires (permis solidaire ; [donnezvotrevehicule.org](https://www.donnezvotrevehicule.org)) mais aussi dans le lancement d'appels à projets annuels portant sur des problématiques précises comme ce fût le cas en 2025 avec l'appel à projet « BTP+ » qui a permis de soutenir des actions favorisant la mobilité en faveur de l'accès aux métiers de cette filière.

Le Département du Pas-de-Calais mène des missions de mécénat, dont le rôle consiste à rechercher des financements par ce biais, avec des partenariats public-privé à entreprendre. De même, **le Département de la Somme** travaille avec l'organisation Break Poverty Foundation sur la recherche de co-financements privés.

Dans le cadre des réunions techniques relatives à la mobilité solidaire du bassin, une revue de projets sera réalisée et pourra favoriser la coordination des financements sur ces derniers.

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



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

1

Dès 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

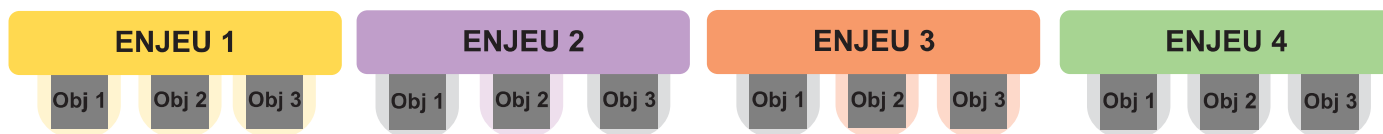
- Nombre de sollicitations des acteurs du bassin Littoral Sud sur SOS Mobilités Hauts-de-France.



ACTIONS LIÉES

- Fiche action 1.1 : Animer l'annuaire des services de mobilité recensant l'ensemble des aides et 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



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

On observe sur le bassin de mobilité Littoral Sud, 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 bassin Littoral Sud bénéficie d'un réseau ferroviaire moins dense que d'autres bassins de mobilité. Celui-ci est composé d'une desserte grande-vitesse dans le nord du bassin (Rang-du-Fliers, Le Touquet), passant par Lille pour aller vers Paris. La voie ferrée principale est largement organisée autour de l'axe Nord-Sud (Littoral – Abbeville – Amiens) et Est-Ouest mais seulement au Nord du bassin (Saint-Pol-Sur-Ternoise – Littoral), auxquels s'ajoute la ligne Beauvais – Abancourt – Le Tréport qui traverse les deux CC interrégionales au Sud du bassin. A cela s'ajoute un maillage routier conséquent et des transports collectifs présents sur les principaux pôles générateurs de flux (Abbeville, Berck, Saint-Pol-sur-Ternoise). Deux AOM organisent un service de transports collectifs urbains : la CA de la Baie de Somme et la CA des Deux Baies en Montreuillois. Cette offre 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 plusieurs structures locales (ADEFI, Wimoov Abbeville, APFE, FACE Côte d'Opale). En plus des personnes en insertion, ce sont surtout les allocataires des minimas sociaux et les jeunes qui sont visés.
- **Transport solidaire** : 10 services sont recensés, 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. Ce sont surtout les seniors qui sont le plus visés par les services de transport solidaire, avec presque l'entièreté des dispositifs qui les concernent, même si les personnes en situation de handicap sont également bien représentées, notamment grâce au service du département du Pas-de-Calais, ou encore aux offres « tout public » qui incluent des transports qui leur sont adaptés, comme c'est le cas des TAD de la CC des Villes Sœurs et de la CA de la Baie de Somme.
- **Location, achat, réparation** : le bassin est relativement bien doté en offres de location solidaire. Certains services peuvent rayonner au-delà des frontières de leur intercommunalité. En prenant en compte ce paramètre, on peut considérer que seules la CA des Deux Baies en Montreuillois et la CC Interrégionale Aumale – Blangy-sur-Bresle ne sont pas couvertes, en location pour la première, en achat et/ou réparation solidaire pour la seconde. Les structures porteuses de ces services sont cependant fragiles, comme le montre la disparition des services de location d'ADEFI et du garage solidaire Access'Auto sur la partie Pas-de-Calais du bassin.



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 adaptée 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 au niveau 2 dans la typologie des lieux d'accompagnement (cf. action 1.3).

Sur la CC Ponthieu-Marquenterre, la CC du Vimeu et la CA de la Baie de Somme, Wimoov propose des diagnostics mobilité, des formations et des ateliers ainsi que de la location de véhicules. L'Association de Promotion et de Formation à l'Emploi (APFE) présente à Abbeville propose de l'accompagnement via des services d'auto-école solidaire. Un Transport d'Utilité Sociale (TUS) est par ailleurs porté par l'Association du Vimeu sur cette partie du territoire, sous l'impulsion du Département de la Somme.

Le Pas-de-Calais est également doté d'un lieu d'accompagnement important qu'est l'Association pour le Développement de l'Emploi, de la Formation et de l'Insertion (ADEFI), membre du dispositif MaMobilité 62. Cette structure assure l'accompagnement mobilité au travers de formations, d'accompagnement au permis de conduire et met également à disposition des véhicules en location. Elle dispose d'un recensement des solutions de déplacements pour faciliter l'accès à l'emploi sur son territoire.

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 d'un certain nombre de 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 Littoral Sud, 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 en moyenne 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. Il est cependant à noter que sur le territoire de la Somme, le Transport d'Utilité Sociale et les Transports Associatifs sont coordonnés et mis en œuvre par le Département.

A partir de l'offre socle identifiée dans le cadre de l'analyse mobilité solidaire (2025), 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).



NATURE DE L'ACTION

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

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



PILOTES

- Région
- Départements



PARTENAIRES

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



CIBLES

- Publics vulnérables du bassin



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

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
- 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 et la plateforme départementale de la Somme



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

- Fiche action 1.2 : Comprendre les manques et les besoins : cartographier le territoire pour identifier les « zones blanches » ;
- Fiche action 1.3 : Améliorer l'information et l'orientation à la mobilité en sensibilisant et formant les prescripteurs ;
- Fiche action 2.1 : Définir la gouvernance de la mobilité solidaire sur le bassin ;
- Fiche action 2.2 : Suivre et évaluer les actions du PAMS ;
- Fiche action 2.3 : Renforcer l'accompagnement et la coordination des acteurs de la mobilité solidaire entre les plateformes départementales.

FICHE ACTION 3.2A – Favoriser la mobilité de tous les publics : les 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 Littoral Sud est confrontée 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.

L'éloignement de l'emploi pour les jeunes (15-29 ans) est un vrai enjeu social sur ce bassin de mobilité. Plus d'un jeune sur cinq n'y est ni en emploi ni en formation, soit un taux proche de la moyenne régionale (22,2% contre 22,8% en moyenne régionale pour l'année 2018). Ces jeunes éloignés du marché du travail sont particulièrement présents dans la CA de la Baie de Somme, la CC du Vimeu, la CC des Sept Vallées et la CC du Ternois.

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. Sur le bassin Littoral Sud, le lycée Eugène Woilliez de Montreuil-sur-Mer a déjà réalisé un PDES.

Par ailleurs, 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 Littoral Sud 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.

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

Dans le bassin Littoral Sud, 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 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, sur le bassin Arrageois voisin, 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 (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.

2

2027

- Lancement de l'étude expérimentale ;
- Lancement de premiers modules de sensibilisation/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.

- 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.

3

2028

- Bilan et évaluation de l'expérimentation et des modules pilotes ;
- Extension des modules à destination d'autres collégiens et lycéens ;
- Reconduction 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

- Fiche action 1.3 : Améliorer l'information et l'orientation à la mobilité en sensibilisant et formant les prescripteurs ;
- Fiche action 3.2.B : Favoriser la mobilité de tous les publics : les apprentis ;
- Fiche action 4.1 : Lever les freins à la mobilité pour faciliter l'accès à l'emploi dans les filières professionnelles en tension.

FICHE ACTION 3.2B – Favoriser la mobilité de tous les publics : les 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

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 Littoral Sud, où les offres d'emploi en apprentissage se concentrent dans les 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.

Sur le bassin de mobilité du Littoral Sud on dénombre 475 apprentis, principalement dans les secteurs de l'agriculture, l'environnement, la pêche, l'aquaculture, l'industrie et le commerce.



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 :

- En matière de transports scolaires, la Région assure la gratuité pour les élèves sous statut scolaire, lorsque l'organisation des déplacements relève de ses compétences. La Région Hauts-de-France a voté une délibération visant à renforcer l'équité dans l'accès aux transports interurbains routiers. Depuis le 1^{er} février 2025, un abonnement annuel gratuit est mis à disposition des élèves des Centres de Formation d'Apprentis (CFA) et des écoles de production ;
- 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.

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

1

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

- Fiche action 3.2.A : Favoriser la mobilité de tous les publics : les jeunes ;
- Fiche action 4.1 : Lever les freins à la mobilité pour faciliter l'accès à l'emploi dans les filières professionnelles en tension.

FICHE ACTION 3.2C – Favoriser la mobilité de tous les publics : les seniors

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 Littoral Sud 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 65% de la part des 75 ans et plus d'ici 2040. Actuellement, les personnes de 75 ans et plus représentent 11% 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 3.3 – Impulser la mobilité inversée sur le bassin) ;
- **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) et de réseaux d'entraide intergénérationnels (ex : covoiturage solidaire) ;
- **Aménager les territoires de manière à favoriser la marche chez les seniors** et les personnes à mobilité réduite en s'appuyant, par exemple, sur les retours d'expérience du réseau des Villes amies des aînés : revêtement lisse, installations de mobilier urbain dédié type bancs, etc.

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 Gérotopôle 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/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 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

- Fiche action 1.1 : Animer l'annuaire des services de mobilité recensant l'ensemble des aides et services de mobilité solidaire ;
- Fiche action 1.2 : Comprendre les manques et les besoins : cartographier le territoire pour identifier les « zones blanches » ;
- Fiche action 1.3 : Améliorer l'information et l'orientation à la mobilité en sensibilisant et en formant les prescripteurs ;
- Fiche action 3.2D : Favoriser la mobilité de tous les publics : les PMR/PSH ;
- Fiche action 3.3 : Impulser la mobilité inversée sur le bassin.

FICHE ACTION 3.2D – Favoriser la mobilité de tous les publics : les personnes à mobilité réduite (PMR) et les 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 7 000 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 Littoral Sud, plusieurs services permettent d'améliorer la mobilité des PMR et PSH :

- Sur la CC des Villes Sœurs, le TAD est gratuit pour tous et les véhicules sont accessibles aux personnes à mobilité réduite. Sur la CC du Ternois et la CC des Sept Vallées, le transport à la demande « Pass Pass TAD » propose en plus de son service (voir fiche 3.4) de réaliser du « porte à porte » pour les personnes à mobilité réduite.
- Dans le même esprit, le service « Evasion » de la CA de la Baie de Somme propose un transport à la demande en porte à porte pour les personnes à mobilité réduite. L'admission au service est possible pour les personnes titulaires de la carte d'invalidité à 80 % ou Carte mobilité inclusion (CMI) Invalidité ainsi que leur accompagnant.
- Les différents services de transport assuré par Alpha Transports & Services sur une grande partie du bassin à destination des personnes à mobilité réduite : transport scolaire spécialisé, desserte domicile-travail, trajets à la demande pour des besoins occasionnels ou encore transport pour raisons médicales.
- Les Départements du Pas-de-Calais et de la Somme ont respectivement mis en place un service pour accompagner le transport des élèves et étudiants en situation de handicap. Deux solutions sont ainsi proposées pour le transport du domicile vers l'établissement :
 - ▶ L'organisation du transport par le Département ;
 - ▶ L'indemnisation kilométriques des déplacements réalisés par la famille.



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 (SDAP) ;
- 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 de la Somme 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, 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 3.3) 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
- Les aidants familiaux



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES



2026 à 2029

- Identifier de l'ensemble des points d'arrêts prioritaires et remontée des informations relatives à leur accessibilité dans un rayon de 200 mètres ;
- Expérimenter un parcours intermodal totalement accessible porte à porte aux PMR/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/PSH
- Bilan du Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée (SDAP) des AOM



INDICATEURS DE SUIVI

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



ACTIONS LIÉES

- Fiche action 1.1 : Animer l'annuaire des services de mobilité recensant l'ensemble des aides et services de mobilité solidaire ;
- Fiche action 1.3 : Améliorer l'information et l'orientation à la mobilité en sensibilisant et en formant les prescripteurs ;
- Fiche action 2.3 : Renforcer l'accompagnement et la coordination des acteurs de la mobilité solidaire entre les plateformes départementales ;
- Fiche action 3.1 : Définir et tendre vers une offre idéale de l'accompagnement de mobilité solidaire maillant tout le bassin ;
- Action 3.2.C : Favoriser la mobilité de tous les publics : les seniors

FICHE ACTION 3.2E – 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

A travers l'outil Ouiform, le **Département de la Somme** peut positionner et suivre les allocataires du RSA sur des formations à l'échelle nationale. L'outil ne prend pas en compte les problématiques de mobilité mais l'accompagnement de l'utilisateur par un référent peut être l'occasion de travailler ce sujet en faisant le lien avec les offres de mobilité solidaire du bassin, en particulier les maisons de la mobilité.

A ce titre, le Département de la Somme expérimente, avec les centres de formation pour accéder aux emplois de service d'aide à domicile, une communication sur la plateforme départementale. A terme, l'ensemble des publics du PAMS devrait pouvoir solliciter les maisons de la mobilité sur ce département.

Par ailleurs, le Département de la Somme a mené une expérimentation en 2020 visant à accompagner la prise de poste d'aides à domicile sur le volet mobilité en lien avec l'Association Saint-Jean. 19 personnes ont été accompagnées dans ce cadre, débouchant sur 17 recrutements. Suite à cette expérimentation, un plan d'actions visant à mettre à disposition des conseillers mobilité pour le recrutement des aides à domicile est actuellement en cours de déploiement dans la Somme. Il est opérationnel sur l'ensemble du territoire depuis la fin d'année 2024.

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, Abbeville et Montreuil, 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



- Pour la Région, le dispositif « S'engager vers l'emploi 2023 – 2027 »
- Pour les Départements du Pas de Calais et de la Somme, 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 des services de mobilité (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

- Fiche action 1.1 : Animer l'annuaire des services de mobilité recensant l'ensemble des aides et services de mobilité solidaire ;
- Fiche action 2.3 : Renforcer l'accompagnement et la coordination des acteurs de la mobilité solidaire entre les plateformes départementales ;
- Fiche action 3.1 : Définir et tendre vers une offre idéale de l'accompagnement de mobilité solidaire maillant tout le bassin.

FICHE ACTION 3.3 – 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 Littoral Sud, France Services met en place « France services itinérante », des permanences organisées sur deux communes de la Communauté de Communes du Ternois. Ces espaces labellisés « France service », peuvent se situer en mairie, dans un centre social, à la Poste ou encore dans la salle des fêtes de la commune. Les conseillers peuvent 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 **la création des premiers dispositifs de type « bus itinérants »** (les « camions bleus » par exemple qui sillonne le département du Nord). En effet, contrairement aux autres bassins de mobilité, le bassin Littoral Sud n'en possède aucun. Or ces derniers 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 les intercommunalités du bassin Littoral Sud 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.

Des retours d'expériences inspirants sur le bassin de mobilité ou sur d'autres bassins :

Par exemple, sur le territoire de la Communauté de Communes Somme Sud-Ouest (CC2SO), le bus itinérant La Boussole, labellisé France Services, permet aux habitants de réaliser leurs démarches administratives, l'accès à une borne de télémedecine et un accueil aidants et aidés au sein d'une halte répit. Des animations pour les familles sont également proposées.

Par ailleurs, la Communauté d'Agglomération des 2 Baies en Montreuillois (CA2BM) dispose d'un service « Agglomobile » visant à rapprocher les services de la collectivité au plus près des habitants, tous profils confondus. Sur le département de la Somme, un bus PMI (Protection maternelle et infantile) se déplace sur plusieurs communes en complément des Maisons départementales des solidarités et de l'insertion (MDSI). Il propose des consultations gratuites préventives pour les enfants (de 0 à 6 ans) et des consultations prénatales.

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...).



NATURE DE L'ACTION

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

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



PILOTES

- EPCI
- Départements
- Région



PARTENAIRES

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



CIBLES

- Publics vulnérables habitant des communes rurales (PMR/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 de la Somme et de l'ANCT pour une antenne mobile France Services
- Aménager un véhicule afin de déployer un dispositif « Bus France Services » sur une intercommunalité du Littoral Sud 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

Moyens humains, ressources :

- 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

- Fiche action 1.3 : Améliorer l'information et l'orientation à la mobilité en sensibilisant et en formant les prescripteurs ;
- Fiche action 2.4 : Savoir mobiliser les leviers de financement pour développer des projets ;
- Fiche action 3.2.C : Favoriser la mobilité de tous les publics : les seniors.

FICHE ACTION 3.4 – Valoriser et soutenir les services de mobilité solidaire (Transport à la Demande, Transport d'Utilité Sociale et covoiturage 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

Le **covoiturage solidaire**, le **transport à la demande (TAD)** et le **transport d'utilité solidaire (TUS)** constituent des formes de **mobilité alternative ou complémentaire** visant à répondre à des besoins de déplacements non couverts ou s'adressant à des populations qui rencontrent des difficultés d'accès aux transports traditionnels. Ces modes de transport ont pour objectif de favoriser l'inclusion sociale en offrant des alternatives accessibles et adaptées, souvent à des tarifs réduits.

Éléments de définition :

- Le **covoiturage solidaire** est une forme de covoiturage qui met l'accent sur la dimension sociale et d'entraide, au-delà du simple partage des frais de déplacement. Il vise à faciliter la mobilité des personnes qui rencontrent des difficultés à se déplacer (personnes en situation de précarité, personnes âgées, habitants de zones rurales isolées, etc.) en favorisant la convivialité, la solidarité et l'inclusion sociale. Le covoiturage permet de réaliser un aller simple d'un point A à un point B. Le passager profite d'un trajet occasionnel ou régulier d'un conducteur. En trajet solidaire, l'aller-retour est inclus (sauf cas exceptionnels sur demande du passager).
- Le **Transport à la Demande (TAD)** est un service de transport public de personnes, relevant de la compétence d'une Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM), tel que défini à l'article R3111-2 du Code des transports. Il se caractérise par une souplesse d'exploitation : les véhicules (souvent des mini-bus, navettes ou taxis conventionnés) circulent uniquement sur réservation préalable et peuvent adapter leur itinéraire ou leurs arrêts en fonction des demandes exprimées par les usagers. Bien qu'il puisse être mise en place sur tout type de territoire, y compris urbain, il est surtout utilisé pour compléter l'offre de mobilité dans les zones à faible densité ou aux horaires creux. Un service de TAD peut desservir des arrêts prédéfinis (TAD « linéaire ») ou sur « ligne virtuelle ») ou fonctionner selon un mode zonal ou porte-à-porte – certains services combinent plusieurs de ces logiques. Pour les réservations, il nécessite l'existence d'une plateforme, par téléphone, via une application mobile ou un site internet.
- Le **Transport d'Utilité Sociale (TUS)** est également un service de transport, défini par les articles R3133-1 à R3133-5 du Code des transports, mais il désigne de manière spécifique les services organisés à titre non lucratif par des associations régies par la loi de 1901, à destination de personnes ne pouvant pas utiliser les modes de transport classiques en raison de leur isolement, précarité ou situation de fragilité. Il répond à une logique de solidarité, visant à lever les freins à la mobilité de publics-cibles de la mobilité solidaire. Les services de TUS sont réservés à des usagers dont les ressources ou la situation sociale les rendent éligibles, et sont limités aux territoires définis par la réglementation, notamment les communes rurales ou les aires urbaines de moins de 12 000 habitants. Le TUS ne relève pas de la compétence de l'AOM, mais est bien porté exclusivement par des associations, souvent avec l'appui de bénévoles utilisant leur propre véhicule ou une flotte mutualisée au niveau de la structure. Il peut prendre plusieurs formes : transport régulier, transport à la demande, accompagnement, mise à disposition de véhicules...

Ces trois services offrent au bassin Littoral Sud une opportunité de renforcer l'accès aux différents services (santé, loisirs, etc.).



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

L'objectif de cette fiche est de valoriser, évaluer, étudier et développer, lorsque c'est opportun, ces 3 types de services de mobilité solidaire sur le bassin. Trois axes de travail majeurs ont été identifiés pour y parvenir :

- Faire connaître les services existants sur le territoire et leurs modalités de fonctionnement avant d'envisager le développement de nouvelles initiatives.

A ce titre, sur le bassin Littoral Sud, plusieurs services existent avec un fonctionnement qui peut être mis en avant. Une dizaine d'offres de type TAD/TUS sont recensées, avec des modalités de fonctionnement et d'accès très variées, et des freins liés aux frontières des services, des démarches administratives parfois complexes, ou encore des capacités financières et de prise en charge des structures.

Peuvent être cités :

- En matière de TAD, 4 dispositifs ont été recensés (CC du Ternois, CC des Sept Vallées, CC des Villes Sœurs, CA de la Baie de Somme).

Par exemple, le transport à la demande « Pass Pass TAD » dessert l'ensemble des communes de la CC du Ternois. Il permet de se déplacer d'un arrêt de bus à un autre, mais propose également de réaliser du « porte à porte » pour les personnes à mobilité réduite. Le trajet est tarifé à hauteur de 3€, 2€ pour la tarification réduite. La réservation d'une course (qui peut se faire jusqu'à la veille du départ envisagé) se réalise par téléphone, auprès d'une centrale de réservation ouverte du lundi au vendredi.

Si la CA2BM n'organise plus de transport à la demande depuis 2023, des études sont en cours afin de définir les solutions de mobilité qui pourraient répondre aux besoins de l'arrière-pays du territoire et un TAD pourrait être remis en service.

- En matière de TUS, le Département de la Somme accompagne le développement de TUS sur ses territoires d'action sociale. Les référents insertion et les travailleurs sociaux du Département orientent vers les TUS. Si la personne n'est pas suivie par les services départementaux, les dispositifs peuvent également être saisis par la plateforme de mobilité solidaire au titre de l'Action Sociale.

L'Association du Vimeu porte un TUS accessible sur le territoire de la Picardie Maritime. Certaines conditions sont requises pour bénéficier de ce dispositif : résider dans une commune rurale de moins de 12 000 habitants ; être éligible ou bénéficiaire de la Complémentaire Santé Solidaire et être bénéficiaire du RSA ou d'un autre accompagnement social. L'utilisation de ce TUS doit répondre à des besoins précis : accès aux soins, aux droits, ou à un entretien d'embauche par exemple. Enfin, pour bénéficier du TUS, le bénéficiaire doit se rapprocher d'un prescripteur ou d'un référent qui le suit dans ses démarches.

- En matière de covoiturage solidaire, les ateliers ont permis d'identifier plusieurs structures, notamment Pass Pass Covoiturage sur la CC des 7 Vallées et la CC du Ternois.

Par ailleurs, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France teste un volet covoiturage solidaire. Ce dernier devrait prendre la forme d'un centre d'appel pour la mise en relation entre une personne qui propose son aide et une personne qui en a besoin. Une structure d'accompagnement devra être désignée, potentiellement sur chaque bassin de mobilité (avec un besoin de deux personnes pour animer et gérer le centre d'appels), et aura pour responsabilité d'animer le dispositif et de recruter des covoitureurs solidaires, tout en collaborant avec Pôle Emploi, les agences d'intérim, etc.

Enfin, Alpha Transport souhaiterait développer son offre de TAD tout public existante, et envisage pour cela de nouvelles solutions de TUS et de covoiturage solidaire.

- Evaluer les dispositifs existants

Ces exemples donnent à voir l'utilité de ces types de services pour une large partie de la population, faisant souvent partie des publics-cibles de la mobilité solidaire, mais pas seulement. Néanmoins, ils peuvent rencontrer plusieurs limites :

- en termes de capacité de prise en charge. Avec la nécessité d'une réservation parfois assez longtemps à l'avance (que ce soit pour le covoiturage, le TAD ou le TUS), cela peut être un frein pour les usagers potentiels.

- en termes de financements. Si les dispositifs de financement permettant de monter les projets sont multiples et variés (cf. fiche action 2.4. « Savoir mobiliser les leviers de financements pour développer des projets »), cela peut être plus complexe lorsqu'il s'agit de financements de fonctionnement sur le moyen-long terme, d'autant que la participation directe des usagers reste très limitée.

En conséquence, dans un contexte d'évolution à la hausse des besoins au sein de territoires ruraux comme ceux du bassin Littoral Sud, évaluer l'efficacité des dispositifs, quantitativement (volume de trajets effectués, coûts, etc.) mais aussi qualitativement (retours des usagers, types de publics transports, besoins couverts, etc.) apparaît indispensable. En ce sens, il est à rappeler que certains publics à qui se destinent ces services, comme les personnes en insertion ou allocataires des minimas sociaux, se trouvent dans une situation de difficulté temporaire : le service permet de leur apporter une aide ponctuelle, avec un objectif de retour à l'emploi, mais n'a pas vocation à devenir un moyen de déplacement régulier.

La définition de grilles de critères, adaptées au type de service, permettant de les évaluer, pourra donc être à l'ordre du jour du club de la mobilité solidaire.

- Accompagner les études de faisabilité puis la structuration de nouveaux services

A partir des résultats de l'évaluation des dispositifs, des besoins recensés quant au développement de nouveaux services remontés par les acteurs de terrains, des études d'opportunités et de faisabilité pourraient être engagées par les AOM / EPCI ou la Région pour :

- ▮ valider empiriquement et sur le terrain les besoins pré-identifiés,
- ▮ étudier le type de service adéquat à développer (modèle économique, dessertes, etc.)
- ▮ étudier les porteurs de projets potentiels, leur capacité de financement et la durabilité du service,
- ▮ etc.

Une fois l'intérêt confirmé, la Région ainsi que les Départements pourraient appuyer le déploiement de nouveaux services (cf. fiche action 1.2 « Comprendre les manques et les besoins d'aujourd'hui et de demain : cartographier le territoire pour identifier les zones blanches »).



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- Région
- Départements
- AOM / EPCI



PARTENAIRES

- Opérateurs de mobilité solidaire
- CCAS/CIAS
- Associations porteuses de TUS



CIBLES

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

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Dès la première année (2026)

- Communication et valorisation des services existants
- Organisation d'une session dédiée aux retours d'expériences de ces dispositifs lors d'une rencontre du Club de la mobilité solidaire
- Création d'une grille d'évaluation des services (TAD et TUS existants)

2

A partir de la deuxième année

- Recensement des besoins et des collectivités ou territoires intéressés par le déploiement d'un service (covoiturage, TAD, TUS) sur leur périmètre, en particulier sur les secteurs prioritaires identifiés par le PAMS
- Lancement d'une étude d'opportunité et/ou de faisabilité dont la maîtrise d'ouvrage reste à définir pour confirmer empiriquement les besoins et étudier les modalités pour déployer le service opportun. Cette étude pourrait comprendre :
 - L'organisation des réunions avec les parties prenantes (collectivités, associations, usagers potentiels) ;
 - L'étude des modèles opérationnels pour organiser un nouveau service (encadrement juridique, modèle économique, dessertes, etc.)
 - Pour le TUS : recensement des structures ou associations ayant les capacités de porter un service

3

A partir de la troisième année

- Accompagnement par l'ingénierie territoriale de la Région et éventuellement des Départements des collectivités ou structures prêtes à déployer un nouveau service.

MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

- Diagnostic du PAMS
- Annuaire des services de mobilité du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France
- Fiche récapitulative « Transport à la Demande en zone peu dense » du CEREMA
- Boîte à outils Pass Pass Covoiturage



INDICATEURS DE SUIVI

- Maintien des services existants (O/N)
- Création d'une grille d'évaluation des dispositifs de TAD/TUS



ACTIONS LIÉES

- Fiche action 1.1 : Animer l'annuaire des services de mobilité recensant l'ensemble des aides et services de mobilité solidaire ;
- Fiche action 1.2 : Comprendre les manques et les besoins : cartographier le territoire pour identifier les « zones blanches » ;
- Fiche action 2.1 : Définir la gouvernance de la mobilité solidaire sur le bassin ;
- Fiche action 2.2. : Suivre et évaluer les actions du PAMS
- Fiche action 2.4. : Savoir mobiliser les leviers de financement pour développer des projets
- Fiche action 3.1. : Définir et tendre vers une offre idéale de l'accompagnement de mobilité solidaire maillant tout le bassin.

FICHE ACTION 3.5 – 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 donc surreprésentées dans les bénéficiaires des offres de mobilité solidaire. En effet, elles 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

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.

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

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

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). Déployé dans les départements du Nord et de l'Aisne, mais également mobilisable sur la CA Baie de Somme, notamment à Abbeville, 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, le **service Noctibus** a été lancé en septembre 2025 par Ametis sur la Métropole d'Amiens (bassin Grand Amiénois – Grand Roye) de 22h à minuit du jeudi au samedi. 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.

Sur la question du vélo, mode de déplacement vers lequel les femmes se tournent beaucoup moins que les hommes, les bonnes pratiques d'autre bassin sont à mettre en avant. Par exemple, 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.

Enfin, différentes initiatives ont été prises sur le sujet par les Départements du bassin Littoral Sud :

- 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 ;
- Le 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, s'adresse également aux femmes en difficultés financières. Il permet par exemple l'accès à des crèches et à des aides pour la garde d'enfants.

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

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 dans le cadre spécifique 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 « Améliorer l'information et l'orientation à la mobilité en sensibilisant et en formant les prescripteurs »*).
- 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

- Fiche action 1.1 : Animer l'annuaire des services de mobilité recensant l'ensemble des aides et services de mobilité solidaire ;
- Fiche action 1.3 : Améliorer l'information et l'orientation à la mobilité en sensibilisant et en formant les prescripteurs ;
- Fiche action 2.1 : Définir la gouvernance de la mobilité solidaire sur le bassin.

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 pour 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 Littoral Sud, la dépendance aux véhicules motorisés est une problématique majeure, surtout dans les territoires ruraux qui constituent une partie importante du bassin. L'enjeu des emplois saisonniers est particulièrement prégnant sur la partie littorale du bassin qui connaît un afflux touristique. A titre d'exemple, la Baie de Somme accueille chaque année plus de 10 millions de visiteurs.

Le bassin Littoral Sud est également composé de plusieurs zones industrielles (cf. fiche action 4.3) qui peuvent être concernées par des difficultés de recrutement.

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, en particulier sur les zones touristiques qui comptent un certain nombre de résidences secondaires.

Le besoin d'une meilleure coordination entre les employeurs et les différents services de mobilité solidaire a été souligné lors de l'atelier 2 de l'élaboration du PAMS. Des instances de coopération ont également été identifiées comme celles nées du programme « Territoires d'Industrie » qui depuis 2018 vise à accompagner les territoires industriels dans le maintien de leur activité et leur développement.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

- **Organiser des échanges directs** avec les employeurs du bassin ;
- **Communiquer auprès d'eux sur les solutions de mobilité existantes** en s'appuyant par exemple sur les clubs d'entrepreneurs, les fédérations de professionnels (UIMH, UIMM, etc.), 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 groupes de travail initiés dans le cadre du programme « Territoires d'Industrie », les comités des partenaires et les autres organisations regroupant des employeurs (type petits déjeuners) ;
- S'appuyer sur des dispositifs existants et fonctionnant à l'échelle régionale, comme « En Route vers l'Emploi », et les dupliquer à l'échelle locale.
- **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.

Pour les employeurs :

- Les accompagner dans une réflexion autour de l'adaptation des horaires de travail en fonction des horaires des transports en commun ;
- Organiser des services de transport intra ou inter-entreprises : navette, 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) ;

Pour les employeurs dans le domaine de l'aide à la personne : intégrer la question de la mobilité dès la phase de recrutement, et proposer le prêt de véhicules ou faciliter l'accès à des moyens de transport pour les tournées et les visites. Repenser les plannings des tournées pour qu'ils s'adaptent à la mobilité des agents (mode, localisation, heures effectuées, etc.) ;

Pour les bailleurs et les communes : développer l'offre de logements sociaux à proximité des bassins d'emploi.

A ce titre, le Département du Pas-de-Calais a lancé fin 2024 un appel à projet pour lever les freins à la mobilité dans les métiers de l'aide à la personne.

En 2020, le Département de la Somme a mené une expérimentation, en lien avec l'Association Saint-Jean, visant à accompagner les aides à domicile dans la prise de poste, notamment sur les questions de mobilité. 19 personnes ont été accompagnées dans ce cadre, débouchant sur 17 recrutements. Suite à cette expérimentation, un plan d'actions, visant à mettre à disposition des conseillers mobilité dans le recrutement des aides à domicile, a été déployé sur le département en septembre 2024.

- Conventionner avec des structures d'insertion pour louer des véhicules ou des vélos.

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.

La Loi pour le Plein Emploi prévoit d'identifier les filières en tension. 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
- Fédération de professionnels type UIMH et UIMM



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 échanges avec les employeurs, en partenariat avec les CCI, les CMA et le dispositif « Territoires d'Industrie », pour identifier leurs besoins, les conseiller et les informer sur les actions qu'ils peuvent mettre en place afin de développer des 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 ;
- 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

- Fiche action 1.1 : Animer l'annuaire des services de mobilité recensant l'ensemble des aides et services de mobilité solidaire ;
- Fiche action 3.2.B : Favoriser la mobilité de tous les publics : les apprentis
- Fiche action 3.2.E : Intégrer la mobilité au sein des dispositifs à destination des demandeurs d'emploi et des stagiaires de la formation professionnelle ;
- Fiche action 4.2 : Préparer et favoriser l'accès aux opportunités d'emplois des grands projets sur le bassin et à proximité ;
- Fiche action 4.3 : Accompagner et soutenir les entreprises des territoires industriels du bassin.

FICHE ACTION 4.2 – Préparer et favoriser l'accès aux opportunités d'emplois des grands projets sur le bassin et à proximité

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 Littoral Sud est concerné par plusieurs projets d'envergure ayant un fort impact sur le territoire, ses dynamiques d'emploi et donc sur les enjeux de mobilité des travailleurs. Le nord du bassin entretient une proximité avec des projets dans le Dunkerquois, comme avec l'EPR 2 de Gravelines ou la « Vallée de la Batterie ». Le sud du bassin est quant à lui concerné par le chantier de l'EPR 2 de Penly, situé en dehors du bassin à Petit Caux en Seine-Maritime (CC Falaises du Talou).

- Perspectives d'emplois :

Les grands projets à proximité du bassin sont autant d'opportunités et de perspectives d'emplois pour le Littoral Sud. Les deux chantiers d'EPR 2, à Penly et à Gravelines, vont créer de nombreux emplois dans le bassin : jusqu'à 7 000 pour Penly et 8 000 pour Gravelines. Le sud, situé à environ 30 minutes de Penly, pourra bénéficier de recrutements, tandis que le nord, à environ 1h15 de Gravelines, sera également concerné.

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

- De forts enjeux d'accessibilité :

Ces perspectives d'emplois se confrontent cependant à de forts enjeux d'accessibilité. Par exemple, le site nucléaire de Penly est desservi par des axes routiers non aménagés, peu sécurisés, laissant peu d'alternatives possibles à l'usage de la voiture. Pour ne pas surcharger la route départementale RD 925, la construction de trois parkings relais (4 800 places) est en cours d'étude sur les trois EPCI concernés : CC des Villes Sœurs, CC Falaises du Talou et CA Dieppe Maritime.

Le chantier de l'EPR 2 est par ailleurs un élément structurant du schéma des mobilités du PETR Dieppe Pays Normand et de la CC des Villes Sœurs. En cours d'élaboration, ce dernier a déjà permis d'étudier les impacts du chantier sur la mobilité.

La Communauté de Communes du Vimeu, par sa proximité, devrait également être concernée par ces enjeux d'accessibilité. Néanmoins, elle ne fait pas partie des travaux en cours sur le schéma des mobilités lancé par le PETR Dieppe Pays Normand.

Par ailleurs, dans le cadre de l'implantation des giga factories, la Communauté Urbaine de Dunkerque (CUD) a fait le choix de ne pas mettre de parking à disposition des nouvelles industries implantées. De plus, afin de limiter les flux routiers, il est attendu que les salariés des entreprises déjà implantées réduisent très significativement l'utilisation de leur véhicule personnel. La CUD prévoit un système de desserte des sites industriels avec différents points nœuds, permettant de garer son véhicule et de se rendre à son lieu de travail en navette. Si des efforts ne sont pas réalisés pour encourager les salariés à ne pas prendre leur véhicule personnel, les abords du port mais également des axes routiers pourraient être congestionnés.

Enfin, en raison de la nature de leurs activités, les ouvriers du chantier ont des horaires de travail variés, parfois décalés.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

L'objectif de cette action est de favoriser l'accès aux emplois des différents grands projets à proximité du bassin en favorisant, notamment, la mobilisation et le dialogue entre l'ensemble des parties prenantes (AOM, opérateurs de mobilité, Régions, Départements et employeurs).

Dans ce cadre, il est essentiel d'actionner les leviers suivants pour garantir une mise en œuvre pertinente :

- **D'anticiper les grands projets en cours et à venir qui peuvent avoir un impact en matière de mobilité** sur les travailleurs du territoire en maintenant une veille et des échanges réguliers à ce sujet au sein du Club de la mobilité solidaire (cf. fiche action 2.1) et en comité de bassin.
- **D'identifier les parties prenantes ainsi que les instances de gouvernance adéquates** pour coordonner les actions qui permettront de favoriser la mobilité et l'accès à l'emploi des travailleurs, tout en évitant les doublons. En ce qui concerne, l'EPR 2 de Gravelines et l'implantation de giga factories dans le Dunkerquois, des échanges avec le bassin Littoral Nord pourront être mis en place pour travailler ensemble sur le sujet.
- **De définir les actions pertinentes à mettre en place en complément/amélioration de l'existant**, notamment en ce qui concerne la mobilité solidaire. Pour cela, des échanges de bonnes pratiques peuvent être réalisés de façon régulière, notamment en appui du Club de la mobilité solidaire. En ce sens, le Département du Pas-de-Calais a organisé un échange avec les acteurs de l'EPR 2 de Penly pour amorcer un travail similaire sur l'EPR 2 de Gravelines.

Concernant plus spécifiquement l'EPR 2 de Penly, plusieurs actions complémentaires peuvent être mises en place :

- Associer les différentes parties prenantes du projet :
 - **Les employeurs** : une association Inter-Entreprise (AIE) a été créée dans le cadre du dispositif Grand Chantier EPR 2 Penly, notamment entre EDF et le Groupe Eiffage. L'association a déjà mis en place une navette entre Dieppe et le chantier pour assurer un transport journalier vers le chantier. De bonnes pratiques en matière de coopération avec les employeurs ont été identifiées sur le bassin d'emploi du Boulonnais, à proximité du bassin Littoral Sud. En effet, une expérimentation a été mise en place, après discussion en CPLE, et permet de mettre à disposition de véhicules électriques sans permis aux personnes nouvellement recrutées, et tout au long de leur période d'essai. Cette expérimentation a été développée grâce à un partenariat avec l'association Tous Parrains et est co-financée par les entreprises concernées.
 - Les AOM, en particulier le PETR Dieppe Pays-Normand, les Départements de la Somme et de Seine Maritime, les Régions Hauts-de-France et Normandie et le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France pourront 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).
- Identifier et mettre en œuvre des solutions concrètes, soutenables et adaptées aux contraintes du projet :
 - **Mobiliser les opérateurs de mobilité solidaire** : Les structures partenaires des territoires concernés (l'opérateur de la plateforme départementale de la Somme ou l'ADEFI dans le cadre de MaMobilité62 pour le Pas-de-Calais), pourraient proposer d'une part, des solutions de mobilité aux futurs travailleurs issus de catégories de population vulnérable pour dépasser les freins culturels et psychologiques (changer de métier, se déplacer...) et d'autre part, de formation des employés (lecture des réseaux et horaires de transport par exemple).
 - **Favoriser le développement du covoiturage régulier** : en lien avec les parkings relais mis en place par l'association inter-entreprises du projet et par l'intermédiaire d'acteurs spécialisés comme les plateformes Pass Pass Covoiturage ou BlablaCar Daily. Le développement d'une action similaire sur le bassin pourra s'appuyer sur le retour d'expérience du bassin d'emploi de Boulogne sur Mer où une plateforme de covoiturage a été mise en place avec Pass Pass Covoiturage.

- **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'accompagnement pourraient être organisées auprès de ces derniers. Un affichage dans les communes, les mairies ou les lieux de loisirs pourrait également venir accompagner cette action pour faciliter la prise en main des ressources recensées par les outils du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France et dans le cadre du diagnostic mobilités réalisé par le PETR Dieppe Pays Normand.
- **Sensibiliser aux métiers liés au chantier de l'EPR 2** : en commençant dès le collège une sensibilisation régulière aux différents métiers présents sur l'EPR, par exemple lors d'événements comme le « Printemps de l'Industrie ». L'enjeu est également d'augmenter la capacité d'accueil des organismes de formation et de créer du lien entre ces derniers et les structures d'accompagnement social/insertion.



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- Région
- Départements
- Association inter-entreprises dédiée au projet



PARTENAIRES

- France Travail
- SNCF Gares et Connexions
- AOM locales
- Agences d'intérim
- Prestataires privés de transport
- Opérateurs locaux de mobilité solidaire
- Plateformes de covoiturages ou plateformes de covoiturage intra-salariés
- Associations porteuses de TUS



CIBLES

- Travailleurs
- Employeurs
- Demandeurs d'emplois et stagiaires de la formation professionnelle



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Dès la première année (2026)

- Poursuivre le dialogue avec le PETR Dieppe Pays Normand
- Etablir un document sur les services de mobilité existants à destination de tous (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) et du diagnostic du schéma de mobilité du PETR.



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 de salariés utilisant les services de mobilité mis en place pour accéder à l'EPR 2 de Penly.



ACTIONS LIÉES

- Fiche action 1.1 : Animer l'annuaire des services de mobilité recensant l'ensemble des aides et services de mobilité solidaire ;
- Fiche action 2.3 : Renforcer l'accompagnement et la coordination des acteurs de la mobilité solidaire entre les plateformes départementales ;
- Fiche action 3.1 : Définir et tendre vers une offre idéale de l'accompagnement de mobilité solidaire maillant tout le bassin ;
- Fiche action 3.2.A : Favoriser la mobilité de tous les publics : les jeunes ;
- Fiche action 3.2.E : Intégrer la mobilité au sein des dispositifs à destination des demandeurs d'emploi et des stagiaires de la formation professionnelle ;
- Fiche 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 – Accompagner et soutenir les entreprises des territoires industriels 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

Le bassin de mobilité Littoral Sud a la particularité d'accueillir plusieurs zones industrielles sur son territoire, dont :

- La vallée industrielle de la Bresle et du Vimeu (CC des Villes Sœurs, CC interrégionale Aumale – Blangy sur Bresle, et CC du Vimeu) qui compte aujourd'hui 250 établissements industriels, dont plus de 85% de micro-entreprises et PME, spécialisés dans la petite métallurgie (serrurerie, robinetterie, etc.). Elle pourvoit en 2022 plus de 10 800 emplois (hors intérim), soit un actif sur trois du territoire travaillant dans le secteur industriel. La vallée capte ainsi un certain nombre de flux lié au travail.
- **La Baie de Somme Ponthieu – Marquenterre (CA de la Baie de Somme et CC Ponthieu-Marquenterre)** compte 90 établissements industriels, dont une majorité de micro-entreprises et avec une part importante d'entreprises dans le caoutchouc et la plasturgie, qui représente 3 110 emplois en 2022 (hors intérim), majoritairement des ouvriers.

Plusieurs entreprises industrielles sont également présentes sur la partie Pas-de-Calais du bassin, comme : Valéo, Nestlé Purina, Métal HDF, Exalta, Fachon Industrie, etc. Cette partie du bassin est davantage spécialisée dans l'industrie agro-alimentaire.

Du fait de caractéristiques inhérentes aux emplois industriels, comme les horaires décalés, la question de la mobilité des salariés est particulièrement impactante sur ces zones d'emploi. Un sondage réalisé par l'Union des Métiers de l'Industrie et des Métiers de la Métallurgie (UIMM) auprès des entreprises industrielles du Pas-de-Calais pour l'atelier 2 du PAMS a fait ressortir des problématiques de mobilité très hétérogènes entre les différentes entreprises. Pour certaines, la mobilité est considérée comme un frein au recrutement de façon importante. Ces entreprises pointent notamment des difficultés de mobilité liées aux coûts des déplacements, au financement d'un véhicule, à la mobilité douce et à l'inadéquation de l'offre de transports en commun avec les horaires des salariés. Les problématiques sont particulièrement prégnantes pour les entreprises implantées en zone rurale.

Par ailleurs, les deux zones samariennes citées ont été labélisées « Territoires d'industrie ». Le programme « Territoires d'Industrie » a été lancé en 2018 par l'Etat afin de mettre en place un cadre coopératif de soutien à l'industrie hors des métropoles, autour des villes petites et moyennes et dans les zones rurales ayant une part d'emplois locaux dans l'industrie nettement supérieure au taux national. Le programme vise deux principaux objectifs :

- Renforcer la coopération et la mobilisation des acteurs locaux sur les enjeux de réindustrialisation ;
- Prioriser les entreprises et les collectivités de ces territoires dans l'accès aux services et financements proposés par l'Etat et les opérateurs publics dans ce domaine pour développer leurs projets. Les « territoires d'industrie » ont représenté plus des deux tiers des projets bénéficiaires du fonds d'accélération des investissements industriels lancés en 2020 dans le cadre du plan de relance.

Le programme a été prolongé pour la période 2023-2027, permettant à de nouveaux territoires d'être labélisés. La gouvernance du programme se fait à trois niveaux : national, régional et local. Au niveau local, des réunions de travail réunissent régulièrement les AOM et les représentants des employeurs. Sur la Vallée de la Bresle et du Vimeu, ces réunions portent régulièrement sur le sujet des mobilités.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

L'objectif de cette action est de connecter et coordonner la démarche du PAMS avec les autres initiatives en matière de mobilité initiées sur les zones industrielles du bassin. Pour cela, il convient :

- D'identifier les instances locales de gouvernance sur les deux zones à même de permettre une intégration des enjeux du PAMS : CLPE, groupes de travail mobilité mis en place dans le cadre du programme « Territoires d'Industrie », les filières et fédérations professionnelles comme l'UIMM. L'objectif est de faire dialoguer ces instances avec celles du PAMS, par exemple en rendant compte annuellement des avancées du plan d'actions dans ces instances.
- D'impliquer les entreprises industrielles du bassin dans des démarches de mobilité. En effet, peu d'entreprises ont mis en place des plans de mobilité employeur. Pour autant, la plupart ont mis en place des solutions : adaptation des horaires, développement du covoiturage, etc.
- De favoriser les coopérations entre les services de développement économique et de mobilité des différentes collectivités concernées afin d'assurer une bonne coordination sur les enjeux de mobilité.
- D'approfondir la connaissance des besoins spécifiques liés aux emplois industriels sur les zones industrielles du bassin (cf. fiche 1.2 – comprendre les manques et les besoins d'aujourd'hui et de demain : cartographier le territoire pour identifier les zones blanches).
- De compléter l'offre de mobilité en fonction des besoins identifiés (évolution des horaires, fréquences, etc.) et favoriser sa bonne circulation via les différentes parties prenantes, notamment les employeurs (ce travail peut se combiner avec les supports de communication développés dans le cadre de l'action 4.2).
- D'impliquer les acteurs de la mobilité solidaire pour lever des freins de mobilité à l'accès à ces emplois d'ordre matériel, culturel ou psychosociaux, de la formation à l'accès à l'emploi.

Sur la vallée de la Bresle et du Vimeu, des actions spécifiques à la mobilité ont été identifiées :

- Apporter des solutions de mobilité pour tous les publics avec le lancement d'une étude d'opportunité de lignes de covoiturage. La CC interrégionale Aumale – Blangy sur Bresle a mis en place du covoiturage sur son territoire dans le cadre du programme via Blablacar Daily et grâce au soutien financier du Fonds vert.
- Etudier la mise en place d'une maison de la mobilité avec des permanences mensuelles sur la CCIABB à Blangy sur Bresle ;
- Désenclaver le territoire en créant un territoire à mobilité propre. Dans ce cadre, une réflexion est en cours afin d'interconnecter les 3 intercommunalités via des parkings déportés pour aider à la mobilité domicile-travail, au développement des bornes électriques, à la mise en place d'une plateforme de covoiturage.

Des bonnes pratiques et projets peuvent être identifiés sur les autres « Territoires d'Industrie » à l'échelle régionale :

- Sur le territoire d'industrie Albert-Amiens, l'accompagnement du service Accueil Mobilité créé par la CCI Amiens Picardie HDF et Amiens Métropole afin d'attirer et d'assurer l'intégration des talents, cadres et intermédiaires sur l'ensemble du territoire d'industrie, a été renforcé.
- Sur le territoire Sud de l'Aisne, l'objectif est d'améliorer la mobilité vers et dans les zones d'activités existantes en créant de nouvelles capacités de transport pour les salariés, en fonction des besoins des entreprises. Une approche collaborative visera à mieux répondre aux évolutions constantes des besoins en mobilité, favorisant ainsi une meilleure accessibilité pour tous. Certaines solutions seront apportées par les collectivités, d'autres pourront être mises en place par les entreprises elles-mêmes.
- Sur le territoire d'industrie Sud Oise, les acteurs souhaitent définir les besoins en offre de mobilité complémentaire, réaliser un diagnostic de l'offre de logements et proposer une politique d'accueil multi-services relayée par chaque EPCI (mobilité, logement, mais aussi vie culturelle, emploi du conjoint, garde d'enfant, ...)
- Le territoire d'industrie du Pays de Saint-Omer a, quant à lui, fait de la mobilité un axe clé de sa stratégie afin de favoriser l'accès aux sites industriels et aux espaces d'innovation. Dans ce cadre, il a développé un campus des métiers et de la transition.



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- Région
- Départements
- AOM



PARTENAIRES

- Entreprises industrielles et leurs représentants
- EPCI, dont les services de développement économique
- SPIE départementaux
- France Travail
- SNCF Gares et Connexions
- AOM locales
- FASTT (intérim)
- Agences d'intérim
- Prestataires privés de transport
- Opérateurs locaux de mobilité solidaire
- Plateformes de covoiturage ou plateformes de covoiturage intra-salariés
- CCI, CMA
- Membres des CLPE



CIBLES

- Employés travaillant sur les zones industrielles du bassin
- Employeurs industriels du bassin



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

En 2026

- Identification des instances de gouvernance appropriées et mise en relation entre les différentes parties prenantes
- Identifier de bonnes pratiques sur les autres zones industrielles de la Région.

2

Dès la deuxième année

- Maintenir un dialogue régulier avec les instances de gouvernance.
- Réaliser des ajustements sur l'offre de mobilité solidaire si nécessaire. Mise à jour annuelle du document d'information sur les services transfrontaliers.



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

- Plans d'actions développés par les deux territoires d'industrie identifiés ;
- 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'employeurs industriels représentés lors du Club de la mobilité solidaire



ACTIONS LIÉES

- Fiche action 1.1 : Animer l'annuaire des services de mobilité recensant l'ensemble des aides et services de mobilité solidaire ;
- Fiche action 2.3 : Renforcer l'accompagnement et la coordination des acteurs de la mobilité solidaire entre les plateformes départementales ;
- Fiche action 3.1 : Définir et tendre vers une offre idéale de l'accompagnement de mobilité solidaire maillant tout le bassin ;
- Fiche action 3.2.A : Favoriser la mobilité de tous les publics : les jeunes ;
- Fiche action 3.2.E : Intégrer la mobilité au sein des dispositifs à destination des demandeurs d'emploi et des stagiaires de la formation professionnelle ;
- Fiche action 4.1 : Lever les freins à la mobilité pour faciliter l'accès à l'emploi dans les filières professionnelles en tension.



La durée du plan d'action

Le présent plan d'action commun en matière de mobilité solidaire est valable pour la période 2026-2029 et fera l'objet d'un réexamen 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 du Littoral Sud.

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 du Littoral Sud 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 du Littoral Sud** » 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 de la Somme 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 d'agglomération de la Baie de Somme ;
 - La Communauté d'agglomération des 2 Baies en Montreuillois ;
 - La Communauté de communes des Sept Vallées ;
 - La Communauté de communes des Villes Soeurs ;
 - La Communauté de communes du Haut-Pays du Montreuillois
 - La Communauté de communes du Ternois ;
 - La Communauté de communes du Vimeu ;
 - La Communauté de communes interrégionale Aumale-Blangy-sur-Bresle ;
- Les EPCI non AOM :
 - La Communauté de communes Ponthieu-Marquenterre,
- 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, les organismes de formation 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

De plus, 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.

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

14 signataires pour le PAMS Littoral Sud :

- La Préfecture de la Région Hauts-de-France ;
- La Région Hauts-de-France ;
- Le Département du Pas-de-Calais ;
- Le Département de la Somme ;
- Le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France ;
- La Communauté d'agglomération de la Baie de Somme ;
- La Communauté d'agglomération des 2 Baies en Montreuillois ;
- La Communauté de communes des Sept Vallées ;
- La Communauté de communes des Villes Soeurs ;
- La Communauté de communes du Haut-Pays du Montreuillois
- La Communauté de communes du Ternois ;
- La Communauté de communes du Vimeu ;
- La Communauté de communes interrégionale Aumale-Blangy-sur-Bresle ;
- La Communauté de communes Ponthieu-Marquenterre.

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

Signataire 1/14



À _____

Le _____

Le Préfet de la Région Hauts-de-France

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

Signataire 2/14



À _____

Le _____

Le Président de la Région Hauts-de-France

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

Signataire 3/14



À _____

Le _____

Le Président du Département du Pas-de-Calais

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

Signataire 4/14



À _____

Le _____

La Présidente du Département de la Somme

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

Signataire 5/14



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
du Littoral Sud**

Signataire 6/14



À _____

Le _____

Le Président de la Communauté d'Agglomération Baie de Somme

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

Signataire 7/14



À _____

Le _____

Le Président de la Communauté d'agglomération des 2 Baies en Montreuillois

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

Signataire 8/14



À _____

Le _____

Le Président de la Communauté de communes des Sept Vallées

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

Signataire 9/14



À _____

Le _____

Le Président de la Communauté de communes des Villes Sœurs

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

Signataire 10/14



À _____

Le _____

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

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

Signataire 11/14



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
du Littoral Sud**

Signataire 12/14



À _____

Le _____

Le Président de la Communauté de communes du Vimeu

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

Signataire 13/14



À _____

Le _____

Le Président de la Communauté de communes interrégionale Aumale-Blangy-sur-Bresle

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

Signataire 14/14



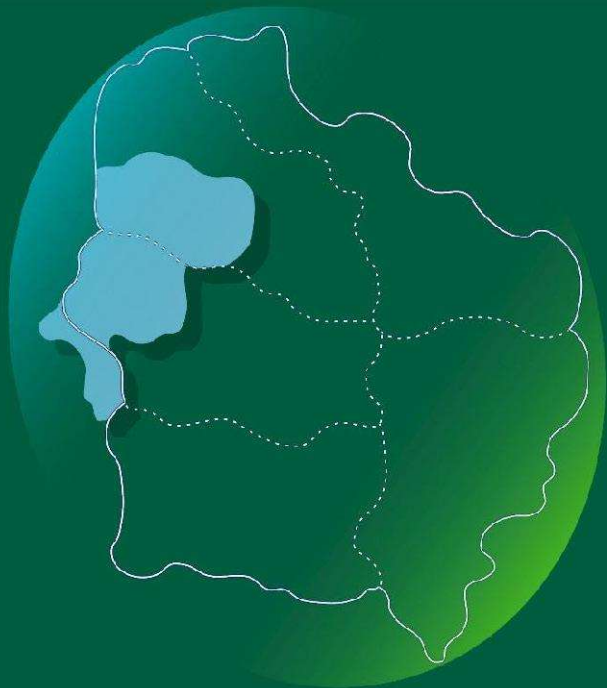
À _____

Le _____

Le Président de la Communauté de communes Ponthieu-Marquenterre



Janvier 2026



LE CONTRAT OPERATIONNEL DE MOBILITE DU BASSIN DE MOBILITE LITTORAL SUD

2026-2029



Région
Hauts-de-France



Sommaire

Q Edito Région	4
Q Contrat	5
▶ Les signataires	5
▶ Visas	8
▶ Préambule	9
▶ Article 1 – L’objet du contrat	10
▶ Article 2 – La composition du document	10
▶ Article 3 – La démarche dans le bassin de mobilité	11
▶ Article 4 – Les principales caractéristiques du bassin Littoral Sud	13
a) Le bassin de mobilité Littoral Sud comme nouvelle échelle de dialogue	12
b) La cohérence avec les planifications stratégiques existantes.....	13
c) Un territoire de contrastes et de défis en matière de mobilité	14
d) Une offre de transport collectif à coordonner.....	14
e) La mobilité et les interconnexions : analyse des flux de déplacements	15
f) Des difficultés à tendre vers des pratiques durables	16
g) Les échanges interrégionaux entre les Hauts-de-France et la Normandie : enjeux et dynamiques de coordination	16
▶ Article 5 – Les enjeux et objectifs arrêtés par l’ensemble des partenaires	17
▶ Article 6 – La présentation des actions retenues	19
▶ Article 7 – La gouvernance mise en place	25
▶ Article 8 – La durée du contrat	26
▶ Article 9 – Le suivi et les indicateurs	27
▶ Article 10 – L’évaluation à mi-parcours et les modalités de révision	27
Q Glossaire	28



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

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 « SMHdF » ;

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 Littoral Sud :

- La Communauté d'agglomération de la Baie de Somme, représentée par
....., son/sa Président(e), désignée ci-après par « CA
de la Baie de Somme » ;
- La Communauté d'agglomération des Deux Baies en Montreuillois, représentée par
....., son/sa Président(e), désignée ci-après par
« CA des Deux Baies en Montreuillois » ;
- La Communauté de communes du Haut Pays du Montreuillois, représentée par
....., son/sa Président(e), désignée ci-après par
« CC du Haut Pays du Montreuillois » ;
- La Communauté de communes Interrégionale Aumale – Blangy-sur-Bresle,
représentée par, son/sa Président(e), désignée
ci-après par « CC Interrégionale Aumale – Blangy-sur-Bresle » ;



Les signataires

- La Communauté de communes des Sept Vallées, représentée par, son/sa Président(e), désignée ci-après par « CC des Sept Vallées » ;
- La Communauté de communes du Ternois, représentée par, son/sa Président(e), désignée ci-après par « CC du Ternois » ;
- La Communauté de communes des Villes Sœurs, représentée par, son/sa Président(e), désignée ci-après par « CC des Villes Sœurs » ;
- La Communauté de communes du Vimeu, représentée par, son/sa Président(e), désignée ci-après par « CC du Vimeu » ;

ET

L'établissement public de coopération intercommunale sur lequel la Région intervient en sa qualité d'AOM en substitution :

- La Communauté de communes Ponthieu-Marquenterre, représentée par, son/sa Président(e), désignée ci-après par « CC Ponthieu-Marquenterre ».



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 Littoral Sud.



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 celui du Littoral Sud.

Article 2 – La composition du document

Le COM du Littoral Sud est composé de trois documents :

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



Article 3 – La démarche dans le bassin de mobilité

Un peu plus de deux ans se sont écoulés entre le premier comité technique, organisé le 19 octobre 2023, et le comité de pilotage examinant le projet final de COM pour le bassin Littoral Sud, le 28 janvier 2026. 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 2026-2029.

La première phase, commune au COM et au Plan d'Action commun en matière de Mobilité Solidaire (PAMS), a permis de dresser un état des lieux de la mobilité sur ce bassin. Les membres du comité de pilotage, qui se sont réunis le 24 septembre 2025 ont pu s'appuyer sur ce diagnostic problématisé pour identifier les principaux enjeux se présentant sur le bassin Littoral Sud et pour définir les objectifs à viser en priorité pour relever les défis correspondants.

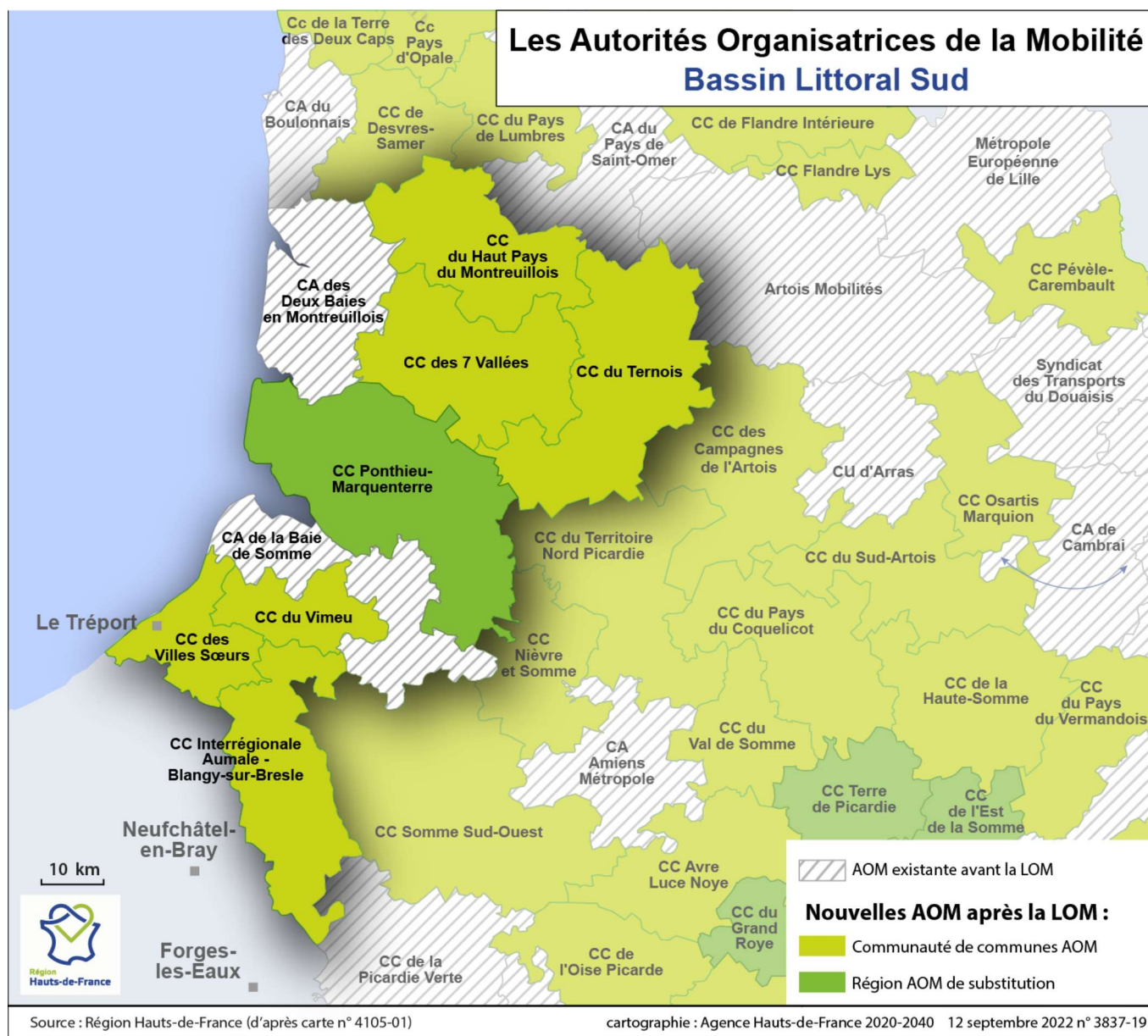
A noter que le diagnostic remis est le fruit d'un large travail partenarial qui a pu s'appuyer sur les ressources suivantes :

- 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 leurs 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 19 octobre 2023 à Beaurainville et 4 juin 2025 à Saint-Riquier.

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 6 novembre 2025 à Abbeville. 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 21 novembre 2025 au 12 décembre 2025. Le résultat de cette consultation, ainsi que le projet de COM Littoral Sud, ont été présentés lors du comité de pilotage final du 28 janvier 2026 à Abbeville.



Articles





Article 4 – Les principales caractéristiques du bassin Littoral Sud

a) Le bassin de mobilité Littoral Sud comme nouvelle échelle de dialogue

La LOM renforce le rôle de chef de file de la 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. Ainsi, 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 Littoral Sud est constitué de 9 EPCI dont 6 sont de nouvelles AOM depuis la prise de compétence au 1^{er} juillet 2021. La Région Hauts-de-France est AOM sur un EPCI qui ne s'est pas saisi de la compétence mobilité. Ce bassin regroupe 5,2% de la population régionale, ce qui représente 310 157 habitants, pour une densité moyenne de 77,4 habitants/km². Trois EPCI du bassin de mobilité Littoral Sud appartiennent également à un autre bassin de mobilité et deux EPCI sont interrégionaux. A l'image de la région, ce bassin devrait être marqué par un fort vieillissement de la population à l'horizon 2040.

L'économie du bassin se caractérise par sa diversité, avec des spécialisations reconnues telles que le flaconnage, la serrurerie ou encore la fabrication d'outils médicaux. L'industrie y occupe toujours une place importante, représentant plus de 20 % des emplois, avec une prédominance du secteur métallurgique. Le tourisme participe également à la diversification économique du territoire. Toutefois, d'importantes disparités subsistent en matière d'accès à l'emploi. Par ailleurs, les liens entre les différents pôles économiques restent peu développés, traduisant une autonomie marquée des économies locales au sein du bassin.

b) La cohérence avec les planifications stratégiques 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.

Ce bassin de mobilité est caractérisé par trois types de ruralité selon le SRADDET : espaces périurbains, espaces ruraux en développement et espaces ruraux isolés. Il fait partie de l'espace à enjeu «diffusion de l'économie maritime» avec une ambition collective de développement économique équilibré et durable. L'accent est mis sur le renforcement des relations avec les régions voisines en tourisme, santé et industrie (notamment via le pôle Industries et Agro-Ressources (IAR)) et le développement des échanges logistiques interrégionaux avec la Normandie.

Les territoires constituant ce bassin sont concernés par 4 SCoT et 5 PCAET intégrant la mobilité. Plusieurs documents spécifiques aux mobilités (Plan de mobilité simplifié, Schéma Directeur Cyclable), approuvés ou en cours, viennent les compléter sur le bassin, sans pour autant couvrir tous les EPCI.



Articles

Par ailleurs, les Départements de la Somme et du Pas-de-Calais ont tous deux élaboré leur Schéma Départemental d'Amélioration de l'Accessibilité des Services au Public (SDAASP).

c) Un territoire de contrastes et de défis en matière de mobilité

Le territoire se caractérise par une géographie contrastée entre espaces urbains et ruraux. La population se concentre principalement dans les zones urbanisées situées sur la façade maritime du bassin, à l'extrême sud, ainsi qu'autour de trois pôles de densité intermédiaire implantés à l'intérieur des terres. Parmi ces pôles du rétro-littoral, Abbeville occupe une place centrale et exerce une forte influence sur les communes périphériques, dont au moins 30 % des actifs travaillent dans l'aire abbevilloise. Bien que ces pôles contribuent à structurer localement le territoire, une grande partie du bassin reste composée de communes peu ou très peu denses, révélant une dominante rurale marquée.

La population des 15-29 ans est sous-représentée sur le bassin, avec un niveau inférieur à la moyenne régionale et des projections annonçant une baisse d'environ 20 % d'ici 2040. Parallèlement, le vieillissement démographique est prononcé : la part des 75 ans et plus dépasse celle observée à l'échelle régionale.

Les temps d'accès aux services publics varient fortement : ils sont plus courts dans les pôles urbains et intermédiaires, tandis que les zones rurales se situent à plus grande distance des équipements ; ce qui pose des enjeux d'accessibilité majeurs. L'accès aux services destinés aux personnes âgées est également plus limité dans ces espaces ruraux où l'éloignement et le manque d'infrastructures adaptées peuvent restreindre l'autonomie des seniors.

Le revenu disponible médian du bassin est nettement inférieur à la moyenne régionale, avec de fortes disparités internes. Certaines zones rurales affichent des niveaux de revenus particulièrement faibles, alors que les secteurs situés à proximité des pôles intermédiaires bénéficient de conditions de vie plus favorables. Par ailleurs, plus de 16 % des ménages du bassin vivent dans la pauvreté.

Les jeunes sont particulièrement exposés à la précarité : plus d'un jeune de 15 à 29 ans sur cinq est ni en emploi, ni en formation (NEET) ; un taux supérieur à la moyenne nationale dans l'ensemble des intercommunalités du territoire.

Enfin, le bassin présente une forte vulnérabilité numérique, accentuée par la sur-représentation de publics susceptibles d'être en difficulté face aux outils numériques, notamment les personnes âgées, les non-diplômés, les jeunes sans emploi ni qualification et les bénéficiaires de minima sociaux.

d) Une offre de transport collectif à coordonner

Le réseau de transport du territoire s'organise selon un axe Nord-Sud le long du littoral et un axe Est-Ouest reliant l'intérieur des terres à la côte. Le réseau ferroviaire suit cette même logique, avec une desserte linéaire du littoral et des connexions vers l'arrière-pays. Sur le plan routier, le territoire est structuré par deux autoroutes majeures, l'A16 et l'A28, ainsi que par un maillage dense de routes départementales, souvent très fréquentées, qui jouent un rôle clé dans les déplacements quotidiens.



Articles

Le bassin Littoral Sud bénéficie de deux réseaux de transports collectifs bien établis, gérés par la CA de la Baie de Somme et par la CA des Deux Baies en Montreuillois. Ces réseaux urbains sont complétés par une offre régionale comprenant 7 lignes ferroviaires TER desservant 9 gares et 15 haltes, ainsi que 38 lignes routières et plusieurs centaines de services scolaires effectués en autocar ou en petit véhicule, assurant la desserte de 160 établissements.

Cependant, cette offre reste insuffisante pour répondre aux besoins de mobilité dans les zones les plus rurales. Pour combler ces lacunes, plusieurs intercommunalités, la CA de la Baie de Somme, les CC des Villes Sœurs, du Ternois et des Sept Vallées ont développé des services de Transport à la Demande (TAD), généralement ouverts à tous les publics, y compris les personnes à mobilité réduite. Dans ce contexte, la coordination de l'ensemble de ces dispositifs apparaît essentielle pour améliorer l'accessibilité et garantir une équité territoriale.

e) La mobilité et les interconnexions : analyse des flux de déplacements

L'analyse des traces mobiles révèle qu'un nombre important de déplacements (377 000), tous modes et motifs confondus, sont réalisés chaque jour sur le bassin de mobilité Littoral Sud. La majorité de ces déplacements se fait à l'intérieur d'un même EPCI (67%), tandis qu'une part moindre concerne les échanges entre EPCI du bassin ou avec l'extérieur. Pour les trajets supérieurs à 10 km, la voiture demeure le mode principal.

Pour les déplacements domicile-travail, de nombreux actifs (84 300) circulent à l'intérieur du bassin, principalement en voiture, tandis qu'une partie se rend vers des zones extérieures telles que le Grand-Amiénois, l'Aire Urbaine Centrale, le Littoral Nord ou l'Arrageois (36 200).

La fréquentation du réseau ferroviaire est relativement faible par rapport aux autres bassins de mobilité des Hauts-de-France, la majorité des trajets en TER étant orientés vers Amiens.

Les transports interurbains et scolaires assurent un nombre important de voyages sur le bassin (763 077).

Les déplacements intermodaux couvrent en moyenne 80 km et impliquent généralement deux à trois modes de transport. La combinaison la plus fréquente associe la voiture et le train, représentant un déplacement sur quatre. La voiture intervient dans la majorité des trajets intermodaux, suivie du train, des transports collectifs urbains et du car.

Concernant les services régionaux routiers, des conventions de partenariat « portes ouvertes » ont été mises en place avec la CA des Deux Baies en Montreuillois et la CA de la Baie de Somme, permettant aux usagers urbains d'emprunter des lignes régionales avec leur titre urbain.

En revanche, il n'existe pas de tarification intermodale pour les trains TER sur ce territoire. Seules certaines intercommunalités (la CC du Ternois, la CC des Sept Vallées, la CA des Deux Baies en Montreuillois et la CC du Haut Pays du Montreuillois) ont adhéré au Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, porteur de la démarche d'interopérabilité Pass Pass. À ce jour, seule la CA2BM a mis en place un système de billettique qui n'est pas encore compatible avec Pass Pass.



Articles

Enfin, le bassin compte deux Pôles d'Échange Multimodaux (PEM) régionaux (au sens du SRADDET), situés à Abbeville et Étaples-Le Touquet. Au cours des vingt dernières années, quatre projets d'aménagement de PEM et d'abords de gares ont été réalisés localement.

f) Des difficultés à tendre vers des pratiques durables

Le bassin Littoral Sud se caractérise par une forte dépendance à la voiture individuelle pour les trajets domicile-travail, utilisée par 89 % des actifs, un taux bien supérieur à la moyenne régionale. Les modes doux ne représentent que 8 % des déplacements des actifs, tandis que les transports en commun restent très peu utilisés. Une exception notable concerne l'axe Abbeville–Amiens où le recours au train est plus développé, illustrant un potentiel de report modal vers des solutions plus sobres.

Dans les zones peu denses, la voiture demeure souvent le seul moyen de déplacement possible, en raison des longues distances et de la faible couverture des transports collectifs, rendant la transition vers des mobilités décarbonées particulièrement complexe.

Les mobilités partagées sont encore peu développées. Des aires de covoiturage existent sur le territoire mais aucun service d'autopartage n'est actuellement en place, même si certaines intercommunalités commencent à explorer cette possibilité.

En termes de mobilités actives, des itinéraires touristiques tels que l'EuroVelo 4 ou la V30 sont aménagés mais les liaisons cyclables quotidiennes (vers les gares, les écoles, les zones d'emploi) restent limitées. La réalisation de ces itinéraires, le développement du stationnement en gare et la connexion aux sites à intérêt permettraient de développer la pratique du vélo.

La transition vers une mobilité durable repose sur la réduction des émissions polluantes, notamment grâce au développement des transports en commun, des modes de déplacements doux et des solutions de mobilité partagée.

g) Les échanges interrégionaux entre les Hauts-de-France et la Normandie : enjeux et dynamiques de coordination

Le bassin de mobilité Littoral Sud constitue un espace fortement interconnecté entre les Hauts-de-France et la Normandie, caractérisé par d'intenses échanges domicile-travail. Chaque jour, près de 3 100 actifs résidant dans la partie picarde se rendent en Normandie, principalement vers Eu (25 %), Le Tréport (18 %) et Blangy-sur-Bresle (13 %). Inversement, environ 3 500 actifs normands travaillent dans le bassin Littoral Sud, illustrant une forte interdépendance économique et sociale entre les deux régions.

Ces flux interrégionaux s'effectuent à 97 % en voiture, les transports collectifs restant très peu utilisés. La ligne TER Beauvais – Abancourt – Le Tréport, opérée par la Région Hauts-de-France, constitue la principale offre ferroviaire.



Articles

Le chantier de l'EPR 2 de Penly, en Seine-Maritime, renforce la nécessité d'une coordination entre les Hauts-de-France et la Normandie. Ce projet engendrera des besoins accrus en logement et en mobilité. Pour éviter une saturation du réseau routier littoral, déjà très sollicité, il est indispensable de mettre en place une réponse concertée entre les autorités organisatrices de mobilité des deux régions.

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 – La valorisation des services et des aides à la mobilité et la transmission de l'information aux habitants

Le diagnostic réalisé sur l'ensemble des bassins de mobilité des Hauts-de-France a révélé un constat unanime : malgré l'existence d'un large éventail d'aides et de services de mobilité, ceux-ci restent largement méconnus, aussi bien des habitants que des acteurs institutionnels, des employeurs et des structures d'accompagnement des publics.

Dans ce contexte, il apparaît prioritaire, avant toute création de nouvelles solutions de mobilité, de renforcer la visibilité et la lisibilité de l'offre déjà disponible. Cette démarche suppose non seulement un effort de communication accru mais également la mise en place d'un accompagnement individualisé des habitants, afin de faciliter l'appropriation et l'usage des transports existants.

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

- **identifier les compétences des acteurs du bassin et les aides disponibles;**
- **améliorer la communication sur l'offre de service de mobilité déjà existante;**
- **accompagner les habitants dans leurs mobilités.**



Articles

Enjeu 2 – La coordination et la gouvernance des acteurs

La coordination et la gouvernance entre les différentes Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) du bassin Littoral Sud constituent des leviers essentiels pour structurer le développement de nouvelles offres de mobilité et garantir une gestion optimale des situations dégradées. La mise en place d'une organisation collective plus fluide et d'une articulation renforcée conditionnent directement la capacité du territoire à proposer une réponse cohérente et efficace aux besoins des usagers.

L'élaboration du Contrat Opérationnel de Mobilité (COM) a permis d'engager une dynamique de concertation et d'échanges qu'il convient de pérenniser et d'amplifier afin d'atteindre les objectifs suivants :

- **faciliter les déplacements intermodaux des usagers;**
- **consolider le réseau des acteurs de la mobilité à l'échelle du bassin;**
- **optimiser la gestion des situations dégradées.**

Enjeu 3 – De nouvelles solutions de mobilité pour tous

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 développer pour d'autres.

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

- **améliorer la desserte de l'ensemble du bassin tout particulièrement en zones rurales;**
- **favoriser la mobilité des publics vulnérables;**
- **couvrir le bassin par un maillage des lieux d'accompagnement.**

Enjeu 4 – Des conditions favorables pour le développement économique du bassin

L'arrivée du chantier de l'EPR 2 de Penly en Normandie, pourvoyeurs d'emploi sur le bassin de mobilité doit permettre d'engager dès à présent une réflexion collective sur la desserte de ce site implanté dans un territoire à dominante rurale.

Au-delà de ce projet, le maintien et le développement de l'emploi dans les zones d'activités comme dans la vallée de la Bresle-Vimeu 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.



Articles

Par ailleurs, l'accès à l'emploi notamment dans les métiers en tension (hôtellerie, restauration, aide à la personne...) demeurent également une priorité sur ce bassin et les acteurs locaux doivent collaborer pour que la mobilité ne constitue pas un obstacle à l'emploi.

Dans ce contexte, les partenaires visent à :

- **assurer un accès optimal aux deux vallées industrielles (Bresle et Vimeu) pour préserver l'emploi**
- **renforcer les liaisons avec les territoires limitrophes et favoriser la mobilité du quotidien;**
- **mettre en synergie mobilité et accès à l'emploi, notamment dans les métiers en tension.**

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 présentées dans cet article et détaillées dans le fascicule.

Afin d'en faciliter la présentation, elles sont regroupées par thématique et couvrent les différents champs du chef de filât mobilité et intermodalité, à savoir la coordination des acteurs et des offres, la communication et l'information, la tarification et la distribution, les infrastructures de transport et, enfin, les nouveaux services de mobilité.

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



« Coordination des acteurs et complémentarité des offres »

Ces **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 - Informer les acteurs locaux sur les processus d'évolution des offres régionales pour mieux les associer

Cette action doit permettre de clarifier et faire connaître auprès des partenaires les instances de dialogue existantes ainsi que les contraintes à prendre à compte dans l'élaboration ou l'évolution de l'offre de transport régionale tout en veillant à dialoguer avec les AOM pour assurer une bonne articulation entre les réseaux.



Articles

FA 2 – Valoriser les services du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France auprès de l'ensemble des AOM

Le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France (SMHdF), structure dédiée à l'intermodalité, travaille sur les sujets de l'information voyageurs multimodale, de l'aide à l'exploitation et de billettique interopérable.

Au-delà des outils déployés dans le cadre de ses compétences obligatoires, le SMHdF 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. Deux AOM du bassin ont mis en place 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 retour d'expérience entre AOM et accompagner les maîtres d'ouvrage pour les projets de mobilité

Les partenaires ont régulièrement mis en avant la nécessité de renforcer les échanges et le partage d'expérience. Si des échanges existent déjà, ils méritent d'être facilités et encouragés en s'appuyant sur 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 – Développer l'accessibilité des zones d'activités du bassin

Les zones d'activités, majoritairement situées en périphérie, en milieu rural ou à distance des centres urbains 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.

FA 6 – Améliorer les relations avec les bassins limitrophes

La configuration littorale du bassin de mobilité entraîne d'importants échanges avec les territoires voisins, ce qui met en évidence la nécessité de renforcer les liaisons, aussi bien au sein du bassin qu'avec le Grand Amiénois - Grand Roye et le Littoral Nord. L'objectif est d'améliorer les déplacements du quotidien comme ceux liés au tourisme, en développant des connexions plus efficaces et mieux coordonnées. Il s'agit également de renforcer la coopération avec la Région Normandie afin d'optimiser les correspondances de part et d'autre de la Bresle, notamment en prévision des besoins de mobilité liés au futur chantier de l'EPR 2 de Penly. L'ensemble contribue à faciliter les mobilités et à accompagner un développement équilibré du territoire.



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 des syndicats mixtes de type SRU. **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 SMHdF, 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 et la promotion des outils d'information voyageurs

Dans le cadre de ses missions, le SMHdF a développé un outil d'information multimodale, Pass Pass. Il 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 de 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'arrêt multimodaux

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 pour un parcours usager fluide, 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 SMHdF 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 SMHdF. 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 SMHdF pour accompagner les AOM membres dans les choix et les évolutions de leur système billettique. De plus, les partenaires devront s'engager à respecter les référentiels d'interopérabilité définis dans le cadre de la démarche Pass Pass, dans l'objectif de renforcer l'interopérabilité des systèmes et ainsi de faciliter le passage d'un mode à un autre.



Articles



« Infrastructures, PEM et aires de mobilités »

Ces **4 actions** incitent avant tout à la création, l'aménagement et la gestion des infrastructures de mobilité. Elles doivent en particulier faciliter le déplacement de l'utilisateur, 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 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 de préciser, à l'échelle du bassin de mobilité, le rôle des différents sites, de mener à bien les projets déjà lancés et d'identifier les pôles d'échanges pouvant nécessiter de nouvelles interventions.

FA 15 – Accompagner les maîtres d'ouvrage dans leurs projets de PEM

Au vu de la complexité que peuvent présenter l'aménagement de PEM, il est utile d'accompagner les porteurs de projets dans leurs réflexions, 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 en particulier par 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 acteurs locaux 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 aux transports collectifs existants. Ils peuvent notamment offrir une solution dans les espaces peu denses où la desserte par cars et en transport en commun n'est pas forcément adaptée. Pour ces nouveaux types de services, les outils mutualisés, le partage d'expérience et les accompagnements techniques seront les principaux leviers d'action à privilégier.

FA 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 en gare, des expérimentations de location de vélo ou encore la connexion des principaux équipements générateurs de flux au réseau cyclable structurant du territoire.

FA 19 – Faciliter la mobilité électrique en particulier dans les zones peu denses

L'enjeu de décarbonation des mobilités se pose aussi bien pour les habitants des zones rurales que ceux des zones denses. Afin de faciliter la mobilité électrique, il convient d'être attentif à la mise en œuvre des SDIRVE. Sur le bassin de mobilité Littoral Sud, deux SDIRVE ont été élaborés : l'un par Territoire d'Énergie Somme pour la Somme et l'autre par le Syndicat Départemental d'Énergie de la Seine-Maritime (SDE76).

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 de réservation des véhicules, etc. Les AOM pourraient en particulier 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 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, etc.) afin de construire une offre efficace pour les finances publiques et efficace pour les usagers.



Articles

📍 Article 7 – La gouvernance mise en place

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

Aussi, il est proposé de mettre en place une gouvernance unique à l'échelle de ce bassin de mobilité, notamment dans l'objectif de veiller à la cohérence et la complémentarité des travaux des COM et des PAMS. Cette gouvernance se matérialisera à travers la constitution d'un « **Comité de bassin de mobilité Littoral Sud** » 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 de la Somme ;
- Le Département du Pas-de-Calais ;
- Le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France ;
- Les AOM suivantes :
 - ▶ La Communauté d'agglomération des Deux Baies en Montreuillois ;
 - ▶ La Communauté d'agglomération de la Baie de Somme ;
 - ▶ La Communauté de communes du Haut Pays du Montreuillois ;
 - ▶ La Communauté de communes des Sept Vallées ;
 - ▶ La Communauté de communes du Ternois ;
 - ▶ La Communauté de communes du Vimeu ;
 - ▶ La Communauté de communes des Villes Soeurs ;
 - ▶ La Communauté de communes Interrégionale Aumale-Blangy-sur-Bresle ;
- La Communauté de communes où la Région intervient en tant qu'AOM de substitution :
 - ▶ La Communauté de communes Ponthieu-Marquenterre ;
- 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 contrat prenant la suite du présent document.

A noter que des points d'avancement sur les COM doivent être proposés par chaque autorité organisatrice de la mobilité (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 2026 - 2029 et se terminera le 31 décembre 2029.

Cette échéance est retenue pour tous les plans d'actions commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) et 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 2030.



Articles

Article 9 – Le suivi et les indicateurs

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

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

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 partagé avec l'ensemble des partenaires.

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

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

Cette évaluation à mi-parcours devra être présentée par chaque 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
- CA2BM : Communauté d'Agglomération des Deux Baies en Montreuillois
- CC : Communauté des Communes
- COM : Contrat Opérationnel de Mobilité
- EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale
- IAR : Industries et Agro-ressources
- LOM : Loi d'Orientation des Mobilités
- MAPTAM : Loi de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropole
- NEET : Not in Education, Employment or Training (= ni emploi ni en formation)
- ORT : Observatoire Régional des Transports
- PAMS : Plan d'Action commun en matière de Mobilité Solidaire
- PCAET : Plan Climat Air Énergie Territorial
- PEM : Pôle d'Echanges Multimodal
- PLUi : Plan Local d'Urbanisme intercommunal
- SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale
- SDAASP : Schéma Départemental d'Amélioration de l'Accessibilité des Services au Public
- SDE76 : Syndical Départemental d'Energie de Seine-Maritime
- SDIRVE : Schéma Directeur des Infrastructures de Recharge des Véhicules Electriques
- SMHdF : Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France
- 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
- TES : Territoire d'Energie Somme

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

Signataire 1/14



À _____

Le _____

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

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

Signataire 2/14



À _____

Le _____

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

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

Signataire 3/14



À _____

Le _____

Le/La Président(e) du Département de la Somme

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

Signataire 4/14



À _____

Le _____

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

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

Signataire 5/14



À _____

Le _____

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

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

Signataire 6/14



À _____

Le _____

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

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

Signataire 7/14



À _____

Le _____

Le/La Président(e) de la Communauté d'agglomération
des deux Baies en Montreuillois

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

Signataire 8/14



À _____

Le _____

Le/La Président(e) de la Communauté de communes
du Haut Pays du Montreuillois

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

Signataire 9/14



À _____

Le _____

Le/La Président(e) de la Communauté de communes
Interrégionale Aumale - Blangy-sur-Bresle

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

Signataire 10/14



À _____

Le _____

Le/La Président(e) de la Communauté de communes
des Sept Vallées

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

Signataire 11/14



À _____

Le _____

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

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

Signataire 12/14



À _____

Le _____

Le/La Président(e) de la Communauté de communes
des Villes Sœurs

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

Signataire 13/14



À _____

Le _____

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

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

Signataire 14/14

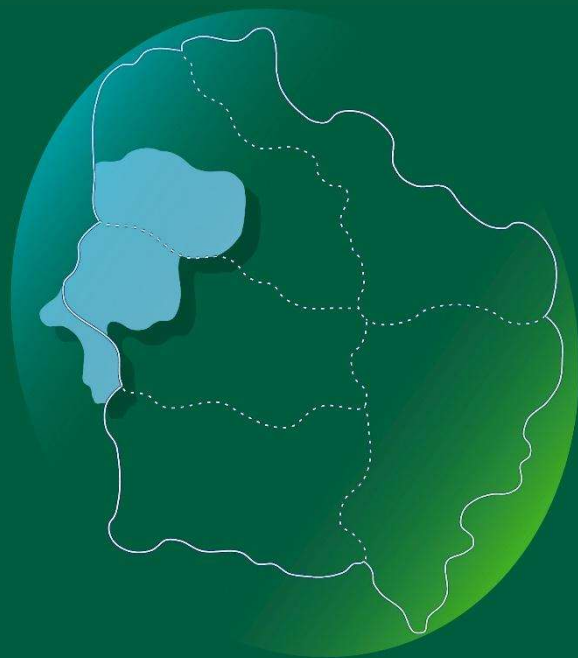


Communauté de Communes
PONTHIEU-MARQUENTERRE

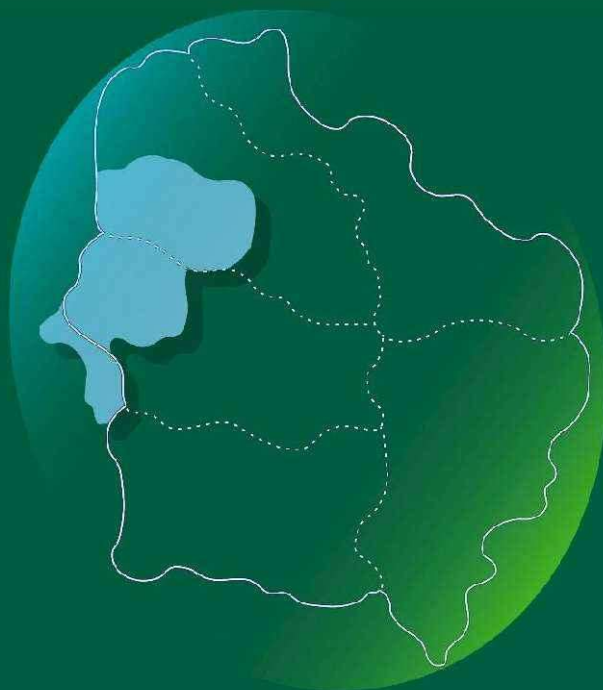
À _____

Le _____

Le/La Président(e) de la Communauté de communes
Ponthieu-Marquenterre



Janvier 2026



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

2026-2029



Sommaire

Les fiches actions	4
FA 1 - Informer les acteurs locaux sur les processus d'évolution des offres régionales pour mieux les associer.....	6
FA 2 – Valoriser les services du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France auprès de l'ensemble des AOM.....	8
FA 3 - Faciliter le retour d'expérience et accompagner les maîtres d'ouvrage pour les projets de mobilité	12
FA 4 - Développer les partenariats entre les AOM locales et la Région pour construire des offres de mobilité coordonnées.....	15
FA 5 - Développer l'accessibilité des zones d'activités du bassin	18
FA 6 - Améliorer les relations avec les bassins limitrophes.....	21
FA 7 - Faire connaître les offres de mobilité existantes.....	24
FA 8 - Poursuivre le développement et la promotion des outils d'information voyageurs	27
FA 9 - Améliorer la diffusion de l'information sur les situations dégradées.....	30
FA 10 - Améliorer la signalétique sur l'ensemble des points d'arrêt multimodaux	33
FA 11 - Produire des données de qualité en vue d'alimenter les outils d'information voyageurs	35
FA 12 - Développer et faciliter l'usage des outils de distribution	39
FA 13 - Accompagner les AOM en matière de billettique.....	41
FA 14 - Moderniser les PEM et les intégrer dans une stratégie globale à l'échelle du bassin de mobilité	44
FA 15 - Accompagner les maîtres d'ouvrage dans leurs projets de PEM.....	47
FA 16 - Veiller à la continuité des itinéraires cyclables structurants	49
FA 17 - Faire connaître et développer les aires de covoiturage	52
FA 18 - Faciliter la pratique du vélo pour le dernier kilomètre et les déplacements du quotidien.....	61
FA 19 - Faciliter la mobilité électrique en particulier dans les zones peu denses	64
FA 20 - Favoriser le développement de la mobilité partagée, en particulier dans les secteurs peu denses.....	67
FA 21 - Faciliter le développement du transport à la demande (TAD).....	70
Glossaire	73



Les fiches actions

	La valorisation des services et des aides à la mobilité et la transmission de l'information aux habitants				La coordination et la gouvernance des acteurs				De nouvelles solutions de mobilité pour tous				Des conditions favorables pour le développement économique du bassin			
	Améliorer les compétences des acteurs du bassin et les aides disponibles	Améliorer la communication sur l'offre de services de mobilité déjà existante	Faciliter les déplacements intermodaux des usagers	Consolider le réseau des acteurs de la mobilité à l'échelle du bassin	Optimiser la gestion des situations dégradées	Favoriser la mobilité des zones rurales	Couvrir le bassin par un maillage des lieux	Assurer un accès optimal aux deux vallées industrielles (Gresle et Ymeu) pour préserver l'emploi	Renforcer les liaisons avec les territoires limitrophes et dans les métiers en tension	Mettre en synergie dans les métiers en tension						
1 - INFORMER LES ACTEURS LOCAUX SUR LES PROCESSUS D'ÉVOLUTION DES OFFRES RÉGIONALES POUR MEUX LES ASSOCIER	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2 - VALORISER LES SERVICES DU SYNDICAT MIXTE DES MOBILITÉS DES HAUTS-DE-FRANCE AUPRÈS DE L'ENSEMBLE DES AOM	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3 - FACILITER LE RETOUR D'EXPÉRIENCE ET ACCOMPAGNER LES MAÎTRES D'OUVRAGE POUR LES PROJETS DE MOBILITÉ	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4 - DÉVELOPPER LES PARTENARIATS ENTRE LES AOM LOCALES ET LA RÉGION POUR CONSTRUIRE DES OFFRES DE MOBILITÉ COORDONNÉES	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
5 - DÉVELOPPER L'ACCESSIBILITÉ DES ZONES D'ACTIVITÉS DU BASSIN	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
6 - AMÉLIORER LES RELATIONS AVEC LES BASSINS LIMITROPHES	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
7 - FAIRE CONNAÎTRE LES OFFRES DE MOBILITÉ EXISTANTES	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
8 - POURSUIVRE LE DÉVELOPPEMENT ET LA PROMOTION DES OUTILS D'INFORMATION VOYAGEURS	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
9 - AMÉLIORER LA DIFFUSION DE L'INFORMATION SUR LES SITUATIONS DÉGRADÉES	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
10 - AMÉLIORER LA SIGNALÉTIQUE SUR L'ENSEMBLE DES PONTS D'ARRÊT MULTIMODAUX	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
11 - PRODUIRE DES DONNÉES DE QUALITÉ EN VUE D'ALIMENTER LES OUTILS D'INFORMATION VOYAGEURS	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X



COM Littoral Sud – Fiches actions
Page 5



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

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

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 (vade-mecum)** 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 ferroviaire et routiers



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2^{ème} semestre 2025

- Lancement des travaux d'élaboration du guide.

2

1^{er} trimestre 2026

- Finalisation et mise à disposition du guide.



INDICATEURS DE SUIVI

- Création du Vade-mecum (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 - Développer l'accessibilité des zones d'activités du bassin ;
- FA 6 - Améliorer les relations avec les bassins limitrophes.



Fiche action 2 - Valoriser les services du Syndicat Mixte des mobilités des Hauts-de-France auprès de l'ensemble des 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 (SMHdF) 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 Littoral Sud, 4 des 8 AOM présentes sont membres de ce syndicat.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Depuis sa création, le SMHdF 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 utilisé 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 ;

- un Système d'Information Multimodal régional (site passpass.fr et application mobile Pass Pass Mobilités) intégrant notamment le calculateur d'itinéraires multimodal et multi-réseaux Pass Pass alimenté par le référentiel des mobilités Pass Pass. Le SIM offre également la possibilité d'effectuer des recherches horaires par ligne et par arrêt, des recherches tarifaires et des recherches par point d'intérêts. Le bon fonctionnement de ces outils dépend de la qualité des données fournies par les AOM, de leur mise à jour ainsi que de leur disponibilité. Ce système comprend aussi une brique fonctionnelle annuaire des services de mobilité. Des widgets et API ont été déployés par le SMHdF afin de permettre une intégration de cet outil sur d'autres outils d'information, à l'image du site transport de la Région. D'autres déploiements de ce type sont actuellement en cours. A ce jour, seules les données relatives au réseau urbain de la CA2BM et de la CABS sont intégrées aux outils du syndicat ;
 - un système de vente à distance proposant l'achat de titres de transports des différents réseaux billettisés Pass Pass ainsi que l'achat de cartes nominatives et anonymes Pass Pass. A ce jour, cette possibilité n'est déployée que sur certains réseaux ou pour certaines gammes tarifaires. Un travail est actuellement en cours entre la Région, le SMHdF et la SNCF afin de permettre la vente de titres TER sur les outils Pass Pass ;
 - un système de distribution physique de titres et cartes Pass Pass via la mise à disposition de Terminaux Points de Ventes (TPV) et Terminaux Points de Ventes Simplifiés (TPVS). Tout comme pour la vente à distance, cette possibilité n'est déployée que sur certains réseaux ou pour certaines gammes tarifaires. Les TPV permettent également de rendre un service de SAV en tout point du territoire.
- **la plateforme Pass Pass Covoiturage** (site et application mobile), qui met en relation conducteurs et passagers dans toute la région, sans commission.

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

En faisant partie du SMHdF, les AOM bénéficient notamment :

- d'un accompagnement à l'usage des outils développés par le syndicat, que sont les plateformes www.passpass.fr et www.passpasscovoiturage.fr :
 - l'accompagnement Pass Pass se matérialise par la mise en œuvre de formations dont les thèmes sont : utilisation des outils Pass Pass (site internet, calculateur d'itinéraires, annuaire des services de mobilité, utilisation de la carte Pass Pass, TPV / TPVS Pass Pass) ; acculturation à la mobilité en Hauts-de-France (présentation des offres de mobilité sur le territoire formé, acculturation à l'intermodalité, préconisations de langage pour l'accompagnement) ; fourniture de documentation et flyers pédagogiques. Ces formations sont à destination des prescripteurs et acteurs de la mobilité, et sont dispensées par le Gestionnaire Pass Pass, administrateur de la Centrale Pass Pass. Dans le futur, ces formations seront intégrées à un plan de formation communiqué à chaque membre du syndicat qui pourra effectuer une demande de formation au grès de ses besoins. Ces formations ne sont accessibles qu'aux membres ;
 - l'accompagnement Pass Pass Covoiturage se traduit par plusieurs actions telles que la création d'une communauté pour le territoire avec accès aux statistiques, l'organisation d'animations, la sensibilisation des entreprises, la mise à disposition d'un kit de communication etc.) et la possibilité d'intégrer certains outils (via API ou widget) sur le site web de la collectivité ;
- d'un accès au marché mutualisé de transport à la demande que le syndicat a lancé en avril 2024 . Sur ce bassin, la CC du Ternois et la CC des 7 Vallées ont pu mobiliser ce marché mutualisé pour déployer un service de TAD ;
- d'un accès aux données collectées via la Centrale Pass Pass et sous certaines conditions selon les données ;

- d'un accompagnement à la qualification des données ;
- d'un accompagnement dans le lancement d'études comme les Plans de Mobilité Simplifiés et les Schémas Directeurs Cyclables, notamment à travers la mise à disposition d'outils mutualisables entre AOM (documents de passation de marché, etc.) et de financements ;
- 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 commun en matière de 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 SMHdF (exemples : commandes de cartes, commandes d'équipements billettiques, etc.).

Compte tenu de l'ensemble de ces éléments, l'existence de ce 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

- SMHdF



MAITRE D'OUVRAGE

- SMHdF



PARTENAIRE(S)

- AOM
- Région Hauts-de-France
- Départements de la Somme et du Pas-de-Calais



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Fin 2025

- Lancement de la campagne de communication du SMHdF.

2

2026 - 2029

- Travail en continu sur la durée du contrat.



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre d'AOM du bassin membre du syndicat ;
- Nombre d'outils et de services qui ont été créés ou développés par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France au bénéfice des AOM.



ACTIONS LIÉES

- FA 3 - Faciliter le retour d'expérience et accompagner les maîtres d'ouvrage pour les projets de mobilité ;
- FA 8 - Poursuivre le développement et la promotion des outils d'information voyageurs ;
- 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 retour d'expérience et accompagner les maîtres d'ouvrage pour les projets de mobilité

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

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 accompagnées et conseillées.

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 (SMHdF)** qui regroupe la moitié des AOM de ce bassin ainsi que la Région ;
- **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 identifiées et facilement accessibles, tout particulièrement pour les nouvelles AOM qui ont besoin d'un accompagnement renforcé. Cette action vise donc à mieux faire connaître ces lieux d'échanges, à préciser leur rôle, leur plus-value et leurs complémentarités :

- **la cellule 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 ses 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 et 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) du Littoral Sud, un nouvel lieu d'échanges permettant un retour d'expériences est mis en place : le Club de la mobilité solidaire du Littoral Sud. Cette instance doit devenir 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
- SMHdF
- ORT



PARTENAIRE(S)

- AOM
- Départements de la Somme et du Pas-de-Calais



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2026 – 2029

- En continu sur la durée du contrat.



INDICATEURS DE SUIVI

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



ACTIONS LIÉES

- FA 2 - Valoriser les services du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France auprès de l'ensemble des AOM ;
- FA 7 - Faire connaître les offres de mobilité existantes ;
- FA 16 - Veiller à la continuité des itinéraires cyclables structurants ;
- FA 21 - Faciliter le développement du transport à la demande (TAD) ;
- Fiche PAMS 2.4 : Savoir mobiliser les leviers de financements pour développer des projets.



Fiche action 4 - Développer les 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 cohérente, hiérarchisée, articulée et ainsi éviter la concurrence entre services.

En matière de coordination, les autorisations de circulation des cars régionaux en système de portes ouvertes permettent aux usagers de réaliser un trajet à l'intérieur du périmètre de l'AOM locale mais en utilisant les lignes régulières régionales qui pénètrent ce ressort territorial. C'est une mutualisation de l'offre régionale dans les zones périurbaines de ces territoires.

Sur le bassin Littoral Sud, seule la Communauté d'Agglomération des 2 Baies en Montreuillois (CA2BM) dispose 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 du Ternois et des Sept Vallées ou encore à la CC du Vimeu pour la mise en place de services scolaires.



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 progressivement une nouvelle offre routière régionale selon cette nouvelle approche au fur et à mesure du renouvellement de ses contrats routiers à partir de 2027.

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 transports 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

- Région Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

- Région Hauts-de-France



PARTENAIRE(S)

- AOM locales



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2026 – 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 - Informer les acteurs locaux sur les processus d'évolution des offres régionales pour mieux les associer ;
- FA 3 - Faciliter le retour d'expérience et accompagner les maîtres d'ouvrage pour les projets de mobilité ;
- FA 5 - Développer l'accessibilité des zones d'activités du bassin ;
- FA 7 - Faire connaître les offres de mobilité existantes.



Fiche action 5 - 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

Tous les territoires étudiés présentent une forte dépendance à la voiture, notamment dans les zones d'activités rurales, périphériques ou éloignées des centres urbains. Plusieurs zones d'activités, telles que celles de la vallée de la Bresle-Vimeu, le Parc Environnemental d'Activités Bresle Maritime (PEABM), la zone d'activités du Vimeu Industriel, la zone d'activités des Deux Vallées, la zone d'activités économiques du Moulin, la zone d'activités de la petite Dimerie et la zone d'activités Ecopolis dans le bassin de mobilité Littoral Sud, souffrent de problèmes spécifiques d'accessibilité pour les salariés. Cependant, ces zones sont souvent éloignées des principaux centres urbains et des réseaux de transports en commun. Cela crée une dépendance accrue à la voiture individuelle pour les déplacements professionnels, ce qui peut constituer un frein à l'emploi pour les personnes n'ayant pas accès à un véhicule personnel. Pour améliorer l'accessibilité de ces zones d'activités, il serait pertinent de développer des solutions de transport collectif adaptées, telles que des navettes intercommunales ou des lignes de bus à la demande, reliant les zones d'activités aux centres urbains et aux gares. Le développement de pistes cyclables sécurisées et de parkings relais pourrait également favoriser l'utilisation de modes de transport alternatifs à la voiture individuelle.



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. Ainsi, des réflexions pourront être portées sur les sujets suivants :

- **Adaptation de l'offre de transport en commun**

Des études pourraient être menées afin d'analyser la pertinence et le besoin d'ajustements pour mieux desservir les zones d'activités, en concertation étroite avec les entreprises. Par exemple, des ajustements pourraient être apportés aux lignes de **Transport à la Demande** (transport à la demande de Pass Pass TAD sur la CC des 7 Vallées, du Ternois et du TAD sur la CC des Villes Sœurs). Par ailleurs, une réflexion pourrait être menée sur la **prolongation ou l'adaptation de lignes existantes** pour intégrer ces nouveaux pôles d'emploi sur son périmètre. La CC du Vimeu étudie plusieurs options comme la mise en place d'un service de transport à la demande, la création d'une ligne régulière ou encore le développement du covoiturage, notamment suite à un échange avec BlaBlaCar Daily.

- **Développement du covoiturage**

Cette pratique doit être encouragée par l'animation de **communautés de covoitureurs**, des actions de **sensibilisation et de communication**, ainsi que le développement d'outils numériques (tel que Pass Pass covoiturage) pour mettre en relation les usagers, notamment au sein des mêmes zones d'activités. La création de nouvelles aires de covoiturage, notamment par les départements, permettra également le développement de la pratique.

- **Création de services spécifiques de transport**

Si des manques de dessertes sont identifiés, la mise en place de services spécifiques pourrait être étudiée par les partenaires. Le déploiement de **navettes dédiées** à l'instar de la LICO sur la CC des Villes Sœurs ou de **TAD en rabattement** sur les lignes régulières pourrait par exemple 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. Les mobilités alternatives doivent aussi être intégrées dans les travaux car elles peuvent constituer une offre complémentaire aux modes classiques, avec 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 Littoral Sud, 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
- SMHdF
- Région Hauts-de-France



PARTENAIRE(S)

- Départements de la Somme et du Pas-de-Calais



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2026 – 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 1 - Informer les acteurs locaux sur les processus d'évolution des offres régionales pour mieux les associer ;
- FA 4 - Développer les partenariats entre les AOM locales et la Région pour construire des offres de mobilité coordonnées ;
- FA 7 - Faire connaître les offres de mobilité existantes ;
- FA 18 - Faciliter la pratique du vélo pour le dernier kilomètre et les déplacements du quotidien ;
- FA 19 - Faciliter la mobilité électrique en particulier dans les zones peu denses ;
- 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) ;
- Fiche action PAMS 4.2 - Préparer et favoriser l'accès aux opportunités d'emplois des grands projets sur le bassin et à proximité



Fiche action 6 - Améliorer les relations avec les bassins limitrophes

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 renforcement des axes structurants, tels que les lignes TER, les liaisons par cars ou encore le développement de mobilités douces (voies cyclables interconnectées), constitue un enjeu central que ce soit pour la mobilité du quotidien et l'emploi local ou pour soutenir un tourisme régional équilibré et durable. Actuellement, les liaisons entre les littoraux Sud et Nord et les territoires de l'intérieur comme le Grand Amiénois - Grand Roye restent encore perfectibles, avec des contraintes d'accessibilité, notamment en période de forte affluence estivale. En améliorant l'accessibilité des zones touristiques (Saint-Valéry-sur-Somme, le Hourdel, le Crotoy, Cayeux-sur-Mer/Brighton, Mers-les-Bains, le Touquet-Paris-Plage, Etaples, Berck, etc.), ces infrastructures contribuent à dynamiser les flux de visiteurs, ce qui soutient la création et la pérennisation d'emplois dans des secteurs clés comme l'hôtellerie, la restauration, les loisirs ou encore les services liés à l'accueil touristique.

Par ailleurs, l'une des spécificités du bassin de mobilité Littoral Sud tient à sa couverture géographique à cheval sur 3 départements (Somme, Pas-de-Calais, Seine-Maritime) et 2 régions (Hauts-de-France, Normandie). La frontière entre les deux anciennes régions Picardie et Nord-Pas-de-Calais reste une limite encore difficile à franchir, en dehors de la ligne ferroviaire entre Abbeville et Rang-du-Fliers. Les réseaux de cars interurbains restent organisés à l'échelle des départements, ce qui complique les déplacements entre les bassins de l'Abbevillois et du Montreuillois. Ce déficit de relations complexifie notamment la saisie d'opportunités d'emplois pour des actifs habitants de l'autre côté de « l'ancienne frontière ».



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

La configuration géographique du bassin de mobilité (avec une façade littorale étendue) génère des flux avec les bassins de mobilités limitrophes, ne serait-ce qu'en matière de mobilité touristique. 67% des déplacements sont internes à un même EPCI du bassin, 17% sont des échanges entre EPCI du bassin et 16% sont des flux avec l'extérieur. S'agissant des échanges avec l'extérieur du bassin, 40% se font avec le bassin de mobilité Grand Amiénois - Grand Roye (GAGR), 28% avec le Littoral Nord (notamment avec l'agglomération de Boulogne) et 22% avec l'Aire Urbaine Centrale (notamment avec la CA Béthune Bruay Artois Lys Romane). Le Littoral Sud est donc un territoire connecté à ses bassins de mobilités voisins.

Il s'agit donc, pour faciliter en premier lieu les déplacements des habitants mais aussi des touristes, de renforcer les liaisons avec le bassin de mobilité Littoral Nord et celui du GAGR.

Des réflexions pourront aussi être portées afin de viser à renforcer les déplacements internes au sein du bassin de mobilité Littoral Sud, entre le Ponthieu et l'Abbevillois au Sud, et le Montreuillois et le Ternois au Nord.

En outre, une coordination spécifique est à réfléchir avec la Région Normandie pour améliorer les correspondances de part et d'autre de la Bresle, en particulier dans la perspective du chantier de l'EPR 2 de Penly.

Une attention particulière pourra être portée sur la concordance de la ligne ferroviaire Beauvais – Le Tréport avec les cars déployés par les deux Régions.

A ce titre, différents sujets peuvent être étudiés :

- **Développer un réseau cyclable interconnecté et sécurisé en proposant :**
 - Des pistes cyclables continues reliant les territoires intérieurs aux zones côtières, en s'appuyant sur les anciennes voies ferrées ou les chemins de randonnée existants tels que l'EuroVélo 4, la véloroute nationale V30, le chemin entre Verre et Mer, du Vimeu à Airaines, la Traverse du Ponthieu et plusieurs véloroutes régionales (362, 368, 370...). Le prolongement sud de la V370 par exemple, permettrait une desserte du Vimeu industriel où réside, travaille et étudie une population rurale assez dense (la desserte en voie verte de la zone industrielle de Feuquières est actuellement réalisée sous maîtrise d'ouvrage locale). De même la V362 aujourd'hui réalisée en voie partagée devrait pouvoir bénéficier de portions en voie verte pour sécuriser l'usage du vélo au quotidien. Afin de favoriser l'usage du vélo et faire découvrir les trésors cachés du territoire de la Picardie Maritime, le Département de la Somme a mis en place un système de jalonnement d'itinéraires cyclables avec des numéros : c'est le réseau points nœuds. Le Département de la Somme prévoit à terme de couvrir l'ensemble du territoire de la Somme par le réseau points nœuds.
 - Des stations de vélos en libre-service et des points de recharge pour vélos électriques dans les villes, villages et points touristiques (Saint-Valéry-sur-Somme, le Crotoy, Berck, Etaples...).
- **Intégrer une offre multimodale au droit des PEM existants :** étudier la possibilité d'aménager des arrêts de cars interurbains avec des services (abri, stationnements vélos sécurisés, points de recharge de VAE, etc.) dans les stations du littoral et les bourgs centre desservis du territoire ;
- **Maintenir ou adapter des dessertes par cars entre le littoral et l'arrière-pays et avec les bassins de mobilité voisins :** Amiens <> Mers les Bains, Abbeville <> Mers les Bains, Abbeville <> Cayeux sur Mer, Abbeville <> Fort Mahon.

Le renouvellement des contrats relatifs à l'exploitation des cars interurbains sur les périmètres de la Somme et du Pas-de-Calais, à l'horizon 2027, pourrait être l'occasion de proposer une nouvelle organisation des dessertes à l'échelle du bassin en s'affranchissant des anciennes limites départementales.



PILOTE

- Région Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

- AOM locales
- Région Hauts-de-France



PARTENAIRE(S)

- SNCF
- SMHdF



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2026 – 2029

- En continu sur la durée du contrat.



INDICATEURS DE SUIVI

- Présentation de l'offre aux AOM concernées (Oui/Non) ;
- Nombre de réunions réalisées sur les évolutions des réseaux de transport des AOM.



ACTIONS LIÉES

- FA 1 - Informer les acteurs locaux sur les processus d'évolution des offres régionales pour mieux les associer ;
- FA 4 - Développer les partenariats entre les AOM locales et la Région pour construire des offres de mobilité coordonnées ;
- FA 5 - Développer l'accessibilité des zones d'activités du bassin ;
- 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).



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.

Sur ce bassin, il existe à ce jour 2 réseaux de transport collectif urbain respectivement déployés par la CA de la Baie de Somme et la CA des deux Baies en Montreuillois.

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 et 238 avec une halte. Pour les services routiers interurbains et scolaires, on compte quotidiennement 12 000 courses transportant 240 000 voyageurs, desservant 3 530 communes, soit 93% des communes des Hauts-de-France.

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 SMHdF. 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 a développé 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) du Littoral Sud.

- **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
- EPCI



PARTENAIRE(S)

- SMHdF
- Départements de la Somme et du Pas-de-Calais
- Entreprises



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025

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

2

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 (Oui/Non) ;
- Nombre d'AOM ayant organisé un comité des partenaires durant les 12 derniers mois.



ACTIONS LIÉES

- FA 2 - Valoriser les services du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France auprès de l'ensemble des AOM ;
- FA 3 - Faciliter le retour d'expérience et accompagner les maîtres d'ouvrage pour les projets de mobilité ;
- FA 7 - Faire connaître les offres de mobilité existantes ;
- FA 8 - Poursuivre le développement et la promotion des outils d'information voyageurs ;
- FA 21 - Faciliter le développement du transport à la demande (TAD) ;
- FA 20 - Favoriser le développement de la mobilité partagée, en particulier dans les secteurs peu denses ;
- Fiche action PAMS 1.1 - Animer l'annuaire des services de mobilité recensant l'ensemble des aides et services de mobilité solidaire.



Fiche action 8 - Poursuivre le développement et la promotion des outils d'information 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

Depuis plusieurs années, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France (SMHdF) 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 SMHdF, 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 SMHdF 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 Pass Pass covoiturage ;
- le référencement des bornes de recharge électrique dans le cadre de Pass Pass 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 ses données au SMHdF.

Sur le bassin Littoral Sud, 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 (CA de la Baie de Somme et la CA des deux Baies en Montreuillois.).

Le SMHdF 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, conformément 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 SMHdF ou par d'autres.

Dans le même temps, le syndicat 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 « Produire des données de qualité en vue d'alimenter les outils d'information voyageurs ») ;
- **mettre en place des groupes de travail dédiés à l'information voyageurs** pour partager les réflexions et avancées des travaux.



PILOTE

- SMHdF



MAITRE D'OUVRAGE

- Région Hauts-de-France
- AOM



PARTENAIRE(S)

- Exploitants



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Première année (2025)

- Lancement des nouveaux médias du SMHdF.

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 (Oui/Non).



ACTIONS LIÉES

- FA 2 - Valoriser les services du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France auprès de l'ensemble des AOM ;
- FA 7 - Faire connaître les offres de mobilité existantes ;
- FA 9 - Améliorer la diffusion de l'information sur les situations dégradées ;
- 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, ...).

Tout événement programmé ou inopiné sur les 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. Pour ce faire, il est important que les partenaires partagent les informations relatives à ces perturbations de la manière la plus efficace possible. A titre d'exemple, des améliorations pourraient être apportées quant à la diffusion des arrêtés préfectoraux d'interdiction de circulation ou des informations relatives aux travaux sur les lignes ferroviaires.

Pour le département de la Somme, les données sont remontées sur info route 80 et mises à disposition du public.



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. Par exemple, la CC des Villes Sœurs a demandé à ses communes membres de lui transmettre l'ensemble des arrêtés communaux concernant la circulation et le stationnement. Lorsque l'un de ces arrêtés a une incidence sur les services de transport intercommunaux, il est immédiatement envoyé au prestataire, qui relaie l'information sur ses supports de communication, tout comme la CC des Villes Sœurs.

- **alimenter les sites Internet**, notamment ceux du SMHdF, **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
- SMHdF



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

- 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 (Oui / Non) ;
- Mise en place du process de diffusion de l'information aux usagers (Oui / Non).



ACTIONS LIÉES

- FA 8 - Poursuivre le développement et la promotion des outils d'information voyageurs ;
- 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'arrêt multimodaux

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'arrêt multimodaux, notamment au droit des PEM et autres zones de rencontres de différents modes de transports est souvent plus complexe. Dans ce cas, chacun 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.

A titre d'exemple, la gare du Tréport ne dispose à ce jour d'aucune information sur les quais concernant l'orientation des voyageurs ou les horaires de bus.

De son côté, la CA2BM a fait le choix d'équiper ses arrêts de bus de totems d'informations voyageurs permettant de communiquer sur l'offre de transport. Ces totems sont également implantés aux arrêts multimodaux desservis aussi bien par l'offre urbaine que par l'offre régionale. Ces équipements sont aussi installés aux arrêts desservis uniquement par la Région (promotion de l'offre de transports complémentaire).



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Le travail sur la signalétique de l'ensemble des points d'arrêt 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'arrêt 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'arrêt 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'arrêt 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.

A titre d'exemple, cela pourrait porter sur les gares de Montreuil, Etaples et Rang-du-Fliers situées sur le territoire de la CA2BM.

- **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 SMHdF 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 SMHdF, permettant d'afficher des informations de qualité sur les différents outils.



PILOTE

- Région Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

- Région Hauts-de-France
- AOM



PARTENAIRE(S)

- Cerema
- SNCF Gares et Connexions
- SMHdF



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'arrêt routiers.



ACTIONS LIÉES

- FA 8 - Poursuivre le développement et la promotion des outils d'information voyageurs ;
- FA 11 - Produire des données de qualité en vue d'alimenter les outils d'information voyageurs ;
- FA 14 - Moderniser les PEM et les intégrer dans une stratégie globale à l'échelle du bassin de mobilité ;
- FA 15 - Accompagner les maîtres d'ouvrage dans leurs projets de PEM.



Fiche action 11 - Produire des données de qualité en vue d'alimenter les outils d'information voyageurs

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3

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, l'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 TAD ;
- de la mobilité partagée (covoiturage, autopartage, véhicules et suivi du stationnement du parc de véhicules) ;
- de la mobilité active (vélos en libre-service ou en location moyenne et longue durée, et suivi du stationnement du parc de vélos partagés) ;
- de la mobilité électrique (bornes de recharge électrique).

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

Dans le bassin Littoral Sud, 4 des 8 AOM présentes sont membres du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France. De plus, 4 AOM déclarent également disposer d'un service de TAD (CC des Sept Vallées, CC du Ternois, CA de la Baie de Somme et CC des Villes Sœurs). Les AOM du bassin ont mis en place des services de mobilité (transport en commun urbain). Plusieurs intercommunalités projettent de développer le covoiturage, l'autopartage et les infrastructures cyclables.

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 SMHdF 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 Mixte des Mobilités en Hauts-de-France peut réaliser les services suivants pour le compte de ses membres :

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

Actuellement, le SMHdF travaille sur les évolutions suivantes en matière de données :

- en premier lieu, l'intégration 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 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).

Les informations liées à l'ensemble des services de mobilité en Hauts-de-France (et limitrophes), dont la mobilité solidaire, sont recensées dans un annuaire des services de mobilité au travers du nouveau site internet Pass Pass.

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

En Hauts-de-France nous disposons également d'un Point d'Accès Régional (PAR), Géo2France (<https://www.geo2france.fr/portail/>). Cette plateforme permet entre autre, de mettre en commun les données des acteurs régionaux. Grâce au moissonnage, 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 sur le PAR des données de mobilité est encouragée.

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 depuis 2025. Cette campagne permet 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 NeTEx a été travaillé en partenariat avec SNCF Voyageurs au cours de l'année 2024. Des tests sont actuellement en cours afin de terminer la phase de pré-production. Le NeTEx sera effectif d'ici la fin de l'année 2025 ;
- sur le volet routier, la mise en œuvre du NeTEx est conditionnée par le déploiement du nouvel outil de gestion du transport scolaire, prévu à la fin du 1^{er} semestre 2025. Les premiers tests de production d'un NeTEx débiteront au cours du second semestre 2025 et se poursuivront au cours de l'année 2026. La mise en production du NeTEx routier interurbain est envisagée pour la fin de l'année 2026 ;
- le chantier relatif aux données en temps réel n'en est qu'aux prémices.

Afin d'accompagner au mieux les AOM du bassin Grand Amiénois - Grand Roye, **cette action vise à :**

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



PILOTE

- Région Hauts-de-France
- SMHdF



MAITRE D'OUVRAGE

- AOM
- SMHdF
- 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 SMHdF, 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 SMHdF, à destination des AOM ;
- Nombre de jeux de données publiés sur le PAR et le PAN.



ACTIONS LIÉES

- FA 2 - Valoriser les services du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France auprès de l'ensemble des AOM ;
- FA 7 - Faire connaître les offres de mobilité existantes ;
- FA 8 - Poursuivre le développement et la promotion des outils d'information voyageurs.



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.

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 commun 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

- SMHdF
- Région Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

- Région Hauts-de-France
- SMHdF
- AOM



PARTENAIRE(S)

- Opérateurs de la mobilité
- Départements de la Somme et du Pas-de-Calais
- EPCI
- Communes



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2026

- 2026 : ouverture à la distribution des titres de transport TER par les outils Pass Pass.

2

2026 – 2029

En continu sur la durée du contrat :

- 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 2- Valoriser les services du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France auprès de l'ensemble des AOM ;
- FA13 - Accompagner les AOM en matière de billettique ;
- Fiche PAMS 1.3 - Améliorer l'information et l'orientation à la mobilité en sensibilisant et formant les prescripteurs.



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 billettiques à disposition de leurs membres, selon des modalités différentes.

Le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France (SMHdF) 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 SMHdF est pilote de la démarche d'interopérabilité billettique Pass Pass à l'échelle régionale. 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.

Seule la CA des 2 Baies en Montreuillois a mis en place un système billettique mais qui n'est pas aujourd'hui interopérable avec le système Pass Pass. La CA2BM mène actuellement un travail avec le prestataire (MATAWAN) dans l'objectif de développer le système de billettique pour aboutir à l'interopérabilité.

Sur ce bassin, la Région Hauts-de-France organise 3 services de transport distincts avec différents niveaux d'équipements billettique :

- le réseau Trans80, sur la partie desservant les territoires du département de la Somme, équipé en billettique UBI, dont l'interopérabilité avec la billettique Pass Pass est actuellement en cours de déploiement ;
- Le réseau Oscar, organisé sur les territoires du département du Pas-de-Calais, équipé en billettique UBI et dont l'interopérabilité avec les réseaux équipés de Pass Pass est en cours de déploiement ;
- le réseau TER, équipé en billettique 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.

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 stationnements vélos sécurisés.

Sur ce bassin, la CA2BM dispose de 2 abris vélos sécurisés en Gares d'Etaples et de Rang-du-Fliers. L'accès à ces équipements peut s'effectuer au moyen de la carte Pass Pass.

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 SMHdF 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 SMHdF 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

- SMHdF



MAITRE D'OUVRAGE

- SMHdF
- Région Hauts-de-France
- AOM



PARTENAIRE(S)

- AOM
- Opérateurs de mobilité



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2026 - 2029

- En continu sur la durée du contrat.



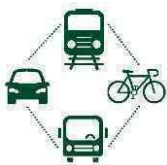
INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de territoires avec une billettique compatible Pass Pass.



ACTIONS LIÉES

- FA 2 - Valoriser les services du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France auprès de l'ensemble des AOM ;
- FA12 - Accompagner les AOM en matière de distribution.



Fiche action 14 - Moderniser les 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 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.

Au cours des vingt dernières années, de nombreux projets d'aménagement de PEM et d'abords de gares ont été réalisés et portés sur ce bassin :

- récemment, 5 sites ont été traités : Abbeville (PEM régional), Etaples-le-Touquet (PEM régional), Rang-du-Fliers-Verton, Saint-Pol-sur-Ternoise et Beaurainville ;
- la gare de Montreuil-sur-Mer fait l'objet de réflexion quant au lancement d'un projet d'aménagement de ses abords.

En raison notamment des activités touristiques, de l'existence du Parc Naturel Régional, de la labellisation Grand Site de France pour la Baie de Somme, d'autres gares et haltes ferroviaires font l'objet de réflexions par les collectivités, appuyées par la Région, sur leurs aménagements et leurs abords : Rue, Pont-Rémy, Longpré-les-Corps-Saints, Noyelles-sur-Mer, Montreuil, Hesdin, Dannes-Camiers et le Tréport- Mers.

Le PEM d'Abbeville, bien qu'ayant été aménagé il y a plusieurs années, connaît des problèmes de congestion du stationnement automobile et de gestion des transports collectifs routiers, notamment pour la substitution au TER. Cette situation mériterait un travail d'optimisation de sa fonctionnalité pour accorder une plus grande place pour l'intermodalité.

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

Enfin, la CC des 7 Vallées souhaite faire de la gare d'Hesdin-la-Forêt, située sur une commune labellisée « Petite Ville de demain », un véritable hub de mobilité (abris vélos, circulation douces, etc.). Le Cerema a mené une étude sur ce projet de restructuration de la gare (diagnostic exploratoire du site, etc.).



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Partant du principe que tous les points d'arrêt 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. Ainsi, de telles réflexions pourraient être portées sur les sites de Montreuil-sur-Mer ou encore Hesdin.

Sur les sites identifiés et considérés comme prioritaires par les partenaires, les maîtres d'ouvrage engageront des études de réaménagement sur la 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.

Aussi, à travers cette action, il convient de retenir que :

- les partenaires s'engagent au bon avancement des projets, qu'ils soient en cours ou à venir et, encourageant 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
- SMHdF
- Départements de la Somme et du Pas-de-Calais



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2026

- Identification des sites présentant des dysfonctionnements.

2

2026 - 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.



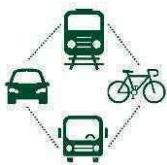
INDICATEURS DE SUIVI

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



ACTIONS LIÉES

- FA 3 - Faciliter le retour d'expérience et accompagner les maîtres d'ouvrage pour les projets de mobilité ;
- 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 veulent développer des PEM mais se retrouvent parfois confrontés aux difficultés liées à ce type de projet complexe : coordination des très nombreux acteurs, contraintes spécifiques du domaine ferroviaire, contraintes financières, intégration du projet dans l'environnement global et local, etc.



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 par 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. Ce document comportera en particulier deux parties :

- 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 Littoral Sud. 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



MAITRE D'OUVRAGE

- Région Hauts-de-France



PARTENAIRE(S)

- Acteurs locaux (EPCI / communes)
- SMHdF
- Départements de la Somme et du Pas-de-Calais
- SNCF Gares et Connexions



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025 – 2026

- Réalisation du guide d'aménagement des PEM.



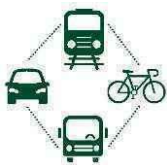
INDICATEURS DE SUIVI

- Elaboration du guide d'aménagement des PEM (Oui / Non) ;
- Installation d'une revue de projet PEM.



ACTIONS LIÉES

- FA 3 - Faciliter le retour d'expérience et accompagner les maîtres d'ouvrage pour les projets de mobilité ;
- FA 14 - Moderniser les Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM).



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. Ce 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 enfin les axes 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 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.

Sur ce bassin, les CC du Vimeu et la CC des Villes Sœurs ont adopté leurs propres Schémas Directeurs Cyclables (SDC), tout comme la Ville d'Abbeville. La CC Interrégionale Aumale-Blangy sur Bresle est en train de réaliser le sien.

De son côté, la CA2BM a adopté son SDC par délibération du 27 mai 2025. Elle lancera en 2026 les marchés nécessaires à la réalisation des travaux d'aménagement de la Vélomaritime (Eurovélo 4) entre Cucq et Merlimont.

Les Départements de la Somme 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 ; De son côté, le Département de la Somme a voté le sien en février 2022 et réalise actuellement sa révision.

Sur ce bassin, les territoires portent actuellement différents projets :

- la Ville d'Abbeville porte le projet de réhabilitation du Pont de Béthune, un ancien ouvrage ferroviaire qui résorbera une discontinuité entre la Véloroute Vallée de Somme et la Traverse du Ponthieu ;
- la CC des 7 Vallées, lauréate de l'appel à programme national « Territoires cyclables », développera de nouveaux aménagements cyclables dans les prochaines années pour les trajets du quotidien ;
- le Syndicat Mixte Baie de Somme Grand Littoral Picard met également en œuvre son plan vélo, dont l'aménagement de l'EuroVélo 4 ;
- la CC Ponthieu-Marquenterre étudie actuellement la possibilité, avec le Syndicat Mixte Baie de Somme 3 Vallées, de relier l'EuroVélo 4 à la Traverse du Ponthieu en passant par les communes de Rue et Crécy en Ponthieu via un itinéraire en voie douce aménagé pour les pratiques pédestres, équestres et cyclables ;
- la CC Interrégionale Aumale-Blangy-sur-Bresle projette de créer une voie douce de la Haute Vallée de la Bresle en connexion avec les territoires voisins ;
- la CC des Villes Sœurs envisage une liaison avec la CC Interrégionale Aumale-Blangy-sur-Bresle via un prolongement du Chemin entre Verre et Mer ; qui permettra de relier le Chemin entre Verre et Mer et le Chemin Vert du Petit Caux.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

La définition des axes à aménager par les EPCI, ou collectivités, 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.

Dans le cadre de son rôle de chef de filât de la mobilité et de l'intermodalité, la Région contribuera à assurer la cohérence des SDC à l'échelle des bassins de mobilité entre eux, mais aussi 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 gestionnaires 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.

Plus particulièrement, le Département de la Somme est très souvent l'interlocuteur privilégié des Communes et EPCI porteurs de projets. Les aménagements en accotement des routes départementales doivent faire l'objet d'une convention technique, dans laquelle le Département de la Somme autorise la réalisation des travaux sur son domaine public routier, sous réserve du respect de certaines prescriptions techniques.

De même, il donne un avis technique sur les projets portés par les communes et EPCI. Il est amené à consulter les plans, à vérifier le traitement des carrefours pour s'assurer que les aménagements sont sécurisés à la fois pour les cyclistes et les usagers de la route. Enfin, afin de faciliter la réalisation des projets, le Département de la Somme peut adapter les recommandations techniques du Cerema en fonction du contexte local, au cas par cas (emprises foncières, présence de fossés...), sans pour autant transiger sur la sécurité et le confort d'usage. Il peut porter une assistance aux porteurs de projets pour réaliser les plans, étudier des scénarios d'aménagement et effectuer des estimations sommaires. Toutefois, le Département de la Somme n'a pas vocation à se substituer à un bureau d'études de maîtrise d'œuvre.

Dans ce cadre, les actions suivantes seront donc à mettre en place :

- **réaliser un bilan annuel du Plan Régional 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)

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



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Première année (2025)

- Bilan annuel du Plan Vélo régional.

2

2026 - 2029

- Travaux en continu sur la durée du contrat.



ELEMENTS FINANCIERS

- FEDER ;
- Dispositifs de la Région ;
- Dispositifs des Départements.



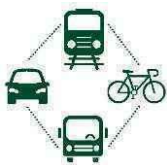
INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de km du SRV réalisés.



ACTIONS LIÉES

- FA 3 - Faciliter le retour d'expérience et accompagner les maitres d'ouvrage pour les projets de mobilité ;
- 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 Littoral Sud, aucune collectivité ne dispose d'un service de covoiturage spécifique. Les outils mis en place par les syndicats mixtes de type SRU sont principalement utilisés pour la promotion et la mise en relation des covoitureurs et une grande majorité des AOM souhaite développer ce type de service.

L'action publique en matière de covoiturage ne relève pas uniquement des AOM. Par exemple, les communes et intercommunalités peuvent également créer des infrastructures de covoiturage via leurs compétences en 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 ». Le Département du Pas-de-Calais dispose d'un schéma de développement des aires de covoiturage, élaboré conjointement avec le Département du Nord il y a une dizaine d'années. Ce schéma poursuit des objectifs similaires à ceux du Département de la Somme : structuration d'un réseau d'aires, cohérence territoriale et harmonisation de l'identité visuelle. Il a notamment conduit à la définition d'un visuel propre destiné à uniformiser la signalétique d'entrée vers les aires de covoiturage sur le territoire. Le Département de la Somme a quant à lui adopté le sien en février 2022.

Les Départements interviennent en tant que gestionnaires de la voirie départementale en organisant des espaces réservés au covoiturage le long des principaux axes routiers. Ces espaces réservés au covoiturage peuvent être de nature très différentes. Après avoir aménagé des aires de covoiturage sur son territoire, le Département de la Somme souhaite faire un bilan de l'utilisation de ces infrastructures et à ce stade ne prévoit donc pas la réalisation de nouvelles aires.

Le recensement des aires de covoiturage est possible via la base nationale consolidée des lieux de covoiturage (BNLC), qui compte actuellement 9 aires de covoiturage sur le bassin Littoral Sud. 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, etc.).



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Les aires de covoiturage sont déterminantes pour le développement de la pratique du covoiturage, notamment au droit des principaux axes routiers et de certaines gares (bien localisée pour favoriser le covoiturage) ou encore pour créer des lignes de covoiturage. Aussi, 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.

Le Département de la Somme assure la maîtrise d'ouvrage d'une vingtaine d'aires sur son territoire, dans le cadre de son schéma des aires de covoiturage. Les autres aires sont aménagées par les communes, les EPCI, ou encore la SANEF. Dans ce cadre, la SANEF aménagera prochainement une aire de covoiturage près de l'échangeur d'Abbeville Nord et étudie actuellement la possibilité d'une aire près de l'échangeur d'Abbeville Est. Pour assurer une cohérence dans l'identification des aires, le Département de la Somme a opté pour un visuel unique sur les panneaux d'entrée des aires. Il installe ces panneaux, à ses frais, en accompagnement des réalisations d'autres porteurs de projets. Il installe également la signalétique de rabattement vers les aires de covoiturage, y compris pour les aires aménagées par les communes ou EPCI, afin de garder une homogénéité dans la signalisation directionnelle routière.

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. Ce travail nécessiterait également de prendre en compte les principales aires identifiées dans les autres schémas locaux.



PILOTE

- Région Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

- Région Hauts-de-France
- AOM
- Département du Pas-de-Calais
- Département de la Somme



PARTENAIRE(S)

- Département du Nord
- SANEF
- SNCF Gares et connexions



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2026

- Elaboration d'un schéma régional des aires de covoiturage.



ELEMENTS 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



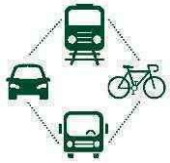
INDICATEURS DE SUIVI

- 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



Design UI/UX - Géo2France bêta - Synthèse des tests utilisateurs - Juin 2024 - Lucile Collignon

3

Accéder à l'espace collaboratif

Portail Géo2France

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



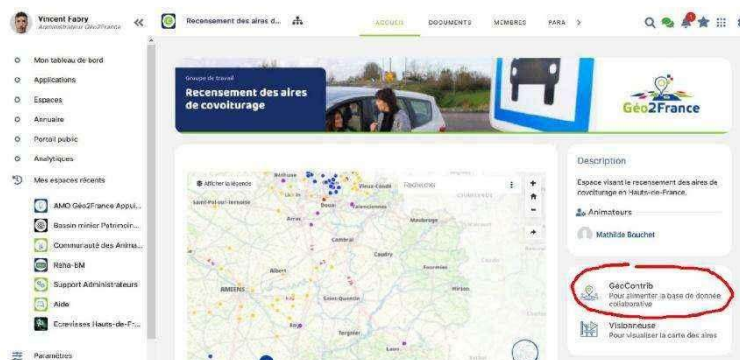
Design UI/UX - Géo2France bêta - Synthèse des tests utilisateurs - Juin 2024 - Lucile Collignon

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 :



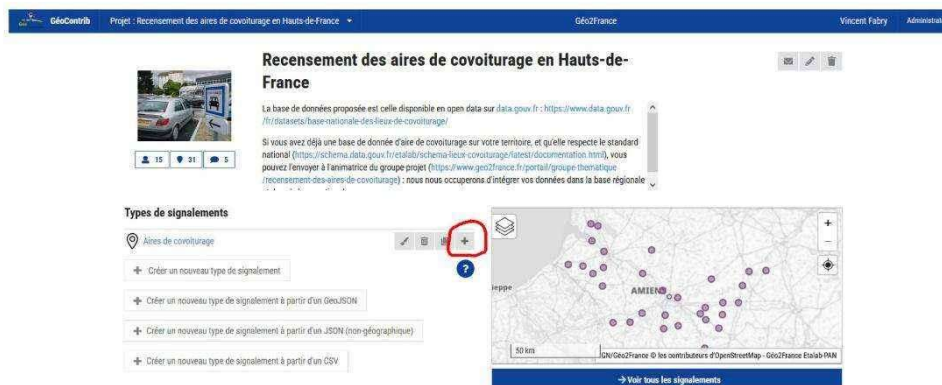
Design UI/UX - Géo2France bêta - Synthèse des tests utilisateurs - Juin 2024 - Lucile Collignon

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

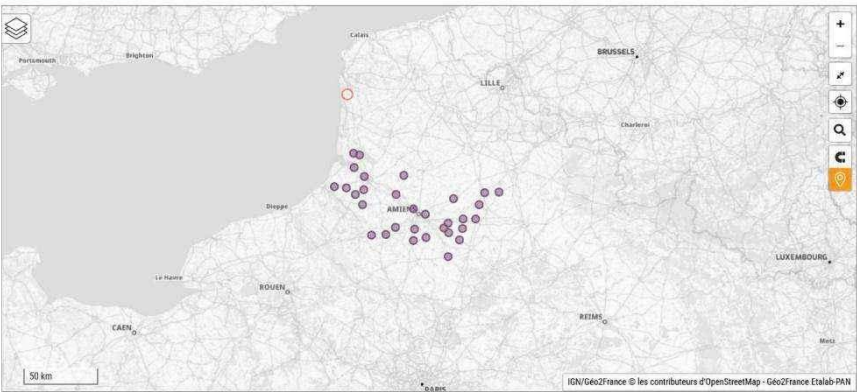
Outil : GéoContrib

- Pointer l'aire de covoiturage dans la carte :

Localisation

Importer une image géoréférencée Vous pouvez utiliser une image géoréférencée pour localiser le signallement.

Positionner le signallement à partir de votre géolocalisation



Géo2France

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)

Données Métier

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

Date de dernière mise à jour des données

jj / mm / aaaa

☐ Le lieu est-il ouvert

Géo2France

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)



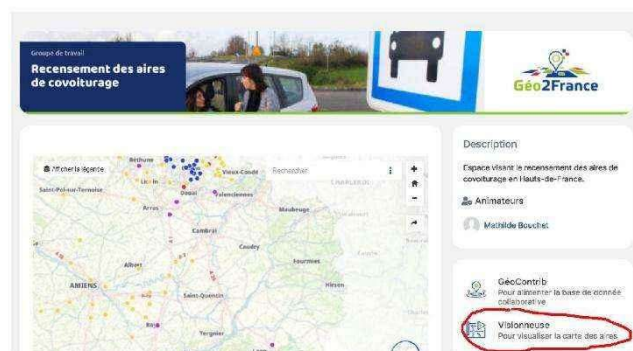
Design UI/UX - Géo2France bêta - Synthèse des tests utilisateurs - Juin 2024 - Lucile Collignon

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 :



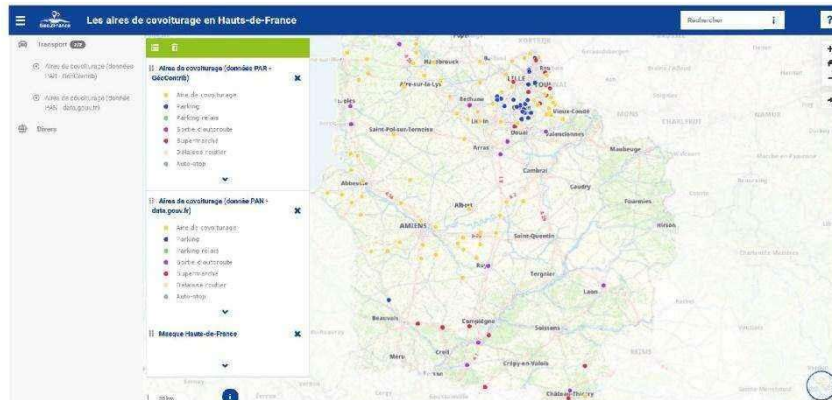
Design UI/UX - Géo2France bêta - Synthèse des tests utilisateurs - Juin 2024 - Lucile Collignon

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 ou 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 et peuvent porter sur la création de pistes cyclables (Mers les Bains <> Cayeux-sur-Mer, Quend Plage <> Fort-Mahon), la mise à disposition de vélos ou encore les 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 2021-2027) 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 ;

- **Adapter le réseau cyclable structurant à la pratique du vélo utilitaire :**

Les grandes véloroutes maillant le bassin, comme la Véloroute Vallée de Somme, traversent les agglomérations et les relient aux communes limitrophes. Elles peuvent servir de support à des déplacements domicile-travail à vélo, notamment autour d'Abbeville, sous réserve que le revêtement de l'infrastructure soit adapté et roulant. Par exemple, le Département de la Somme a porté le projet de requalification de la Traverse du Ponthieu pour développer l'usage du vélo du quotidien entre Abbeville et Saint-Riquier. Dans la même logique, le changement du revêtement de la V30 entre Abbeville et Pont-Rémy est à l'étude ;

- **Développer et valoriser les réseaux points nœuds :**

Ce système innovant est développé dans la Somme et le Pas-de-Calais dans le cadre des programmes transfrontaliers Interreg. Il permet de mailler finement le territoire en incitant les touristes à découvrir le patrimoine et les paysages méconnus de l'arrière-pays. Il relie les communes entre elles, et en particulier les bourgs-centre qui disposent de collèges, de commerces et de services de proximité ou encore de zones d'activités économiques. Le réseau points nœuds permet ainsi de jalonner des itinéraires sur des voies partagées peu fréquentées, y compris pour les déplacements à vélo du quotidien ;

- **Proposer un nombre suffisant de stationnements en gare (sécurisés, abrités, éclairés, etc.) :**

Pour ce faire, la Région peut accompagner techniquement les AOM dans leurs projets et le cas échéant compléter les financements de l'Etat. Au-delà du stationnement en gare, il est nécessaire de mettre en place une signalétique adaptée pour les vélos en libre-service et la connexion aux véloroutes situées à proximité. Enfin, pour l'accès aux stationnements sécurisés par badge, en gare ou en ville, il sera nécessaire d'assurer l'interopérabilité des systèmes d'accès avec le système régional billettique Pass Pass. Au niveau des stationnements vélo, l'Etat et la Région accompagnent 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 Régional Vélo adopté en octobre 2023, réalise 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) :**

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, etc.). Les Départements de la Somme 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
- Communes
- EPCI
- Région Hauts-de-France
- Départements
- SNCF Gares et Connexions



PARTENAIRE(S)

- ADEME
- CREM
- SMHdF
- Etat



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025 - 2026

- Réalisation des études et expérimentations.

2

2026 - 2029

- 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 réalisées.



ACTIONS LIÉES

- FA 3 - Faciliter le retour d'expérience et accompagner les maîtres d'ouvrage pour les projets de mobilité ;
- FA 16 - Veiller à la continuité des itinéraires cyclables structurants.



Fiche action 19 - Faciliter la mobilité électrique en particulier dans les 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 bien pour les habitants des zones peu denses que des zones plus denses. Toutefois, dans ces territoires, la problématique à résoudre reste bien différentes des zones denses où les transports collectifs sont bien plus présents, diversifiés et constituent une alternative efficace.

Si des solutions nouvelles et complémentaires à la voiture existent et peuvent être mises en œuvre (cf. fiche-action 20 sur les mobilités partagées), le développement de la mobilité électrique en zone peu dense 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. A noter que ces enjeux concernent aussi le développement des vélos à assistance électrique et autres engins de mobilité individuelle qui permettent de démultiplier le rayon d'autonomie notamment en zone peu dense.

La France s'est fixée comme objectif l'installation d'ici à 2030 d'au moins 7 millions de points de charge pour véhicules électriques ouverts au public. Fin juillet 2024, la région Hauts-de-France comptait 13 150 points de recharge. Mais les besoins sont exponentiels et si 90 % de la recharge principale du véhicule se fait au domicile des particuliers ou sur leur lieu de travail, la couverture du territoire en infrastructures de recharge pour véhicules électriques (IRVE) ouvertes au public reste un sujet fondamental pour permettre une adoption massive des véhicules électriques, en permettant les recharges en transit et rassurant ainsi 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). Dans la Somme, ce document a été défini par Territoire d'Énergie Somme et adopté en 2023. Ces structures réalisent pour le compte des communes et des EPCI l'installation des bornes de recharge. Leur exploitation est confiée à un exploitant commercial, la société Freshmile.

De plus, le Syndicat Départemental d'Énergie de la Seine-Maritime (SDE76) a réalisé un SDIRVE. Il a été validé par la Préfecture le 26 janvier 2024.



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.

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.ie-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

1

Dès 2026

- 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 retour d'expérience et accompagner les maîtres d'ouvrage pour les projets de mobilité.



Fiche action 20 - Favoriser le développement 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.

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'autopartage** est « la mise en commun d'un véhicule ou d'une flotte de véhicules de transport terrestre à moteur au profit d'utilisateurs abonnés ou habilités par l'organisme ou la personne gestionnaire des véhicules. Chaque abonné ou utilisateur habilité peut accéder à un véhicule sans conducteur pour le trajet de son choix et pour une durée limitée » (article L.1231-14 du Code des Transports). L'autopartage porte donc soit sur le prêt de véhicule individuel, soit sur le prêt d'un véhicule de parc dédié à cet effet. Ce prêt est en général payant, sauf services spécifiques. L'intérêt est que les véhicules disponibles en autopartage puissent remplacer le deuxième véhicule du foyer 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.

Sur ce bassin, la communauté de communes Interrégionale Aumale-Blangy sur Bresle développe un partenariat avec Blablacar Daily. Grâce au dispositif Territoires d'Industrie, cette intercommunalité bénéficie du soutien du fond vert apportant un financement à ce projet. Les outils déployés par Blablacar Daily offrent un espace dédié aux employeurs, et les covoitureurs sont soit des résidents de la CC, soit des salariés de l'extérieur travaillant sur le territoire. La CC des 7 Vallées quant à elle, adhérente au SMdHF a mis en place Pass Pass covoiturage sur son territoire.



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, etc.). 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 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, l'action suivante est envisagée :

- **Développer la pratique du covoiturage en s'appuyant sur la plateforme Pass Pass Covoiturage :**

La plateforme Pass Pass Covoiturage est un service de mise en relation accessible librement et sans commission à tous les territoires et à tous les habitants des Hauts-de-France. Il est également possible de créer des communautés afin de concentrer l'offre sur un lieu ou un territoire donné, cette création est gratuite pour les AOM membres du syndicat. Par contre, pour les autres structures, notamment les entreprises, elles doivent prendre en charge le coût de création (environ 1 000 €).

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

Dans ce cadre, l'action porte sur :

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

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

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

- **le développement des 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.
- **la création d'un service d'autopartage** : déploiement d'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
- SMHdF (Pass Pass Covoiturage)



PARTENAIRE(S)

- ADEME
- Cerema
- SMHdF
- Départements



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Dès 2026

- 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 2 - Valoriser les services du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France auprès de l'ensemble des AOM ;
- FA 3 - Faciliter le retour d'expérience et accompagner les maîtres d'ouvrage pour les projets de mobilité ;
- 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 Littoral Sud, la CC des Sept Vallées, la CC du Ternois, la CA de la Baie de Somme et la CC des Villes Soeurs ont déjà mis en place des services de Transport à la Demande (TAD). La CC du Vimeu quant à elle réfléchit sur la mise d'un tel service sur son territoire.

Le TAD peut répondre à des besoins de mobilité en zone peu dense et non couverte par des transports réguliers. Sa mise en place doit toutefois être étayée par des études (définitions des besoins, faisabilité technique, définition du mode de TAD et des lignes, estimation des coûts, ...) afin de construire une offre efficace pour les finances locales et efficace pour les usagers.

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

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
- SMHdF



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Dès 2026

- 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 services TAD disponibles sur le bassin.



ACTIONS LIÉES

- FA 2 - Valoriser les services du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France auprès de l'ensemble des AOM ;
- FA 3 - Faciliter le retour d'expérience et accompagner les maîtres d'ouvrage pour les projets de mobilité ;
- FA 4 - Développer les partenariats entre les AOM locales et la Région pour construire des offres de mobilité coordonnées ;
- FA 7 - Faire connaître les offres de mobilité existantes.



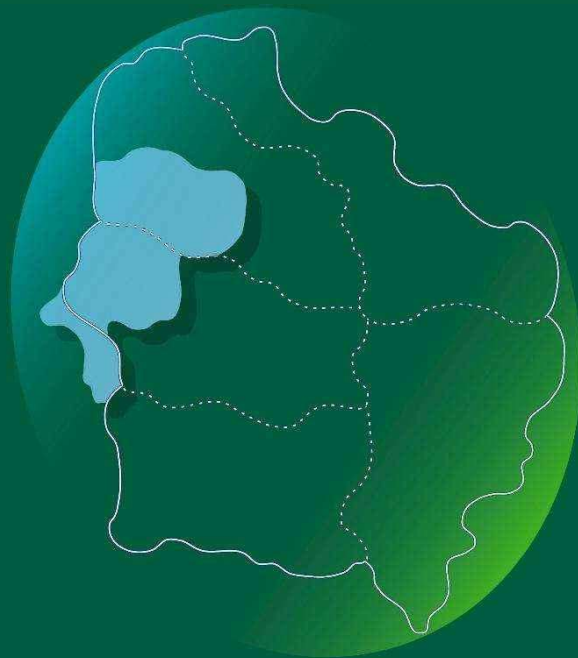
Glossaire

• ADEME :	Agence de l'Environnement et de Maîtrise de l'Energie
• 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
• CA2BM :	Communauté d'Agglomération des Deux Baies en Montreuillois
• CABS :	Communauté d'Agglomération de la Baie de Somme
• CC :	Communauté de Communes
• CD80 :	Département de la Somme
• 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
• 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
• GAGR :	Grand Amiénois Grand Roye
• 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
• INTERBOB :	INTEROpérabilité du Back-Office Billettique (normalise les échanges de données clients sur la validations des titres billettiques, la distribution...)
• IRVE :	Infrastructures de Recharge des Véhicules Electriques
• LOM :	Loi d'Orientation des Mobilités
• MaaS :	Mobility as a Service
• ORT :	Observatoire Régional des Transports
• NeTex :	Network Timetable Exchange (format d'échange de données)
• PAMS :	Plan d'Action commun en matière de Mobilité Solidaire
• PAN :	Point d'Accès National
• PAR :	Point d'Accès Régional
• PDES :	Plan de Déplacement d'Etablissement Scolaire
• PEABM :	Parc Environnemental d'activités Bresle Maritime
• PEM :	Pôle d'Echanges Multimodal
• PFR :	PlateForme Régionale de tests du SMHdF
• PLU :	Plan Local d'Urbanisme
• PLUi :	Plan Local d'Urbanisme intercommunal
• PO :	Programme Opérationnel
• PRI :	Planification Régionale de l'Intermodalité
• PRIT :	Planification Régionale des Infrastructures de Transport
• SAE :	Système d'Aide à l'Exploitation



Glossaire

- 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
- SDE76 : Syndicat Départemental d'Energie de la Seine-Maritime
- 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)
- SMHdF : Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France
- SM SRU : Syndicat Mixte de type Solidarité et Renouveau Urbain
- SMTCO : Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise
- SNCB : Société Nationale des Chemins de fer Belges
- SRADDET : Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires
- SRU : Solidarité et Renouvellement Urbain
- SRV : Schéma Régional des Véloroutes
- TAD : Transport à la Demande
- TER : Train Express Régional
- TPV : Terminal Point de Vente
- TPVS : Terminal Point de Vente Simplifié
- UE : Union Européenne
- VAE : Vélo à Assistance Electrique
- VLS : Vélo en Libre Service



Janvier 2026

DEPARTEMENT DU PAS-DE-CALAIS

Pôle Solidarités
Direction des Politiques d'Inclusion Durable
Mission Remobilisation vers l'emploi et gestion des dispositifs

RAPPORT N°64

Territoire(s): Montreuillois-Ternois
Canton(s): Tous les cantons des territoires
EPCI(s): Tous les EPCI des territoires

COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL DEPARTEMENTAL

REUNION DU 29 JUIN 2026

APPROBATION DU PLAN D'ACTIONS COMMUN EN MATIÈRE DE MOBILITÉ SOLIDAIRE (PAMS) ET DU CONTRAT OPÉRATIONNEL DE MOBILITÉ (COM) DU BASSIN DE MOBILITÉ LITTORAL SUD

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 de contrat opérationnel de mobilité (COM) et, en binôme avec les Départements, l'élaboration de 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 objectif :

- 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 solution 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 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 de ses bassins de mobilité, en lien étroit avec les 5 Départements de son territoire et l'Etat.

A l'issue de près de 2 ans d'échanges et de réflexions, le PAMS et le COM du bassin de mobilité Littoral Sud peut être signé par l'Etat, la Région, les Départements du Pas-de-Calais et de la Somme, ainsi que d'autres acteurs (syndicat mixte Hauts-de-France Mobilités, Etablissement Public de Coopération Intercommunales (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 20 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 Littoral Sud 2026-2029 figurant en annexe 3,
- de m'autoriser à signer le Plan d'Action commun en matière de Mobilité Solidaire (PAMS) du Bassin de mobilité Littoral sud 2026-2029 avec l'Etat, la Région Hauts-de-France, le Département de la Somme, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, la Communauté d'agglomération de la Baie de Somme, la Communauté d'agglomération des 2 Baies en Montreuillois, la Communauté de communes des Sept Vallées, la Communauté de communes des Villes Sœurs, la Communauté de communes du Haut-Pays du Montreuillois, la Communauté de communes du Ternois, la Communauté de communes du Vimeu, la Communauté de communes interrégionale Aumale-Blangy-sur-Bresle, la Communauté de communes Ponthieu-Marquenterre, dans les termes du projet joint en annexe 3,
- d'approuver le Contrat Opérationnel de Mobilité (COM) du bassin de mobilité Littoral Sud 2026-2029 en annexes 4 et 5,

- de m'autoriser à signer le Contrat Opérationnel de Mobilité (COM) du Bassin de mobilité Littoral sud 2026-2029 avec la Région Hauts-de-France, le Département de la Somme, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, SNCF Gares et Connexions, la Communauté d'agglomération de la Baie de Somme, la Communauté d'agglomération des 2 Baies en Montreuillois, la Communauté de communes des Sept Vallées, la Communauté de communes des Villes Sœurs, la Communauté de communes du Haut-Pays du Montreuillois, la Communauté de communes du Ternois, la Communauté de communes du Vimeu, la Communauté de communes interrégionale Aumale-Blangy-sur-Bresle, la Communauté de communes Ponthieu-Marquenterre, dans les termes du projet joint en annexes 4 et 5.

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