



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 CONTRAT OPÉRATIONNEL DE MOBILITÉ (COM) DU
BASSIN LITTORAL NORD**

(N°2026-217)

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°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 la délibération n°2025-35 de la Commission Permanente en date du 24/02/2025 « Approbation du Plan d'Action commun en matière de Mobilité Solidaire (PAMS) du Bassin Littoral Nord 2025-2029 » ;

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

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

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

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

Article 1 :

D'approuver le Contrat Opérationnel de Mobilité (COM) du Bassin de mobilité Littoral Nord 2025-2029 joint en annexe 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 Contrat Opérationnel de Mobilité (COM) du Bassin de mobilité Littoral Nord 2025-2029, avec la Région Hauts-de-France, le Département du Nord, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, la SNCF Gares et Connexions, la Communauté urbaine de Dunkerque Grand Littoral, la Communauté d'agglomération Cœur de Flandres, la Communauté d'agglomération des Deux Baies en Montreuillois, la Communauté d'agglomération du Boulonnais, la Communauté d'agglomération du Pays de Saint-Omer, le Syndicat Intercommunal des Transports urbains de l'Agglomération du Calais, la Communauté de communes de Desvres-Samer, la Communauté de communes de la Région d'Audruicq, la Communauté de communes Terre des Deux Caps, la Communauté de communes des Hauts de Flandre, la Communauté de communes du Haut Pays du Montreuillois, la Communauté de communes du Pays de Lumbres, la Communauté de communes du Pays d'Opale et le Pôle Métropolitain de la Côte d'Opale, dans les termes du projet joint en annexe 3 à la présente délibération, ainsi que tous les actes juridiques, administratifs et correspondants.

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

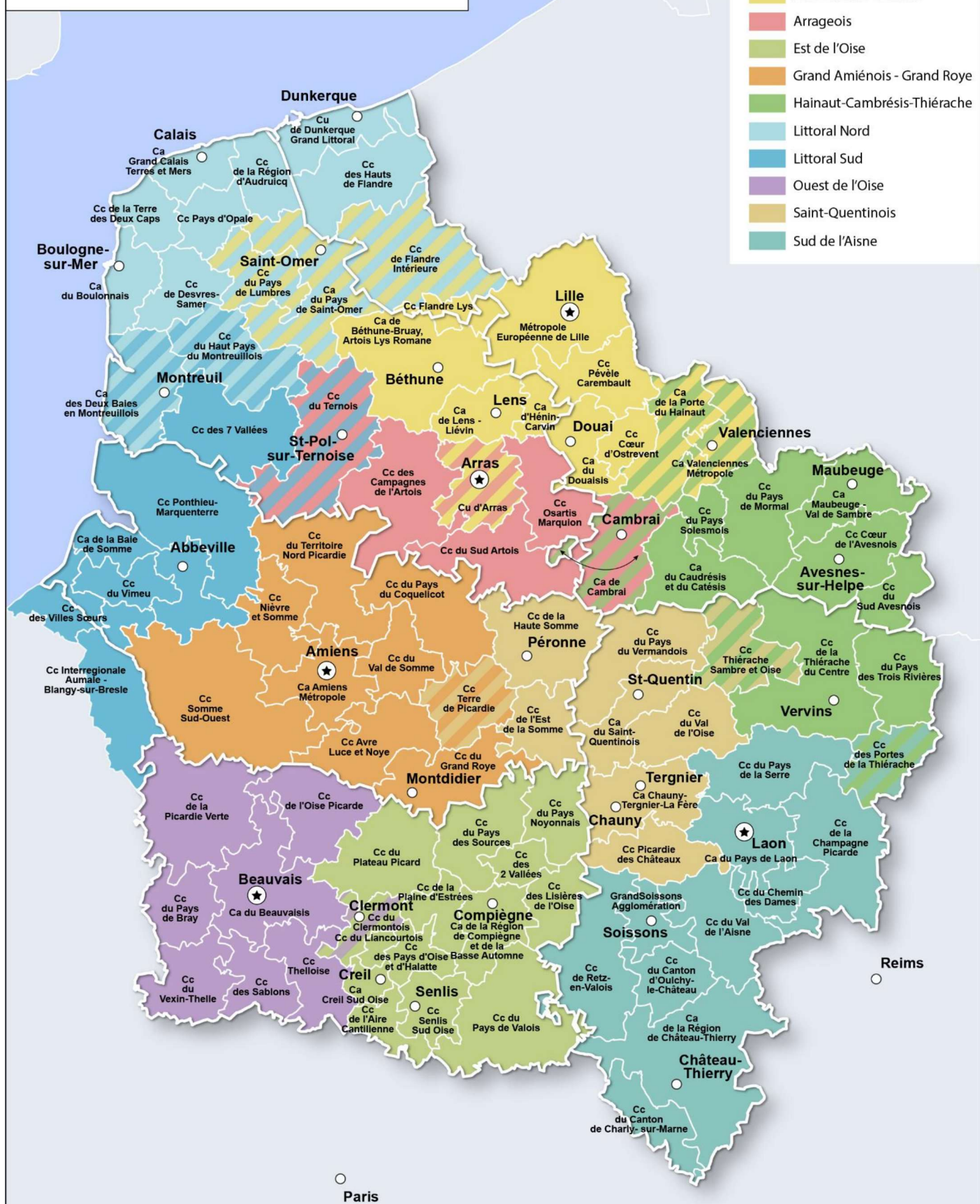
ARRAS, le 29 juin 2026

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

Signé

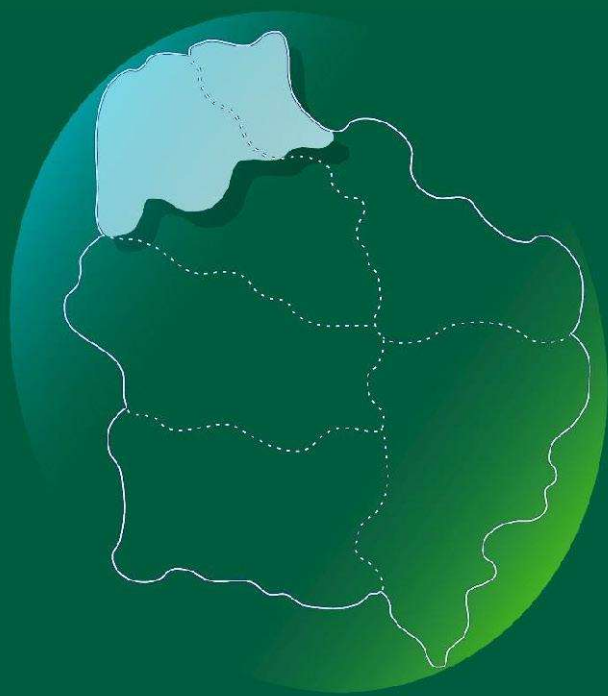
Maryline VINCLAIRE

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



Annexe 2 :
Les 23 actions du COM du bassin de mobilité Littoral Nord

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



LE CONTRAT OPERATIONNEL DE MOBILITE DU BASSIN DE MOBILITE LITTORAL NORD

2025-2029



Sommaire

 Edito Région	4
 Contrat	5
 Les signataires	5
 Visas	8
 Préambule	9
 Article 1 – L’objet du contrat	10
 Article 2 – La composition du document	10
 Article 3 – La démarche dans le bassin de mobilité	11
 Article 4 – Les principales caractéristiques du bassin Littoral Nord	13
a) Le bassin de mobilité Littoral Nord, une nouvelle échelle de dialogue.....	13
b) La mobilité au cœur des documents stratégiques de planification.....	13
c) Un territoire de contrastes engendrant des défis de mobilité	13
d) Un réseau d’infrastructures de transport relativement dense	14
e) Une offre de transports collectifs développée.....	14
f) Des flux de déplacements importants	14
g) De nouvelles installations d’entreprises impactant les mobilités.....	15
 Article 5 – Les enjeux et objectifs arrêtés par l’ensemble des partenaires	15
 Article 6 – La présentation des actions retenues	17
 Article 7 – La gouvernance mise en place	23
 Article 8 – La durée du contrat	25
 Article 9 – Le suivi et les indicateurs	25
 Article 10 – L’évaluation à mi-parcours et les modalités de révision	26
 Glossaire	27



Xavier Bertrand
Président de la Région
Hauts-de-France



Olivier Engrand
Conseiller régional
délégué à la mobilité
dans les territoires

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

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

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

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

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

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



Les signataires





Les signataires

ENTRE

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

ET

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

ET

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

ET

Le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, représenté par
....., agissant en qualité de Président(e) du syndicat mixte,
désigné ci-après par « 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 Nord :

- La Communauté urbaine de Dunkerque Grand Littoral, représentée par
....., son/sa Président(e), désignée ci-après par
« CU de Dunkerque Grand Littoral » ;
- La Communauté d'agglomération Cœur de Flandres, représentée par
....., son/sa Président(e), désignée ci-après par
« CA Cœur de Flandre » ;
- 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 » ;



Les signataires

- La Communauté d'agglomération du Boulonnais, représentée par, son/sa Président(e), désignée ci-après par « CA du Boulonnais » ;
- La Communauté d'agglomération du Pays de Saint-Omer, représentée par, son/sa Président(e), désignée ci-après par « CA du Pays de Saint-Omer » ;
- Le Syndicat Intercommunal des Transports urbains de l'Agglomération du Calaisis, représentée par, son/sa Président(e), désigné ci-après par « SITAC » ;
- La Communauté de communes de Desvres-Samer, représentée par, son/sa Président(e), désignée ci-après par « CC de Desvres-Samer » ;
- La Communauté de communes de la Région d'Audruicq, représentée par, son/sa Président(e), désignée ci-après par « CC de la Région d'Audruicq » ;
- La Communauté de communes de la Terre des Deux Caps, représentée par, son/sa Président(e), désignée ci-après par « CC de la Terre des Deux Caps » ;
- La Communauté de communes des Hauts de Flandre, représentée par, son/sa Président(e), désignée ci-après par « CC des Hauts de Flandre » ;
- La Communauté de communes du Hauts Pays du Montreuillois, représentée par, son/sa Président(e), désignée ci-après par « CC du Hauts Pays du Montreuillois » ;
- La Communauté de communes du Pays de Lumbres, représentée par, son/sa Président(e), désignée ci-après par « CC du Pays de Lumbres » ;
- La Communauté de communes Pays d'Opale, représentée par, son/sa Président(e), désignée ci-après par « CC Pays d'Opale » ;

ET

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



Visas

Vu le code général des collectivités territoriales,

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

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

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

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

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

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



Préambule

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) impose l'élaboration d'un Contrat Opérationnel de Mobilité (COM) pour chaque bassin de mobilité, dont les limites sont définies par la Région après concertation. Ce contrat doit préciser les modalités de l'action commune des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) et la coordination avec les gestionnaires de 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 Nord.



Article 1 – L’objet du contrat

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

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

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

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

Article 2 – La composition du document

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

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



Article 3 – La démarche dans le bassin de mobilité

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

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

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

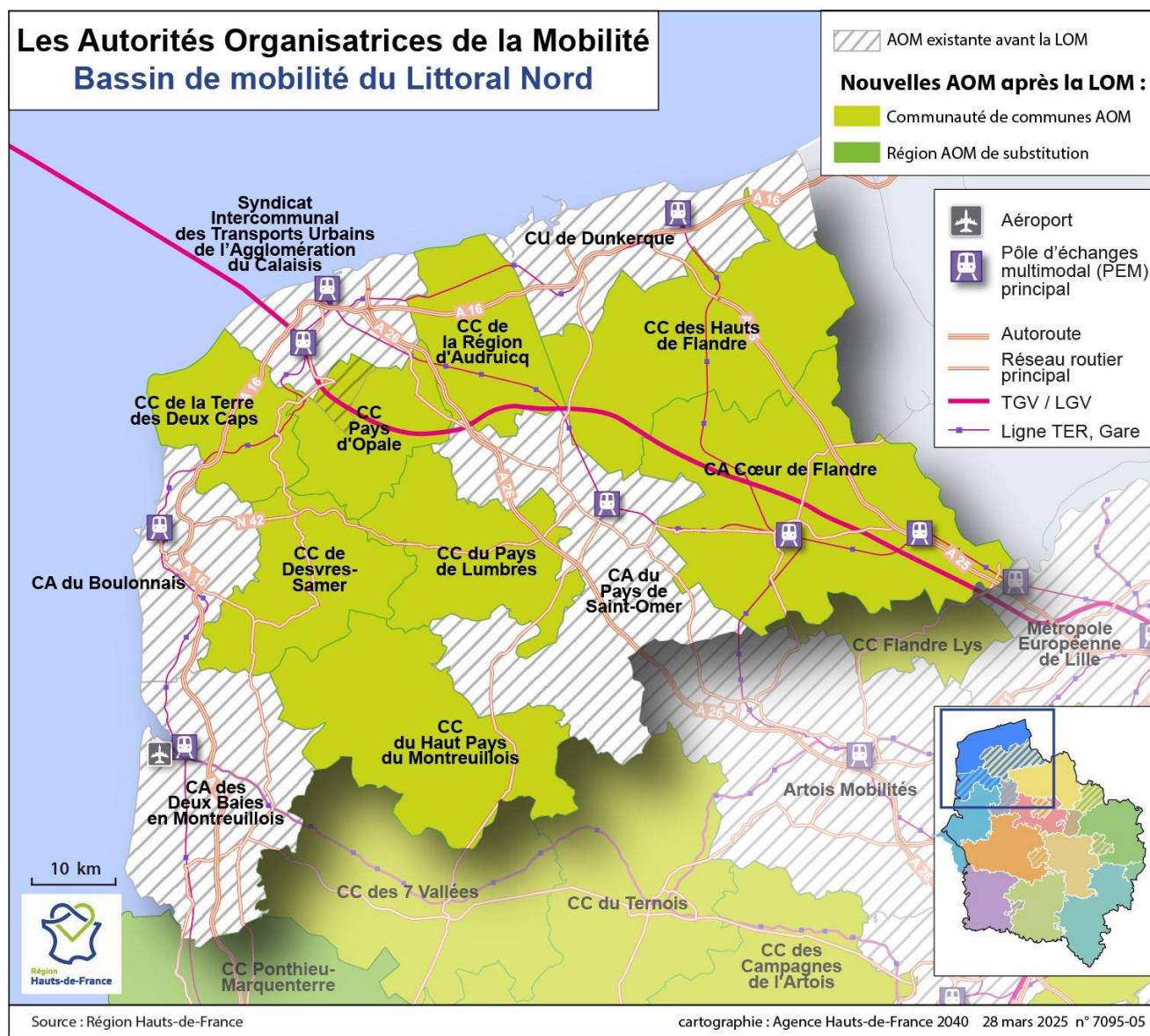
A noter que le diagnostic remis est le fruit d'un large travail partenarial qui a pu s'appuyer sur les ressources suivantes :

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

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



Articles





Article 4 – Les principales caractéristiques du bassin Littoral Nord

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

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

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

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

b) La mobilité au cœur des documents stratégiques de planification

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

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

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

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

c) Un territoire de contrastes engendrant des défis de mobilité

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



Articles

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

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

d) Un réseau d'infrastructures de transport relativement dense

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

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

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

e) Une offre de transports collectifs développée

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

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

f) Des flux de déplacements importants

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

71% de ces déplacements sont internes à un même EPCI du bassin, 19% sont des échanges entre EPCI du bassin et 10% sont des flux avec l'extérieur.

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

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



Articles

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

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

g) De nouvelles installations d'entreprises impactant les mobilités

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

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

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

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

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

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



Articles

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

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

Enjeu 2 – Coordonner les acteurs de la mobilité

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

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

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

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

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

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

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



Articles

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

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

Dans ce contexte, les partenaires visent à :

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

Article 6 – La présentation des actions retenues

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

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

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



« Coordination des acteurs et complémentarité des offres »

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



Articles

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

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

FA 2 – Valoriser et faire connaître les services de SMHdF aux 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 système d'aide à l'exploitation et de billettique interopérable. Sur le bassin de mobilité Littoral Nord, seule la CC de la Région d'Audruicq n'en est pas membre. Au-delà des outils déployés dans le cadre de ses compétences obligatoires, 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. L'objectif est de faire connaître et de présenter clairement les outils et ce que le SMHdF peut apporter à ses membres, en vue de susciter de nouvelles adhésions le cas échéant.

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

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

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

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



Articles

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

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

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

D'autres travaux, menés à moyen et long terme pourraient ensuite être envisagés dans le cadre du SERM Côte d'Opale (travaux d'infrastructures ferroviaires, augmentation de dessertes interurbaines, développement d'aires de covoiturage, etc.).



« Communication, information et données »

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

FA 6 – Faire connaître les offres de mobilité existantes

Par cette action, les partenaires vont s'organiser pour améliorer l'information et faire connaître les offres de mobilité. Cela devra passer par l'ensemble des canaux de communication dont l'usage devra être renforcé et amélioré. De plus, le 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 7 – 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, passpass.fr. Cet outil est alimenté par les données fournies par les AOM membres. Pour que cet outil d'information soit efficace, le SMHdF dépend totalement de ses membres qui ont la responsabilité de fournir des données robustes relatives à leurs services ainsi que d'en assurer la bonne mise à jour. De son côté, le syndicat veillera à faire évoluer son outil en intégrant par exemple des informations sur des nouveaux services. Dans ce contexte, il s'agit notamment de mettre en place un accompagnement technique des AOM pour faciliter l'alimentation des outils d'informations voyageurs.



Articles

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

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

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

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

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

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

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

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



« Tarification, distribution et billettique »

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



Articles

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

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

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

En Hauts-de-France, de nombreux systèmes billettiques cohabitent, essentiellement sur le réseau régional (composé du TER et des cars interurbains et scolaires) et les réseaux urbains les plus denses.

Dans ce cadre, il s'agit d'assurer des conditions d'interopérabilité entre les systèmes afin de permettre aux usagers de réaliser leurs déplacements de la manière la plus fluide possible. Afin d'y parvenir, cette action propose de s'appuyer sur les outils et l'expertise du SMHdF pour accompagner les AOM membres dans les choix et évolutions de leur système billettique. De plus, les partenaires devront s'engager à respecter les référentiels d'interopérabilité définis dans le cadre de la démarche Pass Pass, dans l'objectif de renforcer l'interopérabilité des systèmes et ainsi de faciliter le passage d'un mode à un autre.

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

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



« Infrastructures, PEM et aires de mobilités »

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

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

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



Articles

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

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

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

FA 17 – Veiller à la continuité des itinéraires cyclables structurants

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

FA 18 – Faire connaître et développer les aires de covoiturage

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



« Nouveaux services (vélo et mobilités partagées) »

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

FA 19 – Expérimenter une ligne de covoiturage dynamique entre Calais et Dunkerque

Une ligne de covoiturage, parfois intitulée « dynamique », est une ligne virtuelle de transport, où les sièges libres sont proposés par les voitures en circulation. Suite à une étude portée par le SMHdF, il apparaît comme pertinent de développer une ligne de covoiturage entre Calais et Dunkerque, avec a priori une quinzaine d'arrêts potentiels.



Articles

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

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

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

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

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

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

FA 23 – Faciliter la mobilité électrique en zones peu denses

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

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

Article 7 – La gouvernance mise en place

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



Articles

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

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

- La Région ;
- Le Département du Nord ;
- Le Département du Pas-de-Calais ;
- Le syndicat mixte Hauts-de-France Mobilités ;
- Les AOM suivantes :
 - ▮ La Communauté urbaine de Dunkerque Grand Littoral ;
 - ▮ La Communauté d'agglomération Cœur de Flandres ;
 - ▮ La Communauté d'agglomération des Deux Baies en Montreuillois ;
 - ▮ La Communauté d'agglomération du Boulonnais ;
 - ▮ La Communauté d'agglomération du Pays de Saint-Omer ;
 - ▮ Le Syndicat Intercommunal des Transports urbains de l'Agglomération du Calaisis
 - ▮ La Communauté de communes de Desvres-Samer ;
 - ▮ La Communauté de communes de la Région d'Audruicq ;
 - ▮ La Communauté de communes de la Terre des Deux Caps ;
 - ▮ La Communauté de communes des Hauts de Flandre ;
 - ▮ La Communauté de communes du Hauts Pays du Montreuillois ;
 - ▮ La Communauté de communes du Pays de Lumbres ;
 - ▮ La Communauté de communes Pays d'Opale ;
- SNCF Gares et Connexions ;
- Le Pôle Métropolitain de la Côte d'Opale.

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



Articles

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

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

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

Ce comité se réunit a minima une fois par an.

Article 8 – La durée du contrat

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

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

Article 9 – Le suivi et les indicateurs

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

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



Articles

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

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

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

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

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

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



Glossaire

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

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

Signataire 1/19



À _____

Le _____

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

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

Signataire 2/19



À _____

Le _____

Le/La Président(e) du Département du Nord

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

Signataire 3/19



À _____

Le _____

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

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

Signataire 4/19



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 Nord**

Signataire 5/19



À _____

Le _____

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

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

Signataire 6/19



À _____

Le _____

Le/La Président(e) de la Communauté urbaine de
Dunkerque Grand Littoral

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

Signataire 7/19



À _____

Le _____

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

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

Signataire 8/19



À _____

Le _____

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

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

Signataire 9/19



À _____

Le _____

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

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

Signataire 10/19



À _____

Le _____

Le/La Président(e) de la Communauté d'agglomération
du Pays de Saint-Omer

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

Signataire 11/19



À _____

Le _____

Le/La Président(e) Syndicat Intercommunal des
Transports urbains de l'Agglomération du Calaisis

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

Signataire 12/19



**Communauté de Communes
de Desvres-Samer**

À _____

Le _____

Le/La Président(e) de la Communauté de communes
de Desvres-Samer

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

Signataire 13/19



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

À _____

Le _____

Le/La Président(e) de la Communauté de communes
de la Région d'Audruicq

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

Signataire 14/19



À _____

Le _____

Le/La Président(e) de la Communauté de communes
de la Terre des Deux Caps

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

Signataire 15/19



À _____

Le _____

Le/La Président(e) de la Communauté de communes
des Hauts de Flandre

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

Signataire 16/19



À _____

Le _____

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

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

Signataire 17/19



À _____

Le _____

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

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

Signataire 18/19



À _____

Le _____

Le/La Président(e) de la Communauté de communes Pays d'Opale

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

Signataire 19/19

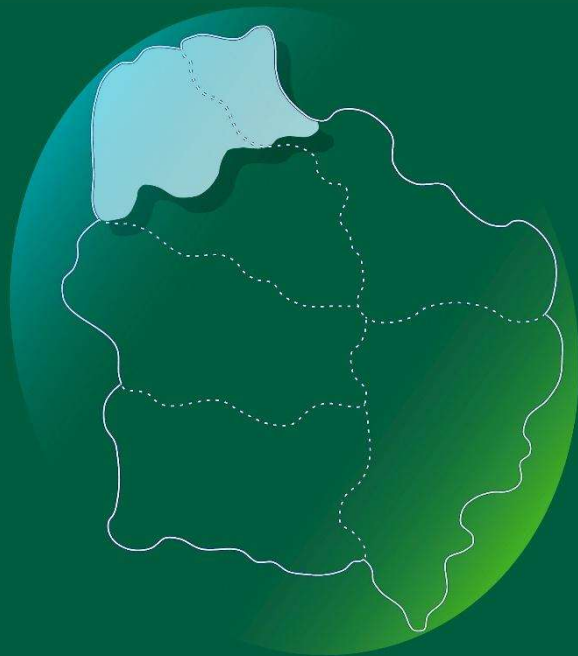


P Ô L E
MÉTROPOLITAIN
DE LA CÔTE
D'OPALE

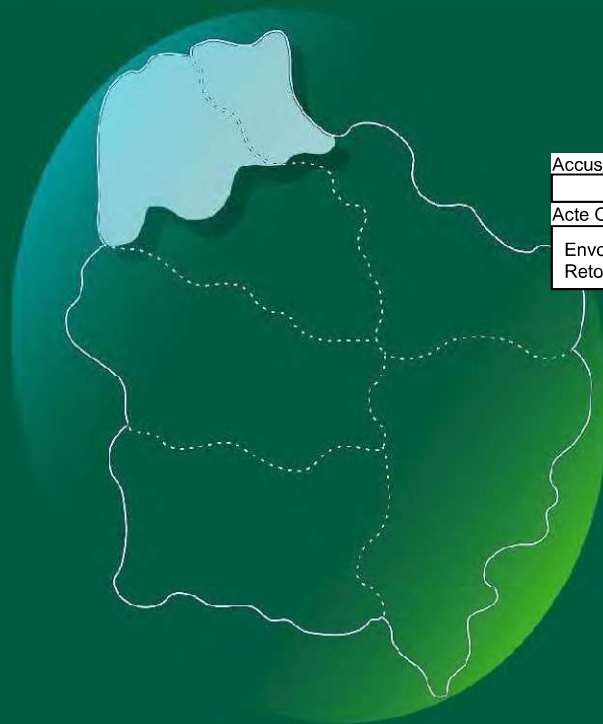
À _____

Le _____

Le/La Président(e) du Pôle Métropolitain de la Côte d'Opale



Juin 2025



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

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

2025-2029



Sommaire

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

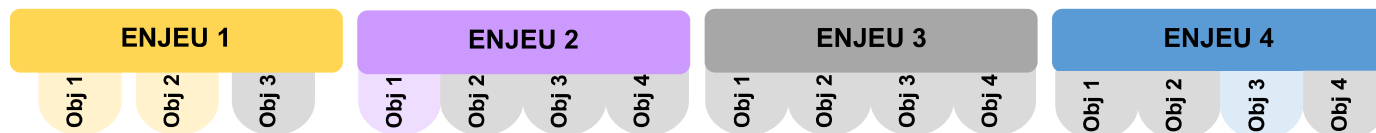
	Une meilleure connaissance des services de mobilité pour une information optimisée à destination de la population				Coordonner les acteurs de la mobilité				Une offre de mobilité complémentaire, adaptée au territoire et aux différents publics				La mobilité en Littoral Nord: un levier pour l'accès aux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



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



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



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

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

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

Ce document devra permettre de :

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

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

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



PILOTE

- Région



MAITRE D'OUVRAGE

- Région



PARTENAIRE(S)

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

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2^{ème} semestre 2025

- Lancement des travaux d'élaboration du guide.

2

1^{er} trimestre 2026

- Finalisation et mise à disposition du guide



INDICATEURS DE SUIVI

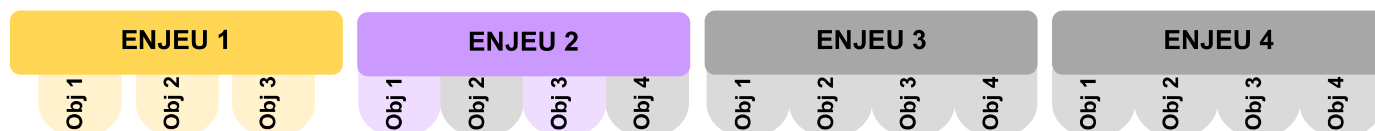
- Existence du Vademecum (O/N).



ACTIONS LIÉES

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

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



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

La LOM a fixé un certain nombre d'objectifs :

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

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

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

- 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 ;
- 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. À ce jour, cette possibilité n'est déployée que sur certains réseaux ou pour certaines gammes tarifaires ;
- un système de distribution de titres et cartes Pass Pass physiques 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. Cela n'est aujourd'hui mis en place qu'avec le réseau TADAO d'Artois Mobilité ;
- la plateforme Pass Pass Covoiturage (site et application mobile) qui met en relation conducteurs et passagers dans toute la région, sans commission.

En rejoignant le syndicat, les AOM bénéficient notamment :

- d'un accès au marché mutualisé de transport à la Demande que le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France a lancé en avril 2024 ;
- 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 Mobilité Solidaire (PAMS) et permettra aux AOM de développer des solutions de mobilité adaptées aux besoins de leur territoire (Transport à la demande, covoiturage, modes actifs etc.) ;
- d'un accompagnement dans la définition des volets « Coordination et complémentarité des offres », « tarification, billettique et distribution » et « Informations et données » des COM ;
- d'une possibilité de commandes mutualisées via la centrale d'achat du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France (exemples : commandes de cartes, commandes d'équipements billettiques, etc.).

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

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

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



PILOTE



MAITRE D'OUVRAGE



PARTENAIRE(S)

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



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025 – 2029

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



INDICATEURS DE SUIVI

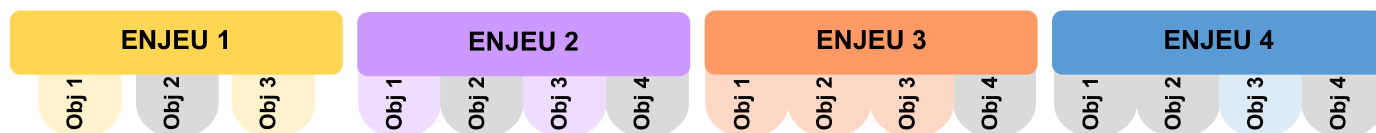
- Part des AOM adhérant au Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France.



ACTIONS LIÉES

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

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



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

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

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



PILOTE

- Région



MAITRE D'OUVRAGE

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



PARTENAIRE(S)

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



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025 – 2029

- En continu sur la durée du contrat.



INDICATEURS DE SUIVI

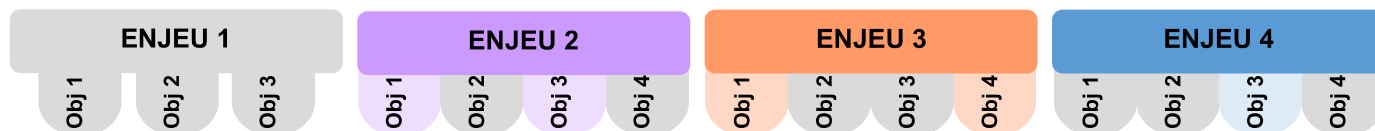
- Fréquentation du site de la cellule France Mobilité ;
- Fréquentation du site de l'ORT.



ACTIONS LIÉES

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

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



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

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

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

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

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

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

Cette action vise donc à définir :

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

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

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

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

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



PILOTE



MAITRE D'OUVRAGE



PARTENAIRE(S)

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



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025 – 2029

- En continu sur la durée du contrat.



ELEMENTS FINANCIERS

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



INDICATEURS DE SUIVI

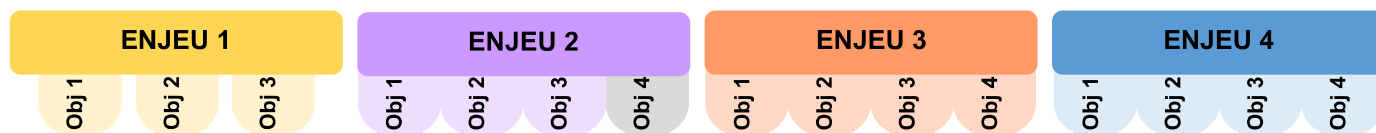
- Nombre de délégations de compétence ;
- Nombre de conventions d'embarquement.



ACTIONS LIÉES

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

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



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

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

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

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

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

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

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

 PILOTE	 MAITRE D’OUVRAGE	 PARTENAIRE(S)
• PMCO • Région	• PMCO • Région • CUD	• AOM • Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France • Les Départements du Nord et du Pas-de-Calais

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES



1

2025 – 2029

- En continu sur la durée du contrat.



INDICATEURS DE SUIVI

- Obtention du statut de SERM Côte d'Opale.



ACTIONS LIÉES

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

Fiche action 6 - Faire connaître les offres de mobilité existantes

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

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

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

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



PILOTE

- Région
- AOM



MAITRE D'OUVRAGE

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



PARTENAIRE(S)

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



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Première année (2025)

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

2

Sur la durée du contrat

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



INDICATEURS DE SUIVI

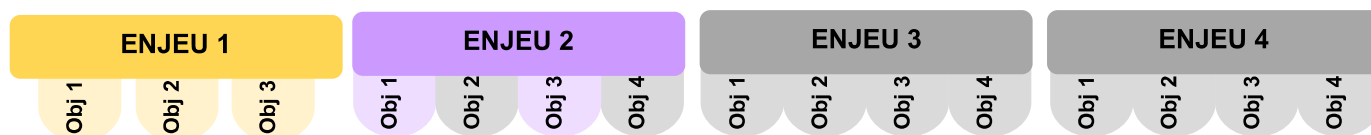
- Création d'une cartographie dynamique (O/N) ;
- Nombre d'AOM ayant organisées un comité des partenaires durant les 12 derniers mois.



ACTIONS LIÉES

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

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



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

Afin de poursuivre leur développement, il est nécessaire de :

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

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

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

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

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

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

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

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

Dans ce cadre, les actions suivantes sont retenues :

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



PILOTE

- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

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



PARTENAIRE(S)

- Exploitants
- Partenaires belges de la mobilité



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025

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

2

2026 - 2029

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



INDICATEURS DE SUIVI

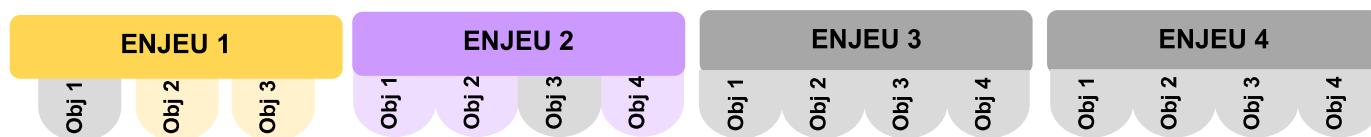
- Élaboration d'un référentiel pour la qualité des données (O/N) ;
- Mise en place de groupes de travail sur l'information voyageur (O/N).



ACTIONS LIÉES

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

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



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

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

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



PILOTE



MAITRE D'OUVRAGE



PARTENAIRE(S)

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



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025

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

2

2025-2029

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

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



INDICATEURS DE SUIVI

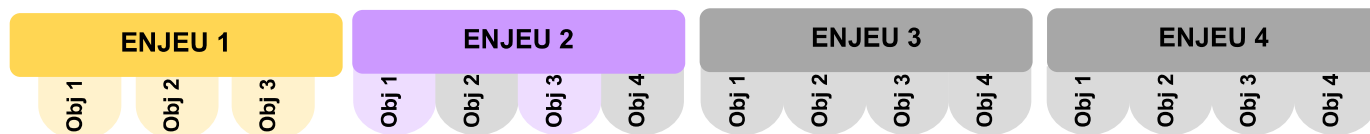
- Mise en place du process d'échange d'information entre les gestionnaires de voirie et les AOM (O/N) ;
- Mise en place du process de diffusion de l'information aux usagers (O/N).



ACTIONS LIÉES

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

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



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

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

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



PILOTE



MAITRE D'OUVRAGE



PARTENAIRE(S)

• Région • Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France	• AOM • Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France • Région	• Géo2France • PAN • Acteurs belges en charge de la mobilité
---	---	--



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025

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

2

2026

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

3

2025 au 1^{er} semestre 2027

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



INDICATEURS DE SUIVI

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



ACTIONS LIÉES

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

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

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

- **L'information statique**

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

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

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

- **L'information dynamique**

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

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

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

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



PILOTE



MAITRE D'OUVRAGE



PARTENAIRE(S)

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



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

A parti de 2025 jusqu'en 2027

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

2

2027

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



INDICATEURS DE SUIVI

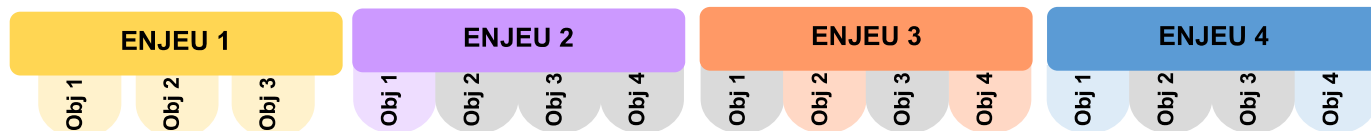
- Nombre de PEM dont la signalétique a été revue ;
- Nombre de poteaux signalétiques installés sur les points d'arrêts routiers.



ACTIONS LIÉES

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

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



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

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

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

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

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



PILOTE

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



MAITRE D'OUVRAGE

- Région
- AOM



PARTENAIRE(S)

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



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025 - 2029

- En continu sur la durée du contrat.



INDICATEURS DE SUIVI

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



ACTIONS LIÉES

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



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

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

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

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

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

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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



PILOTE

- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

- AOM



PARTENAIRE(S)

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



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2029

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



INDICATEURS DE SUIVI

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

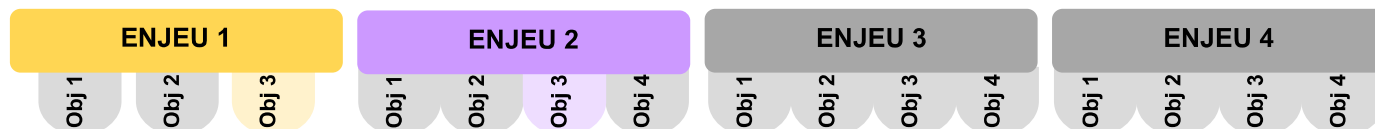


ACTIONS LIÉES

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



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



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

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

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

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

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

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

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



PILOTE

- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

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



PARTENAIRE(S)

- AOM
- Région
- Opérateurs de Mobilités

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025 - 2029

- En continu sur la durée du contrat.



INDICATEURS DE SUIVI

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

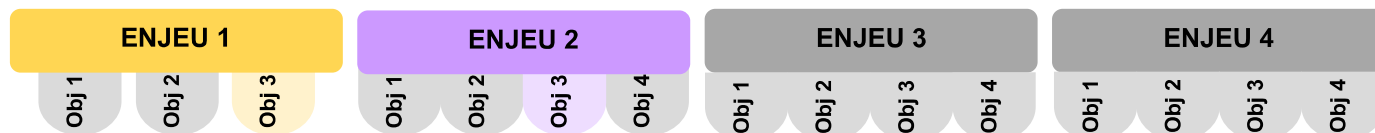


ACTIONS LIÉES

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



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



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

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

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

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

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



PILOTE

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



MAITRE D'OUVRAGE

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



PARTENAIRE(S)

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



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025

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

2

2026 - 2029

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



INDICATEURS DE SUIVI

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

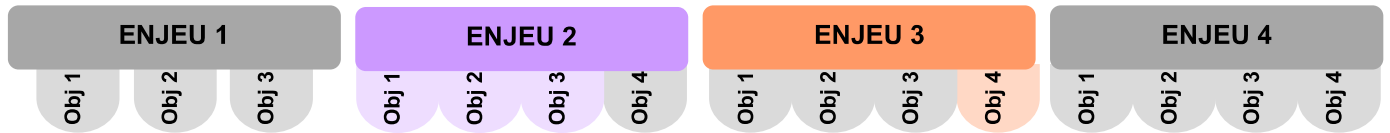


ACTIONS LIÉES

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



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



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

La liste des actions suivantes est retenue :

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

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

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

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

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

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



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025

- Identification des sites présentant des dysfonctionnements.

2

2025-2029

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



INDICATEURS DE SUIVI

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

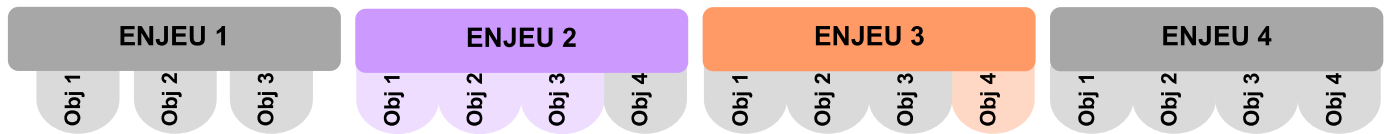


ACTIONS LIÉES

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



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



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



PILOTE

- Région
- SNCF Gares et connexions



MAITRE D'OUVRAGE

- Acteurs locaux (EPCI/communes)



PARTENAIRE(S)

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



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025 - 2026

- Réalisation du guide d'aménagement des PEM.



INDICATEURS DE SUIVI

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

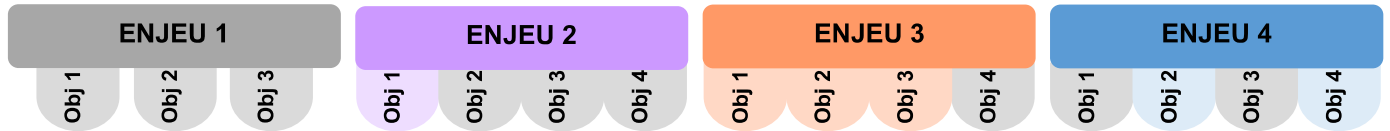


ACTIONS LIÉES

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



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



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

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

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les actions suivantes sont ainsi à mettre en place :

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



PILOTE

- Région



MAITRE D'OUVRAGE

- Départements
- Acteurs locaux (EPCI/communes)



PARTENAIRE(S)

- DREAL
- Cerema
- Associations



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025

- Bilan annuel du Plan Régional Vélo.

2

2026 - 2029

- Travaux en continu sur la durée du contrat.



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de km du SRV réalisés.

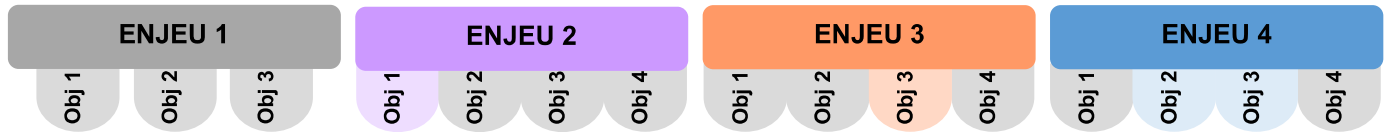


ACTIONS LIÉES

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



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



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

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

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

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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



PILOTE



MAITRE D'OUVRAGE



PARTENAIRE(S)

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



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2026

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



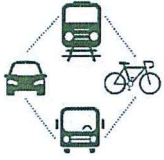
INDICATEURS DE SUIVI

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



ACTIONS LIÉES

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



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



Alimenter la base de données des aires de covoiturage

Mode d'emploi | Octobre 2024



Contexte

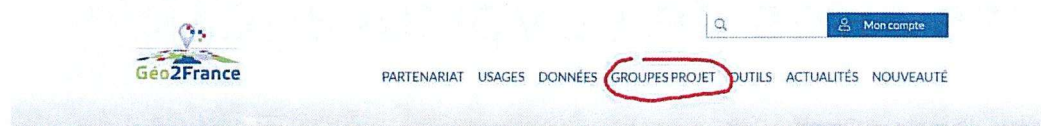
- La **LOM** demande à toutes les AOM dont la Région d'établir un schéma de développement des aires de covoiturage (article 35)
- Afin de faciliter sa réalisation, on incite les structures à recenser les aires de covoiturage sur la plateforme **Géo2France**, point d'accès régional (PAR)
- Géo2France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



Accéder à l'espace collaboratif

Portail Géo2France

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



Design UI/UX - Géo2France 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.



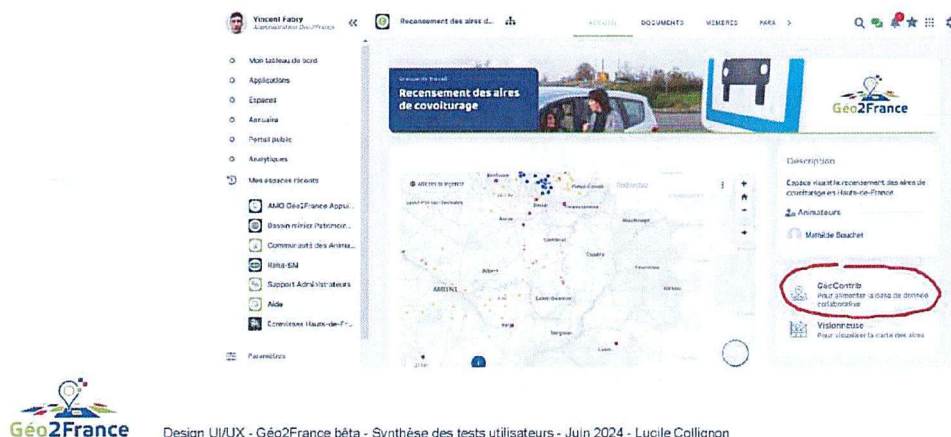
Design UI/UX - Géo2France bêta - Synthèse des tests utilisateurs - Juin 2024 - Lucile Collignon

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 :



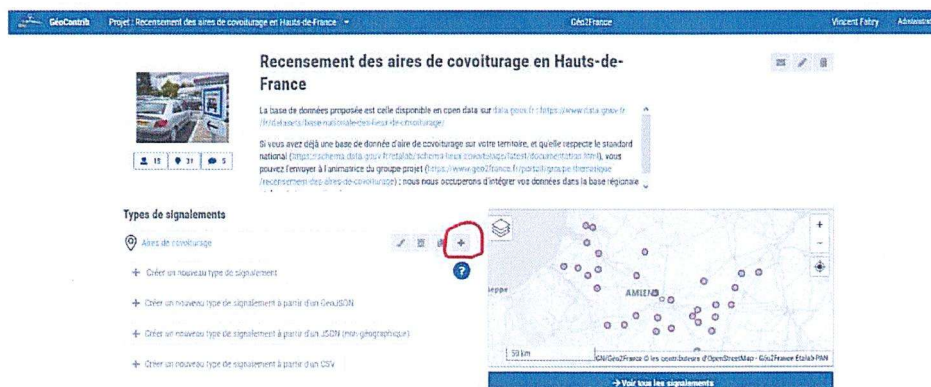
Design UI/UX - Géo2France bêta - Synthèse des tests utilisateurs - Juin 2024 - Lucile Collignon

5

Alimenter la base de donnée

Outil : GéoContrib

- Dans GéoContrib, cliquer sur « ajouter un signalement »



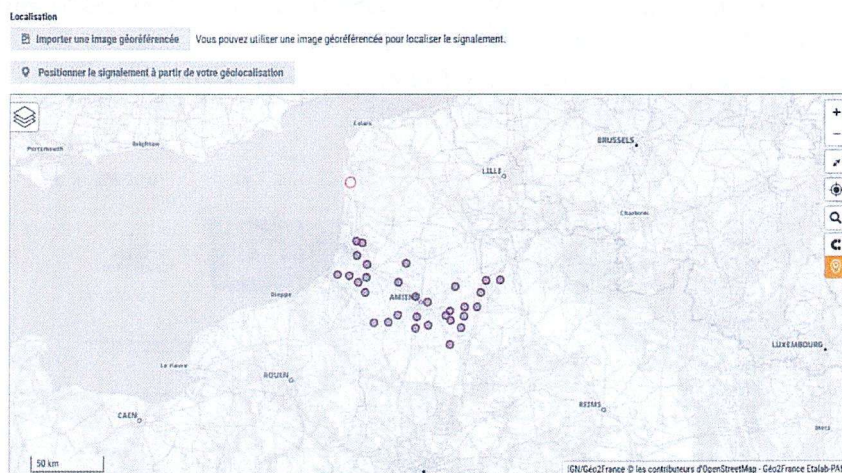
Design UI/UX - Géo2France bêta - Synthèse des tests utilisateurs - Juin 2024 - Lucile Collignon

6

Alimenter la base de donnée

Outil : GéoContrib

- Pointer l'aire de covoiturage dans la carte :



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)

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 de covoiturage

Le code INSEE de la commune d'implantation

Le type de lieu de covoiturage

Date de dernière mise à jour des données

j / mn / aaaa

Le lieu est-il ouvert



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

8

Alimentation de la base nationale

Portail transport.data.gouv.fr

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



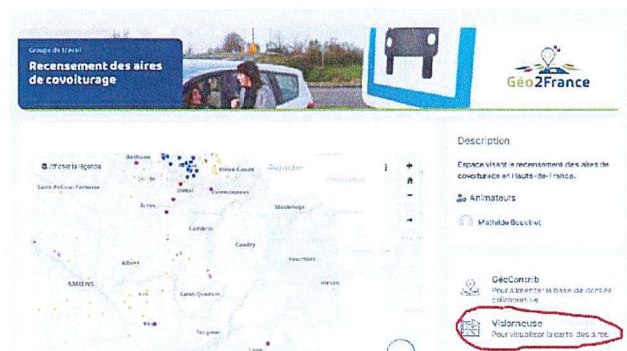
Design UI/UX : Géo2France bêta - Synthèse des tests utilisateurs - Juin 2024 - Lucile Collignon

9

Visualiser la base de donnée régionale et nationale

Visionneuse cartographique

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



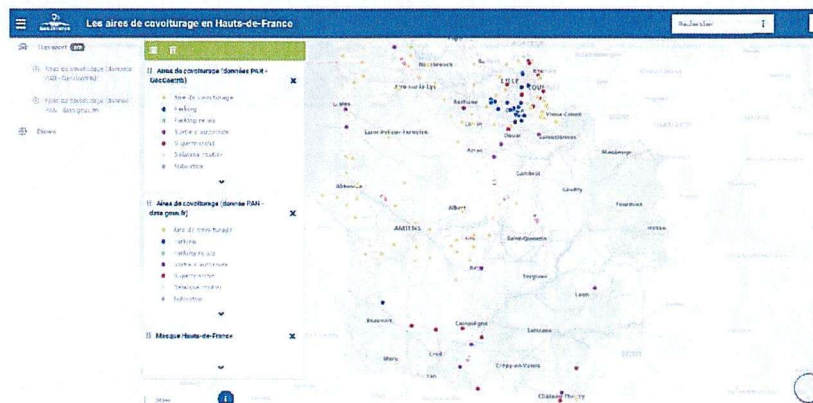
Design UI/UX : Géo2France bêta - Synthèse des tests utilisateurs - Juin 2024 - Lucile Collignon

10

Visualiser la base de donnée régionale et nationale

Visionneuse cartographique

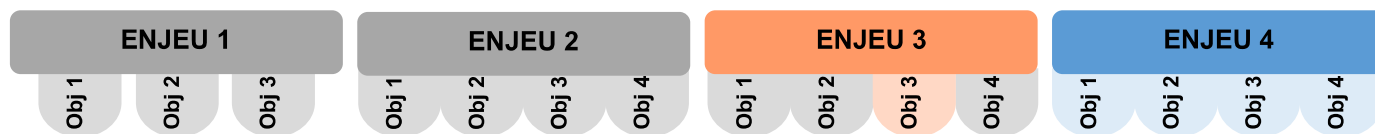
- Cette visionneuse permet de visualiser les aires déclarées sur le PAR (Géo2France) et les aires déclarées sur le PAN (data.gouv.fr)



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

11

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



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

Une ligne de covoiturage peut comporter les éléments suivants :

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

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

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

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

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

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

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



PILOTE

- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France



PARTENAIRE(S)

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

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025

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

2

2026

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

3

D'ici 2029

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

INDICATEURS DE SUIVI

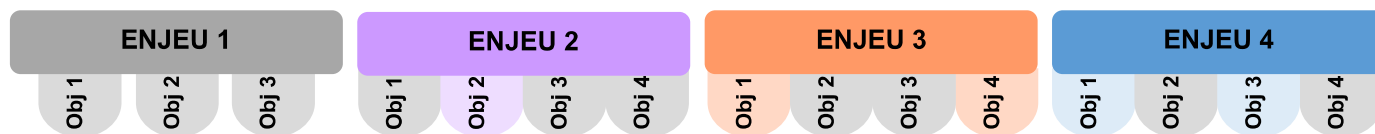
- Nombre de corridors étudiés sur le bassin ;
- Nombre de lignes de covoiturage créées ;
- Nombre de conducteurs ;
- Nombre de passagers ;
- Nombre de trajets réalisés par an.



ACTIONS LIÉES

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

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



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

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

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

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

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

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

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



PILOTE



MAITRE D'OUVRAGE



PARTENAIRE(S)

- Région

- AOM

- ADEME
- Cerema
- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025

- Dès 2025 sur les ressorts territoriaux des AOM intéressées.



INDICATEURS DE SUIVI

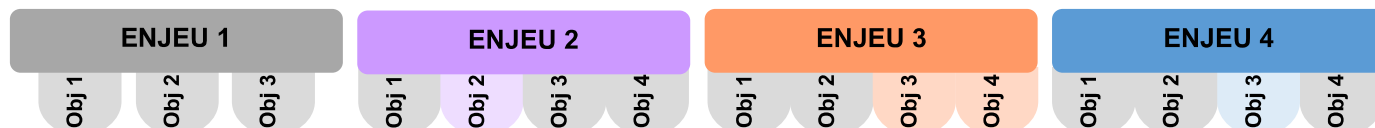
- Nombre de lignes de TAD disponibles sur le bassin ;
- Nombre d'EPCI proposant un service de transport à la demande.



ACTIONS LIÉES

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

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



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

Trois types de services de mobilités partagées peuvent être développés :

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

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

Dans ce cadre, l'action porte sur :

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

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

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

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

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

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

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

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

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



PILOTE

- Région



MAITRE D'OUVRAGE

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



PARTENAIRE(S)

- ADEME
- Cerema
- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France
- Départements



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025 - 2029

- Travaux en continu sur la durée du contrat.



INDICATEURS DE SUIVI

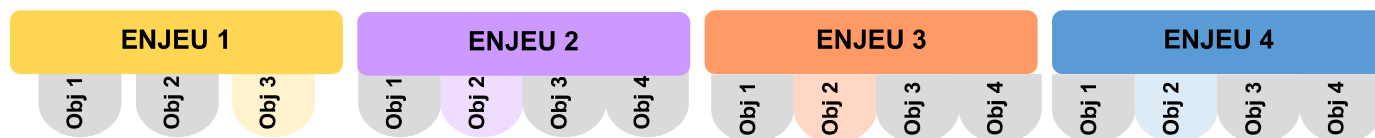
- Nombre de véhicules disponibles en autopartage sur le bassin ;
- Nombre de cycles en vélopartage ;
- Nombre d'AOM proposant un services d'autopartage ;
- Nombre de trajets réalisés en covoiturage (via une application et avec des justificatifs).



ACTIONS LIÉES

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

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



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

- **Développer le réseau cyclable à l'échelle du bassin de mobilité.** Dans cette optique, la Région finance la réalisation du SRV en priorité hors des zones urbaines (au sens de l'INSEE) au travers de l'Appel à projets Mobilité et Territoires. Le FEDER (PO 2022-2027) pourra être mobilisé en priorité sur les projets cyclables situés en zone urbaine et la Région accompagnera les porteurs de projet dans l'élaboration de leur dossier de demande.
- **Proposer un nombre suffisant de stationnements adaptés en gare (sécurisés, abrités, éclairés...).** Pour ce faire, la Région peut accompagner techniquement les AOM dans leurs projets et le cas échéant compléter les financements de l'Etat. Au-delà du stationnement en gare, il est nécessaire de mettre en place une signalétique adaptée pour les vélos en libre-service et la connexion aux véloroutes situées à proximité. Enfin, pour l'accès aux stationnements sécurisés par badge, en gare ou en ville, il sera nécessaire d'assurer l'interopérabilité des systèmes d'accès avec le système régional billettique Pass Pass. Au niveau des stationnements vélo, la Région accompagne actuellement la SNCF dans l'installation d'abris-vélos sécurisés au droit des gares, tel que prévu au décret n° 2021-741 du 8 juin 2021.

- **Engager des expérimentations de location de vélos en gare.** Cette initiative pourrait répondre à la problématique d'emport des vélos dans les TER. Les AOM du bassin de mobilité peuvent manifester leur intérêt pour participer à l'expérimentation. La Région se coordonnera ensuite avec elles pour définir les modalités de mise en place de cette expérimentation.
- **Étudier la connexion des principaux équipements générateurs de flux au réseau cyclable** et la sécurisation de ces connexions. Dans ce cadre, la Région, en s'appuyant sur son Plan Vélo adopté en octobre 2023, va réaliser une étude spécifique sur la connexion cyclable des gares, des sites touristiques et des lycées au réseau régional des véloroutes.
- **Favoriser et soutenir la pratique du vélo** dans les territoires par des opérations de communication, de sensibilisation et de formation, Plan de Déplacements d'Etablissement Scolaire (PDES), etc. À noter que la Région Hauts-de-France subventionne le Centre de ressources en écomobilité (CREM) afin d'animer la mission PDES sur des lycées des Hauts-de-France. Ainsi, le CREM peut accompagner des lycées, via une formation, afin qu'ils puissent réaliser leurs PDES en toute autonomie. On peut rappeler également le fait que le Département du Pas-de-Calais finance depuis 2015 des études de sécurisation aux abords des collèges. Ces études visent notamment à identifier les itinéraires sécurisés pour les modes doux dans un rayon de 3 kilomètres autour des collèges, sensibiliser les jeunes et les parents à l'éco mobilité scolaire ou encore promouvoir les modes doux au-delà du « trajet collège ». Pour cela, un diagnostic est réalisé avec les collégiens de leurs pratiques de déplacements, une cartographie des itinéraires empruntés par les collégiens est élaborée, des schémas d'aménagements sécurisés et une estimation de ces aménagements sont proposés. In fine, les communes et les intercommunalités peuvent solliciter des financements auprès du Département du Pas-de-Calais pour la réalisation des aménagements.
- **Veiller à la cohérence des schémas directeurs cyclables (SDC) à l'échelle des bassins de mobilité** et avec les schémas départementaux et le Schéma Régional des Véloroutes (SRV). Dans ce cadre, chaque AOM gagne à associer les AOM voisines lors de l'élaboration de son schéma des mobilités ou cyclable. La Région sera par ailleurs garante de la cohérence entre les schémas locaux et le schéma régional des véloroutes (SRV). Le SRV étant inscrit au SRADDET, il est impératif que les collectivités prévoient l'emprise des axes cyclables identifiés dans leurs documents d'aménagement (par exemple SCoT, PLUi, PLU...). Les Départements du Nord et du Pas-de-Calais veillent également à la mise en cohérence des schémas locaux à travers leurs stratégies de développement du vélo.



PILOTE

- Région



MAITRE D'OUVRAGE

- AOM
- Région
- Départements du Nord et du Pas-de-Calais
- SNCF Gares et Connexions



PARTENAIRE(S)

- ADEME
- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France
- PMCO
- CREM



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2027

- Réalisation des études et expérimentations.

2

2025 - 2029

- Sur la durée du contrat pour les investissements.



ELEMENTS FINANCIERS

Idée de coûts relatifs aux actions proposées :

- Coût d'une étude : 15 000 € à l'échelle d'une AOM ;
- Coût de l'étude régionale : 52 000 € ;
- Coût moyen d'un stationnement sécurisé en gare : de 30 000 € pour 10 places collectifs à 80 000 € pour 40 places.
- Expérimentation de vélos en libre-service : entre 1 500 et 3 000 € par vélo (investissement et fonctionnement)



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de stationnements sécurisés au droit des gares réalisées.



ACTIONS LIÉES

- FA 3 – Faciliter le retour d'expérience et accompagner les maîtres d'ouvrage pour les projets de mobilité ;
- FA 17 – Veiller à la continuité des itinéraires cyclables structurants.

Fiche action 23 - Faciliter la mobilité électrique en zones peu denses

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

L'enjeu de décarbonation des mobilités se pose aussi pour les habitants des zones peu denses. Toutefois, dans ces territoires, la problématique à résoudre reste bien différentes des zones denses où les transports collectifs sont bien plus présents, diversifiés et constituent une alternative à la voiture.

Si des solutions nouvelles et complémentaires à la voiture existent et peuvent être mises en œuvre (cf. fiche-action 21 sur les mobilités partagées), le développement de la mobilité électrique en zones peu denses constitue un enjeu pour garantir la mobilité de leurs habitants car l'Union Européenne a entériné la fin de la vente des véhicules thermiques en 2035. Dans ce contexte, l'électrification du parc de véhicules pose la question de l'offre de recharge adéquate, pour laquelle les collectivités et établissements publics ont un rôle majeur à jouer. À noter que ces enjeux concernent aussi le développement des vélos à assistance électrique et autres engins de mobilité individuelle qui permettent de démultiplier le rayon d'autonomie notamment en zone peu dense.

La France s'est fixée comme objectif l'installation d'ici à 2030 d'au moins 7 millions de points de charge pour véhicules électriques ouverts au public. Fin juillet 2024, la région Hauts-de-France comptait 13 150 points de recharge. Mais les besoins sont exponentiels et si 90 % de la recharge principale du véhicule se fait au domicile des particuliers ou sur leur lieu de travail, la couverture du territoire en infrastructures de recharge pour véhicules électriques (IRVE) ouvertes au public reste un sujet fondamental pour permettre une adoption massive des véhicules électriques, en permettant les recharges en transit et en réassurant les usagers.

Les communes et leurs groupements, notamment les autorités organisatrices de la distribution de l'énergie (les syndicats d'énergie), ont la compétence pour planifier et organiser le déploiement des IRVE. C'est le rôle des Schémas Directeurs pour les Infrastructures de Recharge des Véhicules Electriques (SDIRVE).



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Afin de faciliter la mobilité électrique dans les territoires, la Région sera attentive à la mise en œuvre des SDIRVE et favorisera l'accompagnement technique des communes et des EPCI dans le déploiement de bornes de recharge sur leur territoire, en articulation avec les différents schémas de mobilité des territoires, pour favoriser l'intermodalité.

Dans ce cadre, les structures compétentes pour les IRVE sont encouragées à piloter la mise en œuvre opérationnelle des SDIRVE et à assurer le lien avec les projets des acteurs privés pour permettre une couverture territoriale la plus homogène possible.

La Région sera particulièrement attentive à la bonne articulation des SDIRVE avec ceux réalisés dans les autres territoires de la région ainsi qu'à la prise en compte des initiatives régionales, et notamment le réseau régional de recharge Pass Pass électrique qui couvre les territoires du Nord, du Pas-de-Calais et de l'Oise et qui est ouvert à l'ensemble des collectivités.

La sensibilisation des acteurs et l'accompagnement des projets de mobilité électrique des collectivités et des entreprises (y compris pour l'adaptation des flottes de véhicules) peut s'appuyer sur le programme Advenir. Ce programme de Certificat d'économie d'énergie (CEE), piloté par l'AVERE au niveau national, est délégué à des porteurs régionaux comme Pôlénergie en Hauts-de-France. Il s'agit de sessions de formation (prises en charge intégralement) à destination des collectivités, des professionnels de l'immobilier et des étudiants (<https://www.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



MAITRE D'OUVRAGE

- Autorités en charge des SDRIVE



PARTENAIRE(S)

- Pôlénergie
- Entreprises
- AOM



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025 -2029

- Travaux en continu sur la durée du contrat



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de points de charge ouverts au public à l'échelle du bassin de mobilité.



ACTIONS LIÉES

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



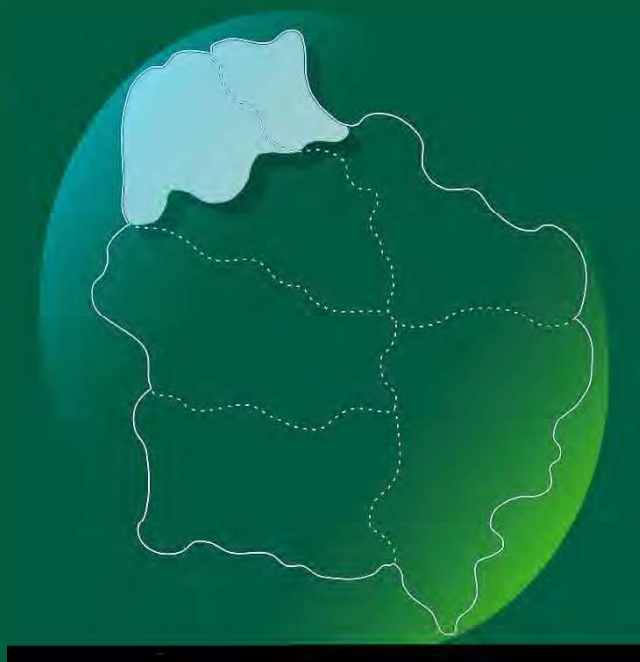
Glossaire

• ADEME :	Agence de l'Environnement et de Maîtrise de l'Energie
• AGUR :	Agence d'Urbanisme Flandre-Dunkerque
• AMO :	Assistance à Maîtrise d'Ouvrage
• ANCT :	Agence Nationale de Cohésion Territoriale
• AOM :	Autorité Organisatrice de la Mobilité
• AOMR :	Autorité Organisatrice de la Mobilité Régionale
• API :	Application Programming Interface
• AUD :	Agence d'urbanisme, de développement et du patrimoine du Pays de Saint-Omer
• AVERE :	Association nationale pour le développement de la mobilité électrique
• BNLC :	Base Nationale des Lieux de Covoiturage
• CA :	Communauté d'Agglomération
• CA2BM :	Communauté d'Agglomération des Deux Baies en Montreuillois
• CAPSO :	Communauté d'Agglomération du Pays de Saint-Omer
• CC :	Communauté de Communes
• CCHF :	Communauté de Communes des Hauts de Flandre
• CCPL :	Communauté de Communes du Pays de Lumbres
• CCPO :	Communauté de Communes Pays d'Opale
• CEE :	Certificat d'Economie d'Energie
• Cerema :	Centre d'études sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
• COM :	Contrat Opérationnel de Mobilité
• CREM :	Centre de Ressources en EcoMobilité
• CUD :	Communauté Urbaine de Dunkerque
• DK'Bus :	Réseau de transport en commun de la CUD
• DREAL :	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
• EPCI :	Etablissement Public de Coopération Intercommunale
• FEDER :	Fond Européen de Développement des Espaces Ruraux
• GECT :	Groupeement Européen de Coopération Territoriale
• Géo2France :	Plateforme partenariale réunissant des utilisateurs et des producteurs de données dans les Hauts-de-France
• GOT-FWVL :	Grensoverschrijdend Observatorium (observatoire transfrontalier) France-Wallonie-Vlaanderen
• GTFS :	General Transit Feed Specification (format de données)
• GTFS-RT :	General Transit Feed Specification-Real Time (format de données)
• INSEE :	Institut National des Statistiques et des Etudes Economiques
• IRVE :	Infrastructures de Recharge des Véhicules Electriques
• LOM :	Loi d'Orientations sur les Mobilités
• MaaS :	Mobility as a Service
• ORT :	Observatoire Régional des Transports
• NeTex :	Network Timetable Exchange (format d'échange de données)
• PAMS :	Plan d'Actions commun en matière de Mobilité Solidaire
• PAN :	Point d'Accès National
• PAR :	Point d'Accès Régional
• PCAET :	Plan Climat Air Énergie Territorial
• PDES :	Plan de Déplacement d'Etablissement Scolaire
• PEM :	Pôle d'Echanges Multimodal
• PLU :	Plan Local d'Urbanisme
• PLUi :	Plan Local d'Urbanisme intercommunal



Glossaire

- PMCO : Pôle Métropolitain de la Côte d'Opale
- PRI : Planification Régionale de l'Intermodalité
- PRIT : Planification Régionale des Infrastructures de Transport
- PRV : Plan Régional Vélo
- REFOCO : Référentiel Fonctionnel Commun
- SAE : Système d'Aide à l'Exploitation
- SANEF : Société des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France
- SAV : Service Après-Vente
- SCoT : Schéma de Cohérence Territorial
- SDC : Schéma Directeur Cyclable
- SDIRVE : Schéma Directeur des Infrastructures de Recharge des Véhicules Electriques
- SERM : Service Express Régional Métropolitain
- SIM : Système d'Information Multimodal
- SIRI : Service Interface for Real time Information (format d'échange de données)
- SITAC : Syndicat Intercommunal des Transports urbains de l'Agglomération du Calaisis
- SM SRU : Syndicat Mixte de type Solidarité et Renouveau Urbain
- SMTCO : Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise
- SNCB : Société Nationale des Chemins de fer Belges
- SRADDET : Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires
- SRV : Schéma Régional des Véloroutes
- TAD : Transport à la Demande
- TADAO : Réseau de transport en commun organisé par Artois Mobilités
- TER : Train Express Régional
- TPV : Terminal Point de Vente
- TPVS : Terminal Point de Vente Simplifié
- UE : Union Européenne
- VAE : Vélo à Assistance Electrique
- VLS : Vélo en Libre Service



Juin 2025

DEPARTEMENT DU PAS-DE-CALAIS

Pôle Aménagement et Développement Territorial
Direction de la Mobilité et du Réseau Routier
Bureau des politiques de mobilité

RAPPORT N°17

COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL DEPARTEMENTAL

REUNION DU 29 JUIN 2026

APPROBATION DU CONTRAT OPÉRATIONNEL DE MOBILITÉ (COM) DU BASSIN LITTORAL NORD

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) de 2019 introduit l'obligation d'élaborer des Contrats Opérationnels de Mobilité (COM). Ces contrats visent à définir les modalités de l'action commune des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) ainsi que les modalités de coordination avec les gestionnaires de voirie et d'infrastructures pour créer et organiser des conditions favorables au développement des mobilités. Conformément à l'article L. 1215-2 du Code des transports, la Région en pilote l'élaboration.

Un COM doit être élaboré à l'échelle de chaque bassin de mobilité dont les contours ont été arrêtés par la Région par délibération du 27 janvier 2022. La carte des 10 bassins de mobilité approuvée en Région Hauts-de-France figure en annexe 1 du présent rapport.

Le COM a pour objectif d'associer l'ensemble des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) et les partenaires sur un même bassin de mobilité pour accentuer leur coordination autour de l'offre de solutions de mobilité à apporter. Le Département a été étroitement associé à la démarche 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.

En parallèle, sur chaque bassin a été établi un Plan d'Action commun en matière de Mobilité Solidaire (PAMS) afin que les personnes vulnérables puissent avoir accès le plus aisément possible à ces solutions de mobilité pour renforcer et/ou préserver leur autonomie, notamment dans l'accès à l'emploi.

Sur le Bassin Littoral Nord, le PAMS a été validé par la Commission Permanente du 24 février 2025.

2) : Le COM met l'accent sur 4 enjeux, déclinés en 23 actions (listées en annexe

- Une meilleure connaissance des services de mobilité pour une information optimisée à destination de la population
- Coordonner les acteurs de la mobilité
- Une offre de mobilité complémentaire, adaptée au territoire et aux différents publics
- La mobilité en Littoral Nord : un levier pour l'accès aux nouveaux emplois et métiers en tension

Ce plan d'actions est non engageant 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 Contrat Opérationnel de Mobilité (COM) du Bassin de mobilité Littoral Nord 2025-2029 joint en annexe ;

- de m'autoriser à signer, au nom et pour le compte du Département, le Contrat Opérationnel de Mobilité (COM) du Bassin de mobilité Littoral Nord 2025-2029, ainsi que tous les actes juridiques, administratifs et correspondants.

La 4ème Commission - Equipement et développement des territoires 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 1ère Commission - Attractivité départementale et emploi du 01/06/2026.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

Le Président du Conseil Départemental

SIGNE

Jean-Claude LEROY