



DEPARTEMENT DU PAS-DE-CALAIS

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

REUNION DU 29 JUIN 2026

PRESIDENCE DE MONSIEUR JEAN-CLAUDE LEROY

Secrétaire : M. Alexandre MALFAIT

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

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

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

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

**APPROBATION DU PLAN D'ACTIONS COMMUN EN MATIÈRE DE MOBILITÉ
SOLIDAIRE (PAMS) ET DU CONTRAT OPÉRATIONNEL DE MOBILITÉ (COM) DU
BASSIN DE MOBILITÉ AIRE URBAINE CENTRALE**

(N°2026-262)

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

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

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

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

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

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

articles 18 à 21 ;

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

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

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

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

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

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

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

Article 1 :

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

Article 2 :

D'autoriser le Président du Conseil départemental à signer, au nom et pour le compte du Département, le Plan d'Action commun en matière de Mobilité Solidaire (PAMS) du Bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale 2025-2029 avec l'Etat, la Région Hauts-de-France, le Département du Nord, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, le Syndicat Mixte des Transports Artois Mobilités, la Communauté d'agglomération Cœur de Flandre, la Communauté d'agglomération du Pays de Saint-Omer, la Communauté de communes Flandre Lys, la Communauté de communes du Pays de Lumbres, la Communauté de communes Pévèle-Carembault, la Communauté urbaine d'Arras, la Métropole européenne de Lille, le Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois et le Syndicat Mixte des Transports du Douaisis, dans les termes du projet joint en annexe 3 à la présente délibération.

Article 3 :

D'approuver le Contrat Opérationnel de Mobilité (COM) du bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale 2026-2029 figurant en annexes 4 et 5 et selon les modalités reprises au rapport joint à la présente délibération.

Article 4 :

D'autoriser le Président du Conseil départemental à signer, au nom et pour le compte du Département, le Contrat Opérationnel de Mobilité (COM) du Bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale 2026-2029 avec la Région Hauts-de-France, le Département du Nord, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, SNCF Gares et Connexions, le Syndicat Mixte des Transports Artois Mobilités, la Communauté d'agglomération Cœur de Flandres, la Communauté d'agglomération du Pays de Saint-Omer, la Communauté de communes Flandre Lys, la Communauté de communes du Pays de Lumbres, la Communauté de communes Pévèle-Carembault, la Communauté urbaine d'Arras, la Métropole européenne de Lille, le Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois et le Syndicat Mixte des Transports du Douaisis, dans les termes du projet joint en annexes 4 et 5 à la présente délibération.

Dans les conditions de vote ci-dessous :

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

(Adopté)

.....
LE PRESIDENT DU CONSEIL DEPARTEMENTAL,

Jean-Claude LEROY

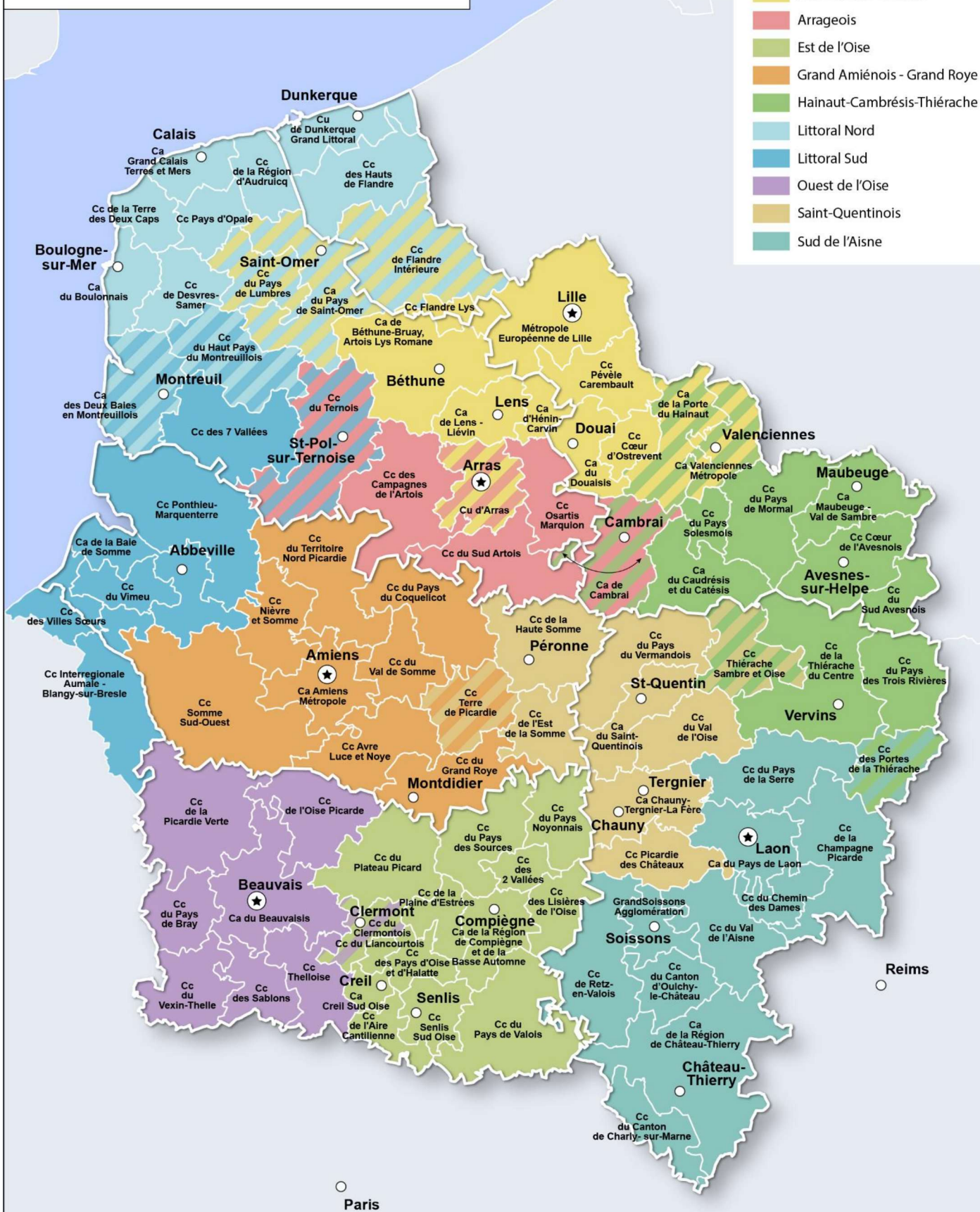
ARRAS, le 29 juin 2026

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

Signé

Maryline VINCLAIRE

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



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

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

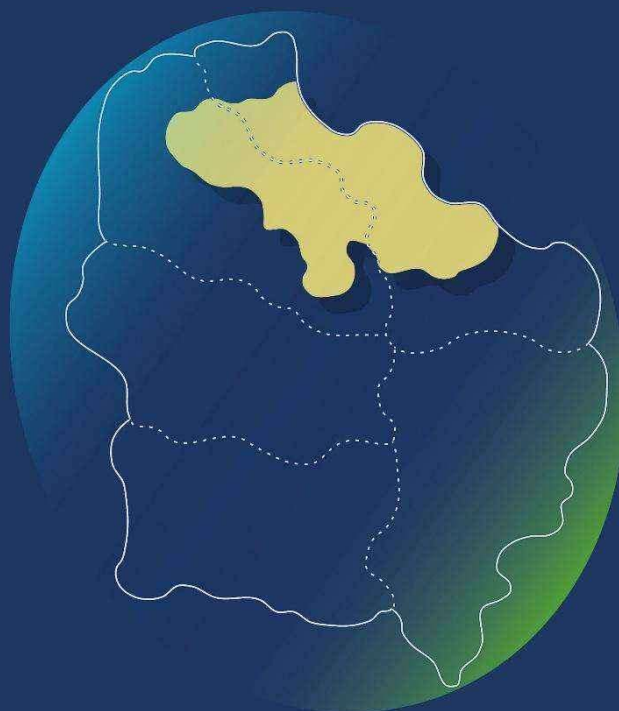
Annexe 2 :

Les 18 actions du PAMS du bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale

1. **Recenser et centraliser l'information** sur l'ensemble des dispositifs de mobilité solidaire
2. Améliorer l'information et l'orientation à la mobilité en **sensibilisant et formant les prescripteurs**
3. **Comprendre les manques et les besoins** d'aujourd'hui et de demain
4. Définir la **gouvernance de la mobilité solidaire** sur le bassin
5. **Suivre et évaluer les actions** du PAMS
6. **Renforcer l'accompagnement et la coordination des acteurs** de la mobilité solidaire au travers des lieux d'accompagnement de la mobilité
7. Développer, faire **connaître et coordonner territorialement les dispositifs** d'aide au changement de comportement
8. **Mobiliser les leviers de financement** existants pour développer des actions complémentaires
9. **Adapter les offres existantes aux problématiques de mobilité** des publics les plus vulnérables
10. **Favoriser la mobilité de tous les publics** (3.A Jeunes / 3.B Apprentis / 3.C Séniors / 3.D PMR/PSH / 3.E Demandeurs d'emploi et stagiaire de la formation professionnelle)
11. Définir et tendre vers **une offre idéale de l'accompagnement de mobilité solidaire** maillant tout le bassin
12. Impulser la **mobilité inversée** sur le bassin
13. Favoriser **l'égalité entre les femmes et les hommes dans l'accès à la mobilité**
14. Travailler sur les enjeux **d'intermodalité solidaire entre les territoires** du bassin
15. Améliorer la **mobilité du public habitant des Quartiers Prioritaires de la Ville (QPV)**
16. Lever les freins à la mobilité pour **faciliter l'accès à l'emploi dans les filières professionnelles en tension**
17. Préparer et favoriser **l'accès aux opportunités d'emplois des grands projets** sur le bassin et à proximité
18. Faciliter **l'accès aux formations et à l'emploi transfrontalier**

Les 23 actions du COM du bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale

1. **Inform**er les **acteurs** locaux sur les processus d'évolution des offres régionales
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 maitres d'ouvrage pour les projets de mobilité
4. **Développer les partenariats entre les AOM locales, la Région et les acteurs belges** pour construire des offres de mobilité coordonnées
5. Poursuivre les dynamiques **d'amélioration de l'accessibilité à la métropole lilloise**
6. Améliorer **l'offre de mobilité entre les grands pôles urbains du bassin autres que la métropole lilloise**
7. Développer **l'accessibilité des parcs d'activités** du bassin existants en en projet
8. **Faire connaître les offres de mobilité existantes** sur les territoires
9. Poursuivre le développement des **outils d'information voyageurs multimodaux**
10. Améliorer la diffusion de **l'information sur les situations dégradées**
11. **Produire des données de qualité** en vue d'alimenter les outils d'information voyageurs
12. **Améliorer la signalétique** sur l'ensemble des points d'arrêt, notamment multimodaux
13. Bien identifier les spécificités de **la mobilité transfrontalière** et mieux connaître et **développer les services de mobilité transfrontalière**
14. Renforcer **l'interopérabilité billettique** à l'échelle régionale
15. Développer et faciliter **l'usage des outils de distribution** à destination des usagers
16. **Moderniser les pôles d'échanges multimodaux**
17. Accompagner les maitres d'ouvrage dans leurs **projets de Pôle d'échanges Multimodaux**
18. Veiller à la continuité des **itinéraires cyclables structurants**
19. Faire connaître **et développer les aires de covoiturage**
20. Etudier **le développement de TAD** sur les différents EPCI
21. Favoriser le **développement de la mobilité partagée**
22. Facilite la **pratique du vélo pour le dernier kilomètre** et les déplacements du quotidien
23. Faciliter la **mobilité électrique**



LE PLAN D'ACTION COMMUN EN MATIÈRE DE MOBILITÉ SOLIDAIRE DU BASSIN DE MOBILITÉ **AIRE URBAINE CENTRALE**

2025-2029





Sommaire

● Editos	5
● Préambule.....	9
● Présentation de la démarche.....	10
● Les principaux constats	14
● Les enjeux, objectifs et actions	16
● Les fiches actions	25
● La durée du plan d'actions	118
● La gouvernance.....	119
● Suivi et indicateurs	121
● Les signataires	122
● Annexe : analyse de la mobilité solidaire	





Éditos



Xavier Bertrand
Président de la Région
Hauts-de-France



Olivier Engrand
Conseiller régional
délégué à la mobilité
dans les territoires

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

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

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

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

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

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

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



Éditos



Marie Citers
Conseillère
départementale,
Vice-présidente en
charge de l'Education
et des collègues

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

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

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

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

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

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

Le Département est là et ça se voit !



Éditos

62 Pas-de-Calais
Mon Département



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

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

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

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



Éditos



Bertrand Gaume
Préfet de la Région
Hauts-de-France

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

En Hauts-de-France, 82 % des personnes employées doivent se déplacer pour se rendre sur leur lieu de travail, quotidiennement. Elles y consacrent en moyenne près de 40 minutes chaque jour. En 2019, le taux de demandeurs d'emploi sans moyen de locomotion s'élevait à 28 %. Une personne en insertion sur deux déclare ainsi avoir déjà refusé un travail ou une formation en raison d'un problème de mobilité et des problématiques similaires touchent l'ensemble des personnes en situation d'isolement social, qu'ils soient en recherche d'emploi ou non. Ces inégalités dans l'accès à la mobilité ont des effets dynamiques forts sur la sortie de la pauvreté ou de l'exclusion pour les publics les plus vulnérables.

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

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

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

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

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



Préambule

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

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

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

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

Le présent plan d'actions est propre au bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale.



Présentation de la démarche

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

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

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

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

Un travail collectif associant tous les acteurs de la mobilité solidaire

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



Présentation de la démarche

Plus précisément, ont ainsi été directement parties prenantes de la démarche :

- La Métropole Européenne de Lille,
- La Communauté urbaine d'Arras,
- La Communauté d'agglomération Cœur de Flandre,
- La Communauté d'agglomération du Pays de Saint-Omer,
- La Communauté de communes du Pays de Lumbres,
- La Communauté de communes Flandre-Lys,
- La Communauté de communes Pévèle-Carembault,
- Le Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois (SIMOUV),
- Le Syndicat Mixte des Transports Artois Mobilités,
- Le Syndicat Mixte des Transports du Douaisis (SMTD).

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

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

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

- « opérateurs » locaux de mobilité : l'ensemble des AOM, SNCF Gares et Connexions, les plateformes de mobilité (Espace Mobilité de l'Artois, MobiliMEL, Wimoov, Défi Mobilité, Phare...), garages solidaires, AFEJI, la clef du permis, Mobin... ;
- employeurs et Insertion par l'Economie : CCI Hauts-de-France, FilierisCMA Hauts-de-France,) GEIQ Emploi et Handicap, les PLIE locaux, France Travail... ;
- solidarité, santé, autonomie : AGEFIPH, AIR, APF France Handicaps Hauts-de-France, ARS, CAF du Nord et du Pas-de-Calais, DDETS 59, Familles rurales du Nord, URIOPSS, IRIAE Hauts-de-France ...



Présentation de la démarche

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

Il s'est passé presque deux ans entre le premier comité technique, organisé le **29 janvier 2024**, et le comité de pilotage examinant le projet final de PAMS pour l'Aire Urbaine Centrale le **19 novembre 2025**. Cela aura été le temps nécessaire pour partager une méthode et élaborer de manière collective et constructive ce nouveau document cadre pour la mobilité solidaire.

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

La première phase, commune au COM et au PAMS, a permis de dresser un état des lieux de la mobilité et les membres du comité de pilotage, qui s'est tenu le 20 novembre 2024, ont pu se baser sur ce diagnostic problématisé pour identifier les principaux **enjeux** se présentant dans le bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale et pour définir les **objectifs** à viser en priorité pour répondre à ces enjeux.

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

- une enquête réalisée en juin 2022 par l'Observatoire Régional des Transports (ORT) auprès de l'ensemble des EPCI de la région afin de recenser leurs services et dispositifs de mobilité solidaire ;
- une enquête menée en janvier 2024 par la Région auprès de l'ensemble des AOM afin de les interroger sur la mobilité et les services de transport ;
- un recueil de fiches thématiques élaboré par les services de la Région ;
- les travaux des comités techniques qui se sont réunis les 29 janvier et 16 octobre 2024 à Lille ;
- les mini-ateliers animés en visio-conférence par le cabinet de conseil Auxilia ;
- les travaux en sous-groupes organisés lors de l'atelier du 27 mai 2024 à Lille ;
- de nombreux entretiens en bilatéral assurés par Auxilia auprès notamment du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, de l'URIOPSS, de SNCF Gares et Connexions, FASTT, Mobin, Wimoov, France Travail, l'AFPA, l'ARS, l'AFEJI, la MSA Nord-Pas-de-Calais...

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

Au sortir de ce comité de pilotage, le travail d'identification des actions a pu être engagé. **Une nouvelle journée-atelier** a été organisée à cet effet le **4 mars 2025** à Lille. La matinée a donné l'occasion de partager des présentations et des retours d'expérience, avec des interventions des partenaires de la mobilité suivants :

- le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France pour le futur annuaire des services de mobilité ;
- l'AFEJI pour le garage solidaire de Courrières ;
- l'autoécole solidaire Horizon Mobilité ;
- l'Espace Mobilité de l'Artois ;



Présentation de la démarche

- la CC du Pays de Lumbres, la CABBALR et l'association Familles rurale pour une présentation de dispositifs de transports d'utilité sociale ;
- la plateforme mobilité du Douaisis.

L'après-midi a été consacré à des travaux en sous-groupes pour préciser le contenu des futures actions du PAMS.

Enfin, les membres du **comité technique** se sont réunis **le 3 juin 2025** à Lille pour examiner la première proposition des fiches actions établies par Auxilia.

Une **consultation écrite** a ensuite été effectuée **du 12 septembre 2025 au 10 octobre 2025** auprès des structures membres du comité de pilotage sur la base des fiches actions devant constituer le cœur du futur PAMS.

Le résultat de cette consultation, ainsi que le PAMS Aire Urbaine Centrale dans son intégralité, ont été présentés lors du **comité de pilotage final du 19 novembre 2025**.



Atelier PAMS du 4 mars 2025 à Lille



Les principaux constats

Le bassin Aire Urbaine Centrale a pour particularités d'être sur deux départements (le Nord et le Pas-de-Calais), avec le plus important pôle urbain de la région Hauts-de-France (la Métropole Européenne de Lille), mais aussi de très grandes agglomérations régionales telles qu'Arras, Valenciennes, Lens, Douai, Saint-Omer, Hazebrouck ou encore Béthune. Ce bassin a le rayonnement le plus élargi sur les territoires voisins.

En plus des trois bassins de mobilité dont le bassin Aire Urbaine Centrale est frontalier, il possède également, sur près de la moitié de son territoire, une frontière avec la Belgique, et des flux avec des agglomérations telles que Mons, Tournai ou Courtrai. Ainsi, outre les enjeux de mobilité à l'intérieur du bassin de mobilité, les enjeux de mobilité interrégionale et transfrontalière sont primordiaux.

En matière de mobilité solidaire, le bassin Aire Urbaine Centrale bénéficie d'une maturité indéniable, tant d'un point de vue institutionnel qu'opérationnel : une couverture quasi complète par des plateformes de mobilité et par une offre de diagnostic et d'accompagnement, des outils d'information et de coordination et lieux identifiés et des aides financières nombreuses.

Le bassin Aire Urbaine Centrale pâtit également de difficultés bien connues dans le secteur de la mobilité solidaire :

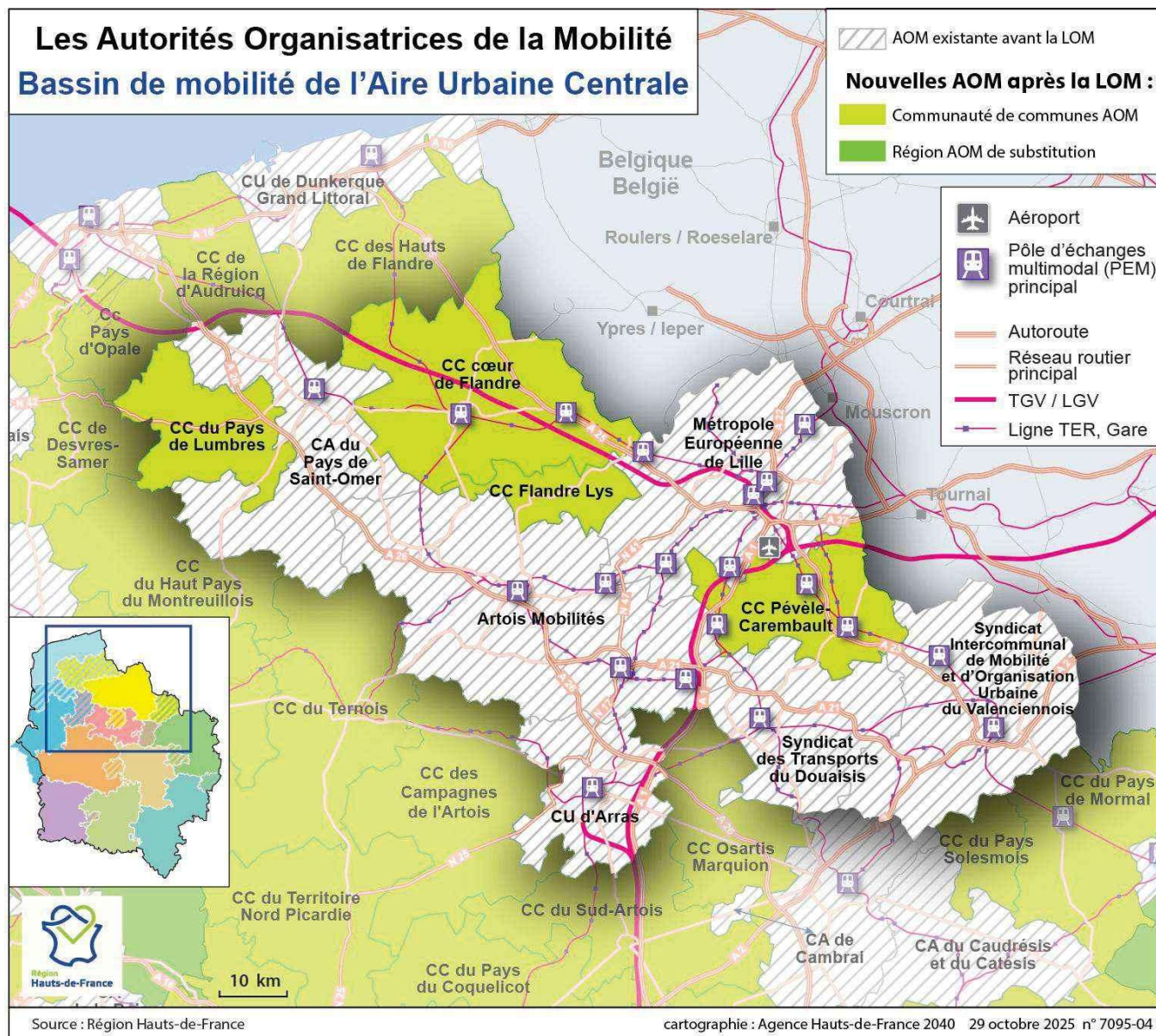
- un cumul de vulnérabilités psychosociales et économiques dans certaines zones, dont les quartiers prioritaires et les secteurs ruraux ;
- une offre de transport inégalement répartie induisant des difficultés de déplacements entre pôles, notamment depuis les territoires périurbains et ruraux ;
- un manque de coordination des offres et aides pourtant foisonnantes qui se traduit par une couverture non complète en termes de publics-cibles ;
- une fragilité financière des porteurs de solutions de mobilité solidaire.

La démarche conjointe COM - PAMS extrêmement novatrice et fédératrice permet de prolonger et de renforcer les dynamiques existantes dans le bassin Aire Urbaine Centrale : appréhension large des publics et de l'écosystème, mise en réseau et coordination inter-acteurs, potentialités de report modal identifiées, y compris pour les publics-cibles de la mobilité solidaire.

Ce territoire va devoir relever des défis importants pour répondre aux enjeux de la mobilité solidaire dans les prochaines années. On note par exemple un risque d'augmentation de l'écart entre la capacité d'accueil des dispositifs de mobilité solidaire et la réalité des besoins, d'autant plus avec le vieillissement de la population ainsi qu'avec la difficulté à identifier les handicaps invisibles et les situations de non-recours. Avec l'arrivée de nouveaux emplois sur le territoire, il existe un risque que les services de mobilité actuels ne parviennent pas à absorber une demande accrue de mobilité. On peut craindre également une possible aggravation de la fracture numérique et une déconnexion des systèmes d'aide d'une partie des publics.



Les principaux constats





Les enjeux, objectifs et actions

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

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

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

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

Enjeu 1 – La valorisation des services de mobilité et la diffusion de l'information pour les habitants et les acteurs relais

Face à ce premier enjeu, deux objectifs ont été fixés par le comité de pilotage (communs au COM et au PAMS) :

- **Améliorer la connaissance de l'offre de services de transports et des aides disponibles**
- **Mieux communiquer sur les dispositifs existants**

Il est ressorti des échanges avec les acteurs de la mobilité que les nombreux dispositifs existants étaient méconnus à la fois des bénéficiaires potentiels mais aussi des personnes qui sont censées les renseigner. Le besoin de connaître plus précisément le « qui fait quoi » s'est exprimé, avec la nécessité de disposer d'outils pratiques en ce sens. L'ensemble des potentiels prescripteurs de mobilité pourraient être formés, ou a minima sensibilisés, pour accompagner dans les meilleures conditions les personnes à l'accès à l'information à la mobilité.



Les enjeux, objectifs et actions

Fiche action 1.1. – Recenser et centraliser l'information sur l'ensemble des dispositifs de mobilité solidaire

Le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, en proposant la constitution d'un annuaire des services de mobilité, y compris de ceux à destination des publics vulnérables, propose un outil-phare des PAMS, à l'échelle régionale. Dans chaque bassin, il convient de mettre en place un processus pour alimenter au fil de l'eau cet annuaire. Il sera précieux pour les personnes-ressources et les conseillers, d'une part, et il permettra, d'autre part, d'évaluer le niveau d'offre pour les différents territoires et publics.

Fiche action 1.2. – Améliorer l'information et l'orientation à la mobilité en sensibilisant et formant les prescripteurs

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

Fiche action 1.3. – Comprendre les manques et les besoins d'aujourd'hui et de demain

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

Enjeu 2 – Une coordination optimale des acteurs de la mobilité

Certes, il existe de nombreux dispositifs qui pourraient répondre en grande partie aux besoins liés à la mobilité solidaire s'ils étaient mieux connus. Néanmoins, les différents acteurs et dispositifs présents sur le territoire de l'Aire Urbaine Centrale gagneraient à mieux se coordonner pour être plus efficaces.

La démarche d'élaboration des PAMS a insufflé une dynamique nouvelle, très appréciée, qu'il convient de maintenir pour consolider cet écosystème de la mobilité solidaire. Lors des différents événements réalisés à cette échelle du bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale, les



Les enjeux, objectifs et actions

partenaires ont en effet exprimé le besoin de se réunir pour échanger sur les bonnes pratiques, mieux se coordonner, connaître l'ensemble des challenges, les financements possibles, etc.

Pour une meilleure coordination des acteurs de mobilité, trois objectifs ont été donnés (communs au COM et au PAMS) :

- **Renforcer le dialogue entre les acteurs de la mobilité**
- **Développer et améliorer les outils et services intermodaux**
- **Optimiser la gestion des situations dégradées**

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

Pour suivre la mise en œuvre du plan d'actions et établir des stratégies concertées, il est proposé la constitution d'un « Comité de bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale » faisant fonction de comité de pilotage pour le COM et pour le PAMS. Il réunira l'Etat (Commissaire à la Lutte contre la pauvreté), la Région, les Départements du Nord et du Pas-de-Calais, les AOM, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France et les partenaires de premier niveau (France Travail, CAF, ARS, DREETS, DREAL), ainsi que d'autres structures selon l'ordre du jour (Education Nationale, ARS...).

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

Fiche action 2.2. – Suivre et évaluer les actions du PAMS

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

Fiche action 2.3. – Renforcer l'accompagnement et la coordination des acteurs de la mobilité solidaire grâce à des plateformes de mobilité

Concernant le Département du Pas-de-Calais, on note une couverture complète par des lieux d'accompagnement de la mobilité. Ces structures agissent en coordination dans le cadre de la plateforme départementale « Mamobilité62 ».

Le Département du Nord, via les agents d'accueil présents dans les espaces France Services, dispense un premier niveau d'accompagnement à la mobilité (orientation et conseil). Il s'appuie également sur une grande diversité d'acteurs de la mobilité solidaire et finance des projets de mobilité solidaire dans le cadre notamment de ses appels à projets.



Les enjeux, objectifs et actions

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

Fiche action 2.4. – Développer, faire connaître et coordonner territorialement les dispositifs d'aide aux changements de comportement

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

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

Enjeu 3 – De nouvelles solutions de mobilité, complémentaires, adaptées aux territoires et aux différents publics

Pour ce troisième enjeu, le comité de pilotage a identifié quatre objectifs prioritaires :

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

Malgré le nombre important de dispositifs relatifs à la mobilité solidaire et une coordination nécessaire de l'existant, il existe des besoins de mobilité solidaire non traités aujourd'hui, selon les territoires ou les publics. En définissant une offre qui pourrait être considérée comme « idéale » de mobilité solidaire, des manques, ou opportunités, apparaissent dans certains territoires du bassin Aire Urbaine Centrale.

Il convient également de proposer des dispositifs complémentaires spécifiques pour les publics vulnérables qui ne trouvent pas de solution adaptée à leurs problématiques de mobilité.



Les enjeux, objectifs et actions

Fiche action 3.1. – Mobiliser les leviers de financement existants pour développer des actions complémentaires

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

Fiche action 3.2. – Adapter les offres existantes aux problématiques de mobilité des publics les plus vulnérables

Cette action a pour objectif de valoriser les dispositifs existants permettant d'évaluer l'offre de droit commun au prisme des enjeux de mobilité solidaire. En effet, la priorité peut être parfois d'adapter les services de mobilité de droit commun avant de créer de nouveaux dispositifs spécifiques à la mobilité solidaire.

Fiche action 3.3. – Favoriser la mobilité de tous les publics : les jeunes, les apprentis, les seniors, les personnes à mobilité réduite et les personnes en situation de handicap, les demandeurs d'emploi et les stagiaires de la formation professionnelle

Lors des très nombreuses réunions avec les partenaires, il est apparu des besoins prégnants de mobilité pour certains publics spécifiques, avec des pistes d'action qui pourraient être rapidement opérantes. De plus, des focus ont été réalisés pour prendre en compte les publics cités dans la LOM, qui doivent être envisagés en cohérence avec l'ensemble du document PAMS. Ainsi, sont présentées des fiches actions portant sur :

- les jeunes (3.3.A)
Des initiatives existent déjà et vont se développer auprès des scolaires, avec notamment la mise en place de plans de déplacements pour les établissements scolaires, ou la valorisation des différents challenges qui les concernent. On peut évoquer également un travail en cours au niveau de l'orientation des jeunes pour qu'ils choisissent leur formation non pas en fonction de la proximité immédiate de celle-ci mais de l'intérêt professionnel.
- les apprentis (3.3.B)
La Région a intégré dans son appel à projet pour la réussite des apprentis 2025-2028 une dimension mobilité avec une éventuelle prise en charge de frais de transports mis en place par les CFA. De plus, la Région avec l'ADEME, construit un consortium avec plusieurs CFA, doté d'un volet apprentissage pour développer la pratique du vélo par les apprentis.



Les enjeux, objectifs et actions

- les seniors (3.3.C)
Le principal enjeu est d'intégrer les seniors dans l'ensemble des dispositifs d'accompagnement et services de mobilité de l'offre socle en prenant en compte l'existant ainsi que les besoins spécifiques des personnes âgées. Les aidants familiaux sont également une cible privilégiée dans le cadre de la question de la mobilité des seniors.
- les personnes à mobilité réduite ou en situation de handicap (3.3.D)
Les outils d'information doivent être adaptés aux différents besoins spécifiques. Concernant les services de transports, le recensement des arrêts de cars interurbains va être réalisé tandis que la mise en accessibilité des gares se poursuit avec les SD'AP (Schémas directeurs d'accessibilité). Les AOM sont par ailleurs invitées à réfléchir à des partenariats permettant d'assurer une continuité de déplacement, en termes d'accessibilité, sur un parcours impliquant plusieurs réseaux de transport.
- les demandeurs d'emploi et des stagiaires de la formation professionnelle (3.3.E)
Les Départements du Nord et du Pas-de-Calais sont particulièrement impliqués avec l'octroi d'aides individuelles à la mobilité pour favoriser la reprise d'emploi des allocataires du RSA. Les Départements cofinancent également des actions de mobilité pour les bénéficiaires du RSA dans le cadre des Pactes Locaux de Solidarité avec l'Etat. A cela s'ajoutent les aides financières proposées par la Région Hauts-de-France, mais également le dispositif Etat-Région « S'engager vers l'emploi 2023-2027 », avec un parcours de formation adapté. On peut évoquer également la mise en place par France Travail de la prestation « Bilan – accompagnement mobilité ».

Fiche action 3.4 – Définir et tendre vers une offre idéale de l'accompagnement de mobilité solidaire maillant tout le bassin

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

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



Les enjeux, objectifs et actions

Fiche action 3.5 – Impulser la mobilité inversée sur le bassin

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

Cette action est principalement orientée vers les services publics avec l'objectif d'augmenter les espaces de proximité pour mailler plus encore le territoire.

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

Les femmes sont plus exposées à des situations de vulnérabilité que les hommes. Elles représentent une part importante des bénéficiaires des dispositifs de mobilité solidaire.

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

Enjeu 4 – L'amélioration des connexions entre les territoires, en anticipant le SERM

Enfin, le comité de pilotage a arrêté trois objectifs pour ce dernier enjeu :

- **Améliorer les connexions entre la métropole lilloise et les autres pôles urbains du bassin**
- **Optimiser les liaisons entre les pôles urbains du bassin (autres que la métropole lilloise)**
- **Améliorer la mobilité transfrontalière**

Fiche action 4.1. – Travailler sur les enjeux d'intermodalité solidaire entre les territoires du bassin

Des échanges pourront se formaliser afin de travailler sur l'articulation entre l'offre de transport de droit commun et l'offre de mobilité solidaire, entre les différents territoires. Il conviendra d'intégrer les enjeux relatifs à la mobilité solidaire dans la création de nouveaux services entre les territoires. Par exemple, pour le projet de SERM Hauts-de-France, les partenaires de la mobilité solidaire doivent être consultés pour intégrer au mieux le public de la mobilité solidaire à la future offre du SERM.



Les enjeux, objectifs et actions

Fiche action 4.2. – Améliorer la mobilité du public habitant des Quartiers Prioritaires de la politique de la Ville (QPV)

La mobilité est un enjeu particulièrement fort dans les QPV, avec des problématiques multiples telles qu'une méconnaissance des offres de transports existantes, des problématiques liées à l'organisation spatiale des villes, une part des personnes sans permis importante...

Il est proposé de réaliser un diagnostic approfondi des enjeux de mobilité dans les QPV et de structurer un groupe de travail sur cette thématique. Il est proposé ensuite d'élaborer une liste de leviers mobilisables pour réduire les freins à la mobilité dans les QPV.

Fiche action 4.3. – Lever les freins de la mobilité pour faciliter l'accès et le maintien dans l'emploi dans les filières professionnelles en tension

L'objectif est de proposer des solutions concrètes de transport hors voiture individuelle, adaptées aux contraintes de ces métiers en s'appuyant sur les employeurs et les acteurs de la mobilité. On peut ainsi évoquer l'exemple du service dédié aux salariés des Services Autonomie à Domicile, « MobiliSAD », mis en place par le Département du Pas-de-Calais.

Fiche action 4.4. – Préparer et favoriser l'accès aux opportunités d'emplois des grands projets sur le bassin et à proximité

D'une part, il convient de clarifier et de communiquer sur les gouvernances des différents projets. L'objectif est de parvenir à faire évoluer les services de mobilité, et éventuellement en créer de nouveaux, afin de faciliter la mobilité vers les grands projets de développement économique du bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale, et ceux des bassins de proximité.

Fiche action 4.5. – Faciliter l'accès aux formations et à l'emploi transfrontaliers

La thématique de la mobilité transfrontalière sera également abordée dans le Contrat Opérationnel de Mobilité de l'Aire Urbaine Centrale. La problématique du manque de connaissance des acteurs sur l'offre de services de mobilité transfrontalière est déterminante, avec des enjeux de traduction des informations notamment. Un travail de sensibilisation des employeurs notamment devra être poursuivi pour réduire la part très importante de l'autosolisme dans les déplacements transfrontaliers.



Les enjeux, objectifs et actions

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

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

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

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



Les fiches actions

	La valorisation des services de mobilité et la diffusion de l'information pour les habitants et les acteurs relais				Une coordination optimale des acteurs de la mobilité				De nouvelles solutions de mobilité, complémentaires, adaptées aux territoires et aux différents publics				L'amélioration des connexions entre les territoires, en anticipant le SERM			
	Améliorer la connaissance de l'offre de services de transport et des aides existantes	Renforcer le dialogue entre les acteurs de services	Optimiser la gestion des situations dégradées	Faciliter la mobilité pour tous les publics	Encourager et accompagner le développement de nouveaux services de mobilité	Anticiper les besoins des usagers	Anticiper les besoins des usagers	Anticiper les besoins des usagers	Anticiper les besoins des usagers	Anticiper les besoins des usagers	Anticiper les besoins des usagers	Anticiper les besoins des usagers	Anticiper les besoins des usagers	Anticiper les besoins des usagers	Anticiper les besoins des usagers	Anticiper les besoins des usagers
1.1 RECEVER ET CENTRALISER L'INFORMATION SUR L'ENSEMBLE DES DISPOSITIFS DE MOBILITÉ SOLIDAIRE	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
1.2 AMÉLIORER L'INFORMATION ET L'ORIENTATION À LA MOBILITÉ EN SENSIBILISANT ET FORMANT LES PRESCRIPTEURS	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
1.3 COMPRENDRE LES MANQUES ET LES BESOINS D'AUJOURD'HUI ET DE DEMAIN	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2.1 DÉFINIR LA GOUVERNANCE DE LA MOBILITÉ SOLIDAIRE SUR LE BASSIN	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2.2 SUIVRE ET ÉVALUER LES ACTIONS DU BASSIN	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2.3 – RENFORCER L'ACCOMPAGNEMENT ET LA COORDINATION DES ACTEURS DE LA MOBILITÉ SOLIDAIRE GRÂCE À DES PLATEFORMES DE MOBILITÉ	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2.4 – DÉVELOPPER, FAIRE CONNAÎTRE ET COORDONNER TERRITORIALEMENT LES DISPOSITIFS D'AIDE AUX CHANGEMENTS DE COMPORTEMENT	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3.1 – MOBILISER LES LEVIERS DE FINANCEMENT EXISTANTS POUR DÉVELOPPER DES ACTIONS COMPLÉMENTAIRES	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3.2 – ADAPTER LES OFFRES EXISTANTES AUX PROBLÉMATIQUES DE MOBILITÉ DES PUBLICS LES PLUS VULNÉRABLES	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3.3A – FAVORISER LA MOBILITÉ DE TOUS LES PUBLICS : LES JEUNES	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3.3B – FAVORISER LA MOBILITÉ DE TOUS LES PUBLICS : LES APPRENTIS	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3.3C – FAVORISER LA MOBILITÉ DE TOUS LES PUBLICS : LES SENIORS	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3.3D FAVORISER LA MOBILITÉ DE TOUS LES PUBLICS : LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE (PMR) / PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP (PSH)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3.3E – FAVORISER LA MOBILITÉ DE TOUS LES PUBLICS : LES DEMANDEURS D'EMPLOI ET LES STAGIAIRES DE LA FORMATION PROFESSIONNELLE	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3.4 – DÉFINIR ET TENDRE VERS UNE OFFRE IDEALE DE L'ACCOMPAGNEMENT DE MOBILITÉ SOLIDAIRE MAILLANT TOUT LE BASSIN	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3.5 – IMPULSER LA MOBILITÉ INVERSEE SUR LE BASSIN	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3.6 – FAVORISER L'ÉGALITÉ ENTRE LES FEMMES ET LES HOMMES DANS L'ACCÈS À LA MOBILITÉ	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4.1 – TRAVAILLER SUR LES ENJEUX D'INTERMODALITÉ SOLIDAIRE ENTRE LES TERRITOIRES DU BASSIN	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4.2 – AMÉLIORER LA MOBILITÉ DU PUBLIC HABITANT DES QUARTIERS PRIORITAIRES DE LA POLITIQUE DE LA VILLE (QP-V)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4.3 – LEVER LES FREINS À LA MOBILITÉ POUR FACILITER L'ACCÈS ET LE MAINTIEN DANS L'EMPLOI DANS LES FILIÈRES PROFESSIONNELLES EN TENSION	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4.4 – PRÉPARER ET FAVORISER L'ACCÈS AUX OPPORTUNITÉS D'EMPLOI DES GRANDS PROJETS SUR LE BASSIN ET À PROXIMITÉ	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4.5 – FACILITER L'ACCÈS AUX FORMATIONS ET À L'EMPLOI TRANSFRONTALIERS	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

FICHE ACTION 1.1 – Recenser et centraliser l'information sur l'ensemble des dispositifs de mobilité solidaire

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

L'offre de mobilité solidaire présente une grande diversité, tant en termes d'opérateurs (associations, acteurs publics, opérateurs de droit commun...), de cibles (structures, habitants de territoires peu desservis, bénéficiaires de minima sociaux, etc.), de territoire couvert (de l'échelle communale à l'échelle régionale) que de services dispensés (aides financières, accompagnement, mise à disposition de matériel, transport adapté, etc.). Au total sur le bassin Aire Urbaine Centrale, ce sont près de 140 dispositifs qui sont actuellement recensés. Cette base sera à compléter au fil de l'eau.

Si la structuration et la coordination de cette offre sont déjà initiées dans certains territoires, notamment via la plateforme départementale *Mamobilité62*, cette multitude d'offres disparates aux critères multiples, ainsi qu'un manque de pérennité de certains services, restent souvent la cause d'un manque de lisibilité, tant du point de vue des bénéficiaires que de celui de l'ensemble des acteurs, ayant pour conséquence des situations nombreuses de non-recours. Une meilleure coordination et lisibilité des offres permettraient d'identifier plus facilement les manques et zones blanches.

Plusieurs outils d'information dédiés à la mobilité coexistent cependant, notamment : Mes aides *France Travail*, la plateforme *DORA*, le *Soliguide*, la plateforme *Pass Pass*, la *carte transfrontalière de la mobilité* développée par le GECT West-Vlaanderen/Flandre-Dunkerque-Côte d'Opale, le site *MobiliMEL* ou encore d'autres recensements réalisés par des plateformes de mobilité...

Mais plusieurs difficultés peuvent apparaître dans l'accès effectif à l'information :

- Ces portails ne sont pas interconnectés et peuvent fournir parfois des résultats partiels (les plateformes n'apparaissent pas dans les résultats de recherche) ou non mis à jour.
- Ils sont encore peu, voire très peu connus et utilisés.
- Ils ne font pas toujours le lien avec les offres de mobilité de droit commun, qui sont pourtant très pertinentes pour les publics vulnérables.

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

L'option privilégiée à l'échelle régionale est de **développer un annuaire des services de mobilité** comportant des informations sur l'ensemble des mobilités dont la mobilité solidaire (services et aides) et les transports de droit commun.

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

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

Il est important de préciser que cet outil verra le jour courant 2025 avec la mise en service des nouveaux médias. Le périmètre actuel est plus restreint (calculateur d'itinéraires multimodal et multi-réseaux composé d'informations théoriques, carte interactive avec points d'intérêt, recherches horaires et tarifaires, pages partenaires, accès via site web et appli mobile). A partir de cette mise en service, l'objectif-cible est de tendre progressivement vers une exhaustivité des informations, ce qui est dépendant de la mobilisation de l'ensemble des partenaires dans l'alimentation et la mise à jour du recensement.

A moyen terme, l'objectif sera aussi de pouvoir recenser les services de mobilité proposés par les acteurs belges, à proximité de la frontière, afin de favoriser la mobilité transfrontalière et l'interconnaissance.

En effet, dans le cadre de l'ancien SPEL du Valenciennois, son « groupe mobilité » avait exprimé le besoin de disposer d'un outil de recensement des services de mobilité disponibles sur le territoire, en particulier pour répondre aux besoins des entreprises et des salariés. Après concertation, il est apparu plus efficient de s'associer à la démarche régionale de recensement des services de mobilité portée opérationnellement par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France. La procédure « technique », pilotée par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, sera indissociable d'un travail de communication et d'animation auprès des acteurs de la mobilité solidaire, co-pilotée par la Région et les Départements.

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

- Un niveau minimal d'informations recensées, de manière à éviter la dissémination de données et les risques d'incohérences :
 - nom du service ;
 - contact (mail + téléphone + adresse postale) ;
 - lien vers le site du porteur comportant les informations à jour ;
 - description brève (périmètre géographique + conditions d'accès au service) ;
- Le besoin d'organisation et de définition d'un process territorial de remontées d'informations au Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France qui devra définir qui remonte la donnée, comment et à quel rythme ;
- L'animation d'un réseau de référents (dans le cadre du club de la mobilité solidaire prévu dans la gouvernance du PAMS – action 2.1.) se réunissant une à deux fois par an pour assurer la continuité de la dynamique de remontée d'information ;
- L'identification d'un acteur chargé de faire une veille régulière sur l'ensemble des dispositifs recensés sur le territoire.

Sur le bassin Aire Urbaine Centrale, le processus de remontée d'informations bénéficiera de la structuration des acteurs de la mobilité solidaire, notamment avec la plateforme Mamobilité62, qui pourra nourrir l'outil développé par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France. Des connexions devront également être formalisées avec les plateformes du Nord, telles que MobiliMEL, celle du Douaisis, la plateforme « Service Accompagnement Mobilité – SAM » de la CC Pévèle-Carembault, etc. Les données remontées devront également prendre en compte les offres transfrontalières qui représentent un enjeu important pour le bassin AUC. Sur ce point, la remontée de données des acteurs belges devra a minima inclure Mobib, l'équivalent de *Pass Pass* en Belgique. Concernant le Valenciennois, un travail spécifique est réalisé avec la Maison Nord Emploi du Valenciennois (Département du Nord) pour définir un process de remontée d'informations adapté au territoire. Il s'appuiera par ailleurs sur la consolidation de la relation avec les AOM pour les services de transport de droit commun, ainsi que des échanges à envisager avec France Travail et Soliguide.

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

- déclinaison de cet annuaire en documents d'informations thématiques accessibles, répondant à la démarche Facile A Lire et à Comprendre (FALC) ou langage clair ;
- transfert des informations aux échelles infrarégionales (départements, bassin, EPCI) afin d'alimenter les outils préexistants et d'assurer une information harmonisée sur tous les territoires ;
- actualisation du travail initié dans le diagnostic PAMS : identification fine des manques en termes de publics, en termes de service ou aide, en termes de capacité d'accueil, ou en termes de couverture géographique (zones blanches, cf. fiche action 3.4) ;
- concertation et valorisation auprès des acteurs proposant d'autres outils d'information.
- valorisation auprès des acteurs de la mobilité solidaire et des publics.

Cet outil sera donc d'avantage qu'un « annuaire », mais une véritable aide à la décision, un observatoire des services de mobilités existants sur un territoire. Cet outil devrait permettre éventuellement d'envisager des évolutions de l'offre de services.

Il sera important de réaliser des points d'étape sur l'appropriation de ce nouvel outil par les prescripteurs de la mobilité et les utilisateurs en général, pour envisager des évolutions. Cet outil devra pouvoir ainsi évoluer pour répondre au mieux aux usages et besoins des utilisateurs, notamment au regard de la fracture numérique. La mobilisation des prescripteurs belges autour de cet outil pourra passer par la newsletter transfrontalière publiée trois à quatre fois par an par l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai.

Par ailleurs, France Travail élabore son futur portail régional, qui permettra une lisibilité de toutes les aides à destination des usagers, y compris celles liées à la mobilité. Le partenariat spécifique entre les acteurs institutionnels et France Travail pourrait, sous réserve de faisabilité technique, financière, contractuelle et de principe, réfléchir à une interopérabilité avec l'annuaire des services de mobilité porté en Région Hauts-de-France par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France.



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- Région
- Départements



PARTENAIRES

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



CIBLES

- Opérateurs de mobilité solidaire
- Prescripteurs
- Bénéficiaires



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Première année

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

2

Puis chaque année

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



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

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

Ressources humaines

- Initialisation des informations sur la base du recensement à date des dispositifs de mobilité solidaire et des informations disponibles sur d'autres outils (*DORA*, France Travail, *Soliguide*, etc.) : le temps dédié à cette première étape n'est pas à négliger et variera en fonction des bassins de mobilité



INDICATEURS DE SUIVI

- Mise en service de l'annuaire des services de mobilité (oui/non) ;
- Existence d'un processus de mise à jour de l'annuaire (oui/non) ;
- Nombre de connexions à l'annuaire des services de mobilité ;
- Nombre de services de mobilité recensés sur le territoire du bassin Aire Urbaine Centrale.



ACTIONS LIÉES

- Fiche action 1.2 : Améliorer l'information et l'orientation à la mobilité en sensibilisant et formant les prescripteurs
- Fiche action 1.3 : Comprendre les manques et les besoins d'aujourd'hui et de demain
- Fiche action 2.1 : Définir la gouvernance de la mobilité solidaire sur le bassin
- Fiche action 3.4 : Définir et tendre vers une offre idéale de l'accompagnement de mobilité solidaire maillant tout le bassin

FICHE ACTION 1.2 – Améliorer l'information et l'orientation à la mobilité en sensibilisant et formant les prescripteurs

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

De nombreux services et offres existent déjà pour la mobilité des personnes en difficulté (plus de 140 dispositifs recensés sur le bassin Aire Urbaine Centrale). Pourtant, le diagnostic PAMS fait ressortir un besoin prégnant de renforcer l'accompagnement des publics vers ces services existants.

Les dispositifs d'information et d'accompagnement disponibles ne semblent pas être à la mesure des besoins. En effet, en additionnant artificiellement toutes les catégories de publics cibles de la mobilité solidaire (données disponibles : jeunes – scolarisés ou en études supérieures, NEETS –, allocataires des minima sociaux, bénéficiaires de l'AAH, +75 ans, demandeurs d'emploi), on atteint 73% de la population du bassin potentiellement concernés par des difficultés de mobilité. Ce chiffre n'a pas de signification réelle (une même personne pouvant appartenir à plusieurs catégories), mais il illustre l'ampleur des besoins et l'inadéquation avec la capacité d'accueil des structures d'accompagnement.

Ces dernières sont de fait saturées dans le bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale, aussi bien en termes d'information que d'accompagnement plus approfondi.

Ces constats montrent la nécessité d'opérer des distinctions entre les publics, afin de pouvoir réserver les capacités d'accompagnement pour ceux qui en ont le plus besoin.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Cette fiche-action vise à **développer l'information et l'accompagnement de l'ensemble des publics qui en ont besoin**, selon deux niveaux :

- Information et orientation vers les offres existantes ;
- Accompagnement personnalisé pour les publics les plus vulnérables, nécessitant une prise en charge de leurs freins à la mobilité.

Ces deux niveaux d'accompagnement doivent être pris en charge par le maillage d'acteurs locaux, selon la répartition suivante :

- Premier niveau : les personnels des lieux généralistes d'accueil au public et prescripteurs qui informent et orientent les publics. Il peut s'agir par exemple des mairies, CCAS, centres sociaux, maisons France Services, MDS, épiceries sociales et solidaires, acteurs de la santé, bureaux de vente de transports en commun, missions locales ou encore agences France Travail.
- Deuxième niveau : professionnels de la mobilité qui proposent un accompagnement personnalisé en matière de mobilité ou des services spécifiques constituant l'offre socle. Il peut s'agir, par exemple, des plateformes de mobilité, auto-écoles solidaires, garages solidaires, etc.

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

Sur cette base, l'objectif est d'outiller ces acteurs de manière à ce qu'ils soient en capacité d'accompagner les publics qu'ils rencontrent selon leur degré de besoin d'accompagnement : fournir une information de premier niveau, détecter des problématiques de mobilité (notamment socio-économiques et psychologiques), réaliser un pré-diagnostic, adresser un bénéficiaire à une structure d'accompagnement en mobilité solidaire (pour un diagnostic individuel approfondi), voire flécher vers « la bonne » solution (aide financière, solution de transport, etc.).

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

- Les agents se trouvant dans des lieux généralistes d'accueil du public et les prescripteurs (premier niveau)

Pour ces acteurs, il s'agit de créer une formation de premier niveau d'accompagnement, propre à les outiller sur des informations de base (horaires, réseaux, tarifs). Cette formation pourra s'inspirer de l'expérimentation en cours dans le département du Nord auprès des agents de Maisons France Services, en partenariat avec le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France. Elle pourra être complétée par un webinaire sur les informations mobilité « de base », qui pourrait régulièrement être actualisé (il existe par exemple un MOOC sur la mobilité solidaire sur FUN MOOC, créé par le CNFPT et le Laboratoire de la Mobilité Inclusive).

En complément, les acteurs qui le souhaitent pourraient être formés par les plateformes de mobilité solidaire du bassin, afin de bénéficier de leur expertise, notamment pour mieux comprendre les freins (géographiques, psychosociaux, physiques, financiers) à la mobilité des publics vulnérables. Cette formation pourrait enfin être renforcée par l'animation de temps d'échange entre acteurs, avec par exemple l'appui du C2RP et de l'IREV.

- Les professionnels de l'accompagnement à la mobilité (deuxième niveau), rencontrant des publics orientés sur prescription et ayant des difficultés de mobilité avérées

Pour ces acteurs, déjà formés aux offres et enjeux de la mobilité solidaire, il s'agira de donner accès aux webinar et aux temps d'échange proposés ci-dessus, de manière qu'ils puissent actualiser leurs connaissances.

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

- Jeunes (missions locales) ;
- PMR et PSH (MDPH) ;
- Demandeurs d'emplois (France Travail, Maison Nord Emploi et Maison du Département Solidarité) ;
- Ménages précaires (centres sociaux, CCAS, CPAM) ;
- Séniors ;
- Publics « hors statut » pouvant être concernés par des difficultés « invisibles » liées à la mobilité (MDS, Maisons France Service, Cap Emploi...).

Un travail de sensibilisation des agents à leur propre mobilité (type fresque de la mobilité) pourra également compléter cette offre de formation. Il est plus aisé pour des prescripteurs de la mobilité de guider vers des modes de transports alternatifs à la voiture lorsqu'ils ont eux-mêmes ces habitudes.

Enfin, afin de répondre à ces enjeux à l'échelle transfrontalière, l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai travaille avec les services publics de l'emploi (français, wallon et flamand) à une **newsletter transfrontalière** (la cross-border news 3-4 fois par an) à destination des prescripteurs justement. Les données et infos pratiques concernant la mobilité sont un des sujets récurrents de cette newsletter.



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- Région
- Départements



PARTENAIRES

- Etat
- Départements
- Communes
- Communautés de Communes
- Associations
- AFPA
- PFM
- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France
- Structures d'insertion comprenant des conseillers en insertion professionnelles (EI, ETTI, IAE, etc)
- Lieux d'accueil existants type Maison France Services
- Acteurs structurants de la mobilité solidaire
- CCAS
- Structures d'insertion comprenant des conseillers en insertion professionnelles (EI, ETTI, IAE, etc)
- Lieux d'accueil existants type Maison France Services
- Acteurs structurants de la mobilité solidaire



CIBLES

- Acteurs de premier niveau
- Acteurs de deuxième niveau



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Première année

- Elaboration de la formation 2026 :
 - Constitution de la liste d'acteurs à cibler ;
 - Recensement des ressources utiles préexistantes ;
 - Elaboration du programme de formation (contenu, format, outils) ;
 - Identification d'éventuels financements.
- Communication externe et animation des premières formations.

2

Puis chaque année

- Reconduction de la formation dans une démarche d'amélioration continue ;
- Communication large sur l'annuaire du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France ;
- Remontée des besoins et attentes de la part de l'ensemble des acteurs-relais quant à l'information et l'accompagnement des publics (besoins de formations, de supports, etc.).



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

- Premier niveau :
 - Guides, sites web des plateformes de mobilité solidaire
 - Recensement actualisé des lieux d'information, offres et aides de mobilité par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France
 - Formation aux outils Pass Pass
- Deuxième niveau
 - Formations certifiantes existantes en conseil en mobilité, qui resteront à la charge des structures



INDICATEURS DE SUIVI

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



ACTIONS LIÉES

- Fiche action 1.1 : Recenser et centraliser l'information sur l'ensemble des dispositifs de mobilité solidaire
- Fiche action 3.4 : Définir et tendre vers une offre idéale de l'accompagnement de mobilité solidaire maillant tout le bassin

FICHE ACTION 1.3 – Comprendre les manques et les besoins d'aujourd'hui et de demain

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Démographie

Contrairement à la tendance régionale, le bassin Aire Urbaine Centrale connaît une croissance démographique (+0,13 % par an entre 2014 et 2020). Cependant, les dynamiques démographiques sont différentes au sein du bassin. La croissance démographique du bassin est portée par la MEL et la CU d'Arras ainsi que par les intercommunalités jouxtant la métropole lilloise. A l'inverse, la plupart des intercommunalités du sud bassin de mobilité ont perdu des habitants en 2014 et 2020. Ces évolutions disparates impliquent des conséquences différentes en termes d'accessibilité, dans les territoires urbains, périurbains et ruraux.

Concernant les personnes âgées, le bassin Aire Urbaine Centrale devrait connaître, comme pour la Région, un vieillissement de sa population avec une augmentation de 60% de la part des 75 ans et plus d'ici 2040, qui représenterait 12% de la population du bassin contre 7% aujourd'hui, avec en parallèle une légère baisse (-4%) des 15-29 ans. En matière de mobilité, cela a un impact fort pour différents publics : les personnes âgées, mais également les aidants familiaux, et les métiers de l'aide à domicile, déjà en tension aujourd'hui.

Environnement

A l'échelle régionale, le transport routier est un contributeur important aux émissions de polluants atmosphériques avec 39% des émissions d'oxyde d'azote (NOx), 12% des émissions de particules fines (PM2.5) et 9% des émissions de particules fines (PM10). Les autres principaux contributeurs aux émissions de polluants atmosphérique sont le chauffage résidentiel, les émissions industrielles ou encore agricoles. Fin 2024, l'Union Européenne a adopté une réglementation plus stricte en matière de qualité de l'air afin de se rapprocher des recommandations de l'Organisation Mondiale pour la Santé en la matière. Cette nouvelle réglementation entrera en vigueur à partir de 2030 et prévoit notamment une division par deux de la valeur limite à respecter pour les oxydes d'azote et les PM10 ce qui pourrait mécaniquement mettre de nombreux territoires dans une situation de dépassement des valeurs limites en matière de qualité de l'air.

Dans ce contexte, il est important d'intégrer à long terme l'impact de la situation environnementale sur la mobilité et sur les publics du PAMS. En fonction des évolutions réglementaires, il sera primordial de pouvoir anticiper leurs conséquences sur l'offre de mobilité solidaire et d'organiser des espaces d'échanges pour une bonne coordination et information des acteurs de la mobilité solidaire sur le sujet.

Emploi

Le bassin Aire Urbaine Centrale est un territoire moteur dans l'économie régionale avec 50% des emplois régionaux. Il se caractérise par une économie diversifiée. Si le tertiaire est majoritaire, certains territoires du bassin conservent une forte spécialisation industrielle, voire la redéveloppe en accueillant de nouvelles infrastructures comme les gigafactories. Le poids de certains employeurs industriels, la concentration de l'emploi dans certaines zones d'activités en marge du tissu urbain, créent un réseau de générateurs de flux difficile à desservir par les transports collectifs en particulier lorsque leurs localisations et leurs aires d'attractivités dépassent les limites des périmètres institutionnels des AOM. Il existe également des mobilités transfrontalières domicile-travail importantes pour ce bassin de mobilité.

Offre de mobilité

Le bassin Aire Urbaine Centrale se caractérise par une offre de mobilité, de droit commun comme solidaire, dense. La quasi-totalité du bassin est couvert par des plateformes de mobilité. L'ensemble du bassin est couvert par une offre d'accompagnement mobilité et de transport solidaire. L'offre d'accompagnement se caractérise par une diversité de leviers (orientation, auto-école sociale, accompagnement général vers une mobilité pérenne, etc.) présents sur les EPCI du bassin, permettant de répondre à différents besoins. Cette diversité de leviers constitue l'« offre socle », identifiée au titre du diagnostic PAMS, et poursuivant un enjeu de démultiplication à l'échelle locale (voir action 3.4). Néanmoins, des questions d'accessibilité géographique de certains services et de l'exhaustivité des publics cibles peuvent se poser et remettre en cause l'efficacité de l'offre disponible. Pour appuyer ce constat, le diagnostic du PAMS a mis en évidence une offre de transport inégalement répartie sur le bassin, induisant des zones blanches et un manque de coordination des offres.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

- A minima, actualiser la connaissance des manques, sur la base des mises à jour régulières du recensement de l'information sur les offres disponibles (cf. action 1.1) ;
- Approfondir les informations disponibles, afin de pouvoir préciser les manques et des besoins, par exemple en ajoutant des éléments sur les capacités d'accueil des structures et sur leur saturation ;
- En fonction des besoins, et selon les moyens disponibles, mener des études complémentaires, sur des sujets ou publics pré-identifiés. A titre d'exemple, les travaux menés en atelier et en comité technique avec les acteurs locaux ouvrent les pistes suivantes :
 - Réaliser une cartographie des dispositifs et acteurs existants pour la mobilité des personnes à mobilité réduite ou en situation de handicap pour identifier les zones blanches
 - Réaliser une étude expérimentale à destination de différents « profils » de jeunes (collégiens, lycéens, apprentis, jeunes suivis par une mission locale, jeunes ni en emploi, ni en formation, ni en étude) pour explorer des solutions spécifiques, notamment les alternatives au permis et objectiver sociologiquement leur perception des différents modes de déplacement (cf. Action 3.3A)
 - Mieux connaître les besoins de déplacement et la mobilité des habitants des QPV (cf. Action 4.2)
 - Evaluer et anticiper les conséquences de l'évolution de la réglementation sur la qualité de l'air sur la mobilité du quotidien, les offres de mobilité solidaire existantes (ex : garages solidaires, location solidaire, etc.) et les publics du PAMS.

Au-delà de la période d'application du PAMS (2025-2029), il est également primordial d'anticiper dès maintenant les tendances sociétales qui auront un impact fort sur la mobilité des ménages modestes.

Quatre actions complémentaires peuvent être envisagées :

- Réaliser une veille régulière, sur la base notamment des travaux de l'Agence 2020-2040 de la Région, de ceux des agences d'urbanisme (ADULM, Agence d'urbanisme et de développement de la région de Saint-Omer, AULA) et de l'observatoire transfrontalier franco-belge Interreg.
- Echanger régulièrement avec les acteurs des secteurs de l'habitat, de l'aide à domicile, de l'emploi (via le Club de la mobilité solidaire), afin de mettre en commun les projections sociétales à anticiper ;
- Intégrer les principaux enseignements des analyses projectives à l'analyse de l'offre de mobilité solidaire (manques, zones blanches) et à la définition des objectifs annuels du PAMS du bassin ;
- Travailler sur l'adaptation et le renforcement de l'offre de mobilité solidaire au regard des enjeux de qualité de l'air en :
 - Sensibilisant les bénéficiaires à l'existence des vignettes Crit'Air, son caractère obligatoire, son coût, comment l'obtenir, etc.
 - Quand cela existe, en informant sur l'existence de dérogation de circulation et accompagnement dans la réalisation des démarches administratives nécessaires à leur obtention.
 - Dans le cas d'un accompagnement à l'acquisition d'un véhicule, intégrer autant que possible la contrainte de la vignette Crit'Air pour orienter le bénéficiaire vers les véhicules disposant de la vignette Crit'Air la plus élevée (Crit'Air 2, 1, E).
 - Renforçant le travail de sensibilisation aux alternatives à la voiture individuelle (TUS, autopartage, vélo à assistance électrique, etc.).



NATURE DE L'ACTION

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

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



PILOTES

- Région
- Départements



PARTENAIRES

- Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) et opérateurs de mobilité solidaire
- Agence 2020-2040
- Agences d'urbanisme
- Acteurs de l'emploi, de l'habitat, de l'aide à domicile
- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France
- Partenaires de la mobilité belge



CIBLES

- Prescripteurs
- Bénéficiaires
- Personnes âgées
- Aidants familiaux
- Secteur de l'aide à domicile
- Salariés et demandeurs d'emploi concernés par l'arrivée de nouveaux emplois
- Ménages à risque face au renouvellement des flottes automobiles
- Garages solidaires



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Première année

- Mutualisation du travail de recensement de l'information mené dans le cadre de l'action 1.1 « Information » (annuaire du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France) : intégration d'éléments complémentaires sur les capacités d'accueil des structures et leur saturation afin de préciser les manques et besoins sur le bassin (zones blanches, publics non pris en charge) ;
- En option : identification de sujets prioritaires pour des études d'approfondissement ciblées, élaboration d'un programme d'études et identification des financements associés.

2

Puis chaque année

- Actualiser l'état des lieux des manques dans le maillage de l'offre ;
- Réaliser une synthèse des travaux des agences d'urbanisme sur les évolutions sociétales ;
- Mettre à l'ordre du jour du Club de la mobilité solidaire et du COFIL l'anticipation des évolutions sociétales à impact pour la mobilité des personnes précaires ;
- En option : réalisation d'études d'approfondissement ciblées.

3

Tous les cinq ans

- Mettre à jour les projections de l'année 2020-2040



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

- Travaux de l'Agence 2020-2040 de la Région, à commencer par la fiche diagnostic « Démographie et projection à 2040 » ;
- Travaux des agences d'urbanisme présentes sur le territoire ;
- Club de la mobilité solidaire et comité de pilotage du PAMS ;
- Diagnostics COM et PAMS du bassin de mobilité réalisés en 2024 ;
- Recensement de l'offre centralisée par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France au titre de l'action 1.1.



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de dispositifs recensés par type de publics ;
- Pourcentage de communes bénéficiant d'au moins de 2 dispositifs de mobilité solidaire (source : annuaire des services de mobilité – Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France).



ACTIONS LIÉES

- Fiche action 1.1 : Recenser et centraliser l'information sur l'ensemble des dispositifs de mobilité solidaire
- Fiche action 2.1 : Définir la gouvernance de la mobilité solidaire sur le bassin
- Fiche action 3.4 : Définir et tendre vers une offre idéale d'accompagnement de mobilité solidaire maillant tout le bassin

FICHE ACTION 2.1 – Définir la gouvernance de la mobilité solidaire sur le bassin

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

L'écosystème actuel de la mobilité solidaire est composé d'une multitude d'acteurs dans le bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale, avec des enjeux de lisibilité de l'offre et des aides, et de non-recours ; mais aussi une difficulté à savoir « qui fait quoi ». Les acteurs constatent un enjeu de coordination pour mener ces politiques publiques, aussi bien entre institutions mais parfois même au sein d'une même institution. Des initiatives existent déjà pour améliorer la coordination des acteurs, telles que la plateforme départementale du Pas-de-Calais MaMobilité62, mais sans coordination à l'échelle du bassin de mobilité.

La dynamique d'élaboration des Plans d'action communs en matière de mobilité solidaire a permis d'instaurer de nouvelles pratiques de travail entre institutions. En effet, le copilotage de l'élaboration des PAMS par la Région, les Départements du Nord et du Pas-de-Calais et l'Etat par l'intermédiaire du Commissariat à la lutte contre la pauvreté, a permis de renforcer l'interconnaissance sur la thématique de la mobilité solidaire. Avant même l'application officielle des PAMS, des échanges techniques et politiques se sont instaurés afin d'améliorer la coordination des politiques en faveur de la mobilité solidaire.

Pour définir des pistes de travail communes à l'ensemble du bassin de mobilité, les acteurs de la mobilité solidaire se sont réunis à différentes reprises, et notamment lors de rencontres-ateliers, de comités techniques et d'un comité de pilotage. Ces différentes rencontres ont favorisé les échanges entre structures qui ne se connaissaient parfois pas, et sont l'embryon de futures instances de travail.

Lors de ces échanges, les acteurs ont mis l'accent sur le fait qu'il importait également de mieux se coordonner avec d'autres politiques publiques, comme celles relatives au logement, à l'emploi, ou encore la formation.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

La mise en œuvre du PAMS impliquant des acteurs et des responsabilités diverses, en appui sur un écosystème complexe, il est proposé de mettre en place une gouvernance unique à l'échelle du bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale, 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 Aire Urbaine Centrale » qui vaudra comité de pilotage à la fois pour le COM et pour le PAMS et qui sera organisé annuellement.

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

Le comité de bassin

- Fait le point sur l'état d'avancement du PAMS ;
- Fixe les objectifs et le programme annuel au titre du PAMS du bassin : priorités, pilotage, échéances ;

- Mesure les effets des actions mises en œuvre, les reconduire ou les faire évoluer
- Précise les publics et territoires cibles pour les formations à la mobilité ;
- Anime une revue de projets en examinant en particulier le financement des actions prioritaires.

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

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

Le comité de bassin est co-présidé par l'Etat (Lutte contre la pauvreté), la Région et les Départements.

Club de la mobilité solidaire, il s'agit du grand rendez-vous de la mobilité solidaire dans le bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale :

- soutient et suit la mise en œuvre des actions prioritaires validées en comité de bassin ;
- recense les besoins et les demandes de ses membres au regard des remontées de terrain ;
- propose des retours d'expériences ;
- formule des demandes à l'attention du comité de bassin ;
- coordonne les actions qui nécessitent une mutualisation (ex : un garage solidaire sur plusieurs AOM ou EPCI) ;
- organise des échanges sur des sujets spécifiques en fonction des besoins (financements, projets en cours et bonnes pratiques, mobilité dans les Quartiers Prioritaires de la Politique de la Ville, etc.);
- organise des échanges à un niveau territorial infra-bassin en fonction des besoins.

Composition : structures membres du comité de bassin, structures membres des COTECH déjà réunis dans la démarche d'élaboration du PAMS et autres acteurs mobilisés lors des journées-ateliers PAMS en associant davantage les employeurs, les habitants et les usagers. Une attention particulière sera ainsi apportée pour mobiliser davantage les entreprises, par exemple en utilisant les relais que constituent les services de développement économique des EPCI.

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

Des groupes de travail thématiques pourront être mis en place, réunissant les acteurs concernés par le sujet. De même, des groupes de travail davantage territorialisés pourront éventuellement être mis en place selon les besoins des différents projets qui seront menés.

Des échanges entre les différents financeurs pourront être organisés, sous forme de revue de projets, afin de coordonner au mieux les accompagnements relatifs à la mobilité solidaire.

A l'échelle régionale, comme pour les contrats opérationnels de mobilité (COM), l'ensemble des PAMS fera l'objet d'un suivi annuel synthétique dans le cadre du comité régional des partenaires. L'avancement respectif des différents PAMS pourra y être présenté, ainsi que les principales actions prévues pour l'année à suivre. De même, chaque autorité organisatrice de la mobilité, au sein de ses comités des partenaires, est invitée à présenter un état d'avancement du PAMS. Ce suivi régional permettra également d'assurer une cohérence entre les démarches de chaque bassin, en particulier pour les EPCI multi-bassins.

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

Les acteurs s'attacheront à ne pas démultiplier les travaux sur la mobilité solidaire à différentes échelles. Par exemple, le volet mobilité du SDAASP du Nord reprendra l'ensemble des actions menées dans le cadre des PAMS et des COM concernés par le territoire départemental.



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES



PARTENAIRES

• Etat • Région • Départements	Comité de bassin • Etat (Lutte contre la pauvreté) • Région • Départements • AOM • SMTCO • Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France • France Travail • CAF • ARS • DREETS • DREAL • En fonction de l'ordre du jour, d'autres partenaires pourront être invités : Education nationale, sous-préfectures, ARS, ADIL, AFPA, fédérations de métiers en tension, etc.	Club de la mobilité solidaire • Structures membres du comité de pilotage • CAF • Maisons Départementales des Personnes Handicapées • Unions Départementales des Missions Locales • Maison du Département Solidarité • Maison Nord Emploi • UDCCAS • URIOPSS • Plateformes et opérateurs de mobilité solidaires • Opérateurs de transport • Cellule France Mobilités • Gestionnaires de Pôles d'échange • Acteurs santé • Acteurs handicap • Associations locales • Représentants d'employeurs • CCI • Services de développement économique des EPCI • Représentants d'habitants et d'usagers • Représentants de quartiers, conseils ou comités de quartiers • ATMO Hauts-de-France
--	---	--



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Première année 2026

- Premier comité de bassin du PAMS Aire Urbaine Centrale ;
- Premier club de la mobilité solidaire du PAMS Aire Urbaine Centrale.

2

Puis chaque année

- 1 comité de bassin.

3

Une à deux fois par an

- 1 club de la mobilité solidaire a minima, ou plus, de manière à maintenir la dynamique insufflée lors de l'élaboration du PAMS.



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

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



INDICATEURS DE SUIVI

- Tenue annuelle du comité de bassin (oui/non)
- Nombre annuel de rencontre du club de la mobilité solidaire



ACTIONS LIÉES

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

FICHE ACTION 2.2 – Suivre et évaluer les actions du PAMS

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

D'autres problématiques ont également été pointées, en particulier celle de l'efficacité de certains financements.

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Cette action a un double objectif :

- **Evaluer certains dispositifs avant d'envisager leur pérennisation ou de les dupliquer sur d'autres territoires.**
- **Mettre en place un référentiel de suivi du PAMS.**

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

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

- Tout d'abord à l'échelle de chaque action en retenant 1 ou 2 indicateurs permettant de mesurer sa réalisation. Comme évoqué précédemment, l'efficacité d'une action ne sera pas conditionnée exclusivement par un nombre de dispositifs sur le territoire, et devra prendre en compte ses aspects qualitatifs.
- Ensuite à l'échelle du PAMS, afin d'évaluer globalement sa mise en œuvre et son efficacité. Des représentations sous forme de radars pourront être utilisées pour valoriser des indicateurs de contexte (part des différents publics dans la population totale du bassin, revenu médian, IDH, taux de motorisation, etc.) comme des indicateurs de résultats (nombre de dispositifs accessibles aux seniors, nombre de personnes accompagnées par les maisons de mobilité, etc.).

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

Ces outils permettront pour l'ensemble des acteurs concernés par le PAMS de connaître précisément l'avancement des travaux, de mettre en exergue les réussites mais également les thématiques qui nécessiteraient davantage d'attention.

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



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- Etat
- Région
- Départements



PARTENAIRES

- Membres du comité de pilotage etc.



CIBLES

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



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Première année (2026)

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

2

Puis chaque année (dès 2026)

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



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

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



INDICATEURS DE SUIVI

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



ACTIONS LIÉES

- Toutes les actions

FICHE ACTION 2.3 – Renforcer l'accompagnement et la coordination des acteurs de la mobilité solidaire grâce à des plateformes de mobilité

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Définition et actions d'une plateforme de mobilité

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

Une plateforme de mobilité assure trois missions complémentaires :

- L'accompagnement vers une mobilité plus autonome des personnes en situation de fragilité : diagnostic, formation, suivi.
- La mise en réseau d'opérateurs porteurs de solutions de mobilité et la valorisation de leurs offres : transporteurs publics, auto-école solidaire, location solidaire, garage solidaire, transport à la demande, transport d'utilité solidaire, covoiturage solidaire...
- La proposition de solutions complémentaires lorsque des besoins non couverts sont recensés : accès à des territoires non desservis, déplacements à horaires décalés...

La loi LOM renforce l'action des plateformes de mobilité en prenant en compte la mobilité des publics vulnérables.

Les plateformes de mobilité Défi mobilité, Espace Mobilité de l'Artois (EMA) et Foyers de Jeunes et d'Education Populaire (FJEP) interviennent sur la partie Pas-de-Calais du bassin. Elles sont fédérées par la stratégie départementale Mamobilité62. Elles concernent 6 des 14 EPCI du bassin : CC du Pays de Lumbres, CA du Pays de Saint-Omer, CABBALR, CALL, CA d'Hénin Carvin et la CU d'Arras.

La plateforme de mobilité « Mamobilité62 » anime et coordonne un collectif de 35 professionnel(le)s mobilisé(e)s à différents niveaux dans la structuration d'une offre de mobilité solidaire à grande échelle, à destination de publics inscrits dans un parcours d'insertion socio-professionnel.

Elle fédère ainsi sur tout le département :

- 5 plateformes de mobilité territoriales disposant au total de 12 conseillers mobilité (dont 2 hors crédits départementaux) en charge de l'accompagnement des publics
- 10 structures de mobilité solidaire (garages solaires, auto-écoles sociale, transport d'utilité sociale, loueurs solidaires...)
- 9 référents mobilité dans les Services Locaux Allocations Insertion du CD62 sur les territoires

Pour cela, elle mobilise un chef de projet (0,5 ETP) et 1 chargée de projet (1 ETP) financés par le Département.

Cette organisation permet d'ouvrir le service à près de 200 prescripteurs potentiels et ainsi d'accompagner 2 500 personnes par an (1 250 personnes en accompagnement mobilité et 1 250 personnes au titre de l'accès aux services de mobilité solidaire).

Sur le territoire du département du Nord, MobiliMEL, la Plateforme mobilité du Douaisis, Wimoov Hazebrouck et Valenciennes complètent le maillage des plateformes de mobilité. Elles interviennent sur des territoires distincts : la MEL pour MobiliMEL ; Douaisis Agglo et la CC Cœur d'Ostrevent pour la Plateforme mobilité du Douaisis ; la CC Cœur de Flandre Agglo pour Wimoov Hazebrouck et les CA de la Porte du Hainaut et de Valenciennes pour Wimoov Valenciennes. Aucune fédération similaire à celle du Pas-de-Calais n'existe sur la partie nord du bassin.

Le maillage du territoire en plateformes de mobilité se poursuit puisque Pévèle Carembault a créé en novembre 2025, une plateforme de mobilité appelée « Service d'Accompagnement à la Mobilité - SAM » (information, accompagnement des jeunes en contrat d'apprentissage, offre de location). Il est à noter qu'il n'existe pas de plateforme de mobilité identifiée sur la CC Flandre Lys.

Le Département du Nord, via les agents d'accueil présents dans les espaces France Services, dispense un premier niveau d'accompagnement à la mobilité (orientation et conseil). Ce dispositif pourrait être étendu dans d'autres équipements départementaux (MNS, MNE...). Il s'appuie également sur une grande diversité d'acteurs de la mobilité solidaire et finance un grand nombre de projets sur l'Aire Urbaine Centrale.

A ce jour, la coordination via une « plateforme de mobilité » pour le Département du Nord telle que définie juste avant par le Département du Pas-de-Calais n'est pas mise en place.

Enfin, actuellement il n'y a pas de coordination interdépartementale formalisée. De plus, les acteurs de la mobilité solidaire accompagnent surtout le public en insertion : allocataires du RSA ou demandeur d'emploi. Faute de moyens humains suffisants, les jeunes, les PMR ou PSH et seniors ne bénéficient pas d'un accompagnement équivalent bien qu'il existe d'autres services à leur disposition tels que le service public de l'autonomie et le service jeunes Nordistes.

De son côté, la Région a mis en place un appel à projets annuel Mobilité et Territoires depuis 2024. L'axe 2, spécifique aux maisons de mobilité, contribuera à la cohérence d'une offre « socle » sur le bassin (cf. fiche action 3.4).



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

- Il s'agira tout d'abord d'harmoniser les pratiques d'accompagnement des publics entre les différentes plateformes : envisager la mise en place des indicateurs communs de suivi de l'accompagnement au niveau des services départementaux, harmoniser l'entrée, le suivi et la sortie des personnes bénéficiant d'un accompagnement à la mobilité, organiser des rencontres entre les plateformes de mobilité locales afin de leur permettre d'échanger de bonnes pratiques et d'apprendre à se connaître.
- Ces échanges et rencontres entre les plateformes de mobilité locales du bassin de mobilité permettront de tendre vers une synergie entre les acteurs à l'échelle du bassin, dépassant ainsi les frontières administratives.
- Une coordination de l'ensemble des acteurs (plateformes de mobilité en particulier) devra être mise en place pour organiser la remontée d'information afin d'alimenter l'annuaire des services de mobilité (cf. action 1.1)



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES



PARTENAIRES



CIBLES

- Départements

- Etat
- Région
- France Travail
- AOM et EPCI
- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France
- Plateformes de mobilité

- Publics vulnérables du bassin



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Première année (2026)

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



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

- Moyens humains : utiliser les moyens humains existants tels que le conseiller mobilité actif sur le bassin



INDICATEURS DE SUIVI

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



ACTIONS LIÉES

- Fiche action 1.1 : Recenser et centraliser l'information sur l'ensemble des dispositifs de mobilité solidaire
- Fiche action 1.2 : Améliorer l'information et l'orientation à la mobilité en sensibilisant et formant les prescripteurs
- Fiche action 2.1 : Définir la gouvernance de la mobilité solidaire sur le bassin
- Fiche action 2.4 : Développer, faire connaître et coordonner territorialement les dispositifs d'aide aux changements de comportement
- Fiche action 3.1 : Mobiliser les leviers de financement existants pour développer des actions complémentaires
- Fiches actions 3.3 : Favoriser la mobilité de tous les publics
- Fiche action 3.4 : Définir et tendre vers une offre idéale de l'accompagnement de mobilité solidaire maillant tout le bassin

FICHE ACTION 2.4 – Développer, faire connaître et coordonner territorialement les dispositifs d'aide aux changements de comportement

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

Il existe déjà de multiples dispositifs qui mettent en valeur les alternatives à l'autosolisme auprès des entreprises, des écoles, des administrations, etc. Ces dispositifs ne sont cependant pas toujours connus de la part des différentes structures cibles, ou bien elles ne perçoivent pas le bénéfice qu'elles pourraient obtenir de ces démarches.

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

Concernant le public des scolaires et des jeunes, plusieurs dispositifs peuvent être mis en exergue et développés sur le territoire. Ils visent à développer dès le plus jeune âge une culture de l'écomobilité et donc une moindre dépendance à la voiture individuelle :

- Les **challenges de l'écomobilité scolaires, des collèges et des lycées**, organisés par le Centre ressources régional en écomobilité (CREM) ;
- Les **Plans de déplacements des établissements scolaires** et les **démarches spécifiques menées par les Départements concernant les collèges** ;
- Le dispositif **Savoir Rouler à Vélo** ou les **ateliers de remise en selle**.

Ces dispositifs sont détaillés dans la fiche action 3.3.A relative à la mobilité des jeunes.

Des dispositifs à destination des entreprises et des salariés sont également proposés, ou imposés :

- Les **négociations annuelles obligatoires (NAO)** : la LOM, via le Code du travail, impose aux employeurs de plus de 50 salariés travaillant sur un même site d'insérer un volet mobilité dans les NAO ;
- Le **Plan de mobilité employeur (PDMe)** : il peut s'agir d'une démarche volontaire ou d'une obligation dans le cas où les NAO n'intègrent pas un volet mobilité.

Le Challenge de la mobilité Hauts-de-France. Le challenge de la mobilité Hauts-de-France, dont le slogan est « Au travail, j'y vais autrement », est organisé chaque année durant la semaine européenne de la mobilité. Il vise en particulier à promouvoir les modes de transports alternatifs à la voiture individuelle pour les salariés dans le cadre de leurs trajets domicile-travail. Ce challenge concerne tous les employeurs (publics, privés, associations...), quelles que soient leur taille ou leur localisation. En 2023, 228 établissements y ont participé au niveau régional. L'objectif pour les années à venir sera d'augmenter significativement le nombre d'établissements participant à ce challenge et une sensibilisation des différents acteurs locaux, notamment lors du club de la mobilité solidaire sera réalisée.

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

A court terme, l'objectif est d'avoir une visibilité maximale sur les plans de mobilité employeur mis en place sur les territoires, et d'envisager une sensibilisation des entreprises qui ne se seraient pas encore engagées dans cette démarche.

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

- **Le Défi régional Pass Pass covoiturage**

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

Une sensibilisation lors du club de la mobilité solidaire sera effectuée, avec l'ambition de créer une émulation territoriale.

- **La Semaine Européenne de la mobilité**

Cet événement européen a pour objectif d'inciter la population à utiliser des modes de déplacements plus durables. Cette séquence forte de l'année permet aux collectivités et aux citoyens d'organiser des événements promouvant des modes de déplacements respectueux de l'environnement. C'est également l'occasion pour les collectivités de faire connaître les actions et activités qu'elles entreprennent dans le domaine.

Au niveau régional, le CREM répertorie l'ensemble des actions sur les Hauts-de-France. Il est proposé d'avoir également un recensement au niveau des bassins de mobilité afin de promouvoir davantage des dynamiques territoriales.

Les rencontres du club de la mobilité solidaire seront aussi l'occasion de mettre en exergue des actions innovantes initiées lors de cette semaine européenne de la mobilité ; actions qui pourraient avoir vocation à se dupliquer sur les territoires voisins.

- **Mai à Vélo**

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

Il conviendra de valoriser ces différentes initiatives à l'échelle du bassin de mobilité. On peut imaginer notamment utiliser le challenge Mai à Vélo avec l'application [geovélo](#) pour créer des dynamiques territoriales et augmenter significativement le nombre de structures participantes.

Une multiplication des initiatives à faire connaître et à coordonner territorialement

La liste des initiatives visant à changer les comportements de mobilité est loin d'être exhaustive.

Ces nombreux dispositifs ne sont pas toujours connus des différents publics cibles. Aussi, il est proposé que le club de la mobilité solidaire à l'échelle du bassin de mobilité puisse communiquer sur la totalité de ces challenges ou dispositifs d'incitation au changement de comportement. Ce lieu d'échange permettra de sensibiliser les différents partenaires et d'insuffler des dynamiques territoriales pour les différents dispositifs. Des coordinations entre les différents dispositifs pourraient également s'opérer dans le cadre de ce club.

Le CREM pourrait animer cette dynamique de valorisation des différentes initiatives liées aux changements de comportements dans le cadre du club de la mobilité solidaire.



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES



PARTENAIRES



CIBLES

CREM	- Région - Départements - AOM et EPCI - CCI (HDF et réseau) - Réseau Alliances et Déclic Mobilités - ADEME - Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France - Opérateurs de transport et de mobilité - Associations - Communes	- Employeurs - Publics de la mobilité solidaire et grand public en général
--	--	--



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

- Un point sur ces dispositifs pourrait être proposé dès les premiers comités de pilotage ou rencontres du club de la mobilité solidaire, en 2026.



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

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



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre d'entreprises participant au challenge de la mobilité (Source : CCI Hauts-de-France)
- Nombre de participants au défi Pass Pass Covoiturage (Source : Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France)
- Nombre de participants au challenge Mai à vélo
- Nombre de participants au challenge écomobilité scolaire



ACTIONS LIÉES

- Fiche action 2.1 : Définir la gouvernance de la mobilité solidaire sur le bassin
- Fiche action 3.3.A : Favoriser la mobilité de tous les publics : les jeunes

FICHE ACTION 3.1 – Mobiliser les leviers de financement existants pour développer des actions complémentaires

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Cette action a pour objectif de **présenter des structures qui recensent les possibilités de financement accessibles et accompagnent les porteurs de projet de mobilité.**

Accompagnement des collectivités par la Cellule Régionale France Mobilités :

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

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

En 2024, cette cellule a mis en place SOS Mobilités Hauts-de-France, pour guider les collectivités dans l'élaboration des projets de mobilités en zones peu denses : <https://sos-mobilites-hdf.recoconseil.fr/>. Le premier niveau d'accompagnement que constitue ce dispositif permet à un EPCI d'être orienté soit vers une solution technique auprès de l'un des partenaires de la cellule, soit vers une possibilité de financement.

Avec cette formalisation du processus d'accompagnement des collectivités dans le montage de projets de mobilités, l'objectif est de lever de nombreux blocages, notamment financiers :

- La collectivité pose sa question en lien avec son projet de mobilité.
- L'équipe SOS Mobilité forme des recommandations à la collectivité : acteurs, méthode, financements.
- La collectivité peut avancer progressivement dans son projet et échanger avec l'équipe SOS Mobilités.
- Tous alimentent le suivi du projet et des besoins, la collectivité peut à tout moment poser une nouvelle question.

La Cellule France Mobilités Hauts-de-France continue de mobiliser différents canaux pour toucher les collectivités : mails, webinaires, flyers...

On peut d'ores et déjà retrouver le cycle de webinaires sur la page régionale : <https://www.francemobilites.fr/regions/hauts-france>.

Il existe également un **répertoire de l'ensemble des dispositifs d'aides** (financements et ingénierie) pour les projets, expérimentations et innovation dans les mobilités (France Mobilités et Aides-Territoires) :

Le site <https://aides-territoires.beta.gouv.fr/portails/francemobilites/> permet de :

- réaliser une veille territorialisée et thématique des aides financières possibles ;
- paramétrer des alertes personnalisées pour bénéficier d'une veille automatisée sur les nouveaux dispositifs.

Il est important que les porteurs de projets de mobilité s'approprient complètement cet outil qui peut grandement faciliter le montage de projets. De plus, les acteurs portant des dispositifs de financement doivent également veiller à ce que ces derniers soient bien mentionnés sur la plateforme.

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

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

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

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

Accompagnement des territoires par la Région :

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

Accompagnement par du mécénat :

Enfin, le levier du mécénat est également une perspective à activer, notamment via les Fondations d'entreprises. A titre d'exemple, la mobilité solidaire fait partie des 4 grands axes de financement de projets de la Fondation d'entreprise Vinci pour la Cité. ROOLE et sa fondation, apportent également un soutien aux territoires à la fois sur le développement d'outils support à l'accompagnement des bénéficiaires (permis solidaire ; donnezvotrevehicule.org) mais aussi dans le lancement d'appels à projets annuels portant sur des problématiques précises comme ce fût le cas en 2025 avec l'appel à projet « BTP+ » qui a permis de soutenir des actions favorisant la mobilité en faveur de l'accès aux métiers de cette filière. Les Départements du Pas-de-Calais et du Nord mènent des missions de mécénat pour rechercher des financements via des partenariats public-privé. Les clubs d'entreprises, comme les clubs départementaux "les entreprises s'engagent" peuvent être des relais pour identifier et faciliter ces futurs partenariats.

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

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



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- Région
- Cellule France Mobilités (CEREMA, ADEME, DREAL, Banque des territoires),
- ANCT



PARTENAIRES

- Départements ;
- Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) ;
- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France



CIBLES

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



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

- Dès 2026 : assurer le fonctionnement de la Cellule France Mobilités et de l'outil SOS Mobilités Hauts-de-France.



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

- Les ressources actuelles des différentes structures pilotes ou partenaires



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de sollicitations des acteurs du bassin Aire Urbaine Centrale sur SOS Mobilités Hauts-de-France



ACTIONS LIÉES

- Fiche action 1.1 : Recenser et centraliser l'information sur l'ensemble des dispositifs de mobilité solidaire

FICHE ACTION 3.2 – Adapter les offres existantes aux problématiques de mobilité des publics les plus vulnérables

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

L'**offre de mobilité de droit commun** correspond aux services de mobilité courants, ouverts à tout public souvent en contrepartie d'une tarification. Il s'agit aussi bien des transports en commun que du covoiturage ou de la location de vélos en libre-service. Sur le bassin AUC, cette offre se caractérise par sa densité, son caractère multimodal mais également sa complexité. Des barrières à son usage peuvent exister, comme l'illectronisme.

La **mobilité solidaire** peut être définie comme les solutions développées pour pallier des manques dans l'offre de mobilité de droit commun ou répondre à des besoins spécifiques et plus personnalisés.

La démarche du PAMS s'appuie sur un principe de **reconnexion de la mobilité solidaire à la mobilité de droit commun**, visant à allier universalité des services et personnalisation des accompagnements.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Cette action a pour objectif de valoriser les dispositifs existants permettant d'évaluer l'offre de droit commun au prisme des enjeux de mobilité solidaire (outils numériques complexes, question des cautions, inaccessibilité physique aux personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite, etc.) et de structurer un groupe ressource au sein du Club de la mobilité solidaire afin de conseiller les AOM volontaires sur la levée de ces freins.

Cette fiche action ne cible pas les freins psychosociaux liés à l'usager qui font l'objet d'un traitement dans d'autres fiches actions.

1. Evaluer l'accessibilité de l'offre de mobilité de droit commun

L'objectif premier de cette action est d'identifier les dispositifs existants, obligatoires et volontaires, permettant d'évaluer l'accessibilité de l'offre de droit commun.

A titre d'exemple, les EPCI coordonnent et animent les commissions Intercommunales d'Accessibilité (C.I.A), instances de concertation consultative, obligatoires dans les collectivités de plus de 5 000 habitants, qui associent des représentants PMR ou PSH, associations et professionnels.

2. Structurer un groupe ressource à destination des AOM et opérateurs de transport volontaires

Le Club de la mobilité solidaire, du fait de sa composition, peut-être un lieu ressource afin de bénéficier des retours d'expériences des acteurs au contact des publics de la mobilité solidaire. Il est proposé, sur la base du volontariat, de structurer au sein du Club de la mobilité solidaire un groupe ressource à même de conseiller les AOM et opérateurs de mobilité du bassin volontaires sur la levée des freins matériels et physiques à l'accès à l'offre de transport de droit commun.

Les AOM et opérateurs de transport pourraient solliciter un échange avec une ou plusieurs personnes de ce groupe ressource afin de bénéficier d'un éclairage sur les résultats des évaluations et diagnostics existants et bénéficier de conseil sur les actions à mettre en œuvre pour lever ces freins.

Cette démarche vise également à renforcer la connaissance respective entre AOM, opérateurs de transport et acteurs de la mobilité solidaire.



NATURE DE L'ACTION

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

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



PILOTES

- Région
- Club de la mobilité solidaire



PARTENAIRES

- AOM
- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France
- Opérateurs de mobilités
- Prescripteurs et acteurs sociaux
- Départements



CIBLES

- Les AOM et opérateurs de transport



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Première année (2026)

- Constitution d'un groupe ressource au sein du Club de la mobilité solidaire

2

A partir de 2027 puis chaque année

- Sollicitations du groupe ressource par les AOM et les opérateurs de transport



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

- Moyens humains, ressources : les ressources actuelles des différentes structures pilotes ou partenaires



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de sollicitations du groupe ressource



ACTIONS LIÉES

- Fiche action 1.1 : Recenser et centraliser l'information sur l'ensemble des dispositifs de mobilité solidaire
- Fiche action 2.1 : Définir la gouvernance de la mobilité solidaire sur le bassin
- Fiche action 2.2 : Suivre et évaluer les actions du PAMS
- Fiche action 4.2 : Améliorer la mobilité du public habitant des Quartiers Prioritaires de la Politique de la Ville (QPV)
- Contrat Opérationnel de Mobilité du bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale

FICHE ACTION 3.3. – Favoriser la mobilité de tous les publics



PREAMBULE

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), article L 1215-3, évoque certains publics cibles des PAMS sans établir de liste exhaustive. La loi dispose ainsi que « (...) *l'accompagnement des personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi que des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite* » et plus loin, « (...) *mesures permettant au service public de l'emploi de fournir ces prestations à tout demandeur d'emploi, à toute personne éloignée de l'emploi ou au jeune en contrat d'apprentissage*. ». Ce dernier point indique néanmoins clairement que le législateur a souhaité prioriser l'accès à l'emploi et à la formation.

Conformément à cette lecture attentive de la loi, la Région et les cinq Départements ont ainsi pris le parti dès le début de la démarche de suivre une double approche :

- avoir une acception très large des publics, ce qui implique que l'ensemble des actions du présent PAMS s'adresse à un large panel de publics vulnérables et que la plupart ont une clef d'entrée thématique et non typologique, afin d'avoir une vision transversale ;
- et proposer des focus sur des publics identifiés comme :
 - ceux cités dans la loi, liés à l'enjeu de l'emploi et de la formation (les jeunes, les apprentis, les demandeurs d'emploi, les stagiaires de la formation professionnelle), et les personnes en situation de handicap et les personnes à mobilité réduite,
 - et ceux que le partenariat a identifiés comme particulièrement prégnants sur le territoire des Hauts-de-France, les seniors.

Ainsi, ces focus sont rassemblés dans les fiches actions 3.3 suivantes. Elles ont vocation à apporter des éclairages spécifiques, mais doivent être envisagées en cohérence avec l'ensemble du document PAMS.

Celui-ci partage par ailleurs ses enjeux et objectifs avec le Contrat Opérationnel de Mobilité (COM), qui porte sur des actions liées à l'intermodalité et à la coordination entre acteurs, ce qui renforce encore, outre le diagnostic commun réalisé, la dynamique d'une articulation resserrée entre les différentes démarches, et entre les fiches actions de chacun des documents.

FICHE ACTION 3.3.A. – Favoriser la mobilité de tous les publics : les jeunes

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

La région Hauts-de-France est la région la plus jeune de France, avec 40% de moins de 30 ans.

Sur le bassin de l'Aire Urbaine Centrale, les 15-29 ans représentent 20% de la population, un chiffre supérieur à la moyenne régionale qui s'explique par la présence de nombreux pôles de formation.

Ce public a l'avantage d'une capacité d'adaptabilité et d'acquisition de nouvelles compétences précieuses pour l'apprentissage de la mobilité. Toutefois, les jeunes sont confrontés à un faible niveau de formation et de scolarisation, en particulier dans les secteurs ruraux, les QPV et sur l'ex-bassin minier. Qu'ils soient scolaires, étudiants ou apprentis, la difficulté à accéder à une formation ou à un emploi cache des freins psycho-sociaux liés à la mobilité : une culture de la mobilité particulièrement faible, renforcée par un accès à la voiture de plus en plus tardif.

L'institut Elabe, à la demande du Laboratoire de la Mobilité Inclusive, a réalisé une enquête en 2019 sur « la mobilité et l'accès aux services de la vie quotidienne » dont les résultats indiquent clairement cet empêchement à la mobilité :

- Près d'un jeune sur deux de 18 à 24 ans a le sentiment d'être contraint dans ses déplacements ou ses modes de transports ;
- Mais au-delà de cette contrainte perçue, 3 à 4 Français sur 10 déclarent avoir déjà renoncé ou repoussé à plus tard (par défaut de mobilité) à accéder à des loisirs ou faire une sortie culturelle (41%), faire des démarches administratives (36%), se rendre à un rendez-vous médical (30%), pratiquer une activité physique ou sportive (29%), ou faire ses courses alimentaires (26%). L'étude montre que cette proportion est pratiquement systématiquement supérieure en ce qui concerne l'échantillon des 18-24 ans.

La 1^{ère} conséquence de cet empêchement à la mobilité est une entrave au lien social : 58% des jeunes de 18 à 24 ans affirment en effet qu'ils ont déjà renoncé à rendre visite à leur famille car ils n'avaient pas accès à un moyen de transport pour s'y rendre. Un chiffre quasiment aussi important lorsqu'il s'agit de passer du temps avec ses amis (59%).

Les freins à la mobilité sont également générateurs de bouleversements du mode de vie. Afin de pallier les difficultés de déplacement, 39% des jeunes actifs et 38% des 25-34 ans ont déjà envisagé de changer de mode de vie (télétravail, temps partiel, arrêter de travailler) et de changer de travail. Toujours selon cette étude, 37% des 18-24 ans et 30% des 25-34 ans ont même déjà envisagé de déménager pour se rapprocher de leurs centres d'activité.

Une autre étude de 2020 a également remis en évidence le lien direct entre mobilité et insertion. « *Les populations les plus jeunes et socialement les plus fragiles (faible niveau de diplôme et faibles revenus) sont les plus touchées par ces problèmes de mobilité et d'accès à l'emploi : respectivement 43% et 46% des 18-24 ans déclarent avoir renoncé à un entretien (embauche ou recherche d'emploi) et avoir refusé un travail ou une formation, faute de pouvoir s'y rendre* ». Cette étude confirmait également la fragilité des plus jeunes : « *les 25-34 ans sont davantage concernés que la moyenne (respectivement 24% et 32%). Le phénomène touche avant tout les populations les moins diplômées (24% et 27% pour les individus ayant un niveau bac). Ils sont également plus nombreux parmi les non-titulaires du permis B (37% et 44%)* ».

L'éloignement de l'emploi pour les jeunes (15-29 ans) apparaît plus accentué sur le bassin Aire Urbain Centrale que dans le reste de la région : 25 % des jeunes de 15 à 29 ans ne sont ni en emploi ni en formation contre 22,8 % en moyenne régionale pour l'année 2018.

Ces difficultés d'insertion peuvent se cumuler avec des difficultés d'accès aux services de proximité. Si les temps d'accès au panier « Jeunes » sur l'AUC est moindre que sur d'autres bassins, les jeunes vivant au sud de l'Audomarois bénéficient d'une moins bonne accessibilité à cet ensemble de services que sur le reste du bassin.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

- **Les challenges de l'écomobilité scolaires, des collèges et des lycées, organisés par le Centre ressources régional en écomobilité (CREM)**

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

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

- **Les plans de déplacements des établissements scolaires**

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

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

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

- **Le dispositif Savoir Rouler à Vélo**

Ce programme inscrit le vélo comme un savoir fondamental à acquérir à la sortie de l'école élémentaire. La formation est découpée en trois niveaux d'apprentissage à atteindre en 10h de formation afin de savoir circuler en situation réelle et gagner en autonomie à l'entrée au collège.

De nombreux acteurs peuvent organiser ce programme : écoles, centres de loisirs, mairies fédérations sportives, associations liées à la pratique du vélo, associations de prévention...

Sur ce sujet également, une dynamique territoriale pourra être promue à l'occasion des clubs de la mobilité solidaire. Il sera primordial de s'inspirer de l'expertise et des dispositifs existants dans le déploiement de dispositifs pour la mobilité des jeunes.

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

- Expérimenter des formats d'échange entre établissements scolaires et d'apprentissage, employeurs et missions locales. Cela pourrait prendre la forme de forums annuels croisant les questions d'emploi, études et mobilité en réunissant l'ensemble des parties prenantes et ouverts aux jeunes ;
- Proposer des alternatives réalistes au passage du permis de conduire pour les jeunes qui n'en ont pas la capacité (mise à disposition de véhicules type voiture sans permis ou vélos) ;
- Sensibiliser les jeunes à la mobilité en proposant des programmes pédagogiques spécifiques. Cette action pourra prendre exemple sur le partenariat actuel entre l'inspection académique d'Amiens et la Région. Il s'agit d'une recherche en géographie sur les mobilités qui porte principalement sur la perception de l'espace vécu par les élèves à travers leurs déplacements quotidiens ;
- Mener une étude expérimentale auprès des jeunes pour explorer des solutions spécifiques qui permettrait de définir les solutions à déployer en alternative à la voiture ;
- Développer l'information à la mobilité en même temps que l'information pour l'orientation. Un travail est en cours entre la direction Proch'Orientation et le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France pour pouvoir prendre appui sur leurs outils ;
- Le Plan Avenir de l'Education Nationale incite les établissements scolaires à renforcer les liens entre les écoles et les entreprises. La question de la mobilité des élèves fait partie des freins identifiés pour pouvoir développer les stages et les visites d'entreprises. Le territoire du Bassin Minier pourrait être particulièrement impliqué dans cette démarche ;
- Mener une étude sur un territoire expérimental dont le but serait de créer des synergies entre les différentes structures accueillant des jeunes, qui engendrent de la mobilité (clubs sportifs, culturels...). Par exemple : la mise en commun de minibus ou autres moyens de mobilité ;
- Intégrer l'enjeu d'acquisition de compétences de mobilité aux différents Plans Educatifs Globaux du bassin de mobilité ;
- Répliquer les initiatives de plusieurs EPCI et communes qui proposent régulièrement des animations dans les écoles pour sensibiliser à la mobilité dès le plus jeune âge ;
- Répliquer les initiatives de plusieurs AOM qui proposent une gratuité des transports collectifs pour les jeunes ou une tarification avantageuse pour ces derniers.



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES



PARTENAIRES



CIBLES

• Région (lycées et apprentissage), • Départements (collèges) • Communes (primaire) en lien avec l'éducation nationale	• Education nationale établissements scolaires et • Missions locales • Ecole de la 2ème chance • Centres sociaux et culturels • Associations d'insertion • Opérateurs de mobilité • AOM	• Jeunes (primaires, collégiens, lycéens, apprentis, jeunes ni emploi ni en étude ni en formation, alternants, etc.)
--	---	--



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Première année (2026)

- Identifier des collèges, lycées et écoles primaires où la problématique de mobilité est la plus prégnante afin de travailler avec les directions à des actions à mettre en œuvre auprès des élèves pour faciliter leur culture de la mobilité ;
- Montage de l'étude expérimentale à destination de différents « profils » de jeunes (collégiens, lycéens, apprentis, jeunes suivis par une mission locale) pour explorer des solutions spécifiques ;
- Poursuite du travail amorcé par Proch'Orientation et Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France ;
- Récolte du retour d'expérience du partenariat entre l'inspection académique d'Amiens et la Région sur le volet sensibilisation.

2

Deuxième année (2027)

- Lancement de l'étude expérimentale ;
- Lancement de premiers modules de sensibilisation et de formation à destination de collégiens et de lycées dans des établissements pilotes ;
- Organisation d'un forum annuel à destination des jeunes croisant les questions d'emploi, d'études et de mobilité ;
- Encager un travail spécifique sur la mobilité des étudiants.

3

Troisième année (2028)

- Bilan et évaluation de l'expérimentation et des modules pilotes ;
- Extension des modules à destination des collégiens et lycéens ;
- Reconstitution éventuelle de l'expérimentation et passage à l'échelle en déployant les solutions adéquates qui en seront ressorties.

4

Quatrième année (2029)

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



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

- Diagnostic du PAMS
- Base de données des offres de mobilité et aides existantes pour les jeunes



INDICATEURS DE SUIVI

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



ACTIONS LIÉES

- Fiche action 1.3 : Comprendre les manques et les besoins d'aujourd'hui et de demain
- Fiche action 3.3.B : Favoriser la mobilité de tous les publics : les apprentis
- Fiche action 4.2 : Améliorer la mobilité du public habitant des Quartiers Prioritaires de la Politique de la Ville (QPV)

FICHE ACTION 3.3.B. – Favoriser la mobilité de tous les publics : les apprentis

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

La LOM indique précisément, dans l'Article L1215-3, que les jeunes en contrat d'apprentissage doivent pouvoir bénéficier d'actions en leur faveur dans le cadre de la mise en place du PAMS : « *Le plan d'action définit les conditions dans lesquelles ces personnes bénéficient d'un conseil et d'un accompagnement individualisé à la mobilité. Il prévoit, notamment, les mesures permettant au service public de l'emploi de fournir ces prestations à tout demandeur d'emploi, à toute personne éloignée de l'emploi ou **au jeune en contrat d'apprentissage.*** »

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

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

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

- La Région (Aide aux transports aux particuliers, carte Génération# HDF-APPRENTIS, fonds de solidarité de l'apprenti, En route pour l'Emploi, Aide individuelle au permis de conduire...) ;
- L'Etat (aide au permis de conduire, aide mobili jeune par Action Logement...) ;
- Des missions locales, des associations ;
- Des Centres de Formations des Apprentis ;
- Des AOM avec des tarifs préférentiels sur les réseaux de transports en commun.

Ces aides sont indispensables pour faciliter les déplacements des apprentis. Néanmoins, elles ne répondent pas toujours suffisamment à leurs besoins pratiques actuels ou à venir.

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

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

Qu'ils soient scolaires, étudiants ou apprentis, la difficulté à accéder à une formation ou à un emploi, particulièrement forte dans le rural et sur l'ex-bassin minier, cache également des freins psycho-sociaux liés à la mobilité, à commencer par une culture de la mobilité particulièrement faible, en voiture ou en transports en commun.

Pour le Bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale, on dénombre environ 50 800 apprentis, principalement dans les secteurs du commerce, de l'industrie et des fonctions administratives et tertiaires.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

- En matière de transports scolaires, la Région assure la gratuité pour les élèves sous statut scolaire, lorsque l'organisation des déplacements relève de ses compétences. La Région Hauts-de-France a voté une délibération visant à renforcer l'équité dans l'accès aux transports interurbains routiers. Depuis le 1^{er} février 2025, un abonnement annuel gratuit est mis à disposition des élèves des Centres de Formation d'Apprentis (CFA) et des écoles de production
- Des réflexions sont en cours pour améliorer l'information des jeunes en amont du choix de la formation en apprentissage et de l'entreprise. L'objectif est que les jeunes élargissent leur spectre des possibles territorialement, en ayant connaissance des différentes possibilités de transport pour accéder à une formation et à une entreprise. De plus, des modules de formation au sein des CFA pourraient être proposés pour accompagner les jeunes à lever leurs freins à la mobilité et cette sensibilisation pourrait être réalisée par les entreprises. Aussi, des « guichets de la mobilité » au sein des CFA pourraient être développés afin d'optimiser l'information aux apprentis sur les services de mobilité disponibles. Les outils proposés par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, tels que le calculateur d'itinéraires et le futur annuaire des services de mobilité, seront particulièrement utiles dans ce cadre.
- La Région a fait évoluer son appel à projets relatif à la Réussite des Apprentis pour la période 2025-2028 de-France afin d'intégrer la prise en compte de la mobilité des apprentis. Des actions pourront ainsi potentiellement être retenues si elles visent à lever les freins à la mobilité des apprentis par la prise en charge des frais de transport en zone dépourvue de transports en commun réguliers adaptés aux horaires des formations.

Par exemple, le CFA Jean Bosco bénéficie de cet appel à projet avec la mise à disposition de scooters électriques pour les apprentis connaissant des difficultés de mobilité pour se rendre à leur lieu de formation ou de travail. En complément de la mise à disposition de ces scooters électriques, le CFA Jean Bosco prévoit la mise en place de modules de sensibilisation à la sécurité routière.

- La Région a construit, en partenariat avec l'ADEME, un consortium de plusieurs CFA dans l'objectif d'offrir des solutions de mobilité aux apprentis, avec un double intérêt dans la démarche engagée :
 - ▶ Atteindre la jeunesse : majoritairement âgés de 15 à 30 ans, les apprentis se prêtent tout particulièrement au déploiement de la mobilité à vélo dans la perspective d'un changement de comportement à long terme ;
 - ▶ Résoudre la problématique de la double-mobilité : à l'opposé des élèves de la filière générale, les apprentis se distinguent par leur utilisation permanente de deux sites, avec d'une part le lieu d'étude et d'autre part le lieu d'apprentissage. Cette particularité n'est pas sans aggraver la difficulté liée à leurs besoins de mobilité.

Le projet vise à dynamiser l'emploi du vélo en en faisant un nouvel outil de développement du territoire, au service des centres d'apprentissage et de formation. Il va recevoir un soutien de l'ADEME et un accompagnement de la Région.

- Des solutions locales existent par ailleurs pour soutenir la mobilité des apprentis. Par exemple, la Communauté de communes Pévèle Carembault a mis en place début novembre 2025 un service d'Accompagnement à la Mobilité, « SAM », permettant aux apprentis de bénéficier d'un accompagnement personnalisé dans leurs recherches de solution de mobilité et dès lors qu'aucune solution n'ait été trouvée sur le territoire, une offre de location de véhicules électriques (vélos, scooters, voitures sans permis) leur est proposé en fonction de critères définis.

Enfin, pour réduire la problématique de mobilité, il conviendra de proposer des solutions de mobilité résidentielle, en lien avec les politiques publiques de logement. La première étape pourrait consister à organiser un temps de concertation avec l'écosystème du logement. Des solutions de logements modulaires pourraient par exemple être envisagées comme la mise en relations entre bailleurs et apprentis, etc. Ces réflexions pourraient également être élargies au public des alternants qui peut rencontrer des difficultés de mobilité et de logement similaires du fait du cumul d'un lieu de formation et d'un lieu d'emploi.



NATURE DE L'ACTION

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

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



PILOTES



PARTENAIRES



CIBLES

• Région	• CFA • ADEME • Acteurs du logement • Associations (CREM, DAV...)	• CFA • Apprentis • Jeunes qui pourraient être intéressés par l'apprentissage • Les entreprises
--	---	---



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

2026 - 2029

- Accompagnement de projets permettant une meilleure mobilité des apprentis



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

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



INDICATEURS DE SUIVI

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



ACTIONS LIÉES

- Fiche action 1.3 : Comprendre les manques et les besoins d'aujourd'hui et de demain
- Fiche action 3.3A : Favoriser la mobilité de tous les publics : les jeunes

FICHE ACTION 3.3.C. – Favoriser la mobilité de tous les publics : les seniors

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Le bassin Aire Urbaine Centrale connaît un fort vieillissement de la population (le Nord est le département français qui compte le plus grand nombre de personnes âgées de 60 ans et plus) ; d'ici 2040, la part des 75 ans et plus pourrait augmenter de plus de 60% d'ici 2040. Parallèlement, le nombre de 15-29 ans pourrait diminuer de quasiment 20 % sur le même horizon. L'accroissement en volume des besoins spécifiques des personnes âgées concomitamment avec la diminution de leur mobilité constitue un enjeu fort pour le bassin.

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

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

- Un accompagnement mobilité spécifique, prenant en compte notamment la question de la « déprise automobile » pour sensibiliser, anticiper et proposer des solutions alternatives à la voiture ;
- Le redéploiement de services de proximité et le développement des services d'« aller-vers », en particulier pour l'accès aux soins ;
- L'adaptation des services de droit commun aux besoins des seniors (accessibilité des transports, horaires, premiers et derniers kilomètres) et le développement du transport à la demande.

L'intégration des besoins spécifiques des seniors dans l'offre de mobilité solidaire peut s'appuyer sur l'expérimentation menée auprès de ce public par Défi mobilité.

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

Les aidants familiaux sont également une cible privilégiée dans le cadre de la question de la mobilité des seniors. Des dispositifs d'accompagnement spécifiques doivent être mis en place en s'inspirant de l'existant. Ces accompagnements peuvent prendre deux formes :

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

Le diagnostic du PAMS ainsi que les actions de recensement et compréhension des besoins menées dans le cadre de l'enjeu 1 pourront nourrir ces éléments. Ces actions peuvent être initiées d'abord par des expérimentations qui, en fonction de leurs résultats, pourront être adaptées voire massifiées.

Des dispositifs d'accompagnement dédiés aux seniors ont été identifiés : Dans le cadre de la dynamique CADA, Communauté Amis des Aînés, Pévèle Carembault est à l'écoute des seniors, de leurs besoins de mobilité et des freins rencontrés. La plateforme d'information numérique créée permet aux seniors de mieux appréhender l'offre proposée sur le territoire. Ils ont également la possibilité de pouvoir échanger avec l'agent en charge du SAM, « Service d'Accompagnement à la Mobilité ».

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

Par ailleurs, il est possible de prendre appui sur des dispositifs existants comme le soutien régional à l'installation de Maisons de santé ou l'Appel à Projets régional « Maintien du dernier commerce de proximité dans une commune ».



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- Départements
- Région



PARTENAIRES

- Opérateurs de mobilité solidaire, en particulier les plateformes de mobilité solidaire
- ARS
- CPAM et CAF
- CCAS et CRS
- EPCI ou AOM
- SIAD
- Assureurs



CIBLES

- Personnes âgées
- Aidants familiaux



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Première année (2026)

- Intégrer le sujet des seniors à l'ordre du jour du Club de la Mobilité solidaire pour affiner les besoins, partager les retours d'expérience et proposer des expérimentations.
- Identifier les EPCI particulièrement en besoin de services à destination des seniors et orienter les stratégies de soutien en conséquence

2

A partir de 2027

- Organisation de visites de terrain pour découvrir les initiatives existantes dans les Hauts-de-France et nourrir les réflexions du Club de la mobilité solidaire ;
- Poursuite des réunions régulières du Club de la Mobilité solidaire et de l'exploration dans ce cadre du sujet de la mobilité des seniors : identification de premières pistes d'action, dont les moyens mobilisables par les différents partenaires et leurs niveaux d'engagement ;
- Priorisation des besoins et identification d'expérimentation à lancer en premier sur le bassin en se basant sur les discussions en Club de la mobilité solidaire ;
- Lancement opérationnel des premières expérimentations d'adaptation de services existants ou de création afin de répondre aux enjeux en se basant sur les premières discussions du Club.



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

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



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de services accessibles aux seniors (source : annuaire des services de mobilité du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France).



ACTIONS LIÉES

- Fiche action 1.1 : Recenser et centraliser l'information sur l'ensemble des dispositifs de mobilité solidaire ;
- Fiche action 1.2 : Améliorer l'information et l'orientation à la mobilité en sensibilisant et formant les prescripteurs
- Fiche action 1.3 : Comprendre les manques et les besoins d'aujourd'hui et de demain ;
- Fiche action 2.1 : Définir la gouvernance de la mobilité solidaire sur le bassin

FICHE ACTION 3.3.D. – Favoriser la mobilité de tous les publics : les personnes à mobilité réduite (PMR) et les personnes en situation de handicap (PSH)

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

L'accessibilité physique et cognitive est un enjeu qui concerne tous les publics, mais qui est particulièrement prégnant pour les personnes en situation de handicap (PSH) et les personnes âgées.

Cette catégorie d'usagers peut être appréhendée a minima à partir du nombre de bénéficiaires de la Carte Mobilité Inclusion ; mais elle recouvre en réalité un large archipel de situations dont une grande partie est invisible. Ainsi, si des services de mobilité adaptés sont possibles, ils sont limités aux situations d'invalidité les plus fortes, pour des raisons capacitaires essentiellement.

Il est alors primordial de combler le fossé entre une offre adaptée mais à petite échelle et l'offre de droit commun, en affirmant l'idée que les améliorations opérées pour les personnes à mobilité réduite (PMR) et PSH, profitent, par extension, à l'ensemble des usagers. Parmi les besoins de ces publics, celui de l'accès à l'emploi est prioritaire.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

De manière générale, s'agissant de la prise en charge des PMR et PSH, il convient à la fois :

- de poursuivre la mise en accessibilité des gares et des points d'arrêts routiers avec les schémas directeurs d'accessibilité (SD'AP) ;
- de travailler sur des solutions de mobilités pour faciliter l'accès aux soins, notamment pour des spécialistes parfois très éloignés du lieu d'habitation ;
- de les accompagner vers les services de mobilité de droit commun les plus adaptés, avec des ateliers de sensibilisation, d'information, de mise en situation, etc. Les portes d'entrée pour les bénéficiaires pourraient à la fois être les MDPH du Nord et du Pas-de-Calais mais aussi les établissements et services d'accompagnement par le travail (ESAT), avant une prise en charge par les acteurs locaux de la mobilité solidaire
- d'adapter les outils d'information actuels afin de les rendre lisibles et compréhensibles de tous, au travers par exemple de la méthode FALC (facile à lire et à comprendre), langage clair, d'autres méthodes facilitant la compréhension des documents, ou encore d'options à destination des personnes malvoyantes, sourdes ou malentendantes... ;
- de maintenir l'aide au transport des particuliers (ATP) en situation de handicap, dispositif régional de soutien aux habitants des Hauts-de-France qui travaillent ou qui reprennent une activité et qui utilisent leur véhicule pour aller travailler, par la prise en charge d'une partie des frais liés au trajet domicile-travail (éligibilité bonifiée pour les PSH) ;
- d'encourager le développement de services dédiés à ce public ou l'inclusion de ce public au sein de services existants. A titre d'exemple, la Métropole lilloise accueille actuellement 2 auto-école adaptée aux PMR et PSH. L'une, l'auto-école Capilliez Saintvenant à Villeneuve d'Ascq, est une auto-école traditionnelle qui s'est dotée d'un véhicule adapté pour ouvrir son offre. L'autre, L'espoir, est une association qui propose différents services à destination des PMR et PSH, dont une auto-école. Ces initiatives manquent encore sur le territoire de l'Aire Urbaine Centrale et nécessitent d'être encouragées et accompagnées.
- de déployer des solutions d'interprétation en Langue des Signes Française (LSF) et de transcription à distance, qui faciliteront le quotidien des sourds et des malentendants en simplifiant notamment leur relation avec l'administration publique (en évitant notamment les déplacements contraints, faute de pouvoir échanger à distance en utilisant un téléphone, pour un renseignement parfois sommaire) ;
- de soutenir la création d'un label handi-accueillant pour les organismes de formation de la Région. Ce label permettra d'amplifier la démarche qualitative d'accompagnement des personnes en situation de handicap dans les Hauts-de-France, de distinguer les organismes de formation exemplaires en matière d'accueil des PSH et surtout de permettre aux personnes en situation de handicap d'identifier facilement les structures de formation inclusive proposant, entre autres, des solutions de transport adaptées aux stagiaires en situation de handicap. Dans une même logique, les AOM et les opérateurs seraient incités à s'inscrire dans une démarche de labellisation de leurs réseaux et offres de transport et mobilité dans l'objectif d'une amélioration de la qualité de service aux PMR et PSH ;
- d'accompagner la mise en accessibilité des bâtiments et des espaces publics des collectivités territoriales. La mise en accessibilité coûtant cher, la Région a décidé d'ajuster ses politiques régionales d'investissement (aménagement, sport et culture) pour accompagner les territoires dans cette mise au norme essentielle à l'amélioration du quotidien de nombreux habitants des Hauts-de-France en situation de handicap.

Des offres locales existent en la matière comme sur la CU d'Arras où le dispositif Mobia d'Artis propose un service de **transport collectif** à la demande en porte à porte facturé 1,20 € aux usagers par voyage. Il est également possible de louer auprès d'Artis un vélo adapté « Mobilo ». Deux vélos sont disponibles à la location longue durée.



NATURE DE L'ACTION

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

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



PILOTES

- Départements
- Région



PARTENAIRES

- MDPH du Nord et du Pas-de-Calais
- EA et ESAT
- EPCI
- Communes
- Opérateurs de transport
- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France
- SNCF Gares et Connexions
- Acteurs de l'emploi type Cap emploi et France Travail
- Maisons Nord Emploi



CIBLES

- Les personnes en situation de handicap, en particulier



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

D'ici 2029

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



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

- Diagnostic du PAMS
- Base de données des offres de mobilité et aides existantes pour les PMR et PSH
- Bilan SDAP des AOM



INDICATEURS DE SUIVI

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



ACTIONS LIÉES

- Fiche action 1.1 : Recenser et centraliser l'information sur l'ensemble des dispositifs de mobilité solidaire
- Fiche action 1.2 : Améliorer l'information et l'orientation à la mobilité en sensibilisant et formant les prescripteurs
- Fiche action 1.3 : Comprendre les manques et les besoins d'aujourd'hui et demain
- Fiche action 2.1 : Définir la gouvernance de la mobilité solidaire sur le bassin
- Fiche action 3.3C : Favoriser la mobilité de tous les publics : les seniors
- Fiche action 3.4 : Définir et tendre vers une offre idéale de l'accompagnement de mobilité solidaire maillant tout le bassin

FICHE ACTION 3.3.E. – Favoriser la mobilité de tous les publics : les demandeurs d'emploi et les stagiaires de la formation professionnelle

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

Ce constat est encore plus présent à l'échelle du bassin Aire Urbaine Centrale, en particulier chez les personnes inscrites dans un parcours d'insertion. A titre d'exemple, dans le Pas-de-Calais, plus de 60% d'entre elles n'ont pas pu se rendre plusieurs fois à un entretien d'embauche, une formation ou à un RDV à cause d'un problème de mobilité. Par ailleurs, en termes de distance, la capacité à se déplacer pour une personne en insertion demeure bien inférieure à la moyenne nationale, ce qui pose un problème dans l'accès à des emplois qui peuvent parfois se situer en périphérie des agglomérations.

Les Départements du Nord et de Pas-de Calais sont très mobilisés dans l'aide à la mobilité des bénéficiaires du RSA.

France Travail développe également des dispositifs pour lever les freins à la mobilité des demandeurs d'emplois.

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Le dispositif « S'engager vers l'emploi 2023-2027 » du C2RP Carif-Oref Hauts-de-France vise à accompagner vers l'emploi ou vers des formations qualifiantes les personnes connaissant différents freins d'accès à l'emploi. Le public concerné est constitué de demandeurs d'emploi jeunes et adultes, prioritairement dépourvus de diplôme et rencontrant des difficultés d'apprentissage ou d'insertion, afin de leur permettre de bénéficier, à titre gratuit, d'un parcours individualisé comportant une aide à caractère pédagogique, social et professionnel.

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

- d'une part, dans le cadre de la contractualisation avec les organismes de formation, le lieu de formation est finement précisé à la ville. Ainsi, les difficultés de déplacements sont prises en compte à l'origine du montage du projet de formation : le lieu de déroulement de la formation est préalablement défini afin de réduire les abandons ou l'absentéisme, et de soutenir une offre au plus près des bénéficiaires.

- d'autre part, lors du sas de positionnement qui permet de déterminer le parcours de formation adapté aux besoins du stagiaire, les organismes de formation opèrent un diagnostic qui doit mettre au jour, entre autres questionnements, les problématiques liées à la mobilité, ou à la perception qu'ont les bénéficiaires sur leur mobilité.

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

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

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

Accompagnement des bénéficiaires du RSA par les Départements

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

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

Le Département du Nord propose également un accompagnement renforcé via les coachs présents au sein des Maisons Nord Emploi pour la reprise d'un emploi ou d'une formation qui accompagnent une cinquantaine de personnes par an.

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

Le Département du Nord accompagne également des allocataires du RSA pour l'obtention du Permis de conduire, avec par exemple l'accompagnement de l'auto-école solidaire Horizon Mobilité à Roubaix.

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

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

Le **Département du Pas-de-Calais** agit en faveur :

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

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

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

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

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

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

Accompagnement des demandeurs d'emploi par l'opérateur France Travail

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

- l'aide au financement du permis de conduire ;
- la prise en charge des frais de déplacements pour accompagner la reprise d'emploi ;
- l'aide au déplacement pour se rendre à un entretien d'embauche, à un concours ou un examen.

Parmi les initiatives fédératrices, on peut évoquer une dynamique significative initiée sur le territoire, en préfiguration de l'application de la loi Plein Emploi, avec la mise en place d'un Service Public Insertion Emploi (SPIE) « Agir pour les parents isolés », avec la CAF, France Travail, le Département du Pas-de-Calais, MIPE de Saint Omer (Mission Locale de l'Audomarois). L'objectif est de lever les freins périphériques à l'emploi, dont la mobilité, pour les bénéficiaires du RSA monoparents avec enfants de moins de 6 ans.

D'autres accompagnements, plus spécifiques, existent comme les ateliers d'accompagnement à la mobilité en train, animés par des agents du TER ou des partenaires de SNCF Voyageurs (Unis-Cité et Pimms Médiation) et destinés aux structures de l'insertion professionnelle. En 2024, 2 625 personnes, en grande partie des demandeurs d'emploi et notamment des jeunes, ont bénéficié de ces ateliers. Ces ateliers se déroulent soit au sein des structures de l'insertion (Mission locale, Ecoles de la Deuxième Chance...), soit directement en gare pour les publics les plus éloignés de la mobilité. Leur objectif est d'expliquer comment préparer un voyage en train, comprendre la signalétique en gare, connaître les tarifs spécifiques aux demandeurs d'emploi, acheter son titre de transport et utiliser l'application SNCF Connect.

Les Comités Locaux Pour l'Emploi (CLPE)

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

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

Il est également opportun de mettre en exergue des dynamiques territoriales fortes, qu'il convient de poursuivre.

Il est intéressant de souligner le **dispositif MobiliMEL** soutenu par la Métropole Européenne de Lille. Ce dispositif s'adresse principalement aux publics en insertion professionnelle et aux acteurs de l'emploi qui les accompagnent. Concrètement, il s'agit d'une part d'une plateforme web portée par l'association Compétences et Emplois qui recense l'ensemble des solutions de mobilité sur le territoire et d'autre part d'un accompagnement personnalisé et sur mesure réalisé par Ilévia.

Parmi les actions recensées on retrouve par exemple :

- l'accompagnement lors de rendez-vous individuels dans les permanences et les Maisons France Services
- le renseignement relatifs aux solutions de mobilités lors des salons et forums
- l'animation d'ateliers, de rencontres mobilité et de webinaires
- la formations des acteurs de l'emploi
- la mise en avant de solutions de mobilités durable avec la plateforme mobilimel.fr

La CC Pévèle Carembault a créé en novembre 2025, une plateforme mobilité appelé « Service d'Accompagnement à la Mobilité - SAM », qui propose d'accompagner les personnes en recherche d'emploi ainsi que les stagiaires de la formation professionnelle habitants le territoire, et la location de véhicules électriques (vélos, scooters, voitures sans permis).

Le bassin minier, qui représente 1,2 millions d'habitants, cumule des vulnérabilités sociales importantes (taux de pauvreté d'environ 20%, taux de chômage élevé, part des NEETS à 33%...). Ce territoire bénéficie désormais de la dynamique de l'Engagement pour le Renouveau du Bassin Minier (ERBM), visant à lui donner une nouvelle capacité à créer et développer des projets et de l'activité, afin qu'il rayonne à nouveau sur le territoire régional dans son ensemble, ainsi qu'au plan national. Même si la mobilité n'est pas l'objet central de l'ERBM, et que cette thématique est traitée à l'échelle des bassins de mobilité et des AOM, il semble pertinent d'utiliser la dynamique sur territoire pour promouvoir les dispositifs de mobilité permettant de faciliter l'accès à l'emploi :

- Assurer la présence des acteurs de la mobilité dans les événements relatifs à l'emploi.

Dans de nombreux événements liés à l'emploi sur le territoire, par exemple des job datings, des partenaires de la mobilité sont régulièrement associés pour promouvoir les solutions de mobilités disponibles. Cette articulation avec l'offre d'emplois et de mobilités doit être systématisée, le manque de mobilité étant un frein à l'emploi très important.

- Poursuivre la communication sur les tarifications solidaires, ou gratuité, des transports collectifs urbains, auprès des différents acteurs de l'emploi

Le bassin minier a la particularité d'avoir une grande partie de son territoire avec des transports collectifs urbains gratuits. Le SMTD applique en effet la gratuité et Artois Mobilité le fera sur la totalité de son territoire dès 2026.

Le réseau de transport Transvilles, sur le ressort territorial du SIMOUV propose quant à lui des titres solidaires, qui permettent de lever en partie le frein financier de l'accès aux transports collectifs urbains.

Ces tarifications, ou gratuités, ne sont pas nécessairement connues de la part des demandeurs d'emplois.

- Développer l'utilisation des mobilités actives pour accéder à l'emploi

L'association Espace Mobilité de l'Artois (EMA) a mis en place depuis décembre 2024 le programme d'accompagnement Vélo Egaux, dédié aux personnes en situation de précarité, en priorité aux allocataires des minimas sociaux. Ce programme permet aux bénéficiaires d'avoir accès à des cours de vélo 100% pris en charge, un temps d'initiation à la mécanique, puis à l'attribution d'un vélo. Ce dispositif peut permettre à des personnes de retrouver une mobilité, étape décisive pour l'accès à un emploi.

Pour la première fois, un colloque consacré aux mobilités actives dans le bassin minier, dans le cadre de l'ERBM, a eu lieu le 10 juillet 2025. Il pourrait être envisagé que lors du prochain événement de ce type un temps spécifique soit consacré à l'accès à l'emploi, avec par exemple des retours d'expériences d'employeurs qui valorisent ce type de mobilité pour leurs salariés.



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- Région
- Départements
- France Travail



PARTENAIRES

- Organismes de formation
- Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM)
- Plateformes de mobilité
- Partenaires de l'Engagement pour le Renouveau du Bassin Minier (ERBM)



CIBLES

- Le public éligible :
- Les personnes majeures en recherche d'emploi, inscrites ou non à France Travail
 - Les salariés en contrat aidé
 - Les salariés à temps partiel (durée inférieure à 24 heures par semaine)
 - Les personnes en préparation partagée d'éducation de l'enfant (PréParE) à temps plein et privées d'emploi
 - Les personnels en uniforme (infirmier, agent de sécurité...), en reconversion professionnelle, les sportifs des Hauts-de-France



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

D'ici 2030

- Pour la Région, dispositif « S'engager vers l'emploi 2023-2027 »
- Dispositifs issus de la Loi Plein Emploi
- Accompagnement des bénéficiaires du RSA par les Départements du Nord et du Pas de Calais



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

- Diagnostic du PAMS
- Base de données des offres de mobilité et aides existantes pour les PMR et PSH
- Bilan SDAP des AOM



INDICATEURS DE SUIVI

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



ACTIONS LIÉES

- Fiche action 1.1 : Recenser et centraliser l'information sur l'ensemble dispositifs de mobilité solidaire
- Fiche action 1.2 : Améliorer l'information et l'orientation à la mobilité en sensibilisant et formant les prescripteurs
- Fiche action 1.3 : Comprendre les manques et les besoins d'aujourd'hui et de demain
- Fiche action 2.3 : Renforcer l'accompagnement et la coordination des acteurs de la mobilité solidaire grâce à des plateformes de mobilité
- Fiche action 3.4 : Définir et tendre vers une offre idéale de l'accompagnement de mobilité solidaire maillant tout le bassin
- Fiche action 4.3 : Lever les freins de la mobilité pour faciliter l'accès et le maintien dans l'emploi dans les filières professionnelles en tension
- Fiche action 4.4 : Préparer et favoriser l'accès aux opportunités d'emplois des grands projets sur le bassin et à proximité
- Fiche action 4.5 : Favoriser la mobilité pour l'accès à l'emploi transfrontalier

FICHE ACTION 3.4 – Définir et tendre vers une offre idéale de l'accompagnement de mobilité solidaire maillant tout le bassin

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

On observe sur le bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale, une multitude d'acteurs de la mobilité solidaire mais avec de grandes disparités dans la répartition territoriale, les services proposés et les critères d'accès.

Le diagnostic réalisé sur l'Aire Urbaine Centrale permet d'illustrer et d'affiner ces éléments de contexte en décomposant par type de service l'offre existante :

- **Offre de droit commun** : malgré un réseau ferroviaire dense, des services de transports collectifs urbains et TAD attractifs (gratuité pour certains) et des lignes de cars interurbains nombreuses, l'offre de droit commun est inégalement répartie sur le territoire et les publics vulnérables peuvent rencontrer des difficultés particulières pour l'utiliser (horaires, coupures de trajet, freins psychosociaux, gestion du premier et dernier kilomètre, etc.). Néanmoins elle reste pertinente pour de nombreux publics.
- **Diagnostic et accompagnement** : l'ensemble du bassin est couvert par une offre de diagnostic mobilité, à l'exception des CC Flandre Lys et Pévèle-Carembault (en cours de structuration). Ce service est principalement assuré par les plateformes de mobilité du territoire et cible en particulier les travailleurs précaires, les demandeurs d'emploi et les jeunes. Concernant l'accompagnement mobilité, la totalité du bassin est couverte par une offre, plus dense que pour le diagnostic et comprenant parfois plusieurs services sur un même EPCI. Cette offre doit cependant être nuancée car elle est parfois uniquement constituée du seul service d'orientation mobilité proposée dans les Maisons France Services.
- **Transport solidaire** : l'offre de transport solidaire est importante sur le bassin Aire Urbaine Centrale avec 25 acteurs recensés qui proposent une offre de ce type et jusqu'à 7 services recensés sur la CABBALR. L'ensemble des EPCI du bassin concerné, à minima, par une offre de transport solidaire. Cette couverture doit néanmoins être nuancée, en effet cela ne signifie pas pour autant qu'une offre de transport solidaire est accessible partout au sein de l'EPCI.
- **Location achat, réparation** : à l'inverse des dispositifs de mobilité solidaire précédemment analysés, les offres de location, achat et réparation de véhicules solidaires sont plus éparées sur le territoire. Tous les EPCI du bassin ne sont pas couverts par une offre.

La coordination de l'offre est en partie structurée via le dispositif Mamobilité62 porté par le Département du Pas-de-Calais. Pour le Département du Nord, cette coordination est à réfléchir.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

Dans le cadre du PAMS, l'offre « idéale » pourrait se décliner en 6 types de services

- **L'offre de droit commun** : il existe des axes d'amélioration sur les dessertes ferroviaire, transports urbains, TAD et lignes de cars interurbains qui doivent être travaillés en lien étroit avec les autorités compétentes en la matière.
- **Le diagnostic mobilité** : il est la première étape d'un parcours d'accompagnement visant à la fois une meilleure autonomie en mobilité et l'accès à des solutions de mobilité, en lien avec le projet social ou professionnel de la personne
- **L'accompagnement mobilité** : il vise à doter les bénéficiaires des compétences nécessaires : lecture de carte, utilisation des transports en commun, apprentissage du vélo, formation au code de la route et au permis de conduire, etc.
- **Le transport solidaire** : il s'agit de couvrir davantage les territoires, notamment ceux de l'arrière-pays de la Côte d'Opale et donc de développer l'offre autour de ce type de transport à savoir : covoiturage solidaire, transport à la demande, transport d'utilité sociale pour les bénéficiaires les moins autonomes.
- **L'achat, la location et la réparation de véhicule** : l'objectif est d'avoir un accès à l'achat ou à la location d'un véhicule (voiture, voiture sans permis, vélo, vélo à assistance électrique, scooter électrique...) et d'assurer une offre solidaire de réparation afin de disposer d'un véhicule pérenne.
- **L'accès à une aide financière** : en fonction du profil de la personne, par exemple le financement du permis de conduire, l'achat de véhicule, la réparation de véhicule...

Ainsi, il est proposé de valoriser, maintenir et le cas échéant développer une offre dite « idéale » de mobilité solidaire telle que définie ci-dessus, coordonnée par les plateformes de mobilité solidaire, qui auront pour objectif d'apporter une cohérence d'ensemble dans le déploiement de cette offre de services.

Le diagnostic du PAMS a par ailleurs identifié d'autres publics vulnérables, tels que certains habitants de territoires peu denses par exemple ou encore les habitants qui résident dans des quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV).

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

Mise en œuvre

Il est proposé de réaliser chaque année un bilan de l'évolution de cette offre. Il permettra de vérifier que l'offre évolue de manière équitable sur l'Aire Urbaine Centrale et d'identifier les besoins prioritaires pour proposer des actions correctrices.

Pour calibrer l'offre « idéale », en fonction des besoins repérés, le comité de pilotage fixera les enjeux prioritaires.

A partir de l'offre socle identifiée dans le cadre du diagnostic PAMS (2024), il est proposé ainsi de réaliser chaque année un bilan de l'évolution de cette offre. Ce bilan s'appuiera sur une mise à jour de la cartographie de cette offre à l'échelle du bassin et des différentes catégories de publics pris en charge.

Pour faire évoluer l'offre sur le territoire, les échanges entre financeurs seront prépondérants, pour flécher au mieux les financements sur les territoires présentant des carences, et pour éviter des doublons entre structures d'accompagnements sur des territoires déjà bien pourvus.



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- Départements
- Région



PARTENAIRES

- Etat
- AOM et EPCI
- France Travail
- Cap Emploi
- Mission locale
- CAF
- FASTT
- Opérateurs de mobilité solidaire



CIBLES

- Publics vulnérables du bassin



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2029

- Tendre vers une couverture du bassin par une offre « idéale » de mobilité solidaire accessible aux différents publics vulnérables pris en compte dans le PAMS



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

- Le dispositif Mamobilité62
- Les actions de mobilité solidaire existantes sur le territoire



INDICATEURS DE SUIVI

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



ACTIONS LIÉES

- Fiche action 1.3 : Comprendre les manques et les besoins d'aujourd'hui et de demain
- Fiche action 2.1 : Définir la gouvernance de la mobilité solidaire sur le bassin
- Fiche action 2.2 : Suivre et évaluer les actions du PAMS
- Fiche action 2.3 : Renforcer l'accompagnement et la coordination des acteurs de la mobilité solidaire grâce à des plateformes de mobilité
- Fiche action 2.4 : Développer, faire connaître et coordonner territorialement les dispositifs d'aide aux changements de comportement
- Fiche action 3.1 : Mobiliser les leviers de financement existants pour développer des actions complémentaires

FICHE ACTION 3.5. – Impulser la mobilité inversée sur le bassin

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

Concernant le bassin Aire Urbaine Centrale plusieurs initiatives de mobilité inversée se développent pour favoriser notamment l'accès aux services publics. Matérialisé par les Maisons France Services qui se déploient au travers d'antennes ou d'espaces labellisés « France Services », pouvant être la mairie, le centre social, la Poste ou encore la salle des fêtes d'une commune. Ceux-ci sont à la fois situés dans les intercommunalités les plus rurales du bassin mais également dans certains quartiers prioritaires, comme à Arras. Au total, on compte à ce jour environ 50 espaces labellisés « France Services » sur le bassin. Les conseillers peuvent notamment y accompagner les usagers dans leurs démarches administratives, répondre à leurs questions, les aider pour leurs démarches en ligne, résoudre certaines situations complexes et mettre à disposition des outils informatiques (postes en libre accès, imprimantes, scanners...).

En plus de ces environ 50 espaces fixes, 5 navettes itinérantes appelées « Bus France Services » ont vu le jour dans la Communauté d'agglomération Cœur de Flandre Agglo, la CABBALR, la Communauté d'Agglomération du Douaisis Agglo, la Communauté d'Agglomération de Valenciennes Métropole et l'arrondissement de Lille. Dans une démarche « d'aller vers », ces navettes tiennent des permanences du lundi au vendredi sur différents lieux du territoire. La localisation de l'ensemble des espaces France Services est accessible pour tous les habitants grâce aux cartographies réalisées par les Préfectures et les Départements.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

L'un des enjeux majeurs du rapprochement des services publics auprès des populations vulnérables habitant les territoires les moins denses et du développement des espaces d'accueil France Services est de pouvoir augmenter le nombre de dispositifs de type « bus itinérants ». Ceux-ci ont pour avantage de parcourir, selon un calendrier quotidien préétabli mensuellement, les communes les moins densément peuplées d'une intercommunalité. Ainsi, la possibilité de déployer un bus itinérant France Services sur d'autres intercommunalités du bassin Aire Urbaine Centrale doit être envisagée, en partenariat avec les services de l'Etat en charge du dispositif (ANCT, Préfecture) et les opérateurs nationaux (CAF, France Travail, CPAM, MSA, MDPH, etc.).

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

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

Sur le bassin Aire Urbaine Centrale, en particulier sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille (MEL), plusieurs « bus » effectuent également des missions similaires en se déplaçant sur le territoire, informant et sensibilisant sur diverses thématiques, telles que la santé (« Le Camion rose »), l'eau (« Bus de l'Eau ») ou encore le recyclage des déchets (ESUS « Les Alchimistes », à Tourcoing).

Toujours sur le bassin de l'Aire Urbaine Centrale, une infirmière et une médiatrice « santé » viennent au-devant des femmes du territoire de la CABBALR dans un camping-car aménagé, afin de les aider à s'inscrire de nouveau dans un parcours de santé et de soins.

En région Hauts-de-France, la Communauté de Communes de la Picardie des Châteaux (EPCI rural situé dans le bassin Saint-Quentinoise), qui n'a pas encore eu la possibilité de mettre en place des services de mobilité, a décidé de valoriser l'offre locale de transports en commun (autocars interurbains de l'Aisne) au travers de points d'information itinérants, notamment à destination des jeunes, en se coordonnant sur leurs horaires, ou pour les seniors isolés.

SNCF TER Hauts-de-France, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, les opérateurs de services de transport collectif ou encore les associations ou structures gravitant autour de l'écosystème de la mobilité solidaire pourraient tenir un stand d'animation et d'information lors de ce genre d'événements, en particulier dans les communes et territoires les plus éloignés des services.

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

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



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- Région
- Communautés de communes
- Départements



PARTENAIRES

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



CIBLES

- Publics vulnérables habitant des communes rurales
- Séniors



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

D'ici 2029

- Déploiement de dispositifs permettant à la population du bassin de limiter ses déplacements pour accéder à un service
- Multiplier les interventions liées à la mobilité lors des événements grand public



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Moyens humains, ressources

- Les ressources actuelles des différentes structures pilotes ou partenaires
- Matériel d'animation lors d'événements publics (barnum, kit de communication...)



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de dispositifs d' « aller vers » déployés



ACTIONS LIÉES

- Fiche action 1.2 : Améliorer l'information et l'orientation à la mobilité en sensibilisant et formant les prescripteurs
- Fiche action 3.1 : Mobiliser les leviers de financement existants pour développer des actions complémentaires
- Fiche action 3.3.C : Favoriser la mobilité de tous les publics : les seniors
- Fiche action 4.1 : Travailler sur les enjeux d'intermodalité solidaire entre les territoires du bassin

FICHE ACTION 3.6 – Favoriser l'égalité entre les femmes et les hommes dans l'accès à la mobilité

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

Des pratiques de mobilité genrées spécifiques

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

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

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

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

³ Ibid Forum Vies Mobile, 2022

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

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

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

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

La Direction Régionale aux Droits des Femmes et à l'Égalité a notamment lancé « **En voiture Nina et Simon.e.s** », un dispositif d'aller-vers ayant pour objectif d'offrir une première écoute attentive par des professionnels avant une réorientation vers les dispositifs locaux selon leurs domaines de compétences. Il permet d'aller aux contacts des femmes, au plus près des lieux de vie pour aborder des thématiques variées : les violences, la santé, l'insertion sociale et professionnelle, la sexualité, les droits... Premièrement déployé dans le département du Nord en partenariat avec l'association SOLFA, il a aussi été mis en place dans l'Aisne par la Fédération Régionale des CIDFF des Hauts-de-France. Il s'agit d'un lieu itinérant d'information, d'écoute et d'orientation bienveillant, gratuit et sans rendez-vous, pour toute personne se questionnant sur les thématiques de l'égalité entre les femmes et les hommes. Le « van jaune » se déplace également lors d'événements (type fête de village) à la demande de partenaires, dont les centres sociaux. Les échanges s'articulent selon un principe d'anonymat, de distribution de l'information, de prise de rendez-vous individuel à la demande ou de mise en relation avec le partenaire compétent.

Pour ce qui est des transports en commun, et notamment des réseaux de bus urbains, il est possible depuis octobre 2020 de mettre en place un **dispositif de descente à la demande** qui permet de déposer les voyageurs entre deux arrêts en soirée et pendant la nuit. Les lignes de bus du réseau Ilévia, sur la Métropole Européenne de Lille, ont adopté ce dispositif, avec cette possibilité à partir de 22h jusqu'à la fin du service. Ce service est réservé aux personnes seules et aux personnes accompagnées d'enfants mineurs.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



NATURE DE L'ACTION

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

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



PILOTES

- Région
- Départements



PARTENAIRES

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



CIBLES

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



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

A partir de la première année

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

2

A partir de la deuxième année

- Organisation d'une journée ou d'un webinaire sur la thématique « Femmes et Mobilité » dans le cadre du club de la mobilité solidaire

3

A partir de la troisième année

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



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

- Diagnostic du PAMS
- Ensemble des sources citées



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de dispositifs proposant un accompagnement spécifique pour les femmes



ACTIONS LIÉES

- Fiche action 1.2 : Améliorer l'information et l'orientation à la mobilité en sensibilisant et formant les prescripteurs
- Fiche action 2.1 : Définir la gouvernance de la mobilité solidaire sur le bassin
- Fiche action 2.2 : Suivre et évaluer les actions du PAMS
- Contrat Opérationnel de Mobilité du bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale

FICHE ACTION 4.1 – Travailler sur les enjeux d'intermodalité solidaire entre les territoires du bassin

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Seuls 2% de la population du bassin habitent une commune rurale autonome et 5% une commune rurale sous influence d'un pôle urbain, en majorité dans les EPCI Cœur de Flandre et Sud de l'Audomarois. Ces faibles pourcentages sont néanmoins à mettre en perspective avec leurs valeurs absolues : 57 524 et 143 810 habitants, soit plus de 200 000 habitants résidant dans une commune rurale. Au sein même des EPCI dits urbains, une partie de ces territoires est également rurale.

Le taux de dépendance à la voiture est particulièrement marqué dans les territoires ruraux : environ 92% (CC du Pays de Lumbres, CC Cœur de Flandre Agglo, CC Flandre Lys et CC Pévèle-Carembault).

Il existe de très fortes inégalités d'accès à une offre de transport selon son territoire de résidence. Les territoires ruraux même maillés par des gares, et dans une moindre mesure, les territoires périurbains en bout de ligne, ne proposent pas toujours de solutions opérantes pour le dernier kilomètre.

L'arrivée du SERM d'ici 2040 doit permettre un renforcement de l'offre de transport collectif : un meilleur cadencement des trains (toutes les 5-10mn en heures de pointe entre Lille et la 2ème couronne, 15-30mn entre Lille et les pôles les plus éloignés), des gares mieux connectées aux autres offres de transport.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Cette fiche propose 2 axes d'actions pour améliorer la mobilité entre les territoires du bassin, notamment les territoires ruraux, en travaillant sur l'intermodalité entre les offres de transport, y compris entre les offres de transport de droit commun et les offres de mobilité solidaire.

1. Organiser des échanges réguliers entre les AOM, les opérateurs de mobilité et les acteurs de la mobilité solidaire

Ces échanges doivent permettre de travailler sur l'articulation entre l'offre de transport de droit commun et l'offre de mobilité solidaire.

Ces échanges pourront capitaliser sur les interactions engagées entre les AOM, opérateurs de transport et opérateur de mobilité solidaire dans le cadre de la *fiche action 3.2 Adapter les offres existantes aux problématiques de mobilité des publics les plus vulnérables*.

Un deuxième axe de travail pourra porter sur le lancement de nouveaux services afin de prendre en compte depuis la conception jusqu'à la réalisation les enjeux d'articulation entre l'offre de mobilité de droit commun et l'offre de mobilité solidaire.

2. Intégrer les enjeux relatifs à la mobilité solidaire dans la création de nouveaux services entre territoires
Lorsque de nouveaux services de mobilité de droit commun sont créés entre les territoires, une attention particulière doit être apportée afin qu'ils puissent répondre notamment aux besoins des publics vulnérables.

Au même titre que les autres acteurs de la mobilité, les partenaires de la mobilité solidaire doivent être consultés.

Par exemple, pour le projet de SERM Hauts-de-France, les partenaires de la mobilité solidaire doivent être consultés, pour intégrer au mieux le public de la mobilité solidaire à la future offre du SERM.

Parmi les pistes d'actions pour que les nouveaux services de mobilité mis en place entre les territoires puissent être profitables aux publics vulnérables, on peut par exemple évoquer :

- la sensibilisation des acteurs « sociaux » proches des plus publics les plus vulnérables, pour que ceux-ci soient informés et puissent relayer l'information, sur les futures offres de mobilité ;
- la participation des acteurs de la mobilité solidaire aux différentes étapes de consultation prévues concernant le dimensionnement et le déploiement de la future offre du SERM.
- Une communication pour rendre lisible la future tarification et gestion des exploitants, une communication régulière et ciblée sur la future offre du SERM auprès des publics de la mobilité solidaire.



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- Club de la mobilité solidaire



PARTENAIRES

- AOM
- Opérateurs de transport
- Acteurs de la mobilité solidaire
- Etat (services déconcentrés)
- Départements
- Région



CIBLES

- Opérateurs de transport
- Acteurs de la mobilité solidaire



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

A partir de 2026

- Organisation des premiers échanges entre les AOM, les opérateurs de mobilité, les acteurs de mobilité solidaire,
- Sensibilisation des acteurs de la mobilité solidaire au projet de SERM



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de réunions organisées entre les AOM, les opérateurs de mobilité, les acteurs de mobilité solidaire



ACTIONS LIÉES

- Fiche action 3.2 : Adapter les offres existantes aux problématiques de mobilité des publics les plus vulnérables.

FICHE ACTION 4.2 – Améliorer la mobilité du public habitant des Quartiers Prioritaires de la politique de la Ville (QPV)

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

D'après la définition de l'INSEE, « Les quartiers prioritaires de la politique de la Ville sont des territoires d'intervention de l'État et des collectivités territoriales définis par la loi de programmation pour la ville et la cohésion urbaine du 21 février 2014 dans l'objectif commun de réduire les écarts de développement entre les quartiers défavorisés et leurs unités urbaines. Leur liste et leurs contours ont été élaborés par le Commissariat général à l'égalité des territoires (CGET), devenu depuis le 1er janvier 2020 l'Agence nationale de la cohésion des territoires (ANCT). En France métropolitaine, en Martinique et à La Réunion, ils ont été identifiés selon un critère unique, celui du revenu par habitant. L'identification des quartiers prioritaires a été réalisée à partir des données carroyées de l'Insee ».

Au 1^{er} janvier 2024, on recense 1362 QPV en France métropolitaine, avec en moyenne 14 QPV par département mais ces QPV sont inégalement réparties sur le territoire. Les Hauts-de-France est la région qui concentre le plus de QPV après l'Île-de-France (298) : 204 QPV et 753 000 personnes qui y vivent soit 13% de la population régionale. Les ¾ des QPV de la région se situent dans les départements du Nord et du Pas de Calais. Le Nord est également le département qui regroupe le plus de QPV (94) devant la Seine Saint Denis (75). Les habitations à loyer modéré (HLM), nombreuses dans les quartiers de la politique de la ville, sont moins présentes dans les QPV des Hauts-de-France. 56 % des ménages des QPV déclarent vivre en HLM ce qui représente la part la plus faible de métropole.

Les publics habitant des QPV des Hauts-de-France rencontrent une plus grande difficulté d'accès à l'emploi. La part des 15 à 64 ans en emploi s'élève à 42 % contre 47 % pour la population des QPV de France métropolitaine.

La mobilité est un enjeu particulièrement fort dans les QPV, en effet, on observe un taux de motorisation bien moins important que la moyenne nationale : 44,6% des ménages habitant en QPV sont sans voiture contre seulement 18,5% des ménages hors QPV. La part de personnes sans permis est également trois fois supérieure. A l'inverse, la part modale de la marche y est deux fois plus importante (45,7% contre 22% hors QPV), illustrant la double nécessité de se déplacer tout en limitant au maximum les coûts associés à ces déplacements.

Bien que les QPV du territoire présentent des enjeux divers et des typologies d'habitants différentes, les travaux collaboratifs d'élaboration du PAMS font apparaître plusieurs éléments de diagnostic.

Des problématiques structurelles liées à l'organisation du territoire et une dépendance au mode automobile qui reste élevée :

- Problématiques liées à l'organisation spatiale des villes
- Dispersion des emplois peu qualifiés et difficulté d'accessibilité à ces derniers
- Dépendance au mode automobile pour certains déplacements, malgré son coût élevé

Une problématique de financement des mobilités et une approche sectorielle de l'enjeu mobilité :

- Emiettement des financements
- Sectorisation de la mobilité : nécessité d'avoir une approche plus globale de la mobilité qui intègre également d'autres enjeux, par exemple : garde d'enfants, accès santé mentale, physique, etc.

Les moyens de mobilité mis à disposition des habitants ne sont pas pleinement utilisés :

- Méconnaissance des offres de transport existantes
- Peu de contact avec les acteurs relais (bailleurs, comités de quartiers), qui ne sont pas forcément sensibilisés aux enjeux de mobilité

L'existence de plusieurs freins psychosociaux :

- Sentiment d'insécurité dans les transports
- Sentiment d'insécurité entre point d'arrêt et logement
- Méconnaissance des possibilités, des modes alternatifs
- Volet communication des différentes offres et meilleure lisibilité.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Trois axes d'action ont été identifiés pour répondre à l'enjeu d'amélioration de la mobilité des habitants des QPV.

1. Réaliser un diagnostic approfondi des enjeux de mobilité dans les QPV

Si la mobilité dans les QPV est un enjeu central, il s'agit également d'une problématique complexe et multi-facteurs. En effet, les QPV du bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale présentent des caractéristiques diverses (habitat individuel, collectif, zone dense, etc.) qui nécessitent une étude approfondie afin d'apporter les solutions adaptées.

La réalisation de ce diagnostic approfondi devrait notamment permettre de préciser la connaissance existante sur les points suivants :

- Etat de l'offre de droit commun
- Etat de l'offre de la mobilité solidaire
- Typologie des publics selon les QPV
- Etat des lieux des besoins de mobilité des publics habitant dans les QPV (à quels lieux ont-ils besoin d'accéder ? le peuvent-ils autrement qu'en voiture ? en un temps raisonnable ?)
- Recensement des associations et dispositifs d'aides disponibles (cf. annuaire des services de mobilité)

Ce travail de diagnostic pourrait à la fois s'appuyer sur les études existantes, un travail en chambre visant à préciser la localisation de l'ensemble des lieux auxquels il est nécessaire de pouvoir accéder et de faire l'état des lieux de leur degré d'accessibilité actuel, mais également être complété grâce à d'autres moyens d'enquêtes (porte à porte, marchés, en ligne) et en passant si besoin également par des relais.

La réalisation de ce diagnostic serait suivie conjointement par les copilotes et le groupe de travail sur la mobilité dans les QPV.

2. Structurer un groupe de travail sur la mobilité dans les QPV

Il est proposé de constituer un groupe de travail sur l'enjeu de la mobilité dans les QPV. Ce groupe de travail serait rattaché au Club de la mobilité solidaire et se réunirait de manière semestrielle. Il rassemblerait en priorité les acteurs suivants :

- les chargés de mission mobilité des territoires concernés,
- les acteurs de la mobilité solidaire,
- les acteurs, notamment associatifs, intervenant dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville.

Ce groupe de travail doit permettre d'améliorer les connaissances respectives des participants sur les actions existantes en faveur de la mobilité dans les QPV et d'élaborer un plan d'action type détaillant une liste de leviers mobilisables pour lever les freins à la mobilité dans les QPV. Enfin il aurait en charge le suivi conjoint avec les copilotes du diagnostic approfondi sur les enjeux de mobilité dans les QPV.

Pistes d'acteurs à associer à ce groupe de travail :

- Etat (services déconcentrés)
- Collectivités compétentes
- Opérateurs de transport
- AOM
- PIMMS (Point d'information médiation multi services)
- Associations, notamment de mobilité (ex : garage solidaire)
- CPTS (Communauté des professionnels territoriaux de santé)
- Entreprises, acteurs économiques
- Communes (et leurs services type CCAS)
- Centres Socio-Culturels
- Maisons de l'emploi
- Comités de quartier
- Bailleurs sociaux
- Missions locales
- Fédération des centres sociaux
- L'IREV (centre de ressources de la politique de la ville)

3. Détailler une liste de bonnes pratiques pour outiller les acteurs afin de lever les freins à la mobilité dans les QPV

Parmi les pistes de travail du groupe de travail sur la mobilité dans les QPV, il est proposé d'élaborer une liste de leviers mobilisables pour lever les freins à la mobilité dans les QPV. Ils seront élaborés en prenant en compte les conclusions et recommandations du diagnostic approfondi de la mobilité dans les QPV. Ces propositions devront permettre d'alimenter les travaux et actions respectives des différents acteurs.

Plusieurs pistes actions ont d'ores et déjà été identifiées et pourront servir de base à la constitution de ce plan d'action type.

Identification d'acteurs relais pour faire connaître l'offre de mobilité existante et les possibilités d'accompagnements aux habitants :

- Identifier les relais de confiance des habitants (ex : bailleurs, comités de quartiers)
- Former et sensibiliser ces relais de confiance à l'offre de mobilité et aux dispositifs d'accompagnement existants pour qu'ils sensibilisent à leur tour
- Création d'ambassadeurs par type de public pour un accompagnement plus ciblé

Proposer de nouveaux formats de communication auprès des habitants :

- Village d'information avec invitation par les acteurs relais (ex : bailleurs), à répéter selon les besoins
- Transmission de témoignages
- Actions particulières sur le public féminin

Levée les freins psychosociaux en mobilité :

- Faire découvrir les autres modes de vie possible (ex : journée randonnée) notamment en passant par les écoles, collèges, lycées
- Accompagner sur les premiers trajets (longue distance, train, vélo)
- Adopter une approche plus globale des enjeux de mobilité (lier avec garde d'enfants, accès santé mentale, physique, etc)
- Généraliser les démarches d'aller vers

Actions sur l'offre de transport :

- Assurer un maillage de l'offre et des horaires appropriés

Les travaux menés doivent être en coordination avec ceux pilotés par l'IREV et le CREM, avec un séminaire sur la thématique des mobilités durables et du partage de l'espace public dans les QPV, organisé le 23 septembre 2025 à Saint-Laurent-Blangy.



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES



PARTENAIRES



CIBLES

• Région • Départements	• Etat (services déconcentrés) • Collectivités compétentes • Opérateurs de transport • AOM • PIMMS (Point d'information médiation multi services) • Associations, notamment de mobilité (ex : garage solidaire) • CPTS (Communauté des professionnels territoriaux de santé) • Entreprises, acteurs économiques • Communes (et leurs services type CCAS) • Centres Socio-Culturels • Maisons de l'emploi • Comités de quartier • Bailleurs sociaux • Missions locales • Fédération des centres sociaux • L'IREV (centre de ressources de la politique de la ville)	• Publics habitants des QPV
--	---	---



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

A partir de 2026

- Création d'un groupe de travail sur la mobilité dans les QPV
- Lancement du diagnostic approfondi sur les enjeux de mobilité dans les QPV
- Elaboration du plan d'action type afin de lever les freins à la mobilité dans les QPV



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Conditions de réussite

- Identification d'un acteur pour conduire le diagnostic approfondi
- Coordination et animation du groupe de travail



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de réunions du groupe de travail sur la mobilité dans les QPV
- Réalisation du diagnostic approfondi
- Réalisation du plan d'action type pour lever les freins à la mobilité dans les QPV



ACTIONS LIÉES

- Fiche action 1.2 : Améliorer l'information et l'orientation à la mobilité en sensibilisant et formant les prescripteurs
- Fiche action 1.3 : Comprendre les manques et les besoins d'aujourd'hui et de demain
- Fiche action 2.1 : Définir la gouvernance de la mobilité solidaire sur le bassin

FICHE ACTION 4.3 – Lever les freins de la mobilité pour faciliter l'accès et le maintien dans l'emploi dans les filières professionnelles en tension

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

Les filières concernées sont notamment les métiers précaires, ceux pouvant induire des horaires décalés (tourisme, restauration, logistique, etc.), ou encore impliquant une forte mobilité, comme les aides à domicile, les ouvriers agricoles par exemple.

Sur ce dernier point, le Département du Pas-de-Calais a souhaité y répondre en créant un service dédié appelé «MobiliSAD» et qui s'adresse spécifiquement aux salariés et futurs salariés des Services Autonomie à Domicile (SAD). Ce nouveau service d'accompagnement à la mobilité vient renforcer l'activité des plateformes de mobilité « Mamobilité62 » déjà en exercice et facilite l'accès ou le maintien dans l'emploi des salariés dans ce secteur d'activité.

Les jeunes en apprentissage sont particulièrement à risque : faibles revenus, multiplicité des lieux de vie quotidienne (domicile, employeur, centre de formation).

Sur le bassin Aire Urbaine Centrale, les flux de mobilité sont multipolaires et sortent souvent des limites administratives de certaines offres de mobilité, pouvant entraîner des ruptures d'offres alternatives à la voiture pour se rendre au travail.

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

Des AOM comme la Communauté Urbaine d'Arras et Artis vont à la rencontre des entreprises du territoire pour présenter la globalité de l'offre de transport en commun existante et tenter de lever les freins de mobilité pour les personnes en recherche d'emploi.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

Proposer des solutions concrètes de transport hors voiture individuelle, adaptées aux contraintes de ces métiers en s'appuyant sur les employeurs et les acteurs de la mobilité (de droit commun ou solidaire) et du logement

- Pour les employeurs :
 - Adapter des horaires de travail aux horaires des transports en commun
 - Organiser de services de transport intra ou inter-entreprises : navettes, transport à la demande, covoiturage
 - Mettre en place un plan de mobilité employeur voire inter-employeurs, comportant notamment un diagnostic des mobilités domicile-travail, et la réalisation d'un plan d'action incluant usage du vélo, du covoiturage, forfait mobilité durable, etc. Pour les travailleurs dans le domaine de l'aide à la personne : prêter ou faciliter l'accès à des véhicules pour les tournées et visites.

Aller vers les employeurs et les représentants de leur filière pour identifier les besoins en main d'œuvre impliquant de forts enjeux de mobilité à l'échelle du bassin et les impliquer dans la co-construction de solutions

- Organiser des échanges directs avec les employeurs du bassin et communiquer auprès d'eux sur ces solutions de mobilité en s'appuyant par exemple sur les clubs d'entrepreneurs, les événements organisés par les Chambres de commerce et d'industrie, les Chambres des Métiers et de l'Artisanat, les directions du développement économique des collectivités du bassin et les autres organisations regroupant des employeurs (type petits déjeuners)

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

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



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES



PARTENAIRES



CIBLES

• Région • France Travail	• Départements (Dir. Autonomie) • Maisons Nord Emploi • AOM locales • Communes • CCI, Chambre d'Agriculture, Chambre des Métiers de l'Artisanat • Agences d'intérim • FASTT • Missions locales • Cap emploi • Bailleurs • Réseau Déclic Mobilités	• Employeurs de filières en tension • Employeurs avec de fortes contraintes de mobilité • Travailleurs précaires • Demandeurs d'emploi • Personnes en insertion
--	---	---



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Dès 2026

- Intégration des représentants d'employeurs au sein des instances de gouvernance du PAMS

2

Chaque année à partir de 2027

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



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

- Base de contacts employeurs de filières professionnelles en tension et d'agences d'intérim
- Réseaux d'employeurs et notamment Déclic Mobilités
- Les données des besoins en main d'œuvre de France Travail



INDICATEURS DE SUIVI

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



ACTIONS LIÉES

- Fiche action 1.1 : Recenser et centraliser l'information sur l'ensemble des dispositifs de mobilité solidaire
- Fiche action 1.3 : Comprendre les manques et les besoins d'aujourd'hui et demain
- Fiche action 3.3.E : Favoriser la mobilité de tous les publics : les demandeurs d'emploi et les stagiaires de la formation professionnelle
- Contrat Opérationnel de Mobilité du bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale

FICHE ACTION 4.4 – Préparer et favoriser l'accès aux opportunités d'emplois des grands projets sur le bassin et à proximité

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Le bassin Aire Urbaine Centrale est concerné par plusieurs projets d'envergure ayant un fort impact sur le territoire, ses dynamiques d'emploi et donc les enjeux de mobilité des travailleurs, à savoir :

- Implantation de plusieurs gigafactories à Billy-Berclau, Lambres-Lez-Douai et Douvrin ;
- Implantation de nouvelles industries sur le port de Dunkerque avec un recrutement élargi qui devrait concerner le bassin Aire Urbaine Centrale ;
- Chantiers et exploitation du Canal Seine-Nord Europe au sud du bassin avec un recrutement élargi également et qui devrait notamment concerner le bassin minier ;
- Implantation de la plateforme logistique E-Valley à Epinoy, en dehors du bassin au sud, mais dont le recrutement peut s'étendre au Bassin AUC
- Travaux de réhabilitation des cités minières dans le cadre de l'ERBM.

Cette problématique de nouveaux flux domicile-travail impacte l'ensemble du bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale, tout comme ses bassins voisins Littoral Nord et Arrageois. Les acteurs de la mobilité du bassin vont ainsi devoir s'impliquer, ils le font d'ailleurs déjà, pour répondre à un enjeu déterminant pour la réussite de l'implantation des nouvelles entreprises, générant de l'emploi pour le territoire.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

L'objectif de cette action est de proposer des **solutions concrètes et soutenables de transport** adaptées aux contraintes de l'implantation de nouvelles industries (travail posté, enjeux de décarbonation, etc.). Elle s'articule en trois points complémentaires :

1. Clarifier et communiquer sur les instances de gouvernance des différents projets

Pour chaque projet, l'objectif n'est pas de multiplier les instances mais d'identifier celles existantes et de s'y insérer pour nourrir les questions autour de la mobilité des travailleurs et faciliter le dialogue inter-bassins et inter-acteurs.

2. Faire évoluer l'offre de transports pour répondre aux nouveaux besoins.

Des projets visant à faire évoluer l'offre de transport sont en cours sur plusieurs grands projets comme :

- Les travaux menés sur le Dunkerquois sur des hypothèses d'évolutions des lignes routières interurbaines régionales, une optimisation des lignes ferroviaires ou encore le développement du covoiturage.
- Le pilotage par le Département du Pas-de-Calais d'un projet de « Navettes Emploi Express », permettant d'acheminer les salariés sur le site des travaux (à proximité de Marquion) depuis Arras, Bapaume ou encore Lens et Hénin-Beaumont via 3 lignes. Etant donné le tracé envisagé, l'une des lignes pourrait prolonger son tracé d'une dizaine de kilomètres afin d'atteindre l'entrée du parc E-Valley ;
- Le travail sur les transports collectifs pour accéder aux gigafactories du territoire.

En ce sens, les actions suivantes peuvent être mises en place :

- Une communication grand public sur l'offre de transport existante ;
- Une incitation aux entreprises à développer des Plans de mobilité entreprise ;
- Une information auprès des demandeurs d'emploi et des personnes en intérim sur les conditions d'accès aux nouvelles zones d'emplois avec une coopération renforcée sur ces sujets avec les acteurs de l'insertion et les opérateurs de mobilité solidaire du territoire.
- Il est pertinent également de mettre en exergue les dynamiques portées par les acteurs de l'ERBM, sur le territoire du bassin minier, pour la réhabilitation des cités minières. La question de la mobilité est au cœur des préoccupations des demandeurs d'emplois. Les acteurs ont alors mis en place des diagnostics mobilité et des accompagnements particuliers pour lever le frein « mobilité » à l'emploi, dans un domaine nécessitant une main d'œuvre importante.



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES



PARTENAIRES



CIBLES

- Région
- Départements

- AOM et EPCI
- Employeurs concernés : entreprises des ZI du Dunkerquois, SCSNE, Gigafactories et plateforme E-Valley
- Partenaires de l'ERBM
- Départements
- SNCF
- France Travail
- FASTT (intérim)
- Agences d'intérim
- Prestataires privés de transport
- Opérateurs de mobilité solidaire
- Plateformes de covoiturage
- Associations porteuses de TUS
- Maisons Nord Emploi

- Employés des zones industrielles du Dunkerquois, des gigafactories, du Canal Seine-Nord Europe, de la plateforme E-Valley, et ceux travaillant pour la réhabilitation des cités minières
- Les différents employeurs



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

- Base de données des offres de mobilité et aides existantes pour les différents publics de la mobilité solidaire
- Formations existantes sur la mobilité comme la lecture de cartes, etc.



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de nouveaux services de mobilité développés vers et depuis les différents grands projets
- Nombre d'actions de formation et de sensibilisation à la mobilité organisées pour les travailleurs de ces zones



ACTIONS LIÉES

- Fiche action 1.3 : Comprendre les manques et les besoins d'aujourd'hui et de demain
- Fiche action 3.4 : Définir et tendre vers une offre idéale de l'accompagnement de mobilité solidaire maillant tout le bassin
- Fiche action 4.3 : Lever les freins à la mobilité pour faciliter l'accès et le maintien dans l'emploi dans les filières professionnelles en tension
- Contrat Opérationnel de Mobilité du bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale

FICHE ACTION 4.5 – Faciliter l'accès aux formations et à l'emploi transfrontaliers

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Le bassin est concerné par une mobilité transfrontalière importante, principalement avec la Belgique.

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 travaillent en Belgique, soit une augmentation de 30% depuis 2010. 8 700 résidents belges travaillent dans les Hauts-de-France. Si on se concentre sur le périmètre de l'Aire Urbaine Centrale, on constate qu'environ 10 500 proviennent des zones d'emplois de Roubaix-Tourcoing, 6 700 du Valenciennais, 6 600 de Lille, 600 de Douai, 500 de Béthune et de Saint-Omer ou encore 400 de la zone d'emploi de Lens.

Ils 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. Par ailleurs, la majorité des actifs du bassin se rendant en Belgique pour travailler sont des ouvriers (57%).

Un nombre croissant d'étudiants et de scolaires est également amené à se déplacer en Belgique dans le cadre de leurs études. C'est le cas par exemple des villes belges de Courtrai, Mouscron et Tournai qui accueillent un nombre croissant d'étudiants français.

Ces mobilités domicile-travail, domicile-formation, sont complexifiées par les discontinuités des infrastructures de transport et des aides, mais également par la barrière de la langue pour la zone flamande.

Cet enjeu est clairement identifié, notamment par les trois Groupements Européens de Coopération Territoriale concernés par ce territoire (le GECT Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai, le GECT Parc Naturel Européens Plaines Scarpe-Escaut et le GECT West-Vlaanderen – Flandre – Dunkerque Côte d'Opale). Ces trois structures transfrontalières font de l'enjeu de la mobilité une priorité, avec des travaux visant à réduire « l'effet frontière » pour les déplacements de la population.

Plusieurs projets sont en cours pour faciliter cette mobilité transfrontalière :

- Le projet Transmobil, lancé en 2018 dans le cadre du programme européen Interreg V, propose ainsi le déploiement de 18 hubs mobilité des deux côtés de la frontière. Une carte des offres de mobilité transfrontalière a été réalisée à l'occasion de ce projet : <https://www.egts-gect.eu/fr/carte-de-la-mobilite> ;
- Une expérimentation a lieu actuellement avec une ligne entre Poperinge et Hazebrouck, avec la société de transport flamande De Lijn (depuis 2023, et renouvelée depuis) ;
- Le projet Cycloconnect initié en 2023 en partie par l'Eurométropole de Lille- Kortrijk-Tournai a identifié des discontinuités cyclables transfrontalières et propose des solutions adaptées à chaque situation afin d'améliorer la cyclabilité transfrontalière du quotidien et la sécurité via des itinéraires rapides. Le chef de file du projet est le Département du Nord. Il démarrera le 1er janvier 2026.

Enfin, les retours d'expérience soulignent que pour que de nouvelles liaisons puissent connaître la réussite, il est nécessaire de communiquer sur d'éventuelles nouvelles dessertes. On peut ainsi rappeler l'expérimentation d'une liaison entre Ypres et Armentières qui n'a pas été reconduite, faute d'un nombre de passagers suffisant, a priori du fait d'un défaut de communication. En effet on constate que les flux existent sur cet axe mais n'ont pas été captés par les transports en commun.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

L'objectif de cette action est de proposer des **solutions concrètes afin de faciliter l'accès à l'emploi et aux formations transfrontaliers**. Pour cela, différentes échelles d'actions complémentaires sont à prendre en compte. Certaines actions seront approfondies dans le Contrat Opérationnel de Mobilité (COM) du bassin, puisque la mobilité transfrontalière sera une thématique transversale de ce document

- Mieux caractériser les besoins en déplacements transfrontaliers, en intégrant un volet mobilité au projet d'observatoire transfrontalier dans le cadre du Programme Interreg France Wallonie-Vlaanderen. Cet observatoire constituera un outil d'aide à la décision pour les acteurs publics de la zone transfrontalière. Il sera pertinent de travailler avec les employeurs belges pour appréhender au mieux les besoins des salariés transfrontaliers ;
- Poursuivre et renforcer les dynamiques de coopération transfrontalière réunissant l'ensemble des acteurs compétents sur la mobilité des deux côtés de la frontière. Le renforcement de cette dynamique peut notamment s'appuyer sur l'association des acteurs de la mobilité belges au club de la mobilité solidaire dans le cadre de la gouvernance du PAMS. Une attention particulière sera également apportée au projet de SERM Hauts-de-France qui vise également à améliorer la mobilité transfrontalière, avec un rôle significatif du GECT Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai (notamment facilitation, espace de dialogue transfrontalier sur le projet) ;
- Mieux connaître et faire connaître les possibilités de mobilité transfrontalière dans le cadre du travail auprès des travailleurs mais aussi des employeurs et des agences d'intérim. Cela passe par le recensement des offres et services, puis par leur mise en avant dans un document type flyer dédié et traduit dans plusieurs langues. Il conviendra de déterminer l'échelle pertinente pour réaliser ce document. Concernant la sensibilisation des prescripteurs à l'emploi/formation, l'Eurométropole travaille avec les services de l'emploi (français, wallon et flamand) à une newsletter transfrontalière, la « cross-border news », à destination des prescripteurs. Les données et infos pratiques concernant la mobilité sont un des sujets récurrents de cette newsletter ;
- Travailler sur la question de la mobilité des étudiants français notamment, qui sont nombreux à se déplacer en Belgique pour leurs études ;
- Mobiliser les plateformes de mobilité solidaire et France Travail pour lever les freins spécifiques à la mobilité transfrontalière grâce à des modules de formation ciblés auprès des publics concernés.
- Produire des cartes, intégrant la zone frontalière avec les Groupements européens de coopérations territoriales (GECT) le long de la frontière Nord-Belgique.

Les GECT actifs présents sur le territoire auront un rôle important à jouer dans les actions à mener de concertation et de facilitation sur la mobilité transfrontalière.



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES



PARTENAIRES



CIBLES

• Région • AOM frontalières (Cœur de Flandre Agglo, CC Flandre-Lys, MEL, CC Pévèle-Carembault, CA de la Porte du Hainaut et Valenciennes) • GECT West-Vlaanderen / Flandre – Dunkerque – Côte d'Opale, Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai, et Parc Naturel Européens Plaines Scarpe-Escaut	• France Travail • Entreprises frontalières • SNCF et SNCB • FASTT (intérim) et agences • Prestataires privés de transport • Opérateurs de mob. solidaire • Plateformes de covoiturage • Associations porteuses de TUS • Maisons Nord Emploi	• Personnes en insertion, demandeurs d'emploi, etc. • Employeurs frontaliers
--	--	---



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Dès la première année (2026)

- Travail sur le volet mobilité du futur observatoire transfrontalier ;
- Intégrer les instances de coopération transfrontalières, les AOM belges ainsi que les régions belges (Flandre et Wallonie) dans la gouvernance du PAMS à travers le club de la mobilité solidaire.

2

Dès 2027 et au moins jusqu'en 2029

- Etablir un document sur les services de mobilité existants pour les travailleurs transfrontaliers (points d'arrêt, fréquence, etc.) ;
- Poursuivre la mise en place de nouveaux services de mobilité (lignes transfrontalières, covoiturage, hubs de mobilité, etc.) pour répondre aux besoins identifiés ;
- Développer des dispositifs d'accompagnement et de formation des personnes en insertion et demandeurs d'emploi pour lever les freins spécifiques à la mobilité transfrontalière.



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

- Base de données des offres de mobilité et aides existantes pour les différents publics de la mobilité solidaire
- Offre de formations existantes sur la mobilité portées par France Travail et les plateformes de mobilité solidaire.



INDICATEURS DE SUIVI

- Réalisation d'un document, type flyer, recensant les informations de mobilité transfrontalière (oui/non) ;
- Intégration des acteurs belges dans les instances de gouvernance du PAMS (oui/non).



ACTIONS LIÉES

- Fiche action 1.1 : Recenser et centraliser l'information sur l'ensemble des dispositifs de mobilité solidaire
- Fiche action 1.3 : Comprendre les manques et les besoins d'aujourd'hui et de demain
- Fiche action 3.4 : Définir et tendre vers une offre idéale de l'accompagnement de mobilité solidaire maillant tout le bassin
- Fiche action 4.3 : Lever les freins à la mobilité pour faciliter l'accès et le maintien dans l'emploi dans les filières professionnelles en tension
- Contrat Opérationnel de Mobilité du bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale



La durée du plan d'actions

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

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

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



La gouvernance

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

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

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

- L'Etat (Préfecture de région Hauts-de-France, DREETS, DDETS, DREAL) ;
- Le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France ;
- Les AOM et les EPCI
- France Travail ;
- La Caisse d'Allocations Familiales.

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

Ce comité de bassin :

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

Il se réunit 1 fois par an.

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



La gouvernance

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

Ce club de la mobilité solidaire :

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

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



Suivi et indicateurs

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

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

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

A partir de ce référentiel, et dès 2026, un bilan annuel de suivi sera établi et présenté au comité de bassin du PAMS.



Les signataires

15 signataires pour le PAMS Aire Urbaine Centrale :

- La Préfecture de région Hauts-de-France,
- La Région Hauts-de-France,
- Le Département du Nord,
- Le Département du Pas-de-Calais,
- Le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France,
- La Métropole Européenne de Lille,
- La Communauté urbaine d'Arras,
- La Communauté d'agglomération Cœur de Flandre,
- La Communauté d'agglomération du Pays de Saint-Omer,
- La Communauté de communes du Pays de Lumbres,
- La Communauté de communes Flandre-Lys,
- La Communauté de communes Pévèle-Carembault,
- Le Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois (SIMOUV),
- Le Syndicat Mixte des Transports Artois Mobilités,
- Le Syndicat Mixte des Transports du Douaisis (SMTD).

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

Signataire 1/15



À _____

Le _____

Le Préfet de la Région Hauts-de-France

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

Signataire 2/15



À _____

Le _____

Le Président de la Région Hauts-de-France

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

Signataire 3/15



À _____

Le _____

Le Président du Département du Nord

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

Signataire 4/15



À _____

Le _____

Le Président du Département du Pas-de-Calais

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

Signataire 5/15



À _____

Le _____

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

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

Signataire 6/15



À _____

Le _____

Le Président de la Métropole Européenne de Lille

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

Signataire 7/15



À _____

Le _____

Le Président de la Communauté urbaine d'Arras

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

Signataire 8/15



À _____

Le _____

Le Président de la Communauté d'agglomération
Cœur de Flandre

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

Signataire 9/15



À _____

Le _____

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

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

Signataire 10/15



À _____

Le _____

Le Président de la Communauté de communes
du Pays de Lumbres

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

Signataire 11/15



À _____

Le _____

Le Président de la Communauté de Communes
Flandre-Lys

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

Signataire 12/15



À _____

Le _____

Le Président de la Communauté de Communes
Pévèle-Carembault

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

Signataire 13/15



À _____

Le _____

Le Président du Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine
du Valenciennois (SIMOUV)

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

Signataire 14/15



À _____

Le _____

Le Président du Syndicat Mixte des Transports
Artois Mobilités

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

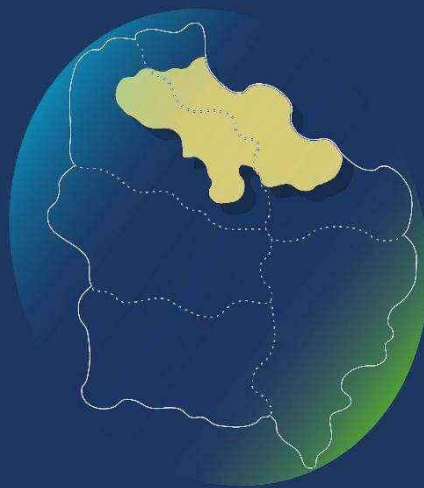
Signataire 15/15



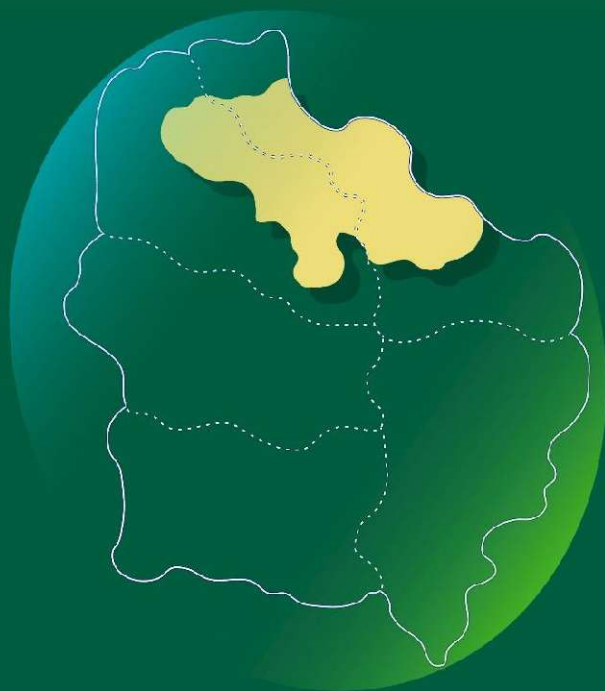
À _____

Le _____

Le Président du Syndicat Mixte des Transports
du Douaisis (SMTD)



Novembre 2025



LE CONTRAT OPERATIONNEL DE MOBILITE DU BASSIN DE MOBILITE **AIRE URBAINE CENTRALE**

2026-2029



Sommaire

Q Edito Région	4
Q Contrat	5
► Les signataires	5
► Visas	8
► Préambule	9
► Article 1 – L’objet du contrat	10
► Article 2 – La composition du document	10
► Article 3 – La démarche dans le bassin de mobilité	11
► Article 4 – Les principales caractéristiques du bassin Aire Urbaine Centrale	13
a) Le bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale, un nouvel espace de collaboration, multipolaire et transfrontalier.....	13
b) Des infrastructures de transport denses et structurantes à l’échelle du bassin.....	13
c) Un maillage de services de transports urbains et régionaux particulièrement développé.....	13
d) Des Un bassin de mobilité marqué par de forts déplacements quotidiens et des enjeux transfrontaliers	
e) Un bassin de mobilité concerné par le futur SERM Hauts-de-France.....	14
► Article 5 – Les enjeux et objectifs arrêtés par l’ensemble des partenaires	14
► Article 6 – La présentation des actions retenues	16
► Article 7 – La gouvernance mise en place	23
► Article 8 – La durée du contrat	24
► Article 9 – Le suivi et les indicateurs	24
► Article 10 – L’évaluation à mi-parcours et les modalités de révision	25
Q Glossaire	26



Edito



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 Aire Urbaine
Centrale :

- Le Syndicat Mixte des Transports Artois Mobilités, représenté par
....., son/sa Président(e), désigné ci-après par
« Artois Mobilités » ;
- 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 du Pays de Saint-Omer, représentée par
....., son/sa Président(e), désignée ci-après par
« CA du Pays de Saint-Omer » ;



Les signataires

- La Communauté de communes Flandre Lys, représentée par, son/sa Président(e), désignée ci-après par « CC Flandre Lys » ;
- 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 Pévèle-Carembault, représentée par, son/sa Président(e), désignée ci-après par « CC Pévèle-Carembault » ;
- La Communauté urbaine d'Arras, représentée par, son/sa Président(e), désignée ci-après par « CU d'Arras » ;
- La Métropole européenne de Lille, représentée par, son/sa Président(e), désignée ci-après « MEL » ;
- Le Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois, représenté par, son/sa Président(e), désigné ci-après par « SIMOUV » ;
- Le Syndicat Mixte des Transports du Douaisis, représenté par, son/sa Président(e), désigné ci-après par « SMTD ».



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 Aire Urbaine Centrale.



Article 1 – L’objet du contrat

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

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

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

Les modalités correspondantes doivent être précisées dans un contrat opérationnel de mobilité établi à l’échelle de chacun des bassins de mobilité. Le présent document vaut ainsi pour le bassin Aire Urbaine Centrale.

Article 2 – La composition du document

Le COM du bassin Aire Urbaine Centrale est composé de trois documents :

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



Article 3 – La démarche dans le bassin de mobilité

Deux ans se sont écoulés entre le premier comité technique, organisé le 29 janvier 2024 et le comité de pilotage examinant le projet final de COM pour le bassin Aire Urbaine Centrale, le 27 janvier 2026. Cela aura été le temps nécessaire pour partager une méthode et élaborer de manière collective ce nouveau document-cadre pour la mobilité.

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

La première phase, commune au COM et au Plan d'Action commun en matière de Mobilité Solidaire (PAMS), a permis de dresser un état des lieux de la mobilité sur ce bassin. Les membres du comité de pilotage, qui se sont réunis le 20 novembre 2024, ont pu s'appuyer sur ce diagnostic problématisé pour identifier les principaux enjeux se présentant sur le bassin Aire Urbaine Centrale et pour définir les objectifs à viser en priorité pour relever les défis correspondants.

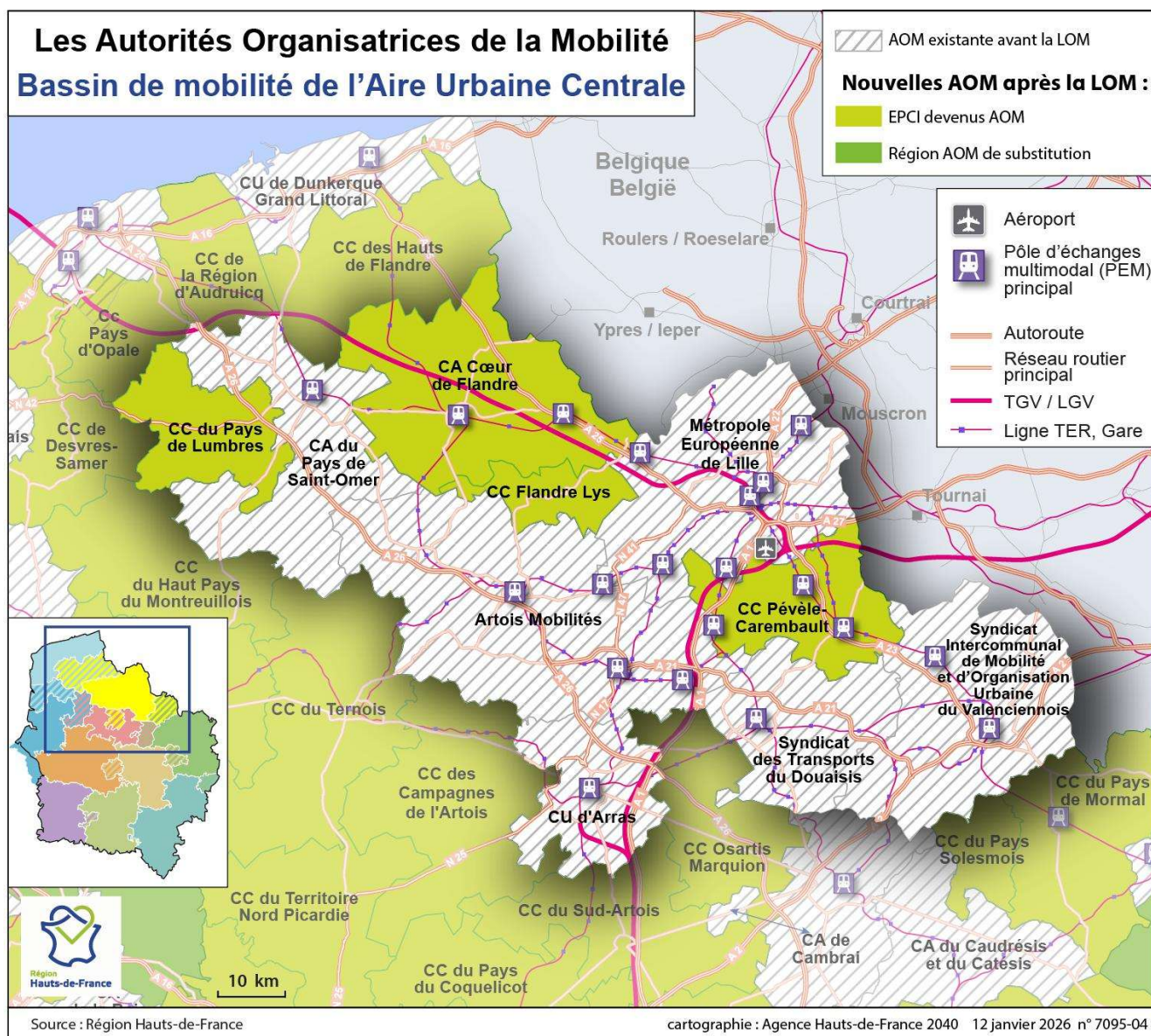
A noter que le diagnostic remis est le fruit d'un large travail partenarial qui a pu se reposer sur les ressources suivantes :

- 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 29 janvier et 16 octobre 2024 à Lille .

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 30 juin à Lens. 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 25 novembre au 12 décembre 2025. Le résultat de cette consultation, ainsi que le projet de COM Aire Urbaine Centrale, ont été présentés lors du comité de pilotage final du 27 janvier 2026 à Lille.



Articles





Q Article 4 – Les principales caractéristiques du bassin Aire Urbaine Centrale

a) Le bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale, un nouvel espace de collaboration, multipolaire et transfrontalier

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

Le bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale est le plus grand des Hauts-de-France, aussi bien en termes de superficie que de population. Ce bassin concerne 14 EPCI, avec 10 Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM), une partie des départements du Nord et du Pas-de-Calais et 2 900 000 habitants.

Le bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale est un territoire multipolaire, avec une capitale régionale (la métropole lilloise) et 7 pôles d'envergure régionale. Ce territoire a la particularité d'être transfrontalier avec la Belgique, avec des enjeux importants en termes de mobilité. A noter également que 5 AOM de ce bassin de mobilité appartiennent également à un autre bassin de mobilité (et seront donc également signataires d'un autre COM et PAMS).

b) Des infrastructures de transport denses et structurantes à l'échelle du bassin

Concernant les infrastructures de transport, ce bassin de mobilité dispose d'un réseau ferroviaire très dense avec notamment 18 pôles d'échanges multimodaux principaux.

Ce territoire est également doté de nombreuses autoroutes structurantes (A1, A26, A25, A21, A23...) et d'un nombre important de routes nationales et départementales, d'aires de covoiturages...

Malgré cette densité d'infrastructures, on constate un réseau régulièrement saturé.

c) Un maillage de services de transports urbains et régionaux particulièrement développé

Le bassin de l'Aire Urbaine Centrale dispose de nombreux réseaux de transports urbains organisés par les AOM et d'une offre de transport régionale organisée autour des réseaux routiers interurbains et TER.

L'offre de services en transports collectifs urbains est très conséquente dans ce bassin de mobilité. Sur les 10 AOM du bassin, 8 AOM mettent en place un transport collectif urbain. L'offre de TCU est complétée par une offre de Transport à la Demande (TAD) présente sur la quasi-totalité du territoire. Cette densité de TCU est spécifique à ce bassin de mobilité. Des travaux sont en cours pour optimiser les continuités entre les différents TCU, mais aussi avec les services de transports régionaux.



Articles

En ce qui concerne le réseau ferroviaire, on retrouve 39 lignes ferroviaires desservant 47 gares et 77 haltes ferroviaires. Ce réseau est complémentaire avec les 65 lignes routières interurbaines à vocation commerciale sur le territoire.

d) Un bassin de mobilité marqué par de forts déplacements quotidiens et des enjeux transfrontaliers

L'analyse des traces mobiles permet d'observer que près de 5,5 millions de déplacements, tous modes de transport et tous motifs confondus, sont effectués quotidiennement sur le bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale. 79% de ces déplacements sont internes à un même EPCI, 16% s'effectuent entre EPCI du bassin, et 5% avec l'extérieur.

Concernant les trajets domicile-travail, 1 003 400 actifs effectuent des déplacements internes au bassin, principalement en voiture. Les échanges avec l'extérieur du bassin se chiffrent à 143 200 actifs, principalement vers l'Arrageois (31%), le Hainaut-Cambrésis-Thiérache (23%) et le Littoral Nord (20%).

La particularité de ce bassin est également d'être concerné par des flux transfrontaliers difficiles à quantifier et qualifier, avec des problématiques spécifiques soulevées par la population (mauvaise connaissance des services de transport, billettique, hiatus de pistes cyclables, etc.).

e) Un bassin de mobilité très concerné par le futur SERM Hauts-de-France

Le bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale est particulièrement concerné par le futur SERM Hauts-de-France. En effet, à moyen et long terme, une nouvelle offre de mobilité devrait se développer avec le déploiement de ce SERM. Celle-ci devrait en théorie se concrétiser dans son intégralité d'ici 2040. Néanmoins des améliorations devraient être réalisées sur une même temporalité que celle du COM, dans l'horizon court terme du SERM.

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.



Articles

Enjeu 1 – La valorisation des services et la diffusion de l'information pour les habitants et les acteurs relais

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

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

Aussi, au travers de cet enjeu, il s'agit essentiellement de viser 2 objectifs :

- **améliorer la connaissance de l'offre de services de transport et des aides disponibles ;**
- **mieux communiquer sur les dispositifs existants.**

Enjeu 2 – Une coordination optimale des 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 Aire Urbaine Centrale 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 ainsi exprimé le besoin de :

- **renforcer le dialogue entre les acteurs de la mobilité ;**
- **développer et améliorer les outils et services intermodaux ;**
- **optimiser la gestion des situations dégradées.**



Articles

Enjeu 3 – De nouvelles solutions de mobilité, complémentaires, adaptées aux territoires 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.

Face à cet enjeu, il est ainsi proposé de :

- **faciliter la mobilité pour tous les publics ;**
- **encourager et accompagner le développement de nouveaux services de mobilité ;**
- **couvrir le bassin par un maillage des lieux d'accompagnement.**

Enjeu 4 – L'amélioration des connexions entre les territoires, en anticipant le SERM

Concernant le bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale, les ambitions sont élevées avec la mise en place à terme du Service Express Régional Métropolitain Hauts-de-France.

Dans ce contexte, on retrouve des objectifs communs au COM et au SERM tels que :

- **améliorer les connexions entre la métropole lilloise et les autres pôles urbains du bassin ;**
- **optimiser les liaisons entre les pôles urbains du bassin (autres que la métropole lilloise) ;**
- **améliorer la mobilité transfrontalière.**

Q 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 signalant les pilotes et partenaires ou encore en présentant les modalités de mise en œuvre et le calendrier envisagé.



Articles



« Coordination des acteurs et complémentarité des offres »

Ces **7 actions** visent en priorité à améliorer et à renforcer les échanges entre les partenaires dans l'objectif d'une meilleure articulation des offres de mobilité et à faciliter le partage des bonnes pratiques et le retour d'expérience.

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

Un guide développera le cadre de la collaboration entre l'AOM régionale et les AOM locales sur la construction de l'offre de transport régionale. Ce document permettra de 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.

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

Le SMHdF travaille notamment sur les sujets de l'information voyageurs multimodale, de l'aide à l'exploitation, de distribution, de billettique interopérable. Toutes les AOM du bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale sont membres du syndicat.

Au-delà des outils déployés dans le cadre de ses compétences obligatoires, le SMHdF porte d'autres travaux (covoiturage, TAD, centrale d'achat, accompagnement technique, etc.) et a développé une expertise en matière de mobilité qui constitue une plus-value importante pour les AOM.

L'objectif est de valoriser les outils du syndicat mixte pour une appropriation optimale par les AOM adhérentes mais également d'envisager des évolutions des outils pour répondre au mieux aux besoins des usagers.

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 déjà en place. 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 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 – Poursuivre les dynamiques d'amélioration de l'accessibilité à la métropole lilloise

Les différents acteurs de la mobilité mettent déjà en place de nombreuses initiatives pour faciliter l'accessibilité de la métropole lilloise. Avant même que le SERM ne se concrétise, les acteurs ont déjà établi différentes stratégies de court terme pour améliorer cette accessibilité (transport ferroviaire, cars interurbains, transport de bus urbain, covoiturage, gestion du trafic routier, développement du vélo...).

A plus long terme, le SERM Hauts-de-France permettra de proposer un important choc d'offres, notamment ferroviaires.

Les deux dynamiques, relatives au COM et au SERM devront s'articuler au mieux pour améliorer cette accessibilité de la métropole lilloise.

FA 6 – Améliorer l'offre de mobilité entre les grands pôles urbains du bassin autres que la métropole lilloise

Outre la métropole lilloise, il existe 7 pôles urbains d'envergure régionale répartis sur le bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale, avec des flux de mobilité importants entre ces derniers.

Il existe d'ores et déjà des solutions de transport collectif pour faciliter la mobilité entre des grands pôles urbains (trains, cars interurbains, bus, covoiturage...).

Le SERM Hauts-de-France traitera également cette question fondamentale d'amélioration de l'offre de mobilité entre les grands pôles urbains du bassin, avec par exemple à terme la réalisation d'une troisième gare lilloise, souterraine et traversante, ou encore la réouverture de la ceinture ferroviaire autour de Lille, permettant une diamétralisation de plusieurs axes ferroviaires.

FA 7 – Développer l'accessibilité des parcs d'activités du bassin existants et en projet

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



« 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. **Six actions** sont présentées ci-après.



Articles

FA 8 – Faire connaître les offres de mobilité existantes sur les territoires

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 9 – Poursuivre le développement des outils d'information voyageurs multimodaux

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

FA 10 – Améliorer la diffusion de l'information sur les situations dégradées

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

FA 11 – Produire des données de qualité en vue d'alimenter les outils d'information voyageurs

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

FA 12 – Améliorer la signalétique sur l'ensemble des points d'arrêts, notamment 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. Dans un second temps, il conviendra de définir les modalités d'articulation et d'harmonisation des différentes signalétiques dans l'intérêt du parcours usagers, que ce soit pour de l'information dynamique ou de l'information statique.



Articles

FA 13 – Bien identifier les spécificités de la mobilité transfrontalière et mieux connaître et développer les services de mobilité transfrontalière

La mobilité transfrontalière est un axe important du COM de l'Aire Urbaine centrale. Il convient de mieux caractériser les besoins en déplacements transfrontaliers, avec la perspective d'un observatoire transfrontalier intégrant un volet mobilité.

Il existe d'ores et déjà des services de mobilité transfrontalière, qui sont peu connus de la population.

Un travail va être également réalisé concernant les liaisons cyclables transfrontalières pour réduire au maximum les hiatus entre les liaisons cyclables de part et d'autre de la frontière franco-belge.

Les Groupements Européens de Coopération Transfrontalière (GECT) poursuivront leur rôle important d'animation des dynamiques visant à faciliter la mobilité transfrontalière.



« 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 atteindre une interopérabilité des systèmes à l'échelle de chaque bassin et sur l'ensemble du territoire régional. **Deux actions** sont présentées ci-dessous.

FA 14 – Renforcer l'interopérabilité billettique à l'échelle régionale

En Hauts-de-France, de nombreux systèmes billettiques cohabitent, essentiellement sur le réseau régional et les réseaux urbains les plus denses.

Dans ce cadre, il s'agit d'assurer des conditions d'interopérabilité entre les systèmes afin de permettre aux usagers de réaliser leurs déplacements de la manière la plus fluide possible. Afin d'y parvenir, cette action propose de s'appuyer sur les outils et l'expertise du SMHdF pour accompagner les AOM membres dans les choix et 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 15 – Développer et faciliter l'usage des outils de distribution

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



Articles



« 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 fluidifier le parcours usager, à la fois en travaillant sur les « portes d'entrées » des réseaux (PEM et aires de mobilité) et sur la continuité des infrastructures tout au long du parcours.

FA 16 – Moderniser les pôles d'échanges multimodaux (PEM)

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

FA 17 – Accompagner les maîtres d'ouvrage dans leurs projets de PEM

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

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

FA 18 – Veiller à la continuité des itinéraires cyclables structurants

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

FA 19 – Faire connaître et développer les aires de covoiturage

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



Articles



« Nouveaux services »

Ces **4 actions** visent à favoriser la mise en place de services de mobilité qui peuvent proposer une alternative à l'autosolisme ou venir en complément aux transports collectifs existants. Elles peuvent notamment représenter une solution dans les espaces peu denses où la desserte par car et en transport en commun n'est pas forcément adaptée. Pour ces nouveaux types de services, les outils mutualisés, le partage d'expérience et les accompagnements techniques seront les principaux leviers à actionner.

FA 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 d'envisager au mieux les différentes dimensions du projet (identification des besoins, faisabilité technique, définition du type de TAD et des lignes, estimation des coûts, ...) afin de construire une offre efficiente pour les finances publiques et efficace pour les usagers.

FA 21 – Favoriser le développement de la mobilité partagée

Concernant le covoiturage, il est proposé notamment de poursuivre le développement des infrastructures et de faciliter la mise en relation via les plateformes.

Pour la mise en place plus généralement de projets de mobilité partagée, les AOM peuvent solliciter l'accompagnement technique de la cellule régionale France Mobilités, des services régionaux ou encore du Cerema.

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

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

FA 23 – Faciliter la mobilité électrique

Afin de favoriser la mobilité électrique dans les territoires, il convient de mettre en œuvre les schémas directeurs pour les infrastructures de recharge (SDIRVE), en bonne articulation avec les différents schémas de mobilité des territoires.



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 Aire Urbaine Centrale et de faire perdurer la communauté de partenaires qui s'est constituée tout au long de la démarche.

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

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

- La Région ;
- Le Département du Nord ;
- Le Département du Pas-de-Calais ;
- Le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France ;
- Les AOM suivantes :
 - ▮ Artois Mobilités ;
 - ▮ La Communauté d'agglomération Cœur de Flandre ;
 - ▮ La Communauté d'agglomération du Pays de Saint-Omer ;
 - ▮ La Communauté de communes Flandre Lys ;
 - ▮ La Communauté de communes du Pays de Lumbres ;
 - ▮ La Communauté de communes Pévèle-Carembault
 - ▮ Artois Mobilités ;
 - ▮ La Communauté Urbaine d'Arras ;
 - ▮ La Métropole européenne de Lille ;
 - ▮ Le Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois ;
 - ▮ Le Syndicat Mixte des Transports du Douaisis ;
- SNCF Gares et Connexions.

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



Articles

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

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

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

Ce comité se réunit a minima une fois par an.

Article 8 – La durée du contrat

Le présent contrat est valable pour la période 2026-2029 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.



Articles

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

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

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

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

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

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



Glossaire

- AOM : Autorité Organisatrice de la Mobilité
- CA : Communauté d'Agglomération
- CC : Communauté des Communes
- Cerema : Centre d'études et d'exercice sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
- COM : Contrat Opérationnel de Mobilité
- EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale
- GECT : Groupement Européen de Coopération transfrontalière
- LOM : Loi d'Orientations des Mobilités
- MAPTAM : Loi de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles
- ORT : Observatoire Régional des Transports
- PAMS : Plan d'Action commun en matière de Mobilité Solidaire
- PEM : Pôle d'Echanges Multimodal
- PLUi : Plan Local d'Urbanisme intercommunal
- SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale
- SDIRVE : Schéma Directeur des Infrastructures de Recharge des Véhicules Electriques
- SERM : Service Express Régional Métropolitain
- SIMOUV : Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois
- SMHdF : Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France
- SM SRU : Syndicat Mixte de type Solidarité et Renouvellement Urbain
- SMTD : Syndicat Mixte des Transports du Douaisis
- SRADDET : Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires
- SRU : Solidarité et Renouvellement Urbain
- SRV : Schéma Régional des Véloroutes
- TAD : Transport à la Demande
- TCU : Transport en Commun Urbain
- TER : Train Express Régional

**Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité
Aire Urbaine Centrale**

Signataire 1/15



À _____

Le _____

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

**Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité
Aire Urbaine Centrale**

Signataire 2/15



À _____

Le _____

Le/La Président(e) du Département du Nord

**Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité
Aire Urbaine Centrale**

Signataire 3/15



À _____

Le _____

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

**Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité
Aire Urbaine Centrale**

Signataire 4/15



À _____

Le _____

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

**Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité
Aire Urbaine Centrale**

Signataire 5/15



À _____

Le _____

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

**Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité
Aire Urbaine Centrale**

Signataire 6/15



À _____

Le _____

Le/La Président(e) du Syndicat mixte des transports Artois Mobilités

**Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité
Aire Urbaine Centrale**

Signataire 7/15



À _____

Le _____

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

**Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité
Aire Urbaine Centrale**

Signataire 8/15



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
Aire Urbaine Centrale**

Signataire 9/15



À _____

Le _____

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

**Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité
Aire Urbaine Centrale**

Signataire 10/15



À _____

Le _____

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

**Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité
Aire Urbaine Centrale**

Signataire 11/15



À _____

Le _____

Le/La Président(e) de la Communauté de communes
Pévèle-Carembault

**Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité
Aire Urbaine Centrale**

Signataire 12/15



À _____

Le _____

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

**Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité
Aire Urbaine Centrale**

Signataire 13/15



À _____

Le _____

Le/La Président(e) de la Métropole Européenne de Lille

**Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité
Aire Urbaine Centrale**

Signataire 14/15



À _____

Le _____

Le/La Président(e) du Syndicat intercommunal de mobilité
et d'organisation urbaine du Valenciennois

**Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité
Aire Urbaine Centrale**

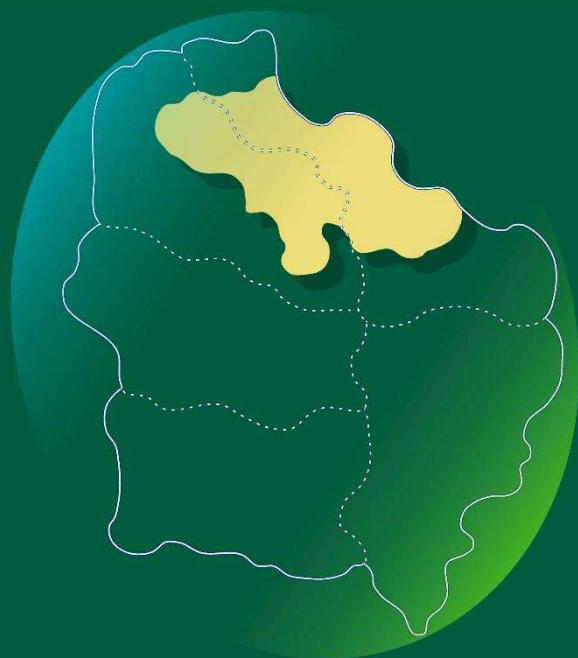
Signataire 15/15



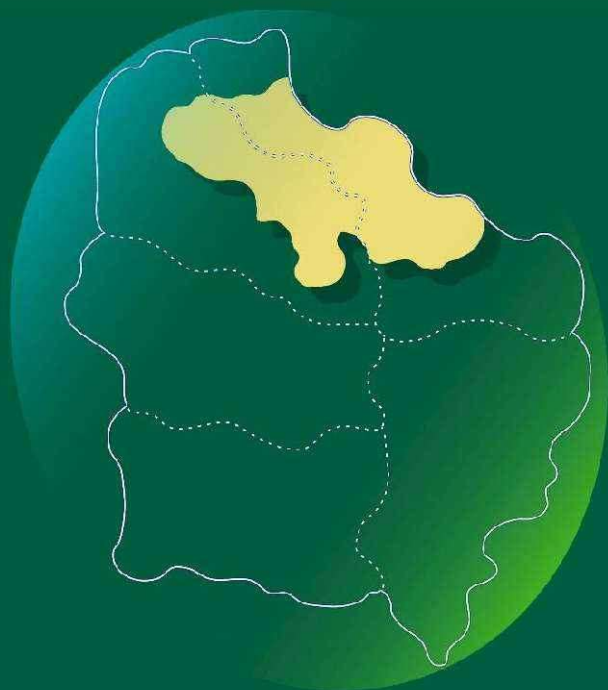
À _____

Le _____

Le/La Président(e) du Syndicat mixte des transports du Douaisis



Janvier 2026



LES FICHES ACTIONS DU CONTRAT OPERATIONNEL DE MOBILITE DU BASSIN DE MOBILITE AIRE URBAINE CENTRALE

2026-2029



Sommaire

Les fiches actions	4
FA 1 - Informer les acteurs locaux sur les processus d'évolution des offres régionales pour mieux les associer.....	6
FA 2 - Valoriser et faire connaître les services du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France.....	9
FA 3 - Faciliter le retour d'expérience et accompagner les maîtres d'ouvrage pour les projets de mobilité	13
FA 4 - Développer des partenariats entre les AOM locales, la Région et les acteurs belges pour construire des offres de mobilité coordonnées	16
FA 5 - Poursuivre les dynamiques d'amélioration de l'accessibilité à la métropole lilloise	19
FA 6 - Améliorer l'offre de mobilité entre les grands pôles urbains du bassin autres que la métropole lilloise.....	26
FA 7 - Développer l'accessibilité des parcs d'activités du bassin existants et en projet	30
FA 8 - Faire connaître les offres de mobilité existantes sur les territoires	33
FA 9 - Poursuivre le développement des outils d'information voyageurs multimodaux.....	37
FA 10 - Améliorer la diffusion de l'information sur les situations dégradées.....	40
FA 11 - Produire des données de qualité en vue d'alimenter les outils d'information voyageurs	42
FA 12 - Améliorer la signalétique sur l'ensemble des points d'arrêt, notamment multimodaux.....	46
FA 13 - Bien identifier les spécificités de la mobilité transfrontalière et mieux connaître et développer les services de mobilité transfrontalière	49
FA 14 - Renforcer l'interopérabilité billettique à l'échelle régionale	53
FA 15 - Développer et faciliter l'usage des outils de distribution	56
FA 16 - Moderniser les Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM)	58
FA 17 - Accompagner les maîtres d'ouvrage dans leurs projets de PEM.....	61
FA 18 - Veiller à la continuité des itinéraires cyclables structurants	63
FA 19 - Faire connaître et développer les aires de covoiturage	67
FA 20 - Etudier le développement de TAD sur les différents EPCI	75
FA 21 - Favoriser le développement de la mobilité partagée	78
FA 22 - Faciliter la pratique du vélo pour le dernier kilomètre et les déplacements du quotidien.....	81
FA 23 - Faciliter la mobilité électrique	84
Glossaire	86



Les fiches actions

	La valorisation des services et la diffusion de l'information pour les habitants et les acteurs relais				Une coordination optimale des acteurs de la mobilité				De nouvelles solutions de mobilité, complémentaires, adaptées aux territoires et aux différents publics				L'amélioration des connexions entre les territoires, en anticipant le SERM			
	Améliorer la connaissance de l'offre de services de transport et des aides disponibles	Mieux communiquer sur les dispositifs existants	Renforcer le dialogue entre les acteurs de la mobilité	Optimiser la gestion des situations dégradées	Faciliter la mobilité pour tous les publics	Couvrir le bassin par un maillage des lieux d'accompagnement	Améliorer les connexions entre la métropole illoise et les autres pôles urbains du bassin	Optimiser les liaisons entre les pôles urbains du bassin	Améliorer la mobilité transfrontalière							
1 - INFORMER LES ACTEURS LOCAUX SUR LES PROCESSUS D'ÉVOLUTION DES OFFRES RÉGIONALES POUR MEUX LES ASSOCIER	X	X	X	X	X											
2 - VALORISER ET FAIRE CONNAÎTRE LES SERVICES DU SYNDICAT MIXTE DES MOBILITÉS DES HAUTS-DE-FRANCE	X	X	X		X											
3 - FACILITER LE RETOUR D'EXPÉRIENCE ET ACCOMPAGNER LES MAÎTRES D'OUVRAGE POUR LES PROJETS DE MOBILITÉ	X	X			X											
4 - DÉVELOPPER DES PARTENARIATS ENTRE LES AOM LOCALES, LA RÉGION ET LES ACTEURS BELGES POUR CONSTRUIRE DES OFFRES DE MOBILITÉ COORDONNÉES	X	X	X	X	X											
5 - POURSUIVRE LES DYNAMIQUES D'AMÉLIORATION DE L'ACCESSIBILITÉ À LA MÉTROPÔLE ILLOISE		X	X	X	X											
6 - AMÉLIORER L'OFFRE DE MOBILITÉ ENTRE LES GRANDS PÔLES URBAINS DU BASSIN AUTRES QUE LA MÉTROPÔLE ILLOISE		X	X	X	X											
7 - DÉVELOPPER L'ACCESSIBILITÉ DES PARCS D'ACTIVITÉS DU BASSIN EXISTANTS ET EN PROJET	X	X	X	X	X											
8 - FAIRE CONNAÎTRE LES OFFRES DE MOBILITÉ EXISTANTES SUR LES TERRITOIRES	X	X			X											
9 - POURSUIVRE LE DÉVELOPPEMENT DES OUTILS D'INFORMATION VOYAGEURS MULTIMODAUX	X	X	X	X	X											
10 - AMÉLIORER LA DIFFUSION DE L'INFORMATION SUR LES SITUATIONS DÉGRADÉES			X	X	X											
11 - PRODUIRE DES DONNÉES DE QUALITÉ EN VUE D'ALIMENTER LES OUTILS D'INFORMATION VOYAGEURS	X	X	X	X	X											
12 - AMÉLIORER LA SIGNALÉTIQUE SUR L'ENSEMBLE DES POINTS D'ARRÊT, NOTAMMENT MULTIMODAUX	X	X	X		X											



Les fiches actions

	L'amélioration des connexions entre les territoires, en anticipant le SERM				De nouvelles solutions de mobilité, complémentaires, adaptées aux territoires et aux différents publics				Une coordination optimale des acteurs de la mobilité				La valorisation des services et la diffusion de l'information pour les habitants et les acteurs relais			
	Anéantir la connaissance de l'offre de services de transport et des aides disponibles	Mieux communiquer sur les dispositifs existants	Renforcer le dialogue entre les acteurs de la mobilité	Développer et améliorer les outils et services intermodaux	Optimiser la gestion des situations dégradées	Faciliter la mobilité pour tous les publics	Encourager et accompagner le développement de nouveaux services de mobilité	Couvrir le bassin par un maillage des lieux d'accompagnement	Améliorer les connexions entre la métropole illoise et les autres pôles urbains du bassin	Optimiser les liaisons entre les pôles urbains du bassin (autres que la métropole illoise)	Anéantir la mobilité transfrontalière					
13 - BIEN IDENTIFIER LES SPÉCIFICITÉS DE LA MOBILITÉ TRANSFRONTALIÈRE ET MIEUX CONNAÎTRE ET DÉVELOPPER LES SERVICES DE MOBILITÉ TRANSFRONTALIÈRE	X	X	X	X	X							X				
14 - RENFORCER L'INTEROPÉRABILITÉ BILLETTEUSE À L'ÉCHELLE RÉGIONALE		X	X	X				X	X			X				
15 - DÉVELOPPER ET FACILITER L'USAGE DES OUTILS DE DISTRIBUTION		X	X	X				X	X			X				
16 - MODERNISER LES PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX (PEM)		X	X	X	X											
17 - ACCOMPAGNER LES MAÎTRES D'OUVRAGE DANS LEURS PROJETS DE PEM		X	X	X	X											
18 - VEILLER À LA CONTINUITÉ DES ITINÉAIRES CYCLABLES STRUCTURANTS		X	X		X	X										
19 - FAIRE CONNAÎTRE ET DÉVELOPPER LES AIRES DE COVOITURAGE	X	X	X	X	X	X		X	X			X				
20 - ÉTUDIER LE DÉVELOPPEMENT DE TAD SUR LES DIFFÉRENTS EPCI		X	X	X	X	X		X	X							
21 - FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT DE LA MOBILITÉ PARTAGÉE	X	X	X	X	X	X										
22 - FACILITER LA PRATIQUE DU VÉLO POUR LE DERNIER KILOMÈTRE ET LES DÉPLACEMENTS DU QUOTIDIEN	X	X	X	X	X	X										
23 - FACILITER LA MOBILITÉ ÉLECTRIQUE	X	X	X	X	X	X										



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

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

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

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Pour permettre une meilleure prise en compte des besoins des territoires dans la définition des services de transports régionaux, il est proposé de **réaliser un guide (vade-mecum)** qui sera principalement adressé aux acteurs de la mobilité sur les territoires. Ce document devra être facilement appropriable par les différents acteurs afin qu'ils aient connaissance de la procédure pour faire remonter leurs besoins.

Ce document devra permettre de :

- rappeler les contraintes de calendrier et financières existantes liées aux engagements en cours (convention TER, contrats routiers...) ;
- établir un rétroplanning permettant aux territoires de signaler leurs besoins au bon moment ;

- distinguer le fonctionnement de l'organisation routière de celle ferroviaire, qui ont des temporalités et 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 :
 - concernant le ferroviaire, un calendrier spécifique existe avec l'ouverture à la concurrence ;
 - concernant les DSP du transport routier régional, les différences de calendriers de renouvellement entre départements constituent une difficulté de projection à court terme. Toutefois, la Région souhaite dépasser ces contraintes temporelles afin de poser dès maintenant les jalons d'une organisation future des services fondée sur les besoins de déplacements, sans référence à des limites départementales qui n'ont plus lieu d'être.

L'ambition est donc de se projeter au-delà des échéances contractuelles différenciées actuelles pour construire de nouveaux périmètres de transport plus cohérents avec les flux réels de mobilité.

Dans cette perspective, la définition d'une méthodologie claire de concertation active et de co-construction avec les partenaires locaux constitue un axe prioritaire. Les collectivités et AOM locales notamment seront associées de manière structurée au processus de diagnostic, afin que la nouvelle offre routière régionale s'appuie sur une vision partagée, élargie à l'échelle de territoires transversaux.

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.

Ce sujet sera d'autant plus important sur ce bassin avec la construction du SERM Hauts-de-France, la mise en place de l'ouverture à la concurrence sur les dessertes ferroviaires autour de l'étoile de Lille et le SERM Côte d'Opale qui concerne également une partie de ce bassin de mobilité.

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 de 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.



PILOTE

- Région Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

- Région Hauts-de-France



PARTENAIRE(S)

- AOM
- SNCF Réseau
- Exploitants ferroviaires et routiers
- Acteurs de la mobilité en Belgique, comme pour les autres fiches actions : SNCB (niveau fédéral) et pour les transports sur route, De Lijn (Région Flandre) et TEC (Region Wallonie)



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

1^{er} trimestre 2026

- Réalisation du guide.

2

2026 - 2029

- En continu sur la durée du contrat, remontées des besoins des territoires.



INDICATEURS DE SUIVI

- Création du vade-mecum (Oui / Non).



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 - Poursuivre les dynamiques d'amélioration de l'accessibilité à la métropole lilloise ;
- FA 6 - Améliorer l'offre de mobilité entre les grands pôles urbains du bassin autres que la métropole lilloise ;
- FA 7 - Développer l'accessibilité des parcs d'activités du bassin existants et en projets.



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

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

La LOM a fixé un certain nombre d'objectifs :

- en matière d'intermodalité : développement des 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 (SMHdF) a mis en œuvre la Centrale Pass Pass au bénéfice de ses membres. La Centrale offre un panel de services mutualisé pour l'ensemble des autorités organisatrices de la mobilité de la région Hauts-de-France combinant information voyageurs multimodale et billettique interopérable.

Au 1^{er} janvier 2025, sur le bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale, l'ensemble des 10 AOM sont membres du SMHdF. On peut noter également que la Région Hauts-de-France et le Département du Nord en sont membres. A ce titre, les AOM membres s'appuient sur l'ensemble des outils déployés par le SMHdF que ce soient le SIM, la billettique ou encore la plateforme de covoiturage.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Depuis sa création, le SMHdF a pu développer des outils à disposition de ses membres, tels que :

- la Centrale Pass Pass, visant à devenir un MaaS régional couvrant l'ensemble des mobilités, composé de :
 - ▶ une démarche commune Pass Pass, qui a permis de définir un ensemble de règles communes visant à une interopérabilité des systèmes et ainsi permettre à l'utilisateur de se déplacer facilement entre les réseaux de transport qui sont équipés de cette billettique (TER, cars interurbains, réseaux de transport en commun urbains) et pour l'ensemble de leurs services de mobilités (parking sécurisés vélo, vélos en libre-service, bornes de recharge électriques, bornes d'accès aux aires de covoiturage, systèmes d'autopartage etc.). Ce support billettique est aujourd'hui essentiellement utilisé pour les réseaux de transports collectifs mais son utilisation se développe progressivement pour les autres services de mobilité ;
 - ▶ un service après-vente qui est en cours de construction (avec le déploiement des flux InterBob) qui à terme doit permettre d'offrir un SAV complet aux usagers en tout point du territoire, à partir du moment où l'AOM concernée prend en compte et respecte les spécifications techniques de la communauté Pass Pass. Sur ce bassin, cela est déployé sur le réseau TADAO et de manière parcellaire pour le réseau Artis ;

- un Système d'Information Multimodal (SIM) régional (site passpass.fr et application mobile Pass Pass Mobilités) intégrant notamment le calculateur d'itinéraires multimodal et multi-réseaux Pass Pass alimenté par le référentiel des mobilités Pass Pass. Le SIM offre également la possibilité d'effectuer des recherches horaires par ligne et par arrêt, des recherches tarifaires et des recherches par point d'intérêts. Le bon fonctionnement de ces outils dépend de la qualité des données fournies par les AOM, de leur mise à jour ainsi que de leur disponibilité. Ce système comprend aussi une brique fonctionnelle annuaire des services de mobilité (cf. fiche action n° 8). Des widgets et API ont été déployés par le syndicat afin de permettre une intégration de cet outil sur d'autres outils d'information, à l'image du site transport de la Région, du site du Réseau Mouvéo ou encore du site du réseau HopBus. D'autres déploiements de ce type sont actuellement en cours. Il est à noter que le SIM Passpass.fr intègre les données relatives aux opérateurs belges de mobilité que sont De Lijn, TEC et SNCB ;
 - un système de vente à distance proposant l'achat de titres de transports des différents réseaux billettisés Pass Pass ainsi que l'achat de cartes nominatives et anonymes Pass Pass. A ce jour, cette possibilité n'est déployée que sur certains réseaux ou pour certaines gammes tarifaires. Un travail est actuellement en cours entre la Région, le Syndicat et la SNCF afin de permettre la vente de titres TER sur les outils Pass Pass. De son côté la MEL a signé une convention tripartite avec le SMHdF et KEOLIS sur les ventes croisées afin de permettre la recharge de titres sur les cartes Pass Pass ;
 - un système de distribution de titres et cartes Pass Pass physique 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. Pour que cela puisse être déployé sur d'autres AOM membres du syndicat, un travail en bilatéral entre le syndicat et chaque AOM volontaire pourrait être mené ;
- la plateforme Pass Pass Covoiturage (site et application mobile), qui met en relation conducteurs et passagers dans toute la région, sans commission.

Au-delà des outils déployés dans le cadre de leurs compétences obligatoires, les SM SRU portent d'autres travaux (covoiturage, TAD, financement, etc.) et ont développé une expertise en matière de mobilité qui constituent une plus-value importante pour les AOM, quel que soit leur profil.

En faisant partie du syndicat mixte, les AOM bénéficient notamment :

- d'un accompagnement à l'usage des outils développés par le SMHdF, que sont les plateformes passpass.fr et passpasscovoiturage.fr :
 - ▮ l'accompagnement Pass Pass se matérialise par la mise en œuvre de formations dont les thèmes sont : utilisation des outils Pass Pass (site internet, calculateur d'itinéraires, annuaire des mobilités, utilisation de la carte Pass Pass, TPV/TPVS Pass Pass) ; acculturation à la mobilité en Hauts-de-France (présentation des offres de mobilité sur le territoire formé, acculturation à l'intermodalité, préconisations de langage pour l'accompagnement) ; fourniture de documentation et flyers pédagogiques. Ces formations sont à destination des prescripteurs et acteurs de la mobilité et sont dispensées par le Gestionnaire Pass Pass, administrateur de la Centrale Pass Pass. Dans le futur, ces formations seront intégrées à un plan de formation communiqué à chaque membre du syndicat qui pourra effectuer une demande de formation au grès de ses besoins. Ces formations ne sont accessibles qu'aux membres ;
 - ▮ l'accompagnement Pass Pass Covoiturage se traduit par plusieurs actions telles que la création d'une communauté pour le territoire avec accès aux statistiques, l'organisation d'animations, la sensibilisation des entreprises, la mise à disposition d'un kit de communication et la possibilité d'intégrer certains outils (via API ou widget) sur le site web de la collectivité ;
- d'un accès au marché mutualisé de Transport A la Demande (TAD) que le SMHdF 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 Contrats Opérationnels de Mobilité (COM) ;
- d'une possibilité de commandes mutualisées via la centrale d'achat du SMHdF (exemples : commandes de cartes, commandes d'équipements billettiques, etc.) ;
- de la possibilité d'activer un module d'analyse de l'articulation et la coordination des réseaux, sur la base de l'ensemble des offres théoriques intégrées dans le calculateur d'itinéraires. Ce module pourra être activé et utilisé à la demande des AOM membres du syndicat.

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

Cette action vise donc pour le SMHdF à faire évoluer les outils et services existants et en développer de nouveaux pour répondre aux besoins des usagers.

Il convient que le syndicat puisse poursuivre son travail de valorisation de ses outils pour une appropriation optimale par les AOM adhérentes.

Le GECT Eurométropole pourra également valoriser les outils du SMHdF aux AOM françaises et belges via son groupe actions mobilité voire dans le cadre d'une instance de l'Eurométropole. De même cette dernière pourra relayer régulièrement l'intérêt de la nouvelle version Pass Pass dans ses communications propres, d'autant plus avec une évolution trilingue envisagée.



PILOTE

- SMHdF



MAITRE D'OUVRAGE

- SMHdF



PARTENAIRE(S)

- AOM du bassin
- Région Hauts-de-France
- Départements du Nord et du Pas-de-Calais
- Acteurs de la mobilité en Belgique



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025

- Lancement de la campagne de communication du SMHdF.

2

2026 - 2029

- Travaux en continu sur la durée du contrat.



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre d'outils / de services qui ont été créés ou développés par le 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 8 - Faire connaître les offres de mobilité existantes sur les territoires ;
- FA 9 - Poursuivre le développement des outils d'information voyageurs multimodaux ;
- FA 11 - Produire des données de qualité en vue d'alimenter les outils d'information voyageurs ;
- FA 13 - Bien identifier les spécificités de la mobilité transfrontalière et mieux connaître et développer les services de mobilité transfrontalière ;
- FA 14 - Renforcer l'interopérabilité billettique à l'échelle régionale ;
- FA 15 - Développer et faciliter l'usage des outils de distribution ;
- FA 21 - Favoriser le développement de la mobilité partagée.



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

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

- la Cellule Régionale France Mobilités qui regroupe le Cerema, la DREAL, l'ADEME, la Banque des Territoires, l'ANCT et la Région ;
- Le Syndicat Mixte des Mobilités Hauts-de-France (SMHdF) qui regroupe toutes les AOM de ce bassin ainsi que la Région et le Département du Nord ;
- l'Observatoire Régional des Transports (ORT).

Ces lieux d'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. A 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 et 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 SMHdF**: lieu d'accompagnement technique pour les projets de leurs membres, de mise à disposition d'outils mutualisés et de valorisation de démarches collectives.
- **L'Observatoire Régional des Transports** : lieu de mise à disposition de données, de ressources ou de 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 leurs 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.

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

Dans le cadre de la mise en place du Plan d'Action commun en matière de Mobilité Solidaire (PAMS) de l'Aire Urbaine Centrale, un nouveau lieu d'échanges permettant un retour d'expériences est mis en place, le Club de la mobilité solidaire de l'Aire Urbaine Centrale. Il doit en effet devenir un espace où les différents acteurs de la mobilité solidaire pourront avoir l'ensemble des informations sur la thématique et s'inspirer des expériences des acteurs à proximité.



PILOTE

- Région Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

- Cellule France Mobilité
- SMHdF
- ORT



PARTENAIRE(S)

- AOM
- Départements 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 8 - Faire connaître les offres de mobilité existantes sur les territoires ;
- FA 18 - Veiller à la continuité des itinéraires cyclables structurants ;
- FA 20 - Etudier le développement de TAD sur les différents EPCI ;
- FA 21 - Favoriser le développement de la mobilité partagée ;
- FA 22 - Faciliter la pratique du vélo pour le dernier kilomètre et les déplacements du quotidien ;
- Fiche PAMS 3.1 Mobiliser les leviers de financements existants pour développer des actions complémentaires.



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

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

Comme le préconise le SRADDET (annexe 4 PRI-PRIT), l'organisation d'un système 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 Aire Urbaine Centrale, de telles conventions sont mises en place sur les territoires de la CA du Pays de Saint-Omer, d'Artois Mobilités, de la CU d'Arras, de la MEL, du SIMOUV et encore du SMTD.

Le projet de SERM Hauts-de-France comporte une dimension transfrontalière importante notamment pour son volet ferroviaire. Un travail est en cours pour institutionnaliser une coopération transfrontalière relative au SERM.



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.

Si les différents contrats routiers de la Région ont différentes temporalités à ce jour, la Région vise néanmoins à construire à terme son offre en dépassant les limites départementales, afin de poursuivre l'objectif d'une organisation des services mieux adaptée aux besoins et aux flux de déplacements.

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 (dans un cadre budgétaire contraint) ;
- 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 :

- **partager une approche globale et cohérente de l'offre de mobilité 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 ;**
- **définir 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) ;**
- **étudier au cas par cas des solutions telles que les délégations de compétences (TAD), des autorisations d'embarquement et le transfert de services régionaux ;**
- **organiser des temps d'échanges réguliers entre la Région et les AOM pour que chacun puisse faire part des évolutions des offres respectives de transport et permettre une coordination optimale.**

Pour assurer le bon fonctionnement de ce système intégré, il est nécessaire de s'accorder en amont pour définir des critères partagés dans l'objectif d'une intermodalité efficace. Par exemple, il conviendra de définir quel est le temps minimum, et maximum, considéré comme acceptable 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, afin de permettre une coordination des initiatives relatives à la mobilité transfrontalière, et d'anticiper le déploiement des volets ferroviaires et intermodaux transfrontaliers inclus dans le projet de SERM Hauts-de-France.



PILOTE

- Région Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

- AOM locales
- Région Hauts-de-France



PARTENAIRE(S)

- SMHdF
- Acteurs de la mobilité en Belgique
- SGP
- Eurométropole
- Etat



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2026 – 2029

- En continu sur la durée du COM.



INDICATEURS DE SUIVI

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



ACTIONS LIÉES

- FA 1 - Informer les acteurs locaux sur les processus d'évolution des offres régionales pour mieux les associer ;
- FA 3 - Faciliter le retour d'expérience et accompagner les maîtres d'ouvrage pour les projets de mobilité
- FA 5 - Poursuivre les dynamiques d'amélioration de l'accessibilité à la métropole lilloise ;
- FA 6 - Améliorer l'offre de mobilité entre les grands pôles urbains autres que la métropole lilloise ;
- FA 7 - Développer l'accessibilité des parcs d'activités du bassin existants et en projet.



Fiche action 5 - Poursuivre les dynamiques d'amélioration de l'accessibilité à la métropole lilloise

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

La métropole lilloise exerce une attractivité très forte sur l'ensemble du bassin de mobilité qui va même au-delà de la région. La métropole lilloise concentre près d'un emploi sur deux du bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale.

Sur ce bassin, le réseau ferroviaire est dense et maillé pour favoriser l'accessibilité à la métropole lilloise et les modes de transports collectifs sont nombreux.

Pourtant, la perte de temps dans la congestion routière pour accéder à la métropole lilloise est de 40h de bouchons par an, pour un trajet de 10km en heures de pointe. Les difficultés pour accéder à la métropole lilloise en TER sont également récurrentes, avec certaines lignes surchargées.

Il faut noter par ailleurs une augmentation significative de la dynamique des flux sortants de la métropole lilloise, vers les grands pôles urbains de l'Aire Urbaine Centrale.

D'autres données actualisées seront prochainement produites avec notamment une étude cordon réalisée par la DREAL, avec des données qui devraient être disponibles en 2026.

De nombreuses études sont également disponibles ou vont l'être prochainement, avec par exemple plusieurs EMC2 réalisées récemment sur différents ressorts territoriaux d'AOM du bassin : SIMOUV, Artois Mobilités, CUA, CCPC CCFL, MEL, SMTD...

Bien évidemment, le bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale devrait jouer un rôle décisif dans l'amélioration de l'accessibilité de la métropole lilloise, à moyen voire long terme.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Les différents acteurs de la mobilité mettent déjà en place de nombreuses initiatives pour faciliter l'accessibilité à la métropole lilloise. Avant même que le SERM se concrétise, les acteurs ont déjà établi différentes stratégies de court terme pour améliorer cette accessibilité.

- **Un réseau ferroviaire dense et maillé, mais en limite de capacité**

Par rapport aux autres étoiles ferroviaires françaises, le réseau lillois se distingue par une infrastructure largement développée à laquelle est associée une offre servicielle conséquente notamment utilisée par les voyageurs du quotidien.

L'intégration tarifaire déjà mise en place pour l'offre TER de façon partenariale par la MEL et la Région Hauts-de-France, sous forme de tarifications identiques au réseau urbain au sein du territoire métropolitain. Elle constitue est un outil partenarial important au service de l'usage du TER et de l'intermodalité entre offres de transport collectif régionale et urbaine. Elle joue un rôle important dans la desserte de la MEL et son accessibilité.

La gare Lille-Flandres est la première gare de France, hors Ile-de-France, pour le TER. Elle est actuellement saturée en concentrant 570 circulations commerciales par jour et 24 millions de voyageurs par an, alors qu'il s'agit d'une gare terminus. La gare Lille-Europe accueille quant à elle 130 trains voyageurs commerciaux par jour.

Le réseau ferroviaire lillois constitue ainsi un pilier de la mobilité régionale, grâce à son maillage dense et performant. L'offre différenciée (Citi, Proxi et Krono) et des temps de parcours performants sont des atouts qui œuvrent à une fréquentation forte du transport ferroviaire, vers ou en provenance de la métropole lilloise.

Pour conforter le réseau ferroviaire, de nombreux investissements ont été réalisés ces dernières années, aussi bien sur le réseau que sur les Pôles d'Echanges Multimodaux. La carte des travaux réalisés sur les PEM du bassin de mobilité Littoral Nord est reprise dans la fiche 16 relative à cette thématique du document.

Malgré ses atouts, la configuration du réseau ferroviaire lillois atteint désormais ses limites. Il devient très difficile par exemple d'augmenter le nombre de services en heures de pointe. Le premier enjeu concerne la gare Lille Flandres qui est saturée aux heures de pointe, du fait de sa configuration en impasse. D'autres enjeux existent tels que le calibrage des voies ferrées pénétrantes avec une voie unique par sens ne permettant pas de séparer trains lents et trains rapides. On peut également évoquer les très nombreux passages à niveaux qui connaissent parfois des dysfonctionnements nuisant à la fiabilité du service.

- **Un réseau de transport de cars interurbains structurant vers la métropole lilloise**

La Région propose de nombreuses lignes de cars interurbaines facilitant l'accessibilité à la métropole lilloise, liaisons parfois peu connues de la population.

Pour rappel, voici les lignes de car interurbaines desservant la Métropole lilloise, sur le secteur des Flandres :

- ▶ 419 Béthune - Armentières : liaison interurbaine transversale reliant deux pôles urbains majeurs. Elle assure une connexion stratégique entre le Béthunois et la vallée de la Lys, avec une connexion TER à Armentières ;
- ▶ 908 Godewaersvelde - Armentières (via Bailleul) : relation transversale assurant la desserte des pôles intermédiaires du secteur Flandres, en articulation avec la gare d'Armentières ;
- ▶ 909 Winnezele - Armentières (via Steenvoorde et Bailleul) : relation parallèle à la 908, offrant une couverture complémentaire du secteur rural.
- ▶ 910 Neuf-Berquin - Lille (via Merville) : axe majeur de rabattement vers la MEL, avec un cadencement renforcé aux heures de pointe et un taux de charge supérieur à 95 % sur plusieurs services, induisant un risque de saturation ;
- ▶ 911 Merville - Armentières : desserte courte, principalement orientée sur les flux domicile-travail et scolaire vers Armentières ;
- ▶ 913 Merville - Armentières (via Croix-au-Bac) : itinéraire alternatif, garantissant une couverture fine du secteur de la Lys.

Sur le secteur Pévèle, les lignes structurantes vers la MEL sont les suivantes :

- ▶ 851 Aniche - Villeneuve d'Ascq (via Orchies) : ligne à forte charge, particulièrement sur le tronçon Orchies – Villeneuve d'Ascq, où le cadencement atteint un niveau proche d'un service urbain ;
- ▶ 852 Libercourt - Lille : axe radial structurant, orienté domicile-travail vers Lille ;
- ▶ 854 Mouchin - Villeneuve d'Ascq (via Cysoing) : desserte de rabattement vers les zones universitaires et tertiaires de Villeneuve d'Ascq ;
- ▶ 855 Pont-à-Marcq - Villeneuve d'Ascq : liaison interurbaine courte, intégrée au maillage de la Pévèle ;
- ▶ 856 Douai - Lille (via Bersée et Pont-à-Marcq) : ligne radiale de grande portée, permettant une connexion directe Douai – MEL ;
- ▶ 858 Billy-Berclau - Lille (via Bauvin) : desserte entre la zone d'emplois de Billy-Berclau et Lille ;

- ▶ 870 Cobrieux - Villeneuve d'Ascq (via Genech) : ligne de rabattement scolaire et domicile-travail, connectée au pôle universitaire ;
- ▶ 871 Orchies - Lille (via Templeuve) : liaison radiale performante vers Lille, intégrant une articulation avec la gare d'Orchies (TER) ;
- ▶ 876 Cysoing - Villeneuve d'Ascq : ligne offrant une desserte de proximité ;
- ▶ 879 Chemy - Lille (via Gondecourt) : desserte d'appoint, couvrant un secteur rural et périurbain ;
- ▶ 882 Gondecourt – Lille : liaison directe, à vocation pendulaire ;
- ▶ 883 Carvin – Lille : desserte radiale du bassin sud vers la MEL.

Toutes ces lignes fonctionnent en service annuel, du lundi au vendredi (à minima), avec un renforcement systématique en heures de pointe. Certaines, comme les 851 et 910, présentent des fréquences supérieures aux standards interurbains, proches de ceux d'un réseau urbain structuré.

La majorité des autres lignes disposent en revanche d'une capacité résiduelle significative, seule la ligne 910 atteint une saturation en pointe, ce qui limite la possibilité de capter de nouveaux usagers.

Pour optimiser l'accessibilité de la métropole lilloise avec les liaisons interurbaines, les connexions avec la MEL s'opèrent via des points modaux stratégiques (gare d'Armentières, stations de métro Lille Porte de Douai, Porte d'Arras, Villeneuve d'Ascq – 4 Cantons). Cela permet d'assurer une interconnexion optimale avec le réseau Ilévia.

Comme évoqué, la majorité des lignes interurbaines pourrait être davantage utilisée. On constate en effet une méconnaissance par une partie de la population, avec des croyances selon lesquelles les cars interurbains ne seraient que pour les scolaires. Une stratégie de communication ciblée pourrait optimiser l'utilisation de ces lignes.

- **Une offre complémentaire de transport de bus urbain vers la métropole lilloise**

D'autres AOM ont également mis en place une offre de transport permettant un accès facilité à la métropole lilloise. Sur le réseau Tadao par exemple, les lignes 35 (Avion - La Bassée via Lens) et 58 (Vermelles - La Bassée) assurent des connexions directes vers la gare de La Bassée en intermodalité avec le TER et le réseau Ilévia. Les services à la demande Allobus A et Chronopro Artois Flandres assurent aussi du rabattement vers la gare au départ de 13 communes et du parc des industries Artois-Flandres.

- **L'expérimentation Ecobonus « Changer ça rapporte »¹**

Avec le programme « Changer, ça rapporte », la MEL a souhaité inciter les conducteurs dits auto-solistes à changer leurs pratiques et les encourager à utiliser un autre mode déplacement lors des heures de pointe, à covoiturer, à télétravailler ou à décaler les trajets en dehors de ces moments.

Chaque trajet évité en voiture donnait droit au gain d'une récompense d'un montant de 2€ par trajet dans la limite de 80€ par mois qui étaient versés directement sur le compte bancaire des participants. Pour cela, il fallait utiliser les transports en commun tels que le train ou le bus, prendre son vélo, pratiquer le télétravail, le covoiturage, décaler ses horaires de travail, sans oublier les modalités dites « hybrides » en utilisant son véhicule pour aller à une gare ou se stationner dans un parking relais.

Cette expérimentation, commencée en septembre 2023 pour l'A1 et l'A23, et complétée à partir de septembre 2024 avec l'A25 et la RN41, est désormais terminée. 3 916 participants auront ainsi bénéficié de cette expérimentation, qui a permis d'éviter l'émission de 7,7 tonnes de CO₂ par jour en moyenne pendant les 2 phases de l'expérimentation.

La MEL va désormais analyser ces résultats, avec l'appui du Cerema.

¹ <https://www.lillemetropole.fr/communiqu-e-de-presse/ecobonus-la-mel-lance-son-programme-anti-embouteillages-changer-ca-rapporte>

Cette expérimentation désormais terminée démontre la volonté des acteurs du territoire d'innover sur la question de l'amélioration de l'accessibilité de la métropole lilloise, à poursuivre et à développer dans le cadre de diverses expérimentations et politiques, par exemple en faveur du désheutage (plan de mobilité des entreprises, Universités, écoles, etc.), en poursuivant les actions entre les intercommunalités pour encourager la multimodalité et l'intermodalité, en renforçant les politiques d'offres de transport en dehors des heures de pointes avec la Région, en encourageant le covoiturage en partenariat avec le SMHdF et l'ensemble des territoires et acteurs du bassin de mobilité dans le cadre d'un pilotage des échanges à l'échelle du bassin de mobilité AUC par la Région Hauts-de-France.

- **Des initiatives en matière de covoiturage vers la métropole lilloise sont actuellement développées afin d'en faciliter l'usage et développer la pratique :**

- **La réservation d'une voie de covoiturage sur l'A1, à l'initiative de la DIR Nord qui pilote cette action ²**

La voie de covoiturage, longue de 13 kilomètres, s'active automatiquement en semaine aux heures de pointe, lorsque la circulation devient dense et que la vitesse est limitée à 70 km/h. Elle est réservée aux véhicules transportant au moins deux personnes, aux transports en commun ou aux véhicules autorisés.

Globalement, la DIR Nord dresse un bilan positif en avril 2025, soit 18 mois après le début de l'expérimentation. Parmi les principaux enseignements de ce bilan, on constate en effet que :

- Le taux de covoiturage est passé de 18% à 20% ;
- Les véhicules en covoiturage roulent en moyenne à 63 km/h, soit un gain de temps d'environ 4 minutes par rapport aux autres usagers.

Néanmoins, on constate que 45% des véhicules dépassent la limite autorisée et que près d'un véhicule sur 2 utilise la voie réservée en covoiturage en étant en infraction.

- **La Métropole Européenne de Lille met également en exergue le développement du covoiturage, notamment pour accéder à son territoire.** Une action du PDM 2035 de la MEL est ainsi consacrée à cette thématique, intitulée « *Inciter des usages partagés de la voiture particulière : développer la stratégie métropolitaine de covoiturage* ». Cette stratégie est articulée autour de quatre axes principaux. Le premier consiste à compléter les équipements et les services dédiés au covoiturage, tels que les aires de covoiturage, les parkings-relais, les PEM... De même, la MEL souhaite mener davantage d'actions de communication et de sensibilisation auprès du grand public, des entreprises ou encore des collectivités, notamment pour valoriser la plateforme Pass Pass Covoiturage. Une campagne de communication est prévue par la MEL en 2026 sur le thème de la mobilité automobile partagée.

La MEL met l'accent dans sa stratégie à mener pour développer le covoiturage sur la nécessité d'« étendre les actions au-delà de l'échelle métropolitaine », avec « une gouvernance interterritoriale élargie (agglomérations de Lens Liévin Hénin Carvin, de Valenciennes, etc...) » au sein de territoires qui voient une partie importante de leurs résidents venir y travailler ou se former quotidiennement (flux domicile- travail / étude). En ce sens, il est nécessaire de poursuivre et consolider, ou d'engager les coopérations entre territoires limitrophes, en menant des actions entre agglomérations à l'échelle du bassin de mobilité AUC visant à renforcer l'offre d'aires de covoiturage en amont de la MEL.

- **La plateforme publique et gratuite, portée par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, passpasscovoiturage.fr est particulièrement active avec des destinations vers la MEL.** Pour améliorer le covoiturage vers la métropole lilloise, il convient également de proposer aux automobilistes **des aires de covoiturage aménagées aux abords de l'agglomération lilloise**. Il existe à ce jour un schéma interdépartemental des aires de covoiturage, établi en 2015 par les Départements du Nord et du Pas-de-Calais. Une réflexion est actuellement menée par la Région, sur la possibilité que donne la LOM d'établir un schéma de développement des aires de covoiturage. Si celui-ci voyait le jour, l'un des axes de travail identifié serait de pouvoir proposer un maillage d'aires de covoiturage en amont de la métropole lilloise.

² <https://www.dir.nord.developpement-durable.gouv.fr/voie-de-covoiturage-sur-l-a1-un-premier-bilan-a2339.html>

- **La mise en place d'un schéma directeur de gestion du trafic**

La direction interdépartementale des routes du Nord (DIR Nord) élabore un Schéma Directeur de Gestion du Trafic (SDAGT) de l'agglomération de Lille et du Bassin Minier. L'un des principaux objectifs du SDAGT est d'apporter des réponses aux problèmes de mobilité, notamment les zones de congestion routière. Il convient pour cela d'optimiser la capacité de l'infrastructure existante avec des projets réalisables à court terme et d'adapter ponctuellement l'infrastructure au droit des points d'échanges avec les transports en commun.

Actuellement, quatre grands axes de travail sont envisagés dans le cadre du futur SDAGT, sans que ceux-ci ne soient arrêtés. Ce travail sera bien évidemment réalisé en concertation avec l'ensemble des EPCI concernés, afin que les réponses apportées soient en adéquation avec les problématiques territoriales.

Le premier axe concernerait l'encouragement à la mobilité partagée et la facilitation de la circulation des covoitureurs, des véhicules propres et des transports en commun aux heures de pointe. Des réflexions pourraient être menées sur l'éventuel aménagement de voies réservées au covoiturage ou au transport en commun.

Le deuxième axe de travail porterait sur la poursuite des réflexions relatives à la gestion dynamique du trafic.

Un troisième axe serait d'améliorer l'information routière, permettant de fiabiliser la circulation pour les usagers et inciter au report modal, par exemple avec des panneaux d'information relatifs au rabattement vers les aires de covoiturage et les pôles d'échanges multimodaux.

Enfin, des réflexions seront également menées pour optimiser la gestion des poids lourds.

Pour ne pas démultiplier les instances, il conviendra de coordonner ces travaux, qui réunissent un grand nombre d'acteurs du bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale, avec ceux du Contrat Opérationnel de Mobilité. En effet, les enjeux relatifs au futur SDAGT sont sensiblement les mêmes que ceux du COM, sur l'intermodalité notamment.

- **Les différents acteurs de la mobilité établissent des stratégies, concertées, afin de développer le vélo**

Le vélo peut être utilisé seul, notamment avec une assistance électrique, pour accéder à la métropole lilloise. Pour cela il est indispensable d'assurer l'interconnexion entre les différents réseaux cyclables des territoires voisins. Les différents plans de mobilité des AOM insistent ainsi sur la continuité des itinéraires cyclables. Cette interconnexion doit également se formaliser au niveau transfrontalier, avec par exemple le Département du Nord qui a déposé un projet sélectionné dans le cadre d'Interreg France-Wallonie-Vlaanderen, sous le nom de Cycloconnect. L'objectif de ce projet est de développer des liaisons cyclables entre la France et la Belgique, de résoudre les hiatus des liaisons cyclables empêchant une continuité des itinéraires. Outre le Département du Nord, les partenaires principaux sont l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai, la MEL, Cœur de Flandre Agglo et la Province de Flandre Occidentale.

La connexion des réseaux cyclables entre la France et la Belgique sera à poursuivre au-delà des réalisations de Cycloconnect qui s'achèvera le 31 mars 2029, notamment entre le territoire tournaisien et la métropole lilloise, dans l'objectif d'une intermodalité optimisée et d'un accès sécurisé et efficace aux zones d'activités.

- **Le futur SERM Hauts-de-France**

A moyen et long terme, une nouvelle offre de mobilité devrait se développer avec le déploiement du SERM Hauts-de-France. Celle-ci devrait en théorie se concrétiser dans son intégralité d'ici 2040. Néanmoins, des améliorations devraient être réalisées sur une même temporalité que celle du COM Aire Urbaine Centrale, dans l'horizon de court terme du SERM.

Ainsi, il est envisagé une amélioration du service ferroviaire en heures creuses dans les prochaines années. De même, l'extension des amplitudes horaires des trains en semaine, et potentiellement les vendredis et samedis soirs, sont à l'étude. Enfin, des réflexions sont menées pour augmenter le service ferroviaire le week-end en journée. Il conviendra néanmoins de réinterroger ces perspectives au regard des contraintes de chacun des partenaires.

Une action portée par le SERM Hauts-de-France, ne nécessitant pas de moyens supplémentaires, est celle relative à la coordination des horaires de services des trains et des transports en commun locaux. Cette volonté entre en résonnance avec les initiatives portées par le COM AUC. En ce qui concerne la Région Hauts-de-France, d'importants travaux sont actuellement menés pour améliorer la coordination des horaires entre les trains et les cars interurbains. Pour améliorer la coordination entre les services de mobilité régionaux et les transports en commun locaux, il convient d'optimiser la communication entre les différents acteurs. En effet, plus l'information sera communiquée tôt aux acteurs locaux d'éventuels changements de grilles horaires, plus ces derniers pourront adapter leurs offres en conséquence. L'anticipation sur ces questions de coordination horaire est décisive, avec contrats qui peuvent ensuite être peu évolutifs pendant plusieurs années.

Un des objectifs du SERM est d'amplifier la dynamique relative à l'amélioration de l'intermodalité entre les transports en commun locaux et le train, pour une desserte optimale des territoires.

Il convient de noter que le déploiement du SERM Hauts-de-France devra s'appuyer sur un plan de financement restant à définir, tant en investissement qu'en exploitation, et dont la consolidation est un des enjeux majeurs de la phase d'étude en cours.

Sur ces questions, une articulation fine devra être réalisée entre les travaux du COM et du SERM qui sont sur des temporalités proches.

A plus long terme, l'objectif est de proposer un choc d'offres, notamment ferroviaires, avec un doublement de l'offre de TER entre Lille et les pôles régionaux, une fréquence renforcée en heures de pointe, mais également aux heures creuses.

Pour permettre ce choc d'offres, l'un des investissements principaux sera de créer une nouvelle ligne ferroviaire entre Lille et Hénin-Beaumont. Pour rendre cette offre de train performante, il sera nécessaire de construire deux gares souterraines, l'une dans le quartier Euraflandres et l'autre au niveau de l'aéroport de Lille-Lesquin.

Le réseau ferroviaire existant sera également amélioré afin de permettre à davantage de trains de circuler. Des voies supplémentaires seront ainsi aménagées sur certains axes, pour permettre le dépassement des trains lents par les trains rapides. Des travaux en gare et en amont seront également réalisés avec des voies à quai supplémentaires, des voies de remisage et de nouveaux aiguillages.

D'autres travaux pourront également être menés pour augmenter le cadencement, telles que de nouvelles dénivellations pour les bifurcations les plus sollicitées, la modernisation de la signalisation, la création d'ouvrages d'art, etc.

Les travaux relatifs au ferroviaire permettront également une diamétralisation de plusieurs lignes. Il est envisagé une réouverture aux voyageurs de la ceinture ferroviaire autour de Lille, ce qui pourrait permettre de mettre en œuvre des lignes diamétralisées entre les différents pôles urbains. Actuellement, une grande partie des trajets entre pôles urbains du bassin de mobilité nécessitent une correspondance à Lille.

Même si la colonne vertébrale du SERM Hauts-de-France est ferroviaire, d'importants investissements sur les autres modes de transports sont actuellement envisagés dans cette dynamique collective, de moyen et long terme. Ainsi, pour compléter l'offre ferroviaire, il est envisagé de développer des cars express. Des études seront à mener dans la dynamique du SERM pour évaluer des services de cars express sur le territoire. Suite à différentes études, l'une d'elles pourrait concerner par exemple la frange ouest de la métropole lilloise.

Le projet de SERM porte également l'ambition d'un programme d'ensemble de densification des quartiers de gare et d'un programme d'ensemble d'adaptation des pôles d'échanges multimodaux (PEM), s'appuyant sur un travail préalable de catégorisation et de priorisation des interventions sur les PEM existants, en lien avec la Région et les acteurs locaux (en particulier les AOM).

D'autres sujets seront également traités dans la dynamique du SERM, évoqués par ailleurs dans d'autres fiches du COM (Information Voyageurs, distribution, PEM, billettique, etc.).

Favoriser l'accès à la métropole lilloise nécessite aussi d'ouvrir le champ de possibles coopérations avec les territoires voisins, notamment belges : un choc d'offres fiables avec le SERM et les possibilités d'intermodalité au-delà de la frontière peut créer une connexion efficace des réseaux de transports et donc une concurrence à l'autosolisme (et à la congestion) de la métropole. L'Eurométropole peut faciliter les échanges entre porteurs du SERM et les acteurs membres du GECT (français et belges). Il est aussi nécessaire de poursuivre le dialogue engagé entre les AOM et les opérateurs français et belges (ce qui a déjà commencé) pour les étapes nécessaires d'amélioration de l'offre d'ici sa réelle opérationnalité. Ceci pour l'amélioration de l'offre ferroviaire mais aussi pour déterminer les intermodalités possibles ou à prévoir.



PILOTE

- Région Hauts-de-France
- AOM, notamment la MEL
- Etat



MAITRE D'OUVRAGE

- Région Hauts-de-France
- AOM, notamment la MEL
- Etat



PARTENAIRE(S)

- SGP
- SNCF Réseau
- SNCF Gares et Connexions



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2026 – 2029

- En continu sur la durée du contrat.



INDICATEURS DE SUIVI

- Dépôt de la demande de statut du SERM Hauts-de-France (Oui / Non).



ACTIONS LIÉES

- Ensemble des fiches actions du COM Aire Urbaine Centrale.



Fiche action 6 - Améliorer l'offre de mobilité entre les grands pôles urbains du bassin autres que la métropole lilloise

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3

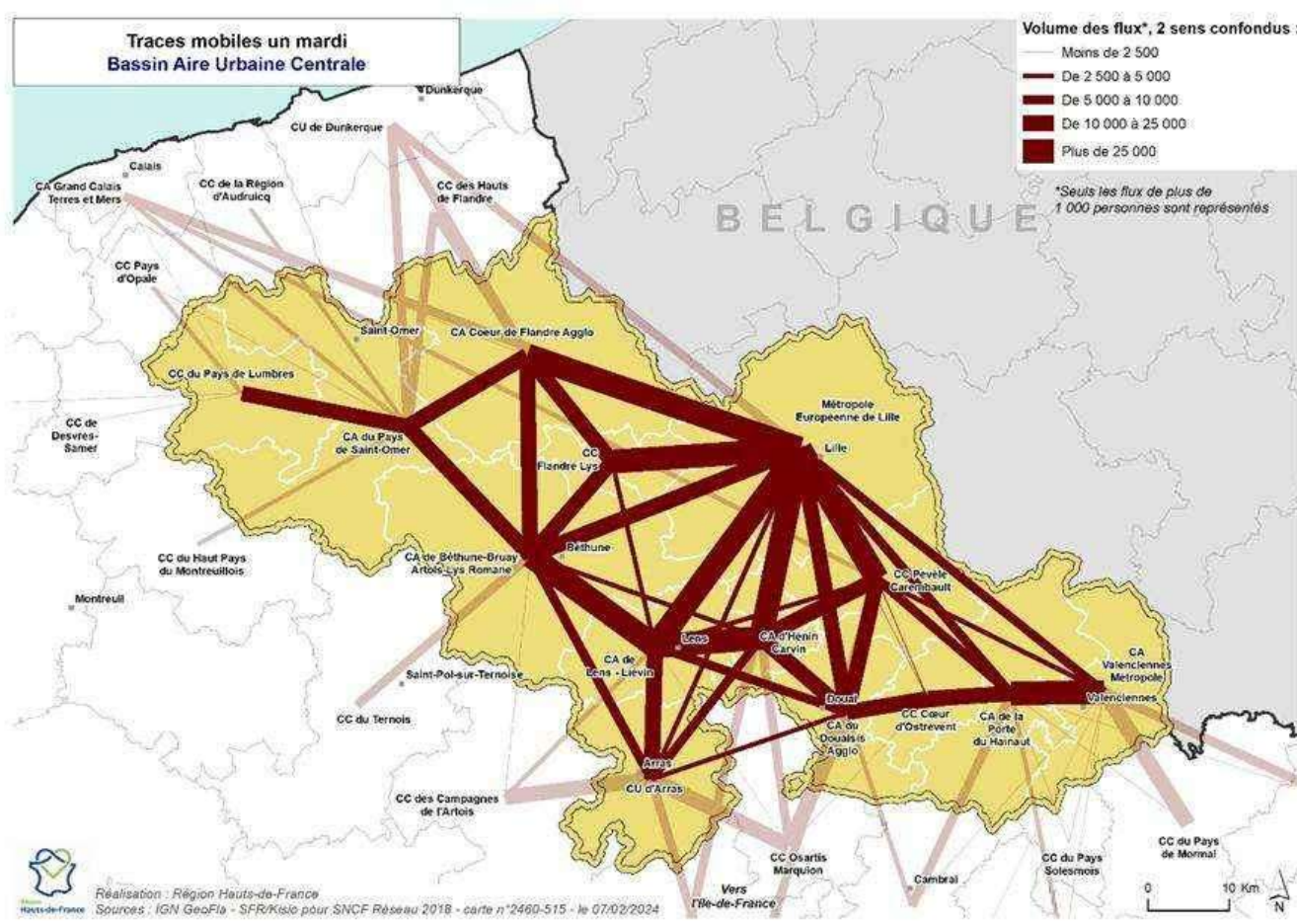


ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Le bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale est le plus grand de la Région Hauts-de-France, aussi bien en terme de superficie que de population. Ce bassin concerne ainsi 14 EPCI et 2 900 000 habitants.

L'une des caractéristiques principales de ce bassin de mobilité est qu'il est multipolaire, avec certes une capitale régionale (la métropole lilloise), mais aussi 7 pôles d'envergure régionale et 15 pôles intermédiaires répartis sur l'ensemble du territoire.

Le diagnostic des mobilités réalisé préalablement à la réalisation du COM et du PAMS du bassin Aire Urbaine Centrale met ainsi en exergue des flux de transport très importants entre les différents pôles. Certes, la métropole lilloise génère beaucoup de flux, mais les relations entre les autres pôles urbains de ce bassin sont également extrêmement importantes, comme l'illustre par exemple la carte ci-dessous.



Les enjeux relatifs à l'amélioration de l'offre de mobilité entre les différents pôles urbains du bassin sont très importants et sont ainsi évoqués dans cette fiche action.

Le SERM Hauts-de-France a pour objectifs d'améliorer sensiblement l'offre de transports entre les différents pôles urbains du bassin de mobilité, et pas uniquement les relations avec la métropole lilloise.

Il convient également d'évoquer des dynamiques relatives à la mobilité dans le cadre de l'Engagement pour le Renouveau du Bassin Minier (ERBM), notamment sur les mobilités actives.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Les différents acteurs de la mobilité sont d'ores et déjà mobilisés afin d'améliorer l'offre entre les grands pôles urbains du bassin. Cette dynamique va se poursuivre avec par exemple le projet de SERM Hauts-de-France.

- **Un réseau TER dense entre les différents pôles urbains du bassin**

Certes le réseau TER est construit majoritairement autour de l'étoile ferroviaire lilloise, il convient néanmoins de mettre en exergue le réseau dense entre les autres pôles urbains de l'Aire Urbaine Centrale.

Pour rappel, l'offre différenciée (Citi, Proxi et Krono) et des temps de parcours performants sont des atouts qui œuvrent à une fréquentation forte du transport ferroviaire.

Il est à noter que l'ensemble des pôles urbains de l'Aire Urbaine Centrale sont connectés à un réseau ferroviaire dense. On constate que les liaisons ferroviaires sont fréquentes et compétitives en termes de temps de parcours lorsque les pôles urbains sont à proximité les uns des autres (par exemple les liaisons Douai-Lens, Arras-Douai, Béthune-Hazebrouck, ou encore Saint-Omer-Hazebrouck...). Si l'offre est compétitive en termes de temps de parcours celle-ci n'est pas toujours cadencée comme sur la ligne Hazebrouck-Arras ou Béthune-Lille avec des écarts de fréquence parfois importants entre heures creuses et heures de pointe.

Au contraire, la réalité du réseau ferroviaire de ce bassin engendre des correspondances sur quasiment tous les trajets lorsque les pôles urbains sont éloignés les uns des autres, même s'il s'agit de pôles urbains importants (par exemple entre Lens et Valenciennes ou encore entre Béthune et Douai). Ces correspondances engendrent nécessairement des temps de parcours plus longs. De plus, les fréquences ne sont parfois pas toujours très importantes entre ces pôles urbains.

- **Un réseau de cars interurbains structurant**

La Région dispose déjà de plusieurs lignes routières structurantes permettant d'assurer une liaison directe entre de grands pôles urbains en dehors de la MEL. À titre d'exemples :

- ▶ la ligne 904 Saint-Omer - Dunkerque ;
- ▶ la ligne 417 Lens – Arras ;
- ▶ la ligne 413 Hénin-Beaumont – Douai ;
- ▶ la ligne 416 Hénin-Beaumont – Arras.

Ces dessertes participent pleinement à la cohésion territoriale en renforçant les liaisons interurbaines au-delà de la seule métropole lilloise.

S'agissant des projets, il convient de rester prudent au regard du contexte budgétaire. La Région privilégie une approche pragmatique fondée sur :

- ▶ une coordination étroite entre l'offre routière régionale et l'offre ferroviaire, afin d'assurer une véritable complémentarité des services ;
- ▶ l'optimisation de l'existant avant toute création nouvelle.

Dans cette perspective, la Région reste attentive aux évolutions territoriales et mène, lorsque cela est pertinent, des analyses de besoins et de faisabilité. Ces démarches permettent d'alimenter la réflexion dans le cadre des futurs contrats routiers, sans préjuger à ce stade des choix qui seront opérés.

- **Des dynamiques de covoiturage qui se développent**

Depuis 2022, une offre de covoiturage subventionnée est déployée sur les 150 communes du territoire d'Artois Mobilités. Le covoiturage est offert aux passagers et Artois Mobilités rémunère les conducteurs (entre 1,5 et 3 € par passager transporté en fonction de la distance). Ce service de covoiturage opéré par BalaBlaCar Daily connaît un développement important avec plus de 42 000 trajets subventionnés en mai 2025. Artois Mobilités est ainsi devenu le territoire de France où l'on covoiture le plus pour les trajets de quotidien. Le covoiturage se développe ainsi entre les différents pôles urbains du territoire d'Artois Mobilités.

La plateforme publique et gratuite PassPasscovoiturage.fr, portée par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, est particulièrement active avec des destinations dans les grands pôles urbains de l'Aire Urbaine Centrale. On peut noter par exemple que quelques grandes communautés sont situées dans ces pôles urbains (les centres hospitaliers de Douai et de Valenciennes, la communauté du Douaisis et de l'Ostrevent, Stellantis Hordain...). Pour rappel, une communauté est un regroupement d'inscrits ayant un intérêt en commun pour un pôle générateur de déplacements. Elle permet par exemple d'identifier les salariés d'une entreprise, d'une zone d'activités, les personnes fréquentant une salle de spectacle ou encore les habitants d'une commune, pour faciliter les mises en relation des covoitureurs.

- **La mise en place d'un schéma directeur de gestion du trafic**

Sans reprendre de manière exhaustive les éléments évoqués dans la fiche FA 5, sur le schéma directeur de gestion du trafic de l'agglomération de Lille et du Bassin Minier, il convient d'insister sur le fait que ces réflexions ne concernent pas uniquement l'accessibilité de la métropole lilloise mais aussi les liaisons entre grands pôles urbains du Bassin Minier notamment.

En effet, il existe des problèmes récurrents de congestion routière entre les pôles urbains du bassin minier qui seront traités dans le cadre du SDAGT.

- **Des initiatives soutenues dans le cadre de l'ERBM**

Parmi les initiatives, une journée d'échanges s'est tenue le 10 juillet 2025 au Centre historique minier de Lewarde entre tous les acteurs concernés par les mobilités actives dans le Bassin minier (collectivités, associations, universitaires et autorités organisatrices de la mobilité). Les travaux vont se poursuivre pour analyser collectivement les manques de liaisons cyclables entre les grands points d'intérêts, et notamment les pôles urbains. Une attention particulière sera également donnée à la mobilisation des entreprises pour faciliter l'utilisation des mobilités actives dans les déplacements des salariés.

La dynamique du SERM Hauts-de-France, comme pour l'amélioration de l'accessibilité de la métropole lilloise, améliorera sensiblement l'offre de services de mobilité entre les différents pôles urbains du bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale.

Sans reprendre l'ensemble des éléments évoqués dans la fiche relative à l'accessibilité à la métropole lilloise (FA5), il convient de rappeler que le projet de SERM comprend des réflexions à « court/moyen » terme sur :

- l'amélioration du service ferroviaire en heures creuses ;
- une augmentation de l'amplitude horaires des trains ;
- une amélioration du service ferroviaire le week-end en journée ;
- une amélioration de l'intermodalité entre les transports en commun locaux et le train, pour une desserte optimale des gares ;
- une coordination des horaires de services des trains et des transports en communs locaux (tramway, bus, BHNS, cars interurbains).

Sur ces questions, une articulation fine devra être réalisée entre les travaux du COM et du SERM, qui sont sur des temporalités proches.

A plus long terme, le projet de nouveau barreau ferroviaire dit Réseau Express Hauts-de-France (REHF) qui inclut la réalisation d'une troisième gare Lilloise, souterraine et traversante, pierre angulaire du projet de SERM, permettra une diamétralisation de plusieurs axes ferroviaires. Il est également proposé dans le cadre du SERM une réouverture aux voyageurs de la ceinture ferroviaire autour de Lille, ce qui pourrait permettre de mettre en œuvre des lignes diamétralisées entre les différents pôles urbains. Actuellement, une grande partie des trajets entre pôles urbains du bassin de mobilité nécessitent une correspondance à Lille.

Il convient de noter que le déploiement du SERM Hauts-de-France devra s'appuyer sur un plan de financement restant à définir, tant en investissement qu'en exploitation, et dont la consolidation est un des enjeux majeurs de la phase d'étude en cours.



PILOTE

- Région Hauts-de-France
- Etat
- AOM



MAITRE D'OUVRAGE

- Région Hauts-de-France
- AOM
- Collectivités territoriales
- Etat



PARTENAIRE(S)

- SGP
- SNCF Réseau
- SNCF Gares et Connexions



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2026 - 2029

- En continu sur la durée du contrat.



INDICATEURS DE SUIVI

- Dépôt de la demande de statut du SERM Hauts-de-France (Oui / Non)



ACTIONS LIÉES

- Ensemble des fiches actions du COM Aire Urbaine Centrale.



Fiche action 7 - Développer l'accessibilité des parcs d'activités du bassin existants et en projet

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Les parcs d'activités implantés en périphérie des centres-villes présentent des problématiques spécifiques d'accessibilité.

Parfois éloignées des réseaux de transports en commun, ces parcs restent difficilement accessibles sans véhicule individuel, ce qui constitue un frein à l'emploi et à l'attractivité économique.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

La réponse aux problématiques de mobilité des parcs d'activités éloignées des centres urbains repose sur une approche globale et coordonnée, fondée sur un **bouquet de solutions** complémentaires. L'objectif est de proposer des alternatives diversifiées et adaptées aux besoins des usagers et des entreprises du territoire :

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

Il s'agit d'ajuster les services existants pour mieux desservir les parcs d'activités, en concertation étroite avec les entreprises. Par exemple, des ajustements peuvent être apportés aux lignes de **Transport A la Demande (TAD)**, tant au niveau des horaires que de la localisation des arrêts. Par ailleurs, une réflexion peut être menée sur la **prolongation ou l'adaptation de lignes existantes** (urbaines et régionales) pour intégrer ces nouveaux pôles d'emploi.

- **Envisager l'évolution de lignes routières interurbaines qui passent à proximité des zones d'activités sans les desservir**

Dans le cadre des dynamiques économiques locales et de l'implantation ou de l'expansion de nouvelles zones d'activités, la Région demeure attentive aux besoins de mobilité qui en découlent.

À ce stade, les évolutions constatées relèvent davantage d'adaptations ciblées que de créations de dessertes lourdes :

- ▶ ajout ponctuel de points d'arrêt sur des lignes interurbaines existantes pour desservir de nouvelles zones d'activités,
- ▶ ajustements horaires ou renforcement limité de l'offre afin d'accompagner le développement de certains secteurs (par exemple dans la Pèvéle).

Néanmoins, dans un contexte budgétaire particulièrement contraint, ces adaptations ne peuvent être que mineures. La création de lignes nouvelles ou la mise en place de dessertes structurantes ne peuvent être envisagées qu'à l'issue d'analyses approfondies de l'offre existante et des marges de manœuvre identifiées, à coût constant, dans le cadre des prochains contrats routiers.

À ce titre, la Région conduit régulièrement des études techniques et financières d'intérêt et d'opportunité, qui alimentent la réflexion et permettent d'objectiver la pertinence d'éventuelles évolutions.

Cette démarche s'inscrit dans une logique de coordination globale de l'offre de transport régional et de complémentarité avec les AOM partenaires.

- **Développer le covoiturage**

Le renforcement du covoiturage passe par l'animation de **communautés de covoitureurs**, des actions de **sensibilisation et de communication**, ainsi que le développement d'outils numériques (Passpass covoiturage) pour mettre en relation les usagers, notamment au sein des mêmes parcs d'activités. Des actions sont d'ores et déjà menées auprès des entreprises avec des plans de mobilité des entreprises, en lien avec les acteurs du développement économique tels que la CCI, le Réseau Alliance...).

- **Créer des services spécifiques de transport**

Le déploiement de **navettes dédiées** ou de **TAD en rabattement** sur les lignes régulières ou les gares peut permettre de créer une liaison efficace entre les parcs d'activités et les principaux nœuds de transport (gares, arrêts de bus structurants). Par exemple, le SIMOUV a lancé en juillet 2024 un service de TAD destiné uniquement aux salariés des parcs d'activités, appelé Flex pro. Ce service a été conçu avec les entreprises de ces parcs d'activités afin de répondre au mieux aux besoins. D'autres services similaires ont été mis en place par les AOM du bassin comme Chronopro (Tadao), Actibus (Artis), ou encore prochainement l'évolution de l'offre TC de la MEL avec « Activity ». Cette question de la prise en compte des zones d'activités est de plus en plus prégnante dans l'évolution de l'offre de transport collectif proposée par les AOM. Elles réajustent ainsi au maximum les lignes et horaires pour répondre aux besoins des zones économiques, voire proposent des lignes dédiées ou une offre à la demande pour compléter les lignes régulières.

- **Promouvoir l'intermodalité**

Encourager l'utilisation combinée de plusieurs modes de transport permet de diversifier les possibilités d'accès. L'intermodalité inclut notamment les mobilités alternatives qui peuvent constituer une offre complémentaire aux modes classiques. Cela peut concerner par exemple l'emport de **vélos dans les trains**. L'emport vélo (sauf gros volumes) est possible dans tous les trains, en respectant certaines règles (pliés ou dans un espace dédié). Sur certaines lignes, un système de réservation est expérimenté du 6 juillet au 2 novembre 2025 (K12 Paris Nord <> Lille et K70 Lille <> Dunkerque).

On peut également mettre en exergue la mise à disposition de **vélos en libre-service** à proximité des gares ou encore le développement de **solutions d'autopartage** en complément de l'offre ferroviaire.

L'utilisation du vélo pour accéder aux parcs d'activités sera facilitée grâce à la présence d'aménagements cyclables sécurisés.

- **Accompagner les entreprises dans la réalisation de plan de mobilité de zone**

Le Plan de protection de l'atmosphère (PPA) des agglomérations de Lille et du bassin minier approuvé par arrêté inter-préfectoral du 1er août 2025 a instauré l'obligation de mise en place de Plans De Mobilité Employeurs (PDME) pour les entreprises et administrations de plus de 250 employés et a étendu cette obligation aux entreprises et administrations de plus de 100 employés à partir de 2030. Grâce à ces plans de mobilité, les AOM pourront mieux développer des solutions de mobilité adaptées au contexte local de chacune des zones.

- **Mener des actions d'aménagement lors de leur création ou de requalification des parcs d'activités**

Ces opérations viseront à améliorer l'accessibilité cyclable, la qualité de marchabilité / cyclabilité et le confort de l'utilisateur (d'abord essentiellement les employés) au sein même des périmètres des parcs, (trottoirs, sécurisation des cheminements, stationnement vélo, etc.).



PILOTE

- AOM
- EPCI



MAITRE D'OUVRAGE

- AOM
- EPCI
- SMHdF
- Région Hauts-de-France
- Gestionnaires de voiries



PARTENAIRE(S)

- Entreprises



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025 – 2029

- Réflexion et mise en œuvre de services ou d'offres spécifiques à la desserte des zones d'activités du bassin.



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de services ou d'offres adapté(e)s pour desservir les zones d'activités.



ACTIONS LIÉES

- FA 1 - Informer les acteurs locaux sur les processus d'évolution des offres régionales pour mieux les associer ;
- FA 4 - Développer les partenariats entre les AOM locales, la Région et les acteurs belges pour construire des offres de mobilité coordonnées ;
- FA 5 - Poursuivre les dynamiques d'amélioration de l'accessibilité à la métropole lilloise ;
- FA 6 - Améliorer l'offre de mobilité entre les grands pôles urbains du bassin autres que la métropole lilloise ;
- FA 8 - Faire connaître les offres de mobilité existantes sur les territoires ;
- FA 18 - Veiller à la continuité des itinéraires cyclables structurants ;
- FA 21 - Favoriser le développement de la mobilité partagée.



Fiche action 8 - Faire connaître les offres de mobilité existantes sur les territoires

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

Il existe ainsi 7 AOM ayant mis en place un réseau de transports collectifs urbains sur le bassin de l'Aire Urbaine Centrale : Artois Mobilités avec TADAO, le Syndicat Mixte des Transports du Douaisis avec Evéole, la CAPSO avec Mouvéo, la MEL avec Ilévia, la CUA avec Artis, le SIMOUV avec Transvilles et la CA Cœur de Flandre avec Hop Bus.

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

Pour les services routiers interurbains et scolaires, on compte quotidiennement 12 000 courses transportant 240 000 voyageurs. 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 SMHdF afin d'alimenter ses outils, tout particulièrement le calculateur d'itinéraires Pass Pass présent sur passpass.fr, l'appli Pass Pass Mobilités et également déployée sur les sites web des membres du syndicat (déploiement en cours déjà effectif pour 12 partenaires).

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

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

Pour ce qui concerne la Région, 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 au printemps 2025 doit permettre d'améliorer l'information à destination des usagers et des partenaires y compris sur les démarches menées à l'échelle des bassins de mobilité. Il 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.

La Région a engagé des travaux visant à rapprocher ses offres routières et ferroviaires au sein d'un système d'information et de distribution.

Par ailleurs, les arrêts des lignes interurbaines seront progressivement équipés de poteaux indicateurs présentant le nom des lignes desservies ainsi que leurs horaires. Dans les zones couvertes par les AOM, une attention particulière sera portée à l'intégration 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, l'appropriation des informations, par les usagers ou 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 leurs retours 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 SMHdF a développé un annuaire des services de mobilité qui a été mis en service au dernier trimestre 2025. Il recense les aides et dispositifs de droit commun, comme ceux destinés à des publics vulnérables. Cet annuaire doit en particulier permettre de délivrer une information plus personnalisée.

Cette action figure également dans le Plan d'Actions en matière de Mobilité Solidaire (PAMS) de l'Aire Urbaine Centrale.

- **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 lors de soirées d'entreprises qui permettent de mieux s'adapter aux horaires de chacun.

Le lancement d'une démarche de plan de mobilité peut aussi être l'occasion pour l'AOM d'organiser des temps de communication avec les entreprises concernées.

- **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, etc.) 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.

- **S'appuyer sur le Forum de la société civile de l'Eurométropole**

L'Eurométropole peut relayer l'information claire sur les possibilités et avantages des déplacements en transports en commun.

Il est proposé de prendre en compte les remarques et les propositions des représentants de la société civile organisée via le FORUM de l'Eurométropole (80 bénévoles issus des trois versants de l'Eurométropole), qui développent actuellement un Livre Blanc de la mobilité transfrontalière et qui a mené une étude sur l'accessibilité et l'information dans les gares.

Les membres du FORUM envisagent de proposer la co-production d'un ou plusieurs supports de communication pour faire connaître les offres de mobilité transfrontalière.

Concernant la présentation de l'offre de transport sur le bassin de mobilité, il conviendra de mettre également en valeur l'offre de transport de la Belgique, au niveau des cartographies (cf. la base cartographique des mobilités de l'Eurométropole, exécutée en 2024 à l'Agence de l'Eurométropole).



PILOTE



MAITRE D'OUVRAGE



PARTENAIRE(S)

• Région Hauts-de-France	• Région Hauts-de-France • AOM • GECT Eurométropole	• SMHdF • AOM • Départements du Nord et du Pas-de-Calais • Partenaires de la mobilité de Belgique • GECT
--	---	--



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025

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

2

2026

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



INDICATEURS DE SUIVI

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



ACTIONS LIÉES

- FA 2 - Valoriser et faire connaître les services du Syndicat Mixte de Mobilités des Hauts-de-France ;
- FA 3 - Faciliter le retour d'expérience et accompagner les maîtres d'ouvrage pour les projets de mobilité ;
- FA 5 - Poursuivre les dynamiques d'amélioration de l'accessibilité à la métropole lilloise ;
- FA 6 - Améliorer l'offre de mobilité entre les grands pôles urbains du bassin autres que la métropole lilloise ;
- FA 7 - Développer l'accessibilité des parcs d'activités du bassin existants et en projet ;
- FA 20 - Etudier le développement de TAD sur les différents EPCI ;
- FA 21 - Favoriser le développement de la mobilité partagée ;
- Fiche action PAMS 1.1 - Recenser et centraliser l'information sur l'ensemble des dispositifs de mobilité solidaire.



Fiche action 9 - Poursuivre le développement des outils d'information voyageurs multimodaux

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Depuis plusieurs années, le SMTCO et le SMHdF ont développé des outils d'information multimodale, qui sont interfacés. 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 et qu'ils soient plus visibles ;
- 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, en visant une information en temps réel.

Le Système d'Information voyageur Multimodal (SIM) Pass Pass, développé par le SMHdF est composé de deux médias (site web passpass.fr et appli mobile Pass Pass Mobilités) qui intègrent les éléments suivants :

- de l'information théorique sur tous les services de transport collectifs mis en place par les membres du syndicat, permettant ainsi de réaliser des recherches d'itinéraires sur l'ensemble du périmètre des autorités. Pour ce faire le SMHdF récupère l'ensemble des données des AOM mises à disposition sur le PAN par les AOM ;
- de l'information relative aux mobilités alternatives comme les vélos en libre-service, l'autopartage ou encore des trajets proposés sur la plateforme Pass Pass Covoiturage ;
- le référencement des bornes de recharge électrique (Pass Pass Electrique), 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 SMHdF.

Sur le bassin de l'Aire Urbaine Centrale, le calculateur d'itinéraires Pass Pass, déployé par le SMHdF, regroupe les informations théoriques relatives aux réseaux de la Région (TER et cars) et des 7 AOM disposant d'un réseau de transports urbains (MEL, SIMOUV, CAPSO, Artois Mobilités, CUA, SMTD, et CA Cœur de Flandre). Le calculateur fournit également de l'information relative aux réseaux belges de la SNCB, de De Lijn et de la TEC.

Le SMHdF a renouvelé ses médias et ses outils d'information voyageur (site internet, calculateur d'itinéraires ou encore application mobile). Ils sont disponibles pour le grand public et pour les AOM (via widget et API) depuis le 11 juin 2025.

La MEL prépare actuellement le développement de sa nouvelle application MOB'Illevia qui répondra également au besoin d'information pour la mobilité pour accéder et circuler sur son territoire en incluant le TER et les cars interurbains.



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 de mobilité. Aussi une attention particulière doit être apportée concernant la complétude de ces données, leur fiabilité, leur mise à jour et leur conformité au regard des réglementations européenne et nationale qui imposent de nouveaux formats (les normes et standards attendus sont explicités dans la FA 11 « Produire des données de qualité en vue d'alimenter les outils d'information voyageurs »).

Il est nécessaire de s'accorder à l'échelle régionale sur des spécifications techniques et d'enrichir la norme Pass Pass définie dans le REFOCO en prenant en compte ces nouveaux formats de données. Tout ce travail collaboratif entre AOM et le SMHdF permettra une montée en compétence et en qualité des données sur les services de mobilité et contribuera au bon fonctionnement des outils d'IV.

Le futur système régional devra s'interfacer avec ceux des SM pour intégrer les données des réseaux régionaux et ainsi permettre de remplir leur mission d'information multimodale.

Pour faciliter cette mise à disposition de données d'offre robustes, le SMHdF pourra accompagner les territoires, tout particulièrement dans les espaces peu denses, avec l'aide de ses prestataires. La constitution d'un référentiel de données de qualité permettra ainsi d'alimenter les outils d'information voyageurs déployés par le SMHdF ou par d'autres.

Dans le même temps, le SMHdF 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, le syndicat met à disposition des outils, comme les widgets, permettant aux partenaires de relayer de l'information sur les offres de mobilités sur leurs sites institutionnels.

Autrement dit, sont retenues les actions suivantes :

- **poursuivre et renforcer le développement des outils d'informations voyageurs ;**
- **accompagner techniquement les AOM sur la constitution de jeux de données de qualité et conformes aux nouveaux standards afin de faciliter l'alimentation des outils d'informations voyageurs avec des données de qualité (en lien avec la fiche action n°11) ;**
- **mettre en place des groupes de travail dédiés à l'information voyageurs pour partager les réflexions et avancées des travaux, pouvant associer en fonction des besoins des représentants de la société civile de l'Eurométropole et de l'Agence de l'Eurométropole ;**
- **travailler sur l'uniformisation des données pour faciliter l'information des voyageurs transfrontaliers ;**
- **envisager le développement de traduction en anglais et en néerlandais des outils d'information de SMHdF.**



PILOTE

- SMHdF



MAITRE D'OUVRAGE

- Région Hauts-de-France
- AOM



PARTENAIRE(S)

- Exploitants, français et belges
- Eurométropole



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025

- Lancement des nouveaux médias du SMHdF.

2

2026 - 2029

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



INDICATEURS DE SUIVI

- Mise en place de groupes de travail sur l'information voyageur (Oui / Non).



ACTIONS LIÉES

- FA 2 - Valoriser et faire connaître les services du Syndicat Mixte de Mobilités des Hauts-de-France ;
- FA 8 - Faire connaître les offres de mobilité existantes sur les territoires ;
- FA 10 - Améliorer la diffusion de l'information sur les situations dégradées ;
- FA 11 - Produire des données de qualité en vue d'alimenter les outils d'information voyageurs.



Fiche action 10 - Améliorer la diffusion de l'information sur les situations dégradées

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

Aussi, 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 de l'Aire Urbaine Centrale que les arrêts 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. Un travail doit être approfondi pour effectuer un relais systématique et immédiat des informations sur le réseau entre les opérateurs et exploitants des réseaux, notamment ferroviaires pour les liaisons transfrontalières.

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.

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

Concernant le partage d'informations relatif aux situations dégradées qui pourraient impacter le transport routier interurbain, il est constaté des échanges fluides entre la Région et les Départements du Nord et du Pas-de-Calais. Les difficultés, bien que marginales, concernent davantage les travaux réalisés par des communes qui ne sont pas toujours communiqués à la Région, pouvant nuire aux transports interurbains. Une communication aux communes pourrait être réalisée pour rappeler les informations à communiquer aux AOM dans le cas de travaux réalisés.



PILOTE

- Région Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

- Région Hauts-de-France
- Départements du Nord et du Pas-de-Calais
- AOM
- SMHdF
- Gestionnaires de voiries



PARTENAIRE(S)

- Gestionnaire de gares et PEM
- Etat (services, cellule de crise, etc.)
- Opérateurs et exploitants français et belges



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025

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

2

2025 - 2026

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



ACTIONS LIÉES

- FA 9 - Poursuivre le développement des outils d'information voyageurs multimodaux ;
- FA 11 - Produire des données de qualité en vue d'alimenter les outils d'information voyageurs.



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

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

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

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

Dès lors qu'elle organise un service de mobilité, l'AOM devient responsable de la fourniture des 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 de l'Aire Urbaine Centrale, la totalité des AOM sont membres du Syndicat Mixte des Mobilités Hauts-de-France (SMHdF). 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 d'en mettre en place.

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

Sur le volet des données, le syndicat peut réaliser les services suivants, notamment pour le compte de ses membres :

- récupérer les données d'offre théorique des transports en commun présents en Hauts-de-France (AOM membres du SMHdF, 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 SMHdF travaille sur les sujets et évolutions suivantes en matière de données :

- en premier lieu, l'intégration de l'ensemble des jeux de données théoriques des transports collectifs de la région et limitrophes, au format GTFS, ainsi que l'intégration des données temps réel des réseaux de type avance/retard, si disponible, au format GTFS-RT ;
- en parallèle, l'intégration des jeux de données des types de mobilité alternative (comme les vélos en libre-service, stations d'autopartage...) ;
- en second lieu, la prise en compte des nouveaux formats de données imposés par la réglementation européenne (NeTeX, Siri...), et la mise en place de groupe de travail à l'échelle régionale avec les partenaires AOM et exploitants, afin d'arriver à la définition et normalisation d'un "profil régional", ainsi que la montée en compétence et en qualité sur ces formats de données ;
- l'intégration et la diffusion des messages de perturbations sur les réseaux de transports en commun (sous réserve de leur disponibilité et en lien avec la prise en compte du format SIRI) ;
- enfin, l'initiation des travaux sur le recensement et le partage des données d'accessibilité en coordination avec ses partenaires AOM (la donnée d'accessibilité étant un enjeu important de l'information voyageurs, pour faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite).

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

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

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

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

- la montée en qualité des données routières interurbaines grâce à une campagne de géolocalisation des 25 000 points d'arrêt routiers à partir de l'année 2025. Cette campagne permettra également d'enrichir les données actuelles en collectant les informations demandées par le format NeTEx (notamment celles concernant les équipements, l'accessibilité des points d'arrêt, etc.). Jusqu'alors les données étaient publiées au format GTFS ;
- sur le volet ferroviaire, la construction du format NeTEx a été travaillé en partenariat avec SNCF Voyageurs au cours de l'année 2024. Des tests sont actuellement en cours afin de terminer la phase de pré-production. Le NeTEx sera effectif d'ici la fin de l'année 2025 ;
- sur le volet routier, la mise en œuvre du NeTEx est conditionnée par le déploiement d'un nouvel outil. Les réflexions techniques sont en cours et devraient aboutir à la mise en production d'un NeTEx routier régional vers 2028 – 2029 ;
- la mise en place d'un groupe de travail sur la modélisation dans le cadre du SERM Hauts-de-France, visant à établir un modèle multimodal de trafic à l'échelle du périmètre du projet de SERM, en s'appuyant sur les données fournies par les divers acteurs,...) de la mobilité en région Hauts-de-France (AOM, EPCI, Agences d'urbanisme ;
- le chantier relatif aux données en temps réel qui 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 France-Wallonie Flandres permettra de capitaliser de la connaissance relative aux déplacements transfrontaliers. Les données et les analyses seront partagées largement via le site de l'observatoire et pourront alimenter les réflexions des AOM sur les échanges entre leur territoire et la Belgique.

Afin d'accompagner au mieux les AOM du bassin de l'Aire Urbaine Centrale, cette action vise à :

- **informer les AOM et plus particulièrement les nouvelles sur les obligations en matière de données via l'organisation d'un webinar par la Région et le SMHdF. Si besoin, d'autres ateliers d'échanges en ligne pourront être proposés ;**
- **rappeler l'obligation de publication des données de chaque AOM en open data sur le Point d'Accès National (PAN) et encourager cette publication via le Point d'Accès Régional (PAR).**



PILOTE



MAITRE D'OUVRAGE



PARTENAIRE(S)

• Région Hauts-de-France • SMHdF	• AOM • SMHdF • Région Hauts-de-France	• Géo2France • PAN
---	--	---



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025

- Déploiement du format de données NeTeX pour le réseau TER et mise à disposition sur le PAR et le PAN.

2

2026

- Organisation d'un webinaire en copilotage Région et SMHdF, à destination des AOM ;
- Etablissement d'un modèle multimodal de trafic à l'échelle du SERM Hauts-de-France.

3

2025 - 2029

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



INDICATEURS DE SUIVI

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



ACTIONS LIÉES

- FA 9 - Poursuivre le développement des outils d'information voyageurs multimodaux ;
- FA 10 - Améliorer la diffusion de l'information sur les situations dégradées.



Fiche action 12 - Améliorer la signalétique sur l'ensemble des points d'arrêts, notamment multimodaux

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

Si la mise en place de signalétique unique sur un arrêt de transports collectifs monomodal est souvent assez simple, le cas des points d'arrêt multimodaux, notamment **au droit des PEM et autres zones de rencontres de différents modes de transports** est souvent plus complexe. Dans ce cas chacun, 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 de l'ensemble des points d'arrêts multimodaux doit porter à la fois sur l'information statique et sur l'information dynamique **pour les sites ou PEM les plus complets**.

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 a démarré en 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 ses points d'arrêts routiers. Ce chantier important est réalisé ligne par ligne. A ce jour, plus de 2 300 poteaux de signalétique ont été installés.

- **L'information statique**

Il s'agit de travailler collectivement, à l'échelle du bassin, pour identifier les points d'arrêts mutualisés ou communs à plusieurs réseaux de transports et de veiller à ce que pour **chaque point d'arrêt multi services, l'ensemble des réseaux** le desservant soit bien signalé. Le cas échéant, il conviendra de définir les modalités d'articulation et d'harmonisation des différentes signalétiques pour faciliter le parcours 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 (SMHDF), 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 où se rencontrent différents modes de transports collectifs.

Pour favoriser le déploiement de la signalétique dynamique, le SMHdF a mis en place une centrale d'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 SMHdF, 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.

Par ailleurs, une réflexion pourrait être menée afin que l'amélioration de la signalétique des points d'arrêt intègre les enjeux d'accessibilité à tous les publics, y compris ceux étant en difficulté par des handicaps physiques (malvoyance ou non voyance) ou de capacité (illettrisme, analphabétisme, etc.).

- **Définir une méthode pour favoriser la desserte piétonne des PEM**

Il convient de définir une méthode, pour, concernant les PEM, favoriser la desserte piétonne dans une zone de chalandise élargie (dans un rayon minimum de 10 à 15 minutes à pied soit 700 m) et aller chercher l'usager plus loin (continuité des supports signalétique, quid vélo, autres TC).

Au-delà du recensement et de la volonté d'affichage et de mise en cohérence des formes de signalétique et d'information, la proposition d'installer de nouveaux supports nécessite d'en préciser au préalable la méthode d'élaboration et d'envisager comment assurer leur implantation et gestion.

Il conviendra de mettre en place des temps d'échanges permettant de travailler par exemple sur la révision de certains supports devenus obsolètes, le recensement de la donnée à intégrer, des conseils d'implantation, ou encore des plans géo-orientés, etc.



PILOTE

- Région Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

- Région Hauts-de-France
- AOM



PARTENAIRE(S)

- Cerema
- SMHdF
- SNCF Gares et Connexions
- Partenaires de la mobilité de Belgique
- Opérateurs de transport



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2027

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



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de refontes de signalétique au droit des gares ;
- Nombre de PEM dont la signalétique a été revue.



ACTIONS LIÉES

- FA 9 - Poursuivre le développement des outils d'information voyageurs multimodaux ;
- FA 11 - Produire des données de qualité en vue d'alimenter les outils d'information voyageurs ;
- FA 16 - Moderniser les Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) ;
- FA 17 - Accompagner les maîtres d'ouvrage dans leurs projets de PEM.



Fiche action 13 - Bien identifier les spécificités de la mobilité transfrontalière et mieux connaître et développer les services de mobilité transfrontalière

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

La 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 travaillent en Belgique, soit une augmentation de 30% depuis 2010. 8 700 résidents belges travaillent dans les Hauts-de-France.

Ils 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.

Sur le périmètre de l'Aire Urbaine Centrale, environ 10 500 travailleurs transfrontaliers viennent des zones d'emplois de Roubaix-Tourcoing, 6 700 du Valenciennois, 6 600 de Lille, 600 de Douai, 500 de Béthune et de Saint-Omer ou encore 400 de la zone d'emploi de Lens.

Certaines communes frontalières sont fortement traversées par les navetteurs transfrontaliers en voitures comme Steenvoorde, Comines, Halluin, Neuville-en-Ferrain, Wattrelos, Camphin-en-Pévèle, Condé-sur-Escaut ou encore Hergnies.

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. A titre d'exemple, le projet Interreg V Transmobil a été mené de 2018 à 2023 et apparaît très structurant sur une partie du bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale. 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, SMHdF), 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.

Outre un réseau transfrontalier d'infrastructures routières dense, il existe également des lignes ferroviaires transfrontalières utilisées pour le transport de voyageurs. Par exemple, il existe la ligne TER Lille-Kortrijk via Mouscron et la ligne TER Lille-Tournai. Pour utiliser ces liaisons ferroviaires transfrontalières, il est possible de bénéficier d'un tarif négocié dit « tarif transfrontalier » par les opérateurs ferroviaires et la Région Hauts-de-France pour favoriser les trajets transfrontaliers en train. Des travaux sont actuellement menés concernant la gamme tarifaire des trajets transfrontaliers, afin que celle-ci soit cohérente entre les différents réseaux.

De plus, des réflexions sont en cours afin de faciliter le « parcours client », avec les sujets à traiter de la billettique, de l'interopérabilité et du contrôle des titres de transports.

Bien évidemment, il existe également la ligne à grande vitesse entre Lille et Bruxelles. Les différents partenaires souhaitent que l'offre soit préservée.

Enfin, la communication relative à l'offre de transport ferroviaire transfrontalière et les tarifications spécifiques doivent être améliorées.

Actuellement, il existe quelques liaisons de bus transfrontalières :

- la ligne de bus transfrontalière MWR dessert Mouscron (Belgique), Wattrelos et Roubaix (France) par les bus TEC et Ilevia ;

- des lignes de réseau Transvilles permettent de réaliser des liaisons entre Condé et Peruwelz ainsi qu'entre Valenciennes et Quiévrin ;
- une expérimentation a eu lieu avec une ligne entre Poperinge et Hazebrouck, avec la société de transport flamande De Lijn entre 2023 et février 2026, non reconduite.

Pour que de nouvelles liaisons puissent connaître la réussite, force est de constater qu'il est nécessaire de communiquer sur d'éventuelles nouvelles dessertes. On peut ainsi rappeler l'expérimentation d'une liaison entre Ypres et Armentières qui n'a pas été reconduite, faute d'un nombre de passagers suffisant, a priori du fait d'un défaut de communication. En effet on constate que les flux existent sur cet axe mais n'ont pas été captés par les transports en commun.

Une réflexion sur la manière de relancer durablement ce type de service transfrontalier pourrait être engagée.

Il existe par ailleurs un nombre important de liaisons cyclables entre la France et la Belgique, néanmoins de nombreux hiatus nuisent à la traversée de la frontière en vélo, comme l'a démontré un travail réalisé par l'Eurométropole au premier trimestre 2023.

Il existe 3 Groupements Européens de Coopération Territoriale (GECT) sur le bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale, qui traitent tous de la thématique de la mobilité :

- Le GECT West-Vlaanderen / Flandre-Dunkerque-Côte d'Opale, institué le 3 avril 2009. Ce GECT vient ainsi de relancer le groupe de travail consacré à la mobilité transfrontalière ;
- Le GECT Parc naturel européen Plaines Scarpe-Escaut, institutionnalisé sous forme de GECT depuis 2022 ;
- Le GECT Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai, priorise depuis le départ les travaux consacrés à la mobilité transfrontalière, avec un groupe de travail très actif.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Afin de favoriser et faciliter la mobilité transfrontalière il est proposé de travailler les sujets suivants :

- **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 notamment de structurer et harmoniser sur le territoire du programme la collecte et l'analyse de données 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 du 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 existe un manque important à ce jour de données stabilisées, 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 et d'identifier les manques éventuels ainsi que les complémentarités à définir entre les études menées par les différents partenaires.

- **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).

- **Développer un réseau transfrontalier de liaisons cyclables fonctionnelles sur de longues distances**

Le Département du Nord a déposé un projet sélectionné 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 de l'Aire Urbaine Centrale, outre le Département du Nord, les partenaires principaux sont l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai, la MEL, Cœur de Flandre Agglo ou encore des communes belges comme Comines-Warneton, Mouscron, Menen et avec la Province de Flandre Occidentale notamment.

- **Poursuivre le travail sur la mobilité transfrontalière**

Le travail sur la mobilité transfrontalière va se poursuivre dans le cadre du GECT de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai, notamment concernant le SERM Hauts-de-France afin d'anticiper le déploiement du projet dans son volet transfrontalier.

- **Expérimenter d'autres services de transports transfrontaliers**

En fonction de l'observation des besoins et des flux existants, il pourrait être pertinent de mener des expérimentations 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 ou dans les interfaces numériques telles celle de Pass Pass (achat, co-voiturage et calcul d'itinéraire).

Pour mieux visualiser le caractère transfrontalier du territoire de l'Aire Urbaine Centrale, il serait pertinent d'afficher sur les cartes produites dans ce contexte les éléments au-delà de la frontière belge. Cet exercice permettra de mieux appréhender les mobilités de part et d'autre de la frontière franco-belge.

Le GECT Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai continue de se mobiliser pour la mobilité transfrontalière durable. Il est donc mobilisé et mobilisable pour l'opérationnalisation de cette fiche action dans le cadre de son rôle défini par ses membres en Assemblée.



PILOTE

- Région Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

- Région Hauts-de-France
- AOM
- GECT Eurométropole
- Départements du Nord et du Pas-de-Calais



PARTENAIRE(S)

- Acteurs de la mobilité de part et d'autre de la frontière
- Départements du Nord et du Pas-de-Calais
- GECT
- SMHdF
- SGP
- Etat



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2026 – 2029

- En continu sur la durée du contrat.



INDICATEURS DE SUIVI

- Création de l'observatoire de la mobilité transfrontalières (projet Interreg) (Oui / Non) ;
- Poursuite de la ligne transfrontalière Hazebrouck-Poperingue (Oui / Non) ;
- Mise en place du projet Cycloconnect (Oui / Non) ;
- Mise en place d'une campagne de communication sur la mobilité transfrontalière (Oui / Non).



ACTIONS LIÉES

- FA 4 - Développer des partenariats entre les AOM locales, la Région et les acteurs belges pour construire des offres de mobilité coordonnées ;
- FA 5 - Poursuivre les dynamiques d'amélioration de l'accessibilité à la métropole lilloise ;
- FA 6 - Améliorer l'offre de mobilité entre les grands pôles urbains du bassin autres que la métropole Lilloise ;
- FA 8 - Faire connaître les offres de mobilité existantes sur les territoires ;
- FA 9 - Poursuivre le développement des outils d'information voyageurs multimodaux ;
- FA 10 - Améliorer la diffusion de l'information sur les situations dégradées ;
- FA 11 - Produire des données de qualité en vue d'alimenter les outils d'informations voyageurs ;
- FA 14 - Renforcer l'interopérabilité billettique à l'échelle régionale ;
- FA 18 - Veiller à la continuité des itinéraires cyclables structurants.



Fiche action 14 - Renforcer l'interopérabilité billettique à l'échelle régionale

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

En Hauts-de-France, de nombreux systèmes 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 SMHdF veille à l'interopérabilité des systèmes avec la mise en place d'un socle documentaire précisant les spécifications techniques communes. Il veille au respect de ses règles communes grâce à la PlateForme Régionale de tests (PFR) qui mènent les campagnes d'interopérabilité billettique garantissant son bon fonctionnement sur tous les réseaux intégrés.

Le 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 AOM. 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 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 SMHdF. Ainsi, pour les AOM participant à cette démarche, cela permet d'assurer une interopérabilité billettique entre les réseaux membres.

Sur le bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale, les 5 AOM ayant un réseau de transport urbain ont déployé un système billettique s'inscrivant dans la démarche d'interopérabilité Pass Pass : la MEL, Artois Mobilité, le SIMOUV, CU Arras et CAPSO. C'est le cas également des réseaux interurbains régionaux avec le réseau TER et le réseau de cars interurbains. Les deux réseaux du SMTD et de Cœur de Flandre Agglo étant gratuits, il n'a pas été nécessaire de déployer un système billettique.

Le réseau Tadao passant à la gratuité au 1^{er} janvier 2026, une interopérabilité billettique sera maintenue grâce au partenariat avec le SMHdF pour des services complémentaires : par exemple l'intégration tarifaire à bord des TER ou le contrôle d'accès aux abris vélos sécurisés



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

De manière générale, il est important que les différentes AOM veillent à participer aux démarches d'interopérabilité des systèmes. Il s'agit tout particulièrement de veiller à ce que les membres du syndicat respectent les règles et spécifications définies par la communauté Pass Pass. Ainsi, dans le cadre de leurs travaux sur la billettique (développement ou évolution des systèmes), les AOM doivent examiner différents points :

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

Les spécifications Pass Pass ont été conçues de manière à ce que les cartes Pass Pass puissent être utilisées comme support physique pour accéder à d'autres services de mobilité (stationnement vélos, vélos en libre-service, borne de recharge électrique, etc.). Toutefois, à ce jour, les réseaux équipés en carte Pass Pass l'utilisent essentiellement pour les transports collectifs. En intégrant de nouveaux types de services, cette carte pourrait ainsi devenir la carte des mobilités en Hauts-de-France, par exemple en donnant accès aux stationnements vélos sécurisés. Cela est par exemple déployé par la Communauté Urbaine d'Arras qui a fait le choix d'utiliser la carte Pass Pass pour l'accès aux stationnements vélos sécurisés ou aux bornes de recharge électrique. De plus, la CUA devrait prochainement proposer un accès aux parkings en ouvrage avec cette carte billettique.

La Région a engagé des travaux visant à se doter d'un système d'information et de distribution propre à l'ensemble de son réseau régional. Ce futur système s'intégrera à la communauté Pass Pass dont le SMHdF est le garant.

Pour accompagner au mieux les territoires dans leurs réflexions, leur choix ou le développement de leurs outils, il est proposé que les SM SRU soient à disposition de leurs membres pour les accompagner dans leurs réflexions quant aux choix de système billettique, y compris pour le déploiement. A ce titre, ils pourront aussi faciliter la mise en relation entre acteurs dans le cadre de retours d'expérience en Hauts-de-France.

En parallèle, le SMHdF 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 faits par les AOM en matière de distribution. Il est important que le syndicat avance ses réflexions sur ce sujet de la dématérialisation pour qu'à terme l'interopérabilité des systèmes soit possible. Actuellement, plusieurs AOM avancent sur ces sujets, chacune sur leur périmètre de compétence.

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



PILOTE

- SMHdF



MAITRE D'OUVRAGE

- SMHdF
- Région Hauts-de-France



PARTENAIRE(S)

- AOM
- Opérateurs de mobilité



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2026 – 2029

- En continu sur la durée du contrat.



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de territoires avec une billettique compatible Pass Pass.



ACTIONS LIÉES

- FA 2 - Valoriser et faire connaître les services du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France ;
- FA15 - Développer et faciliter l'usage des outils de distribution.



Fiche action 15 - Développer et faciliter l'usage des outils de distribution

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Les AOM disposant de réseaux payants doivent aussi 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 SMHdF a développé des outils permettant de distribuer des 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 SMHdF, soient en capacité de distribuer les titres de l'ensemble des réseaux de leurs membres. Aussi, cette action vise à :

- **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**

Le paramétrage de la centrale Pass Pass est en cours pour permettre la distribution des titres TER billettisés (uniquement les abonnements).

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

- **Mettre en place un accompagnement par le SMHdF des AOM 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**

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) de l'Aire Urbaine Centrale.

- **Proposer une formation 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 Service, Maisons de la mobilité, etc.).



PILOTE

- SMHdF
- Région Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

- Région Hauts-de-France
- AOM



PARTENAIRE(S)

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



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2026

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

2

2026 - 2029

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



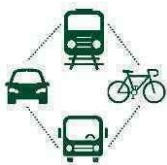
INDICATEURS DE SUIVI

- Part des réseaux de transport du bassin pouvant être distribués via les outils du SMHdF.



ACTIONS LIÉES

- FA 2 - Valoriser et faire connaître les services du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France ;
- FA14 - Renforcer l'interopérabilité billettique à l'échelle régionale ;
- Fiche PAMS 1.2 - Améliorer l'information et l'orientation à la mobilité en sensibilisant et formant les prescripteurs.



Fiche action 16 - Moderniser les pôles d'échanges multimodaux (PEM)

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

On dénombre dans le bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale 112 gares/haltes, avec en particulier 8 PEM régionaux et 12 PEM de rabattement vers les métropoles (selon la nomenclature SRADDET). Les AOM peuvent également disposer d'une nomenclature de PEM plus spécifique définie dans leurs documents de planification (PdM, PdMs), qui doit prendre en compte le référentiel prescriptif du SRADDET.

Parmi ces 112 gares/haltes, 46 ont fait l'objet de travaux ces 20 dernières années et 3 sont en cours de travaux (Isbergues, Lillers, Strazeele), 49 au total, soit 44%.

De manière générale, il est souvent considéré que les PEM se situent essentiellement au droit d'une gare ferroviaire. Toutefois, comme cela a été précisé dans les SRADDET, les PEM peuvent aussi être des nœuds de connexion entre des offres de transport purement routières, voire être adossés à une gare routière. A ce titre, il convient de rappeler la définition de la notion d'une gare routière telle que définie par la Région Hauts-de-France dans sa délibération d'octobre 2019. Ainsi, il a été retenu que les gares routières sont des infrastructures destinées à l'accueil des services réguliers de transport en commun routiers de voyageurs constituées de plusieurs emplacements d'arrêts (quais) situés hors voirie. Il s'agit d'équipements ayant un usage multiple (urbain, interurbain, scolaire, cars longues distances) desservis a minima par des services interurbains.



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. Et elle a écrit 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).**

- **Chaque partenaire pourra identifier les sites de son territoire 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 de l'Aire Urbaine Centrale, certains sites non-traités peuvent présenter des dysfonctionnements ne permettant pas une circulation et des changements de modes aisés. D'autres sites préalablement identifiés comme présentant des dysfonctionnements nécessitant une intervention pourraient aussi être retenus. Ainsi, des points d'arrêt pourraient faire l'objet d'une réflexion conduisant à des travaux d'aménagement (par exemple Steenwerck, Meurchin, Avion, Aubigny-au-bac, Haubourdin ou Raismes), soit parce que le nombre de places de stationnement est limité ou insuffisant, soit parce qu'il existe un potentiel d'usagers au regard du développement résidentiel de la commune ou encore en raison de l'existant en mauvais état. Au-delà de ces points d'arrêt, d'autres sites pourraient bénéficier de réflexions concernant le rabattement via les mobilités douces (pistes cyclables, cheminements piétons appropriés, dernier kilomètre...).

- **Pour les projets déjà lancés, il conviendra que les différents acteurs impliqués dans la démarche se coordonnent afin de lever d'éventuels blocages et ainsi mener à terme ces projets.**
- **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.**
- **Une étude sur un schéma d'ensemble des PEM sera lancée dans le cadre du SERM Hauts-de-France, afin d'identifier les sites à traiter en priorité dans le cadre du projet, en lien avec la Région et les territoires (notamment les AOM).**
- **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 (cf. fiche action 17).

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



PILOTE

- Région Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

- Acteurs locaux (EPCI / communes)



PARTENAIRE(S)

- SNCF Gares et Connexions
- AOM



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2026

- Identification des sites présentant des dysfonctionnements.

2

2025 – 2029

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

3

2026 – 2027

- Définition d'un schéma d'ensemble des PEM dans le cadre du SERM Hauts de France, en lien avec la Région et les territoires (notamment les AOM).



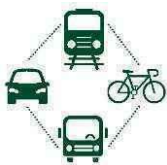
INDICATEURS DE SUIVI

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



ACTIONS LIÉES

- FA 3 - Faciliter le retour d'expérience et accompagner les maîtres d'ouvrage pour les projets de mobilité ;
- FA 17 - Accompagner les maîtres d'ouvrage dans leurs projets de PEM.



Fiche action 17 - Accompagner les maîtres d'ouvrage dans leurs projets de PEM

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

- **Une présentation du phasage d'un projet de PEM par la Région :**
 - ▮ En s'appuyant sur le cahier de préconisations élaboré par la Région, cette partie permettra de bien identifier les grandes étapes d'un tel projet (les études à réaliser, les financements, le phasage et le calendrier, les grandes fonctions, accessibilité et intégration du site dans son environnement, etc.) ainsi que les difficultés et les écueils à éviter ;
 - ▮ Cette partie évoquera également les services intermodaux que l'on est en droit d'attendre dans ces PEM, par exemple en termes d'information multimodale.
- **Une description des contraintes rencontrées sur le domaine ferroviaire par SNCF Gares et Connexions. Cette seconde partie permettra aux porteurs de projets de prendre en compte les spécificités du ferroviaire :**
 - ▮ les contraintes calendaires : le délai de réalisation des études et les procédures particulières, les interruptions temporaires de circulation pour la bonne réalisation de travaux, etc. ;
 - ▮ les contraintes techniques et administratives : la mutabilité et la dépollution des sols, la mise à disposition du foncier, des précisions sur les modèles juridiques envisageables et les conventions d'occupation temporaires, etc. ;
 - ▮ les contraintes financières : en particulier concernant les coûts de libération revenant à l'acquéreur (coût et bouclage des plans de financement, prise en compte d'éventuelles recettes, etc.).

Par ailleurs, est envisagée une revue de projet annuelle entre la Région et SNCF Gares et Connexions, afin d'examiner l'ensemble des projets en cours ou à venir, d'identifier les points de blocage ou de vigilance et de proposer les possibilités de résolution permettant ainsi la bonne réalisation des projets se situant en particulier dans le bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale. Des retours spécifiques à chaque site pourront être faits lors des instances de suivi de chaque projet.

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

Des études sur des schémas de référence de certains PEM routiers identifiés comme prioritaires pourront enfin également être lancées dans le cadre du SERM Hauts-de-France, en lien avec la Région et les territoires (notamment les AOM).



PILOTE

- Région Hauts-de-France
- SNCF Gares & Connexions



MAITRE D'OUVRAGE

- Acteurs locaux (EPCI/AOM/communes)



PARTENAIRE(S)

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



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2026

- Réalisation du guide d'aménagement des PEM.



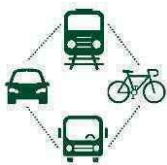
INDICATEURS DE SUIVI

- Elaboration du guide d'aménagement des PEM (Oui / Non) ;
- Installation d'une revue de projet PEM entre la Région et SNCF Gares et Connexions (Oui / Non).



ACTIONS LIÉES

- FA 3 - Faciliter le retour d'expérience et accompagner les maîtres d'ouvrage pour les projets de mobilité ;
- FA 16 - Moderniser les Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM).



Fiche action 18 - Veiller à la continuité des itinéraires cyclables structurants

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

Les schémas de planification et cyclables doivent également tenir compte du SRV qui est inscrit dans le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Equilibre des Territoires (SRADDET) de la Région Hauts-de-France. En effet le SRADDET est prescriptif et doit être pris en compte dans les documents de planification : SCoT, PLUi ou PLU, le SRV est donc prescriptif.

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.

Les AOM et les EPCI disposent également de leurs propres schémas cyclables qui identifient localement les axes à aménager et/ou les stratégies à mettre en œuvre.

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. Les comités d'itinéraires ne sont pas encore tous mis en place.

Sur le bassin de mobilité, il existe trois Eurovéloroutes, l'EuroVélo 4 dite « Vélomaritime », l'EuroVélo 5 dite « Via Romea Francigena » et l'EuroVélo 12 dite véloroute 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 de l'Aire Urbaine Centrale 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 gestionnaires de voirie 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 technique régional pourra être réalisé, en lien avec le CEREMA et les associations concernées. Il existe un dialogue continu entre la Région et les acteurs territoriaux afin que soient intégrés les besoins locaux de liaisons cyclables. Même si des liaisons strictement locales n'ont pas vocation à être intégrées dans le SRV, des synergies peuvent être développées avec le réseau plus structurant. Les AOM sont invitées à poursuivre leur dialogue avec la Région pour que le SRV puisse prendre en compte au mieux les liaisons structurantes nécessaires sur les territoires.

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

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

- interlocuteurs incontournables en tant que gestionnaires des voiries départementales ;
- associés à l'élaboration des schémas directeurs cyclables des EPCI ;
- garants de la prise en compte des réseaux départementaux et donc, par extension, du schéma régional, comme de la cohérence d'ensemble 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 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 et la Région sera par ailleurs garante de la cohérence entre les schémas locaux et le schéma régional des véloroutes (SRV).

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

Pour rappel (cf fiche action n°13 relative à la mobilité transfrontalière), le Département du Nord a déposé un projet qui a été sélectionné 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 de l'Aire Urbaine Centrale, outre le Département du Nord, les partenaires principaux sont l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai, la MEL, Cœur de Flandre Agglo et la Province de Flandre Occidentale notamment.

Il convient également de rappeler qu'une journée d'échanges s'est tenue le 10 juillet 2025 au Centre historique minier de Lewarde entre tous les acteurs concernés par les mobilités actives dans le Bassin Minier (collectivités, associations, universitaires et autorités organisatrices de la mobilité). Les travaux vont se poursuivre pour analyser collectivement les manques de continuité de certaines liaisons cyclables entre les grands points d'intérêts, et notamment les pôles urbains.

Ainsi, les actions suivantes devront être réalisées :

- mettre en place 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 et préparer la suite à lui donner ;
- travailler spécifiquement sur les discontinuités de certaines liaisons cyclables dans le Bassin minier.



PILOTE

- Région Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

- Départements
- Acteurs locaux (AOM/EPCI / communes)



PARTENAIRE(S)

- DREAL
- Cerema
- Associations
- Partenaires de l'ERBM
- Acteurs belges de la mobilité
- GECT



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2026 – 2029

- En continu sur la durée du contrat.



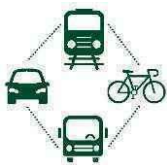
INDICATEURS DE SUIVI

- 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 5 - Poursuivre les dynamiques d'amélioration de l'accessibilité à la métropole lilloise ;
- FA 6 - Améliorer l'offre de mobilité entre les grands pôles urbains du bassin autre que la métropole Lilloise ;
- FA 13 - Bien identifier les spécificités de la mobilité transfrontalière et mieux connaître et développer les services de mobilité transfrontalière ;
- FA 22 - Faciliter la pratique du vélo pour le dernier kilomètre et les déplacements du quotidien.



Fiche action 19 - Faire connaître et développer les aires de covoiturage

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

L'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 voirie et 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, etc.). 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, etc.

Le recensement des aires de covoiturage est possible via la Base Nationale des Lieux de Covoiturage (BNLC). Cette base recense les points de rencontre où les conducteurs peuvent déposer et prendre en charge des passagers. La connaissance des points de rencontre de covoiturage permet aux applications de covoiturage de fournir une information fiable sur les lieux où les conducteurs peuvent s'arrêter et stationner en toute sécurité. Ces données permettent également aux développeurs et aux applications de covoiturage de fournir une information fiable sur les points de rencontre (aires de covoiturage, sorties d'autoroutes, parkings, lieux d'autostop, etc.).

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

Tout d'abord, il convient d'insister sur la nécessité de faire connaître et de **recenser les aires et lieux de covoiturage existants**. À cet effet, il revient principalement aux maîtres d'ouvrage et aux aménageurs de ces sites de renseigner la BNLC. Afin de faciliter la saisie correspondante et de bénéficier d'une information plus riche, il est recommandé d'utiliser le Point d'Accès Régional (PAR) mis en place par la Région **via la plateforme Géo2France**. Cela ne nécessite pas de double-saisie sachant que les plateformes nationale et régionale s'alimentent mutuellement. Un guide d'utilisation de ce PAR sera annexé à la présente fiche. Il s'agira ensuite d'élaborer une communication vers les cibles d'utilisateurs à partir de ce recensement, pour valoriser et faire connaître la pratique.

Ensuite, en cohérence avec les besoins exprimés dans les différents bassins de mobilité lors de l'élaboration des différents COM et PAMS et en bonne articulation avec les offres en transport collectif structurantes, la Région pourrait **élaborer un schéma de développement des aires de covoiturage en Hauts-de-France**. En étroite collaboration avec les Départements, les principales agglomérations et des acteurs tels que la SANEF, il s'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.

Dans le travail de connaissance des offres de services de covoiturage, il sera également intéressant d'avoir une vision transfrontalière de cette thématique.

Outre l'infrastructure, il faudra également, de façon générale, travailler à l'amélioration de la communication et de l'animation à l'échelle du bassin AUC et régionale en lien avec la plateforme Pass Pass covoiturage et 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 SMHdF.



PILOTE

- Région Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

- Département du Pas-de-Calais
- AOM ou collectivités locales
- SANEF
- SNCF Gares et Connexions



PARTENAIRE(S)

- Département du Nord
- SMHdF



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES



2026

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



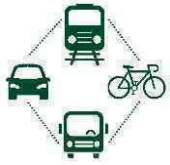
INDICATEURS DE SUIVI

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



ACTIONS LIÉES

- FA 2 - Valoriser et faire connaître les services du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France ;
- FA 21 - Favoriser le développement de la mobilité partagée.



Annexe fiche action 19 - Faire connaître et développer les aires de covoiturage



Alimenter la base de données des aires de covoiturage

Mode d'emploi | Octobre 2024



Contexte

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



Accéder à l'espace collaboratif

Portail Géo2France

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



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

3

Accéder à l'espace collaboratif

Portail Géo2France

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



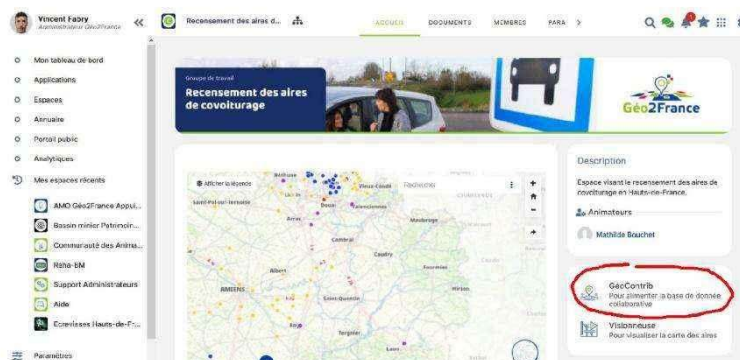
Design UI/UX - Géo2France bêta - Synthèse des tests utilisateurs - Juin 2024 - Lucile Collignon

4

Alimenter la base de donnée

Outil : GéoContrib

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



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

5

Alimenter la base de donnée

Outil : GéoContrib

- Dans GéoContrib, cliquer sur « ajouter un signalement »



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

6

Alimenter la base de donnée

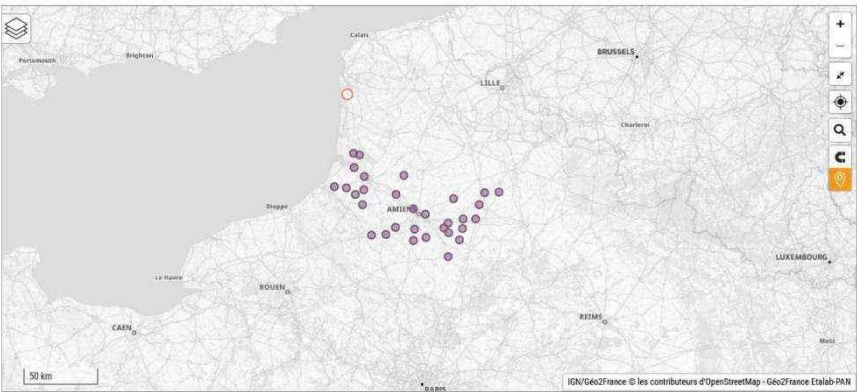
Outil : GéoContrib

- Pointer l'aire de covoiturage dans la carte :

Localisation

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

Positionner le signallement à partir de votre géolocalisation



IGN/Géo2France © les contributeurs d'OpenStreetMap - Géo2France Etalab PAN

Géo2France

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

7

Alimenter la base de donnée

Outil : GéoContrib

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

Formulaire de saisie des données métier :

DONNÉES MÉTIER

Identifiant du lieu de covoiturage

Le nom du lieu de covoiturage. Recommandation : inutile de répéter la nature du type de covoiturage

L'adresse du lieu

La commune / le lieu-dit du covoiturage

Le code INSEE de la commune d'implantation

Le type de lieu de covoiturage

Date de dernière mise à jour des données

jj / mm / aaaa

☐ Le lieu est-il ouvert

Géo2France

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

8

Alimentation de la base nationale

Portail transport.data.gouv.fr

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



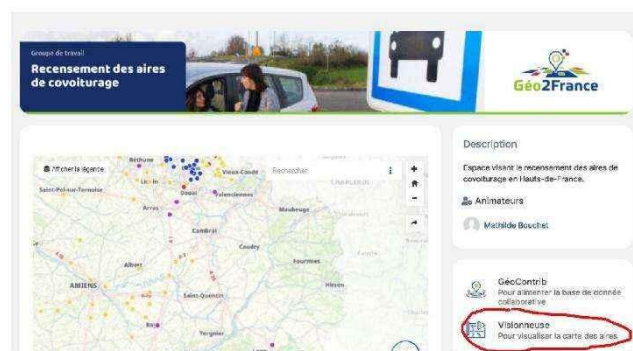
Design UI/UX - Géo2France bêta - Synthèse des tests utilisateurs - Juin 2024 - Lucile Collignon

9

Visualiser la base de donnée régionale et nationale

Visionneuse cartographique

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



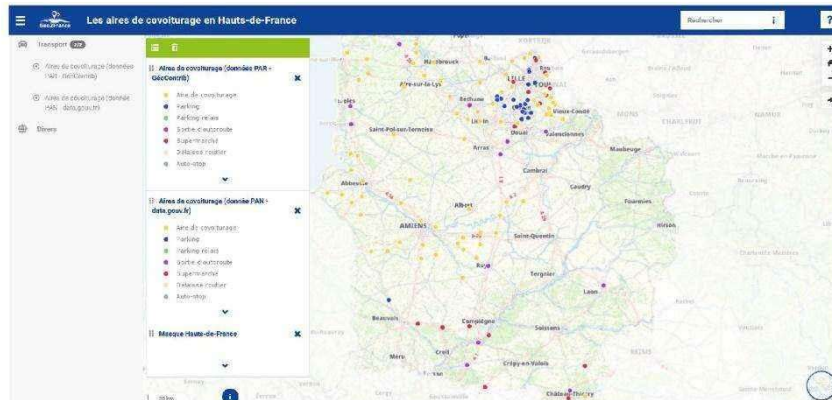
Design UI/UX - Géo2France bêta - Synthèse des tests utilisateurs - Juin 2024 - Lucile Collignon

10

Visualiser la base de donnée régionale et nationale

Visionneuse cartographique

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



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

11



Fiche action 20 – Etudier le développement de TAD sur les différents EPCI

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

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

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Actuellement, **sur le territoire du bassin de mobilité**, de nombreux territoires ont déjà mis en place un TAD :

- Allobus pour Artois Mobilités ;
- Tad'évéole pour le SMTD ;
- MOUVEO TAD pour la CAPSO ;
- la MEL qui travaille actuellement à la mise en place d'un nouveau service de TAD qui doit être mis en service en septembre 2026 et qui proposera un service renforcé, notamment pour mieux desservir les territoires périurbains ;
- des lignes TAD « rural » et TAD « urbain » pour la CUA dont l'offre de TAD sera renforcée dans la prochaine DSP soit dès janvier 2026 ;
- FlexTAD et FlexPro pour le SIMOUV ;
- Pass Pass TAD pour Flandres Lys à partir de septembre 2025.

On constate une augmentation significative des services de Transport A la Demande dans le bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale. Alors que ces services existent parfois depuis longtemps sur les territoires, ils continuent d'être renforcés par les AOM.

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

Depuis mi 2024, le SMHdF a mis en place une centrale d'achat pour la mise en place de services TAD. Elle est à disposition des nouvelles AOM constituées après la LOM et membres du syndicat. Elles peuvent donc mobiliser cet outil afin de bénéficier de tarifs préférentiels et de disposer de la centrale de réservation TAD créée dans ce cadre.

A titre d'exemple, la CC Flandre Lys travaille pour la mise en place d'un service TAD en s'appuyant sur cette centrale d'achat. Ce service est mis en place à compter du mois de septembre 2025.

Il faudra veiller néanmoins à ce que ces nouveaux services ne rentrent pas en concurrence avec des services à la demande existants ou ne porte pas préjudice aux schémas de desserte locaux.

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 Hauts-de-France	• AOM	• ADEME • Cerema • SMHdF
--	---	--



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2026 – 2029

- En continu sur la durée du contrat.



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre d'EPCI ou d'AOM proposant un service de TAD ;
- Nombre de services de TAD disponibles sur le bassin.



ACTIONS LIÉES

- FA 2 - Valoriser et faire connaître les services du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France ;
- FA 3 - Faciliter le partage d'expérience entre AOM et accompagner techniquement les porteurs de projet ;
- FA 4 - Développer les partenariats entre les AOM locales et la Région pour construire des offres de mobilité coordonnées ;
- FA 8 - Faire connaître les offres de mobilité existantes.



Fiche action 21 – Favoriser le développement de la mobilité partagée

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

Trois types de services de mobilité partagée peuvent être développés :

- **Le covoiturage** est « l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte. Leur mise en relation, à cette fin, peut être effectuée à titre onéreux » (article L.3132-1 du Code des Transports). Bien qu'étant une pratique assez ancienne, le covoiturage est juridiquement cadré 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. L'offre est disponible en location dès 12 mois et dès 5 VAE » (définition de France Mobilités).



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

L'action de la puissance publique **en faveur du covoiturage** peut essentiellement se faire à 3 niveaux :

- **le développement des infrastructures : aménagement d'aires de covoiturage** ou d'aires de mobilité. À 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 portées 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 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. Une réflexion est également menée par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France pour développer des lignes de covoiturage sur le territoire régional, et notamment sur le bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale.
- **le subventionnement des trajets réalisés en covoiturage** : la loi d'orientation des mobilités a donné aux AOM la possibilité de subventionner les trajets réalisés en covoiturage. A l'échelle du bassin, seul Artois Mobilités a mis en place ce dispositif via l'opérateur Blablacar Daily. Des réflexions pourraient être menées afin d'associer d'autres partenaires à la démarche.

Sur la base de ces éléments, il est proposé notamment de **développer la pratique du covoiturage en s'appuyant sur la plateforme Pass Pass Covoiturage**.

Depuis le juin 2024, la plateforme Pass Pass Covoiturage évolue vers une version 2.0 avec deux nouveaux prestataires, Ecov et 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 SMHdF 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.

Il conviendra également d'accompagner les maîtres d'ouvrages dans les projets de mobilité partagée.

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

- via la Cellule régionale France Mobilités pour un accompagnement de premier niveau pour répondre aux premières questions techniques et juridiques ou pour connaître les dispositifs financiers ;

- via des accompagnements techniques pour définir et concevoir le projet, notamment par les services de la Région ou par le Cerema (avec des modalités pouvant être différentes suivant si le porteur est adhérent du Cerema ou non).

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



PILOTE

- Région Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

- AOM pour les services
- Départements et collectivités gestionnaires de voiries pour les infrastructures



PARTENAIRE(S)

- ADEME
- Cerema
- SMHdF
- Départements



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2026 – 2029

- En continu sur la durée du contrat.



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre d'AOM utilisant la plateforme [Pass Pass covoiturage](#) ;
- Nombre d'AOM proposant un service de vélopartage ;
- Nombre d'AOM proposant un service d'autopartage.



ACTIONS LIÉES

- FA 3 - Faciliter le retour d'expérience et accompagner les maîtres d'ouvrage pour les projets de mobilité ;
- FA 5 - Poursuivre les dynamiques d'amélioration de l'accessibilité à la métropole lilloise ;
- FA 6 - Améliorer l'offre de mobilité entre les grands pôles urbains du bassin autres que la métropole Lilloise ;
- FA 7 - Développer l'accessibilité des parcs d'activités du bassin existants et en projet ;
- FA 8 - Faire connaître les offres de mobilité existantes sur les territoires ;
- FA 19 - Faire connaître et développer les aires de covoiturage.



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

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

Depuis l'été 2025, l'emport des vélos à bord des TER pour les abonnés et les occasionnels, est soumis à une réservation préalable et gratuite sur 6 lignes dont 2 sur le bassin (Lille-Dunkerque, Paris Nord - Lille). Ce dispositif limite le nombre de vélos embarqués et nécessite le développement de nouveaux services vélo en gare.

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 du rabattement des cyclistes vers les stations de transports collectifs : grands itinéraires, pistes cyclables, mise à disposition de vélos, stationnements sécurisés, etc.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Afin de favoriser le traitement du « dernier kilomètre » et développer la pratique du vélo, les partenaires locaux, au premier rang desquels figurent les AOM, peuvent travailler, en cohérence à l'échelle du bassin, 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. La Région mobilisera le FEDER en priorité sur les projets cyclables situés en zone urbaine, et accompagnera les porteurs de projet dans l'élaboration de leur dossier de demande.

- **Proposer un nombre suffisant de stationnements en gare**

Pour ce faire, la Région peut accompagner techniquement les AOM dans leurs projets et le cas échéant compléter les financements des autres partenaires si nécessaire. 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, en gare ou en ville, favoriser un parcours client simple et attractif apparaît nécessaire pour l'adhésion au service et assurer l'interopérabilité des systèmes d'accès avec le système régional Pass Pass.** L'objectif est de permettre d'accéder à différents garages à vélos aux abords des gares avec un support unique. Au niveau des stationnements vélo, l'Etat et la Région accompagnent actuellement la SNCF dans l'installation d'abris-vélos sécurisés au droit des gares, tel que prévu au décret n° 2021-741 du 8 juin 2021.

- **Envisager d'éventuelles expérimentations de location de vélos en gare**

Comme il est inscrit dans le Plan Vélo Régional, une première étude relative à une éventuelle expérimentation de location de vélos en gare devrait être réalisée par la Région. Cette étude devrait être réalisée sur les lignes du littoral. Cette initiative pourrait répondre en partie à la problématique d'import des vélos dans les TER. En fonction des résultats de cette étude, des travaux pourraient également être menés dans d'autres bassins de mobilité, y compris l'Aire Urbaine Centrale. Plusieurs AOM du bassin Aire Urbaine Centrale ont déjà déployé ce type service en gare comme le SMTD avec VELLOW à Douai. Il serait intéressant de s'appuyer sur leurs retours d'expérience pour une éventuelle 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 le Plan Vélo adopté en octobre 2023, va réaliser une étude spécifique sur la connexion cyclable des gares, des sites touristiques et des lycées au réseau régional des véloroutes.

- **Favoriser et soutenir la pratique du vélo dans les territoires par des opérations de communication, de sensibilisation et de formation, Plan de Déplacements d'Établissement Scolaire (PDES), plan de mobilité entreprise (PdMe) et administration (PdMa) etc.**

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. Les Départements ont un rôle important pour développer les mobilités douces vers les collèges.

Le Département du Pas-de-Calais finance par exemple depuis 2015 des études de sécurisation aux abords des collèges. A ce jour, ce sont 79 collèges qui ont bénéficié de cette étude sur les 125 établissements que compte le Département. Cette étude a plusieurs objectifs :

- ▮ identifier pour le collège concerné du département et dans un rayon de 3 km des itinéraires sécurisés modes doux pour faciliter l'accessibilité des collégiens souhaitant se rendre à leur établissement scolaire. Le rayon de 3 km pourra être étendu afin de prendre en compte des besoins locaux et des flux de circulation de communes limitrophes ;
- ▮ proposer aux collégiens une alternative à la voiture comme mode de déplacement pour se rendre au collège ;
- ▮ sensibiliser les jeunes et les parents à l'éco mobilité scolaire ;
- ▮ diffuser « la culture vélo » aux différentes collectivités ;
- ▮ promouvoir les modes doux au-delà du « trajet collège ».

Dans une perspective de généralisation et de pérennisation des démarches d'éco mobilité scolaire, chaque étude consiste essentiellement à :

- ▮ réaliser, en lien avec les collégiens, un diagnostic approfondi de leurs pratiques de déplacements hebdomadaires domicile-collège ;
- ▮ élaborer une cartographie précise des différents itinéraires empruntés par les collégiens ;
- ▮ étudier la possibilité de regroupement des itinéraires ;
- ▮ proposer des schémas d'aménagements sécurisés, y compris la signalétique à mettre en place, reprenant les itinéraires utilisés par les collégiens, ainsi que des alternatives pertinentes permettant d'inciter à de nouveaux usages ;
- ▮ élaborer un planning et une estimation financière de ces aménagements sécurisés.

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 SRV. Ce schéma 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.

- **Continuer à faire vivre la dynamique relative aux mobilités actives dans le bassin minier**

Le 10 juillet 2025, s'est tenue une journée d'étude et de mobilisation à Lewarde, relative aux mobilités actives dans le Bassin minier du Nord-Pas de Calais. Cette journée, organisée dans le cadre de l'ERBM, avait vocation notamment à faire connaître la gouvernance sur cette thématique, comprendre les freins au développement des mobilités actives, promouvoir les nombreuses initiatives du territoire... Un bilan de cette journée devra être réalisé collectivement pour envisager les suites à donner à cet événement.



PILOTE

- Région Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

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



PARTENAIRE(S)

- ADEME
- SMHdF
- CREM
- Partenaires de l'ERBM
- GECT
- Etat



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2026 – 2029

- En continu sur la durée du contrat.



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 18 - Veiller à la continuité des itinéraires cyclables structurants.



Fiche action 23 – Faciliter la mobilité électrique

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

Si des solutions nouvelles et complémentaires à la voiture existent et peuvent être mises en œuvre, 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 zones peu denses.

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 de Véhicules Électriques (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'Economie d'Energie (CEE), piloté par l'AVERE au niveau national, est délégué à des porteurs régionaux comme Pôlénergie en Hauts-de-France. Il s'agit de sessions de formation (prises en charge intégralement) à destination des collectivités, des professionnels de l'immobilier et des étudiants (<https://www.je-roule-en-electrique.fr/advenir-formations>).

Toujours dans le cadre de ce programme Advenir, il existe des aides à destination des collectivités pour le déploiement de bornes de recharge (IRVE) en voirie (<https://advenir.mobi/>).

Dans le cadre de leurs projets de mobilité partagée, les AOM pourront intégrer la dimension électrique pour les choix de véhicules et proposer ainsi des flottes de véhicules électriques aux usagers de leurs services.

Pour les accompagner dans les projets, les porteurs de projet pourront aussi s'appuyer sur des outils d'information et de partage d'expérience tels que ceux proposés par la Cellule France Mobilité.



PILOTE

- Région Hauts-de-France



MAITRE D'OUVRAGE

- Autorités en charge des SDRIVE



PARTENAIRE(S)

- Pôlénergie
- Entreprises
- AOM
- Cellule France Mobilité



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2026 – 2029

- 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.



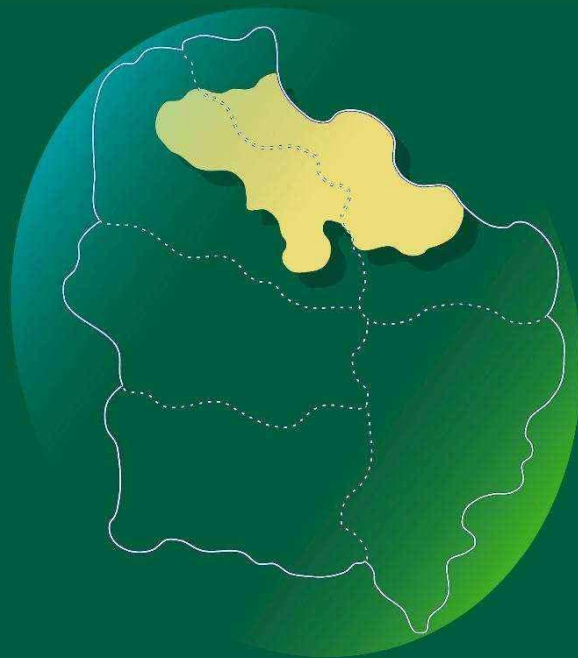
Glossaire

• ADEME :	Agence de l'Environnement et de Maîtrise de l'Energie
• AGUR :	Agence d'Urbanisme et de Développement de la Région Flandre Dunkerque
• AOM :	Autorité Organisatrice de la Mobilité
• AOMR :	Autorité Organisatrice de la Mobilité Régionale
• API :	Application Programming Interface
• AVERE :	Association nationale pour le développement de la mobilité électrique
• BNLC :	Base Nationale des Lieux de Covoiturage
• CA :	Communauté d'Agglomération
• CAPSO :	Communauté d'Agglomération du Pays de Saint-Omer
• CC :	Communauté de Communes
• CCFL :	Communauté de Communes Flandre Lys
• CCHF :	Communauté de Communes des Hauts de Flandre
• CCPC :	Communauté de Communes Pévèle-Carembault
• CEE :	Certificat d'Economie d'Energie
• Cerema :	Centre d'études sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
• COM :	Contrat Opérationnel de Mobilité
• CREM :	Centre de Ressources en EcoMobilité
• CUA :	Communauté Urbaine d'Arras
• CUD :	Communauté Urbaine de Dunkerque
• De Lijn	Transport public de la Région Flandre
• DREAL :	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
• DSP :	Délégation de Service Public
• EMC2 :	Enquêtes mobilité certifiées Cerema
• EPCI :	Etablissement Public de Coopération Intercommunale
• ERBM :	Engagement pour le Renouveau du Bassin Minier
• 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
• GTFS :	General Transit Feed Specification (format de données)
• GTFS-RT :	General Transit Feed Specification-Real Time (format de données)
• INSEE :	Institut National des Statistiques et des Etudes Economiques
• INTERBOB :	INTERopérabilité du Back-Office Billettique (normalise les échanges de données clients sur la validations des titres billettiques, la distribution...)
• IRVE :	Infrastructures de Recharge des Véhicules Electriques
• LOM :	Loi d'Orientation sur les Mobilités
• MaaS :	Mobility as a Service
• MEL :	Métropole Européenne de Lille
• ORT :	Observatoire Régional des Transports
• NeTEx :	Network Timetable Exchange (format d'échange de données)
• PAMS :	Plan d'Actions commun en matière de Mobilité Solidaire
• PAN :	Point d'Accès National
• PAR :	Point d'Accès Régional
• PDES :	Plan de Déplacement d'Etablissement Scolaire
• PDM :	Plan De Mobilité
• PEM :	Pôle d'Echanges Multimodal



Glossaire

- PFR : PlateForme Régionale de tests du SMHdF
- PLU : Plan Local d'Urbanisme
- PLUi : Plan Local d'Urbanisme intercommunal
- PO : Programme Opérationnel
- PRI : Planification Régionale de l'Intermodalité
- PRIT : Planification Régionale des Infrastructures de Transport
- 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
- SDAGT : Schéma Directeur de Gestion du Trafic
- SDC : Schéma Directeur Cyclable
- SDIRVE : Schéma Directeur des Infrastructures de Recharge des Véhicules Electriques
- SERM : Service Express Régional Métropolitain
- SGP : Société des Grands Projets
- SIM : Système d'Information Multimodal
- SIMOUV : Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois
- SIRI : Service Interface for Real time Information (format d'échange de données)
- SMHdF : Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France
- SM SRU : Syndicat Mixte de type Solidarité et Renouveau Urbain
- SMTCO : Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise
- SMTD : Syndicat Mixte des Transports du Douaisis
- SNCB : Société Nationale des Chemins de fer Belges
- SRADDET : Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires
- SRU : Solidarité et Renouvellement Urbain
- SRV : Schéma Régional des Véloroutes
- TAD : Transport à la Demande
- TADAO : Réseau de transport public d'Artois Mobilités
- TC : Transport en Commun
- TEC : Transport public de la Région Wallonie
- TER : Train Express Régional
- TPV : Terminal Point de Vente
- TPVS : Terminal Point de Vente Simplifié
- UE : Union Européenne
- VAE : Vélo à Assistance Electrique
- VLS : Vélo en Libre Service



Janvier 2026

DEPARTEMENT DU PAS-DE-CALAIS

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

Pôle Aménagement et Développement Territorial
Direction de la Mobilité et du Réseau Routier

RAPPORT N°62

Territoire(s): Lens-Hénin, Artois, Audomarois

Canton(s): Tous les cantons des territoires

EPCI(s): Tous les EPCI des territoires

COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL DEPARTEMENTAL

REUNION DU 29 JUIN 2026

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

Les articles L 1215-2 et L 1215-3 du code des transports, issus de la loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019, prévoient que les Régions pilotent, à l'échelle de bassins de mobilité, l'élaboration de contrat opérationnel de mobilité (COM) et, en binôme avec les Départements, l'élaboration de Plans d'Actions communs en matière de Mobilité Solidaire (PAMS).

La carte des 10 bassins de mobilité approuvée en Région Hauts-de-France figure en annexe 1 du présent rapport.

Ces deux démarches ont été établies en simultanée avec pour objectifs :

- que l'ensemble des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) et partenaires associés d'un même bassin de mobilité accentuent leur coordination autour de l'offre de solution de mobilité à apporter,
- que les personnes vulnérables puissent avoir accès le plus aisément possible à ces solutions de mobilité afin de renforcer et/ou préserver leur autonomie, notamment dans l'accès à l'emploi.

Parce que ce sont des outils qui permettent d'atteindre de manière opérationnelle des objectifs fixés dans le Pacte des Solidarités Humaines 2022-2027 et plus particulièrement dans le schéma « garantir l'inclusion sociale, professionnelle et l'accès au logement des habitants du Pas-de-Calais » 2023-2027, le Département a été particulièrement volontariste pour mener la démarche des PAMS qui s'inscrit également dans son rôle de chef de file des solidarités humaines et territoriales.

Par ailleurs, bien que le Département ne soit pas autorité organisatrice de la mobilité, ce dernier a été étroitement associé à la démarche des COM pour y faire valoir ses ambitions en matière de développement de la pratique cyclable et des aires de covoiturage déclinées dans le Plan Vélo départemental 2022-2027, d'une part, et dans le Schéma Interdépartemental de covoiturage, d'autre part.

La Région des Hauts-de-France est la première région au niveau national à avoir engagé ces travaux sur l'ensemble des bassins de mobilité, en lien étroit avec les 5 Départements de son territoire et l'État.

A l'issue de près de 2 ans d'échanges et de réflexions, le PAMS et le COM du bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale peut être signé par l'Etat, la Région, les Départements du Pas-de-Calais et du Nord, ainsi que d'autres acteurs (syndicat mixte Hauts-de-France Mobilités, Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI)).

Ces plans d'actions mettent en particulier l'accent sur la nécessité de valoriser et de mieux faire connaître les nombreux dispositifs et services existants. En s'inscrivant dans la dynamique initiée lors de l'élaboration de ces documents, les 18 actions retenues pour le PAMS et 23 actions pour le COM (listées en annexe 2) visent à renforcer l'écosystème de la mobilité et à poser les bases solides d'un partenariat pour mieux se coordonner, mutualiser les moyens, gagner en efficacité et garantir une mobilité solidaire et équitable.

Cette démarche est non engageante financièrement mais renverra à des partenariats permettant de mettre en œuvre ou de poursuivre les actions identifiées.

Il convient de statuer sur cette affaire et, le cas échéant :

- d'approuver le Plan d'Action commun en matière de Mobilité Solidaire (PAMS) du bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale 2025-2029 figurant en annexe 3,
- de m'autoriser à signer le Plan d'Action commun en matière de Mobilité Solidaire (PAMS) du Bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale 2025-2029 avec l'Etat, la Région Hauts-de-France, le Département du Nord, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, le Syndicat Mixte des Transports Artois Mobilités, la Communauté d'agglomération Cœur de Flandre, la Communauté d'agglomération du Pays de Saint-Omer, la Communauté de communes Flandre Lys, la Communauté de communes du Pays de Lumbres, la Communauté de communes Pévèle-Carembault, la Communauté urbaine d'Arras, la Métropole européenne de Lille, le Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois, le Syndicat Mixte des Transports du Douaisis, dans les termes du projet joint en annexe 3,
- d'approuver le Contrat Opérationnel de Mobilité (COM) du bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale 2026-2029 en annexes 4 et 5,

- de m'autoriser à signer le Contrat Opérationnel de Mobilité (COM) du Bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale 2026-2029 avec la Région Hauts-de-France, le Département du Nord, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, SNCF Gares et Connexions, le Syndicat Mixte des Transports Artois Mobilités, la Communauté d'agglomération Cœur de Flandres, la Communauté d'agglomération du Pays de Saint-Omer, la Communauté de communes Flandre Lys, la Communauté de communes du Pays de Lumbres, la Communauté de communes Pévèle-Carembault, la Communauté urbaine d'Arras, la Métropole européenne de Lille, le Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois, le Syndicat Mixte des Transports du Douaisis, dans les termes du projet joint en annexes 4 et 5.

La 1ère Commission - Attractivité départementale et emploi a émis un avis favorable sur ce rapport lors de sa réunion du 01/06/2026.

Ce rapport a été présenté pour information à la 4ème Commission - Equipement et développement des territoires du 01/06/2026.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

Le Président du Conseil Départemental

SIGNE

Jean-Claude LEROY