

2.1

Accusé de réception de la préfecture : 059-225900018-20260408-339117-DE-1-1

Date de réception en préfecture le 21 avril 2026

Publié le 21 avril 2026

Suite à la convocation en date du 23 mars 2026
LA COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL DEPARTEMENTAL
Réunie à Lille le 08 AVRIL 2026

Sous la présidence de Christian POIRET, Président du Conseil Départemental

Nombre de membres en exercices : 82

Etaient présents : Salim ACHIBA, Barbara BAILLEUL, Charles BEAUCHAMP, Valentin BELLEVAL, Stéphanie BOCQUET, Anne-Sophie BOISSEAU, Frédéric BRICOUT, Benjamin CAILLIET, Yannick CAREMELLE, Loïc CATHELAIN, Marie CHAMPAULT, Marie CIETERS, Barbara COEVOET, Valérie CONSEIL, Jean-Luc DAR COURT, Sylvie DELRUE, Agnès DENYS, Béatrice DESCAMPS-MARQUILLY, Jean-Luc DETAVERNIER, Carole DEVOS, Stéphane DIEUSAERT, Axelle DOERLER-DESENNE, Monique EVRARD, Soraya FAHEM, Marie-Laurence FAUCHILLE, Michel GACEM, Maël GUIZIOU, Jacques HOUSSIN, Eric LAVALLEE, Nicolas LEBLANC, Maryline LUCAS, Didier MANIER, Elisabeth MASSE, Anne MIKOLAJCZAK, Luc MONNET, Laurent PERIN, Christian POIRET, Eric RENAUD, Marie-Paule ROUSSELLE, Caroline SANCHEZ, Marie SANDRA, Céline SCAVENNEC, Nicolas SIEGLER, Patrick VALOIS, Anne VANPEENE, Jean-Noël VERFAILLIE, Philippe WAYMEL, Karima ZOUGGAGH.

Absent(e)(s) représenté(e)(s) : Martine ARLABOSSE donne pouvoir à Caroline SANCHEZ, Grégory BARTHOLOMEUS donne pouvoir à Jean-Luc DAR COURT, Pierre-Michel BERNARD donne pouvoir à Didier MANIER, François-Xavier CADART donne pouvoir à Marie CIETERS, Olivier CAREMELLE donne pouvoir à Valérie CONSEIL, Régis CAUCHE donne pouvoir à Barbara COEVOET, Paul CHRISTOPHE donne pouvoir à Christian POIRET, Laurent DEGALLAIX donne pouvoir à Valentin BELLEVAL, Jean-Claude DULIEU donne pouvoir à Agnès DENYS, Michelle GREAUME donne pouvoir à Charles BEAUCHAMP, Simon JAMELIN donne pouvoir à Stéphanie BOCQUET, Sylvie LABADENS donne pouvoir à Nicolas SIEGLER, Vincent LEDOUX donne pouvoir à Salim ACHIBA, Michel LEFEBVRE donne pouvoir à Eric LAVALLEE, Sébastien LEPRETRE donne pouvoir à Elisabeth MASSE, Valérie LETARD donne pouvoir à Béatrice DESCAMPS-MARQUILLY, Charlotte PARMENTIER-LECOCQ donne pouvoir à Luc MONNET, Michel PLOUY donne pouvoir à Sylvie DELRUE, Sébastien SEGUIN donne pouvoir à Patrick VALOIS, Marie TONNERRE-DESMET donne pouvoir à Anne-Sophie BOISSEAU, Aude VAN CAUWENBERGE donne pouvoir à Monique EVRARD, Isabelle ZAWIEJA-DENIZON donne pouvoir à Maryline LUCAS.

Absent(e)(s) excusé(e)(s) : Christine DECODTS, Claudine DEROEUX, Isabelle FERNANDEZ, Marie-Hélène QUATREBOEUF, Bertrand RINGOT, Frédérique SEELS.

Absent(e)(s) : Doriane BECUE, Josyane BRIDOUX, Isabelle CHOAIN, Frédéric DELANNOY, Mickaël HIRAUX, Françoise MARTIN.

OBJET : Dispositifs d'accompagnement pour l'accès à l'emploi des allocataires du RSA : contractualisations avec l'Etat pour la mise en œuvre de contrats aidés, adoption de 3 plans d'action pour

DECIDE à l'unanimité:

- d'autoriser Monsieur le Président à signer la Convention Annuelle d'Objectifs et de Moyens 2026 permettant le financement de Contrats à durée déterminée d'insertion (CDDI), au sein d'ateliers chantier d'insertion (ACI), entre le Département du Nord et l'État, pour un montant de 5 738 902 €, dans les termes du projet présenté en annexe 1 ci-jointe ;
- de verser des frais de gestion à l'Agence des Services de Paiement (ASP) relatifs aux Contrats à durée déterminée d'insertion (CDDI) pour un montant de 11 098 € ;
- d'autoriser Monsieur le Président à signer la Convention Annuelle d'Objectifs et de Moyens 2026 permettant le financement de Contrats initiatives emploi (CIE) dans les territoires de la Sambre-Avesnois-Thiérache et du Bassin minier, entre le Département du Nord et l'État, pour un montant de 1 600 000 €, dans les termes du projet présenté en annexe 2 ci-jointe ;
- de verser des frais de gestion à l'Agence des Services de Paiement (ASP) relatifs aux Contrats Initiatives Emploi (CIE) pour un montant de 32 292 € ;
- d'autoriser Monsieur le Président à signer les plans d'action communs en matière de mobilité solidaire (PAMS) des bassins de mobilité du Hainaut Cambrésis Thiérache, de l'aire urbaine centrale, et de l'Arrageois, dans les termes des projets présentés en annexes 3, 4 et 5 ci-jointes ;
- d'autoriser Monsieur le Président à signer la convention constitutive du groupement d'intérêt public A.G.I.R.E Val de Marque, dans les termes du projet présenté en annexe 6 ci-jointe.

Le quorum a été vérifié à l'appel de l'affaire à 14 h 04.

48 Conseillers départementaux étaient présents en séance. Ils étaient porteurs de 22 pouvoirs.

Décision acquise par assentiment de l'assemblée.

Signé électroniquement



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

Eric LECAT



**CONVENTION ANNUELLE D'OBJECTIFS ET DE MOYENS 2026
RELATIVE AUX AIDES AUX POSTES D'INSERTION DANS LES ATELIERS ET CHANTIERS
D'INSERTION
ENTRE L'ETAT (DREETS HAUTS DE FRANCE) ET LE DÉPARTEMENT DU NORD**

Entre,

D'une part,

L'Etat

Préfecture du Nord - 12/14 rue Jean Sans Peur - 59039 LILLE CEDEX

Représenté par Bertrand GAUME en sa qualité de Préfet de la Région Hauts-de-France, Préfet du Nord

Ci-après dénommé « l'Etat »,

et,

D'autre part,

Le Département du Nord

Hôtel du Département - 51 rue Gustave Delory - 59047 LILLE CEDEX

Représenté par Christian POIRET en sa qualité de Président du Département du Nord dûment autorisé par délibération du Conseil Départemental du Nord n° DAJAP/2021/229 du 1^{er} juillet 2021,

Ci-après dénommé « le Département »,

Vu la loi n° 2008-1249 du 1^{er} décembre 2008 généralisant le revenu de solidarité active et réformant les politiques d'insertion modifiée,

Vu le décret n° 2009-404 du 15 avril 2009 relatif au revenu de solidarité active modifiée,

Vu l'arrêté préfectoral du 22 juillet 2014,

Vu la délibération n° DirRE/2026/135 de la Commission permanente du Conseil départemental en date du 8 avril 2026,

Il est convenu entre les parties ce qui suit :

Préambule

L'enjeu de la présente convention est de promouvoir une politique cohérente et stable de nature à favoriser l'accès des allocataires du RSA sans emploi rencontrant des difficultés sociales et professionnelles particulières à un parcours d'insertion adapté à leurs besoins. Afin de maintenir une offre d'insertion qualitativement et quantitativement satisfaisante au regard des besoins du territoire, dans un contexte où les interventions publiques sont contraintes, il est nécessaire d'optimiser les interventions financières des différentes institutions.

Le Département du Nord place l'accès à l'emploi au cœur de la démarche d'insertion. Cette politique a été affirmée dans la Délibération cadre « Accès à l'emploi des allocataires du RSA » adoptée par le Conseil départemental le 17 décembre 2015. Le Département s'engage avec les différents acteurs de l'insertion professionnelle pour accompagner les allocataires du RSA à un retour à l'emploi. Il porte une ambition particulière en matière d'Insertion par l'Activité Economique.

Le Conseil départemental du Nord et l'Etat soutiennent le développement de ces mesures, par une gouvernance à la fois départementale, mais aussi locale, au plus proche des territoires et des publics.

Ainsi le Département du Nord s'engage, dans la présente convention, à cofinancer l'aide aux postes d'insertion dans les Ateliers et Chantiers d'Insertion (ACI).

Au-delà, le pilotage et l'animation de la présente CAOM devront également prendre en compte les orientations définies dans le Pacte d'ambition IAE et la Stratégie de Lutte contre la Pauvreté, ainsi que les modalités de mobilisation du Fonds Social Européen.

Objet de la convention :

La présente convention a pour objet de définir les modalités de partenariat entre le Département du Nord et l'Etat (DDETS du Nord) pour le déploiement de la CAOM 2026, conformément à la Délibération cadre « Accès à l'emploi des allocataires du RSA » adoptée par le Conseil départemental le 17 décembre 2015.

Article 1 : Les engagements réciproques Etat / Conseil départemental

Le Département s'engage dans le cofinancement avec l'Etat, des aides au poste de salariés en insertion au sein des Ateliers et Chantiers d'Insertion (ACI) pour les allocataires du RSA socle (majoré ou non).

L'Etat et le Département prévoient pour la période du 1^{er} janvier au 31 décembre 2026, le cofinancement de 840 postes de salariés en insertion, pour les publics allocataires du RSA dans les ACI. L'engagement du Département correspond à un budget total de 5 750 000 €, frais de gestion compris.

L'aide financière mensuelle versée aux employeurs au titre de l'aide au poste est définie par l'article L5132-2 du Code du travail, dans les conditions prévues par le décret du 27 juin 2014, en référence au montant forfaitaire mentionné au 2^o de l'article L 262-2 du Code de l'Action Sociale et des Familles. Ce montant s'élève à 88% du montant forfaitaire du RSA pour une personne seule. Le Département délègue à l'Agence de Services et de Paiement le versement des aides aux employeurs.

Article 2 : Modalités de mise en œuvre de la convention

En tant que principaux financeurs, l'Etat et le Département du Nord participent à la gouvernance de l'IAE dans un cadre d'intervention stratégique commun. Ce partenariat se traduit par un engagement mutuel sur différents axes de travail.

a) La mise en place d'un partenariat stratégique renforcé

La coordination des actions du Département et de l'Etat en faveur de l'IAE s'inscrit notamment dans le renforcement du pilotage et de l'animation de l'instance stratégique que sont le comité départemental pour l'emploi (CDE) et sa commission de l'inclusion et de l'IAE ainsi que dans la mise en place des Conférences de financement.

Le secteur de l'IAE est fortement ancré dans le paysage départemental, gage d'une offre d'insertion adaptée aux besoins des territoires, porté par la commission de l'inclusion et de l'insertion par l'activité économique, copilotée par le préfet et le président du Département. Cette instance a pour objet de piloter l'offre d'IAE à l'échelle départementale en élaborant un plan d'action pour l'insertion par l'activité économique et en assurant la cohérence avec les autres dispositifs concourant à l'insertion, tels que les plans locaux pluriannuels pour l'insertion et l'emploi (PLIE).

Au-delà, et dans le cadre des éventuels projets de mobilisation du Fonds Départemental d'Insertion pour lesquels un cofinancement FSE inclusion serait envisagé, la DDETS Nord s'engage à prendre attache auprès du Département afin de s'assurer de l'absence de cofinancement FSE par ailleurs sur la même structure, en amont du passage du dossier en commission de l'inclusion et de l'insertion par l'activité économique. Le Département s'engage en retour à fournir toutes informations utiles aux services de la DDETS avant validation de ces projets.

L'outil d'analyse des bilans et comptes de résultat des structures IAE est le fruit de la collaboration entre Nord ACTIF, le Département du Nord et de la DDETS et porte sur les indicateurs économiques et financiers permettant d'avoir une analyse détaillée de la santé financière des structures.

b) Le pilotage local de la convention

Au-delà de la définition d'un cadre d'intervention stratégique commun, l'Etat et le Département participent tous deux au pilotage local de la présente CAOM à partir d'un diagnostic commun partagé, et à sa mise en œuvre sur les territoires. Les services départementaux (MNE) et les services de la DDETS s'engagent ainsi à développer une animation locale de la CAOM entre les différents partenaires de l'IAE, principalement France travail.

- Le suivi des structures dans le cadre des dialogues de gestion

Le dialogue de gestion est un outil central du pilotage des SIAE. Il doit être l'occasion d'organiser une vision partagée sur la mise en œuvre du projet d'insertion, de sa cohérence avec les objectifs fixés, et sur les parcours d'insertion professionnelle au regard des caractéristiques des personnes embauchées. A cet effet, il fixe les objectifs de résultats et de moyens. Il s'appuie donc sur la production par les structures d'un bilan d'activité annuel qui doit permettre d'aller au-delà de l'unique analyse des objectifs de retour à l'emploi, en ce qu'il précise les réalisations en termes de suivi, d'accompagnement social et professionnel, et d'encadrement des personnes présentant des difficultés sociales et professionnelles particulières.

Le dialogue de gestion est organisé entre la DDETS et la structure, en présence de France Travail. Les services de l'Etat proposeront systématiquement aux services territoriaux du Département (MNE) de participer au dialogue de gestion avec les ACI, afin de procéder à une évaluation commune, de travailler de manière concertée le projet et les objectifs de la structure. Les documents relatifs au dialogue de gestion, ainsi que ceux renseignés par la structure, seront communiqués aux services départementaux (MNE) concernés et à la Direction du Retour à l'Emploi (DRE), par voie électronique.

Dès que la DDETS et le Département auront arrêté la répartition des places sur chacune des structures, ils porteront à leur connaissance les objectifs d'accueil qui leur incombent. Ces objectifs sont fixés pour l'année civile et négociés avec les ACI lors des dialogues de gestion. Ils sont reconductibles et peuvent être révisés lors de concertations entre la DDETS et le Département. Ils sont formalisés dans l'annexe financière ASP et cosignés par la structure, la DDETS et le Département.

Le Département du Nord met en place une évaluation des actions menées dans le cadre des ACI. Les modalités d'évaluation seront en cohérence avec les objectifs partagés par les financeurs.

La DDETS Nord transmettra aux services départementaux un calendrier prévisionnel des dialogues de gestion trois semaines avant leurs tenues.

- Animation dans les territoires

La DDETS et les services du Département (MNE) s'engagent tous deux à participer aux actions d'animation collective des structures de l'IAE dans les territoires. En fonction de l'organisation de chaque comité local pour l'emploi (CLPE), cette animation peut se mener au sein de groupes de travail de CLPE, des comités techniques d'animation (CTA) mis en place par France Travail ou d'instances ou événements spécifiques à l'IAE.

Article 3 : Durée de la convention

La présente convention d'objectifs et de moyens prend effet au 1^{er} janvier 2026 jusqu'au 31 décembre 2026.

Cette convention pourra faire l'objet d'une modification par avenant au cours de l'année 2026.

Lille, le

Le Président du Département du Nord
Christian POIRET

Le Préfet de la Région Hauts-de-France
Le Préfet du Nord
Bertrand GAUME



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ANNEXE À LA CONVENTION D'OBJECTIFS ET DE MOYENS ENTRE L'ÉTAT ET LE CONSEIL DÉPARTEMENTAL

FINANCÉ PAR LE DÉPARTEMENT DE :

(indiquer le nom du département)

POUR L'ANNÉE

(indiquer l'année au format ssaa)

Article L. 5134-19-4 du code du travail
Article L. 5134-110 du code du travail
Article L. 5132-3-1 du code du travail

VOLET 1 DE LA CAOM (CUI EAV)
EMPLOIS D'AVENIR Secteur non Marchand
EMPLOIS D'AVENIR Secteur Marchand
CONTRAT UNIQUE D'INSERTION

Cadre réservé à l'administration				
_____	_____	_____	_____	_____
dépt	année	n° ordre	avt renouvellement	avt modification



ANNEXE À LA CONVENTION D'OBJECTIFS ET DE MOYENS
CONCLUE ENTRE L'ÉTAT ET LE CONSEIL DÉPARTEMENTAL

Applicable du _____ au 31 décembre de la même année. Si date d'échéance antérieure, la préciser : _____

LE CONSEIL DÉPARTEMENTAL

Département : _____
Adresse : _____
Code postal : _____  _____
Commune : _____
N° SIRET : _____
Nom et qualité de la personne chargée du suivi de la convention : _____

DÉLÉGATION DE PRESCRIPTION

Organisme chargé de la prescription et de la signature des aides à l'insertion professionnelle : _____
☐ Pôle emploi : _____ N° SIRET : _____
☐ Autre organisme : _____
Adresse : _____

OBJECTIFS D'ENTRÉES EN EMPLOIS D'AVENIR

- Nombre total d'entrées prévues en EAV (secteur non marchand) pendant la durée de l'aide à l'insertion professionnelle : _____
(dont prolongations : _____)
Dont nombre d'entrées en EAV au taux majoré (_____ %) : _____ (dont prolongations : _____)
- Nombre total d'entrées prévues en EAV (secteur marchand) pendant la durée de l'aide à l'insertion professionnelle : _____
(dont prolongations : _____)
Dont nombre d'entrées en EAV au taux majoré (_____ %) : _____ (dont prolongations : _____)
- Nombre d'entrées prévues en EAV (secteur non marchand) financés en totalité par le département pendant la durée de l'aide à l'insertion professionnelle : _____ (dont prolongations : _____)
- Nombre d'entrées prévues en EAV (secteur marchand) financés en totalité par le département pendant la durée de l'aide à l'insertion professionnelle : _____ (dont prolongations : _____)

OBJECTIFS D'ENTRÉES EN CONTRATS UNIQUES D'INSERTION

- Nombre total d'entrées prévues en CUI-CAE (secteur non marchand) pendant la durée de l'aide à l'insertion professionnelle : _____
(dont prolongations : _____)
Dont nombre d'entrées en CUI-CAE (secteur non marchand) au taux majoré (_____ %) : _____ (dont prolongations : _____)
- Nombre total d'entrées prévues en CUI-CIE (secteur marchand) pendant la durée de l'aide à l'insertion professionnelle : _____
(dont prolongations : _____)
Dont nombre d'entrées en CUI-CIE (secteur marchand) au taux majoré (_____ %) : _____ (dont prolongations : _____)
- Nombre d'entrées prévues en CUI-CAE (secteur non marchand) financés en totalité par le département pendant la durée de l'aide à l'insertion professionnelle : _____ (dont prolongations : _____)
- Nombre d'entrées prévues en CUI-CIE (secteur marchand) financés en totalité par le département pendant la durée de l'aide à l'insertion professionnelle : _____ (dont prolongations : _____)

VOLET 2 DE LA CAOM (IAE)
INSERTION PAR L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE



13999*02

ANNEXE À LA CONVENTION D'OBJECTIFS ET DE MOYENS
CONCLUE ENTRE L'ÉTAT ET LE CONSEIL DÉPARTEMENTAL

AIDES ATTRIBUÉES AUX ATELIERS ET CHANTIERS D'INSERTION FINANCÉS PAR LE DÉPARTEMENT

Nombre total d'entrées prévues pendant la durée de la convention : salariés

dont ⁽¹⁾ : BRSA

Jeune -26 Seniors ASS AAH TH 50 et + DELD Autres

Montant financier : , € ⁽²⁾

AIDES ATTRIBUÉES AUX STRUCTURES D'INSERTION PAR L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE (HORS ACI)

Entreprises (EI)

Nombre total d'entrées prévues pendant la durée de la convention : salariés

dont ⁽¹⁾ : BRSA

Jeune -26 Seniors ASS AAH TH 50 et + DELD Autres

Montant financier : , € ⁽²⁾

Entreprises de travail temporaire d'insertion (ETTI)

Nombre total d'entrées prévues pendant la durée de la convention : salariés

dont ⁽¹⁾ : BRSA

Jeune -26 Seniors ASS AAH TH 50 et + DELD Autres

Montant financier : , € ⁽²⁾

Associations intermédiaires (AI)

Nombre total d'entrées prévues pendant la durée de la convention : salariés

dont ⁽¹⁾ : BRSA

Jeune -26 Seniors ASS AAH TH 50 et + DELD Autres

Montant financier : , € ⁽²⁾

⁽¹⁾ personnes sans emploi rencontrant des difficultés sociales et professionnelles particulières.

⁽²⁾ Lorsque les objectifs d'entrées portent sur les Brsa en ACI, la participation financière correspond à 88% du montant forfaitaire mentionné au 2° de l'article L. 262-2 du code de l'action sociale et des familles applicable à une personne isolée par mois.

Le signataire représentant l'organe exécutif du département s'engage par la présente convention à :

- réserver le traitement des informations nominatives qui leur seront transmises par l'Agence de services et de paiement aux seules finalités de préparation et de conclusion du CUI ou de l'EAV ;
- mettre en œuvre des mesures de sécurité propres à assurer la confidentialité de ces informations ;
- garantir aux intéressés l'exercice de leurs droits d'accès et de rectification prévus aux articles 39 et 40 de la Loi n° 78-17 modifiée relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.

Fait le : _____

Pour le Conseil Départemental (Signature et cachet)

Fait le : _____

Pour l'Etat (Signature et cachet)



**CONVENTION ANNUELLE D'OBJECTIFS ET DE MOYENS 2026
RELATIVE AUX CONTRATS AIDÉS
ENTRE L'ETAT (DDETS DU NORD) ET LE DÉPARTEMENT DU NORD**

Entre,

D'une part,

L'Etat

Préfecture du Nord - 12/14 rue Jean Sans Peur - 59039 LILLE CEDEX

Représenté par Bertrand GAUME en sa qualité de Préfet de la Région Hauts-de-France, Préfet du Nord
Ci-après dénommé « l'Etat »,

et,

D'autre part,

Le Département du Nord

Hôtel du Département - 51 rue Gustave Delory - 59047 LILLE CEDEX

Représenté par Christian POIRET en sa qualité de Président du Département du Nord
Ci-après dénommé « le Département »,

Vu la loi n° 2008-1249 du 1^{er} décembre 2008 généralisant le revenu de solidarité active et réformant les politiques d'insertion modifiée,

Vu le décret n° 2009-404 du 15 avril 2009 relatif au revenu de solidarité active modifiée,

Vu l'arrêté préfectoral en vigueur fixant les aides de l'Etat pour le contrat unique d'insertion,

Vu la circulaire N° DGEFP/MIP/METH/MPP/2025/41 du 4 avril 2025 relative au Fonds d'inclusion dans l'emploi (FIE) en faveur des personnes les plus éloignées du marché du travail (parcours emploi compétences, contrats initiative emploi, insertion par l'activité économique, entreprises adaptées, entreprises adaptées de travail temporaire, groupements d'employeurs pour l'insertion et la qualification),

Vu la Convention cadre de coopération entre Pôle emploi et le Département du Nord pour l'insertion sociale et professionnelle des demandeurs d'emploi bénéficiaires du RSA, n° DIPL/2021/382,

Vu la délibération n° DirRE/2026/135 de la Commission permanente du Conseil départemental en date du 8 avril 2026,

Il est convenu entre les parties ce qui suit :

Préambule

L'enjeu de la Convention Annuelle d'Objectifs et de Moyens (CAOM) 2026 entre l'Etat et le Département du Nord relative aux Contrats Aidés est de promouvoir l'insertion professionnelle des allocataires du RSA sans emploi rencontrant des difficultés pour accéder au marché du travail.

Le Département s'engage donc aux côtés des différents acteurs de l'insertion professionnelle dans l'accompagnement des allocataires du RSA pour un retour rapide à l'emploi.

Dans le cadre de la réforme des contrats aidés mise en œuvre par le Gouvernement en 2018, le Département s'est engagé dans le cofinancement de Parcours Emploi Compétences (PEC) dans les secteurs en tension ainsi que dans les Contrats Initiative Emploi (CIE) chez les employeurs du secteur marchand afin de favoriser l'inclusion des allocataires du RSA.

Le Département et l'Etat soutiennent le développement de ces mesures, par une gouvernance à la fois départementale, mais aussi locale, au plus proche des territoires et des publics.

Ainsi, le Département s'engage, dans la présente convention, à cofinancer le dispositif d'aide à l'insertion professionnelle des Contrats Initiative Emploi (CIE) pour :

- les résidents des arrondissements de Douai et Valenciennes, dans le cadre de l'Engagement pour le Renouveau du Bassin Minier (ERBM) ;
- les résidents de l'arrondissement d'Avesnes-sur-Helpe, dans le cadre du PACTE SAT (Sambre Avesnois Thiérache).

Article 1 : Objet de l'avenant

La présente convention a pour objet de définir les modalités de partenariat entre le Département du Nord et l'Etat pour le déploiement de la CAOM 2026, conformément à la délibération cadre « Accès à l'emploi des allocataires du RSA » adoptée par le Conseil Départemental le 17 décembre 2015.

Article 2 : Les engagements réciproques Etat / Département

Au titre de 2026, le Département s'engage dans le cofinancement, aux côtés de l'Etat, de :

- 100 contrats initiatives emploi spécifiques PACTE SAT ;
- 390 contrats initiatives emploi spécifiques ERBM.

Ces contrats sont réservés aux allocataires du RSA résidant respectivement dans l'arrondissement d'Avesnes-sur-Helpe et dans les arrondissements de Douai et Valenciennes, pour lesquels l'engagement financier repose sur une prise en charge, partagée entre l'Etat et le Département, de 47 % du salaire brut. Ces contrats sont d'une durée hebdomadaire de travail de 25 à 35 heures maximum. Conformément à l'article D 5134-64 du Code du Travail, la participation mensuelle du Département est égale à 88 % du montant forfaitaire du RSA pour une personne seule.

L'Etat viendra compléter ce montant à hauteur de 47 % du salaire brut.

Le renouvellement du contrat sera apprécié au regard de la situation de l'allocataire à la signature de la convention initiale et de son engagement dans une démarche d'insertion vers l'emploi.

Le Département délègue à l'Agence de Services et de Paiement le versement des aides aux employeurs pour ces dispositifs.

Article 3 : Pilotage de la politique des emplois aidés

La cellule de veille régionale a pour finalité d'améliorer l'organisation et pilote la politique relative aux contrats aidés entre les principaux financeurs et prescripteurs que sont : les cinq Départements de la région Hauts de France, la DREETS, les DDETS, France travail ainsi que les Cap emploi et les Missions Locales. Cette cellule de veille régionale s'organise à la fréquence mensuelle, et peut donner lieu à des temps de travail à l'échelle départementale en tant que de besoin.

Article 4 : Durée de la convention

La présente convention d'objectifs et de moyens relative aux contrats aidés est établie au titre de l'année 2026 et jusqu'au 31 décembre 2026.

Cette convention pourra faire l'objet d'une modification par avenant au cours de l'année 2026.

Lille le,

Le Président du Département du Nord
Christian POIRET

Le Préfet de la Région Hauts-de-France
Le Préfet du Nord
Bertrand GAUME



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ANNEXE À LA CONVENTION D'OBJECTIFS ET DE MOYENS ENTRE L'ÉTAT ET LE CONSEIL DÉPARTEMENTAL

FINANCÉ PAR LE DÉPARTEMENT DE :

(indiquer le nom du département)

POUR L'ANNÉE

(indiquer l'année au format ssaa)

Article L. 5134-19-4 du code du travail

Article L. 5134-110 du code du travail

Article L. 5132-3-1 du code du travail

VOLET 1 DE LA CAOM (CUI EAV)
EMPLOIS D'AVENIR Secteur non Marchand
EMPLOIS D'AVENIR Secteur Marchand
CONTRAT UNIQUE D'INSERTION

Cadre réservé à l'administration					
_____	_____	_____	_____	_____	_____
dépt	année	n° ordre	avt renouvellement	avt modification	



13999*02

ANNEXE À LA CONVENTION D'OBJECTIFS ET DE MOYENS
 CONCLUE ENTRE L'ÉTAT ET LE CONSEIL DÉPARTEMENTAL

Applicable du _____ au 31 décembre de la même année. Si date d'échéance antérieure, la préciser : _____

LE CONSEIL DÉPARTEMENTAL

Département : _____

Adresse : _____

Code postal : _____  _____

Commune : _____

N° SIRET : _____

Nom et qualité de la personne chargée du suivi de la convention : _____

DÉLÉGATION DE PRESCRIPTION

Organisme chargé de la prescription et de la signature des aides à l'insertion professionnelle : _____

☐ Pôle emploi : _____ N° SIRET : _____

☐ Autre organisme : _____

Adresse : _____

OBJECTIFS D'ENTRÉES EN EMPLOIS D'AVENIR

- Nombre total d'entrées prévues en EAV (secteur non marchand) pendant la durée de l'aide à l'insertion professionnelle : _____
 (dont prolongations : _____)
 Dont nombre d'entrées en EAV au taux majoré (_____ %) : _____ (dont prolongations : _____)
- Nombre total d'entrées prévues en EAV (secteur marchand) pendant la durée de l'aide à l'insertion professionnelle : _____
 (dont prolongations : _____)
 Dont nombre d'entrées en EAV au taux majoré (_____ %) : _____ (dont prolongations : _____)
- Nombre d'entrées prévues en EAV (secteur non marchand) financés en totalité par le département pendant la durée de l'aide à l'insertion professionnelle : _____ (dont prolongations : _____)
- Nombre d'entrées prévues en EAV (secteur marchand) financés en totalité par le département pendant la durée de l'aide à l'insertion professionnelle : _____ (dont prolongations : _____)

OBJECTIFS D'ENTRÉES EN CONTRATS UNIQUES D'INSERTION

- Nombre total d'entrées prévues en CUI-CAE (secteur non marchand) pendant la durée de l'aide à l'insertion professionnelle : _____
 (dont prolongations : _____)
 Dont nombre d'entrées en CUI-CAE (secteur non marchand) au taux majoré (_____ %) : _____ (dont prolongations : _____)
- Nombre total d'entrées prévues en CUI-CIE (secteur marchand) pendant la durée de l'aide à l'insertion professionnelle : _____
 (dont prolongations : _____)
 Dont nombre d'entrées en CUI-CIE (secteur marchand) au taux majoré (_____ %) : _____ (dont prolongations : _____)
- Nombre d'entrées prévues en CUI-CAE (secteur non marchand) financés en totalité par le département pendant la durée de l'aide à l'insertion professionnelle : _____ (dont prolongations : _____)
- Nombre d'entrées prévues en CUI-CIE (secteur marchand) financés en totalité par le département pendant la durée de l'aide à l'insertion professionnelle : _____ (dont prolongations : _____)

VOLET 2 DE LA CAOM (IAE)
INSERTION PAR L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE



13999*02

ANNEXE À LA CONVENTION D'OBJECTIFS ET DE MOYENS
CONCLUE ENTRE L'ÉTAT ET LE CONSEIL DÉPARTEMENTAL

AIDES ATTRIBUÉES AUX ATELIERS ET CHANTIERS D'INSERTION FINANCÉS PAR LE DÉPARTEMENT

Nombre total d'entrées prévues pendant la durée de la convention : salariés

dont ⁽¹⁾ : BRSA

Jeune -26 Seniors ASS AAH TH 50 et + DELD Autres

Montant financier : , € ⁽²⁾

AIDES ATTRIBUÉES AUX STRUCTURES D'INSERTION PAR L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE (HORS ACI)

Entreprises (EI)

Nombre total d'entrées prévues pendant la durée de la convention : salariés

dont ⁽¹⁾ : BRSA

Jeune -26 Seniors ASS AAH TH 50 et + DELD Autres

Montant financier : , € ⁽²⁾

Entreprises de travail temporaire d'insertion (ETTI)

Nombre total d'entrées prévues pendant la durée de la convention : salariés

dont ⁽¹⁾ : BRSA

Jeune -26 Seniors ASS AAH TH 50 et + DELD Autres

Montant financier : , € ⁽²⁾

Associations intermédiaires (AI)

Nombre total d'entrées prévues pendant la durée de la convention : salariés

dont ⁽¹⁾ : BRSA

Jeune -26 Seniors ASS AAH TH 50 et + DELD Autres

Montant financier : , € ⁽²⁾

⁽¹⁾ personnes sans emploi rencontrant des difficultés sociales et professionnelles particulières.

⁽²⁾ Lorsque les objectifs d'entrées portent sur les Brsa en ACI, la participation financière correspond à 88% du montant forfaitaire mentionné au 2° de l'article L. 262-2 du code de l'action sociale et des familles applicable à une personne isolée par mois.

Le signataire représentant l'organe exécutif du département s'engage par la présente convention à :

- réserver le traitement des informations nominatives qui leur seront transmises par l'Agence de services et de paiement aux seules finalités de préparation et de conclusion du CUI ou de l'EAV ;
- mettre en œuvre des mesures de sécurité propres à assurer la confidentialité de ces informations ;
- garantir aux intéressés l'exercice de leurs droits d'accès et de rectification prévus aux articles 39 et 40 de la Loi n° 78-17 modifiée relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.

Fait le : _____

Pour le Conseil Départemental (Signature et cachet)

Fait le : _____

Pour l'Etat (Signature et cachet)



LE PLAN D'ACTION COMMUN EN MATIÈRE DE MOBILITÉ SOLIDAIRE DU BASSIN DE MOBILITÉ HAINAUT-CAMBRÉSIS-THIÉRACHE

2025-2029





Sommaire

● Editos	5
● Préambule.....	9
● Présentation de la démarche.....	10
● Les principaux constats	14
● Les enjeux, objectifs et actions	16
● Les fiches actions	25
● La durée du plan d'action	111
● La gouvernance.....	112
● Suivi et indicateurs	114
● Les signataires	115
● 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



Isabelle Létrillart
Vice-Présidente du
Conseil départemental
de l'Aisne en charge de
l'Insertion et du Retour
à l'emploi, de la Famille
et de la Protection de
l'Enfance

La mobilité solidaire constitue un enjeu pour un territoire rural comme l'Aisne, notamment pour les publics vulnérables afin de leur permettre de faire valoir leurs droits sociaux et d'accéder à l'emploi.

Le Département de l'Aisne, chef de file des solidarités humaines et territoriales, est engagé depuis 2022 dans le travail d'élaboration des PAMS, aux côtés de la Région Hauts-de-France, des Autorités Organisatrices de la Mobilité, et de l'Etat au travers du Commissariat à la lutte contre la pauvreté.

Trois des dix PAMS définis à l'échelle régionale concernent le territoire axonais ; le PAMS du Hainaut-Cambrésis-Thiérache est le troisième et dernier finalisé pour le Département.

Il convient tout particulièrement de retenir que les grandes métropoles frontalières exercent une influence importante au sein du bassin de mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache et attestent de la nécessité de traiter le sujet des mobilités interrégionales pour mieux se coordonner et garantir une mobilité solidaire et équitable pour tous les habitants.



Carole Devos
Conseillère
Départementale,
Canton de Fourmies,
Présidente de la
Commission Territoriale
de l'Insertion
Professionnelle,
sur l'arrondissement
d'Avesnes

En partenariat avec la Région, l'Etat et le Département de l'Aisne, nous avons élaboré un plan d'actions concret pour transformer la mobilité et renforcer la cohésion sociale sur le bassin Hainaut Cambrésis Thiérache. 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



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 Hainaut-Cambrésis-Thiérache. 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 Hainaut-Cambrésis-Thiérache et de tous les autres !



Préambule

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

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

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

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

Le présent plan d'action est propre au bassin de mobilité du Hainaut-Cambrésis-Thiérache.



Présentation de la démarche

L'Etat, la Région Hauts-de-France et les Départements du Nord et de l'Aisne 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 **Hainaut-Cambrésis-Thiérache**, il a été convenu de « marcher sur ses deux jambes » en élaborant conjointement ces 2 documents. Cela montre la volonté de ne pas traiter à part la mobilité des personnes les plus fragiles mais bien d'appréhender leurs difficultés dans le cadre plus large de la mobilité du quotidien de tous les habitants, les publics fragiles devant avant tout pouvoir également utiliser les services de transports de droit commun.

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

Un travail collectif associant tous les acteurs de la mobilité solidaire

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



Présentation de la démarche

- La Communauté d'agglomération de Cambrai ;
- La Communauté d'agglomération du Caudrésis et du Catésis ;
- La Communauté de communes du Cœur de l'Avesnois ;
- La Communauté de communes du Pays de Mormal ;
- La Communauté de communes du Pays Solesmois ;
- La Communauté de communes du Sud Avesnois ;
- Le Pôle d'Equilibre Territorial et Rural Pays de Thiérache ;
- Le Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois (SIMOUV) ;
- Le Syndicat Mixte Sambre Mobilités.

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

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

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

- « opérateurs » locaux de mobilité : SNCF Gares et Connexions, Régie Régionale des Transports des Hauts-de-France (ex RTA), Action Avesnes, Association PHARE, Place Mobilité Pays d'Artois, Wimoov, Mob'In Hauts-de-France... ;
- employeurs et Insertion par l'Economie : Adecco, ADIE, AREFIE, CCI Hauts-de-France, CMA Hauts-de-France, Centre Local d'Information et de Coordination (CLIC) Chambre de Métiers et de l'Artisanat, GEIQ Emploi et Handicap, Cambrésis Emploi, CAP Emploi Grand Hainaut, MEDEF, les PLIE locaux, France Travail... ;
- solidarité, santé, autonomie : AGEFIPH, AIR, APF France Handicaps Hauts-de-France, ARS, Banque des Territoires, CAF du Nord et de l'Aisne, Croix Rouge, DDETS 59, Département du Nord et de l'Aisne, FACE Artois, Familles rurales du Nord, Pôle autonomie de l'Avesnois, La vie active, Le Coin familial, Les Restos du cœur, 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 environ deux ans entre le premier comité technique, organisé le **1^{er} octobre 2024**, et le comité de pilotage examinant le projet final de PAMS pour le Hainaut-Cambrésis-Thiérache le **4 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 25 mars 2025, ont pu se baser sur ce diagnostic problématisé pour identifier les principaux **enjeux** se présentant dans le bassin de mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache 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 1er octobre 2024 à Beauvois en Cambrésis et 28 janvier 2025 à Maubeuge ;
- les mini-ateliers animés en visio-conférence par le cabinet de conseil Auxilia ;
- les travaux en sous-groupes organisés lors de la journée-atelier du 26 novembre 2024 à Fourmies ;
- de nombreux entretiens en bilatéral assurés par Auxilia auprès notamment du Cerema, du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, de l'URIOPSS et de SNCF Gares et Connexions.

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

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 **29 avril 2025** à Maubeuge. La matinée a donné l'occasion de partager des présentations et des retours d'expérience, avec des interventions du Parc Naturel Régional (PNR) de l'Avesnois à propos de leur dispositif Comieux permettant de réduire la consommation d'essence et donc les émissions de gaz à effet de serre sous un format ludique, de la Fondation Agir Contre l'Exclusion (FACE) Thiérache sur leur dispositif Mob emploi et du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France pour le futur annuaire des services de mobilité. L'après-midi a été consacré à des travaux en sous-groupes pour préciser le contenu des futures actions du PAMS.



Présentation de la démarche

Enfin, les membres du **comité technique** se sont réunis **le 23 juin 2025** à Hirson pour examiner la première proposition des fiches actions établies par Auxilia.

Une **consultation écrite** a ensuite été effectuée **du 3 septembre 2025 au 1^{er} 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 Hainaut-Cambrésis-Thiérache dans son intégralité, ont été présentés lors du **comité de pilotage final du 4 novembre 2025**.



Atelier PAMS du 26 novembre 2024 à Fourmies



Cotech 2 COM et PAMS du 28 janvier 2025 à Maubeuge



Les principaux constats

Le bassin de mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache couvre 13 EPCI situés dans le Nord et l'Aisne, avec plusieurs intercommunalités à cheval sur d'autres bassins de mobilité voisins. Il compte 9 Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) et un EPCI où la Région est AOM de substitution. Le bassin connaît un déclin démographique plus marqué que dans les autres bassins de mobilités de la région Hauts-de-France. Il dispose d'un réseau ferroviaire et autoroutier structuré autour des pôles urbains de Valenciennes, Maubeuge et Cambrai, tandis que certaines zones restent insuffisamment desservies. Territoire industriel et agricole, il présente d'importantes disparités en matières d'accès à l'emploi et demeure confronté à des enjeux d'attractivité et de mobilité adaptés aux besoins de ses habitants.

Trois réseaux de transport urbains existent sur le bassin, sur le territoire du SIMOUV (CA de la Porte du Hainaut et Valenciennes Métropole), la CA de Cambrai et sur la CA de Maubeuge Val de Sambre qui a délégué sa compétence mobilités au Syndicat Sambre Mobilités. L'offre interurbaine du bassin couvre 282 communes via 73 lignes routières régionales et 89 lignes scolaires. L'offre TER est structurée autour de 11 lignes avec une offre diversifiée. Le territoire est principalement desservi par un réseau routier au nord-est (A2, A23 et A26), complétées par la RN2 et plusieurs axes reliant les pôles voisins (Douai, Arras, Saint-Quentin et Laon) ainsi que la Belgique.

Le bassin de mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache se caractérise par sa diversité géographique et sociale, entre pôles urbains et espaces ruraux plus isolés, notamment dans l'Avesnois et la Thiérache. Les enjeux transfrontaliers avec la Belgique, marqués par un « effet frontière » nécessitent une meilleure coordination des acteurs.

Le territoire fait face à de fortes disparités socio-économiques : revenu médian le plus bas de la région Hauts-de-France, taux de pauvreté de 22%, précarité des jeunes (près d'un tiers des 15-29 ans n'est ni en emploi ni en formation (NEET)). L'accès aux services reste globalement correct dans les centres urbains, mais les zones rurales connaissent des difficultés accrues, notamment en matière de santé et de numérique. Enfin, le vieillissement rapide de la population, comme dans le reste de la région, avec une hausse de 60% des plus de 75 ans d'ici 2040, constitue un enjeu majeur appelant des solutions adaptées en matière de mobilité.

Les Départements de l'Aisne et du Nord ne disposent pas de plateformes de mobilité à l'échelle départementale, comme c'est le cas dans deux autres départements de la région Hauts-de-France (dans le Pas-de-Calais et la Somme) mais subventionnent des structures de mobilité solidaire. Cette offre est complétée par d'autres dispositifs, tels que les auto-écoles sociales, les aides pour se déplacer (aide aux permis, à l'achat de vélos, ...) afin de lever les freins à l'accès à l'emploi, la formation et l'autonomie.

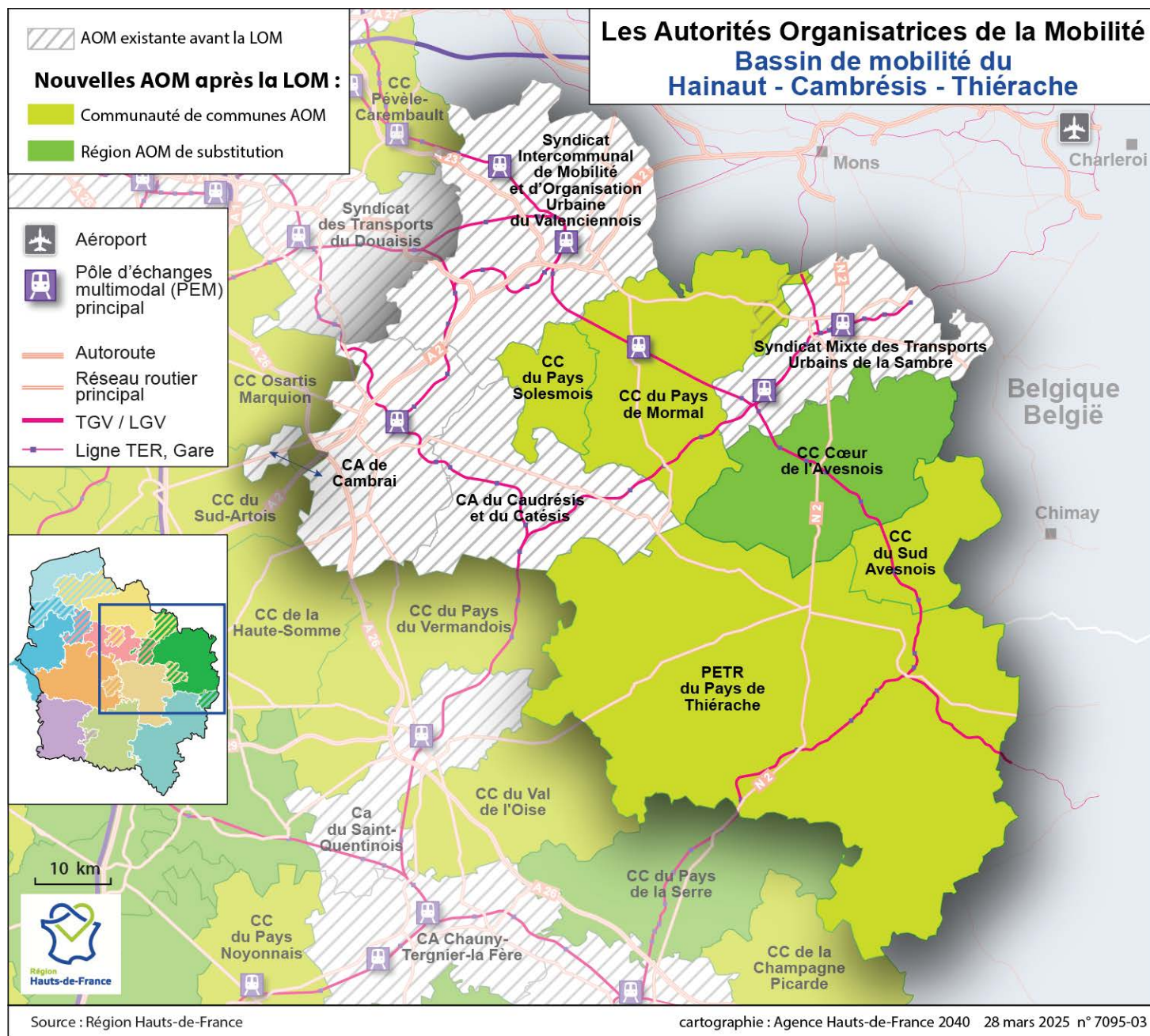
Concernant la mobilité durable, le potentiel de développement reste significatif. Plusieurs initiatives sont déjà mises en œuvre par les acteurs locaux, qu'il s'agisse du renforcement des itinéraires cyclables, de l'aménagement des Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) ferroviaires ou encore de l'installation de bornes de recharge, en particulier dans les espaces urbains.

Le bassin de mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache se caractérise par une configuration contrastée : il associe des pôles urbains dynamiques à des espaces ruraux plus isolés, porteurs de besoins spécifiques. Bien que le territoire bénéficie d'infrastructures et d'une offre de transport en progression, certaines disparités demeurent. Les questions d'inclusion sociale,



Les principaux constats

de transition écologique et de coopération entre acteurs restent centrales. Dans ce contexte, la démarche PAMS s'affirme comme un cadre innovant permettant de rassembler les partenaires, d'harmoniser les initiatives et de construire une vision commune en matière de mobilité solidaire.





Les enjeux, objectifs et actions

Au regard de cette analyse, les différents acteurs associés du bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache 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) du Hainaut-Cambrésis-Thiérache. 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 – Valoriser et faire connaître les aides et services existants

Les retours des acteurs de la mobilité mettent en évidence un manque de connaissance de l'ensemble des dispositifs existants, tant par les publics vulnérables que par les professionnels qui les accompagnent. Un besoin clair de lisibilité sur les rôles de chacun (« qui fait quoi ») a été exprimé, notamment pour faciliter le montage de projets locaux. Enfin, il apparaît nécessaire de former ou, a minima, de sensibiliser l'ensemble des prescripteurs afin d'améliorer l'accompagnement des publics en difficulté de mobilité.

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

- **Renforcer la communication sur les dispositifs existants et former les prescripteurs de mobilité ;**
- **Enrichir la connaissance de l'offre de mobilité et des aides disponibles ;**
- **Optimiser les besoins et capitaliser sur les retours d'expérience.**



Les enjeux, objectifs et actions

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Les enjeux, objectifs et actions

Enjeu 2 – Améliorer la coordination entre les nombreux acteurs de la mobilité

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

La démarche d'élaboration des PAMS a enclenché une dynamique collective qu'il convient de consolider. Les acteurs du bassin de mobilité expriment une volonté partagée de se rassembler pour mutualiser les bonnes pratiques, améliorer la coordination au travers de plateformes locales et départementales et identifier les leviers de financement.

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

- **Encourager et consolider le dialogue entre les acteurs de la mobilité ;**
- **Faciliter le développement des outils et services intermodaux ;**
- **Fluidifier la gestion des situations dégradées.**

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

Pour suivre la mise en œuvre du plan d'action et établir des stratégies concertées, il est proposé de créer un comité de bassin faisant fonction de comité de pilotage pour le PAMS et le Contrat Opérationnel de Mobilité (COM) à l'échelle du bassin réunissant l'Etat (Commissaire à la Lutte contre la pauvreté), la Région, les Départements du Nord et de l'Aisne, 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. – Disposer d'un référentiel de suivi des actions du PAMS pour permettre son évaluation

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



Les enjeux, objectifs et actions

Fiche action 2.3. – Renforcer l’accompagnement et la coordination des acteurs de la mobilité solidaire au travers des lieux d’accompagnement de la mobilité

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

Le Département de l’Aisne subventionne également ce type de dispositif et le poursuit pour la période 2025-2027. A plus petite échelle, les missions locales de Thiérache assurent un rôle de plateforme de mobilité.

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

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

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

Enjeu 3 – Adapter l’offre existante en tenant compte des spécificités des territoires et des publics

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

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

- **Permettre une mobilité accessible à tous ;**
- **Couvrir le bassin par un maillage de lieux d’accompagnement ;**
- **Encourager et accompagner le développement de nouveaux services de mobilité.**



Les enjeux, objectifs et actions

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

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

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

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

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

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

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

Fiche action 3.2B – Améliorer la mobilité des seniors et anticiper le vieillissement de la population

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

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

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



Les enjeux, objectifs et actions

Fiche action 3.2C – Améliorer la mobilité des personnes à mobilité réduite (PMR) et des personnes en situation de handicap (PSH)

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

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

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

Fiche action 3.2D – Intégrer la mobilité au sein des dispositifs à destination des demandeurs d'emploi et des stagiaires de la formation professionnelle

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

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

Fiche action 3.2E – Favoriser la mobilité des apprentis

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

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



Les enjeux, objectifs et actions

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

Fiche action 3.3. – Impulser la mobilité inversée sur le bassin

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

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

Fiche action 3.4. – Favoriser l'égalité femmes-hommes dans l'accès à la mobilité

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

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

Enjeu 4 – Améliorer les liaisons territoriales

Le bassin de mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache se caractérise par sa dimension transfrontalière avec la Belgique sur une large partie nord. Cette spécificité favorise des flux réguliers de déplacements transfrontaliers, tant à des fins professionnelles que pour les besoins de la vie quotidienne (loisirs, santé, tourisme, ...). Ce contexte transfrontalier implique une prise en compte particulière des complémentarités territoriales et des coopérations à développer pour favoriser cette mobilité.



Les enjeux, objectifs et actions

Par ailleurs, les zones périphériques du bassin entretiennent de fortes interconnexions avec les bassins de mobilité voisins, en particulier celui de l'Arrageois et celui de l'Aire Urbaine Centrale.

Dans ce cadre, les partenaires souhaitent donc :

- **Améliorer la mobilité transfrontalière ;**
- **Développer des solutions pour permettre l'accessibilité aux soins ;**
- **Améliorer les connexions avec les bassins limitrophes de l'Aire Urbaine Centrale et de l'Arrageois.**

Fiche action 4.1. – Valoriser et développer les services de mobilité solidaire (covoiturage solidaire, TAD et TUS)

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

Fiche action 4.2. – Lever les freins à la mobilité pour faciliter l'accès à l'emploi dans les filières professionnelles en tension

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

Fiche action 4.3. – Faciliter l'accès à l'emploi pour les grands projets : le chantier du Canal Seine-Nord Europe et la plateforme E-Valley

Le bassin de mobilité du Hainaut-Cambrésis-Thiérache accueille deux projets d'envergure sur son territoire : le projet de Canal Seine-Nord Europe et la plateforme logistique E-Valley.

Le chantier du Canal Seine-Nord Europe entre prochainement dans sa phase travaux sur ce dernier secteur. L'objectif de cette action est de mobiliser les acteurs du territoire pour proposer des solutions concrètes et adaptées pour le transport des employés de ce chantier atypique.



Les enjeux, objectifs et actions

Le développement de la plateforme logistique E-Valley, située sur une ancienne base militaire à cheval entre les départements du Nord et du Pas-de-Calais, représente un enjeu majeur d'emploi et de mobilité pour le bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache. D'ici fin 2030, environ 3 000 emplois seront créés. L'accessibilité au site pose un double défi : proposer des alternatives à la voiture individuelle pour des emplois qui peuvent être en horaires décalés et organiser la mobilité interne sur un espace logistique étendu.

Fiche action 4.4. – Soutenir la mobilité transfrontalière

L'objectif de cette action est de proposer des solutions pour faciliter l'accès à l'emploi, aux soins et aux services transfrontaliers. Pour cela, différentes pistes sont proposées :

- Recenser les services de mobilité solidaires transfrontaliers au sein de l'annuaire des services de mobilité du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France ;
- Poursuivre et renforcer les dynamiques de coopération transfrontalière ;
- Mieux appréhender le fonctionnement des services de mobilité solidaire belge pour étudier le renforcement des dynamiques de coopération transfrontalière.

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

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

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

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



Les fiches actions

	Valoriser et faire connaître les aides et services existants			Améliorer la coordination entre les nombreux acteurs de la mobilité				Adapter l'offre existante en tenant compte des spécificités des territoires et des publics			Améliorer les liaisons territoriales			
	Renforcer la communication sur les dispositifs existants et former les prescripteurs de mobilité	Enrichir la connaissance des aides disponibles	Optimiser les besoins et capitaliser sur les retours d'expérience	Faciliter et coordonner le dialogue entre les acteurs de la mobilité	Fuiter le développement des outils et services innovants	Permettre une gestion des situations dégradées	Couvrir le bassin par un maillage de lieux	Encourager et accompagner le développement de nouveaux services de mobilité	Améliorer la mobilité transfrontalière	Améliorer l'accessibilité aux soins	Améliorer les connexions avec les bassins limitrophes de l'aire Urbaine Centrale et de l'Artois	Améliorer les liaisons territoriales	Améliorer les liaisons territoriales	Améliorer les liaisons territoriales
1.1 - CRÉER UN ANNUAIRE DES SERVICES DE MOBILITE RECAPITULANT L'ENSEMBLE DES AIDES ET DES SERVICES DE MOBILITE SOLIDAIRE	X	X				X								
1.2 - COMPRENDRE LES MANQUES ET LES BESOINS : CARTOGRAPHIER LE TERRITOIRE POUR IDENTIFIER LES "ZONES BLANCHES"	X	X	X											
1.3 - FORMER LES PRESCRIPTEURS ET LES ACTEURS RELAIS AUX DISPOSITIFS DE MOBILITE SOLIDAIRE EXISTANTS	X	X	X	X										
1.4 - DEVELOPPER, FAIRE CONNAÎTRE ET COORDONNER TERRITORIALEMENT LES DISPOSITIFS D'AIDE AUX CHANGEMENTS DE COMPORTEMENT	X	X	X			X								
2.1 - DÉFINIR LA GOUVERNANCE ET LA COORDINATION DU PAYS			X				X							
2.2 - DISPOSER D'UN REFERENTIEL DE SUIVI DES ACTIONS DU PAYS POUR PERMETTRE SON EVALUATION			X											
2.3 - RENFORCER L'ACCOMPAGNEMENT ET LA COORDINATION DES ACTEURS DE LA MOBILITE SOLIDAIRE AU TRAVERS DES LIEUX D'ACCOMPAGNEMENT DE LA MOBILITE	X	X	X			X								
2.4 - SAVOIR MOBILISER LES LEVEURS DE FINANCEMENT POUR DEVELOPPER DES ACTIONS COMPLEMENTAIRES, NOTAMMENT DANS LES TERRITOIRES RURAUX	X	X	X	X		X								
3.1 - DÉFINIR ET TENDRE VERS UNE OFFRE IDEALE DE L'ACCOMPAGNEMENT DE MOBILITE SOLIDAIRE MAÎLLANT TOUT LE BASSIN	X		X			X								
3.2A - DONNER UNE CULTURE DE LA MOBILITE AUX JEUNES	X	X	X			X								
3.2B - AMELIORER LA MOBILITE DES SENIORS ET ANTICIPER LE VIEILLISSEMENT DE LA POPULATION	X	X	X			X			X					
3.2C - AMELIORER LA MOBILITE DES PERSONNES A MOBILITE REDUITE (PMR) ET DES PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP (PSH)			X			X			X					
3.2D - INTEGRER LA MOBILITE AU SEIN DES DISPOSITIFS A DESTINATION DES DEMANDEURS D'EMPLOI ET DES STAGIAIRES DE LA FORMATION PROFESSIONNELLE	X	X	X			X		X		X		X		
3.2E - FAVORISER LA MOBILITE DES APPRENTIS			X			X		X		X		X		
3.3 - IMPULSER LA MOBILITE INVERSEE SUR LE BASSIN	X		X			X		X						
3.4 - FAVORISER L'EQUITE FEMMES-HOMMES DANS L'ACCES A LA MOBILITE	X	X	X			X								
4.1 - VALORISER ET DEVELOPPER LES SERVICES DE MOBILITE SOLIDAIRE (COVOITURAGE SOLIDAIRE, TAD ET TUS)	X	X	X	X		X		X		X		X		
4.2 - LEVER LES FREINS A LA MOBILITE POUR FACILITER L'ACCES A L'EMPLOI DANS LES FILIERES PROFESSIONNELLES EN TENSION	X	X	X			X		X		X		X		
4.3 FACILITER L'ACCES A L'EMPLOI POUR LES GRANDS PROJETS : LE CHANTIER DU CANAL SEINE-NORD EUROPE ET LA PLATEFORME E-VALLEY	X	X	X	X		X		X		X		X		
4.4 - SOUTENIR LA MOBILITE TRANSFRONTALIERE	X	X	X	X				X		X		X		

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

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

L'offre de mobilité solidaire présente une grande diversité, tant en termes d'opérateurs (associations, acteurs publics, opérateurs de droit commun...), de cibles (structures, habitants de territoires peu desservis, bénéficiaires de minima sociaux, personnes en situation de handicap, etc.), de territoire couvert (de l'échelle communale à l'échelle régionale) que de services dispensés (aides financières, accompagnement, mise à disposition de matériel, transport adapté, etc.). **Au total, sur le bassin de mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache, près de 32 dispositifs locaux sont actuellement recensés, sans compter ceux dont le rayonnement est régional ou national**, une base amenée à être complétée au fil de l'eau.

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

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

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

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

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

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

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

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

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

Sur 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 à d'autres méthodes facilitant l'accessibilité des informations. Cette action nécessite l'élaboration d'un véritable programme de travail : périmétrage des informations prioritaires à transcrire et recours à un prestataire (formation à la rédaction FALC ou réalisation de la transcription). À ce titre, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France prévoit le déploiement d'une documentation pédagogique sur les questions d'interopérabilité, notamment sur les usages de la carte Pass Pass. Par ailleurs, dans le cadre de l'expérimentation en cours avec la Maison Nord Emploi de Valenciennes, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France centralise et met à disposition des prescripteurs formés les documentations existantes qui concernent les services de mobilité du territoire. Par exemple, la Région a engagé une démarche interne pour encourager et tendre vers davantage d'accessibilité et de simplification de ses documents. En conséquence, la transcription en FALC de 9 dispositifs d'aides individuelles a été opérée en 2023. La transcription des fiches de présentation simplifiée des dispositifs de subvention est en cours. A terme, un réseau de référents interne devrait être constitué pour poursuivre le déploiement des principes FALC.
- **Déclinaison de cet annuaire pour développer des modules de formation spécifiques à la mobilité** à des moments clés (orientation scolaire, recherche d'emplois, demande de droits, déprise automobile) à destination des prescripteurs et bénéficiaires. Cette action nécessite également l'élaboration d'un véritable programme de travail : périmétrage des formations ; définition du format adéquat ; recours à un prestataire.
- **Transfert des informations aux échelles infrarégionales** (départements, bassin, EPCI) afin d'alimenter les outils préexistants et d'assurer une information harmonisée sur tous les territoires. Le cadre de ce transfert reste à définir, notamment en prenant appui sur l'expérimentation en cours avec la maison Nord Emploi de Valenciennes.
En complément, et pour parfaire l'accès à l'information, l'annuaire devra envisager d'intégrer des liens de renvoi vers les sites de l'EPCI et des délégataires du réseau TC.
- **Actualisation du travail initié dans le diagnostic PAMS** : identification fine des manques en termes de publics, en termes de service ou aide, en termes de capacité d'accueil, ou en termes de couverture géographique (zones blanches).
- **Concertation et valorisation** auprès des acteurs proposant d'autres outils d'information.
- **Valorisation** auprès des acteurs de la mobilité solidaire et des publics.

Par ailleurs, France Travail élabore son futur portail régional qui permettra 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 mobilités.



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- Région
- Départements



PARTENAIRES

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



CIBLES

- Opérateurs de mobilité solidaire
- Prescripteurs
- Bénéficiaires



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Première année (2026)

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

2

Puis chaque année

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



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

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

Ressources humaines

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



INDICATEURS DE SUIVI

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



ACTIONS LIÉES

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

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

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Le bassin de mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache (HCT) est couvert par une offre de diagnostic et d'accompagnement dense en ce qui concerne la mobilité solidaire, comprenant parfois plusieurs services sur un EPCI. L'offre d'accompagnement se caractérise par une diversité de leviers (orientation, auto-école sociale, accompagnement général vers une mobilité pérenne, etc.) présents sur l'ensemble des EPCI du bassin, permettant de répondre à différents besoins. Cette diversité de leviers constitue « l'offre socle », identifiée au titre du diagnostic PAMS, et poursuivant un enjeu de démultiplication à l'échelle locale (cf. fiche action 3.1 « Définir et tendre vers une offre idéale de l'accompagnement de mobilité solidaire maillant tout le bassin »).

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

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

Par exemple :

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

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Afin d'améliorer le maillage d'offre sur le bassin HCT, 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 du PAMS HCT. Sur cette base, plusieurs niveaux d'action peuvent être envisagés :

1. A minima, actualiser la connaissance des manques, sur la base des mises à jour régulières du recensement de l'information sur les offres disponibles (cf. action 1.1).
2. Approfondir les informations disponibles, afin de pouvoir préciser les manques et des besoins, par exemple en ajoutant des éléments sur les capacités d'accueil des structures et sur leur saturation.
3. **Travailler sur la lisibilité et la représentation visuelle de la carte** et des offres : pictogrammes, informations sur la disponibilité géographique d'une offre ou d'un service via des aplats de couleurs (par exemple, pour un transport solidaire, avoir une vision claire de son périmètre d'intervention)... Idéalement, il serait intéressant, pour les agents et les techniciens, de disposer d'un « zoom » sur l'offre de leur territoire, à l'échelle d'un arrondissement (plus large que l'EPCI, plus précis que le département).
4. En fonction des besoins, et selon les moyens disponibles, **mener des études complémentaires, sur des sujets ou publics pré-identifiés**. A titre d'exemple, les travaux menés en atelier et en comité technique avec les acteurs locaux ouvrent les pistes suivantes :
 - ▶ Les besoins de mobilité pour des motifs de déplacement secondaires, comme les loisirs, contribuant pourtant à l'insertion sociale des publics ;
 - ▶ Les actifs ou demandeurs d'emploi non motorisés ;
 - ▶ L'accompagnement de la mobilité des jeunes qui peut évoluer à certains moments charnière comme le passage du collège au lycée, impliquant souvent plus d'autonomie ;
 - ▶ Le traitement des freins psychologiques à la mobilité ;
 - ▶ La compréhension des raisons du non-recours aux dispositifs existants ;
 - ▶ Les besoins spécifiques des apprentis et alternants (fiche 3.6).

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



NATURE DE L'ACTION

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



PILOTES

- Région
- Départements



PARTENAIRES

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



CIBLES

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



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Première année

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

2

Puis chaque année

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



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

- Diagnostics COM et PAMS du bassin de mobilité réalisés en 2024 ;
- Recensement de l'offre centralisé par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France au titre de l'action 1.1 dans le cadre de la mise en place d'un annuaire des services de mobilité ;
- Les travaux de l'Agence 2020-2040 de la Région, notamment la fiche diagnostic « Démographie et projection à 2040 » ;
- Club de la mobilité solidaire et comité de bassin.



INDICATEURS DE SUIVI

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



ACTIONS LIÉES

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

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

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Former les acteurs généralistes, primo-accueillants et prescripteurs à la mobilité solidaire, consiste à les outiller de manière à ce qu'ils soient en capacité d'accompagner les publics qu'ils rencontrent selon leur degré de besoin d'accompagnement : donner une information de premier niveau, détecter des problématiques de mobilité (notamment socio-économiques et psychologiques), réaliser un pré-diagnostic, adresser un bénéficiaire à une structure d'accompagnement mobilité solidaire (pour un diagnostic individuel approfondi), voire 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, relais identifiés (premier niveau) :** mairies, EPCI centres sociaux, CCAS, CPAM/MSA, Maisons France Services, épicerie sociales et solidaires, acteurs de la santé, centres d'accueil CAF et Sécurité Sociale, bureaux de vente de transports en commun, etc. Pour ces acteurs, il s'agit de créer une formation de premier niveau d'accompagnement, permettant de les outiller sur des informations de base (horaires, réseaux, tarifs).

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

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

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

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

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

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

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

Sur le territoire de la Communauté d'Agglomération (CA) de Cambrai, le chargé de Mission Mobilités se rend auprès des prescripteurs (France Travail, Mission Locale, services du Département, associations...) afin d'animer des ateliers « Mobilités » pour informer les agents sur les dispositifs existants.

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

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

- Jeunes (missions locales, service d'accueil familial immédiat (SAFI)) ;
- PMR / PSH (MDPH) ;
- Demandeurs d'emplois (France Travail) ;
- Ménages précaires (centres sociaux, CCAS, CPAM, PLIE, UTAS) ; seniors ;
- Publics « hors statut » pouvant être concernés par des difficultés « invisibles » liées à la mobilité (MDS, Maisons France Services...).
- Enfin, selon les publics visés, des dispositifs d'« aller-vers » peuvent être envisagés (cf. fiche action 3.3 « Valoriser les dispositifs de mobilité inversée »), notamment via des Maisons France Services itinérantes, à l'instar du « Camion bleu », France Services itinérant de l'Avesnois.

Une fois finalisé, le rapport de l'expérimentation du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France dans les maisons France Services pourra être annexé à cette fiche action tout en sachant que le Syndicat ne peut proposer ce type de formations qu'à ses adhérents.



NATURE DE L'ACTION

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

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



PILOTES

- Région
- Départements



PARTENAIRES

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



CIBLES

- Acteurs de premier niveau et second niveau



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Première année

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

2

Puis chaque année

- Reconduction chaque année dans une démarche d'amélioration continue



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

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



INDICATEURS DE SUIVI

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



ACTIONS LIÉES

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

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

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

Concernant **le public des scolaires et des jeunes**, plusieurs dispositifs peuvent être mis en exergue et développés sur le territoire. Plusieurs de ces dispositifs sont détaillés dans la fiche action 3.2A relative à la mobilité des jeunes :

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

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

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

- **Les plans de mobilité employeur (PDMe)**

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

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

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

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

Ce challenge concerne tous les employeurs (publics, privés, associations...), quelles que soient leur taille ou leur localisation. En 2024, 229 établissements comptant plus de 157 000 salariés ont participé à ce challenge au niveau régional. A l'échelle du bassin HCT, la CCI de l'Aisne et la CCI du Grand Hainaut en étaient notamment ambassadrices, tandis que le Centre hospitalier de Cambrai, employeur majeur de la communauté d'agglomération, comptait parmi les participants. L'objectif sera d'augmenter significativement le nombre d'établissements inscrits à ce challenge et mener une sensibilisation des différents acteurs locaux, notamment lors du Club de la Mobilité solidaire.

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

- **Le Défi régional Pass Pass covoiturage**

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

Aujourd'hui, cette plateforme de mise en relation proposée par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France est méconnue à l'échelle du Hainaut-Cambrésis-Thiérache.

- **La Semaine Européenne de la mobilité (SEM)**

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

Sur le bassin, dans le cadre de la SEM, Valenciennes Métropole avait notamment organisé en 2023 un événement « Place aux Vélos », avec des animations autour du cycle et des ateliers de réparation, sensibilisation, démonstrations, etc., tandis que le réseau Sitbus opéré par Sambre Mobilités (CA de Maubeuge) avait été rendu gratuit le temps de la semaine lors de l'année 2024. Cette opération a été reconduite en 2025.

- **Mai à Vélo**

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

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

- **COMieux : dispositif d'écoconduite du PNR de l'Avesnois**

Le dispositif COMieux est une initiative innovante lancée par le Parc naturel régional (PNR) de l'Avesnois pour promouvoir l'écomobilité et réduire les émissions de CO₂ liées aux déplacements domicile-travail. Ce programme repose sur l'installation de boîtiers connectés dans les véhicules personnels des salariés volontaires, couplés à une application mobile dédiée. Elle analyse les données recueillies et fournit des conseils personnalisés pour améliorer les comportements de conduite, favorisant ainsi l'éco-conduite. Les conducteurs accumulent des "COpoints" en fonction de leurs performances, qu'ils peuvent échanger contre des bons d'achat valables dans des commerces locaux, des lieux culturels ou des événements partenaires du territoire.

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

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



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- CREM



PARTENAIRES

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



CIBLES

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



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

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



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

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



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre d'entreprises participant au challenge de la mobilité (Source : CCI Hauts-de-France)
- Nombre de participants au défi Pass Pass Covoiturage en fonction des données relevées sur le bassin (Source : Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France)
- Nombre de participants au dispositif CO'mieux (source : Parc Naturel régional de l'Avesnois)



ACTIONS LIÉES

- Fiche action 2.1 : Définir la gouvernance et la coordination du PAMS
- Fiche action 3.2A : Donner une culture de la mobilité aux jeunes

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

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Le pilotage actuel de la mobilité solidaire est en cours de préfiguration pour une gouvernance future. L'élaboration des Plans d'Action commun pour la Mobilité Solidaire (PAMS) pour 2025-2030 est copilotée par la Région, les Départements de l'Aisne et du Nord et le Commissariat à la Lutte contre la Pauvreté, en concertation avec des acteurs tels que les syndicats mixtes SRU, les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM)...

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

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 reconduit ou les fait évoluer ;
- Anime une revue de projets en examinant en particulier le financement des actions prioritaires.

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

En fonction de l'ordre du jour, d'autres partenaires pourront être invités : représentants de l'Education nationale, sous-préfecture, 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 annuel de la mobilité solidaire dans le bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache. Le comité :

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

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

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

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

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

Sur la question de l'accès à l'emploi, la feuille de route que constitue le PAMS gagne à être déclinée et précisée à des échelles locales plus fines que les bassins de mobilité, tout particulièrement pour recenser les dispositifs existants et mieux identifier les besoins, pour faire émerger de nouveaux services, pour échanger avec les entreprises et employeurs, etc. Ainsi, il est proposé qu'un point soit réalisé sur les actions mises en place à l'échelle du bassin de mobilité du Hainaut Cambrésis Thiérache dans les différents Comités Locaux pour l'Emploi (ex-SPEL) qui sont copilotés par l'État 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.

Enfin, sur le Hainaut-Cambrésis-Thiérache spécifiquement, les comités de bassin ainsi que le club de la mobilité solidaire devront veiller à prendre en compte et à coordonner leurs propositions d'actions avec :

- **Le Pacte territorial des Solidarités du Nord**, signé en mars 2025, qui a prévu l'allocation de 600 000€ pour l'arrondissement de Cambrai dans l'objectif d'accentuer l'inclusion sociale des publics vulnérables, avec un accent fort sur la mobilité via le soutien aux garages solidaires ou encore la mise à disposition gratuite de véhicules sur conditions de situation ;
- **Le Pacte pour la réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache**, reconduit pour une troisième phase en 2025 par l'Etat, la Région et les Départements du Nord et de l'Aisne. Il identifie notamment la nécessaire coordination des acteurs de la mobilité notamment à travers la mise en application de la loi d'orientation sur les mobilités à travers les contrats opérationnels de mobilité (COM) et les plans d'actions en faveur de la mobilité solidaire (PAMS). Il a fait de ses priorités le développement des mobilités du quotidien et des mobilités actives.
- **Le Schéma Départemental d'Amélioration de l'Accessibilité des Services au Public (SDAASP) du Département du Nord** : 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

- Etat
- Région
- Départements



PARTENAIRES

Comité de bassin et comité technique

- Etat (Lutte contre la pauvreté), Région, Départements, AOM, Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, France Travail, CAF, DREETS, DREAL, Rectorat.
- En fonction de l'ordre du jour, d'autres partenaires pourront être invités : représentants de l'Education nationale, sous-préfecture, ARS, ADIL, AFPA, fédération de métiers en tension, représentants du projet Cross4Mobility, etc.

Club de la mobilité solidaire

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



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Première année

- Premier comité de bassin du PAMS Hainaut-Cambrésis-Thiérache
- Première rencontre du Club de la mobilité solidaire du PAMS Hainaut-Cambrésis-Thiérache

2

A partir de 2027 et les années suivantes

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



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

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



INDICATEURS DE SUIVI

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



ACTIONS LIÉES

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

FICHE ACTION 2.2 – Disposer d'un référentiel de suivi des actions du PAMS pour permettre son évaluation

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Les acteurs concertés à l'échelle du bassin de mobilité 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 pu être remontées. Par exemple, le manque de moyens pour implanter de nouvelles structures de mobilité solidaire requiert d'assurer l'opérabilité et l'efficacité des structures existantes pour envisager leur développement (plutôt que d'en créer de nouvelles – exemple de la Thiérache).

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

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

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

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

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



NATURE DE L'ACTION

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

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



PILOTES

- Etat
- Région
- Départements



PARTENAIRES

- Membres du comité de bassin



CIBLES

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



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Première année (2026)

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

2

Chaque année (dès 2026)

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



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources :

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



INDICATEURS DE SUIVI

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



ACTIONS LIÉES

- Toutes les actions du PAMS.

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

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Définition et actions d’une plateforme de mobilité

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

Le bassin de mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache est à cheval sur les départements du Nord et de l’Aisne, qui mènent chacun une stratégie à leur échelle :

- **Dans le Département du Nord**, elle s’appuie notamment sur les agents d’accueil présents dans les espaces France Services, qui dispensent un premier niveau d’accompagnement à la mobilité (orientation et conseil). De plus, le Département finance une grande diversité d’acteurs de la mobilité solidaire, plateformes de mobilité locales ayant une réelle présence physique sur le territoire, au plus près des habitants qu’ils accompagnent. On retrouve notamment l’association Wimoov, présente à Valenciennes, à Caudry, à Maubeuge dans les locaux du Syndicat Sambre Mobilités, au Cateau-Cambrésis et à Solesmes ; ou encore l’association PHARE, via son dispositif Solimob’ (co-financé par le Département, la Région, la CA de Cambrai et l’Union Européenne), déployé sur le Valenciennois et le Cambrésis avec des locaux au sein de la Maison de la Mobilité de Cambrai inaugurée en octobre 2024. Sur la CC du Sud Avesnois, la plateforme Avesnois Mobilité assure aussi une présence physique à la Maison de la Mobilité de Fourmies.
- **Le Département de l’Aisne** a également subventionné ce type de dispositif dans le cadre de l’appel à projets (AAP) « Plateformes de Mobilité » pour l’accompagnement des allocataires du RSA et les jeunes sortant de l’ASE jusqu’à la fin de l’année 2024. Un second a été diffusé à l’automne 2024 pour la période 2025 – 2027 afin d’assurer la poursuite de leur déploiement. A plus petite échelle, les missions locales de la Thiérache assurent un rôle de plateforme de mobilité, regroupement différents services ou accompagnements via des lieux physiques marqués et connus de la population.

A ce jour, ni pour le Département du Nord, ni pour le Département de l’Aisne, la coordination via une « plateforme de mobilité départementale » unique telle qu’existante par exemple dans le Pas-de-Calais ou dans la Somme n’est envisagée.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Sur le bassin de mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache, renforcer les plateformes de mobilité locales et les lieux physiques d'accompagnement passe avant tout 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 ces structures, 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 d'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.

Travailler la coordination à l'échelle des 2 départements afin de permettre la continuité des actions d'un département à l'autre et de dépasser les « frontières administratives »

Favoriser l'émergence d'initiatives

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

En ce qui concerne la partie axonaise du bassin, l'appel à projets « Plateformes de Mobilité » du Département de l'Aisne s'insère également dans cet objectif de favorisation des initiatives de la part des acteurs locaux au sein des territoires ruraux.

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



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- Départements



PARTENAIRES

- Etat
- Région
- France Travail
- AOM/EPCI



CIBLES

- Publics vulnérables du bassin



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Dès 2026

- Mise en place de réunions facilitant les échanges d'informations sur les pratiques entre acteurs de la mobilité solidaire du Nord et de l'Aisne 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.
- Dans l'Aisne, accompagner et coordonner les porteurs de projets retenus dans le cadre de l'AAP « Plateformes de Mobilité » portant sur la période 2025 - 2027



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Moyens disponibles :

- Appel à projets « Plateformes de Mobilité » du Département de l'Aisne
- Appel à projets « Mobilité Innovante en Milieu Rural » du Département du Nord, si reconduit



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

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

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

- **Accompagner les collectivités via la Cellule Régionale France Mobilités Hauts-de-France :**

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

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

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

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

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

Par ailleurs, l'ensemble des dispositifs d'aides (financements et ingénierie) pour les projets, expérimentations et innovation dans les mobilités sont répertoriés par France Mobilités et son espace « Aides-territoires » qui permet de réaliser une veille territoriale et thématique des aides financières possibles et de paramétrer des alertes personnalisées pour bénéficier d'une veille automatisée sur les nouveaux dispositifs.

Les acteurs portant ces dispositifs de financement doivent d'ailleurs veiller à ce que ces informations soient à jour sur la plateforme : <https://aides-territoires.beta.gouv.fr/portails/francemobilites/>

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

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

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

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

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

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



NATURE DE L'ACTION

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

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



PILOTES

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



PARTENAIRES

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



CIBLES

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



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Dès 2026

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



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

- Les ressources actuelles des différentes structures pilotes ou partenaires.



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de sollicitations des acteurs du bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache sur SOS Mobilités Hauts-de-France.



ACTIONS LIÉES

- Fiche action 1.1 : Créer un annuaire des services de mobilités recensant l'ensemble des aides et services de mobilité solidaire ;

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

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

- **Offre de droit commun** : le réseau ferroviaire est relativement dense mais celui-ci apparaît inégalement développé entre le Nord et l'Ouest du bassin. Les trois conurbations de Valenciennes, Cambrai et Maubeuge, auxquelles s'ajoutent la Porte du Hainaut et le Caudrésis-Catésis sont à la fois très bien reliées entre elles et interconnectées avec le reste de la Région, la Métropole lilloise mais aussi l'agglomération de Saint-Quentin. De surcroît, la gare de Valenciennes profite d'une desserte TGV depuis Paris. Bien que moins dotés, l'Avesnois et la CC des Trois Rivières restent connectés à Maubeuge, Lille, Valenciennes et même Charleville-Mézières (Région Grand-Est) ou Paris grâce à la ligne structurante Aulnoye-Aymeries – Hirson, tandis que le reste de la Thiérache est surtout connecté à l'Aisne via la ligne Laon – Hirson, même si celle-ci est fermée pour travaux jusqu'à décembre 2026. Le maillage routier épouse lui bien plus la logique de fracture du bassin. Seul le Nord-Ouest du bassin (CA de Cambrai, CA de la Porte du Hainaut et Valenciennes Métropole) est traversé par le réseau autoroutier (A2 et A23) tandis que le reste du territoire comporte uniquement des routes nationales (avec la mise à 2x2 voies de la RN2 en cours de réalisation). Enfin, de nombreuses lignes d'autocars interurbains, issus des anciens réseaux départementaux (RTA et Arc-en-Ciel) complètent ces offres, avec des fréquences de desserte parfois très variables et, en conséquence, peu de liaisons entre les communes axonaises et nordistes.
- **Diagnostic et accompagnement** : la totalité du bassin est couverte par une offre de diagnostic et d'accompagnement mobilité. Ce type d'offre est notamment assuré par France Travail via son dispositif « bilan accompagnement mobilité individuelle » (MBI) à destination des demandeurs d'emploi, ainsi que par de nombreuses structures locales (Wimooov, SoliMob, Avesnois Mobilité, La Clef du permis...). En plus des personnes en insertion, ce sont surtout les allocataires des minimas sociaux et les jeunes qui sont visés.
- **Transport solidaire** : des services existent, néanmoins on constate de grandes disparités dans la répartition territoriale. De nombreux freins d'accessibilité ont été observés : manque d'information et de visibilité, fréquences et amplitudes horaires, capacités de prise en charge limitées, frontières territoriales. En général, ces offres ont notamment pour objectif de permettre aux personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite, dont les seniors, de se déplacer, comme Mobi + sur la CA de Cambrai ; parfois, elles sont ouvertes à tous.
- **Location, achat, réparation** : Des offres de location solidaire sont présentes sur le bassin et sont par exemple proposées par le garage solidaire Sambre-Avesnois-Thiérache ou encore l'organisme Wimooov ou l'association Phare à Cambrai mets à disposition des vélos lia de la location solidaire à la Maison de la Mobilité du Cambrésis. De plus, la Communauté d'Agglomération de Cambrai propose plusieurs aides financières répondant à cet enjeu, pour l'achat de vélos classiques et électriques notamment. Certaines offres de droit commun ont également pour objectif d'être accessibles au plus grand nombre, grâce à des tarifications avantageuses : c'est le cas de celle de Sambre Mobilités qui propose depuis juin 2025 des VAE en location longue durée pour la somme de 180€/an (soit 15€/mois).

Enfin, le garage solidaire Sambre-Avesnois-Thiérache, déjà évoqué plus tôt, est le principal acteur du bassin HCT réalisant de la répartition solidaire. Cette offre est complétée par celle des garages Synergie de Fourmies, Leval et Jeumont proposée. Néanmoins, il est à noter que certains habitants peuvent accéder aux services de structures présentes sur d'autres territoires, et le Garage Norauto porte une offre solidaire sur conditions de ressources.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

L'offre socle

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

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

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

Les lieux d'accompagnement en matière de mobilité solidaire

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

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

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

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

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

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

La mise en œuvre

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

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

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

Le transport solidaire peut pour une bonne partie être réalisé directement par les EPCI ou AOM qui développent leurs politiques locales de mobilité.

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



NATURE DE L'ACTION

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

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



PILOTES

- Région
- Départements



PARTENAIRES

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



CIBLES

- Publics vulnérables du bassin



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2029

- Tendre vers une offre idéale de l'accompagnement de mobilité solidaire accessible aux différents publics vulnérables pris en compte dans le PAMS



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

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



INDICATEURS DE SUIVI

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



ACTIONS LIÉES

- Fiche action 1.2 : Comprendre les manques et les besoins : cartographier le territoire pour identifier les « zones blanches »
- Fiche action 1.3 : Former les prescripteurs et les acteurs relais aux dispositifs de mobilité solidaire existants
- Fiche action 2.1 : Définir la gouvernance et la coordination du PAMS
- Fiche action 2.2 : Disposer d'un référentiel de suivi des actions du PAMS pour permettre son évaluation
- Fiche action 2.3 : Renforcer l'accompagnement et la coordination des acteurs de la mobilité solidaire au travers des lieux d'accompagnement de la mobilité

Éléments de calcul pour le calibrage des services de mobilité solidaire

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

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

Diagnostic et accompagnement mobilité :

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

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

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

Calibrage pour 1000 bénéficiaires : 300 accompagnements au permis par an

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

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

Calibrage pour 1000 bénéficiaires :

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

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

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

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

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

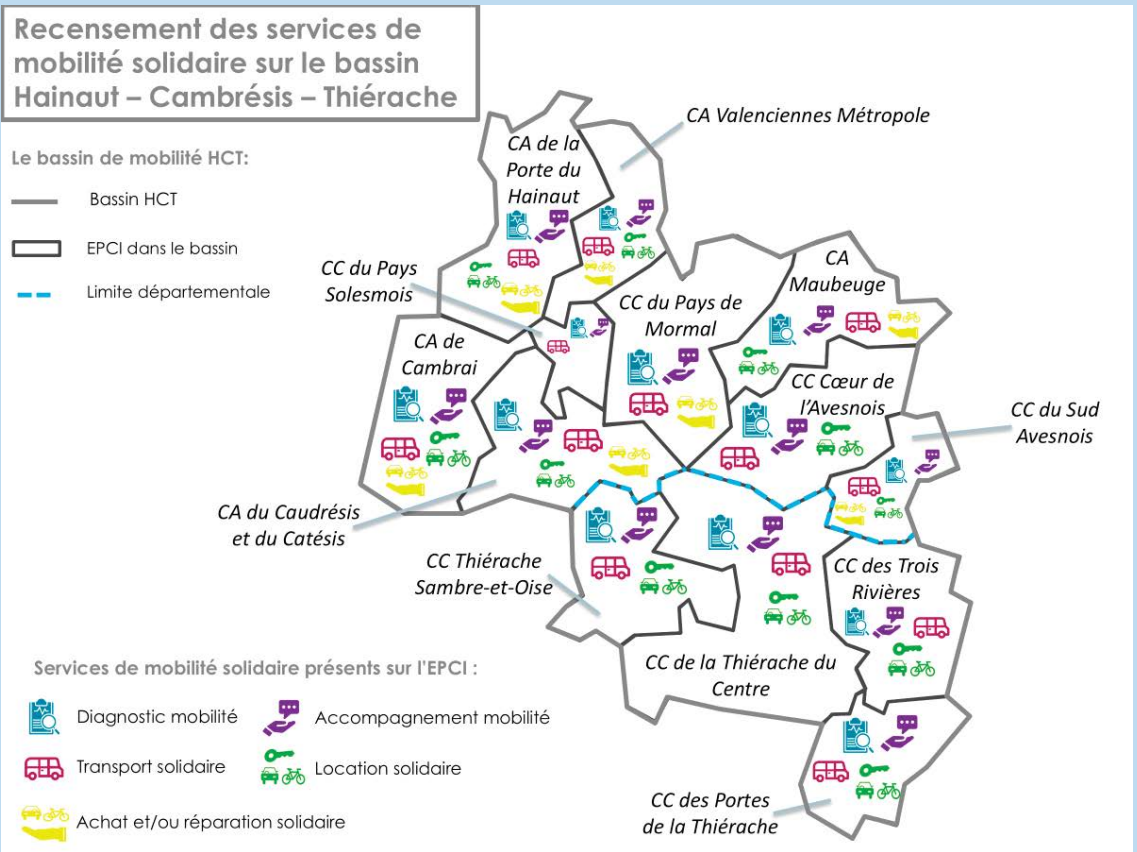
Diagnostic et accompagnement : le coût d'un conseiller mobilité est estimé en 2024 à 38 000 € annuels (salaire net, cotisations salariales et employeur).

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

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

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

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



Publics ciblés par les services de mobilité solidaire sur chaque EPCI :														
Habitants de territoires peu desservis (ruraux, QPV, périurbains)														
Personnes n'ayant pas les moyens matériels de se déplacer														
Personnes en situation de handicap														
Travailleurs précaires et demandeurs d'emploi														
Bénéficiaires des minima-sociaux														
Tout public														
EPCI		CA de la Porte du Hainaut	CA Valenciennes Métropole	CA de Cambrai	CA du Caudrésis et du Catésis	CC du Pays Solesmois	CC du Pays de Mormal	CA Maubeuge Val-de-Sambre	CC Cœur de l'Avesnois	CC du Sud Avesnois	CC Thiérache Sambre-et-Oise	CC de la Thiérache du Centre	CC des Trois Rivières	CC des Portes de la Thiérache
Service de mobilité solidaire														
Diagnostic mobilité														
Accompagnement mobilité														
Transport solidaire														
Location solidaire														
Achat et/ou réparation solidaire														

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

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Une partie des jeunes du bassin de mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache (HCT) est confrontée à un faible niveau de formation ainsi qu'à un taux de chômage et de pauvreté élevé pouvant résulter de difficultés de mobilité ou entraîner des problématiques de mobilité : 27,5% des jeunes de 15 à 29 ans ne sont ni en emploi ni en formation (NEET), un chiffre qui dépasse même les 30% dans les arrondissements de Maubeuge et de l'Avesnois – Thiérache. Les NEETs représentent près de 5% de la population totale du bassin.

Qu'ils soient scolaires, étudiants ou apprentis, la difficulté à accéder à une formation ou à un emploi, particulièrement forte dans le rural, cache des freins psycho-sociaux à commencer par une culture de la mobilité particulièrement faible. Des choix d'études ou d'emploi sont parfois réalisés par défaut, avec la proximité comme seul critère.

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

Aussi, sur le bassin de mobilité, les échanges avec les parties prenantes du PAMS ont démontré que la perception des transports alternatifs à la voiture chez les jeunes était très variable : covoiturage exclusivement dédié aux trajets et/ou occasionnels, confusion entre l'auto-partage et le covoiturage, manque de flexibilité associée à l'usage du bus et du train, etc.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

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

Par exemple, en 2024, 4 écoles de Valenciennes, 2 de Maubeuge, l'école primaire du Centre de Hirson (CC des Trois Rivières), celle de Rozoy-sur-Serre (CC des Portes de la Thiérache) ou encore celle de La Capelle (CC de la Thiérache du Centre) ont participé.

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

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

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

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

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

- **Le dispositif Savoir Rouler à Vélo**

Ce programme inscrit le vélo comme un savoir fondamental à acquérir à la sortie de l'école élémentaire. La formation est découpée en trois niveaux d'apprentissage à atteindre en minimum 10h de formation afin de savoir circuler en situation réelle et gagner en autonomie à l'entrée au collège. De nombreux acteurs peuvent organiser ce programme : écoles, centres de loisirs, mairies fédérations sportives, associations liées à la pratique du vélo, associations de prévention... Sur ce sujet également, une dynamique territoriale pourra être promue à l'occasion des clubs de la mobilité solidaire. Par exemple, sur le bassin, la Communauté d'Agglomération de Cambrai a mis en place une politique de soutien à destination des écoles (3 sont concernées par cette démarche) pour la prise en charge des savoirs fondamentaux dont le « savoir rouler à vélo ».

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

Dans le bassin HCT, en particulier dans certains territoires moins denses, il est à relever les actions d'accompagnement à la mobilité particulièrement tournées vers les jeunes et leurs problématiques réalisées par certaines structures, notamment l'association Trajectoires, orientée vers l'accompagnement au permis de conduire, ou encore la Mission locale de la Thiérache, qui s'est pleinement saisie des enjeux liés aux déplacements de ses usagers.

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). Par exemple, la CA de Cambrai permet à l'ensemble des jeunes (collégiens, lycéens, RP, apprentis et étudiants) d'emprunter les lignes du réseau TUC gratuitement;
- Sensibiliser les jeunes à la mobilité en proposant des programmes pédagogiques spécifiques. Cette action pourra prendre exemple sur le partenariat actuel entre les inspections académiques 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.
- S'appuyer sur des événementiels fréquentés par les jeunes ou dédiés à la mobilité (ex : Semaine de la Mobilité) pour diffuser de l'information et sensibiliser aux enjeux. A ce titre, des actions de sensibilisation lors des temps extra-scolaires (en associant les centres de loisirs, les centres sociaux, les clubs sportifs...) pourraient être investigués.



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES



PARTENAIRES



CIBLES

En lien avec l'Education Nationale :

- Région (Lycées/Apprentissage)
- Départements (Collèges)
- Communes (Ecole primaire)

- Education nationale / établissements scolaires
- Missions locales
- Associations « mobilités »
- Associations d'insertion
- Opérateurs de mobilité
- AOM
- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France

- Jeunes (primaires, collégiens, lycéens, apprentis, jeunes déscolarisés, etc.)



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2026

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

2

2027

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

3

2028

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

4

2029

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



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

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



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 : Former les prescripteurs et les acteurs relais aux dispositifs de mobilité solidaire existants
- Fiche action 3.2E : Favoriser la mobilité des apprentis
- Fiche action 4.1 : Valoriser et développer les services de mobilité solidaire (covoiturage solidaire, TAD et TUS)
- Fiche action 4.2 : Lever les freins à la mobilité pour faciliter l'accès à l'emploi dans les filières professionnelles en tension

FICHE ACTION 3.2B – Améliorer la mobilité des seniors et anticiper le vieillissement de la population

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Le bassin de mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache devrait connaître, comme c'est le cas pour l'ensemble de la région, un fort vieillissement de sa population avec une augmentation de plus de 50% de la part des 75 ans et plus d'ici 2040. Actuellement, les personnes de 75 ans et plus représentent 8% de la population totale du bassin. Ainsi, l'accroissement en volume des besoins spécifiques des personnes âgées concomitamment avec la diminution de leur mobilité constitue un enjeu fort pour le territoire.

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

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

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

- **Un accompagnement mobilité spécifique**, intégrant notamment la question de la « déprise automobile » pour sensibiliser, anticiper et proposer des solutions alternatives à la voiture ;
- **Le redéploiement de services de proximité et le développement des services d'« aller-vers »**, en particulier pour l'accès aux soins ou l'accès aux services publics (cf. fiche action 3.6 « Mobilité inversée ») ;
- **L'adaptation des services de droit commun aux besoins des seniors** (accessibilité des transports, horaires, premiers et derniers kilomètres) **et le développement du transport à la demande (TAD)**. Sur la CA de Cambrai, par exemple, le dispositif de transport solidaire Mobi+, à destination des personnes à mobilité réduite et des personnes en situation de handicap, est particulièrement utile et pertinent pour les personnes âgées rencontrant des difficultés physiques à se déplacer. De plus, depuis le 15 juillet 2025, la gratuité pour les personnes de 60 ans et plus est à l'œuvre sur l'intégralité de l'intercommunalité.

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

Les aidants familiaux sont également une cible privilégiée dans le cadre de la question de la mobilité des seniors.

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

- **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. Différents acteurs proposent ces services sur le territoire. Les services d'aide à domicile et CCAS, AGE D'OR Services, ADHAP ou encore Aid'Aisne, sur le département du l'Aisne, peuvent servir d'exemples sur ce bassin ;
- **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. Par exemple, Le collectif «En voiture sénior» dispense des cours liés aux codes de la route à destination des seniors, en partenariat avec le CCAS de la ville de Maubeuge. La prévention des risques d'accidents chez les seniors constitue également un aspect important.

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

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



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- Région
- Départements



PARTENAIRES

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



CIBLES

- Personnes âgées
- Aidants familiaux



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Première année (2026-2027)

- Intégrer le sujet des seniors à l'ordre du jour du Club de la Mobilité solidaire pour affiner les besoins, partager les retours d'expérience et proposer des expérimentations ;

2

Deuxième année (2027-2028)

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



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

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



INDICATEURS DE SUIVI

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



ACTIONS LIÉES

- Fiche action 1.1 : Créer un annuaire des services de mobilité recensant l'ensemble des aides et services de mobilité solidaire
- Fiche action 1.2 : Comprendre les manques et les besoins : cartographier le territoire pour identifier les « zones blanches »
- Fiche action 1.3 : Former les prescripteurs et acteurs relais aux dispositifs de mobilité solidaire existants
- Fiche action 3.2C : Améliorer la mobilité des PMR et des PSH
- Fiche action 3.3. : Impulser la mobilité inversée sur le bassin
- Fiche action 4.1 : Valoriser et développer les services de mobilité solidaire (covoiturage solidaire, TAD et TUS)

FICHE ACTION 3.2C – Améliorer la mobilité des personnes à mobilité réduite (PMR) et des personnes en situation de handicap (PSH)

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

Par ailleurs, chaque AOM est tenue de :

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

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

A l'échelle du bassin de mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache, plusieurs services permettent d'améliorer la mobilité des PMR/PSH :

- Sur la CA de Cambrai, Mobi+ est un service de transport en porte à porte déployé depuis 2008 et **dédié aux personnes à mobilité réduite**. Doté de véhicule aménagés de manière spécifique (rampes d'accès, plancher bas...), Mobi+ a pour vocation de combattre l'isolement et de répondre aux demandes de déplacements concernés. Les résident sur le territoire de l'agglomération de Cambrai, bénéficiaire de l'APA, de l'allocation Adultes Handicapés (AAH), GIR1, 2, 3 ou 4 ou titulaire d'une carte d'invalidité aux taux égal ou supérieur à 80 %, ont ainsi accès à 2 allers-retours pris en charge par semaine sur le territoire de la CA de Cambrai.
- Sur le périmètre d'intervention du SIMOUV, le service SESAME est un transport collectif qui s'adresse aux personnes présentant des handicaps moteurs ou visuels rendant difficile l'utilisation du réseau bus/tram de Transvilles. Le service s'adresse prioritairement (mais pas exclusivement) aux titulaires d'une carte d'invalidité à hauteur à minima de 80% ou d'une carte de mobilité inclusion invalidité (CMI).

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

- De poursuivre la mise en accessibilité des gares et des points d'arrêt routiers avec les schémas directeurs d'accessibilité (SD'AP) ;
- De travailler sur des solutions de mobilité pour faciliter l'accès aux soins, notamment pour des spécialistes parfois très éloignés du lieu d'habitation ;
- De les accompagner vers les services de mobilité de droit commun les plus adaptés, avec des ateliers de sensibilisation, d'information, de mise en situation, etc. Les portes d'entrée pour les bénéficiaires pourraient à la fois être les MDPH du Pas-de-Calais ou du Nord mais aussi les établissements et services d'accompagnement par le travail (ESAT), avant une prise en charge par les acteurs locaux de la mobilité solidaire ;
- D'adapter les outils d'information actuels afin de les rendre lisibles et compréhensibles de tous, à travers la méthode FALC (facile à lire et à comprendre) ou encore d'options à destination des personnes malvoyantes, sourdes ou malentendantes ;
- De maintenir l'aide au transport des particuliers (ATP) en situation de handicap, dispositif régional de soutien aux habitants des Hauts-de-France qui travaillent ou qui reprennent une activité et qui utilisent leur véhicule pour aller travailler, par la prise en charge d'une partie des frais liés au trajet domicile-travail (éligibilité bonifiée pour les PSH) ;
- De déployer la solution « Acceo », solution d'interprétation en Langue des Signes Française (LSF) et de transcription à distance, qui facilitera le quotidien des sourds et des malentendants en simplifiant notamment leur relation avec l'administration publique (en évitant notamment les déplacements contraints, faute de pouvoir échanger à distance en utilisant un téléphone, pour un renseignement parfois sommaire) ;

- De soutenir la création d'un label handi-accueillant pour les organismes de formation de la région. Ce label permettra d'amplifier la démarche qualitative d'accompagnement des personnes en situation de handicap dans les Hauts-de-France, de distinguer les organismes de formation exemplaires en matière d'accueil des PSH et surtout de permettre aux personnes en situation de handicap d'identifier facilement les structures de formation inclusive proposant, entre autres, des solutions de transport adaptées aux stagiaires en situation de handicap ;
- D'accompagner la mise en accessibilité des bâtiments et des espaces publics des collectivités territoriales. En effet, pour beaucoup de collectivités l'accessibilité physique et cognitive coûte cher, la Région a donc décidé d'ajuster ses politiques régionales d'investissement (aménagement, sport et culture) pour accompagner les territoires dans cette mise au norme essentielle à l'amélioration du quotidien de nombreux habitants des Hauts-de-France en situation de handicap ;
- De financer (via un nouveau dispositif de soutien aux projets d'investissement dans le handicap) l'acquisition de matériel adapté pour faciliter l'accueil ponctuel et la mobilité des personnes en situation de handicap, et notamment les fauteuils tout chemin (type Joëlette, Tiralo, Hippocampe, Quadrix, Escargoline, etc.).

Enfin, dans les agglomérations du bassin, notamment Valenciennes, Maubeuge et Cambrai, il convient de ne pas oublier que le vélo peut aussi être une solution pour certaines personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite, grâce aux vélos adaptés. Il pourrait être intéressant que quelques équipements de ce type soient disponibles en test ou à la location au sein des structures dédiées.

En dehors du bassin de mobilité, à Haubourdin, le foyer de vie des Papillons Blancs organise régulièrement des sorties avec ses résidents à vélos adaptés (plusieurs modèles disponibles). Ce genre d'initiatives pourrait être valorisées lors d'évènements grand public.



NATURE DE L'ACTION

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

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



PILOTES

- Région
- Départements
- AOM



PARTENAIRES

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



CIBLES

- Les PMR et les PSH
- Les aidants familiaux



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2026 à 2029

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



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

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



INDICATEURS DE SUIVI

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



ACTIONS LIÉES

- Fiche action 1.1 : Créer un annuaire des services de mobilité recensant l'ensemble des aides et services de mobilité solidaire
- Fiche action 1.3 : Former les prescripteurs et les acteurs relais aux dispositifs de mobilité solidaire existants
- Fiche action 2.3 : Renforcer l'accompagnement et la coordination des acteurs de la mobilité solidaire au travers des lieux d'accompagnement de la mobilité
- Fiche action 3.1 : Définir et tendre vers une offre idéale de l'accompagnement de mobilité solidaire maillant tout le bassin
- Fiche action 3.2B : Améliorer la mobilité des seniors et anticiper le vieillissement de la population

FICHE ACTION 3.2D – Intégrer la mobilité au sein des dispositifs à destination des demandeurs d'emploi et des stagiaires de la filière professionnelle

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

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

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

Accompagnement des BRSA par les Départements

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

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

Il propose également un accompagnement renforcé via les coachs présents au sein de la Maison Nord Emploi des Flandres pour la reprise d'un emploi ou d'une formation. S'ajoute à ces dispositifs le financement de projets autour de la levée des freins à la reprise d'activité : aide à la mobilité, à la garde d'enfants via le Pacte Local des Solidarités le Département du Nord.

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

Il existe par ailleurs une démarche en cours dans le cadre des groupes de travail territoriaux professionnels relatifs aux métiers de l'autonomie (cf. fiche-action 4.2) qui inclut le public bénéficiaire du RSA.

Le Département de l'Aisne utilise également le bus « Aisne Actifs », notamment pour diffuser des informations relatives à l'emploi et à la formation à des publics qui en sont éloignés en raison du frein de mobilité. De plus, les actions financées par le Département dans le cadre de l'appel à projets insertion et emploi, relatives au travail sur le projet professionnel des bénéficiaires du RSA, abordent la question de la mobilité dans un parcours de retour à l'emploi et à la formation.

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

Accompagnement des demandeurs d'emploi par France Travail

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

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

Les Comités Locaux Pour l'Emploi (CLPE)

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

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



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- Région
- Départements
- France Travail



PARTENAIRES

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



CIBLES

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



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

- Pour la Région, le dispositif « S'engager vers l'emploi 2023 – 2027 »
- Accompagnement des bénéficiaires du RSA par les Départements du Nord et de l'Aisne



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

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



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 : Créer un annuaire des services de mobilité recensant l'ensemble des aides et services de mobilité solidaire
- Fiche action 2.3 : Renforcer l'accompagnement et la coordination des acteurs de la mobilité solidaire au travers des lieux d'accompagnement de la mobilité
- Fiche action 3.1 : Définir et tendre vers une offre idéale de l'accompagnement de mobilité solidaire maillant tout le bassin
- Fiche action 4.2 : Lever les freins à la mobilité pour faciliter l'accès à l'emploi dans les filières professionnelles en tension

FICHE ACTION 3.2E – Favoriser la mobilité des apprentis

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

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

- De la Région (Aide aux transports aux particuliers, carte Génération# HDF-Apprentis, fonds de solidarité de l'apprenti, En route pour l'Emploi, Aide individuelle au permis de conduire...);
- De l'Etat (aide au permis de conduire, aide mobilité 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 (Artis, TUC notamment) ;
- Des EPCI (aide au permis de conduire proposé par la CAC de Cambrai).

Ces aides sont indispensables pour faciliter les déplacements des apprentis. Néanmoins, elles ne répondent pas toujours suffisamment à leurs besoins pratiques actuels ou à venir. Les difficultés sont d'autant plus importantes dans les territoires ruraux et périurbains du bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache, où les offres d'emploi en apprentissage se concentrent dans les 3 principaux pôles urbains, Valenciennes, Maubeuge et Cambrai, et plutôt en périphérie de la ville (zones d'activité, zones industrielles, etc.).

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, cf. fiche 3.1 « Donner une culture de la mobilité aux jeunes ») ;
- Il est parfois difficile d'accéder au CFA quand il n'est pas à proximité d'une gare ou d'un pôle d'échanges, car il manque des services pour effectuer le « dernier kilomètre »
- Les CFA sont parfois difficiles d'accès par les modes dits doux.

Pour le Bassin de mobilité Hainaut Cambrésis Thiérache on dénombre environ 260 apprentis, principalement dans les secteurs de l'agriculture, environnement, pêche, aquaculture, puis dans le secteur sport-animation socioculturelle et une petite partie dans le secteur du commerce.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

En complément, d'autres initiatives sont portées par les AOM et EPCI, en complémentarité de celles détaillées ci-dessus. Sur le bassin HCT, on peut citer par exemple la mise en place de la gratuité du réseau TUC en faveur des apprentis depuis le 15 juillet 2025.



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- Région



PARTENAIRES

- CFA
- ADEME
- Acteurs du logement
- Associations (CREM, ADAV...)
- AOM (via par exemple les comités des partenaires)



CIBLES

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



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

2026 - 2029

- Accompagnement de projets permettant une meilleure mobilité des apprentis



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

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



INDICATEURS DE SUIVI

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



ACTIONS LIÉES

- Fiche action 3.2A : Donner une culture de la mobilité aux jeunes ;
- Fiche action 4.2 : Lever les freins à la mobilité pour faciliter l'accès à l'emploi dans les filières professionnelles en tension.

FICHE ACTION 3.3 – Impulser la mobilité inversée sur le bassin

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

La « démobilité », ou « mobilité inversée », consiste à **rapprocher les biens et services des publics en les « faisant venir » jusqu'au domicile ou à proximité**, dans une **démarche dite « d'aller vers »**, réduisant ainsi la nécessité de se déplacer ou d'effectuer de longues distances pour y accéder. En milieu rural, dans un contexte de concentration des activités 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, elle s'adresse aux seniors, dont elle permet le renforcement de l'autonomie et la lutte contre l'isolement, mais aussi aux jeunes ou aux 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 Hainaut-Cambrésis-Thiérache, c'est surtout l'accès aux services publics qui prend de plus en plus la forme de « l'aller vers », matérialisé par les Maisons France Services qui se déploient au travers d'antennes ou d'espaces labellisés « France Services », pouvant être les sites communautaires, 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 notamment à Valenciennes. Au total, on compte à ce jour 25 espaces labellisés « France Services » sur le bassin. Les conseillers y peuvent notamment accompagner les usagers dans leurs démarches administratives, répondre à leurs questions, les aider pour leurs démarches en ligne, résoudre certaines situations complexes et mettre à disposition des outils informatiques (ordinateurs mis à disposition, imprimantes, scanners...).

En plus de ces 25 espaces fixes, plusieurs collectivités du bassin dans le département du Nord, disposent de véhicules aménagés itinérants appelée « Bus France Services » qui, dans cette démarche d'aller vers, ont un accueil ouvert plusieurs fois par semaine au sein des communes les plus rurales ou éloignées des services. Au total, il en existe 3, dont 2 « bus bleus », portés par le Département du Nord, couvrant les périmètres territoriaux de Valenciennes Métropole et de la CA de la Porte du Hainaut, pour l'un, et de la CC du Cœur de l'Avesnois et de la CC du Pays de Mormal, pour l'autre.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

Il peut être pertinent de s'appuyer sur les retours d'expérience des 3 bus France Services de Cambrai, Valenciennes et Avesnes, pour qu'un dispositif similaire soit mis en place en Thiérache, dans l'Aisne. Ce dernier n'a pas forcément à être porté et soutenu principalement par le Département, mais peut l'être également par une intercommunalité : par exemple, la Communauté de Communes du Pays de la Serre (bassin Sud de l'Aisne) s'est dotée, à son échelle, d'un véhicule labellisé France Services.

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 idoine pour toucher des publics vulnérables ou rencontrant des difficultés à se déplacer et partager les services à la fois de mobilité de droit commun et de mobilité solidaire.

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

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

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

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 isolées.

Dans l'Aisne, le bus AISNE ACTIFS sillonne les territoires ruraux pour apporter des solutions vers l'emploi ou la formation. Gratuit, ouvert à tous, avec ou sans rendez-vous, l'objectif de ce service est d'offrir une solution d'accompagnement vers l'emploi et la formation, et une orientation vers d'autres partenaires ou de potentiels employeurs.

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

Enfin, dans un nombre de plus en plus élevé de territoires ruraux, des collectivités et 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 ou l'accès à la culture. C'est le cas de la Communauté de communes Sud-Avesnois et du réseau médi@'pass qui ont développé un service de portage à domicile des ressources pouvant être empruntées dans le réseau de médiathèques. La Communauté de communes Cœur de l'Avesnois dispose également d'un service de portage « hors les murs » des services de la médiathèque communautaire.



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- EPCI
- Départements
- Région



PARTENAIRES

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



CIBLES

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



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Première année (2026)

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

2

Deuxième année (2027)

- Sur une communauté de communes rurale du bassin, prioritairement située en Thiérache, monter un dossier auprès de la Préfecture de l'Aisne ou du Nord et de l'ANCT pour une antenne mobile France Services ;
- Aménager un véhicule afin de déployer un dispositif itinérant sur un périmètre territorial défini.

3

Tous les ans

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



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

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



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de dispositifs d'aller vers déployés



ACTIONS LIÉES

- Fiche action 1.3 : Former les prescripteurs et les acteurs relais aux dispositifs de mobilité solidaire existants
- Fiche action 2.4 : Savoir mobiliser les leviers de financements pour développer des actions complémentaires, notamment dans les territoires ruraux
- Fiche action 3.2B : Améliorer la mobilité des seniors et anticiper le vieillissement de la population

FICHE ACTION 3.4 – Favoriser l'égalité femmes-hommes dans l'accès à la mobilité

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

Des pratiques de mobilité genrées spécifiques

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

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

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

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

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

³ Ibid Forum Vies Mobile, 2022

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

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

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

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

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

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 ».

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

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

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

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

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



NATURE DE L'ACTION

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

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



PILOTES

- Région
- Départements



PARTENAIRES

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



CIBLES

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



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

A partir de la première année

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

2

A partir de la deuxième année

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

3

A partir de la troisième année

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



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

- Diagnostic du PAMS ;
- Ensemble des sources citées.



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de dispositifs proposant un accompagnement spécifique pour les femmes



ACTIONS LIÉES

- Fiche action 1.1 : Créer un annuaire des services de mobilité recensant l'ensemble des aides et services de mobilité solidaire
- Fiche action 1.3 : Former les prescripteurs et les acteurs-relais aux dispositifs de mobilité solidaire existants
- Fiche action 2.1 : Définir la gouvernance et la coordination du PAMS
- Fiche action 2.2 : Disposer d'un référentiel de suivi des actions du PAMS pour permettre son évaluation.

FICHE ACTION 4.1 – Valoriser et développer les services de mobilité solidaire (covoiturage solidaire, TAD et TUS)

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

Éléments de définition

- Le **covoiturage solidaire** est une forme de covoiturage qui met l'accent sur la dimension sociale et d'entraide, au-delà du simple partage des frais de déplacement. Il vise à faciliter la mobilité des personnes qui rencontrent des difficultés à se déplacer (personnes en situation de précarité, personnes âgées, habitants de zones rurales isolées, etc.) en favorisant la convivialité, la solidarité et l'inclusion sociale.

Le covoiturage permet de réaliser un aller simple d'un point A à un point B. Le passager profite d'un trajet occasionnel ou régulier d'un conducteur. En trajet solidaire, l'aller-retour est inclus (sauf cas exceptionnels sur demande du passager).

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

Ces 3 services constituent une opportunité pour le bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache pour faciliter l'accessibilité des services (santé, loisirs...).



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

1. Faire connaître les services existants sur le territoire et leurs modalités de fonctionnement avant d'envisager le développement de nouvelles initiatives. A ce titre, sur le bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache, plusieurs services existent depuis plus ou moins longtemps et suscitent déjà une forte adhésion avec un fonctionnement qui peut être mis en avant. Peuvent être cités :
 - En matière de covoiturage solidaire, il n'en existe pas encore sur le bassin. Le PETR Pays de Thiérache a annoncé étudier la création d'une plateforme de covoiturage en partenariat avec l'association Atchoum. Atchoum est une solution de covoiturage et de transport solidaire à la demande mettant en relation passagers et conducteurs, sans commission. Le conducteur récupère le passager à son domicile pour l'emmener à sa destination (ex : médecin, pharmacie, courses, loisirs, ...) et le ramène à son domicile. Atchoum est une solution de mobilité rurale 2-en-1, sans commission. Atchoum dispose d'un site web de mise en relation, complété par un centre d'appels téléphonique basé en France, et de tickets mobilité pour les personnes ne souhaitant pas ou ne pouvant pas payer par carte bancaire. A noter qu'il n'est pas nécessaire d'être AOM (Autorité Organisatrice de la Mobilité) pour déployer leur solution de mobilité rurale. Par ailleurs, le syndicat Sambre Mobilités prépare actuellement la création d'une première ligne de covoiturage pour 2026 et a engagé une réflexion quant à l'intégration d'une dimension solidaire.
 - En matière de TAD, 7 dispositifs ont été recensés (FlexTAD et Flex PRO sur le Valenciennois, Mobi+ et le TAD zone Sud du réseau TUC sur la CA de Cambrai, TAD Avesnois Mobilité sur la CC du Sud Avesnois, Aid'Aisne et FiloBus, TAD déployé selon 4 zones, sur le territoire du Syndicat Sambre Mobilités). Par exemple, le transport à la demande « Avesnois Mobilités » de la CC du Sud Avesnois fonctionne du lundi au vendredi de 5h à 21h. Il permet de se déplacer d'un arrêt de car régional à un autre au sein du périmètre de la communauté de communes. Le trajet est tarifé à hauteur de 1€. 2 véhicules hybrides assurent les missions. En 2024, ils ont parcouru 168 000 kilomètres cumulés, pour un total de 20 000 réservations, en hausse de 11% par rapport à 2023. Ce TAD rencontre un succès important car il pallie de nombreux besoins : beaucoup d'habitants de la collectivité n'ont pas le permis ou de véhicules, sont de fait isolés et peu mobiles, et s'en servent donc pour se rendre à la gare, la maison de santé, la zone commerciale, le centre-ville de Fourmies, etc. De plus, il bénéficie d'une délégation de compétence accordée par l'AOM régionale lui permettant de sortir du périmètre territorial de la CC Sud-Avesnois, afin de desservir la commune d'Avesnes-sur-Helpe, centralité locale. Son développement a été accompagné d'une importante campagne de communication, relayée par des associations (Mob'Emploi par exemple) et la Maison de la Mobilité de Fourmies.
 - En matière de TUS, 1 seul dispositif existe sur le bassin. Il s'agit du TUS porté par l'association Familles Rurales Avesnois Mormal (FRAM) et financé par la CC du Pays de Mormal. Ce dernier s'appuie sur la plateforme numérique « Déplacez-vous en Pays de Mormal » et se destine principalement aux seniors, personnes en situation de handicap et aidants résidant sur le territoire. Pour en bénéficier, les usagers doivent être adhérents de l'association FRAM en versant une cotisation annuelle et participer financièrement aux frais de carburant. Le déplacement est assuré par un bénévole via son véhicule personnel lui-même adhérent de la FRAM, qui met donc en relation conducteur et passager. Le service est assuré en « porte à porte », le point de départ devant se situer sur le territoire du Pays de Mormal ; le point d'arrivée pouvant, lui, être situé en dehors, dans la limite d'un périmètre de 100 km à vol d'oiseau. En 2024, 1122 demandes de transport ont été opérées, 5 fois plus qu'en 2023. 41% des demandes concernaient un déplacement en lien avec la santé, 31% en lien avec des courses. 32 chauffeurs bénévoles étaient identifiés en 2024.

2. Evaluer les dispositifs existants

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

- en termes de capacité de prise en charge. Avec la nécessité d'une réservation parfois assez longtemps à l'avance (que ce soit pour le covoiturage, le TAD ou le TUS), cela peut être un frein pour les usagers potentiels. Typiquement, le TAD « Avesnois Mobilités » a été victime de son succès, nécessitant parfois une réservation près d'une semaine en amont. Les modalités de réservation (via des outils numériques) peuvent également constituer un frein à la prise en charge (non adaptée à tous), qui peut être levé en diversifiant les outils.
- en termes de financement si les aides permettant de monter les projets sont multiples et variés (cf. fiche action 2.4. « Savoir mobiliser les leviers de financements pour développer des actions complémentaires, notamment dans les territoires ruraux »), cela peut être plus complexe lorsqu'il s'agit de financements de fonctionnement sur le moyen-long terme, d'autant que la participation directe des usagers reste très limitée. Dans le cas du TAD « Avesnois Mobilités », cela a mené la collectivité à réduire l'amplitude horaire des services proposés.

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

Le recours à des grilles d'évolution, adaptées au type de service pourra donc être à l'ordre du jour du club de la mobilité solidaire. Les propositions effectuées lors de la journée atelier du 29 avril 2025 à Maubeuge pourront servir de point de départ.

3. Accompagner les études de faisabilité puis la structuration de nouveaux services

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

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

Les échanges avec les acteurs du bassin ont permis de pré-identifier 3 secteurs prioritaires pour lesquels un service de ce type serait pertinent en raison du manque d'offres régulières ou du fait qu'il s'agit de zones éloignées des bassins d'emplois :

- l'ensemble du territoire compris au sein du PETR de la Thiérache, par ailleurs AOM des 4 communautés de communes qui le composent ;
- l'Est du Cambrésis ;
- la Communauté de communes du Cœur de l'Avesnois, pour laquelle la Région est AOM de substitution.



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- AOM et EPCI
- Région
- Départements



PARTENAIRES

- Opérateurs de mobilité solidaire
- CCAS, CIAS
- Associations porteuses de TUS comme Famille Rurale ou le Secours Catholique



CIBLES

- Habitants des zones rurales
- Séniors
- Personnes n'ayant pas accès, temporairement ou durablement, à un véhicule



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Dès la première année (2026)

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

2

A partir de la deuxième année

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

3

A partir de la troisième année

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



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

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



INDICATEURS DE SUIVI

- Maintien des services existants (oui/non)
- Création d'une grille d'évaluation des dispositifs de TAD et TUS (oui/non)



ACTIONS LIÉES

- Fiche action 1.1 : Créer un annuaire des services de mobilité recensant l'ensemble des aides et services de mobilité solidaire
- Fiche action 1.2 : Comprendre les manques et les besoins : cartographier le territoire pour identifier les « zones blanches »
- Fiche action 2.1 : Définir la gouvernance et la coordination du PAMS
- Fiche action 2.2 : Disposer d'un référentiel de suivi des actions du PAMS pour permettre son évaluation
- Fiche action 2.4 : Savoir mobiliser les leviers de financements pour développer des actions complémentaires, notamment dans les territoires ruraux
- Fiche action 3.1 : Définir et tendre vers une offre idéale de l'accompagnement de mobilité solidaire maillant tout le bassin
- Fiche action 4.4 : Soutenir la mobilité transfrontalière

FICHE ACTION 4.2 – Lever les freins à la mobilité pour faciliter l'accès à l'emploi dans les filières professionnelles en tension

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

Sur le Hainaut-Cambrésis-Thiérache, la dépendance aux véhicules motorisés est une problématique majeure, à la fois dans les territoires ruraux que les territoires urbains/périurbains, avec des manques relevés concernant les dessertes des zones d'activité situées dans les zones périurbaines (sur l'agglomération de Maubeuge par exemple).

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

La Loi Plein Emploi prévoit d'identifier les filières en tension. Une étroite collaboration avec les réflexions menées par les acteurs du bassin (France Travail, CCI, Départements, etc.) devra être envisagée pour mettre en place des solutions de mobilité durable tenant compte des filières identifiées.

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

- **Proposer des solutions concrètes de transport hors voiture individuelle**, adaptées aux contraintes de ces métiers en s'appuyant sur les employeurs et les acteurs de la mobilité (de droit commun ou solidaire) et du logement :
 - Pour les employeurs :
 - Adapter autant que possible les horaires de travail aux horaires des transports en commun ;
 - Organiser des services de transport intra ou inter-entreprises : navettes, transport à la demande, covoiturage ;
 - Mettre en place un plan de mobilité employeur voire inter-employeurs, comportant notamment un diagnostic des mobilités domicile-travail, et la réalisation d'un plan d'action incluant usage du vélo, du covoiturage, forfait mobilité durable, etc.L'ensemble de ces initiatives pourraient être mises en perspective avec la démarche de Responsabilité Sociétale des Entreprises (RSE) pour inciter les employeurs à les développer.
 - Pour les employeurs saisonniers : proposer un « pack » logement / emploi aux travailleurs saisonniers (par exemple, mise à disposition temporaire de logements étudiants vacants pendant les périodes estivales types CROUS);

- ▶ Pour les bailleurs et les communes : développer l'offre de logements sociaux à proximité des bassins d'emploi ;
- ▶ Pour les travailleurs dans le domaine de l'aide à la personne : prendre en compte la question de la mobilité dès le recrutement et/ou prêter ou faciliter l'accès à des véhicules pour les tournées et visites. Par exemple, le Département de l'Aisne encourage à la formation et à la prise d'emploi pour les métiers de l'autonomie, en ayant répondu à l'AMI-CNSA sur l'axe relatif à l'attractivité des métiers de l'autonomie en lien avec France Travail, la Région et les Groupements d'employeurs pour l'insertion et la qualification (GEIQ). Des groupes de travail territoriaux ont ainsi été organisés en 2024 afin de sensibiliser le public et de favoriser l'entrée en formation et d'accompagner à la prise de poste. La question de la mobilité y est abordée.

Par ailleurs, le Département de l'Aisne, soutient la mobilité des BRSA reprenant une activité ou un emploi au travers de son dispositif d'aides financières individuelles à destination de ce public. Il s'agit notamment d'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 de les impliquer dans la co-construction de solutions.

- **Organiser des échanges directs** avec les employeurs du bassin.
- **Communiquer auprès d'eux sur ces solutions de mobilité** en s'appuyant par exemple sur les clubs d'entrepreneurs, les événements organisés par les structures du monde professionnel (MEDEF, UIMM, ...), les Chambres de Commerce et d'Industrie, les Chambres des Métiers et de l'Artisanat, les Comités des Partenaires (où les acteurs économiques représentent désormais 50% des sièges), les directions du développement économique des collectivités du bassin, les comités des partenaires et les autres organisations regroupant des employeurs (type petits déjeuners).
- **S'appuyer sur des dispositifs existants et fonctionnants à l'échelle régionale**, comme « En Route vers l'Emploi », pour les dupliquer à l'échelle locale : il s'agit par exemple d'une réflexion en cours au niveau de la CA de Cambrai.
- **Favoriser les conventionnements avec des structures d'insertion** pour mettre à disposition de la location de véhicules, vélos (Solimob, ARIL Mobile).

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

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



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

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



PARTENAIRES

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



CIBLES

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



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

A partir de la première année (2026)

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

2

Chaque année à partir de 2027

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



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

- Base de contacts employeurs de filières professionnelles en tension et d'agences d'intérim ;
- Réseaux d'employeurs et notamment Déclic Mobilités ;
- 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 : Créer un annuaire des services de mobilité recensant l'ensemble des aides et services de mobilité solidaire
- Fiche action 3.2D : Intégrer la mobilité au sein des dispositifs des demandeurs d'emploi et des stagiaires de la formation professionnelle
- Fiche action 3.2E : Favoriser la mobilité des apprentis
- Fiche action 4.3 : Faciliter l'accès à l'emploi pour les grands projets : le chantier du Canal Seine-Nord Europe et la plateforme E-Valley

FICHE ACTION 4.3 – Faciliter l'accès à l'emploi pour les grands projets : le chantier du Canal Seine-Nord Europe et la plateforme E-Valley

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

La partie Ouest du bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache se trouve à proximité de deux projets d'envergure ayant un fort impact sur le territoire, ses dynamiques d'emploi et donc les enjeux de mobilité des travailleurs, à savoir le chantier du Canal Seine-Nord Europe (CSNE) et son port intérieur, ainsi que la plateforme logistique E-Valley.

- **Le CSNE** reliera fin 2032 les bassins de la Seine et de l'Oise au réseau à grand gabarit du nord de l'Europe. Il impactera notamment la CA de Cambrai, terminant sa course à Aubencheul-au-Bac, qui accueillera un port intérieur (secteur 4 du Canal). En conséquence, dans les prochaines années, le chantier exercera une influence notable sur les flux domicile-travail d'une partie du bassin HCT, avec un potentiel d'emplois d'environ 1 100 postes.
Le tracé du canal parcourt surtout des territoires peu denses et est éloigné des axes principaux de transport, impliquant un recrutement géographique élargi pour mobiliser les emplois nécessaires. C'est aussi un vecteur d'insertion pour certains publics vulnérables éloignés de l'emploi ou allocataires des minimas sociaux : jusqu'ici, à l'échelle de l'intégralité du canal, les clauses d'insertion ont permis de réaliser plus de 120 000 heures avec 152 bénéficiaires ; 80% des emplois obtenus sont durables, avec 50% de CDI et 30% de CDD de plus de 6 mois, contrats de professionnalisation ou d'apprentissage.
- **La plateforme logistique E-Valley**, située à Epinoy (bassin de mobilité Arrageois) et Haynecourt (CA de Cambrai), est implantée sur près de 320 hectares dont 550 000 m² d'entrepôts. Son extension future générera environ 1 500 emplois dans les secteurs de la logistique et du e-commerce. Du fait de la nature de leurs activités, les salariés des entreprises présentes sur le site d'E-Valley occupent des fonctions aux horaires variés, parfois décalés.

Un recensement interne des besoins réalisé auprès des salariés par site de production a mis en évidence les principaux lieux de résidence de ces derniers : pour une majorité d'entre eux (environ 75%), les salariés viennent de la CA de Cambrai – le reste du Douaisis et de l'Arrageois. Autrement dit, le site emploie actuellement une majorité de personnes issues de bassins de vies locaux. Du fait du développement du site, les promoteurs seront susceptibles d'aller chercher de potentiels salariés au-delà des bassins d'emploi de proximité, notamment dans le reste du bassin HCT, démultipliant ainsi les freins à la mobilité.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

L'objectif de cette action est de mobiliser les acteurs du territoire (AOM, opérateurs de mobilité solidaire, Région, Départements et entreprises) pour proposer des solutions concrètes et soutenables de transport adaptées aux contraintes des grands projets susceptibles de générer de l'emploi pour le bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache, notamment dans l'agglomération du Cambrésis. Elle s'articule en plusieurs points complémentaires :

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

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

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

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

- **Associer les AOM**, la Région et le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France pour renforcer ponctuellement des horaires ciblés de services de transport, fondés sur une analyse précise des besoins d'activité définis par l'ensemble des acteurs concernés et/ou ajouter des liaisons supplémentaires (navettes, bus) « spéciales CSNE ou E-Valley » vers les différents sites. A ce titre, il serait intéressant pour les AOM des territoires particulièrement concernés par ces bassins d'emploi de s'inspirer du **dispositif « Navettes Emploi Express » déployé par le Département du Pas-de-Calais**. En effet, ce dernier est devenu chef de file dans l'émergence d'un système de navettes permettant d'acheminer spécifiquement les salariés sur le site des travaux du CSNE, à proximité de Marquion, depuis Arras, Bapaume, Lens et Hénin-Beaumont, via 3 lignes. Cette offre est à ce jour en construction et pourrait être opérationnelle mi-2025, sous réserve de l'obtention de co-financements. Des réflexions pour le prolongement d'une ligne sont également en cours, ce qui permettrait de desservir E-Valley.

Une première étape consiste donc à mettre autour de la table les AOM, les Départements, la Région, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, les responsables du site et quelques responsables d'entreprises directement concernés par des difficultés de recrutement. Une première réunion a eu lieu. Les réflexions ayant évolué depuis, un nouvel échange permettrait d'actualiser les possibilités pour améliorer la desserte du site et faciliter la prise de conscience des besoins d'aménagements à l'intérieur de ce dernier.

La CA de Cambrai mène actuellement une étude sur les enjeux de mobilité et de stratégie pour la desserte d'E-Valley et le CNSE avec une réflexion sur le projet d'une ligne BHNS (Le Cateau - Cambrai – E-Valley).

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

- **Mobiliser les opérateurs de mobilité solidaire** : les structures de mobilité solidaire du Nord et de l'Aisne, pourront proposer des solutions de mobilité aux futurs travailleurs issus de catégories de population vulnérables.
- **Faciliter la circulation de l'information sur les services de mobilité existants** pour les salariés et les employeurs. Par exemple, des séances de sensibilisation et d'accompagnements pourraient être organisées auprès de ses derniers pour faciliter la prise en main des ressources recensées par les outils du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France.
- **Conventionner avec les associations du territoire**. Par exemple, il existe une convention entre Solimob (PHARE) et la CA de Cambrai. L'objectif est d'accompagner les personnes en recherche d'emploi, ainsi que la mise à disposition de vélos et de véhicules, celui-ci sera élargie au travers d'une dotation de nouveaux véhicules achetés par la CA de Cambrai.

Cette démarche peut être coordonnée avec le bassin de mobilité de l'Arrageois et le Département du Pas-de-Calais, particulièrement mobilisé sur la question de l'accès aux chantiers du Canal Seine-Nord Europe.

Des solutions de mobilité douce, telles que des infrastructures cyclables, peuvent aussi être envisagées pour se rendre au futur port intérieur du CSNE ainsi qu'au site d'E-Valley.



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES



PARTENAIRES



CIBLES

- Région
- AOM
- Départements
- SCSNE
- Gestionnaire de E-Valley

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

- Travailleurs des chantiers CSNE
- Employés travaillant sur la plateforme logistique E-Valley
- Employeurs sur les chantiers
- Employeurs présents sur E-Valley



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Dès la première année (2026)

- CSNE :
 - Enclencher un dialogue dès qu'une entreprise est retenue afin de connaître ses projets en matière de déplacement de ses salariés et l'orienter vers les services existants
- E-Valley :
 - Organiser une réunion associant largement les AOM, les Départements, la Région et les entreprises pour partager l'état de la réflexion
 - Suivre l'étude à venir de la desserte du site portée par la CA de Cambrai
- A partir de l'annuaire des services de mobilité, identifier les services de mobilité existants à destination des ouvriers et employeurs du CSNE et de E-Valley (points d'arrêt, fréquences, etc.)
- Enclencher l'étude des besoins ciblés et des services à déployer en partenariat avec les différents acteurs pouvant porter des solutions de mobilité (SNCF Gares et Connexions, AOM, employeurs) afin de déterminer leur faisabilité et d'affiner un calendrier de mise en œuvre

2

Dès la deuxième année et au moins jusqu'en 2029

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



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

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



INDICATEURS DE SUIVI

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



ACTIONS LIÉES

- Fiche action 1.1 : Créer un annuaire des services de mobilités recensant l'ensemble des aides et services de mobilité solidaire
- Fiche action 2.3 : Renforcer l'accompagnement et la coordination des acteurs de la mobilité solidaire au travers des lieux d'accompagnement de la mobilité
- Fiche action 3.1 : Définir et tendre vers une offre idéale de l'accompagnement de mobilité solidaire maillant tout le bassin
- Fiche action 3.2A : Donner une culture de la mobilité aux jeunes
- Fiche action 3.2D : Intégrer la mobilité au sein des dispositifs à destination des demandeurs d'emploi et des stagiaires de la formation professionnelle
- Fiche action 4.2 : Lever les freins à la mobilité pour faciliter l'accès à l'emploi dans les filières professionnelles en tension

FICHE ACTION 4.4 – Soutenir la mobilité transfrontalière

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Le bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache (HCT) partage près de 125 kilomètres de frontière commune avec la Belgique. Si « l'effet frontière » des limites administratives inter-EPCI, interdépartementales ou interrégionales a déjà été identifié comme un frein important à l'accessibilité de certains services et à la mobilité pour de nombreux publics, il est évidemment accentué par le caractère international de celle-ci. De ce fait, pour l'ensemble des habitants des communes se trouvant à sa proximité, ce qui concerne en particulier la CA de la Porte du Hainaut, Valenciennes Métropole, la CC du Pays de Mormal, la CA Maubeuge Val de Sambre, la CC Cœur de l'Avesnois, la CC du Sud Avesnois et le PETR du Pays de Thiérache, il peut se trouver que des pôles d'emplois, de services ou d'équipements potentiellement pertinents en termes de temps de trajet ou de distance ne soient pas envisageables ou envisagés car inaccessibles.

Ainsi, si plus de 12 000 actifs habitant le bassin HCT traversent quotidiennement la frontière franco-belge afin de se rendre sur le lieu de travail, près de 98% de ces déplacements s'effectuent en voiture. Très peu d'alternatives existent, ce qui exclut les publics vulnérables n'y ayant pas accès pour des raisons physiques, économiques ou sociales. Par exemple, malgré des infrastructures ferroviaires fonctionnelles, les relations restent éparpillées : seule la liaison Maubeuge – Charleroi est assurée régulièrement (9 allers-retours par jour), en plus de 3 allers-retours entre Aulnoye-Aymeries et Mons. Une ligne de bus du réseau belge TEC Hainaut permet de rallier Mons depuis Maubeuge, tandis que les réseaux français (Sambre Mobilités et Transvilles) s'arrêtent aux premières communes post-frontière (Erquelinnes, Quiévrain, Péruwelz).

Cet enjeu a été clairement identifié et a donné lieu à la mise en place du projet **Cross4Mobility**, réunissant une large diversité d'acteurs publics et privés et dont l'objectif est l'amélioration de la mobilité et des conditions de déplacement transfrontalières. En plus de la question de l'accès à l'emploi, l'un de ses axes de travail majeurs est l'amélioration de l'accès à la santé, avec la mise en place d'un service de coordination des solutions de TAD de chaque côté de la frontière dédié aux trajets inter hospitaliers.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

L'objectif de cette action est de mobiliser les acteurs du territoire est de proposer des **solutions afin de faciliter l'accès à l'emploi et aux services transfrontaliers**. Pour cela, différentes échelles d'actions complémentaires sont à prendre en compte :

- **Recenser les services de mobilité solidaires de part et d'autre de la frontière**, par exemple au sein de l'Annuaire des services de mobilité développé par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France en les caractérisant comme tels ou en valorisant cet aspect spécifique.
- **Mieux appréhender le fonctionnement des services de mobilité solidaire du côté belge pour étudier le renforcement des dynamiques de coopération transfrontalière**. A ce titre, côté belge, il existe des STSF (service de transport à finalité sociale) qui organise des services de mobilité solidaire, en coordination avec les centres publics d'actions sociales (CPAS). Cependant, les dispositifs existant s'inscrivent dans un périmètre d'intervention relativement limité, qui ne dépasse pour l'instant jamais la frontière.

- **Poursuivre et renforcer les dynamiques de coopération transfrontalière** réunissant l'ensemble des AOM des deux côtés de la frontière. Le renforcement de cette dynamique peut notamment s'appuyer sur l'association des acteurs belges de la mobilité au club de la mobilité solidaire dans le cadre de la gouvernance du PAMS, ou encore le travail commun dans le cadre de projet Interreg.

Aussi, les membres de l'Assemblée Transfrontalière Hainaut/Nord pourraient être associés. Cette assemblée est une instance de coopération entre la Province de Hainaut (Belgique) et le Département du Nord (France), créée en 1989. Elle a pour objectif de renforcer les liens transfrontaliers en élaborant et en mettant en œuvre des projets communs dans divers domaines tels que la mobilité, le tourisme, l'environnement et le développement économique.

- **S'appuyer sur les plateformes de mobilité solidaires proche de la frontière**, donc plus susceptibles d'accueillir des publics pouvant avoir des raisons de se déplacer au-delà (personnes en insertion, recherchant un accès aux soins, etc.), pour proposer un axe spécifique dédié à la mobilité transfrontalière dans le cadre de l'accompagnement et des formations déjà proposées à leurs bénéficiaires.

Pour se faire, des partages d'expériences, de pratiques, et de manière plus générale une coordination des plateformes du côté français (Wimoov Valenciennes, par exemple) et du côté belge, comme Mobilesem à Charleroi, peut être envisagée. Il devra prendre en compte **les freins culturels et psychologiques liés à « l'effet frontière »** pour certains usagers qui peuvent ne pas se sentir prêt de « sortir de leur territoire », même pour des déplacements courts.

Sur le bassin, plusieurs projets visant à développer la mobilité transfrontalière ont été recensés. **Le projet Cross4Mobility**, s'articule en particulier autour d'actions de droit commun (lignes de transport, intégration tarifaire, MaaS, etc.) ; ce qui pourra s'avérer pertinent pour certains publics vulnérables ; mais aussi des actions en lien avec la mobilité solidaire. Il est notamment envisagé une expérimentation de transport à la demande (TAD) interhospitalier pour améliorer l'accès à la santé au sein de la zone organisée d'accès aux soins transfrontaliers (ZOAST) de la Thiérache.

Le projet XTraVel Mobility est lui une initiative transfrontalière ambitieuse portée par l'Assemblée Transfrontalière Hainaut/Nord et visant à développer la mobilité à vélo entre la Wallonie (Belgique) et les Hauts-de-France (France). Ce projet, lancé en juillet 2024 pour une durée de quatre ans, bénéficie d'un financement européen dans le cadre du programme Interreg France-Wallonie-Vlaanderen. Il s'inscrit dans le cadre du développement de l'EuroVélo 3.



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- Région
- AOM françaises proches de la frontière (SIMOUV, CCPM, Sambre Mobilités, CCSA, PETR du Pays de Thiérache)
- Autorité compétente côté belge : Service Public Wallonie Mobilité et Infrastructures



PARTENAIRES

- GECT Plaines de la Scarpe et de l'Escaut
- Cross4Mobility
- Province du Hainaut
- Mobilesem : Agence des Mobilités de Charleroi Métropole
- IGRETEC
- Agence de développement et d'urbanisme Sambre-Avesnois Hainaut Thiérache (ADUS)
- Entreprises proches de la frontière / comptant de nombreux travailleurs transfrontaliers
- Opérateurs de mobilité solidaire
- Associations porteuses de TUS effectives (FRAM) et potentielles (à identifier)



CIBLES

- Personnes en insertion
- Demandeurs d'emploi
- Employeurs transfrontaliers
- Séniors



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Dès la première année

- Prendre en compte les résultats du volet « Mobilité » de l'Observatoire transfrontalier, qui devraient être connus fin 2025 pour une mise en place à partir de l'année 2026 ;
- Intégrer les instances de coopération transfrontalières / les AOM belges dans la gouvernance du PAMS à travers le club de la mobilité solidaire ;

2

Dès la deuxième année

- Intégrer l'ensemble des services transfrontaliers à l'annuaire des services de mobilité piloté par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France en mettant particulièrement en exergue cette caractéristique spécifique ;
- Poursuivre la mise en place de nouveaux services de mobilité (lignes transfrontalières covoiturage, TAD, hubs de mobilité, etc.) afin de répondre aux besoins identifiés ;
- Intégrer aux dispositifs d'accompagnement et de formation des personnes en insertion, des demandeurs d'emploi ou d'autres usagers un axe spécifique permettant de lever les freins à la mobilité transfrontalière ;
- Mise à jour annuelle du document d'information sur les services transfrontaliers.



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

- Base de données de la Région des offres de mobilité et aides existantes pour les différents publics de la mobilité solidaire.



INDICATEURS DE SUIVI

- Recensement des informations de mobilité transfrontalière (offres et aides)
- Intégration des acteurs transfrontaliers au club de la mobilité solidaire



ACTIONS LIÉES

- Fiche action 1.2 : Comprendre les manques et les besoins : cartographier le territoire pour identifier les « zones blanches »
- Fiche action 1.3 : Former les prescripteurs et les acteurs relais aux dispositifs de mobilité solidaire existants
- Fiche action 2.1 : Définir la gouvernance et la coordination du PAMS
- Fiche action 2.3 : Renforcer l'accompagnement et la coordination des acteurs de la mobilité solidaire au travers des lieux d'accompagnement de la mobilité
- Fiche action 3.1 : Définir et tendre vers une offre idéale de l'accompagnement de mobilité solidaire maillant tout le bassin
- Fiche action 4.2 : Lever les freins à la mobilité pour faciliter l'accès à l'emploi dans les filières professionnelles en tension



La durée du plan d'action

Le présent plan d'action commun en matière de mobilité solidaire est valable pour la période 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 du Hainaut-Cambrésis-Thiérache.



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 du Hainaut-Cambrésis-Thiérache et de faire perdurer la communauté de partenaires qui s'est constituée tout au long de la démarche.

Aussi, il est proposé de mettre en place une gouvernance unique à l'échelle de ce bassin de mobilité, notamment dans l'objectif de veiller à la cohérence et la complémentarité des travaux des COM et des PAMS. Cette gouvernance se matérialisera à travers la constitution d'un « **Comité de bassin de mobilité du Hainaut-Cambrésis-Thiérache** » 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 de l'Aisne animeront le pilotage. Y seront associés les représentants des structures suivantes, à savoir :

- L'Etat (Préfecture de région Hauts-de-France, DREETS, DDETS, DREAL) ;
- Le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France ;
- Les AOM suivantes :
 - La Communauté d'agglomération de Cambrai,
 - La Communauté d'agglomération du Caudrésis et du Catésis,
 - Le Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois (SIMOUV),
 - Le Syndicat Sambre Mobilités,
 - La Communauté de communes du Pays de Mormal,
 - La Communauté de communes du Pays du Solesmois,
 - La Communauté de communes Sud-Avesnois,
 - Le PETR Pays de Thiérache,
- Les EPCI non AOM :
 - La Communauté de communes du Cœur de l'Avesnois,
- France Travail ;
- La Caisse d'Allocations Familiales.

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

Ce comité de bassin :

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

Il se réunit 1 fois par an.



La gouvernance

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

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

Ce club de la mobilité solidaire :

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

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



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

14 signataires pour le PAMS Hainaut-Cambrésis-Thiérache :

- La Préfecture de la Région Hauts-de-France ;
- La Région Hauts-de-France ;
- Le Département de l'Aisne ;
- Le Département du Nord ;
- Le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France ;
- La Communauté d'agglomération de Cambrai ;
- La Communauté d'agglomération du Caudrésis et du Catésis ;
- La Communauté de communes du Cœur de l'Avesnois ;
- La Communauté de communes du Pays de Mormal ;
- La Communauté de communes du Pays Solesmois ;
- La Communauté de communes du Sud Avesnois ;
- Le Pôle d'Equilibre Territorial et Rural (PETR) Pays de Thiérache ;
- Le Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois (SIMOUV) ;
- Le Syndicat Mixte Sambre Mobilités.

Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
du Hainaut-Cambrésis-Thiérache

Signataire 1/14



À _____

Le _____

Le Préfet de la Région Hauts-de-France

**Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
du Hainaut-Cambrésis-Thiérache**

Signataire 2/14



À _____

Le _____

Le Président de la Région Hauts-de-France

**Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
du Hainaut-Cambrésis-Thiérache**

Signataire 3/14



À _____

Le _____

Le Président du Département du Nord

**Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
du Hainaut-Cambrésis-Thiérache**

Signataire 4/14



À _____

Le _____

Le Président du Département de l'Aisne

Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
du Hainaut-Cambrésis-Thiérache

Signataire 5/14



À _____

Le _____

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

Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
du Hainaut-Cambrésis-Thiérache

Signataire 6/14



À _____

Le _____

Le Président de la Communauté d'Agglomération de Cambrai

**Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
du Hainaut-Cambrésis-Thiérache**

Signataire 7/14



À _____

Le _____

Le Président de la Communauté d'agglomération du Caudrésis et du Catésis

**Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
du Hainaut-Cambrésis-Thiérache**

Signataire 8/14



À _____

Le _____

Le Président de la Communauté de communes du Cœur de l'Avesnois

**Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
du Hainaut-Cambrésis-Thiérache**

Signataire 9/14



À _____

Le _____

Le Président de la Communauté de communes du Pays de Mormal

**Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
du Hainaut-Cambrésis-Thiérache**

Signataire 10/14



À _____

Le _____

Le Président de la Communauté de communes du Pays Solesmois

**Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
du Hainaut-Cambrésis-Thiérache**

Signataire 11/14



À _____

Le _____

Le Président de la Communauté de communes Sud-Avesnois

**Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
du Hainaut-Cambrésis-Thiérache**

Signataire 12/14



À _____

Le _____

Le Président du Pôle d'Equilibre Territorial et Rural (PETR) du Pays de Thiérache

**Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
du Hainaut-Cambrésis-Thiérache**

Signataire 13/14



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
du Hainaut-Cambrésis-Thiérache**

Signataire 14/14



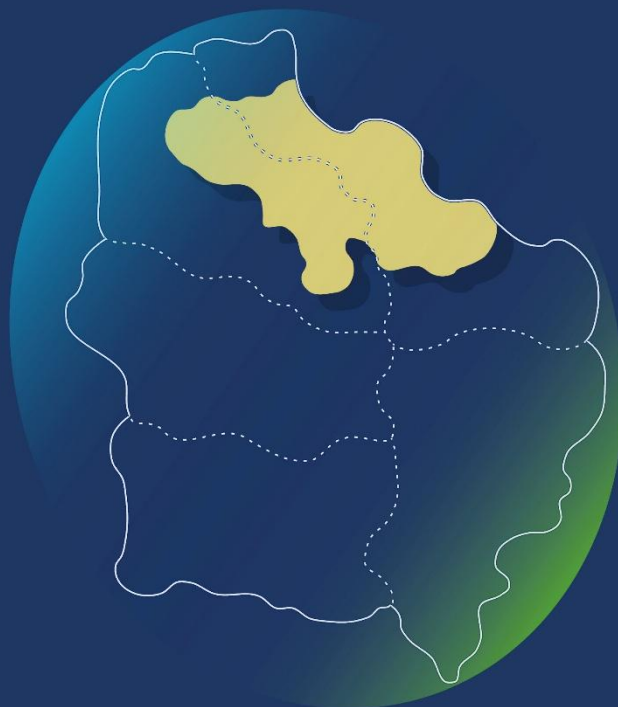
À _____

Le _____

Le Président du Syndicat Mixte Sambre Mobilités



Novembre 2025



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 :

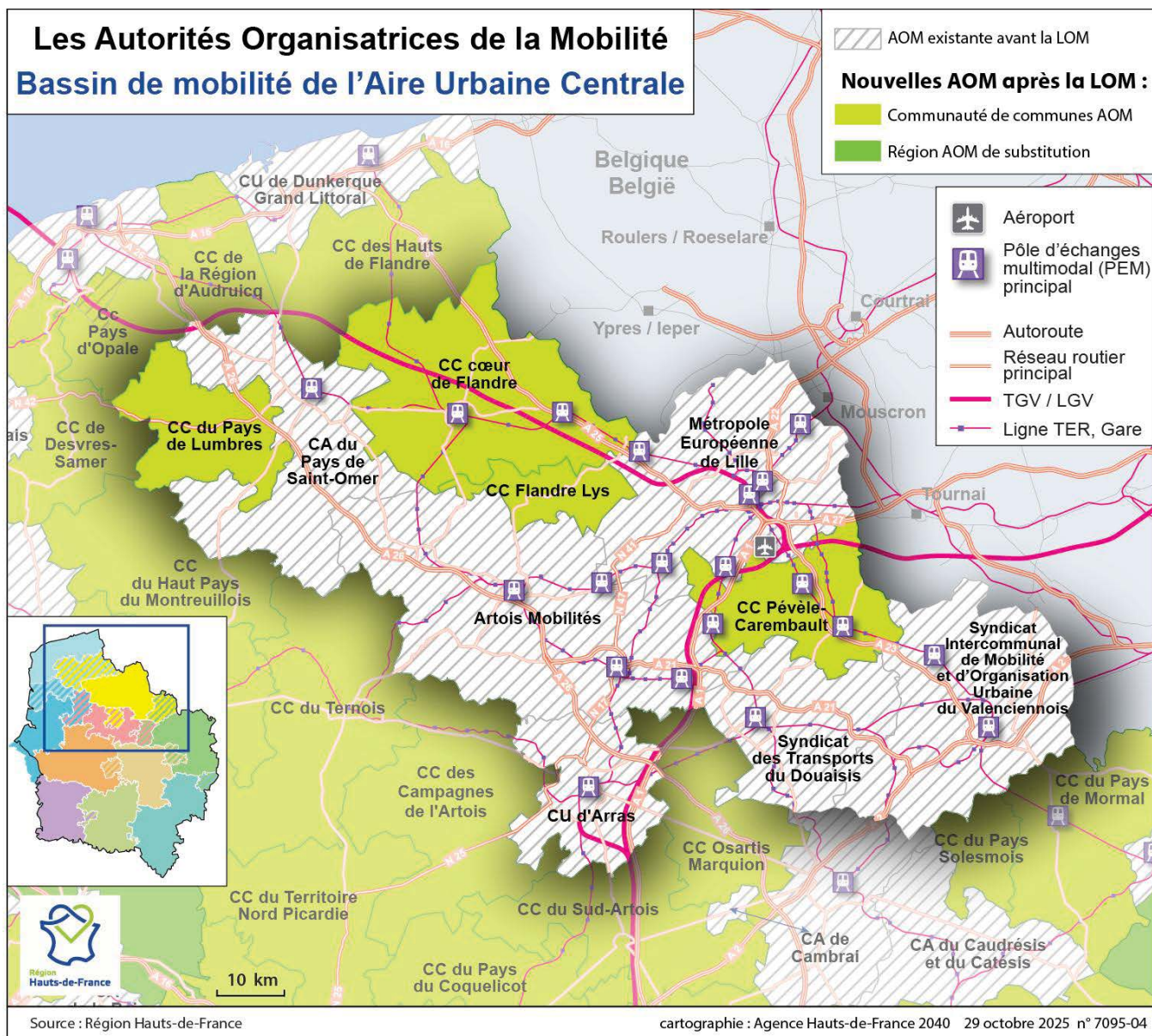
- un cumul de vulnérabilités psychosociales et économiques dans certaines zones, dont les quartiers prioritaires et les secteurs ruraux ;
- une offre de transport inégalement répartie induisant des difficultés de déplacements entre pôles, notamment depuis les territoires périurbains et ruraux ;
- un 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 la mobilité	Optimiser la gestion des situations dégradées	Faciliter la mobilité pour tous les publics	Encourager et accompagner le développement de nouvelles services de mobilité	Couvrir le bassin par un maillage de lieux	Anticiper les connexions entre la métropole et les autres pôles urbains du bassin (autres que la métropole elle-même)	Améliorer la mobilité transfrontalière	Améliorer la mobilité transfrontalière	Optimiser les liaisons entre les pôles urbains du bassin (autres que la métropole elle-même)	Anticiper les connexions entre la métropole et les autres pôles urbains du bassin (autres que la métropole elle-même)	Améliorer la mobilité transfrontalière	Améliorer la mobilité transfrontalière	Optimiser les liaisons entre les pôles urbains du bassin (autres que la métropole elle-même)	Anticiper les connexions entre la métropole et les autres pôles urbains du bassin (autres que la métropole elle-même)	Améliorer la mobilité transfrontalière
1.1 RECENSER 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 PAMS	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 IDÉALE 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 INVERSE 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 (QPV)	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'EMPLOIS 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-piloté 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 COPIL 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'État 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

- Départements



PARTENAIRES

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



CIBLES

- 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

- CREM



PARTENAIRES

- 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



CIBLES

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



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

- Un point sur ces dispositifs pourrait être proposé dès les premiers comités de 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](https://www.donnezvotrevehicule.org)) mais aussi dans le lancement d'appels à projets annuels portant sur des problématiques précises comme ce fût le cas en 2025 avec l'appel à projet « BTP+ » qui a permis de soutenir des actions favorisant la mobilité en faveur de l'accès aux métiers de cette filière. 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
- ☒ Étude
- ☒ 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



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 séniors.

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 Urbaine 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 ;
- Reconduction 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

- Région



PARTENAIRES

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



CIBLES

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



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

2026 - 2029

- Accompagnement de projets permettant une meilleure mobilité des apprentis



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

- 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 GÉrontopôle Hauts-de-France, créé le 7 juillet 2023, pourrait contribuer à cette réflexion, en particulier avec un partage d'expériences.

Les aidants familiaux sont également une cible privilégiée dans le cadre de la question de la mobilité des séniors. 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 séniors 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 séniors ont été identifiés : Dans le cadre de la dynamique CADA, Communauté Amis des Aînés, Pévèle Carembault est à l'écoute des séniors, de leurs besoins de mobilité et des freins rencontrés. La plateforme d'information numérique créée permet aux séniors 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 adaptées 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 gratuite, 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 gratuites, 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

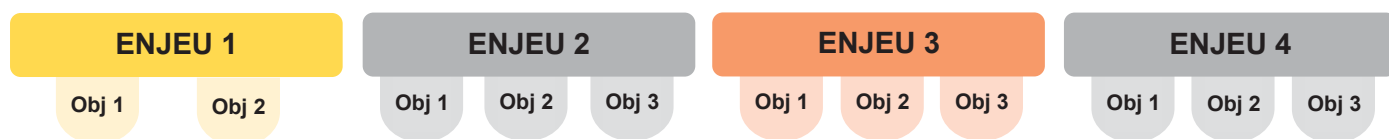
- Nombre de bénéficiaires formés dans le cadre du dispositif « S'engager vers l'emploi 2023-2027 » ;
- Nombre d'organismes de formation mobilisés dans le partenariat.



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



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 éparses 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 sociales. 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'Ile-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 :

- Emission 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

- Région
- France Travail



PARTENAIRES

- 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



CIBLES

- 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 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.

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



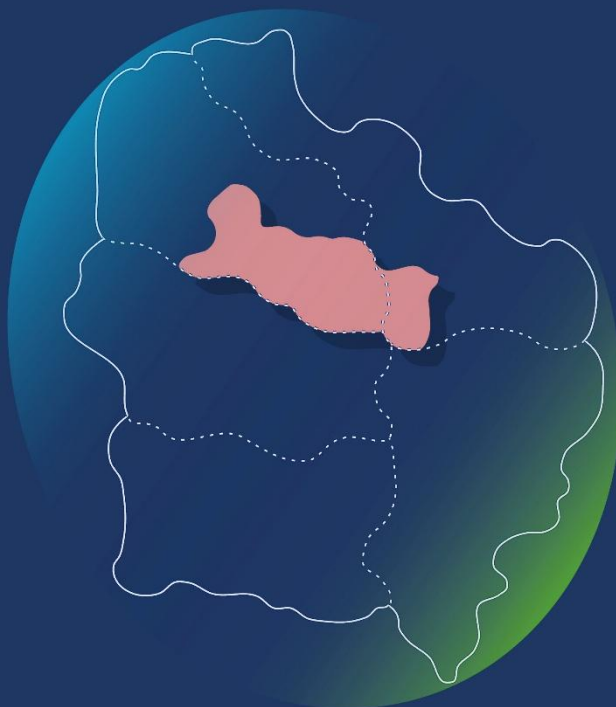
À _____

Le _____

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



Novembre 2025



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

2025-2029





Sommaire

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



Région
Hauts-de-France



Pas-de-Calais
Mon Département

Syndicat Mixte
des Mobilités
Hauts de France





Éditos



Xavier Bertrand
Président de la Région
Hauts-de-France



Olivier Engrand
Conseiller régional
délégué à la mobilité
dans les territoires

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

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

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

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

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

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

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



Éditos



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

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

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

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

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

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

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

Le Département est là et ça se voit !



Éditos

62 Pas-de-Calais
Mon Département



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

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

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

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



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



Préambule

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

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

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

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

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



Présentation de la démarche

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

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

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

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

Un travail collectif associant tous les acteurs de la mobilité solidaire

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



Présentation de la démarche

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

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

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

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

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



Présentation de la démarche

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

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

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

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

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

- une **enquête** réalisée en juin 2022 par l'Observatoire Régional des Transports (ORT) auprès de l'ensemble des EPCI de la région afin de recenser leurs services et dispositifs de mobilité solidaire ;
- une **enquête** menée en janvier 2024 par la Région auprès de l'ensemble des AOM afin de les interroger sur la mobilité et les services de transport ;
- un recueil de fiches thématiques élaboré par les services de la Région ;
- les **travaux des comités techniques** qui se sont réunis les **22 mai 2024** à Arras et **24 septembre 2024** à Bapaume ;
- les **mini-ateliers** animés en visio-conférence par le cabinet de conseil Auxilia ;
- les travaux en sous-groupes organisés lors de la **journée-atelier du 25 juin 2024** à Biache St Vaast ;
- de nombreux **entretiens en bilatéral** assurés par Auxilia auprès notamment du Cerema, du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, de l'URIOPSS et de SNCF Gares et Connexions.

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

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



Présentation de la démarche

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

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



Atelier du 25 juin 2024 à Biache St Vaast



Atelier du 26 février 2025 à Cambrai



Les principaux constats

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

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

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

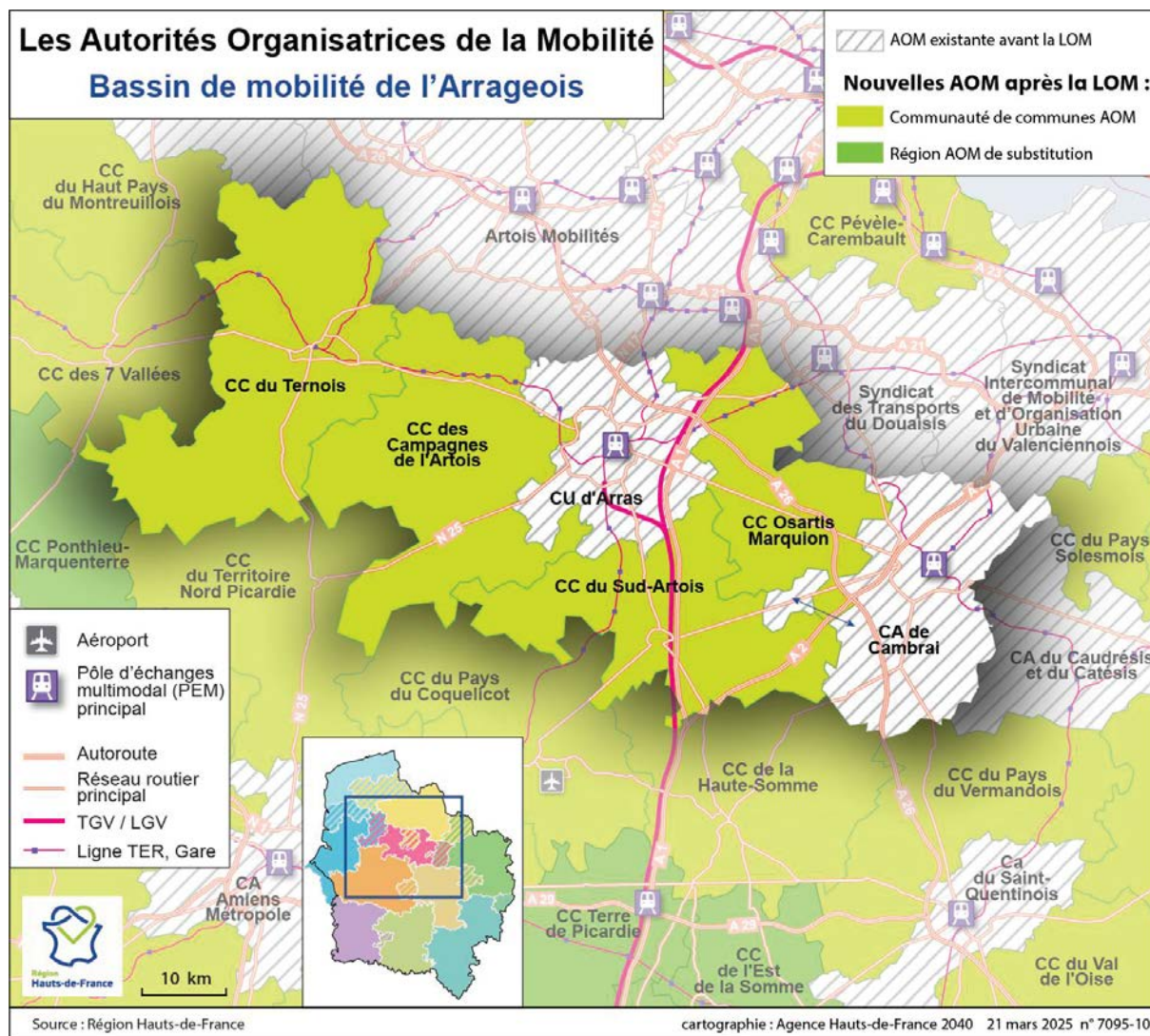
Pour répondre à ces enjeux d'inclusion, le Département du Pas-de-Calais a lancé en 2021 la plateforme de mobilité solidaire MaMobilité 62, ciblant en priorité les jeunes, les personnes en insertions et celles recherchant un emploi sans solution de déplacement. Le Département du Nord ne dispose pas d'une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

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

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



Les principaux constats





Les enjeux, objectifs et actions

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

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

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

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

Enjeu 1 – Une meilleure connaissance pour une meilleure communication

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

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

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



Les enjeux, objectifs et actions

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Les enjeux, objectifs et actions

Enjeu 2 – Coordination et gouvernance des acteurs

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Les enjeux, objectifs et actions

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Les enjeux, objectifs et actions

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Les enjeux, objectifs et actions

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Les enjeux, objectifs et actions

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

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

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

Dans ce cadre, les partenaires souhaitent donc :

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

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

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

Fiche action 4.2. – Favoriser la mobilité des apprentis

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

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



Les enjeux, objectifs et actions

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

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

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

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

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

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

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

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



Les enjeux, objectifs et actions

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

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

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

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



Les fiches actions

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

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

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

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

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

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

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

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

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



PILOTES

- Région
- Départements



PARTENAIRES

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



CIBLES

- Opérateurs de mobilité solidaire
- Prescripteurs
- Bénéficiaires



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Première année (2025)

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

2

Puis chaque année

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



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

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

Ressources humaines

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



INDICATEURS DE SUIVI

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



ACTIONS LIÉES

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

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

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

Par exemple, :

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

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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



NATURE DE L'ACTION

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

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



PILOTES

- Région
- Départements



PARTENAIRES

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



CIBLES

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



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Première année

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

2

Puis chaque année

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



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

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



INDICATEURS DE SUIVI

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



ACTIONS LIÉES

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

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

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Former les acteurs généralistes, primo-accueillants et prescripteurs à la mobilité solidaire, consiste à les outiller de manière à ce qu'ils soient en capacité d'accompagner les publics qu'ils rencontrent selon leur degré de besoin d'accompagnement : donner une information de premier niveau, détecter des problématiques de mobilité (notamment socio-économiques et psychologiques), réaliser un pré-diagnostic, adresser un bénéficiaire à une structure d'accompagnement mobilité solidaire (pour un diagnostic individuel approfondi), voire 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, relais identifiés (premier niveau) :** mairies, EPCI centres sociaux, CCAS, CPAM, Maisons France Services, épiceries sociales et solidaires, acteurs de la santé, centres d'accueil CAF et Sécurité Sociale, bureaux de vente de transports en commun, etc. Pour ces acteurs, il s'agit de créer une formation de premier niveau d'accompagnement, permettant de les outiller sur des informations de base (horaires, réseaux, tarifs).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



NATURE DE L'ACTION

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

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



PILOTES

- Région
- Départements



PARTENAIRES

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



CIBLES

- Acteurs de premier niveau et second niveau



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Première année

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

2

Puis chaque année

- Reconduction chaque année dans une démarche d'amélioration continue



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

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



INDICATEURS DE SUIVI

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



ACTIONS LIÉES

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

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

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

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

- Les plans de mobilité employeur (PDMe)

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

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

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

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

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

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

- Le Défi régional Pass Pass covoiturage

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

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

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

- La Semaine Européenne de la mobilité

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

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

- Mai à Vélo

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

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

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

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



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- CREM



PARTENAIRES

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



CIBLES

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



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

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



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

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



INDICATEURS DE SUIVI

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



ACTIONS LIÉES

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

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

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

La gouvernance du PAMS peut être schématisée ci-contre.

Comité de bassin
Arrageois

*Suit la mise en œuvre des
actions COM/PAMS
Arrageois, etc.*

Club de la
mobilité solidaire

Fait remonter l'avancement des actions

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

Comité de bassin :

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

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

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

Club de la mobilité solidaire :

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

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

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

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

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

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

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



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- Etat
- Région
- Départements



PARTENAIRES

Comité de bassin et comité technique

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

Club de la mobilité solidaire

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



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Première année

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

2

A partir de 2027 et les années suivantes

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



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

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



INDICATEURS DE SUIVI

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



ACTIONS LIÉES

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

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

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

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

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



NATURE DE L'ACTION

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

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



PILOTES

- Etat
- Région
- Départements



PARTENAIRES

- Membres du comité de bassin



CIBLES

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



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Première année (2026)

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

2

Chaque année (dès 2026)

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



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources :

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



INDICATEURS DE SUIVI

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



ACTIONS LIÉES

- Toutes les actions du PAMS.

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

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Définition et actions d’une plateforme de mobilité

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

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

Pas-de-Calais

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

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

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

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

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

Nord

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

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

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

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

Les objectifs prioritaires sont :

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

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

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



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- Départements



PARTENAIRES

- Etat
- Région
- France Travail
- AOM ou EPCI



CIBLES

- Publics vulnérables du bassin



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Dès 2025

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



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Moyens disponibles :

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



INDICATEURS DE SUIVI

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



ACTIONS LIÉES

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

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

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

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



PARTENAIRES

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



CIBLES

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



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2026

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



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

- Les ressources actuelles des différentes structures pilotes ou partenaires.



INDICATEURS DE SUIVI

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



ACTIONS LIÉES

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

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

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

L'offre socle

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

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

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

Les lieux d'accompagnement en matière de mobilité solidaire

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

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

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

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

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

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

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

La mise en œuvre

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

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

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

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

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



NATURE DE L'ACTION

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



PILOTES

- Région
- Départements



PARTENAIRES

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



CIBLES

- Publics vulnérables du bassin



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2029

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



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

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



INDICATEURS DE SUIVI

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



ACTIONS LIÉES

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

Éléments de calcul pour le calibrage des services de mobilité solidaire

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

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

Diagnostic et accompagnement mobilité :

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

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

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

Calibrage pour 1000 bénéficiaires : 300 accompagnements au permis par an

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

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

Calibrage pour 1000 bénéficiaires :

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

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

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

Estimation de dépenses pour les différents services de mobilité solidaire

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

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

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

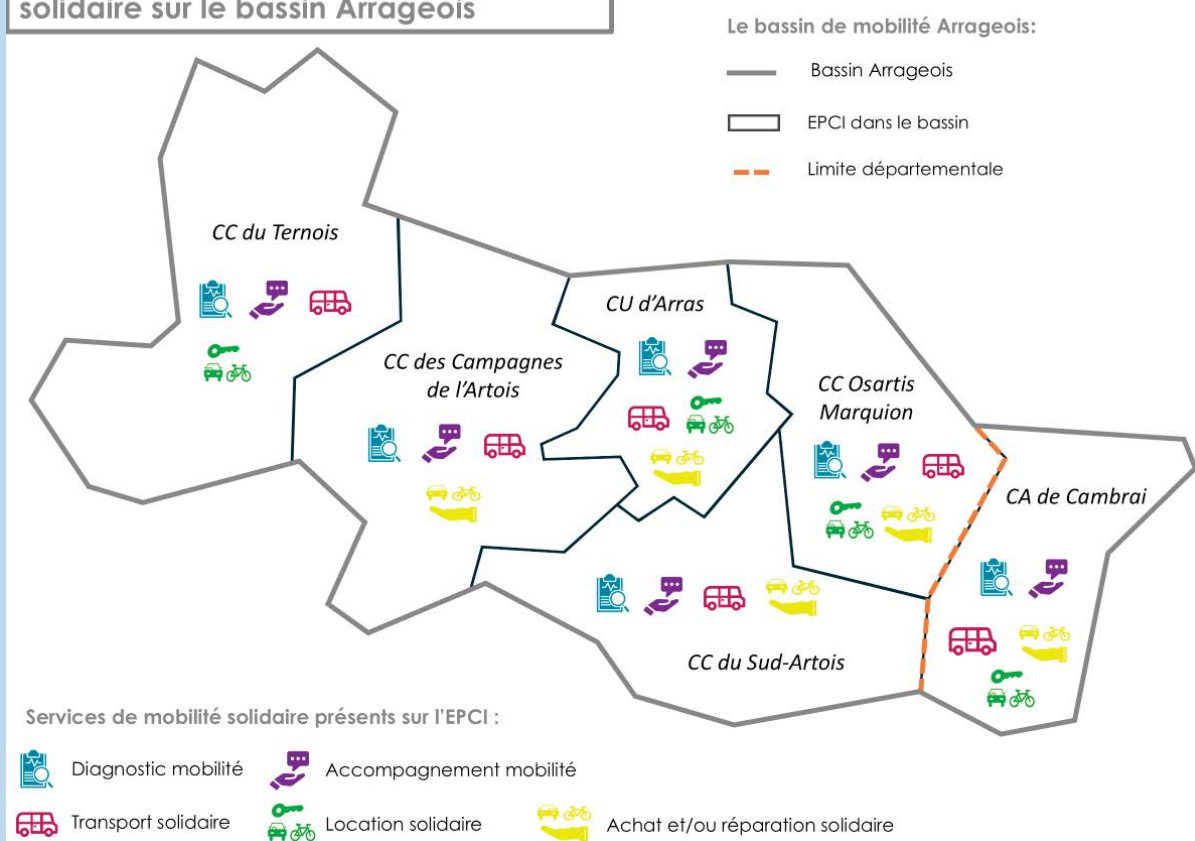
Accompagnements au code de la route et permis de conduire : le coût unitaire d'un permis solidaire (code + conduite) est estimé en moyenne à 2 500 €.

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

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

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

Recensement des services de mobilité solidaire sur le bassin Arrageois



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

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

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

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

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

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

- Les plans de déplacements des établissements scolaires

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

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

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

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

- Le dispositif Savoir Rouler à Vélo

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

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

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

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

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

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

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

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

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



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES



PARTENAIRES



CIBLES

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



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2026

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

2

2027

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

3

2028

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

4

2029

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



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

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



INDICATEURS DE SUIVI

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



ACTIONS LIÉES

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

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

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

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

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

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

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

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



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- Région
- Départements



PARTENAIRES

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



CIBLES

- Personnes âgées
- Aidants familiaux



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Première année (2026-2027)

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

2

Deuxième année (2027-2028)

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



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

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



INDICATEURS DE SUIVI

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



ACTIONS LIÉES

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

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

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

Par ailleurs, chaque AOM est tenue de :

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

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

A l'échelle du bassin de mobilité Arrageois, plusieurs services permettent d'améliorer la mobilité des PMR et PSH :

- Sur la CA de Cambrai, Mobi+ est un service de transport en porte à porte déployé depuis 2008 et dédié aux personnes à mobilité réduite. Doté de véhicule aménagés de manière spécifique (rampes d'accès, plancher bas...), Mobi+ a pour vocation de combattre l'isolement et de répondre aux demandes de déplacements concernés. Les résidents sur le territoire de l'agglomération de Cambrai, bénéficiaires de l'APA, de l'allocation Adultes Handicapés (AAH), GIR1, 2, 3 ou 4 ou titulaires d'une carte d'invalidité aux taux égal ou supérieur à 80 %, ont ainsi accès à 2 allers-retours pris en charge par semaine sur le territoire de la CA de Cambrai.

- Sur la CU d'Arras, le dispositif Mobia d'Artis est un service de transport collectif à la demande en porte à porte facturé 1,20 € aux usagers par voyage. Les bénéficiaires sont :
 - ▶ Les titulaires d'une carte d'invalidité, sans restriction de prises en charge ;
 - ▶ Les personnes à mobilité réduite justifiant de conditions médicales ne permettant plus un déplacement autonome. Une demande est adressée à la commission d'accès, un médecin de la Commission d'Accès procède à l'expertise médicale de tous les demandeurs. A partir du rapport médical établi par le médecin de la Commission, mais aussi de l'environnement global de la personne, une décision est prise collégialement par la Commission d'Accès. Ce service permet un transport de porte à porte sur le territoire de la Communauté Urbaine d'Arras.
- Sur le périmètre de la CU d'Arras, il est également possible de louer auprès d'Artis un vélo adapté « Mobilo » triporteur inclusif à assistance électrique. Deux vélos sont disponibles à la location longue durée à ce jour.
- Sur le territoire de la CC Osartis Marquion, un Transport à la Demande (TAD) a été mis en place à destination des personnes âgées ou des personnes en situation de handicap. Il fonctionne en porte-à-porte, et permet de réaliser des transports sur le périmètre de la CC, du domicile vers les services administratifs, culturels, sportifs, commerciaux ou médicaux. Un voyage est facturé 3,50 € aux usagers.

A l'échelle départementale, le Département du Nord vient d'adopter son Schéma Départemental d'Amélioration de l'Accessibilité des Services au Public 2025-2023. Le SDAASP est un outil pour renforcer l'égalité des territoires. Il pose les principes stratégiques pour améliorer l'accessibilité des services au public, en s'appuyant sur une vision partagée des enjeux et priorités en matière de services. Sur la base d'un diagnostic des offres et besoins de services, un programme d'actions pour 6 ans est défini : pour apporter des réponses aux principaux déséquilibres repérés entre l'offre de services et les besoins des habitants ; en privilégiant les coopérations et mutualisations entre acteurs et territoires. L'accessibilité des services pour les PSH et PMR y est abordée.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

L'objet des contrats opérationnels de mobilité (COM) et des PAMS étant d'identifier les actions qui nécessitent une coordination entre différents acteurs afin d'être mises en œuvre de manière efficace, on peut en particulier relever les 2 pistes d'actions suivantes :

- La LOM demande à qualifier l'accessibilité physique et cognitive des points d'arrêts prioritaires des différents réseaux de transports collectifs dans un rayon de 200 mètres. Il revient donc en particulier aux AOM de communiquer la liste de ces arrêts prioritaires aux acteurs de terrain qui ont la main sur les questions de voirie puis de collecter et faire remonter les informations correspondantes au niveau national et dans un format déterminé. Il faudrait mettre en place un processus et un cadre spécifique à ce sujet pour veiller à sa mise en œuvre. La Région pourrait animer une telle démarche, en qualité de cheffe de file de la mobilité, et doit en tant qu'AOM régionale communiquer aux collectivités locales la liste de ses points d'arrêts prioritaires routiers et ferroviaires ;
- **A titre expérimental**, il pourrait être intéressant **d'identifier une origine-destination concernant 2 AOM volontaires et reliées par une ligne régionale**. Ainsi, les deux AOM locales et la Région (AOM régionale) s'entendraient et se coordonneraient pour proposer un parcours intermodal totalement accessible porte à porte, un traitement au droit de la gare permettant le cheminement du point d'arrêt du bus au quai de la gare, etc. Elles en assureraient également la publicité. Fort de cette expérience, ce type de projets pourrait être dupliqué sur d'autres relations « ville à ville » ;

S'agissant de la prise en charge des PMR et PSH, le cadre de réflexion doit prendre en compte le concept d'autodétermination (choix, pouvoir d'agir, autonomie). Il convient à la fois :

- De poursuivre la mise en accessibilité des gares et des points d'arrêt routiers avec les schémas directeurs d'accessibilité (SD'AP) ;
- De travailler sur des solutions de mobilité pour faciliter l'accès aux soins, notamment pour des spécialistes parfois très éloignés du lieu d'habitation ;
- De les accompagner vers les services de mobilité de droit commun les plus adaptés, avec des ateliers de sensibilisation, d'information, de mise en situation, etc. Les portes d'entrée pour les bénéficiaires pourraient à la fois être les MDPH du Pas-de-Calais ou du Nord mais aussi les établissements et services d'accompagnement par le travail (ESAT), avant une prise en charge par les acteurs locaux de la mobilité solidaire ;
- D'adapter les outils d'information actuels afin de les rendre lisibles et compréhensibles de tous, à travers la méthode FALC (facile à lire et à comprendre) ou encore d'options à destination des personnes malvoyantes, sourdes ou malentendantes ;
- De maintenir l'aide au transport des particuliers (ATP) en situation de handicap, dispositif régional de soutien aux habitants des Hauts-de-France qui travaillent ou qui reprennent une activité et qui utilisent leur véhicule pour aller travailler, par la prise en charge d'une partie des frais liés au trajet domicile-travail (éligibilité bonifiée pour les PSH) ;
- De déployer la solution « Acceo », solution d'interprétation en Langue des Signes Française (LSF) et de transcription à distance, qui facilitera le quotidien des sourds et des malentendants en simplifiant notamment leur relation avec l'administration publique (en évitant notamment les déplacements contraints, faute de pouvoir échanger à distance en utilisant un téléphone, pour un renseignement parfois sommaire) ;
- De soutenir la création d'un label handi-accueillant pour les organismes de formation de la région. Ce label permettra d'amplifier la démarche qualitative d'accompagnement des personnes en situation de handicap dans les Hauts-de-France, de distinguer les organismes de formation exemplaires en matière d'accueil des PSH et surtout de permettre aux personnes en situation de handicap d'identifier facilement les structures de formation inclusive proposant, entre autres, des solutions de transport adaptées aux stagiaires en situation de handicap ;
- D'accompagner la mise en accessibilité des bâtiments et des espaces publics des collectivités territoriales. En effet, pour beaucoup de collectivités l'accessibilité physique et cognitive coûte cher, la Région a donc décidé d'ajuster ses politiques régionales d'investissement (aménagement, sport et culture) pour accompagner les territoires dans cette mise au norme essentielle à l'amélioration du quotidien de nombreux habitants des Hauts-de-France en situation de handicap ;
- De financer (via un nouveau dispositif de soutien aux projets d'investissement dans le handicap) l'acquisition de matériel adapté pour faciliter l'accueil ponctuel et la mobilité des personnes en situation de handicap, et notamment les fauteuils tout chemin (type Joëlette, Tiralò, Hippocampe, Quadrix, Escargoline, etc.).

Enfin, dans les agglomérations du bassin, notamment Arras et Cambrai, il convient de ne pas oublier que le vélo peut aussi être une solution pour certaines personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite, grâce aux vélos adaptés. Il pourrait être intéressant que quelques équipements de ce type soient disponibles en test ou à la location au sein des structures dédiées. En dehors du bassin de mobilité, à Haubourdin, le foyer de vie des Papillons Blancs organise régulièrement des sorties avec ses résidents à vélos adaptés (plusieurs modèles disponibles). Ce genre d'initiatives pourrait être valorisées lors d'événements grand public.

De manière générale, il convient d'adapter l'approche auprès des PMR et PSH lorsque ces derniers se situent en milieu urbain ou rural ou péri-urbain. Par exemple :

- En milieu rural : proposer du transport à la demande adapté, développer les solutions d'« aller vers » (cf. fiche 3.5) en raison du risque d'isolement plus important.
- En milieu urbain : se concentrer sur l'accessibilité des dispositifs de droit commun (fréquemment utilisés par les PMR notamment car en raison de l'existence de plancher bas), la mise à disposition de la location solidaire de véhicules adaptés, etc.



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- Région
- Départements
- AOM



PARTENAIRES

- MDPH
- EA, ESAT, ESMS
- EPCI
- Communes
- Opérateurs de transport
- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France
- SNCF Gares et Connexions
- Acteurs de l'emploi type Cap emploi et France Travail
- Associations représentatives de PMR et PSH et des usagers des transports
- Maisons France Services



CIBLES

- Les PMR et les PSH en particulier
- Les aidants familiaux



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2026 à 2029

- Identification de l'ensemble des points d'arrêts prioritaires et remontée des informations relatives à leur accessibilité dans un rayon de 200 mètres ;
- Expérimentation d'un parcours intermodal totalement accessible porte à porte aux PMR et PSH sur une relation ville à ville ;
- Rendre l'ensemble des outils d'information et de communication liés à la mobilité accessibles aux personnes en situation de handicap ;
- Disposer de documents FALC dans les lieux d'accueil et d'information autour de la mobilité (Opérateurs locaux de mobilité solidaire, guichets d'information en gare, maisons ou agences de mobilité, mairie etc.).



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

- Diagnostic du PAMS ;
- Base de données des offres de mobilité et aides existantes pour les PMR et PSH ;
- Bilan du Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée (SD'AP) des AOM.



INDICATEURS DE SUIVI

- Fréquentation annuelle des services locaux adaptés ;
- Fréquentation annuelle du service « Accès TER » et « Assist'en Gare ».



ACTIONS LIÉES

- Action 1.1 : Créer un annuaire des services de mobilité recensant l'ensemble des aides et des services de mobilité solidaire ;
- Action 1.3 : Former les prescripteurs et les acteurs relais aux dispositifs de mobilité solidaire existants ;
- Action 2.3 : Renforcer l'accompagnement et la coordination des acteurs de la mobilité solidaire au travers de plateformes départementales ;
- Action 3.1 : Définir et tendre vers une offre idéale de l'accompagnement de mobilité solidaire maillant tout le bassin ;
- Action 3.3 : Améliorer la mobilité des seniors et anticiper le vieillissement de la population.

FICHE ACTION 3.5 – Impulser la mobilité inversée sur le bassin

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

La « démobilité », ou « mobilité inversée », consiste à **rapprocher les biens et services des publics en les « faisant venir » jusqu'au domicile ou à proximité**, dans une **démarche dite « d'aller vers »**, réduisant ainsi la nécessité de se déplacer ou d'effectuer de longues distances pour y accéder. En milieu rural, dans un contexte de concentration des activités, publiques ou privées, et dans les zones urbaines, la mobilité inversée émerge comme une réponse potentielle à l'isolement et aux difficultés rencontrées par certains publics vulnérables pour se déplacer, en premier lieu desquels les seniors, dont elle permet le renforcement de l'autonomie, mais aussi les jeunes ou les habitants de certains villages.

En ce sens, les initiatives de mobilité inversée ont toute leur place au sein de l'écosystème de la mobilité solidaire, en tant que dispositifs complémentaires aux offres socles. Cela peut concerner des domaines aussi variés que l'accès aux produits (au travers des épiceries ou des commerces itinérants) ; l'accès à la santé (via les services médicaux mobiles) ; l'accès à la culture (avec les bibliobus) ; ou encore les services à domicile pour les seniors, auxiliaires ou aidants, proposés, pour les plus défavorisés, par des structures associatives ou solidaires, parfois grâce au bénévolat.

Concernant le bassin de mobilité Arrageois, c'est surtout l'accès aux services publics qui prend de plus en plus la forme de « l'aller vers », matérialisé par les Maisons France Services qui se déploient au travers d'antennes ou d'espaces labellisés « France Services », pouvant être la mairie, le centre social, la Poste ou encore la salle des fêtes d'une commune. Ceux-ci sont à la fois situés dans les intercommunalités les plus rurales du bassin mais également dans certains quartiers prioritaires, comme à Arras. Au total, on compte à ce jour 10 espaces labellisés « France Services » sur le bassin. Les conseillers y peuvent notamment accompagner les usagers dans leurs démarches administratives, répondre à leurs questions, les aider pour leurs démarches en ligne, résoudre certaines situations complexes et mettre à disposition des outils informatiques (ordinateurs mis à disposition, imprimantes, scanners...).



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

L'un des enjeux majeurs du rapprochement des services publics auprès des populations vulnérables habitant les territoires les moins denses et du développement des espaces d'accueil France Services est de pouvoir augmenter le nombre de dispositifs de type « bus itinérants » (les « camions bleus » par exemple qui sillonne le département du Nord, y compris le Cambrésis). Ceux-ci ont pour avantage de parcourir, selon un calendrier quotidien préétabli mensuellement, les communes les moins densément peuplées d'une intercommunalité.

Ainsi, la possibilité de déployer un bus itinérant France Services sur d'autres intercommunalités du bassin Arrageois doit être envisagée, en partenariat avec les services de l'Etat en charge du dispositif (ANCT, Préfecture) et les opérateurs nationaux (CAF, France Travail, CPAM, MSA, MDPH, etc.).

Cette action s'adresse donc dans un premier lieu aux territoires ruraux et périurbains.

De plus, d'autres dispositifs d'« aller vers » ayant pour objectif la diffusion de l'information sur les services de mobilités du territoire, peuvent être envisagés. Les événements réunissant un volume important d'habitants, tels que les fêtes communales, les marchés locaux, les compétitions sportives, les foires, les forums d'associations, les journées thématiques, les portes ouvertes de certains lieux, etc., sont des moments idoine pour toucher des publics vulnérables ou rencontrant des difficultés à se déplacer et partager les services à la fois de mobilité de droit commun et de mobilité solidaire.

Retours d'expériences inspirants sur le bassin de mobilité ou à proximité :

Sur le Département du Nord, les Camion Nord Santé Prévention (« camions roses ») sillonnent les routes du territoire pour favoriser le dépistage des cancers, en particulier celui du sein. Les directions territoriales choisissent d'en bénéficier, avec une priorité donnée dans les zones rurales et les QPV.

Sur la CA de Cambrai a été lancé le 4 mars 2025, l'Estafette Jaune. Il s'agit d'un service itinérant de l'Agglomération de Cambrai, visant à rapprocher les services publics des habitants du Cambrésis. Ce véhicule France Services spécialement aménagé permet aux agents de se rendre directement dans les communes, offrant ainsi un accès facilité aux démarches administratives essentielles.

Sur le bassin Aire Urbaine Centrale (AUC), en particulier au niveau de la Métropole Européenne de Lille (MEL), plusieurs « bus » effectuent également des missions similaires en se déplaçant sur le territoire, informant et sensibilisant sur diverses thématiques, telles que l'eau (« Bus de l'Eau ») ou encore le recyclage des déchets (Association « Les Alchimistes », à Tourcoing). Sur l'ensemble du Département du Nord, le bus « le Camion rose » permet d'améliorer les services d'accès à la santé dans les communes qu'il sillonne.

Enfin, dans un nombre de plus en plus élevé de territoires ruraux, des structures d'économie sociale et solidaire (ESS) s'engagent dans une démarche de rapprochement des biens et services des lieux de vie, notamment en ce qui concerne l'alimentation, par exemple avec des épiceries solidaires itinérantes. Celles-ci, en s'installant avec un calendrier prédéfini à des points réguliers au sein des villages, participent à recréer du lien social et peuvent proposer des produits à moindre coût en fonctionnant avec des dons, de la récupération ou des achats via des réseaux nationaux (ESS, Banque Alimentaire...).

L'Appel à Projets (AAP) annuel « Mobilités innovantes en milieu rural » du Département du Nord avait notamment permis le financement du dispositif « La Baraque à Frat », porté par l'association Les Petits Frères des Pauvres, permettant d'animer et de recréer du lien social dans certains villages du Cambrésis, en particulier à destination des personnes âgées ou seniors.

Toutefois, il est important de noter que les dispositifs de mobilité inversé ne sont pas systématiquement adaptés. Un dispositif France Services itinérant a été déployé sur la CC du Ternois mais a été arrêté pour manque d'attractivité. Ainsi, dans le cadre de la mise en œuvre du PAMS, les territoires où déployer des dispositifs d'aller-vers devront être précisément investigués et choisis.



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- EPCI
- Départements
- Région



PARTENAIRES

- Préfecture
- ANCT
- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France
- Communes



CIBLES

- Publics vulnérables habitant des communes rurales (PMR et PSH, personnes âgées, etc.)



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Première année (2026)

- S'équiper, à l'échelle d'une intercommunalité, de matériels et de kits de communication (brochures, documentation) sur l'offre de mobilité du territoire ;
- Tenir des stands d'information et de valorisation lors d'événements sur certaines communes isolées du bassin

2

Deuxième année (2027)

- Sur une communauté de communes rurale du bassin, monter un dossier auprès de la Préfecture du Pas-de-Calais ou du Nord et de l'ANCT pour une antenne mobile France Services
- Aménager un véhicule afin de déployer un dispositif « Bus France Services » sur une intercommunalité de l'Arrageois sur les territoires non couverts et pour lesquels cela est pertinent.

3

Tous les ans

- Multiplier les interventions liées à la mobilité lors des événements grand public



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

- Les ressources actuelles des différentes structures pilotes ou partenaires, à mutualiser pour envisager le déploiement de nouveaux services de mobilité inversée
- Matériel d'animation lors d'événements publics (barnum, kit de communication...)



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de dispositifs d'aller vers déployés



ACTIONS LIÉES

- Action 1.3 : Former les prescripteurs et les acteurs relais aux dispositifs de mobilité solidaire existants
- Action 2.4 : Savoir mobiliser les leviers de financement pour développer des actions complémentaires, notamment dans les territoires ruraux
- Action 3.3 : Améliorer la mobilité des seniors et anticiper le vieillissement de la population

FICHE ACTION 3.6 – Favoriser l'égalité femmes-hommes dans l'accès à la mobilité

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

De manière générale, les femmes cumulent davantage de vulnérabilités sociales que les hommes (isolement, précarité économique, prise en charge des enfants, travail à temps partiel, etc.) et sont les premières bénéficiaires des dispositifs d'aide à la mobilité. En 2022, 60 % des bénéficiaires de microcrédits personnels accordés par le Secours Catholique pour l'achat d'un véhicule étaient des femmes. Elles représentent également 69 % des personnes accompagnées par la Croix-Rouge au sein de leurs dispositifs de mobilité solidaire et 80 % des personnes accompagnées au sein des vélo-écoles de la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB)¹.

Par ailleurs, les femmes sont surreprésentées dans les métiers dits du « *care* » (aides à domicile, infirmières, auxiliaires de vie, femmes de ménage, etc.), soumis à de multiples contraintes horaires et des déplacements quotidiens nombreux et fatigants, ce qui en fait l'un des publics cibles des PAMS.

Des pratiques de mobilité genrées spécifiques

La place historique laissée aux femmes dans la gestion du foyer et des enfants a des incidences encore aujourd'hui sur leurs pratiques de mobilité. Selon l'Atlas des Mobilités (2022)², celles-ci sont plus restreintes que celles des hommes et davantage centrées autour du foyer :

- En 2014, les femmes réalisaient 75% des accompagnements des enfants et des personnes âgées.
- Elles font en moyenne 25% de kilomètres de moins que les hommes par semaine, et sont deux fois moins nombreuses parmi les grands mobiles.
- Mais leurs boucles de déplacement sont plus complexes que celles des hommes, car moins individualistes : elles enchaînent plus régulièrement différentes activités lors d'un même trajet (travail, courses, gestion des enfants, etc.), ce qui a tendance à accentuer leur charge mentale.³ Cela a d'ailleurs des implications en termes d'équipements et de choix modal : les femmes sont plus réticentes à abandonner la voiture au profit de modes plus durables, celle-ci facilitant la réalisation de ces chaînes de déplacement saccadées.
- Paradoxalement, elles continuent d'avoir un moindre accès au permis de conduire : 80% des femmes le possèdent contre 90% des hommes⁴.
- Ceci est d'autant plus pénalisant au sein des territoires ruraux, notamment dans une perspective d'accès aux services, aux commerces, aux loisirs, aux systèmes de garde, mais surtout d'insertion professionnelle.
- Les Hauts-de-France enregistraient en 2020 le taux d'emploi féminin le plus faible de France Métropolitaine (56,9% chez les 15-64 ans, contre 64,4% des hommes).⁵

¹ Territoires ruraux : en panne de mobilité, Secours Catholique-Caritas France, avril 2024

² Heinrich Böll Stiftung, La mobilité, charge mentale pour les femmes, 2022

³ Ibid Forum Vies Mobile, 2022

⁴ Sénat, "Femmes et ruralités : en finir avec les zones blanches de l'égalité". Octobre 2021

⁵ L'égalité femmes-hommes dans les Hauts-de-France : chiffres clés de la région et de ses départements, Insee Dossier Hauts-de-France n°11, mars 2024

En dehors de la voiture, les femmes marchent plus que les hommes (25,8% contre 21,5%) et prennent davantage les transports en commun (10,1% contre 7,9%). En revanche, elles sont moins susceptibles de se déplacer à vélo (1,5% contre 4%)⁶.

Enfin, l'espace public n'est pas accessible de manière équivalente en fonction du genre. Par exemple, 51% des femmes ne se sentent pas toujours en sécurité dans les transports, contre 35% des hommes⁷. Ce sentiment d'insécurité accrue peut entraîner des stratégies de renoncement ou d'évitement vis-à-vis d'un déplacement. Il est également nourri par une augmentation des chiffres de violences sexuelles dans les transports : + 6 % en 2024 par rapport à 2023 et +9 % par rapport à 2022. 91% des victimes sont des femmes, dont une majorité ont moins de 30 ans et plus d'un tiers sont des mineures⁸. L'absence d'un moyen de transport peut aussi être un empêchement pour certaines femmes victimes de violences conjugales : il limite l'accès aux démarches essentielles (dépôt de plainte, soins, hébergement), avec le risque d'un maintien dans une situation d'isolement et de dépendance.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Face à ces constats, différents dispositifs, nationaux mais aussi locaux à l'échelle des Hauts-de-France, ont vu le jour dans l'objectif d'améliorer les conditions de déplacement des femmes, et plus généralement leur accès à la mobilité.

La Direction Régionale aux Droits des Femmes et à l'Égalité a notamment lancé « **En voiture Nina et Simon.e.s** », un dispositif d'aller-vers ayant pour but de sensibiliser aux questions d'égalité femmes-hommes, de venir en aide ou de conseiller les femmes en milieu rural et dans les quartiers prioritaires de la politique de la Ville (QPV). Premièrement déployé dans le département du Nord en partenariat avec l'association SOLFA, il a aussi été mis en place dans l'Aisne par la Fédération Régionale des CIDFF des Hauts-de-France. Il s'agit d'un lieu itinérant d'information, d'écoute et d'orientation bienveillant, gratuit et sans rendez-vous, pour toute personne se questionnant sur les thématiques de l'égalité entre les femmes et les hommes. Le « van jaune » se déplace également lors d'événements (type fête de village) à la demande de partenaires, dont les centres sociaux. Les échanges s'articulent selon un principe d'anonymat, de distribution de l'information, de prise de rendez-vous individuel à la demande ou de mise en relation avec le partenaire compétent.

Pour ce qui est des transports en commun, et notamment des réseaux de bus urbains, il est possible depuis octobre 2020 de mettre en place un **dispositif de descente à la demande** qui permet de déposer les voyageurs entre deux arrêts en soirée et pendant la nuit. En Hauts-de-France, Ametis, sur la Métropole d'Amiens (bassin Grand Amiénois – Grand Roye), l'a instauré de 22h à 5h du matin. Si les femmes étaient la cible initiale, il a finalement été ouvert à tout usager se ressentant en situation d'insécurité ou de vulnérabilité face à la mobilité. Les lignes du réseau Ilévia, sur la Métropole Européenne de Lille (bassin Aire Urbaine Centrale), l'ont également adopté.

Sur la question du vélo, mode de déplacement vers lequel les femmes se tournent beaucoup moins que les hommes, l'antenne locale de l'Association Droit Au Vélo (ADAV) s'est associée à la Maison des Associations de Valenciennes (bassins Hainaut-Cambrésis-Thiérache et Aire Urbaine Centrale) pour proposer **des activités cyclistes réservées aux femmes**, dans le cadre de la Semaine des droits des femmes, en mars 2025. On pouvait y retrouver des ateliers de remise en selle ou encore d'auto-réparation.

De manière plus générale, le dispositif national « **Demandez Angela** » vise à créer un réseau de lieu sûr afin de prévenir les violences sexistes et sexuelles dans l'espace public. En cas d'agression, il est possible de se rendre dans un lieu partenaire (bar, restaurant, etc.) et de demander Angela. La personne alertée et formée à cette situation peut alors mettre en sécurité la femme, dans un endroit isolé, en appelant un taxi, la police, etc.

⁶ Enquête Mobilité des personnes, SDES - INSEE (2018-2019)

⁷ Chiffres de l'Observatoire National de la Délinquance et de la Répression Pénale (ONDRP)

⁸ Chiffres de l'Observatoire national des violences faites aux femmes qui s'appuie notamment sur les données de l'Observatoire national de la délinquance dans les transports, du ministère de l'Intérieur et des opérateurs de transports

Enfin, différentes initiatives ont été prises sur le sujet par certains Départements :

- Depuis décembre 2020, une convention unit **les services de l'État et les taxis du Pas-de-Calais afin de faciliter la mobilité des femmes victimes de violences conjugales**. Ce partenariat leur permet ainsi qu'à leurs enfants d'être véhiculées gratuitement pour accomplir leurs démarches allant du dépôt de plainte à la mise à l'abri en urgence ;
- Dans le cadre du **dispositif « coup de pouce insertion » du Département de la Somme**, qui octroie un soutien financier pour la reprise d'une activité ou d'un projet professionnel, les femmes en difficultés financières sont une des cibles principales ;
- Le Département du Nord a intégré depuis 2021 l'enjeu « **Favoriser l'égalité femmes-hommes dans la mobilité en territoires ruraux** » au sein de son appel à projet annuel « Mobilité innovante en milieu rural » pour les habitants et les habitantes des territoires peu et très peu denses ».

Néanmoins, si les initiatives strictement destinées aux femmes restent peu nombreuses en Région Hauts-de-France, il est à noter que la majorité des dispositifs de mobilité solidaire, qui sont ouverts à un public plus large, bénéficient particulièrement aux femmes du fait de leur situation spécifique (précarité, monoparentalité, isolement, violences, etc.).

Dans le cadre du PAMS, il apparaît donc nécessaire de :

- Sensibiliser à l'enjeu de l'égalité femmes-hommes sur les questions spécifiques de la mobilité et des déplacements. Ce sujet pourrait être l'une des thématiques retenues lors des rencontres des différents clubs de la mobilité solidaire de chaque bassin (cf. fiche « Gouvernance du PAMS »), afin de partager des dispositifs existants ou des retours d'expérience et échanger collectivement sur des pistes de solutions à développer. Il pourrait également s'agir d'un focus spécifique des formations à la mobilité solidaire (cf. fiche « Former les prescripteurs et les acteurs relais aux dispositifs de mobilité solidaire existant »).
- Veiller à l'intégration de l'enjeu de l'égalité femmes-hommes dans les cahiers des charges des appels à projets (AAP) ou appels à manifestation d'intérêt (AMI) liés à la mobilité et aux transports portés par la Région ou les Départements, à l'instar du Département du Nord. Cela pourrait se traduire par l'intégration d'un critère spécifique dans les dossiers de candidature, encourageant les porteurs de projet à identifier les besoins différenciés pour les femmes et à proposer des solutions adaptées, telles que des sessions d'atelier vélo destinées exclusivement aux femmes, de l'accompagnement au permis pour les femmes isolées, etc.
- Développer des indicateurs de suivi spécifiques au genre et à la question de l'accès à la mobilité pour les femmes qui permettront de nourrir le référentiel d'évaluation des PAMS sur chaque bassin de mobilité. Il peut notamment s'agir d'une mesure des profils de bénéficiaires des dispositifs de mobilité solidaire.



NATURE DE L'ACTION

- ☐ Animation
- ☐ Communication
- ☒ Concertation
- ☐ Etude
- ☒ Expérimentation

- ☐ Fonctionnement
- ☒ Formation
- ☐ Ingénierie
- ☐ Investissement



PILOTES

- Région
- Départements



PARTENAIRES

- Etat via le Haut Conseil à l'Egalité
- EPCI
- Communes
- Plateformes de mobilité
- Associations : SOLFA, CIDFF, Secours Catholique, Croix-Rouge
- Lieux d'accueil existants type Maison France Services, centres sociaux, missions locales
- Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB)



CIBLES

- Ensemble des femmes et des hommes
- L'ensemble de la population, pouvant faciliter les conditions de la mobilité des femmes



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

A partir de la première année

- Intégration de l'enjeu « égalité femmes-hommes face à la mobilité » aux formations distillées dans le cadre des PAMS

2

A partir de la deuxième année

- Organisation d'une journée ou d'un webinaire sur la thématique « Femmes et Mobilité » dans le cadre du club de la mobilité solidaire
- Intégration d'un critère « Egalité femmes-hommes » au sein de tous les cahiers des charges des AAP et AMI Mobilité publiés par la Région et les Départements en Hauts-de-France

3

A partir de la troisième année

- Construction d'indicateurs spécifiques aux inégalités de genre dans l'accès à la mobilité et aux moyens de transport.



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

- Diagnostic du PAMS ;
- Ensemble des sources citées.



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de dispositifs proposant un accompagnement spécifique pour les femmes



ACTIONS LIÉES

- Action 1.1 : Créer un annuaire des services de mobilité recensant l'ensemble des aides et des services de mobilité solidaire ;
- Action 1.3 : Former les prescripteurs et les acteurs-relais aux dispositifs de mobilité solidaire existants ;
- Action 2.1 : Définir la gouvernance et la coordination du PAMS ;
- Action 2.2 : Mettre en place un référentiel de suivi des actions du PAMS.

FICHE ACTION 4.1 – Lever les freins à la mobilité pour faciliter l'accès à l'emploi dans les filières professionnelles en tension

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

La mobilité est l'un des freins majeurs dans l'accès et le maintien dans l'emploi, avec un cumul de difficultés financières, matérielles et sociales. A l'échelle régionale, 28% des demandeurs d'emploi sont sans moyen de locomotion, et les entreprises déclarent avoir rencontré des difficultés de recrutement pour 49% des projets d'embauche, notamment pour des motifs liés à la mobilité.

Les filières concernées sont notamment les métiers précaires, ceux pouvant induire des horaires décalés (emplois industriels fonctionnant en 3x8, métiers de la santé, en hôpital notamment, etc.), ou encore impliquant une forte mobilité, comme les aides à domicile ou les auxiliaires de vie par exemple.

Sur le bassin de mobilité Arrageois, la dépendance aux véhicules motorisés est une problématique majeure, notamment dans les territoires ruraux qui constituent une partie importante du bassin. Cela concerne aussi les agglomérations a priori plus urbaines comme Cambrai ou Arras, où l'accès aux zones d'activités situées dans les zones périurbaines en transports collectifs a également été relevée comme pouvant être relativement complexe, malgré les efforts engagés sur Cambrai ou Arras notamment. La Communauté Urbaine d'Arras a par exemple mis en place des lignes dédiées aux zones d'activités ou au moins qui traversent ces dernières pour desservir certains lieux stratégiques (Acti'bus) avec des navettes disponibles de 5 h à 21 h en transport à la demande ou en ligne régulière selon les horaires. La Communauté d'Agglomération de Cambrai propose quant à elle un service de lignes dédiées pour desservir les parcs d'activités économiques tels que Actipôle et Cantimpré. Ce dispositif vise à faciliter les déplacements des salariés et visiteurs vers ces zones d'emploi, en particulier pour ceux ne disposant pas d'un véhicule personnel ou d'une desserte en transport public traditionnel. Par ailleurs, la CAC via un conventionnement avec PHARE, met en œuvre un système de location de véhicule et vélos pour faciliter l'accès à l'emploi (Solimob).

Aussi, les difficultés d'accès à l'emploi en lien avec la mobilité peuvent se cumuler avec des difficultés d'accès au logement pour les publics les plus précaires.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

La Loi Plein Emploi prévoit d'identifier les filières en tension. Sur le bassin de mobilité de l'Arrageois, un groupe de travail a identifié cinq typologies de métiers. Une étroite collaboration avec ce groupe de travail devra être envisagée pour mettre en place des solutions de mobilité durable.

On peut mentionner ici un ensemble de bonnes pratiques visant à répondre aux problématiques spécifiques que rencontrent les filières dites « en tension » :

- **Proposer des solutions concrètes de transport hors voiture individuelle**, adaptées aux contraintes de ces métiers en s'appuyant sur les employeurs et les acteurs de la mobilité (de droit commun ou solidaire) et du logement :
 - Pour les employeurs :
 - Adapter autant que possible les horaires de travail aux horaires des transports en commun ;
 - Organiser des services de transport intra ou inter-entreprises : navettes, transport à la demande, covoiturage ;
 - Mettre en place un plan de mobilité employeur voire inter-employeurs, comportant notamment un diagnostic des mobilités domicile-travail, et la réalisation d'un plan d'action incluant usage du vélo, du covoiturage, forfait mobilité durable, etc.
 - Pour les employeurs saisonniers : proposer un « pack » logement et emploi aux travailleurs saisonniers (par exemple, mise à disposition temporaire de logements étudiants vacants pendant les périodes estivales types CROUS);
 - Pour les bailleurs et les communes : développer l'offre de logements sociaux à proximité des bassins d'emploi ;
 - Pour les travailleurs dans le domaine de l'aide à la personne : prendre en compte la question de la mobilité dès le recrutement ou prêter ou faciliter l'accès à des véhicules pour les tournées et visites. A ce titre, le Département du Pas de Calais a lancé fin 2024 un Appel à projet pour lever les freins à la mobilité du secteur de l'aide à la personne. Sur un département voisin du bassin Arrageois, le Département de l'Aisne encourage à la formation et à la prise d'emploi pour les métiers de l'autonomie, en ayant répondu à l'AMI-CNSA sur l'axe relatif à l'attractivité des métiers de l'autonomie en lien avec France travail, la Région HDF et le GEIQ. Des groupes de travail territoriaux ont ainsi été organisés en 2024 afin de sensibiliser le public et de favoriser l'entrée en formation et d'accompagner à la prise de poste. La question de la mobilité y est abordée. Un autre exemple, la structure ADAPECO, en partenariat avec la Cité des Métiers, accompagne les demandeurs d'emplois en leur apportant les outils nécessaires et les compétences pour favoriser le retour à l'emploi en les sensibilisant aux mobilités alternatives.
- **Organiser des échanges directs** avec les employeurs du bassin ;
- **Communiquer auprès d'eux sur ces solutions de mobilité** en s'appuyant par exemple sur les clubs d'entrepreneurs, les événements organisés par les Chambres de commerce et d'industrie, les Chambres des Métiers et de l'Artisanat, les directions du développement économique des collectivités du bassin, les comités des partenaires et les autres organisations regroupant des employeurs (type petits déjeuners). Par exemple, la Communauté Urbaine d'Arras et Artis vont à la rencontre des entreprises du territoire pour présenter la globalité de l'offre de transport en commun existante. Le service mobilité de la CA de Cambrai participe également à des événements tels que les forums liés à l'emploi afin de promouvoir les solutions de mobilité du territoire auprès du grand public et des employeurs.
- **S'appuyer sur des dispositifs existants et fonctionnants à l'échelle régionale**, comme « En Route vers l'Emploi », pour les dupliquer à l'échelle locale : il s'agit par exemple d'une réflexion en cours au niveau de la CA de Cambrai.
- **Conventionner avec des structures d'insertion** pour mettre à disposition de la location de véhicules, vélos (Solimob, ARIL Mobile).

Ces leviers pourront être travaillés dans le cadre de la gouvernance du PAMS (cf. fiche 2.1), notamment en intégrant les représentants des employeurs au sein du Comité de bassin et du Club de la mobilité solidaire.

Enfin, le PAMS peut constituer une base de référence pour définir les actions opérationnelles du volet « mobilité » des Comités Locaux Pour l'Emploi (CLPE) qui établissent leur stratégie locale dans les arrondissements concernés par le bassin de mobilité.



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- Etat (DDETS)
- Région
- Départements
- France Travail



PARTENAIRES

- AOM locales
- Communes
- CCI
- CMA
- Chambre d'Agriculture
- Agences d'intérim
- FASTT
- Missions locales
- Bailleurs
- Réseau Déclic Mobilités
- Club « Les entreprises s'engagent »
- Comités locaux pour l'emploi qui aborderont l'attractivité des métiers en tension sur le territoire
- Services d'aide et d'accompagnement à domicile
- Cap Emploi



CIBLES

- Employeurs de filières en tension
- Employeurs avec de fortes contraintes de mobilité
- Travailleurs précaires
- Demandeurs d'emploi
- Personnes en insertion et bénéficiaires du RSA



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

A partir de la première année (2026)

- Intégrer des représentants d'employeurs au sein des instances de gouvernance du PAMS
- Relayer l'état d'avancement des réflexions dans les comités des partenaires des AOM où les représentants des employeurs sont représentés à hauteur de 50% depuis peu.
- Organiser des premiers échanges avec les employeurs, via les CCI, CMA, etc. afin de discuter de leurs besoins, les orienter et les informer des actions qu'ils pourraient porter pour développer des solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle.

2

Chaque année à partir de 2027

- Mise à jour du recensement des besoins des entreprises lors de la réunion annuelle du Club de la mobilité solidaire.



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

- Base de contacts employeurs de filières professionnelles en tension et d'agences d'intérim ;
- Réseaux d'employeurs et notamment Déclic Mobilités et le club « Les entreprises s'engagent » ;
- Les données des Besoins en Main d'Œuvre de France Travail.



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre d'entreprises participant aux rencontres annuelles du Club de la Mobilité solidaire.



ACTIONS LIÉES

- Action 1.1 : Créer un annuaire des services de mobilité recensant l'ensemble des aides et des services de mobilité solidaire ;
- Action 4.2 : Favoriser la mobilité des apprentis ;
- Action 4.3 : Intégrer la mobilité au sein des dispositifs à destination des demandeurs d'emploi et des stagiaires de la formation professionnelle ;
- Action 4.4 : Faciliter l'accès à l'emploi pour les grands projets : le chantier du Canal Seine-Nord Europe ;
- Action 4.5 : Faciliter l'accès à l'emploi pour les grands projets : la plateforme E-Valley.

FICHE ACTION 4.2 – Favoriser la mobilité des apprentis

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

La LOM indique précisément, dans l'Article L1215-3, que les jeunes en contrat d'apprentissage doivent pouvoir bénéficier d'actions en leur faveur dans le cadre de la mise en place du PAMS : « Le plan d'action définit les conditions dans lesquelles ces personnes bénéficient d'un conseil et d'un accompagnement individualisé à la mobilité. Il prévoit, notamment, les mesures permettant au service public de l'emploi de fournir ces prestations à tout demandeur d'emploi, à toute personne éloignée de l'emploi ou au jeune en contrat d'apprentissage. »

L'ensemble des acteurs de la formation ont pris en compte cette problématique de la mobilité dans le cadre du Contrat de plan régional pour le développement de la formation et de l'orientation professionnelle (CPRDFOP).

La question de la mobilité est en effet prégnante pour les apprentis puisqu'ils doivent se rendre à la fois sur leur lieu de travail et sur leur lieu de formation, et ce, rarement à proximité de chez eux.

Il existe déjà de nombreuses aides financières dont peuvent bénéficier les apprentis. Sans être exhaustif, on peut citer celles :

- de la Région (Aide aux transports aux particuliers, carte Génération# HDF-APPRENTIS, fonds de solidarité de l'apprenti, En route pour l'Emploi, Aide individuelle au permis de conduire...) ;
- de l'Etat (aide au permis de conduire, aide mobili-jeune par Action Logement...) ;
- des missions locales, des associations ;
- des Centres de Formations des Apprentis ;
- des AOM avec des tarifs préférentiels sur les réseaux de transports en commun ;
- Des EPCI (aide au permis de conduire proposée par la CA de Cambrai en faveur des apprentis ainsi que la mise à disposition de véhicules, ...)

Ces aides sont indispensables pour faciliter les déplacements des apprentis. Néanmoins, elles ne répondent pas toujours suffisamment à leurs besoins pratiques actuels ou à venir. Les difficultés sont d'autant plus importantes dans les territoires ruraux et périurbains du bassin Arrageois, où les offres d'emploi en apprentissage se concentrent dans les 2 principaux pôles urbains.

Les jeunes et les CFA font ainsi remonter le fait que :

- le choix d'une formation ou d'une entreprise se fait à défaut en prenant en compte la proximité, pas toujours en fonction de leur appétence (il existe des freins psychosociaux importants et une culture à la mobilité faible) ;
- il est parfois difficile d'accéder au CFA quand il n'est pas à proximité d'une gare ou d'un pôle d'échanges où il manque des services pour effectuer le « dernier kilomètre » ;
- les CFA sont parfois difficiles d'accès par les modes dits doux.

Pour le Bassin de mobilité Arrageois, on dénombre environ 650 apprentis, principalement dans les secteurs du Bâtiment et Travaux Publics (BTP), des Métiers de bouche et de la beauté - Artisanat d'art et une petite partie dans le secteur Sports, Arts, culture.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Dans la dynamique de la mise en place des PAMS, la Région Hauts-de-France, avec ses différents partenaires, établit une stratégie globale pour faciliter la mobilité des apprentis. Cela fait partie de ses compétences et les initiatives suivantes peuvent être mises en avant :

- Des réflexions sont en cours pour améliorer l'information des jeunes en amont du choix de la formation en apprentissage et de l'entreprise. L'objectif est que les jeunes élargissent leur spectre des possibles territorialement, en ayant connaissance des différentes possibilités de transport pour accéder à une formation et à une entreprise. De plus, des modules de formation au sein des CFA pourraient être proposés pour accompagner les jeunes à lever leurs freins à la mobilité et cette sensibilisation pourrait être réalisée par les entreprises. Aussi, des « guichets de la mobilité » au sein des CFA pourraient être développés afin d'optimiser l'information aux apprentis sur les services de mobilité disponibles. Les outils proposés par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, tels que le calculateur d'itinéraires et le futur annuaire des mobilités, seront particulièrement utiles dans ce cadre ;
- La Région a fait évoluer son appel à projets relatif à la Réussite des Apprentis pour la période 2025-2028 afin d'intégrer la prise en compte de la mobilité des apprentis. Des actions pourront ainsi potentiellement être retenues si elles visent à lever les freins à la mobilité des apprentis par la prise en charge des frais de transport en zone dépourvue de transports en commun réguliers adaptés aux horaires des formations ;
- La Région a construit, en partenariat avec l'ADEME, un consortium de plusieurs CFA dans l'objectif d'offrir des solutions de mobilité aux apprentis, avec un double intérêt dans la démarche engagée :
 - ▮ Atteindre la jeunesse : majoritairement âgés de 15 à 30 ans, les apprentis se prêtent tout particulièrement au déploiement de la mobilité à vélo dans la perspective d'un changement de comportement à long terme ;
 - ▮ Résoudre la problématique de la double-mobilité : à l'opposé des élèves de la filière générale, les apprentis se distinguent par leur utilisation permanente de deux sites, avec d'une part le lieu d'étude et d'autre part le lieu d'apprentissage. Cette particularité n'est pas sans aggraver la difficulté liée à leurs besoins de mobilité.
Le projet vise à dynamiser l'emploi du vélo en en faisant un nouvel outil de développement du territoire, au service des centres d'apprentissage et de formation. Il va recevoir un soutien de l'ADEME et un accompagnement de la Région. Les actions menées au sein de ce projet participent aux objectifs suivants :
- **Action 1 : Déployer la stratégie Vélo** auprès des onze sites de l'AFPA sur l'ensemble du territoire des Hauts-de-France. Il s'agit de l'expérimentation d'un système de vélopartage accompagné d'un bouquet de services (stationnement, totems de réparation). Cette première expérimentation à grande échelle pourra servir par la suite d'exemple à d'autres CFA ;
- **Action 2 : Élaborer deux plans de mobilité**, le premier pour l'AFPA dans le cadre du suivi de sa stratégie de déploiement et d'expérimentation pratique, le second pour Campus pro dans la perspective de la mise en place d'un bâtiment vélo à l'horizon 2025. Ces plans de déplacements seront réalisés avec les étudiants et animés par un prestataire externe ;
- **Action 3 : Mettre en place des méthodologies de sensibilisation et d'animation en faveur de la mobilité à vélo** pour une diffusion à l'échelle régionale : sensibilisation et animations vélo à destination des apprentis, stagiaires et employeurs et diffusion de bonnes pratiques auprès du grand public et des autres établissements scolaires du territoire.

Cette première action pourra être suivie de la mise en place d'investissements pour favoriser la mobilité à vélo dans les CFA (abris vélos, vélopartage, etc.).

Enfin, il conviendra également de **proposer des solutions de mobilité résidentielle** en lien avec les politiques publiques de logement y compris les politiques de logement à destination des PSH. La première étape pourrait consister à organiser un temps de concertation avec les acteurs du logement. Des solutions de logements modulaires pourraient par exemple être envisagées, ainsi que la mise en relations entre bailleurs et apprentis, etc.



NATURE DE L'ACTION

- ☐ Animation
- ☒ Communication
- ☒ Concertation
- ☐ Etude
- ☐ Expérimentation

- ☒ Fonctionnement
- ☐ Formation
- ☒ Ingénierie
- ☒ Investissement



PILOTES

- Région



PARTENAIRES

- CFA
- ADEME
- Acteurs du logement
- Associations (CREM, ADAV...)



CIBLES

- CFA
- Apprentis
- Jeunes qui pourraient être intéressés par l'apprentissage
- Les entreprises



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2026 - 2029

- Accompagnement de projets permettant une meilleure mobilité des apprentis



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

- Aides de la Région, de l'Etat, des missions locales, des associations, des CFA, des AOM ;
- Dispositifs ciblant les apprentis.



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de « guichets de la mobilité » créés ;
- Modules de formation créés au sein des CFA.



ACTIONS LIÉES

- Action 3.2 : Donner une culture de la mobilité aux jeunes ;
- Action 4.1 : Lever les freins à la mobilité pour faciliter l'accès à l'emploi dans les filières professionnelles en tension.

FICHE ACTION 4.3 – Intégrer la mobilité au sein des dispositifs à destination des demandeurs d'emploi et des stagiaires de la formation professionnelle

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Selon une étude du Laboratoire de la Mobilité inclusive, près d'un Français sur quatre déclare avoir déjà renoncé à un travail ou une formation faute de moyen de transport pour se déplacer. Ils sont plus d'un sur deux à le déclarer chez les personnes les plus fragiles financièrement. La mobilité est donc un frein assurément prégnant à l'accès à l'emploi ou à une formation.

Par ailleurs, dans le cadre de sa compétence en matière de formation professionnelle, la Région Hauts-de-France a lancé un nouveau service public régional de formation « S'engager vers l'emploi 2023-2027 », sous forme de Service d'Intérêt Economique Régional (SIEG) sur les 26 arrondissements composant le territoire régional.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Le dispositif « S'engager vers l'emploi 2023-2027 » vise à accompagner vers l'emploi ou vers des formations qualifiantes les personnes connaissant différents freins d'accès à l'emploi. Le public concerné est constitué de demandeurs d'emploi jeunes et adultes, prioritairement dépourvus de diplôme et rencontrant des difficultés d'apprentissage ou d'insertion, afin de leur permettre de bénéficier, à titre gratuit, d'un parcours individualisé comportant une aide à caractère pédagogique, social et professionnel.

Ce dispositif porte un regard particulièrement attentif à la mobilité sous deux angles essentiellement :

- d'une part, dans le cadre de la contractualisation avec les organismes de formation, **le lieu de formation est finement précisé à la ville**. Ainsi, les difficultés de déplacements sont prises en compte à l'origine du montage du projet de formation : le lieu de déroulement de la formation est préalablement défini afin de réduire les abandons ou l'absentéisme, et de soutenir une offre au plus près des bénéficiaires ;
- d'autre part, lors de la phase de positionnement qui permet de déterminer le parcours de formation adapté aux besoins du stagiaire, **les organismes de formation opèrent un diagnostic** qui doit mettre au jour, entre autres questionnements, **les problématiques liées à la mobilité**, ou à la perception qu'ont les bénéficiaires sur leur mobilité.

Par ailleurs, dans le cadre de l'obligation de service public « Coopération-Partenariat », les organismes de formation sont enjoins à mener des partenariats qui diversifient leurs sources de prescripteurs, qui les acculturent à leur environnement territorial et qui les encouragent à mener des coopérations actives avec d'autres acteurs de l'insertion et de l'emploi. Ainsi, après une analyse de leurs besoins (issue d'un questionnaire qui leur sera transmis en amont), sera proposé aux organismes de formation de travailler avec les structures proposant de l'accompagnement individualisé aux personnes éloignées de l'emploi et de la formation, afin d'établir un programme d'intervention.

L'annuaire des services de mobilité réalisé par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France viendra en appui de cette coopération, pour offrir aux prescripteurs une vision exhaustive du champ des possibles.

Enfin, il conviendrait que la mobilité continue à être prise en compte et valorisée au sein du prochain dispositif de formation à partir de 2027.

Accompagnement des BRSA par les Départements

Le **Département du Nord** soutient les allocataires du RSA dans le cadre de leur reprise d'emploi ou de formation via les dispositifs suivants :

- Activ'Emploi - Aide financière activable lors du premier mois de la reprise d'un emploi couvrant les frais kilométriques, transports en commun, achat de vélo ou trottinette électriques, garde d'enfants.
- Boost Qualification – Aide financière accordée à la fin d'une formation d'une durée de plus d'un mois, qualifiante, certifiante ou diplômante.
- Expérimentation du dispositif "cumul RSA" - Permettant le cumul d'un salaire avec l'allocation RSA durant 3 mois maximum

Mais également en proposant un accompagnement renforcé via les coachs présents au sein de la Maison Nord Emploi pour la reprise d'un emploi ou d'une formation.

S'ajoute à ces dispositifs, le financement de projets autour de la levée des freins à la reprise d'activité : aide à la mobilité, à la garde d'enfants via le Pacte Local des Solidarités le Département du Nord.

Le **Département du Pas-de-Calais** apporte quant à lui une offre de services diversifiée d'insertion auprès des publics bénéficiaires du RSA et des jeunes de moins de 26 ans éloignés de l'emploi.

A travers son schéma départemental inclusion 2023-2027, il entend notamment construire des parcours intensifs d'insertion pour favoriser l'accès et le maintien dans l'emploi.

Le Département agit en faveur :

- Du déploiement d'une offre de service dynamique pour lever les freins à la reprise d'activité : aide à la mobilité, à la garde d'enfant, au logement ; mais aussi avec des dispositifs tels que « coaching emploi » ; « coaching jeunesse », etc.
- Du développement de nouveaux modes d'accompagnement (« côte à côte » ; « faire avec » ...)
- De la préparation et de la formation des publics par des modalités pédagogiques innovantes et permettant de faire prendre conscience des potentiels de chacun.

Tout cela s'articule autour de dispositifs permettant d'animer et coordonner la déclinaison de cette politique publique départementale. Peuvent être cités :

- « Mon job 62 », la plateforme qui permet de rapprocher les bénéficiaires du RSA des offres d'emplois
- « Profession Autonomie 62 », dont le but est de faciliter l'accès aux emplois liés aux métiers de l'Autonomie.
- « Mamobilité62 », avec notamment le soutien financier de 10 structures de la mobilité solidaire

Afin de pouvoir soutenir les démarches individuelles de retour vers l'emploi des bénéficiaires du RSA, le Département du Pas-de-Calais est également en mesure d'apporter une Aide Financière Personnalisée (AFP) ou encore un « coup de pouce compétence » pour ceux qui s'inscrivent vers un parcours « formation-emploi ».

Enfin, le Département sait pouvoir compter sur de nombreux partenaires de l'accompagnement répartis sur l'ensemble des territoires. Ceux-ci permettent d'assurer à la fois le repérage des problématiques des personnes et de répondre aux enjeux d'accompagnement intensif fixés dans le schéma départemental inclusion.

L'ensemble de cette politique publique de l'insertion s'inscrit en lien étroit avec la mise en œuvre de l'expérimentation France Travail issue de la loi sur le Plein Emploi.

Accompagnement des demandeurs d'emploi par France Travail

France Travail a mis en place une prestation « Bilan-accompagnement mobilité », destinée à accompagner uniquement les demandeurs d'emploi vers une mobilité géographique plus autonome, en levant leurs freins à la mobilité pour élargir le périmètre des opportunités de travail et de formation. Il s'agit d'un parcours individualisé d'une durée de 3 mois, pouvant être complété par des ateliers en groupe.

La mobilité est également évaluée dans le cadre d'autres dispositifs de France Travail. C'est le cas notamment du dispositif « Prépa Compétences » qui permet aux publics éloignés de l'emploi et de l'accès à la formation ayant besoin de renforcer leurs compétences de découvrir des métiers et de trouver la bonne offre de formation en une trentaine de jours maximum.

Les Comités Locaux Pour l'Emploi (CLPE)

La Loi pour le Plein Emploi (loi n°2023-1196 du 18 décembre 2023) instaure une nouvelle gouvernance du réseau pour l'emploi, aux niveaux national, régional, départemental et local. Les comités locaux pour l'emploi définissent les stratégies locales de l'emploi et les traduisent de manière opérationnelle. De nombreux CLPE en Hauts-de-France ont choisi d'adopter dans leur stratégie locale un volet « mobilité ». Celle-ci constitue en effet l'un des principaux freins pour le retour à l'emploi.

Dans le cadre des travaux des CLPE des arrondissements concernés par le bassin de mobilité Arrageois, le PAMS peut constituer un cadre de référence pour décliner des actions opérationnelles.



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- Région
- Départements
- France Travail



PARTENAIRES

- Organismes de formation
- MDPH
- Cap Emploi
- DEA (Dispositif Emploi Accompagné)



CIBLES

Le public éligible :

- Les personnes en recherche d'emploi majeures, inscrites ou non à France Travail ;
- Les salariés en contrat aidé ;
- Les salariés à temps partiel (durée inférieure à 24 heures par semaine) ;
- Les personnes en préparation partagée d'éducation de l'enfant (PréParE) à temps plein et privées d'emploi.



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

- Pour la Région, le dispositif « S'engager vers l'emploi 2023 – 2027 » ;
- Pour le Département du Pas de Calais, le déploiement du schéma départemental d'inclusion.



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

- Cahier des charges du dispositif « S'engager vers l'emploi 2023-2027 » ;
- Les Comités Locaux pour l'Emploi des arrondissements concernés par le bassin de mobilité ;
- Annuaire de recensement des aides et dispositifs de mobilité solidaire (cf. action 1.1) .



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de bénéficiaires formés dans le cadre du dispositif « S'engager vers l'emploi 2023-2027 »
- Nombre d'organismes de formation mobilisés dans le partenariat



ACTIONS LIÉES

- Action 1.1 : Créer un annuaire des services de mobilité recensant l'ensemble des aides et des services de mobilité solidaire ;
- Action 2.3. : Renforcer l'accompagnement et la coordination des acteurs de la mobilité solidaire au travers de plateformes départementales ;
- Action 3.1. Définir et tendre vers une offre idéale de l'accompagnement de mobilité solidaire maillant tout le bassin ;
- Action 4.1. : Lever les freins à la mobilité pour faciliter l'accès à l'emploi dans les filières professionnelles en tension.

FICHE ACTION 4.4 – Faciliter l'accès à l'emploi pour les grands projets : le chantier du Canal Seine-Nord Europe

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Le bassin Arrageois est concerné par deux projets d'envergure ayant un fort impact sur le territoire, ses dynamiques d'emploi et donc les enjeux de mobilité des travailleurs, à savoir le chantier du Canal Seine-Nord Europe (CSNE) et la plateforme logistique E-Valley.

Cette fiche traite de l'accessibilité aux chantiers du CSNE.

Le CSNE reliera fin 2032 les bassins de la Seine et de l'Oise au réseau à grand gabarit du nord de l'Europe. Il traversera et impactera notamment les territoires de la CC du Sud Artois, de la CA de Cambrai (Moeuvres) et de la CC Osartis Marquion, et terminera sa course à Aubencheul-au-Bac, dans la CA de Cambrai, qui accueillera un port intérieur (secteur 4 du Canal « Etricourt-Manancourt – Aubencheul-au-Bac »). En conséquence, dans les prochaines années, le chantier exercera une influence notable sur les flux domicile-travail du bassin Arrageois, avec un potentiel d'emplois d'environ 1 100 postes pour le bassin.

Le tracé du canal parcourt surtout des territoires peu denses et est éloigné des axes principaux de transport, impliquant un recrutement géographique élargi (en particulier depuis le bassin minier) pour mobiliser les emplois nécessaires, des distances importantes à parcourir et des solutions de transport adaptées à imaginer. Jusqu'ici, à l'échelle de l'ensemble du canal, les clauses d'insertion ont permis au 1^{er} avril 2024 de réaliser plus de 120 000 heures avec 152 bénéficiaires ; 80% des emplois obtenus sont durables, avec 50% de CDI et 30% de CDD de plus de 6 mois, contrats de professionnalisation ou d'apprentissage.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

L'objectif de cette action est de mobiliser les acteurs du territoire (AOM, opérateurs de mobilité, Région et entreprises) pour proposer des solutions concrètes et soutenables de transport adaptées aux contraintes des chantiers du CSNE (localisation, évolutivité géographique). Elle s'articule en plusieurs points complémentaires :

- **Valoriser, faire connaître et évaluer « Navettes Emploi Express » déployée par le Département du Pas-de-Calais.** En effet, le Département du Pas-de-Calais est devenu chef de file dans l'émergence d'un système de « Navettes Emploi Express », permettant d'acheminer les salariés sur le site des travaux (à proximité de Marquion) depuis Arras, Bapaume ou encore Lens et Hénin-Beaumont via 3 lignes. Cette offre est à ce jour en construction et pourrait être opérationnelle mi-2025, sous réserve de l'obtention de co-financements. Selon l'ampleur des besoins de recrutement, il sera toutefois nécessaire de vérifier la capacité à y répondre une fois que ces besoins seront mieux définis. La plateforme et ses opérateurs partenaires seront mobilisés en priorité pour apporter des solutions aux bénéficiaires du RSA et aux jeunes de moins de 26 ans ; les autres publics employables ciblés par le PAMS (demandeurs d'emploi, etc.) pourront également être concernés par les services qui seront proposés. Le marché BMI de France Travail s'inscrit dans ce champ, sur le volet accompagnement.

- **Associer les employeurs à la démarche**, puisqu'ils sont les premiers concernés et les premiers organisateurs potentiels de services. A ce jour, la Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE) a prévu d'organiser deux réunions avec les mandataires afin de cadrer tous les aspects du chantier, y compris les questions d'accès et de mobilité. Pour ce faire, la SCSNE va organiser, avec les groupements d'entreprises de chaque lot de travaux, les réunions suivantes :

- une réunion de lancement du lot de travaux, en bilatéral ;
- une réunion de cadrage, avec les co-pilotes (Région et Etat).

Ces réunions vont permettre de cadrer au mieux les besoins de chaque entreprise, et d'envisager, avec elles, les solutions possibles.

La SCSNE a également élaboré un guide des entreprises attributaires, disponibles en ligne (et facile à mettre à jour) pour accompagner les entreprises dans leurs démarches et le respect des engagements du cahier des charges.

- **Associer les AOM**, la Région et le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France pour renforcer ponctuellement des horaires ciblés de services de transport, fondés sur une analyse précise des besoins d'activité définis par l'ensemble des acteurs concernés ou ajouter des liaisons supplémentaires (navettes, bus) « spéciales CSNE » vers les différents sites. En particulier, un travail fin d'analyse des dessertes régionales, par car et par train, est à faire afin d'identifier des ajustements ou compléments à l'offre permettant d'accéder aux différents sites.

Dans le cadre de la desserte du chantier du Canal Seine-Nord Europe, la CAC mène plusieurs actions en matière de mobilité afin de proposer des solutions liées aux déplacements des salariés. La création d'aires de covoiturage permettra de réduire le recours à la voiture individuelle pour les trajets domicile–chantier, en facilitant le regroupement des déplacements des salariés.

La CAC mène actuellement une étude sur les enjeux de mobilité et de stratégie pour la desserte d'E-Valley et le CNSE avec une réflexion sur le projet d'une ligne BHNS ainsi que sur la mobilité douce.

- **Faciliter la circulation de l'information sur les services de mobilité existants** pour les salariés et les employeurs. Par exemple, des séances de sensibilisation et d'accompagnements pourraient être organisées auprès de ses derniers pour faciliter la prise en main des ressources recensées par les outils du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France.

Cette démarche peut être coordonnée avec les bassins Grand Amiénois-Grand Roye et Saint-Quentinois, également concernés par les chantiers du CSNE.



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- Région
- Départements
- SCSNE



PARTENAIRES

- SPIE départementaux
- France Travail
- SNCF Gares et Connexions
- AOM locales
- FASTT (intérim)
- Agences d'intérim (Humando, etc.)
- Prestataires privés de transport
- MaMobilité62 et opérateurs locaux de mobilité solidaire
- Plateformes de covoiturages ou plateformes de covoiturage intra-salariés
- Associations porteuses de TUS
- Entreprises engagées sur le CSNE



CIBLES

- Travailleurs des chantiers CSNE
- Employeurs sur les chantiers



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Dès la première année (2026)

- Mettre en place la « Navette Emploi Express » du Département du Pas-de-Calais et de la FJEP ;
- Enclencher un dialogue dès qu'une entreprise est retenue afin de connaître ses projets en matière de déplacement de ses salariés et l'orienter vers les services existants (SCSNE)
- Etablir un document sur les services de mobilité existants pour les ouvriers et pour les employeurs (points d'arrêt, fréquences, etc.) à partir des outils du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France (cf. annuaire des services de mobilité, fiche 1.1)
- Enclencher l'étude des besoins ciblés et des services à déployer en partenariat avec les différents acteurs pouvant porter des solutions de mobilité (SNCF Gares et Connexions, AOM, employeurs) afin de déterminer leur faisabilité et d'affiner un calendrier de mise en œuvre

2

Dès 2027

- Développer des dispositifs d'accompagnement et de formation des employés du chantier CSNE pour les sensibiliser à la mobilité
- Suivre la mise en place de la navette du département du Pas de Calais.



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

- Annuaire des services de mobilité pour les différents publics de la mobilité solidaire ;
- Formations existantes sur la mobilité et notamment la lecture de cartes, etc.



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre d'entreprises attributaires pour le chantier du CSNE avec lesquelles un dialogue a été ouvert sur le sujet de la mobilité des travailleurs ;
- Nombre de bénéficiaires utilisant la navette chantier « CSNE ».



ACTIONS LIÉES

- Action 1.1 : Créer un annuaire des services de mobilité recensant l'ensemble des aides et des services de mobilité solidaire ;
- Action 2.3 : Renforcer l'accompagnement et la coordination des acteurs de la mobilité solidaire au travers de plateformes départementales ;
- Action 3.1 : Définir et tendre vers une offre idéale de l'accompagnement de mobilité solidaire maillant tout le bassin ;
- Action 3.2 : Donner une culture de la mobilité aux jeunes ;
- Action 4.1 : Lever les freins à la mobilité pour faciliter l'accès à l'emploi dans les filières professionnelles en tension ;
- Action 4.3 : Intégrer la mobilité au sein des dispositifs à destination des demandeurs d'emploi et des stagiaires de la formation professionnelle ;
- Action 4.5 : Faciliter l'accès à l'emploi pour les grands projets : la plateforme E-Valley.

FICHE ACTION 4.5 – Faciliter l'accès à l'emploi pour les grands projets : la plateforme E-Valley

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Le bassin Arrageois est concerné par deux projets d'envergure ayant un fort impact sur le territoire, ses dynamiques d'emploi et donc les enjeux de mobilité des travailleurs, à savoir le chantier du Canal Seine-Nord Europe (CSNE) et la plateforme logistique E-Valley.

Cette fiche traite de l'accessibilité à la plateforme logistique E-Valley.

La plateforme logistique E-Valley, située à Epinoy (CC Osartis Marquion, Département du Pas-de-Calais) et Haynecourt (CA de Cambrai, Département du Nord), est implantée sur près de 320 hectares dont 550 000 m² d'entrepôts supplémentaires à venir, générant environ 1 500 emplois d'ici fin 2025 dans les secteurs de la logistique et du e-commerce.

Du fait de la nature de leurs activités, les salariés des entreprises présentes sur le site d'E-Valley occupent des fonctions aux horaires variés, parfois décalés.

Un recensement interne des besoins réalisé auprès des salariés par site de production a par ailleurs mis en évidence les principaux lieux de résidence de ces derniers : pour une majorité d'entre eux (environ 75%), les salariés viennent de la CA de Cambrai. Certains flux sont également drainés par la CA de Douai situés à l'extérieur du périmètre du bassin de mobilité de l'Arrageois (environ 20% des salariés d'E-Valley), le reste (5%) provenant de l'Arrageois. Autrement dit, le site emploie une majorité de personnes issues de bassins de vies locaux. Du fait du développement du site, les promoteurs seront susceptibles d'aller chercher de potentiels salariés au-delà des bassins d'emploi de l'Arrageois, démultipliant les freins à la mobilité (davantage de kilomètres à parcourir pour se rendre sur leur lieu de travail, par exemple).

Aussi, la problématique de l'accès à E-Valley est double : il s'agit en effet d'offrir des alternatives à la voiture individuelle pour arriver sur le site depuis l'extérieur, mais aussi de pouvoir se déplacer à l'intérieur du site étant donné son envergure.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

L'objectif de cette action est de mobiliser les acteurs du territoire (AOM, opérateurs de mobilité, Région, Départements et entreprises) pour proposer des solutions concrètes et soutenables de transport adaptées aux contraintes de la plateforme logistique E-Valley (horaires décalés, mobilités externes et internes, desserte). Elle s'articule en plusieurs points complémentaires :

- **Etudier la desserte d'E-Valley.** Pour la CA de Cambrai, une étude est en cours sur les enjeux de mobilité et de stratégie pour la desserte d'E-Valley.

- **Associer les employeurs à la démarche**, puisqu'ils sont les premiers concernés et les premiers organisateurs potentiels de services. Concernant E-Valley, les entreprises implantées sont peu associées aujourd'hui aux réflexions et problématiques posées. Seul un représentant du développement économique du site a été ciblé pour des échanges ponctuels.
- Associer les AOM, la Région et le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France pour renforcer ponctuellement des horaires ciblés de services de transport, fondés sur une analyse précise des besoins d'activité définis par l'ensemble des acteurs concernés ou ajouter des liaisons supplémentaires (navettes, bus) « spéciales E-Valley » vers les différents sites. En particulier, un travail fin d'analyse des dessertes régionales, par car, est à faire afin d'identifier des ajustements ou compléments à l'offre permettant d'accéder aux différents sites.

Une première étape consiste à mettre autour de la table les AOM, les Départements, la Région, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, les responsables du site et quelques responsables d'entreprises directement concernés par des difficultés de recrutement. Une première réunion a eu lieu et les échanges doivent se poursuivre.

Pour ancrer les pistes de solutions dans le réel, une visite de site similaire à celui d'E-Valley pourrait être envisagée pour s'inspirer des initiatives qui s'organisent au-delà du bassin (exemple : pôle de Roissy).

- **Mobiliser les opérateurs de mobilité solidaire** : les structures partenaires des territoires concernés (MaMobilité62, FJEP ou l'ADEFI pour la Pas-de-Calais, ou Wimoov et PHARE pour le Nord), pourront proposer des solutions de mobilité aux futurs travailleurs issus de catégories de population vulnérables. Une autre piste de réflexion porte sur le renforcement du service « Navettes Express Emploi » dont le Département du Pas de Calais est chef de file. Cette navette, déployée à partir de mi-2025, a pour objectif de rapatrier des salariés vers le chantier du Canal Seine-Nord Europe (CSNE) à Marquion depuis 3 lignes pré-identifiées. L'une de ses lignes pourrait être en partie détournée pour desservir également le site E-Valley si l'opportunité se justifiait. (cf. fiche action 4.4).
- **Favoriser le développement du covoiturage réguliers** par l'intermédiaire d'acteurs spécialisés en montrant les possibilités offertes par la plateforme Pass Pass covoiturage et la création d'une communauté pour le site, en signalant les nombreuses aires de covoiturages sur l'aire d'influence du site, en faisant la promotion de BlablaCar Daily, etc.
- **Conventionner avec les associations du territoire**. Par exemple, il existe une convention entre Solimob (PHARE) et la CA de Cambrai. L'objectif est d'accompagner les personnes en recherche d'emploi, ainsi que la mise à disposition de vélos et de véhicules, puis d'y adjoindre de nouveaux véhicules achetés par la CA de Cambrai.
- **Faciliter la circulation de l'information sur les services de mobilité existants** pour les salariés et les employeurs. Par exemple, des séances de sensibilisation et d'accompagnements pourraient être organisées auprès de ses derniers pour faciliter la prise en main des ressources recensées par les outils du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France.
- Associer à ces solutions un dispositif d'accompagnement pour dépasser les freins culturels et psychologiques (changer de métier, se déplacer loin...) et de formation des employés (lecture des réseaux et horaires de transport par exemple) ; ce volet pourra par exemple être nécessaire pour certains travailleurs peu à l'aise avec un déplacement domicile-travail dépassant les 30 km. Il existe cependant un effet de seuil des 30 km : certains ne se sentent pas à l'aise quand il s'agit de simplement changer de département même quand celui-ci est à moins de 30 km. Les « effets de lieu » sont propres à chaque travailleur et doivent être adaptés en fonction des situations. Ce dispositif pourra être assuré par les opérateurs de mobilité solidaire et la plateforme de mobilité départementale du Pas-de-Calais.

Cette démarche peut être coordonnée avec les bassins Aire Urbaine Centrale et Hainaut Cambrésis Thiérache, dont les emplois représentent une opportunité pour les habitants du bassin minier par exemple.



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- Région
- Départements
- Castignac, gestionnaire de E-Valley
- AOM



PARTENAIRES

- EPCI
- SPIE départementaux
- France Travail
- SNCF Gares et Connexions
- AOM locales
- FASTT (intérim)
- Agences d'intérim (Humando, etc.)
- Prestataires privés de transport
- Opérateurs locaux de mobilité solidaire
- Plateformes de covoiturages ou plateformes de covoiturage intra-salariés
- Entreprises présentes sur E-Valley



CIBLES

- Employés travaillant sur la plateforme logistique E-Valley
- Employeurs présents sur E-Valley



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

En 2025

- Etude sur la desserte d'E-Valley initiée par la CA de Cambrai

2

Dès la première année (2026)

- Organiser une réunion associant largement les AOM (CA de Cambrai et CC Osartis-Marquion), les Départements, la Région et les entreprises d'E-Valley pour partager l'état de la réflexion
- Etablir un document sur les services de mobilité existants pour les ouvriers et pour les employeurs (points d'arrêt, fréquences, etc.)

3

Dès 2027 et au moins jusqu'en 2029

- Etudier la mise en œuvre de nouveaux services de mobilité (TAD, covoiturage, etc.)
- Développer des dispositifs d'accompagnement et de formation des employés pour les sensibiliser à la mobilité



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

- Annuaire des services de mobilité pour les différents publics de la mobilité solidaire ;
- Formations existantes sur la mobilité et notamment la lecture de cartes, etc.



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre d'entreprises implantées à E-Valley avec lesquelles un dialogue a été ouvert sur le sujet de la mobilité des travailleurs.



ACTIONS LIÉES

- Action 1.1 : Créer un annuaire des services de mobilité recensant l'ensemble des aides et des services de mobilité solidaire ;
- Action 2.3 : Renforcer l'accompagnement et la coordination des acteurs de la mobilité solidaire au travers de plateformes départementales ;
- Action 3.1 : Définir et tendre vers une offre idéale de l'accompagnement de mobilité solidaire maillant tout le bassin ;
- Action 3.2 : Donner une culture de la mobilité aux jeunes ;
- Action 4.1 : Lever les freins à la mobilité pour faciliter l'accès à l'emploi dans les filières professionnelles en tension ;
- Action 4.3 : Intégrer la mobilité au sein des dispositifs à destination des demandeurs d'emploi et des stagiaires de la formation professionnelle ;
- Action 4.4 : Faciliter l'accès à l'emploi pour les grands projets : le chantier du Canal Seine-Nord Europe.



La durée du plan d'action

Le présent plan d'action commun en matière de mobilité solidaire est valable pour la période 2025-2029. Cette période de cinq ans sera proposée de manière uniforme pour les PAMS et les contrats opérationnels de mobilité (COM) des dix bassins de mobilité couvrant la région. Cela permettra, le cas échéant, de réexaminer les contours de ces bassins à l'horizon 2029.

Bien que ce plan d'action se rapproche davantage d'une charte que d'un contrat, toute modification, ajout ou suppression d'actions inscrites dans le Plan d'Action commun en matière de Mobilité Solidaire (PAMS) nécessitera une nouvelle délibération de la part de chaque signataire. Les résultats des évaluations réalisées pour certaines actions pourront être utilisés pour accélérer ou dupliquer les actions qui fonctionnent ou pour ajuster celles qui ne donnent pas les résultats escomptés.

Les décisions correspondantes seront proposées en comité de bassin, permettant ainsi une adaptation continue aux besoins et aux évolutions de la mobilité solidaire dans ce bassin de l'Arrageois.



La gouvernance

La démarche d'élaboration du présent PAMS et de son équivalent sur le transport de droit commun, le COM, a préfiguré la gouvernance proposée pour le suivi et la mise en œuvre des actions identifiées. Au-delà de veiller à leur bonne réalisation, il s'agit en effet de renforcer l'écosystème de la mobilité sur le bassin de l'Arrageois et de faire perdurer la communauté de partenaires qui s'est constituée tout au long de la démarche.

Aussi, il est proposé de mettre en place une gouvernance unique à l'échelle de ce bassin de mobilité, notamment dans l'objectif de veiller à la cohérence et la complémentarité des travaux des COM et des PAMS. Cette gouvernance se matérialisera à travers la constitution d'un « **Comité de bassin de mobilité de l'Arrageois** » qui vaudra comité de pilotage à la fois pour le PAMS et pour le COM et qui sera organisé annuellement.

Ainsi, pour le suivi du PAMS, la Région et les Département du Nord et du Pas-de-Calais animeront le pilotage. Y seront associés les représentants des structures suivantes, à savoir :

- L'Etat (Préfecture de région Hauts-de-France, DREETS, DDETS, DREAL) ;
- Le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France ;
- Les AOM suivantes :
 - La Communauté urbaine d'Arras,
 - La Communauté d'agglomération de Cambrai,
 - La Communauté de communes des Campagnes de l'Artois,
 - La Communauté de communes du Sud-Artois,
 - La Communauté de communes du Ternois,
 - La Communauté de communes Osartis Marquion,
- France Travail ;
- La Caisse d'Allocations Familiales.

En fonction des travaux en cours ou de l'ordre du jour, d'autres partenaires peuvent être invités à ce comité de bassin : membres de l'Education Nationale, les sous-préfectures, l'ARS, l'ADIL, l'AFPA et les fédérations des métiers en tension.

Ce comité de bassin :

- fait le point sur l'état d'avancement du PAMS ;
- fixe les objectifs et le programme annuel au titre du PAMS du bassin : priorités, pilotage, échéances ;
- mesure les effets des actions mises en œuvre en vue de les reconduire ou de les faire évoluer ;
- précise les publics et territoires cibles pour les formations à la mobilité ;
- anime une revue de projets en examinant en particulier le financement des actions prioritaires.

Il se réunit 1 fois par an.



La gouvernance

- Le **club de la mobilité solidaire** rassemble potentiellement tous les acteurs de la mobilité solidaire. En plus des membres du comité de bassin et ceux invités en fonction de l'ordre du jour, y seront ainsi notamment conviés, les chambres consulaires, la maison départementale de l'autonomie, l'UDCCAS, l'URIOPSS, les plateformes et opérateurs de mobilité solidaire, les opérateurs de transport, la Cellule France Mobilités, les gestionnaires de pôles d'échanges, les acteurs de la santé, ceux du handicap, les associations locales, les représentants d'employeurs, ceux des habitants ou des usagers des transports, etc.

Une attention particulière portera sur la bonne association des employeurs, des habitants et des usagers aux réflexions et travaux menés.

Ce club de la mobilité solidaire :

- soutient et suit la mise en œuvre des actions prioritaires validées en comité de bassin ;
- recense les besoins et les demandes de ses membres au regard des remontées de terrain ;
- partage des retours d'expériences ;
- formule des demandes à l'attention du comité de bassin ;
- coordonne les actions qui nécessitent une mutualisation ;
- organise des échanges sur des sujets spécifiques en fonction des besoins.

Une rencontre du club de la mobilité solidaire est organisée a minima 1 fois par an.



Suivi et indicateurs

Un référentiel d'indicateurs sera proposé afin de suivre l'état d'avancement du PAMS à deux niveaux :

- Tout d'abord, au niveau de chaque action inscrite dans le plan d'action, en retenant 1 ou 2 indicateurs permettant de mesurer sa réalisation ;
- Ensuite, à l'échelle du PAMS, afin d'évaluer globalement sa mise en œuvre et son efficience. Des représentations sous forme de radars seront notamment utilisées pour valoriser des indicateurs de contexte (part des différents publics vulnérables dans la population totale du bassin, revenu médian, IDH, taux de motorisation, etc.) comme des indicateurs de résultats (nombre de dispositifs accessibles aux seniors, nombre de personnes accompagnées par les maisons de mobilité, etc.).

Le tableau de bord correspondant proposera pour chaque indicateur un processus d'alimentation annuel, en visant la simplicité et l'efficacité. Il est primordial de s'assurer que ce processus est appropriable et réaliste pour les acteurs mobilisés dans la mise à jour des résultats.

A partir de ce référentiel, et dès 2026, un bilan annuel de suivi sera établi et présenté au comité de bassin du PAMS.



Les signataires

11 signataires pour le PAMS Arrageois :

- La Préfecture de la Région Hauts-de-France ;
- La Région Hauts-de-France ;
- Le Département du Nord ;
- Le Département du Pas-de-Calais ;
- Le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France ;
- La Communauté Urbaine d'Arras ;
- La Communauté d'agglomération de Cambrai ;
- La Communauté de communes des Campagnes de l'Artois ;
- La Communauté de communes du Sud-Artois ;
- La Communauté de communes du Ternois ;
- La Communauté de communes Osartis Marquion.

Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
de l'Arrageois

Signataire 1/11



À _____

Le _____

Le Préfet de la Région Hauts-de-France

Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
de l'Arrageois

Signataire 2/11



À _____

Le _____

Le Président de la Région Hauts-de-France

**Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
de l'Arrageois**

Signataire 3/11



À _____

Le _____

Le Président du Département du Nord

Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
de l'Arrageois

Signataire 4/11



Pas-de-Calais
Mon Département

À _____

Le _____

Le Président du Département du Pas-de-Calais

Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
de l'Arrageois

Signataire 5/11



À _____

Le _____

Le Président du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France

**Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
de l'Arrageois**

Signataire 6/11



À _____

Le _____

Le Président de la Communauté Urbaine d'Arras

Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
de l'Arrageois

Signataire 7/11



À _____

Le _____

Le Président de la Communauté d'agglomération de Cambrai

**Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
de l'Arrageois**

Signataire 8/11



À _____

Le _____

Le Président de la Communauté de communes des Campagnes de l'Artois

**Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
de l'Arrageois**

Signataire 9/11



À _____

Le _____

Le Président de la Communauté de communes du Sud-Artois

**Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
de l'Arrageois**

Signataire 10/11



À _____

Le _____

Le Président de la Communauté de communes du Ternois

**Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
de l'Arrageois**

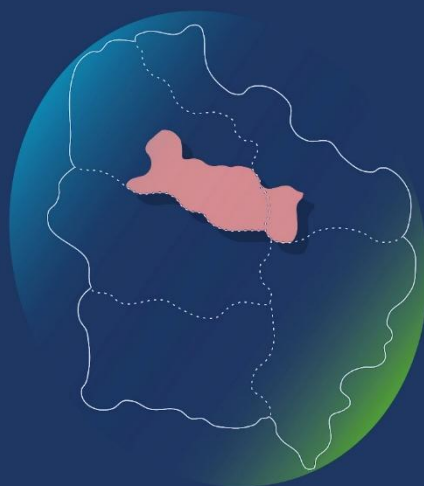
Signataire 11/11



À _____

Le _____

Le Président de la Communauté de communes Osartis Marquion



Septembre 2025



GIP
A.G.I.R.E Val de Marque
Convention constitutive

Vu l'article 21 de la loi n° 82-610 du 15 juillet 1982 d'orientation et de programmation pour la recherche et le développement technologique de la France ;

Vu la Loi n° 92-675 du 17 juillet 1992 portant diverses dispositions relatives à l'apprentissage, à la formation professionnelle,

Vu la loi 2005-32 du 18 janvier 2005 de programmation pour la cohésion sociale ;

Vu les articles L5313-1 et suivants du code du travail ;

Vu le décret n° 88-41 du 14 janvier 1988 relatif aux groupements d'intérêt public constitués pour favoriser l'insertion professionnelle et sociale des Jeunes ;

Vu le décret n° 93-81 du 19 janvier 1993 relatif aux groupements d'intérêt public constitués dans le domaine de la formation et de l'orientation professionnelle ;

Vu le décret n° 97-34 du 15 janvier 1997 relatif à la déconcentration des décisions administratives individuelles ;

Vu le décret n° 2002-209 du 15 février 2002 relatif aux groupements d'intérêt public intervenant dans les domaines de la formation et de l'orientation professionnelle et de l'insertion professionnelle et sociale des jeunes ;

Vu la loi n° 2008-126 du 13 février 2008 relative à la réforme de l'organisation du Service public de l'Emploi,

Vu la Loi n°2011-525 du 17 mai 2011 de simplification et d'amélioration du droit ;

Vu le décret n° 2009-1593 du 18 décembre 2009 fixant les modalités d'attribution de l'aide de l'Etat aux Maisons de l'Emploi ;

Vu le Décret n°2012-91 du 26 janvier 2012 relatif aux Groupements d'Intérêt Public complété par l'arrêté du 23 mars 2012 ;

Vu l'arrêté du 21 décembre 2009 portant cahier des charges des Maisons de l'emploi et l'arrêté du 18 décembre 2013 portant avenant au cahier des charges des Maisons de l'Emploi du 21 décembre 2009 ;

PREAMBULE

En date du 13 septembre 2005, a été déclarée en Préfecture, l'Association dénommée « Maison de l'emploi du Val de Marque », régie par la loi du 1^{er} juillet 1901, et son décret du 16 août 1901.

Au cours du 1^{er} trimestre 2010, dans un esprit innovant et conformément à l'arrêté du 21 décembre 2009 portant cahier des charges des Maisons de l'emploi, les administrateurs de la Maison de l'emploi, du PLIE et de la Mission locale ont engagé une réflexion commune pour envisager le rapprochement de leurs structures au sein d'un GIP afin d'instaurer une coopération optimisée et stable entre les organismes chargés d'une mission de service public et les partenaires privés.

La complémentarité des missions, la géographie d'intervention identique et la volonté stratégique des instances respectives des trois associations ont amené les administrateurs à engager une étude qui a mis en exergue la plus-value que pourrait apporter un rapprochement de ces structures à savoir :

- L'optimisation des moyens et des compétences en préservant une activité et une comptabilité propre à chaque dispositif ML/MDE/PLIE ;
- une plus grande articulation et cohérence des actions menées à l'échelle du territoire de Val de Marque ;
- une simplification du fonctionnement des trois associations, notamment au niveau des instances ;
- une meilleure coordination des équipes ML/PLIE/MDE managées par une même direction.

Dans ce sens, l'Assemblée Générale Extraordinaire, réunie en date du 24 septembre 2010, a validé la transformation de l'association « Maison de l'emploi du val de Marque » en groupement d'intérêt public « Maison de l'emploi du val de Marque ».

L'Assemblée Générale Extraordinaire, réunie en date du 24 septembre 2010, a validé les traités d'apport des associations « Mission Locale du Val de Marque » et de « l'association PLIE du Val de Marque ».

La loi n°2011-525 du 17 mai 2011 de simplification et d'amélioration de la qualité du droit a créé un cadre juridique commun à l'ensemble des Groupements d'Intérêt Public et applicable aux Maisons De l'Emploi constituées sous cette forme. Ses dispositions ont été complétées par un décret n°2012-91 du 26 Janvier 2012 et un arrêté du 23 mars 2012 fixant les modalités d'approbation des conventions constitutives des Groupements. Les modifications statutaires ayant pour objectif la mise en conformité avec les nouvelles dispositions législatives, ont été approuvées par l'Assemblée Générale Extraordinaire du 20 juin 2013.

L'Assemblée Générale Extraordinaire, réunie en date du 5 juin 2015, a validé la prorogation du Groupement d'Intérêt Public « AGIRE val de Marque » pour une durée de cinq ans ».

L'Assemblée Générale Extraordinaire, réunie en date du 27 novembre 2015, a validé l'entrée du Département du Nord comme membre Constitutif au sein du Groupement d'Intérêt Public « AGIRE val de Marque ».

L'Assemblée Générale Extraordinaire, réunie en date du 5 juin 2020, a validé la prorogation du Groupement d'Intérêt Public « AGIRE val de Marque » pour une durée de cinq ans ».

Elle a également validé la modification de l'article 15 portant la durée des mandats à celui des mandats municipaux.

L'Assemblée Générale Extraordinaire, réunie en date du 27 octobre 2022, a validé l'entrée des communes de Lys Lez Lannoy sur les trois activités du GIP et de Leers sur deux des trois activités que sont : la Maison de l'Emploi et le PLIE, comme membre Constitutif à leur demande au sein du Groupement d'Intérêt Public « AGIRE val de Marque ». Par suite, l'Assemblée Générale Extraordinaire des membres a décidé, le 27/10/2022, de modifier la convention constitutive et approuvé le 28/11/2022 les modifications statutaires.

L'Assemblée Générale Extraordinaire, réunie en date du 25 mars 2025, a validé :

- La sortie de la commune de Leers sur deux des trois activités que sont : la Maison de l'Emploi et le PLIE sur lesquelles elle avait adhéré ;
- Les précisions relatives à la durée des mandats des administrateurs ;
- La modification de l'article 13 « Présidence du Groupement » portant la durée du mandat à la durée des mandats municipaux ;
- De proroger le GIP pour 5 ans.

Par suite, l'Assemblée Générale Extraordinaire des membres a décidé, le 25/03/2025, de modifier la convention constitutive et approuvé le 25/03/2025 les modifications apportées.

TITRE I : FORME - DENOMINATION - OBJET - SIEGE - DUREE

ARTICLE 1^{ER} - FORME ET ZONE GEOGRAPHIQUE

1.1 - Forme

Il est constitué un groupement sans capital entre les communes du Val de Marque, l'Etat, France Travail et tous acteurs en charge du service public de l'emploi.

1.2 - Zone géographique

La zone géographique couverte par le groupement est la suivante : territoire du Val de Marque composé comme suit :

- Croix
- Forest sur Marque
- Hem
- Lannoy
- Lys Lez lannoy
- Sailly-lez-Lannoy
- Toufflers
- Wasquehal

Les activités « Maison de l'Emploi », PLIE et « Mission locale » sont menées sur tout ou partie de cette zone géographique selon les orientations fixées par le Conseil d'Administration et sous réserve des ressources de financements mobilisables.

ARTICLE 2 - DENOMINATION

La dénomination du Groupement est AGIRE « Agir pour l'insertion et le retour à l'Emploi » Val de Marque.

ARTICLE 3 - OBJET

Le Groupement AGIRE Val de Marque a pour objectif de favoriser une cohérence, une lisibilité et une efficacité accrue de la politique locale de l'emploi, de la formation et de l'insertion, en lien avec le développement économique sur le territoire du Val de Marque. L'action du Groupement GIP AGIRE VAL DE MARQUE

s'inscrit en cohérence avec l'offre de services et l'organisation territoriale de l'opérateur France Travail sans s'y substituer.

Le Groupement AGIRE Val de Marque a pour objet d'être le support juridique de :

- L'activité Maison de l'emploi qui s'engage dans les axes obligatoires de l'arrêté du 18/12/2013 portant avenant au cahier des charges des maisons de l'emploi à savoir :
 - Participer au développement de l'anticipation des mutations économiques
 - Contribuer au développement local de l'emploi
- L'activité du Plan Local pluriannuel pour l'Insertion et l'Emploi Val de Marque qui a pour finalité de faciliter l'insertion sociale, et professionnelle des personnes éloignées du marché du travail.
- L'activité de la Mission Locale Val de Marque, qui a pour mission principale d'aider les jeunes de seize à vingt-cinq ans à résoudre l'ensemble des problèmes que pose leur insertion professionnelle et sociale et ce, dans les conditions visées aux articles L 5314-1 et suivants du code du travail. La Mission Locale, par dérogation à l'article L. 5131-3 et au premier alinéa du présent article, peut accompagner les jeunes auxquels la qualité de travailleur handicapé est reconnue jusqu'à l'âge de vingt-neuf ans révolus dans le cadre du contrat d'engagement jeune prévu à l'article L. 5131-6.

ARTICLE 4 - SIEGE

Le siège du Groupement est à Hem (59510) Parvis Berthelot.
Il peut être transféré en tout autre lieu par décision de l'Assemblée Générale.

Article 5 - Durée du Groupement

Le Groupement est constitué à compter de la date de parution au recueil des actes administratifs de l'arrêté d'approbation de la convention constitutive pour une durée de cinq années.

Cette durée est renouvelable dans le respect des conditions fixées à l'article 23 par l'Assemblée Générale.

TITRE II : MEMBRES DU GROUPEMENT - PARTENAIRES

ARTICLE 6 - MEMBRES

Les membres du groupement sont exclusivement des personnes morales.

Chaque membre est représenté par un ou plusieurs représentants qu'il désigne, selon les modalités de son choix.

6.1 - Membres constitutifs obligatoires

Sont membres constitutifs obligatoires, conformément à l'article 1.1 de l'avenant modificatif du cahier des charges des maisons de l'emploi, fixé par arrêté du Ministre du travail de l'emploi, de la formation professionnelle et du dialogue social en date du 18/12/2013 :

- Les communes du Val de Marque
 - Croix
 - Forest sur Marque
 - Hem

- Lannoy
 - Sailly-lez-Lannoy
 - Toufflers
 - Wasquehal ;
- L'Etat ;
 - France Travail Hauts de France.

Les membres constitutifs obligatoires doivent avoir la majorité des voix au sein des instances de gouvernance (Conseil d'Administration et assemblée) du GIP.

6.2 - Membres constitutifs à leur demande

Peuvent être considérés comme membres constitutifs, conformément à l'article 1.1 de l'avenant modificatif du cahier des charges des maisons de l'emploi, fixé par arrêté du Ministre du travail de l'emploi, de la formation professionnelle et du dialogue social en date du 18/12/2013, dès lors qu'ils en font la demande :

- Le conseil régional ;
- Le conseil départemental ;
- Les communes ou intercommunalités distinctes des collectivités territoriales fondatrices du GIP, souhaitant concourir au projet de ce dernier (à savoir : la commune de Lys lez Lannoy).

6.3 - Membres associés

Peuvent être membres associés du Groupement tous les acteurs locaux de la politique de l'emploi et de la formation professionnelle, parmi lesquels les partenaires sociaux, dès lors que leur admission a reçu l'accord préalable des membres constitutifs obligatoires.

Cet accord préalable se fait à l'unanimité des membres constitutifs obligatoires.

Chaque partenariat est formalisé par la signature, entre le Groupement et son membre, d'une convention qui définit les modalités de partenariat.

Sont membres associés :

Le MEDEF Lille Métropole
La CCI Grand Lille
La Chambre des Métiers et de l'Artisanat Hauts de France

ARTICLE 7 - ADMISSION - RETRAIT - EXCLUSION

7.1- Admission d'un nouveau membre constitutif à sa demande

La demande d'adhésion doit être adressée au Président du Conseil d'Administration par écrit, courrier électronique, lettre simple ou recommandée avec avis de réception.

Le groupement ne peut refuser la demande d'adhésion d'un nouveau membre constitutif, tel que défini par l'article 6-2, dès lors que les conditions fixées par les textes législatifs et réglementaires sont réunies.

Après s'être assuré du respect de ces conditions, le Conseil d'Administration prend acte de la demande et soumet pour approbation à l'AG les modifications de la convention constitutive.

L'adhésion prend effet à la date de parution de l'arrêté portant approbation de la modification de la Convention Constitutive.

7.2 - Admission d'un membre associé

La demande d'adhésion doit être adressée au Président du Conseil d'Administration par écrit, courrier électronique, lettre simple ou recommandé avec demande d'avis de réception.

Toute adhésion d'un membre associé est soumise à l'agrément de l'Assemblée Générale. Elle doit, en tout état de cause, être, acceptée à l'unanimité des membres constitutifs obligatoires.

L'Assemblée Générale vérifie :

- La qualité de personne morale du candidat ;
- La ratification par l'organe compétent de cette personne morale de la présente convention ;
- L'acceptation du principe de contribution aux charges du Groupement et l'engagement d'honorer cette obligation.

Les décisions de refus d'adhésion n'ont pas à être motivées.

L'adhésion prend effet à la date de la publication de l'arrêté d'approbation de la modification de la Convention Constitutive.

7.3 - Retrait

Tout membre souhaitant se retirer du Groupement l'indique au Président du Conseil d'Administration six mois au moins avant la date du retrait et par lettre recommandée avec demande d'avis de réception.

C'est la date de première présentation au Groupement de la lettre recommandée avec demande d'avis de réception qui est prise en considération pour le calcul du préavis.

Le membre ayant décidé de se retirer demeure débiteur de sa contribution pour l'année entière.

Un avenant à la présente convention a été validé le 31/01/2020 afin de prévoir les modalités, notamment financières, du retrait en fonction du niveau de contribution et des frais engagés pour le fonctionnement du Groupement : « en cas de retrait d'un membre, les modalités de répartition des coûts seront prises en charge au prorata de la participation des membres. Une responsabilité financière liée au désengagement serait appliquée selon le solde recalculé ».

De manière générale, le retrait ne saurait donner lieu à aucun remboursement ou indemnisation d'aucune sorte de la part du Groupement.

Tout membre qui se retire doit s'acquitter au préalable de ses obligations envers le Groupement, et notamment de toutes les sommes dues par lui au titre de l'exercice en cours ou au titre des conventions pluriannuelles si elles existent. Il demeure responsable envers les créanciers du Groupement des obligations nées antérieurement à son départ et non acquittées, à proportion de ses droits statutaires tels que définis à l'article 10 ci-après.

Les moyens, sous toute forme autre que financière, mis par les membres à disposition du Groupement au titre de leur contribution au financement sont restitués aux membres qui se retirent.

Une convention peut toutefois organiser les modalités de restitution.

Le retrait d'un membre constitutif obligatoire entraîne la dissolution du Groupement.

Le retrait d'un membre est approuvé par décision de l'Assemblée Générale dans les conditions définies par l'article 20 de la présente convention.

7.4 - Suspension - Exclusion

Le Président, après délibération du Conseil d'Administration, peut convoquer l'Assemblée Générale afin de lui soumettre le principe d'une suspension ou d'une exclusion d'un membre notamment dans les hypothèses suivantes :

- non-paiement des contributions, après mise en demeure restée infructueuse ;
- inobservation de la convention constitutive et de ses avenants ou, s'il en existe un, du règlement intérieur ;
- disparition de la personnalité morale ;
- changement de personnalité ou de nature juridique, notamment par voie de fusion ;
- atteinte à l'image et à la réputation du Groupement ou de l'un de ses membres ;
- comportement incompatible avec l'objet du Groupement.

La durée de la suspension est fixée par le Conseil d'Administration avant la soumission au vote de l'Assemblée.

La suspension a pour effet de priver le membre concerné du droit de vote et de toutes les informations habituellement transmises sur la vie du Groupement.

Le Conseil d'Administration peut, toutefois, proposer à l'Assemblée Générale de mettre un terme à la suspension de manière anticipée dès lors qu'il estime que celle-ci n'a plus de raison d'être.

Le membre dont la suspension d'adhésion ou l'exclusion est envisagée doit être préalablement informé des motifs de la mesure projetée et être mis en mesure de faire valoir ses arguments lors de l'Assemblée.

Les conséquences de l'exclusion sont les mêmes que celles du retrait au regard de la contribution (cf. article 7.3), sans préjudice de toute action diligentée par le Groupement en réparation des dommages qui auraient pu lui être causés par le membre exclu.

La décision de suspension, la décision de mettre un terme à la suspension ou la décision d'exclusion est notifiée au membre concerné par lettre recommandée avec demande d'avis de réception. La décision prend effet à la date de première présentation de cette lettre.

TITRE III : CONTRIBUTIONS DES MEMBRES- EQUIPEMENTS ET MATERIELS- DROITS ET OBLIGATIONS

ARTICLE 8 - CONTRIBUTION DES MEMBRES - DROITS -EQUIPEMENTS ET MATERIELS

8.1 - CONTRIBUTIONS

Les contributions des membres sont fournies sous forme :

- De contributions financières des membres ;
- La mise à disposition avec ou sans contrepartie financière de personnels, de locaux ou d'équipements ;
- De subventions ;
- De produits de biens propres ou mis à leur disposition, la rémunération des prestations, et les produits de la propriété intellectuelle ;
- Les emprunts et autres ressources d'origine contractuelle ;
- Les dons et legs.

Les contributions des membres aux activités et aux charges du Groupement sont déterminées dans le budget annuel soumis à l'approbation de l'Assemblée Générale, conformément aux dispositions de l'article 21 ci-après.

8.2 - Droits

Les droits des membres ne peuvent être représentés par des titres négociables.

Le Groupement ne donne pas lieu au partage de bénéfices. Les excédents annuels ne peuvent qu'être utilisés à des fins correspondant à l'objet du Groupement ou mis en réserve.

Les droits résultant pour chaque membre de la présente convention constitutive ne sont pas cessibles.

8.3 - Gestions des biens

Les équipements et matériels mis à la disposition par des membres constitutifs obligatoires ou membres constitutifs à leur demande du Groupement restent leur propriété. Ils leur reviennent à la dissolution du Groupement ou en cas de retrait ou d'exclusion.

Le matériel acheté par le Groupement lui appartient. Il est dévolu en cas de dissolution du Groupement conformément aux règles établies à l'article 27.

ARTICLE 9 - CLEF DE REPARTITION DES VOIX ENTRE LES MEMBRES ET LEUR REPRESENTATION

Les membres du groupement désignent un ou plusieurs représentants, personnes physiques, selon les modalités de leur choix. Ces représentants disposent d'un certain nombre de voix délibératives et indivisibles fixées ci-dessous étant précisé que les communes de Croix, Forest sur Marque, Hem, Lannoy, Sailly-lez-Lannoy, Toufflers, Wasquehal et Lys Lez Lannoy désignent chacun un représentant titulaire et le cas échéant, un représentant suppléant, selon les modalités de leur choix.

Membres constitutifs obligatoires	Nombre de voix par personne morale (en Assemblée Générale et au Conseil d'Administration)	Nombre de représentant(s) (en Assemblée Générale et au Conseil d'Administration)
Communes du Val de Marque		
• Croix	2	1 titulaire et 1 suppléant
• Forest sur Marque	2	1 titulaire et 1 suppléant
• Hem	2	1 titulaire et 1 suppléant
• Lannoy	2	1 titulaire et 1 suppléant
• Sailly-lez-Lannoy	2	1 titulaire et 1 suppléant
• Toufflers	2	1 titulaire et 1 suppléant
• Wasquehal	2	1 titulaire et 1 suppléant
Etat	7	De 1 à 4
France Travail	7	De 1 à 4
Membres constitutifs à leur demande	Nombre de voix (en Assemblée Générale et au Conseil d'Administration)	Nombre de représentant(s) (en Assemblée Générale et au Conseil d'Administration)
Département du Nord	2	De 1 à 2
Lys Lez Lannoy	2	1 titulaire et 1 suppléant

Membres associés	Nombre de voix (en Assemblée Générale)	Nombre de représentant (en Assemblée Générale)
La CCI Grand Lille	1	1
Le MEDEF Lille Métropole	1	1
Chambre des Métiers et de l'Artisanat Hauts de France	1	1

Les membres constitutifs ont droit de vote au Conseil d'Administration et à l'Assemblée Générale. Les membres associés ont droit de vote à l'Assemblée Générale et ne siègent pas au sein du Conseil d'Administration sauf s'ils sont invités sur un sujet qui les concerne.

La répartition des voix des membres constitutifs obligatoires doit faire apparaître une parité entre les communes du Val de Marque d'une part et - l'Etat et France Travail de seconde part. Les membres constitutifs obligatoires doivent disposer de la majorité des voix au sein du Conseil d'Administration et de l'Assemblée Générale. Cette condition est respectée lorsqu'ils disposent à eux seuls de la majorité des voix plus une aux réunions de l'Assemblée Générale et du Conseil d'Administration.

Chacun des membres constitutifs et membres associés, personnes morales, pourra se faire représenter par une ou plusieurs personnes physiques mais dans le cadre d'un vote, elle exprimera une seule position qui emportera les droits de votes qui lui reviennent.

L'adhésion au groupement d'un nouveau membre constitutif à sa demande ou d'un membre associé, implique une nouvelle répartition du tableau de la clé de répartition des voix visé ci-dessus, approuvée par l'Assemblée Générale Extraordinaire.

De même, le retrait du groupement d'un membre constitutif à sa demande ou d'un membre associé, implique une nouvelle répartition du tableau de la clé de répartition des voix visé ci-dessus, approuvée par l'Assemblée Générale Extraordinaire.

ARTICLE 10 - OBLIGATIONS DES MEMBRES

Dans leurs rapports entre eux, les membres du Groupement sont tenus aux obligations du Groupement en proportion de leurs contributions financières.

Les contributions financières précitées sont déterminées au début de chaque exercice social, dans le cadre du budget annuel avalisé par le Conseil d'Administration et ce, pour l'ensemble des activités développées par le Groupement.

Dans leurs rapports avec les tiers, il n'existe pas de solidarité passive des membres du Groupement. Les membres ne sont responsables des dettes du Groupement qu'à proportion de leurs contributions financières.

Les membres dont les apports s'effectuent sous forme de mise à disposition de moyens matériels ou humains, qui ne font pas l'objet d'une valorisation, ne sont pas tenus des dettes du groupement.

ARTICLE 11 - RESSOURCES EXTERNES

Le Groupement peut recevoir toutes autres ressources non interdites par la loi, en particulier :

- Des subventions de l'Europe, de l'Etat, de la Région, du Département, des Communes et Etablissements Publics de Coopération intercommunale ;
- Des mises à dispositions de personnels, de locaux ou d'équipements ;
- Des intérêts et revenus des biens et valeurs appartenant au Groupement ;
- Des éventuels dons et legs que le Groupement peut être autorisé à accepter en raison de sa capacité, la nature de son objet ou de ses activités ;
- Des emprunts et autres ressources d'origine contractuelle;
- Des recettes provenant des biens, produits et services du Groupement.

TITRE IV : CONSEIL D'ADMINISTRATION - ASSEMBLEES GENERALES

ARTICLE 12 - ADMINISTRATION DU GROUPEMENT

12.1 - Le Groupement est administré par un Conseil d'Administration composé de ses membres constitutifs (obligatoires et à leur demande).

La durée des mandats des administrateurs correspond :

- **Pour les administrateurs exerçant des mandats électifs** (élus municipaux ou élus du Conseil Départemental) : à la durée de leur mandat.

A la suite du résultat de chaque élection (municipale ou départementale), chaque membre concerné du Groupement notifie au Président le nom de la (ou des) personne(s) chargé(s) de les représenter.

Le mandat des administrateurs exerçant des mandats électifs débute à la date de cette notification. Dans l'attente de cette notification, les administrateurs sortants continuent de gérer les affaires courantes.

L'Assemblée Générale Ordinaire consécutive à cette notification prend acte de la nouvelle composition du Conseil d'administration.

- **Pour les administrateurs représentant des membres constitutifs n'exerçant pas des mandats électifs** (Etat, France Travail) : à la durée de leur mandat de représentation confiée par leur structure.

A la suite du changement du représentant de la structure, cette dernière, notifie au Président le nom de la nouvelle personne chargée de la représenter.

Le mandat de cet administrateur débute à la date de cette notification. Dans l'attente de cette notification, l'administrateur sortant continue de gérer les affaires courantes.

En cas d'empêchement d'un ou plusieurs administrateurs, d'une durée supérieure à trois mois, notamment lié à une incapacité temporaire, la maladie ou tout autre cause, le Conseil d'administration demande au membre dont le(s)dit(s) administrateur(s) est(sont) issu(s) pourvoir, provisoirement, au remplacement de(s) administrateur(s) empêché(s).

12.2 - La répartition des voix et la représentation des membres sont définies à l'article 9 de la présente convention constitutive.

ARTICLE 13 - PRESIDENCE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Parmi les représentants de ses membres constitutifs obligatoires qui se seront portés candidats, le Conseil d'Administration désigne le Président à la majorité absolue des voix des membres présents ou représentés, pour une durée équivalente à celle des mandats municipaux. Le Président sortant est rééligible.

A la suite du résultat de chaque élection municipale, chaque membre du Groupement dont les représentants-administrateurs sont des élus municipaux, notifie au Président en fonction, le nom de la (ou des) personne(s) chargé(s) de les représenter.

Le Conseil d'administration consécutif à ces notifications prend acte de la nouvelle composition du Conseil d'administration et désigne le Président du Conseil d'administration.

Le mandat du Président du Conseil d'Administration débute à la date de cette réunion. Dans l'attente de cette réunion, le Président sortant continue de gérer les affaires courantes.

Le Président du Conseil d'Administration est, de droit, le Président du Groupement.

Le Président a les pouvoirs suivants, de façon limitative :

- il convoque l'Assemblée Générale au moins une fois par an ;
- il convoque le Conseil d'Administration au moins quatre fois par an ;
- il délègue aux présidents délégués les activités du PLIE et de la Mission Locale ; Les délégations doivent être écrites et nominatives.
- il préside les séances du Conseil ;
- il arrête l'ordre du jour du Conseil d'Administration et de l'Assemblée Générale ;

ARTICLE 14 VICE-PRESIDENCE ET PRESIDENCE DELEGUEE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Parmi les représentants de ses membres constitutifs obligatoires qui se seront portés candidats, le Conseil d'Administration désigne un ou plusieurs Vice-présidents, dont deux Présidents délégués (un pour le PLIE et un pour la Mission Locale) à la majorité absolue des voix des membres présents ou représentés, pour une durée équivalente à celui des mandats municipaux, renouvelable. Le ou les Vice-présidents assure(nt) la suppléance du Président en cas d'absence de celui-ci.

Les Présidents Délégués assurent la gestion des dispositifs PLIE et Mission Locale dans le cadre de la délégation confiée par le Président après approbation du Conseil d'Administration.

ARTICLE 15 - ORGANISATION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Lors de la même décision que celle qui désigne le Président, le ou les Vice-présidents, dont les présidents délégués, le Conseil d'Administration désigne à la majorité absolue des voix, parmi ses membres qui se seront portés candidats un Trésorier, un Secrétaire pour une durée équivalente à celui des mandats municipaux, renouvelable.

Les fonctions de Président, de Vice-Président, de présidents délégués, de Secrétaire et de trésorier, sont exercées à titre gratuit. Toutefois, sur décision du Conseil d'Administration, il peut être procédé au remboursement sur pièces justificatives des frais de mission pour l'accomplissement des missions spécifiques demandées par le Conseil dans les conditions et limites fixées par celui-ci.

ARTICLE 16- MODALITES DE FONCTIONNEMENT

16.1 - Le Conseil d'Administration, se réunit au moins quatre fois par an. Il est convoqué par le Président à son initiative, ou sur la demande d'un tiers des administrateurs du Groupement.

Toute convocation doit indiquer l'ordre du jour de la réunion.

Les convocations et l'ordre du jour, arrêtés par le Président, sont adressés à chaque administrateur, sauf cas d'urgence, au moins quinze jours à l'avance. Tous documents nécessaires, notamment les rapports du Directeur, ainsi que l'état des contributions des membres le sont au moins quinze jours avant.

Compte tenu de l'objet fixé à l'article 3, l'ordre du jour du Conseil d'Administration est unique mais les points abordés, seront identifiés de manière claire et précise en fonction de l'activité Maison de l'Emploi, PLIE et Mission Locale.

Il est tenu procès-verbal des séances du Conseil d'Administration. Le procès-verbal devra reprendre séparément les délibérations relatives à chaque activité Maison de l'Emploi, PLIE, Mission Locale.

Chaque procès-verbal est envoyé par mail à chaque administrateur pour validation. En outre, les procès-verbaux sont tenus en un registre conservé au siège du Groupement.

Les décisions consignées dans les procès-verbaux obligent tous les membres, même absents.

16.2 - Pour que le Conseil délibère valablement, la moitié au moins des administrateurs doit être présente ou représentée par un pouvoir de vote.

Le Président ou la personne qui assure son remplacement, peut décider que sont réputés présents pour le calcul du quorum et de la majorité, les représentants des membres qui participent à la réunion du Conseil d'Administration au moyen d'une conférence téléphonique ou audiovisuelle permettant leur identification.

Au cas où le quorum ne serait pas atteint, le Conseil d'Administration est convoqué de nouveau dans un délai de trente jours. Lors de cette séance, le Conseil d'Administration peut valablement délibérer sans condition de quorum. Le CA peut se réunir en présentiel ou en visio conférence, avec la possibilité de vote.

Le Conseil délibère à la majorité absolue de ses membres présents ou représentés exception faite des cas prévus aux articles 7.2 et 12.2. La voix du Président est prépondérante en cas de partage des voix.

Le vote par procuration est admis, tout administrateur peut être porteur d'un ou plusieurs mandats.

ARTICLE 17 - MISSIONS ET POUVOIRS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

17.1 - Conseil d'Orientation

Afin d'associer les entreprises et les partenaires sociaux à la définition des grandes orientations et au suivi des projets, le Conseil d'Administration peut instaurer un conseil d'orientation ou tout autre structure aux missions équivalents.

Le Conseil d'orientation serait alors composé notamment des représentants des partenaires sociaux, des entreprises et de toutes autres personnalités qualifiées.

Ce conseil d'orientation recevrait toutes les informations utiles sur l'activité du Groupement mais n'a pas de voix délibérative.

17.2 - Attributions du Conseil d'Administration

Le Conseil d'Administration exerce les attributions suivantes :

- choisir et mettre fin aux fonctions de directeur (trice) du groupement
- proposer à l'AG les nouveaux membres, les suspensions, exclusions et retraits des membres
- soumettre à l'AG le statut applicable du GIP

- mettre en place une procédure annuelle de suivi et d'évaluation du groupement mais également pour chacune de ses activités « Maison de l'emploi » « PLIE » et « Mission Locale » ;
- choisir et mettre fin aux fonctions du Président et/ou des Vices Présidents, Présidents délégués, Secrétaire et Trésorier du Groupement ;
- approuver les délégations de gestion aux Présidents Délégués, proposées par le Président ;
- instituer un Conseil d'orientation ;
- nommer et mettre fin aux fonctions du Président et des membres du Conseil d'orientation ;
- proposer à l'Assemblée Générale les modifications de la convention constitutive du Groupement ou, s'il en existe un, du règlement intérieur ;
- décider des conditions de recrutement et d'emploi des membres du personnel sous contrat de droit privé du Groupement autres que les personnes détachées ;
- autoriser la conclusion de conventions entre les membres du Groupement et le Groupement ayant pour objet de mettre du personnel à la disposition de celui-ci ou en situation de détachement auprès de celui-ci, étant précisé que toute mise à disposition ou tout détachement doit donner lieu à une telle convention ;
- entendre les rapports du commissaire aux comptes et du contrôleur des comptes ;
- proposer à l'Assemblée Générale l'approbation des comptes ;
- autoriser la conclusion de contrats dont le montant excède une somme déterminée par le Conseil d'Administration et la passation d'accords de collaboration avec des sociétés ou organismes extérieurs au Groupement ;
- fixer des règles de participations respectives ainsi que l'évaluation financière des mises à disposition ;
- adopter le programme annuel d'activité et le budget ;
- décider et voter l'organigramme des personnels du Groupement ;
- d'une façon générale, donner toute orientation pour le fonctionnement du Groupement ;
- de définir l'organigramme fonctionnel du Groupement ;
- éventuellement d'établir un règlement intérieur.

ARTICLE 18 - DIRECTION DU GROUPEMENT

Le Groupement est doté d'un Directeur (trice) qui assure, sous l'autorité du Conseil d'Administration, le fonctionnement du Groupement.

Le Directeur (trice) du Groupement est nommé par le Conseil d'Administration.

Le Directeur (trice), conformément à la fiche de poste qui lui est notifiée devra notamment,

- Assurer le fonctionnement du Groupement sous l'autorité du Conseil d'Administration et de l'Assemblée Générale dans les conditions fixées par ceux-ci.
- Etablir le budget.
- Arrêter les dépenses afférentes au fonctionnement du Groupement. Il ne peut toutefois engager le Groupement, ni consentir aucun paiement supérieur aux dotations budgétaires votées par le Conseil d'Administration. Tout engagement de dépenses excédant le plafond fixé par le Conseil d'Administration est soumis à autorisation préalable du Conseil d'Administration.
- Dans ses rapports avec les tiers, le la directeur (trice) engage le groupement pour tout acte entrant dans l'objet de celui-ci.
- Il représente le Groupement en Justice et dans tous les actes de la vie civile.
- Proposer toute mesure d'embauche ou de licenciement.

Le la Directeur (trice) assiste aux délibérations du Conseil d'Administration, avec voix consultative. Il elle assure le secrétariat des séances.

Une fois par an, il elle présente au Conseil d'Administration un rapport d'activités du Groupement. Après approbation par le Conseil, ce rapport est adressé aux membres de l'Assemblée Générale, dans le mois qui suit la réunion du Conseil d'Administration.

ARTICLE 19 - REGLEMENT INTERIEUR

Le Conseil d'Administration peut décider de compléter d'une façon interprétative la présente convention constitutive par un règlement intérieur.

ARTICLE 20 - ASSEMBLEE GENERALE

L'Assemblée Générale est composée des membres constitutifs (obligatoire et à leur demande) et des membres associés.

Elle prend toute décision relative à l'administration du groupement, sous réserve des pouvoirs dévolus au Conseil d'Administration par la convention constitutive.

20.1 - Fonctionnement

L'Assemblée Générale est convoquée par le Président, soit directement, soit à la demande du quart au moins des membres du groupement ou à la demande d'un ou plusieurs membres détenant au moins un quart des voix, moyennant le respect d'un délai de trente jours ouvrables. Les documents présentés à l'Assemblée Générale doivent être envoyés à chaque membre au moins quinze jours avant sa tenue.

Le Président, s'il est l'auteur de la convocation, doit adresser à chaque membre un rapport relatant les raisons de la convocation et communiquant les éléments d'information nécessaires aux décisions soumises dans l'ordre du jour arrêté par le Conseil d'Administration.

Le Président ou la personne qui assure son remplacement, peut décider que sont réputés présents pour le calcul du quorum et de la majorité, les représentants des membres qui participent à la réunion de l'Assemblée Générale au moyen d'une conférence téléphonique ou audiovisuelle permettant leur identification.

Compte tenu de l'objet fixé à l'article 3, l'ordre du jour de l'Assemblée Générale est unique mais les points abordés, seront identifiés de manière claire et précise en fonction de l'activité Maison de l'Emploi, PLIE et Mission Locale.

Il est tenu procès-verbal des séances de l'Assemblée Générale. Le procès-verbal devra reprendre séparément les délibérations relatives à chaque activité Maison de l'emploi, PLIE, Mission locale.

L'Assemblée Générale est présidée par le Président, et, en son absence, par le Vice-président.

Le Président a la responsabilité de la conservation des procès-verbaux.

Le vote par procuration est admis, tout administrateur peut être porteur d'un ou plusieurs mandats.

Il ne peut y avoir de votes par correspondance.

20.2 Répartition des voix et représentation

La répartition des voix et la représentation des membres sont définies à l'article 9 de la présente convention constitutive.

20.3 MODALITES DE VOTE

L'Assemblée Générale statue valablement si au moins la moitié de ses membres constitutifs sont présents ou représentés sur première convocation, le tiers de ses membres constitutifs présents ou représentés sur seconde convocation.

Au cas où le quorum n'est pas atteint, l'Assemblée est convoquée à nouveau dans les quinze jours et peut alors valablement délibérer sous réserve de réunir le 1/3 des membres constitutifs obligatoires.

20.4 Assemblée Générale Ordinaire

L'Assemblée Générale ordinaire, sur proposition du Conseil d'Administration, statue sur toutes les décisions qui n'entraînent pas de modifications de la présente convention constitutive notamment sur :

- L'approbation des comptes de l'exercice clos ;
- Le rapport moral et le rapport d'activité.

Elle délibère à la majorité absolue des voix présentes ou représentées.

20.5 - Assemblée Générale Extraordinaire

L'Assemblée Générale extraordinaire, sur proposition du Conseil d'Administration, statue, sur :

- toutes les décisions qui entraînent des modifications de la convention constitutive du groupement et notamment sur la prorogation, l'exclusion ou la suspension d'un membre ;
- la dissolution anticipée du groupement ainsi que les mesures nécessaires à sa liquidation.

Elle délibère à la majorité des deux tiers des voix présentes ou représentées.

TITRE VI : BUDGET ET COMPTES DU GROUPEMENT

ARTICLE 21 - BUDGET ET REGIME DES COMPTES

La comptabilité du Groupement est tenue suivant les règles du droit privé et du plan comptable général.

Chaque année, le programme d'activités et le budget du Groupement sont présentés par le Directeur (trice) du Groupement au Conseil d'Administration qui le soumet pour approbation à l'Assemblée Générale durant le mois précédant le début de l'exercice correspondant.

Sur la base du budget prévisionnel ainsi établi, le Conseil d'Administration réalise un compte prévisionnel de charges.

Dans les six mois qui suivent la date de clôture d'un exercice, les comptes sont soumis par le Conseil d'Administration à l'Assemblée, le Commissaire aux Comptes entendu et ayant dressé les rapports légaux.

Les activités relevant d'un des dispositifs suivants :

- activité Maison de l'emploi
- activité PLIE
- activité Mission Locale

font l'objet d'une individualisation budgétaire et comptable, grâce à la mise en place d'une comptabilité analytique afin d'assurer la traçabilité notamment des crédits du Fonds Social Européen.

TITRE VI : CONTROLE DU GROUPEMENT

ARTICLE 22 - CONTROLE DES COMPTES

22.1 - Contrôle de l'Etat

Le Groupement est soumis au contrôle de la Cour des Comptes ou de la chambre Régionale des Comptes, dans les conditions légales et réglementaires.

22.2 - Contrôle légal

Un commissaire aux comptes titulaire, désigné par l'Assemblée Générale, procède au contrôle légal des comptes et en rend compte annuellement à l'assemblée.

Il dispose, à ce titre, de toutes les prérogatives prévues par les textes en vigueur.

TITRE VII : PROROGATION- MODIFICATIONS - DISSOLUTION - LIQUIDATION - DEVOLUTION

ARTICLE 23- PROROGATION

La décision de prorogation est prise par l'Assemblée Générale Extraordinaire à la majorité des 2/3 des voix présentes ou représentées.

La décision de prorogation doit être transmise au Préfet de Région quatre mois avant la date d'échéance envisagée.

La décision de prorogation doit être approuvée par la préfecture de région. L'arrêté préfectoral sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture et publié au Journal officiel.

ARTICLE 24 - MODIFICATIONS

Toute modification à la présente convention constitutive prend la forme d'un avenant. Les modifications de la convention constitutive seront soumises pour approbation à la préfecture de région, qui en assurera la publicité.

ARTICLE 25 - DISSOLUTION

25.1 - Les modalités

Le Groupement peut être dissout :

- par abrogation de l'acte d'approbation qui a approuvé la Convention Constitutive
- par décision d'abrogation (émanant) de l'autorité administrative ;
- par décision de l'Assemblée Générale après vote à la majorité Extraordinaire ;
- par la réalisation ou l'extinction de son objet, sauf prorogation ;
- par décision judiciaire ;
- par l'arrivée du terme de la convention constitutive dans le cas où elle n'est pas renouvelée ;
- par le retrait d'un membre constitutif obligatoire.

25.2 - La dissolution anticipée

Le groupement peut être dissout par anticipation.

La décision de dissolution anticipée doit être transmise au Préfet de Région au moins quatre mois avant la date d'échéance envisagée.

La décision de dissolution anticipée doit être approuvée par la préfecture de région. L'arrêté préfectoral sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture et publié au Journal officiel. La dissolution anticipée entraîne la liquidation du groupement dans les conditions de l'article 26.

ARTICLE 26 - LIQUIDATION

La dissolution du Groupement entraîne sa liquidation. La personnalité morale du Groupement survit pour les besoins de celle-ci. L'Assemblée Générale arrête les conditions de nomination, les conditions de rémunération, les attributions et l'étendue des pouvoirs du liquidateur, qui peut être révoqué dans les mêmes conditions.

L'Assemblée Générale des membres peut également révoquer le liquidateur et procéder à la nomination d'un nouveau liquidateur.

L'Assemblée Générale des membres statue dans ce cadre suivant les règles fixées pour les assemblées générales extraordinaires tant au niveau du quorum que de la majorité requise.

ARTICLE 27 - DEVOLUTION DES BIENS

Après paiement des dettes et, le cas échéant, remboursement du capital ou reprise des apports, l'excédent d'actif est attribué à un ou plusieurs bénéficiaires conformément aux décisions prises par l'Assemblée Générale du groupement.

En cas de dissolution volontaire, les biens du Groupement sont dévolus suivant les règles déterminées par l'Assemblée Générale.

TITRE VIII : PERSONNEL DU GROUPEMENT

ARTICLE 28 - LE PERSONNEL MIS A DISPOSITION OU DETACHE

Les personnels mis à la disposition du Groupement par ses membres conservent leur statut propre. Leur employeur d'origine garde à sa charge leurs rémunérations et prestations annexes, leurs assurances professionnelles et la responsabilité de leur évolution.

Ils sont placés sous l'autorité fonctionnelle du Directeur (trice) du Groupement.

Ces personnes sont remises à la disposition de leur organisme d'origine :

- à leur demande;
- par décision du Conseil d'Administration ;
- à la demande de l'organisme d'origine, sous réserve d'avoir respecté un préavis à définir avec l'organisme d'origine ;
- dans les cas où cet organisme se retire du Groupement, dans les conditions de l'article 7-3 de la présente convention ;
- en cas de liquidation, dissolution ou absorption de cet organisme.

Des personnels peuvent également être détachés auprès du Groupement par ses membres, en conformité avec les dispositions légales, statutaires ou conventionnelles dont ils relèvent et notamment la loi n°83-634 du 13 juillet 1983 portant droit et obligations des fonctionnaires. Leur rémunération et prestations annexes, leur assurance professionnelle sont prises en charge par le Groupement. Ils sont placés sous l'autorité fonctionnelle du Directeur (trice) du Groupement. Ces personnels sont réintégrés dans leur organisme d'origine dans les mêmes conditions que les personnels mis à disposition.

ARTICLE 29- LE PERSONNEL PROPRE AU GROUPEMENT

Le Groupement peut recruter, à titre complémentaire, du personnel.

Sous réserve des dispositions relatives à la mise à disposition prévue par le statut général de la fonction publique, les personnels du Groupement ainsi que son Directeur (trice) sont, quelle que soit la nature des activités du Groupement, soumis, dans les conditions fixées par la convention constitutive, au code du travail ou à un régime de droit public déterminé par décret en Conseil d'Etat.

Les personnels ainsi recrutés n'acquièrent pas de droit à occuper ultérieurement des emplois dans les organismes participant au groupement.

Le personnel propre au Groupement est soumis aux règles du code du travail (donc à un statut de droit privé).

ARTICLE 30- CONDITION SUSPENSIVE

La présente convention constitutive est conclue sous réserve de son approbation par l'autorité administrative compétente.

Cette autorité en assure la publicité.

Fait en quinze exemplaires originaux

A Hem le 25 mars de l'an deux mille vingt-cinq.

Pour les communes du Val de Marque

Pour la commune de Hem

M. VERCAMER Francis

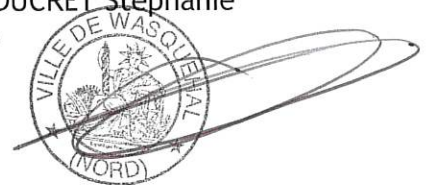
Maire



Pour la commune de Wasquehal

Mme DUCRET Stéphanie

Maire



Pour la commune de Croix

M. CAUCHE Régis

Maire



Pour la commune de Lannoy

M. COLIN Michel

Maire



Pour la commune de Forest-sur-Marque

M. DILLIES Thibault

Maire



Pour la commune de Sailly- Lez-Lannoy

M. SKYRONKA Eric

Maire



Pour la commune de Toufflers

M. GONCE Alain

Maire



Pour France Travail Hauts de France

M. DANIEL Frédéric
Directeur Régional



Pour l'Etat

Bertrand Gaume
Préfet du Nord

Pour Le Département du Nord

M. POIRET Christian
Président

Pour la commune de Lys Lez Lannoy

M. PROKOPOWICZ Charles Alexandre
Maire



Pour le GIP A.G.I.R.E Val de Marque

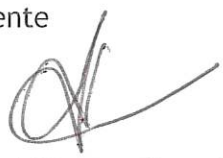
M. LAOUADI Saïd
Président



Pour les membres associés

Pour la Chambre du Commerce et de l'industrie Grand Lille

Mme VERMESSE Aurélie
Présidente



Pour le MEDEF Lille métropole

M. ORPIN Yann
Président



Pour la Chambre de Métiers et de l'Artisanat Haut de France

M. RIGAUD Laurent
Président



COMMISSION PERMANENTE
Réunion du 08 avril 2026

OBJET : Dispositifs d'accompagnement pour l'accès à l'emploi des allocataires du RSA : contractualisations avec l'Etat pour la mise en œuvre de contrats aidés, adoption de 3 plans d'action pour une mobilité solidaire (PAMS) et signatures d'une convention avec un partenaire du réseau pour l'emploi

Le Département du Nord déploie depuis plusieurs années une stratégie de retour à l'emploi des allocataires du revenu de solidarité active (RSA) basé sur un partenariat solide et une offre d'insertion diversifiée.

Dans la poursuite des actions engagées pour favoriser l'insertion professionnelle des allocataires du RSA, le présent rapport vise à mettre en œuvre au titre de l'année 2026 les cofinancements des contrats à durée déterminée d'insertion (I) et des contrats initiatives emploi pour le Bassin minier et la Sambre-Avesnois-Thiérache (II) au moyen de conventions annuelles d'objectifs et de moyens signées avec l'Etat.

Ensuite, le rapport propose l'adoption de 3 plans d'action pour la mobilité solidaire (PAMS) pour favoriser la mobilité des publics vulnérables (III), sur les bassins de mobilité du Hainaut Cambrésis Thiérache, de l'aire urbaine centrale et de l'Arrageois.

Enfin, le rapport prévoit la signature de la convention constitutive du groupement d'intérêt public A.G.I.R.E Val de Marque destiné à favoriser la cohérence, la lisibilité et l'efficacité de la politique locale de l'emploi, la formation et l'insertion (IV).

I. Financement des contrats à durée déterminée d'insertion pour l'année 2026

Le Département du Nord s'est engagé dans le cofinancement de contrats à durée déterminée d'insertion (CDDI), au sein d'ateliers chantier d'insertion (ACI).

L'engagement du Département porte sur 840 CDDI, représentant une dépense départementale totale de 5 750 000 €, frais de gestion compris. Cet engagement fait l'objet d'une convention annuelle d'objectifs et de moyens (CAOM) signée avec l'Etat, présentée en annexe 1 du rapport.

Le Département délègue à l'Agence de Services et de Paiement (ASP) le versement des aides aux employeurs, dont les frais de gestion s'élèvent à 11 098 €.

II. Financement de contrats initiative emploi pour le Bassin Minier et la Sambre-Avesnois-Thiérache

Les contrats initiatives emploi (CIE) sont des contrats de droits privés qui permettent de soutenir les employeurs dans le recrutement d'allocataires du RSA. Le Département s'est engagé à cofinancer ces contrats.

L'engagement du Département porte sur :

- 390 CIE spécifiques pour le Bassin Minier à destination des allocataires du RSA résidents des arrondissements de Douai et Valenciennes ;
- 100 CIE spécifiques pour la Sambre-Avesnois-Thiérache à destination des allocataires du RSA résidents de l'arrondissement d'Avesnes-sur-Helpe.

L'engagement financier total du Département s'élève à 1 600 000 € au titre de l'année 2026, frais de gestion compris et fait l'objet d'une convention annuelle d'objectifs et de moyens (CAOM) signée avec l'Etat, présentée en annexe 2 du rapport.

Le Département délègue à l'Agence de Services et de Paiement (ASP) le versement des aides aux employeurs, dont les frais de gestion sont estimés à 32 292 €.

III. Adoption de plusieurs plans d'action pour la mobilité solidaire (PAMS) pour favoriser la mobilité des publics vulnérables

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.

Les PAMS répondent donc aux problématiques de mobilité, qui constituent un frein au retour à l'emploi.

Ils sont élaborés sous le copilotage des Régions et des Départements, en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés (les autorités organisatrices de la mobilité, syndicats mixtes, associations, représentants des usagers, entreprises, collectivités locales, etc.).

Aussi, ces PAMS ont pour ambition de proposer des solutions concrètes et adaptées aux spécificités du territoire. Le présent rapport présente 3 PAMS pour les bassins de mobilité du Hainaut Cambrésis Thiérache (annexe 3), de l'aire urbaine centrale (annexe 4) et de l'Arrageois (annexe 5).

IV. Evolution de la convention constitutive du groupement d'intérêt public A.G.I.R.E Val de Marque

Afin de favoriser la cohérence, la lisibilité et l'efficacité de la politique locale de l'emploi, la formation et l'insertion, un groupement a été créé entre les communes du Val de Marque, l'Etat, France Travail, le Département et tous les acteurs en charge du service public de l'emploi.

La convention constitutive de ce groupement ayant fait l'objet d'évolutions, il est proposé de la signer (annexe 6).

Il est proposé à la Commission permanente :

- d'autoriser Monsieur le Président à signer la Convention Annuelle d'Objectifs et de Moyens 2026 permettant le financement de Contrats à durée déterminée d'insertion (CDDI), au sein d'ateliers

chantier d'insertion (ACI), entre le Département du Nord et l'Etat, pour un montant de 5 738 902 €, dans les termes du projet présenté en annexe 1 du rapport ;

- d'autoriser Monsieur le Président à verser des frais de gestion à l'Agence des Services de Paiement (ASP) relatifs aux Contrats à durée déterminée d'insertion (CDDI) pour un montant de 11 098 € ;
- d'autoriser Monsieur le Président à signer la Convention Annuelle d'Objectifs et de Moyens 2026 permettant le financement de Contrats initiatives emploi (CIE) dans les territoires de la Sambre-Avesnois-Thiérache et du Bassin minier, entre le Département du Nord et l'Etat, pour un montant de 1 600 000 €, dans les termes du projet présenté en annexe 2 du rapport ;
- d'autoriser Monsieur le Président à verser des frais de gestion à l'Agence des Services de Paiement (ASP) relatifs aux Contrats à durée déterminée d'insertion (CDDI) pour un montant de 32 292 € ;
- d'autoriser Monsieur le Président à signer les plans d'action communs en matière de mobilité solidaire (PAMS) des bassins de mobilité du Hainaut Cambrésis Thiérache, de l'aire urbaine centrale, et de l'Arrageois, dans les termes des projets présentés en annexes 3, 4 et 5 du rapport ;
- d'autoriser Monsieur le Président à signer la convention constitutive du groupement d'intérêt public A.G.I.R.E Val de Marque, dans les termes du projet présenté en annexe 6 du rapport.

CODE GRAND ANGLE		ENGAGEMENTS		
OPERATION	ENVELOPPE	AUTORISES	DEJA CONTRACTES	PROPOSES DANS LE RAPPORT
12002OP002	12002E15	5 738 902 €	0 €	5 738 902 €
12002OP002	12002E01	11 098 €	0 €	11 098 €
12002OP005	12002E15	2 300 000 €	0 €	1 600 000 €
12002OP005	12002E01	100 000 €	0 €	32 292 €

Doriane BECUE
Première Vice-Présidente