DELIBERATION N° DTT/2026/159

4.2

Accusé de réception de la préfecture : 059-225900018-20260629-340841-DE-1-1
Date de réception en préfecture le 10 juillet 2026
Publié le 10 juillet 2026

Suite à la convocation en date du 15 juin 2026
LA COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL DEPARTEMENTAL
Réunie à Lille le 29 JUIN 2026

Sous la présidence de Christian POIRET, Président du Conseil Départemental

Nombre de membres en exercices : 82

Etaient présents : Salim ACHIBA, Charles BEAUCHAMP, Doriane BECUE, Valentin BELLEVAL, Pierre-Michel BERNARD, Stéphanie BOCQUET, Anne-Sophie BOISSEAUX, Frédéric BRICOUT, François-Xavier CADART, Yannick CAREMELLE, Loïc CATHELAIN, Régis CAUCHE, Marie CHAMPAULT, Marie CIETERS, Barbara COEVOET, Valérie CONSEIL, Sylvie DELRUE, Jean-Luc DETAVERNIER, Stéphane DIEUSAERT, Axelle DOERLER-DESENNE, Monique EVRARD, Marie-Laurence FAUCHILLE, Isabelle FERNANDEZ, Michel GACEM, Michelle GREAUME, Maël GUIZIOU, Jacques HOUSSIN, Simon JAMELIN, Sylvie LABADENS, Eric LAVALLEE, Sébastien LEPRETRE, Maryline LUCAS, Didier MANIER, Françoise MARTIN, Elisabeth MASSE, Luc MONNET, Laurent PERIN, Christian POIRET, Eric RENAUD, Caroline SANCHEZ, Marie SANDRA, Céline SCAVENNEC, Frédérique SEELS, Marie TONNERRE-DESMET, Patrick VALOIS, Aude VAN CAUWENBERGE, Philippe WAYMEL, Isabelle ZAWIEJA-DENIZON.

Absent(e)(s) représenté(e)(s) : Josyane BRIDOUX donne pouvoir à Isabelle FERNANDEZ, Isabelle CHOAIN donne pouvoir à Michelle GREAUME, Jean-Luc DARCOURT donne pouvoir à Didier MANIER, Agnès DENYS donne pouvoir à Eric LAVALLEE, Béatrice DESCAMPS-MARQUILLY donne pouvoir à Caroline SANCHEZ, Carole DEVOS donne pouvoir à Christian POIRET, Jean-Claude DULIEU donne pouvoir à Maryline LUCAS, Nicolas LEBLANC donne pouvoir à Loïc CATHELAIN, Michel LEFEBVRE donne pouvoir à Isabelle ZAWIEJA-DENIZON, Anne MIKOLAJCZAK donne pouvoir à Stéphanie BOCQUET, Charlotte PARMENTIER-LECOCQ donne pouvoir à Luc MONNET, Michel PLOUY donne pouvoir à Sylvie DELRUE, Bertrand RINGOT donne pouvoir à Françoise MARTIN, Marie-Paule ROUSSELLE donne pouvoir à Monique EVRARD, Nicolas SIEGLER donne pouvoir à Sylvie LABADENS, Anne VANPEENE donne pouvoir à Patrick VALOIS.

Absent(e)(s) excusé(e)(s) : Benjamin CAILLIERET, Paul CHRISTOPHE, Christine DECODTS, Claudine DEROEUX.

Absent(e)(s) : Martine ARLABOSSE, Barbara BAILLEUL, Grégory BARTHOLOMEUS, Olivier CAREMELLE, Laurent DEGALLAIX, Frédéric DELANNOY, Soraya FAHEM, Mickaël HIRAUX, Vincent LEDOUX, Valérie LETARD, Marie-Hélène QUATREBOEUFS, Sébastien SEGUIN, Jean-Noël VERFAILLIE, Karima ZOUGGAGH.

OBJET : Approbation des Contrats Opérationnels de Mobilité (COM) du bassin de mobilité "Arrageois" et du bassin de mobilité "Hainaut-Cambrésis-Thiérache"

Vu le rapport DTT/2026/159

DECIDE à l'unanimité:

- d’approuver le Contrat Opérationnel de Mobilité (COM) de l’Arrageois 2025-2029, dans les termes du projet ci-joint en annexe 3 ;

- d’approuver le Contrat Opérationnel de Mobilité (COM) du Hainaut-Cambrésis-Thiérache 2025-2029, dans les termes du projet ci-joint en annexe 4 ;

- d’autoriser Monsieur le Président à signer les Contrats Opérationnels de Mobilité (COM) de l’Arrageois et du Hainaut-Cambrésis-Thiérache 2025-2029.

Le quorum a été vérifié à l’appel de l’affaire à 17 h 30.

48 Conseillers départementaux étaient présents en séance. Ils étaient porteurs de 16 pouvoirs.

Décision acquise par assentiment de l’assemblée.

Signé électroniquement

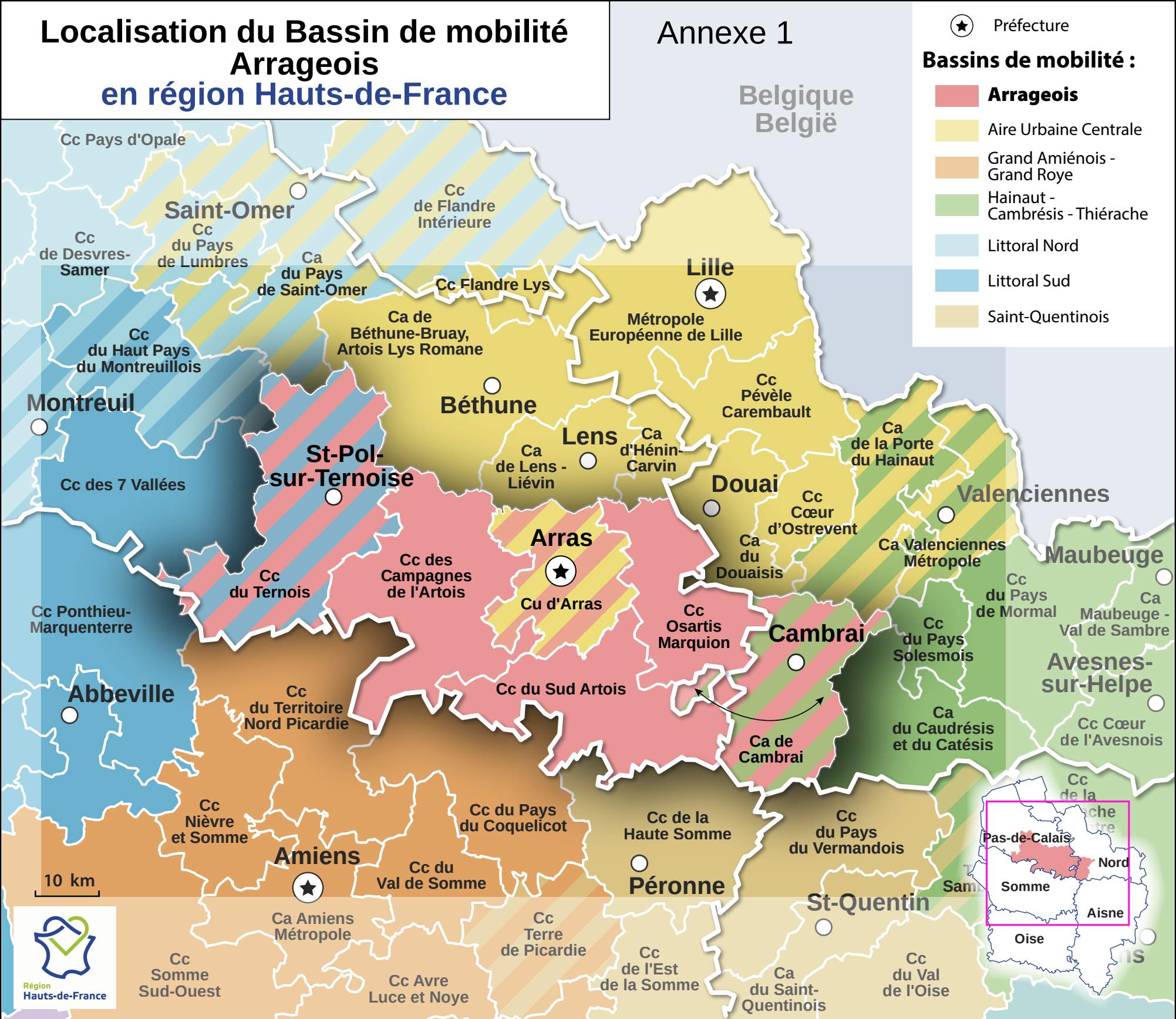
DEPARTEMENT DU NORD · CONSEIL DEPARTEMENTAL · RF

Pour le Président du Conseil Départemental
et par délégation,
La Directrice des Affaires Juridiques
et de l'Achat Public,

Claude LEMOINE

Localisation du Bassin de mobilité Arrageois
en région Hauts-de-France

Annexe 1

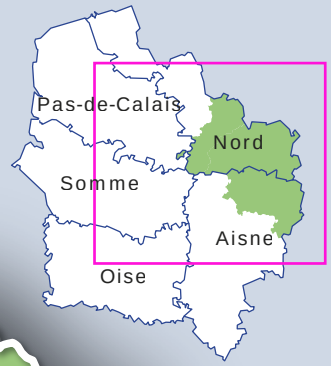


Sources : Région Hauts-de-France (d'après carte n° 3830-01)

cartographie : Agence Hauts-de-France 2020-2040 20 mai 2022 n° 3841-01

Localisation du Bassin de mobilité Hainaut - Cambrésis - Thiérache en région Hauts-de-France

Annexe 2



Préfecture

Bassins de mobilité :

- **Hainaut - Cambrésis - Thiérache**
- Aire Urbaine Centrale
- Arrageois
- Est de l'Oise
- Grand Amiénois - Grand Roye
- Ouest de l'Oise
- Saint-Quentinois
- Sud de l'Aisne

Lille
Métropole Européenne de Lille
Cc Pévèle Carembault
Lens
Ca d'Hénin-Carvin
Ca de Lens - Liévin
Douai
Cc Cœur d'Ostrevent
Ca de la Porte du Hainaut
Valenciennes
Ca Valenciennes Métropole
Arras
Ca du Douaisis
Cc des Campagnes de l'Artois
Cu d'Arras
Cc Osartis Marquion
Cambrai
Cc du Pays Solesmois
Cc du Pays de Mormal
Maubeuge
Ca Maubeuge - Val de Sambre
Cc Cœur de l'Avesnois
Avesnes-sur-Helpe
Cc du Sud Avesnois
Cc du Sud Artois
Ca de Cambrai
Ca du Caudrésis et du Catésis
Cc du Pays du Coquelicot
Cc du Territoire Nord Picardie
Cc de la Haute Somme
Péronne
Cc du Pays du Vermandois
Cc Thierache Sambre et Oise
Cc de la Thiérache du Centre
Cc du Pays des Trois Rivières
Amiens
Cc du Val de Somme
Ca Amiens Métropole
St-Quentin
Vervins
Cc Terre de Picardie
Cc de l'Est de la Somme
Ca du Saint-Quentinois
Cc du Val de l'Oise
Cc Avre Luce et Noye
Cc du Grand Roye
Cc des Portes de la Thiérache
Cc du Pays de la Serre
Montdidier
Tergnier
Ca Chauny-Tergnier-la Fère
Cc du Pays Noyonnais
Chauny
Laon
Ca du Pays de Laon
Cc de la Champagne Picarde
Cc du Pays des Sources
Cc du eau Picard
Cc des 2 Vallées
Cc Picardie des Châteaux

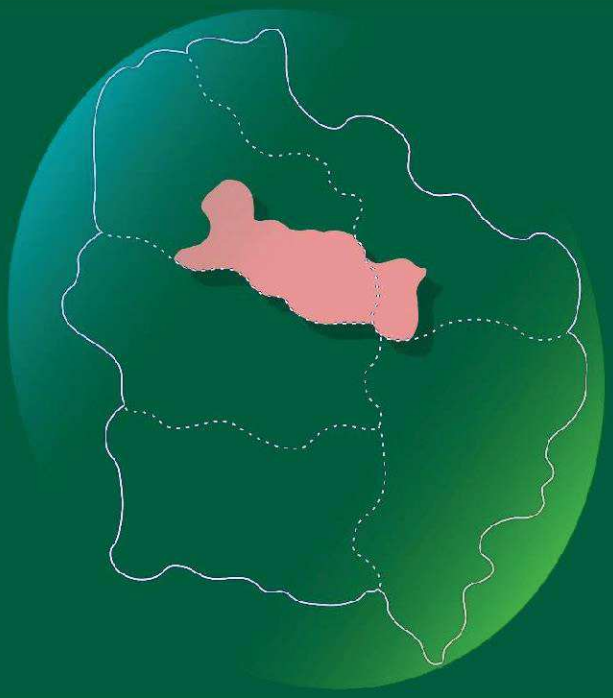
10 km

Région Hauts-de-France

Sources : Région Hauts-de-France (d'après carte n° 3830-01)

cartographie : Agence Hauts-de-France 2020-2040 22 juillet 2022 n° 3835-01

Annexe 3



LE CONTRAT OPERATIONNEL DE MOBILITE DU BASSIN DE MOBILITE ARRAGEOIS

2025-2029

Région Hauts-de-France

Sommaire

Edito Région 4

Contrat 5

- **Les signataires** 5
- **Visas** 8
- **Préambule** 9
- **Article 1 – L'objet du contrat** 10
- **Article 2 – La composition du document** 10
- **Article 3 – La démarche dans le bassin de mobilité** 11
- **Article 4 – Les principales caractéristiques du bassin Arrageois** 13
  - a) Le bassin de mobilité Arrageois, un nouvel espace de collaboration 13
  - b) Assurer la cohérence entre planifications stratégiques et politiques de mobilité 13
  - c) Un territoire contrasté : entre urbanités et ruralités 13
  - d) Une offre de transports collectifs à coordonner 14
  - e) La mobilité durable : un enjeu pour l'ensemble du bassin 14
  - f) Le Canal Seine-Nord Europe : un atout structurant pour réinventer le transport de marchandises 15
- **Article 5 – Les enjeux et objectifs arrêtés par l'ensemble des partenaires** 15
- **Article 6 – La présentation des actions retenues** 17
- **Article 7 – La gouvernance mise en place** 23
- **Article 8 – La durée du contrat** 24
- **Article 9 – Le suivi et les indicateurs** 24
- **Article 10 – L'évaluation à mi-parcours et les modalités de révision** 25

Glossaire 26

Edito

Xavier Bertrand
Président de la Région
Hauts-de-France

Olivier Engrand
Conseiller régional
délégué à la mobilité
dans les territoires

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

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

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

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

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

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

Les signataires

Région Hauts-de-France

Nord le Département est là

62 Pas-de-Calais Mon Département

Syndicat Mixte des Mobilités Hauts de France

SNCF Gares & Connexions

Arras Communauté Urbaine

Communauté d'agglomération de Cambrai

Campagnes de l'Artois Communauté de Communes

Osartis Communauté de Communes Osartis Marquion

Sud-Artois

TERNOISCOM Terre d'Avenir

Les signataires

ENTRE

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

ET

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

ET

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

ET

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

ET

SNCF Gares et Connexions, gestionnaire de gares de voyageurs, représentée par ……., agissant en qualité de directeur/directrice régional(e) Hauts-de-France - Normandie, désignée ci-après par « SNCF Gares et Connexions » ;

ET

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

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

Les signataires

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

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

Visas

Vu le code général des collectivités territoriales,

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

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

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

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

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

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

Préambule

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) impose l'élaboration d'un Contrat Opérationnel de Mobilité (COM) pour chaque bassin de mobilité, dont les limites sont définies par la Région après concertation. Ce contrat doit préciser les modalités de l'action commune des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) et la coordination avec les gestionnaires de voirie et d'infrastructures. L'objectif est de créer des conditions favorables au développement des mobilités en répondant aux enjeux de décarbonation, de développement durable et d'amélioration de la qualité de vie des habitants.

Conformément à l'article L 1215-2 du code des transports, les COM doivent être élaborés sous la direction de la Région, en concertation avec tous les acteurs concernés. Cette concertation inclut les AOM, les Départements, les syndicats mixtes créés par la Loi Solidarité et Renouvellement Urbain du 13 décembre 2000, les gestionnaires de gares et de pôles d'échanges, ainsi que les Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) où la Région intervient en tant qu'AOM. Tous les partenaires susceptibles d'apporter une contribution pertinente peuvent également être associés. Cette démarche participative est essentielle pour garantir que les solutions proposées répondent aux besoins et attentes de tous les habitants.

L'objectif est de promouvoir une mobilité plus fluide, inclusive et respectueuse de l'environnement, en favorisant les modes doux et les alternatives à la voiture individuelle. Les COM doivent être cohérents avec les autres documents de planification territoriale, tels que les plans de mobilité, les Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT) et les Plans Locaux d'Urbanisme intercommunaux (PLUi). Ces documents opérationnels visent à mettre en œuvre des actions et des stratégies définies par les nombreux acteurs impliqués.

Les COM ambitionnent de proposer des solutions concrètes et adaptées aux spécificités de chaque bassin, visant à améliorer la qualité de vie des habitants et à relever les défis de la mobilité durable. Ils cherchent à faciliter les pratiques intermodales, permettant ainsi aux habitants d'accéder à une offre de mobilité adaptée sans être limités par les frontières administratives.

En Hauts-de-France, dix bassins de mobilité ont été définis et arrêtés le 27 janvier 2022 par délibération de l'Assemblée Régionale. Cette cartographie résulte d'un travail partenarial réalisé en 2021, impliquant plus de 175 structures.

Le présent contrat opérationnel de mobilité concerne spécifiquement le bassin de mobilité Arrageois.

Article 1 – L'objet du contrat

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

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

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

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

Article 2 – La composition du document

Le COM du bassin Arrageois est composé de trois documents :

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

Article 3 – La démarche dans le bassin de mobilité

Un peu moins de dix-huit mois s'est écoulé entre le premier comité technique, organisé le 22 mai 2024, et le comité de pilotage examinant le projet final de COM pour le bassin Arrageois, le 29 septembre 2025. Cela aura été le temps nécessaire pour partager une méthode et élaborer de manière collective ce nouveau document-cadre pour la mobilité.

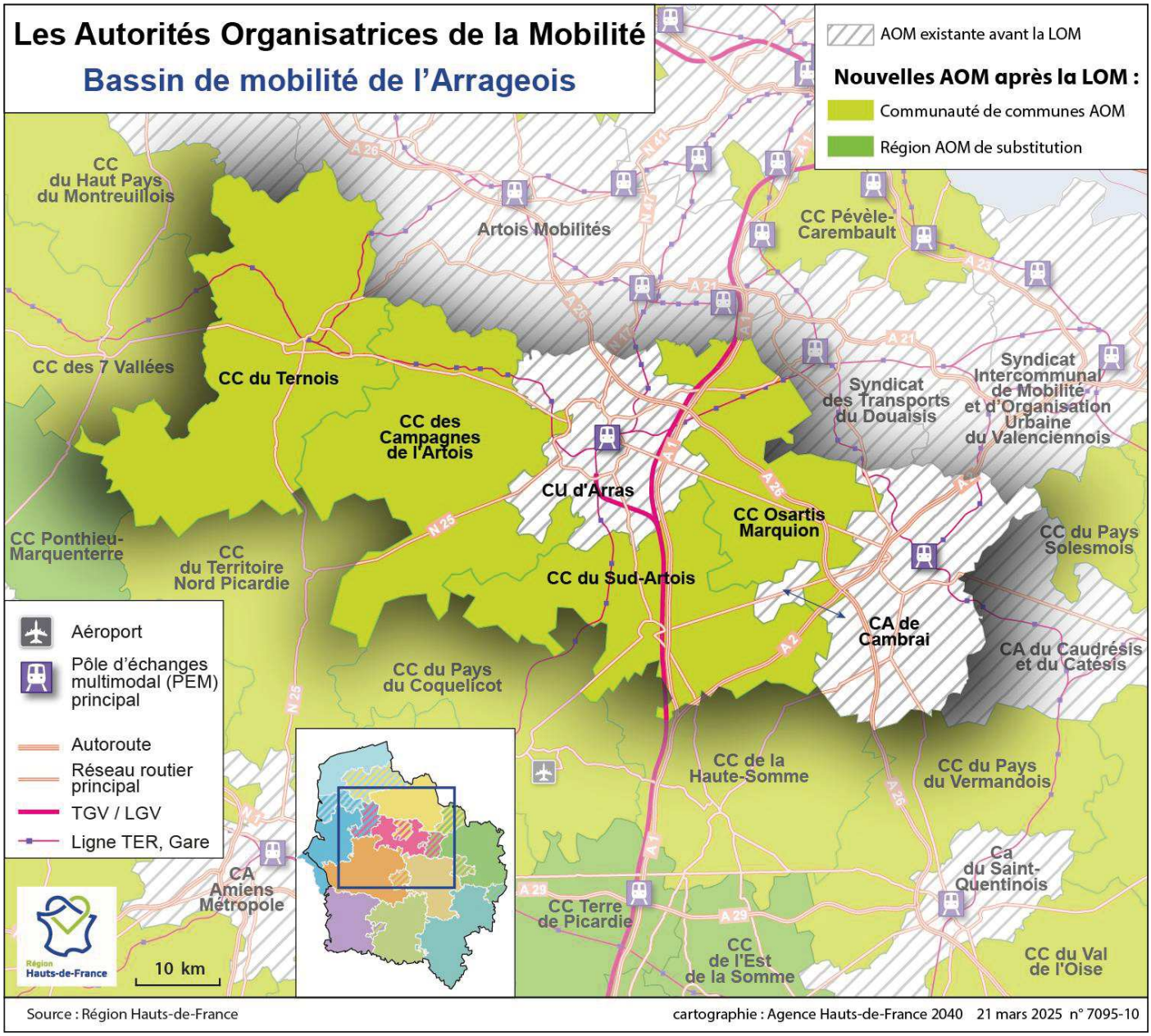
Cette démarche a été menée en deux temps, avec une première phase de diagnostic et une seconde phase permettant d'identifier les actions réalisables ou engageables sur la période 2025-2029.

La première phase, commune au COM et au Plan d'Action en matière de Mobilité Solidaire (PAMS), a permis de dresser un état des lieux de la mobilité sur ce bassin. Les membres du comité de pilotage, qui se sont réunis le 22 novembre 2024, ont pu s'appuyer sur ce diagnostic problématisé pour identifier les principaux enjeux se présentant sur le bassin Arrageois et pour définir les objectifs à viser en priorité pour relever les défis correspondants.

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

- une enquête réalisée en juin 2022 par l'Observatoire Régional des Transports (ORT) auprès de l'ensemble des EPCI des Hauts-de-France afin de recenser leurs services et dispositifs de mobilité solidaire ;
- une enquête menée en janvier 2023 par la Région auprès de l'ensemble des AOM afin de les interroger sur la mobilité et les services de transport ;
- un recueil de fiches thématiques élaboré par les services de la Région ;
- les travaux des membres du comité technique qui se sont réunis les 22 mai 2024 à Arras et 24 septembre 2024 à Bapaume.

La deuxième phase s'est attachée à l'élaboration collective de 21 fiches actions par les membres du comité technique qui se sont notamment retrouvés le 20 mars 2025 à Arras. Ces propositions d'actions, devant constituer le cœur du futur COM, ont ensuite fait l'objet d'une consultation écrite auprès des structures membres du comité de pilotage du 13 juin au 8 juillet 2025. Le résultat de cette consultation, ainsi que le projet de COM Arrageois, ont été présentés lors du comité de pilotage final du 29 septembre 2025 à Arras.


Les Autorités Organisatrices de la Mobilité
Bassin de mobilité de l'Arrageois
AOM existante avant la LOM
Nouvelles AOM après la LOM :
Communauté de communes AOM
Région AOM de substitution
CC du Haut Pays du Montreuillois
Artois Mobilités
CC Pévèle-Carembault
CC des 7 Vallées
CC du Ternois
CC des Campagnes de l'Artois
Syndicat des Transports du Douaisis
Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois
CU d'Arras
CC Osartis Marquion
CC du Pays Solesmois
CC Ponthieu-Marquenterre
CC du Territoire Nord Picardie
CC du Sud-Artois
CA de Cambrai
CA du Caudrésis et du Catésis
CC du Pays du Coquelicot
CC de la Haute-Somme
CC du Pays du Vermandois
Ca du Saint-Quentinois
CA Amiens Métropole
CC Terre de Picardie
CC de l'Est de la Somme
CC du Val de l'Oise
Aéroport
Pôle d'échanges multimodal (PEM) principal
Autoroute
Réseau routier principal
TGV / LGV
Ligne TER, Gare
Région Hauts-de-France
10 km
Source : Région Hauts-de-France
cartographie : Agence Hauts-de-France 2040 21 mars 2025 n° 7095-10

Article 4 – Les principales caractéristiques du bassin Arrageois

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

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

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

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

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

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

c) Un territoire contrasté : entre urbanités et ruralités

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

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

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

d) Une offre de transports collectifs à coordonner

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Enjeu 1 – Une meilleure connaissance pour une meilleure communication

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

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

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

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

Enjeu 2 – Coordination et gouvernance des acteurs

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Dans ce contexte, les actions doivent viser à :

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

Article 6 – La présentation des actions retenues

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

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

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

« Coordination des acteurs et complémentarité des offres »

Ces **6 actions** visent en priorité à améliorer et à renforcer les échanges entre les partenaires dans l'objectif d'une meilleure articulation des offres de mobilité et à faciliter le partage des bonnes pratiques et le retour d'expérience.

FA 1 - Associer les acteurs locaux au processus d'évolution des offres régionales
Cette action doit permettre de clarifier et faire connaître auprès des partenaires les instances de dialogue existantes ainsi que les contraintes à prendre à compte dans l'élaboration ou l'évolution d'une offre de transport. Il s'agira également de s'assurer de la complémentarité des offres mises en place par les différentes AOM.

FA 2 – Valoriser et faire connaitre les services du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France aux AOM

Le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, structure dédiée à l'intermodalité, travaille sur les sujets de l'information voyageurs multimodale, de l'aide à l'exploitation et de billettique interopérable. Toutes les AOM du bassin de mobilité Arrageois sont membres du syndicat.

Au-delà des outils déployés dans le cadre de ses compétences obligatoires, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France porte d'autres travaux (covoiturage, TAD, centrale d'achat, accompagnement technique, etc.) et a développé une expertise en matière de mobilité qui constitue une plus-value importante pour les AOM. Trois AOM du bassin vont mettre en place prochainement des services de TAD grâce à la centrale d'achat du syndicat. L'objectif est de faire connaitre et présenter clairement les outils du syndicat et ce qu'il peut apporter à ses membres en vue de susciter de nouvelles adhésions.

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

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

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

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

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

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

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

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

« Communication, information et données »

Comme l'a montré la phase diagnostic, la question de l'information et de la communication est majeure. Les services de mobilité sont en effet peu voire pas connus sur les territoires. Aussi, les actions relevant de cette catégorie ont pour objectif d'améliorer la connaissance des services existants en s'appuyant sur les outils et canaux d'information des différentes partenaires, tout particulièrement ceux du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France. **5 actions** sont présentées ci-après.

FA 7 – Faire connaître les offres de mobilité existantes

Par cette action, les partenaires vont s'organiser pour améliorer l'information et faire connaître les offres de mobilité. Cela devra passer par l'ensemble des canaux de communication dont l'usage devra être renforcé et amélioré. De plus, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, en proposant la constitution d'un annuaire des services de mobilité, y compris de ceux à destination des publics vulnérables, propose un outil-phare des COM et des PAMS, à l'échelle régionale. Pour que ces outils soient pleinement opérationnels, les partenaires devront veiller à fournir des données et des informations de qualité.

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

Dans le cadre de ses missions, le Syndicat Mixte des Moblités des Hauts-de-France a développé un outil d'information multimodale, Pass Pass. Cet outil est alimenté par les données fournies par les AOM membres. Pour que cet outil d'information soit efficace, le syndicat dépend totalement de ses membres qui ont la responsabilité de fournir des données robustes relatives à leurs services ainsi que d'en assurer la mise à jour. De son côté le syndicat veillera à faire évoluer son outil en intégrant par exemple des informations sur de nouveaux services. Dans ce contexte, il s'agit notamment de mettre en place un accompagnement technique des AOM pour faciliter l'alimentation des outils d'information voyageurs.

FA 9 – Améliorer la diffusion de l'information sur les situations dégradées

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

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

Le COM est l'occasion de favoriser la coordination entre les différents acteurs concernés par les arrêts de transports en commun ou les pôles d'échanges multimodaux.

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

FA 11 – Produire des données de qualité en vue d'alimenter les outils d'information voyageurs

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

« Tarification, distribution et billettique »

Il s'agit ici de traiter des services permettant de faciliter l'intermodalité et qui sont en lien direct avec les compétences obligatoires des syndicats mixtes de type SRU. Ces actions visent en priorité à s'appuyer sur les démarches partenariales et les outils existants afin de poursuivre leur développement et ainsi viser une interopérabilité des systèmes à l'échelle de chaque bassin et sur l'ensemble du territoire régional. **2 actions** sont présentées ci-dessous.

FA 12 – Développer et faciliter l'usage des outils de distribution

Pour faciliter le parcours intermodal des usagers, les AOM doivent veiller à développer des services de distribution qui soient complémentaires et non concurrentiels. Pour cela, il est nécessaire que les AOM puissent partager et s'appuyer sur l'expérience des outils de distribution digitaux ou physiques des autres AOM et du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France. Il s'agira notamment de permettre au syndicat de distribuer les titres de transport de ses membres, notamment en ce qui concerne le TER. Ces réflexions devront être menées en relation étroite avec les travaux sur les sujets billettique.

FA 13 – Accompagner les AOM en matière de billettique

En Hauts-de-France, de nombreux systèmes billettiques cohabitent, essentiellement sur le réseau régional et les réseaux urbains les plus denses.

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

« Infrastructures, PEM et aires de mobilité »

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

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

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

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

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

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

FA 16 – Veiller à la continuité des itinéraires cyclables structurants

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

FA 17 – Faire connaître et développer les aires de covoiturage

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

« Nouveaux services (vélo et mobilités partagées) »

Ces **4 actions** visent à favoriser la mise en place de services de mobilité qui peuvent proposer une alternative à l'autosolisme ou venir en complément des transports collectifs existants. Elles peuvent notamment représenter une solution dans les espaces peu denses où la desserte par car et en transport en commun n'est pas forcément adaptée. Pour ces nouveaux types de services, les outils mutualisés, le partage d'expérience et les accompagnements techniques seront les principaux leviers à actionner.

FA 18 – Faciliter la pratique du vélo pour le dernier kilomètre et les déplacements du quotidien
Le traitement du « dernier kilomètre » facilite l'usage des modes doux. Cette expression désigne la dernière section de trajet à réaliser jusqu'à sa destination finale. Afin de favoriser le traitement du « dernier kilomètre » et développer l'utilisation du vélo, plusieurs leviers pourront être activés tels que le développement des aménagements cyclables sécurisés, le déploiement des stationnements sécurisés en gare, des expérimentations de location de vélo en gare ou encore la connexion des principaux équipements générateurs de flux au réseau cyclable structurant du territoire.
FA 19 – Faciliter la mobilité électrique en zones peu denses
L'enjeu de décarbonation des mobilités se pose aussi pour les habitants des zones peu denses. Afin de faciliter la mobilité électrique dans ces territoires, il convient d'être attentif à la mise en œuvre des SDIRVE. Sur le bassin de mobilité Arrageois, seule la CU d'Arras a mis en place un SDIRVE récemment.
FA 20 – Favoriser le développement de la mobilité partagée, en particulier dans les secteurs peu denses
L'émergence de nouveaux services de mobilité partagée peut apporter des solutions concrètes aux besoins de mobilité des habitants, notamment dans les espaces peu denses. Afin de favoriser le développement des pratiques de covoiturage et d'autopartage, l'action des collectivités peut s'envisager à deux niveaux : pour développer et améliorer l'infrastructure d'une part, et d'autre part pour déployer des outils de location ou réservation des véhicules, etc. Les AOM pourraient ainsi s'appuyer sur l'usage et le développement de la plateforme Pass Pass covoiturage dont l'objectif est de faciliter cette pratique alternative.
FA 21 – Faciliter le développement du Transport à la Demande (TAD)
Le TAD peut répondre à des besoins de mobilité en zone peu dense et non couverte par des transports réguliers. Toutefois, sa mise en place doit être étayée par des études. Il s'agit ainsi d'envisager au mieux les différentes dimensions du projet (identification des besoins, faisabilité technique, définition du type de TAD et des lignes, estimation des coûts, …) afin de construire une offre efficiente pour les finances publiques et efficace pour les usagers.

Article 7 – La gouvernance mise en place

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

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

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

- La Région ;
- Le Département du Nord ;
- Le Département du Pas-de-Calais ;
- Le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France ;
- Les AOM suivantes :
  - La Communauté urbaine d'Arras ;
  - La Communauté d'agglomération de Cambrai ;
  - La Communauté de communes des Campagnes de l'Artois ;
  - La Communauté de communes Osartis Marquion ;
  - La Communauté de communes du Sud Artois ;
  - La Communauté de communes du Ternois ;
- SNCF Gares et Connexions.

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

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

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

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

Ce comité se réunit a minima une fois par an.

Article 8 – La durée du contrat

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

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

Article 9 – Le suivi et les indicateurs

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

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

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

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

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

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

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

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

Glossaire

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

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

Signataire 1/11

À _____

Le _____

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

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

Signataire 2/11

À _____

Le _____

Le/La Président(e) du Département du Nord

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

Signataire 3/11

À _____

Le _____

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

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

Signataire 4/11

Syndicat Mixte des Mobilités Hauts de France

À _____

Le _____

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

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

Signataire 5/11

À _____

Le _____

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

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

Signataire 6/11

À _____

Le _____

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

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

Signataire 7/11

À _____

Le _____

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

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

Signataire 8/11

À _____

Le _____

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

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

Signataire 9/11

À _____

Le _____

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

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

Signataire 10/11

À _____

Le _____

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

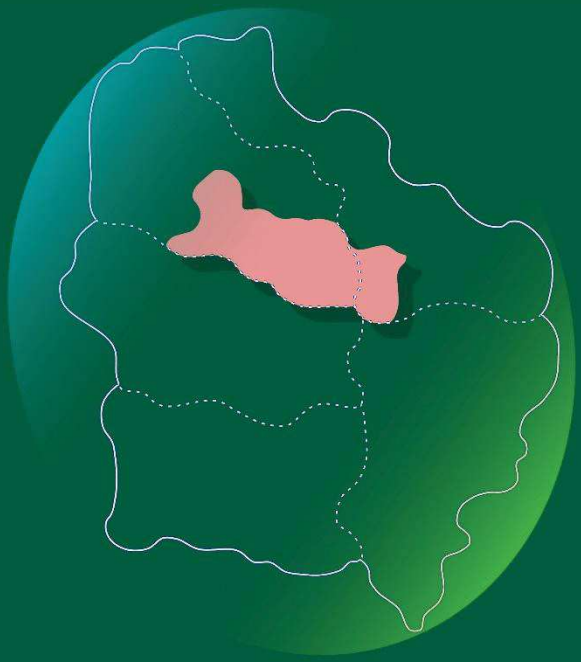
Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité Arrageois

Signataire 11/11

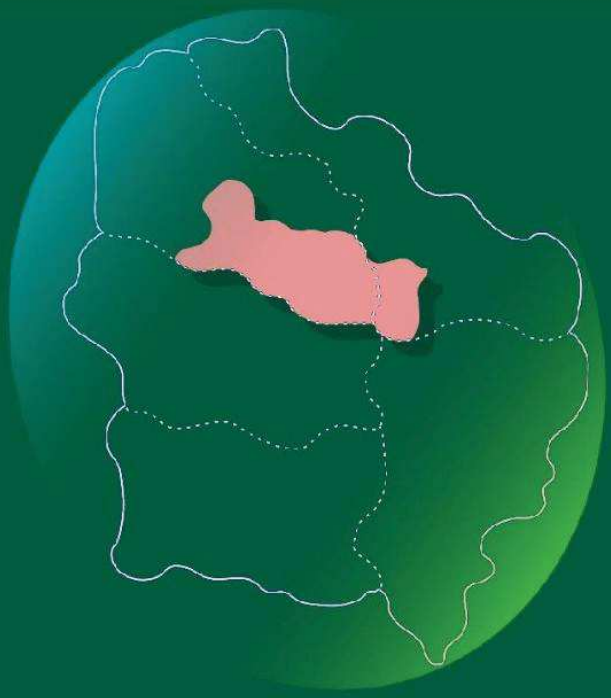
À _____

Le _____

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



Septembre 2025



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

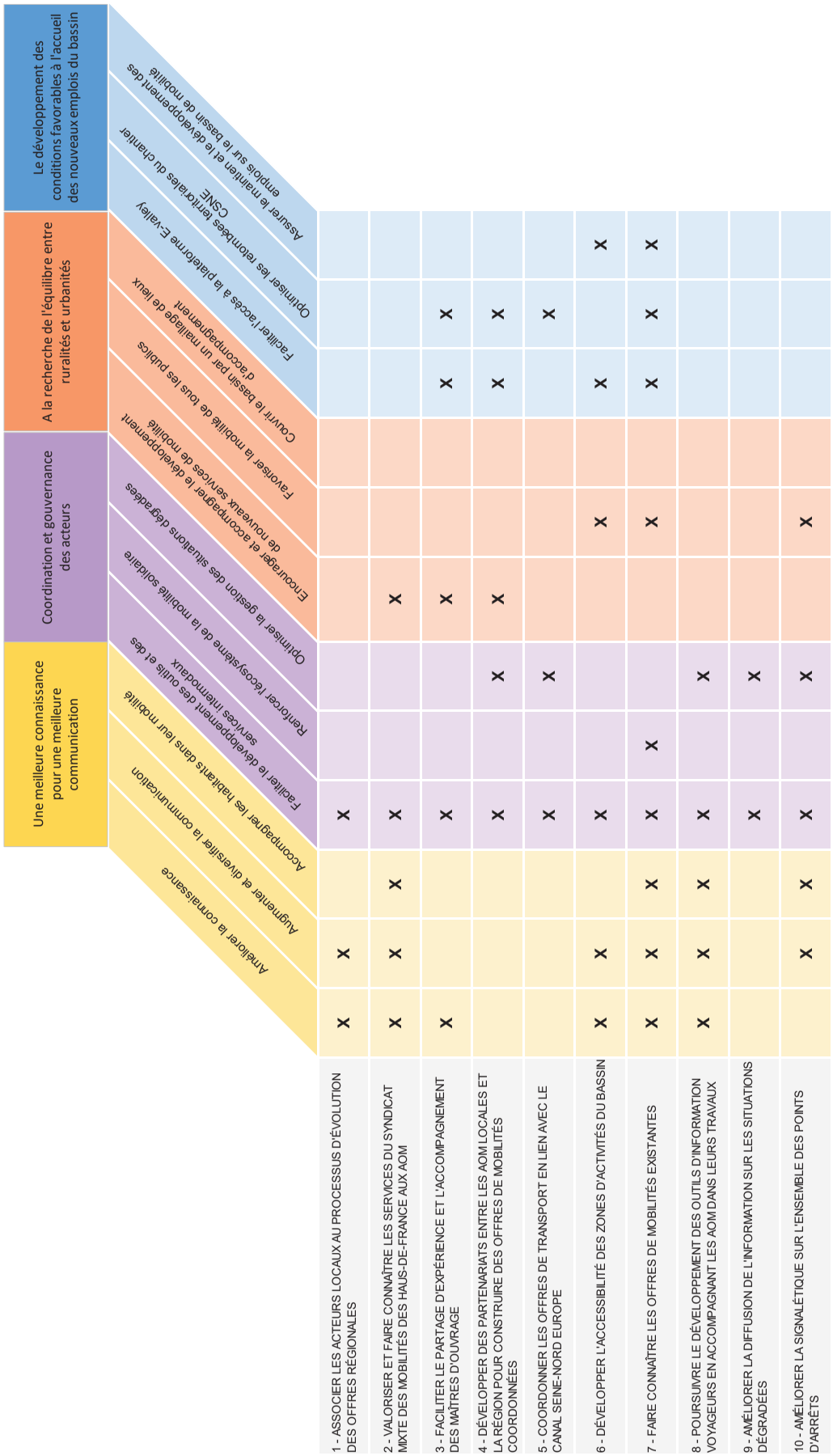
2025-2029

Région Hauts-de-France

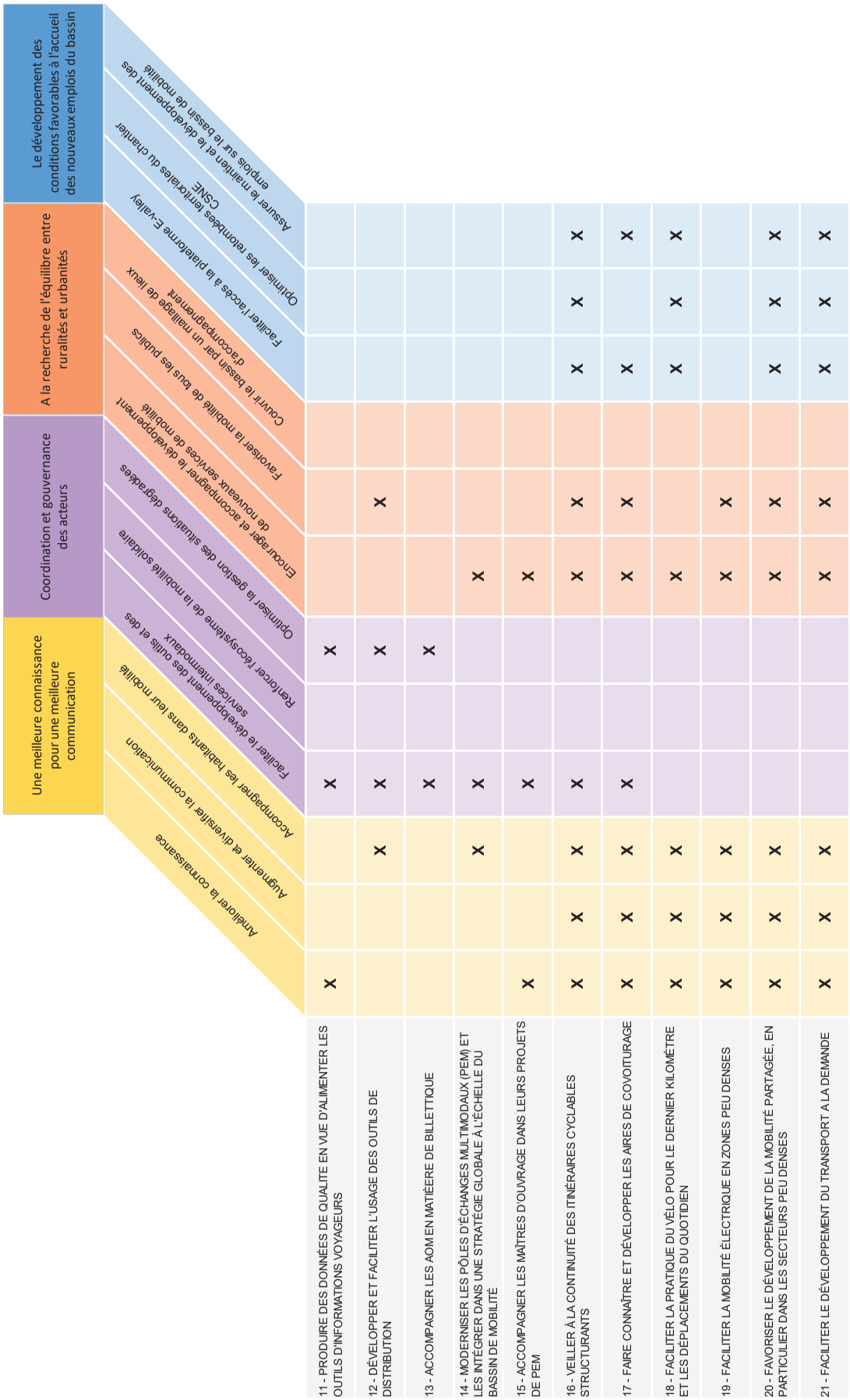
Sommaire

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

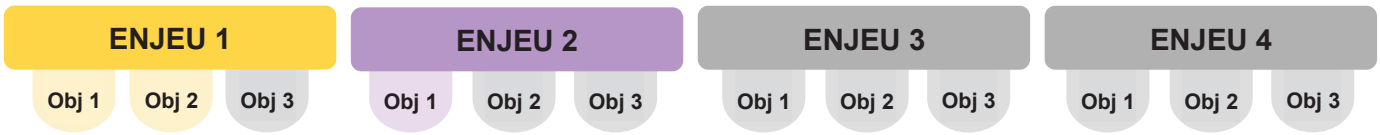
Les fiches actions



Les fiches actions



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



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

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

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

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

Ce document devra permettre de :

- rappeler les contraintes de calendrier et financières existantes liées aux engagements en cours (convention TER, contrats routiers…) ;
- établir un rétroplanning permettant aux territoires de signaler leurs besoins au bon moment ;
- distinguer le fonctionnement de l'organisation routière de celle ferroviaire, qui ont des temporalités et des contraintes différentes ;

- rappeler les contraintes liées à la création de grilles horaires qui ne peuvent pas répondre à l'ensemble des besoins de la population et sont parfois difficilement conciliables.

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

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

PILOTE	MAITRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)
• Région Hauts-de-France	• Région Hauts-de-France	• AOM • SNCF Réseau, exploitants ferroviaires et routiers

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

2e semestre 2025
- Lancement des travaux d'élaboration du guide

1er trimestre 2026
- Finalisation et mise à disposition du guide

INDICATEURS DE SUIVI

- Création du Vademecum (oui/non).

ACTIONS LIÉES

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

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

ENJEU 1	ENJEU 2	ENJEU 3	ENJEU 4
Obj 1 Obj 2 Obj 3	Obj 1 Obj 2 Obj 3	Obj 1 Obj 2 Obj 3	Obj 1 Obj 2 Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

La LOM a fixé un certain nombre d'objectifs :

- en matière d'intermodalité : développement des SIM (Système d'Information Multimodale), sujet de l'open data, référencement des dispositifs et offres de mobilité solidaire, billettique et distribution ;
- de partenariat et de coordination entre les acteurs, en lien avec les différents rôles des Régions, cheffes de file mobilité et des syndicats mixtes de type SRU.

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

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

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

- **la Centrale Pass Pass, comme un MaaS régional, composé de :**
  - une démarche commune Pass Pass, qui a permis de définir un ensemble de règles communes visant à permettre une interopérabilité des système et ainsi permettre à l'usager de se déplacer facilement entre les réseaux de transport qui sont équipés de cette billettique (TER, cars interurbains, réseaux de transport en commun urbains) et pour l'ensemble de leurs services de mobilités (parking sécurisés vélo, vélos en libre-service, bornes de recharge électriques, bornes d'accès aux aires de covoiturage, systèmes d'autopartage etc.). Ce support billettique est aujourd'hui essentiellement utilisée pour les réseaux de transports collectifs et très peu pour les autres services de mobilité ;
  - un service après-vente qui est en cours de construction (avec le déploiement des flux InterBob) qui à terme doit permettre d'offrir un SAV complet aux usagers en tout point du territoire, à partir du moment où l'AOM concernée prend en compte et respecte les spécifications techniques de la communauté Pass Pass. Sur ce bassin, cela est déployé de manière parcellaire pour le réseau Artis (réseau urbain de la Communauté Urbaine d'Arras).

- un Système d'Information Multimodal régional (site passpass.fr et application mobile Pass Pass Mobilités) intégrant notamment le calculateur d'itinéraires multimodal et multi-réseaux Pass Pass alimenté par le référentiel des mobilités Pass Pass. Le SIM offre également la possibilité d'effectuer des recherches horaires par ligne et par arrêt, des recherches tarifaires et des recherches par point d'intérêts. Le bon fonctionnement de ces outils dépend de la qualité des données fournies par les AOM, de leur mise à jour ainsi que de leur disponibilité. Ce système comprend aussi une brique fonctionnelle annuaire des services de mobilité. Des widgets et API ont été déployés par le Syndicat afin de permettre une intégration de cet outil sur d'autres outils d'information, à l'image du site transport de la Région. D'autres déploiements de ce type sont actuellement en cours ;

- un système de vente à distance proposant l'achat de titres de transports des différents réseaux billettisés Pass Pass ainsi que l'achat de cartes nominatives et anonymes Pass Pass. A ce jour, cette possibilité n'est déployée que sur certains réseaux ou pour certaines gammes tarifaires. Un travail est actuellement en cours entre la Région, le Syndicat et la SNCF afin de permettre la vente de titres TER sur les outils Pass Pass ;

- un système de distribution de titres et cartes Pass Pass physique via la mise à disposition de Terminaux Points de Ventes (TPV) et Terminaux Points de Ventes Simplifiés (TPVS). Tout comme pour la vente à distance, cette possibilité n'est déployée que sur certains réseaux ou pour certaines gammes tarifaires. Les TPV permettent également de rendre un service de SAV en tout point du territoire. Un TPVS a été mis en service dans la maison de la mobilité de la Communauté d'Agglomération de Cambrai.

- **la plateforme Pass Pass Covoiturage** (site et application mobile), qui met en relation conducteurs et passagers dans toute la région, sans commission.

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

En faisant partie du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, les AOM bénéficient notamment :

- d'un accompagnement à l'usage des outils développés par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, que sont les plateformes www.passpass.fr et www.passpasscovoiturage.fr:

  - l'accompagnement Pass Pass se matérialise par la mise en œuvre de formations dont les thèmes sont : utilisation des outils Pass Pass (site internet, calculateur d'itinéraires, annuaire des services de mobilité, utilisation de la carte Pass Pass, TPV/TPVS Pass Pass) ; acculturation à la mobilité en Hauts-de-France (présentation des offres de mobilité sur le territoire formé, acculturation à l'intermodalité, préconisations de langage pour l'accompagnement) ; fourniture de documentation et flyers pédagogiques. Ces formations sont à destination des prescripteurs et acteurs de la mobilité, et sont dispensées par le Gestionnaire Pass Pass, administrateur de la Centrale Pass Pass. Dans le futur, ces formations seront intégrées à un plan de formation communiqué à chaque membre du Syndicat qui pourra effectuer une demande de formation au grès de ses besoins. Ces formations ne sont accessibles qu'aux membres ;

  - l'accompagnement Pass Pass Covoiturage se traduit par plusieurs actions telles que la création d'une communauté pour le territoire avec accès aux statistiques, l'organisation d'animations, la sensibilisation des entreprises, la mise à disposition d'un kit de communication etc.) et la possibilité d'intégrer certains outils (via API ou widget) sur le site web de la collectivité.

- d'un accès au marché mutualisé de Transport à la Demande que le Syndicat a lancé en avril 2024 ;

- d'un accès aux données collectées via la Centrale Pass Pass et sous certaines conditions selon les données ;

- d'un accompagnement à la qualification des données ;

- d'un accompagnement dans le lancement d'études comme les Plans de Mobilité Simplifiés et les Schémas Directeurs Cyclables, notamment à travers la mise à disposition d'outils mutualisables entre AOM (documents de passation de marché, etc.) et de financements ;

- d'un partage d'expériences entre élus et techniciens des AOM historiques et des nouvelles AOM, à travers les commissions et groupes de travail « Billettique et Information Voyageur », « Coordination des AOM », « Covoiturage », « Transport à la Demande », « Nouvelles AOM » ;
- d'un appui dans la réalisation d'un diagnostic « mobilité » du territoire, qui alimentera les Plans d'Action Mobilité Solidaire (PAMS) et permettra aux AOM de développer des solutions de mobilité adaptées aux besoins de leur territoire (Transport à la demande, covoiturage, modes actifs etc.) ;
- d'un accompagnement dans la définition des volets « Coordination et complémentarité des offres », « tarification, billettique et distribution » et « Informations et données » des Contrats Opérationnels de Mobilité (COM) ;
- d'une possibilité de commandes mutualisées via la centrale d'achat du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France exemples : commandes de cartes, commandes d'équipements billettiques, etc.).

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

Cette action vise donc pour le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France à faire évoluer les outils et services existants et en développer de nouveaux pour répondre aux besoins des usagers. Il convient que le syndicat puisse poursuivre son travail de valorisation de ses outils pour une appropriation optimale par les AOM adhérentes.

PILOTE	MAITRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)
• Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France	• Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France	• AOM de l'Arrageois • Région Hauts-de-France • Départements du Nord et du Pas-de-Calais

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Septembre 2025

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

2

2025 - 2029

- Travail en continu sur la durée du contrat.

INDICATEURS DE SUIVI

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

ACTIONS LIÉES

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

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

ENJEU 1 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 2 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 3 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 4 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

- **la Cellule régionale France Mobilités**, qui regroupe le Cerema, la DREAL, l'ADEME, la Banque des Territoires, l'ANCT et la Région ;
- **le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France (SMMHdF)** qui regroupe toutes les AOM de ce bassin ainsi que la Région et le Département du Nord ;
- **l'Observatoire Régional des Transports** (ORT).

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

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

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

De même, l'outil « aides territoires » propose un recensement de tous les dispositifs de financement et d'accompagnement des porteurs de projets via son moteur de recherche.

Aides territoires : https://aides-territoires.beta.gouv.fr/

Aides territoires via France mobilités : https://www.francemobilites.fr/orienter-financements

- **Le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France** : lieu d'accompagnement technique pour les projets de leurs membres, mise à disposition d'outils mutualisés, valorisation de démarches mutualisés
- **L'ORT** : mise à disposition de données, de ressources ou réalisation d'études pour alimenter les acteurs de la mobilité et les porteurs de projets

  https://www.observatoire-transports-hauts-de-france.fr/

Cette action vise donc à valoriser et organiser ces instances pour qu'elles puissent constituer de vrais lieux d'échanges et de réponses aux besoins des AOM.

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

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

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

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

Dans le cadre de la mise en place du Plan d'Action commun en matière de Mobilité Solidaire (PAMS) Arrageois, un nouvel lieu d'échanges permettant un retour d'expériences est mis en place. Le Club de la mobilité solidaire de l'Arrageois sera en effet un espace où les différents acteurs de la mobilité solidaire pourront avoir l'ensemble des informations sur la thématique et s'inspirer des expériences des acteurs à proximité.

PILOTE	MAITRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)
• Région Hauts-de-France	• Cellule France Mobilité • Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France • ORT	• AOM du bassin • Départements du Nord et du Pas-de-Calais

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

2025 – 2029

- En continu sur la durée du contrat.

INDICATEURS DE SUIVI

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

ACTIONS LIÉES

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

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

ENJEU 1	ENJEU 2	ENJEU 3	ENJEU 4
Obj 1	Obj 1	Obj 1	Obj 1
Obj 2	Obj 2	Obj 2	Obj 2
Obj 3	Obj 3	Obj 3	Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

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

En matière de coordination, les autorisations de circulation des cars régionaux en système de portes ouvertes permettent aux usagers de réaliser un trajet à l'intérieur du périmètre de l'AOM locale mais en utilisant les lignes régulières régionales qui pénètrent ce ressort territorial. C'est une mutualisation de l'offre régionale dans les zones périurbaines de ces territoires. Sur le bassin Arrageois, la CU d'Arras, la CA de Cambrai et la CC Ternois Com disposent d'une convention permettant cette pratique.

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

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

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

La Région réfléchit actuellement à l'évolution de ses principes de délégations de compétence, de transfert de services régionaux et d'autorisations d'embarquement. Cette action vise donc à définir :

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

PILOTE	MAITRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)
• Région Hauts-de-France	• Région Hauts-de-France • AOM locales	

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

2025 – 2029

- En continu sur la durée du contrat.

ELEMENTS FINANCIERS

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

INDICATEURS DE SUIVI

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

ACTIONS LIÉES

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

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

ENJEU 1 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 2 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 3 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 4 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

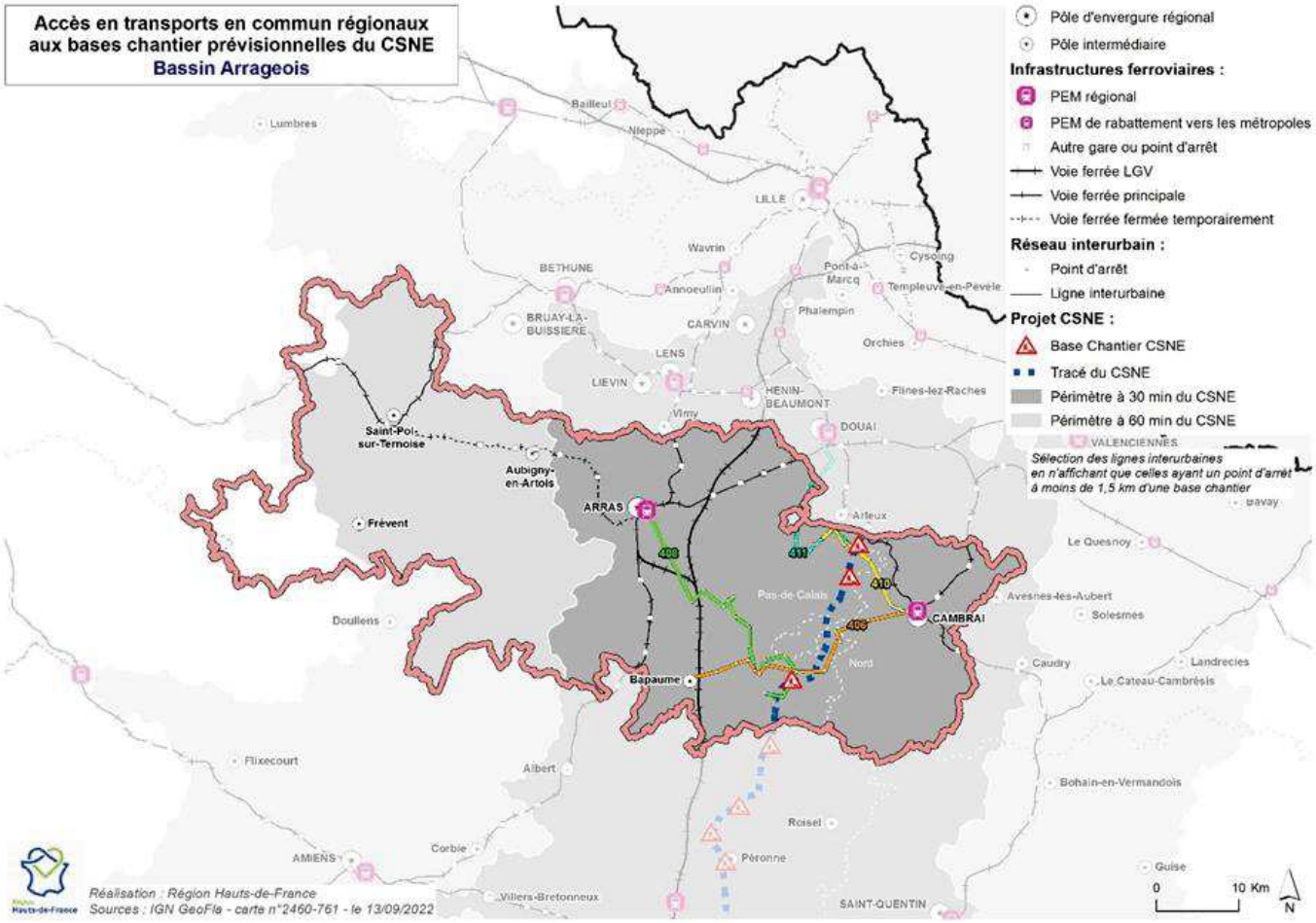
L'ensemble des bases travaux pour la réalisation du CSNE seront actives à compter de 2026. Ainsi, ces actions de coordination devront être menées sur l'année 2025.

Les actions à mettre en place sont les suivantes:

- la société du Canal (SCSNE) engagera un dialogue avec les entreprises attributaires ;
- un guide sera mis à disposition des entreprises intervenant sur le chantier afin de rappeler les dispositifs existants et les structures à contacter pour les diverses thématiques, dont la mobilité de leurs employés ;
- impliquer et encourager les entreprises à mettre en place des solutions de mobilité à destination de leurs salariés et les informer sur les dispositifs qu'elles peuvent mettre en œuvre (cf. guide et dialogue préalable) ;

- la SCSNE se rapprochera des AOM pour définir les solutions les plus adaptées au contexte local permettant de limiter l'usage de la voiture individuelle ;
- valoriser les initiatives locales mises en place pour favoriser l'accès aux bases chantier du CSNE.

Il est à noter qu'une fiche équivalente existe dans le PAMS Arrageois, visant à développer des actions à destination de publics rencontrant davantage de difficultés en matière de mobilité (financière ou psychologique).



PILOTE	MAITRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)
• Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE)	• AOM • Région	• Départements • SM SRU

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

2025-2029

- Sur la durée des travaux du CSNE sur le secteur concerné.

INDICATEURS DE SUIVI

- Réalisation du guide (oui/non) ;
- Solutions de transport retenues avec les AOM.

ACTIONS LIÉES

- FA 4 - Développer des partenariats entre les AOM locales et la Région pour construire des offres de mobilité coordonnées ;
- Fiche action PAMS 4.4 – Faciliter l'accès à l'emploi pour les grands projets : le chantier du Canal Seine-Nord Europe.

Fiche action 6 - Développer l'accessibilité des zones d'activités du bassin

ENJEU 1 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 2 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 3 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 4 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Les zones d'activités implantées en périphérie des centres-villes, telles que la plateforme E-Valley développée sur le site d'une ancienne base militaire, présentent des problématiques spécifiques d'accessibilité.

Éloignées des réseaux de transports en commun, ces zones restent difficilement accessibles sans véhicule individuel, ce qui constitue un frein à l'emploi et à l'attractivité économique.

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

La réponse aux problématiques de mobilité des zones d'activités éloignées des centres urbains repose sur une approche globale et coordonnée, fondée sur un **bouquet de solutions** complémentaires. L'objectif est de proposer des alternatives diversifiées et adaptées aux besoins des usagers et des entreprises du territoire :

- **Adaptation de l'offre de transport en commun** : Il s'agit d'ajuster les services existants pour mieux desservir les zones d'activités, en concertation étroite avec les entreprises. Par exemple, des ajustements peuvent être apportés aux lignes de **Transport à la Demande (TAD)**, tant au niveau des horaires que de la localisation des arrêts, comme l'a fait la Communauté Urbaine d'Arras (CUA) en rapprochant un arrêt TAD de l'entrée d'une entreprise. Par ailleurs, une réflexion peut être menée sur la **prolongation ou l'adaptation de lignes existantes** pour intégrer ces nouveaux pôles d'emploi. La CA de Cambrai travaille également sur ces questions.
- **Développement du covoiturage** : Le renforcement du covoiturage passe par l'animation de **communautés de covoitureurs**, des actions de **sensibilisation et de communication**, ainsi que le développement d'outils numériques (exemple : Pass Pass covoiturage) pour mettre en relation les usagers travaillant au sein des mêmes zones d'activités. La création de nouvelles aires de covoiturage, notamment par certains Départements, permettra également le développement de la pratique.
- **Création de services spécifiques de transport** : Le déploiement de **navettes dédiées** ou de **TAD en rabattement** sur les lignes régulières peut permettre de créer une liaison efficace entre les zones d'activités et les principaux nœuds de transport (gares, arrêts de bus structurants).
- **Promotion de l'intermodalité** : Encourager l'utilisation combinée de plusieurs modes de transport permet de diversifier les possibilités d'accès. Cela inclut notamment les mobilités alternatives qui peuvent constituer une offre complémentaire aux modes classiques. Cela peut concerner par exemple l'emport **de vélos dans les trains**, la mise à disposition de **vélos en libre-service** à proximité des gares ou encore le développement de **solutions d'autopartage** en complément de l'offre ferroviaire.

Il est à noter qu'une fiche équivalente existe dans le PAMS Arrageois, visant à développer des actions à destination de publics rencontrant davantage de difficultés en matière de mobilité (financière ou psychologique).

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

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

2025 – 2029

- Réflexion et mise en œuvre de services ou d'offres spécifiques à la desserte des zones d'activités du bassin.

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de services ou d'offres adapté(e)s pour desservir les zones d'activités.

ACTIONS LIÉES

- FA 4 - Développer des partenariats entre les AOM locales et la Région pour construire des offres de mobilité coordonnées ;
- Fiche action PAMS 4.5 - Faciliter l'accès à l'emploi pour les grands projets : la plateforme E-valley.

Fiche action 7 - Faire connaître les offres de mobilité existantes

ENJEU 1	ENJEU 2	ENJEU 3	ENJEU 4
Obj 1 Obj 2 Obj 3	Obj 1 Obj 2 Obj 3	Obj 1 Obj 2 Obj 3	Obj 1 Obj 2 Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

Il existe ainsi 2 réseaux de transports collectif urbain sur le bassin déployés par la CU d'Arras et la CA de Cambrai.

La Région Hauts-de-France, en tant qu'AOM régionale, organise une offre de transport par cars et par trains très conséquente. Ainsi, chaque jour, ce sont 1 300 trains qui circulent dans les Hauts-de-France assurant 200 000 voyages quotidiens en desservant 380 communes dont 142 avec une gare, 238 avec une halte. Pour les services routiers interurbains et scolaires, on compte quotidiennement 12 000 courses transportant 240 000 voyageurs. 3 530 communes, soit 93% des communes des Hauts-de-France, sont desservies par le réseau de cars interurbains.

Les données relatives aux réseaux urbains ainsi que celle des services régionaux sont fournies au Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France afin d'alimenter ses outils, tout particulièrement le calculateur d'itinéraires Pass Pass présent sur passpass.fr, l'appli Pass Pass mobilités et également déployé sur les sites web des membres du Syndicat.

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

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

Afin de garantir une proximité avec les usagers, il est primordial de s'appuyer sur des événements locaux bien identifiés et de mettre en place des rencontres avec les habitants pour promouvoir les solutions de mobilité.
Pour ce qui concerne la Région, des actions visant à valoriser l'utilisation des transports ferroviaires et interurbains seront lancées via différents supports, tels que le nouveau site internet, des fiches horaires, des kits de mobilité, des flyers et la signalétique des arrêts.

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

La Région a engagé des travaux visant à rapprocher ses offres routières et ferroviaires au sein d'un système d'information et de distribution.

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

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

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

- ***Développer un annuaire des services de mobilité et s'organiser collectivement pour l'alimentation de cet outil***

A l'échelle régionale, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France va développer en 2025 un annuaire des services de mobilité recensant les aides et dispositifs de droit commun, comme ceux destinés à des publics vulnérables. Cette annuaire permettra en particulier de délivrer une information plus personnalisée.

La mise à jour de l'annuaire est la clé de réussite de cet outil. Les acteurs doivent d'ores et déjà réfléchir ensemble à l'organisation pour la bonne remontée d'informations (quels acteurs, délais, …).

Cette action figure également dans le Plan d'Actions en matière de Mobilité Solidaire (PAMS) de l'Arrageois.

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

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

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

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

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

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

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

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

2025

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

2026

- Poursuite de l'installation de la signalétique des cars interurbains régionaux ;
- Organisation d'évènements associant les entreprises.

INDICATEURS DE SUIVI

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

ACTIONS LIÉES

- FA 3 - Faciliter le partage d'expérience et l'accompagnement des maîtres d'ouvrage ;
- FA 20 - Favoriser le développement de la mobilité partagée, en particulier dans les secteurs peu denses ;
- FA 21 - Faciliter le développement du Transport à la Demande (TAD) ;
- PAMS Fiche action n°1.1 – Créer un annuaire des services de mobilité recensant l'ensemble des aides et services de mobilité solidaire.

Fiche action 8 - Poursuivre le développement des outils d'information voyageurs en accompagnant les AOM dans leurs travaux

ENJEU 1			ENJEU 2			ENJEU 3			ENJEU 4		
Obj 1	Obj 2	Obj 3	Obj 1	Obj 2	Obj 3	Obj 1	Obj 2	Obj 3	Obj 1	Obj 2	Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

Afin de poursuivre leur développement, il est nécessaire de :

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

Le Système d'Information voyageur Multimodal (SIM) Pass Pass, développé par le SMMHdF, est composé de deux médias (site web passpass.fr et appli mobile Pass Pass Mobilités) qui intègrent les éléments suivants :

- de l'information théorique sur tous les services de transport collectifs mis en place par les membres du syndicat, permettant ainsi de réaliser des recherches d'itinéraires sur l'ensemble du périmètre des autorités. Pour ce faire, le SMMHdF récupère l'ensemble des données des AOM mises à disposition sur le PAN par les AOM ;
- de l'information relative aux mobilités alternatives comme les vélos en libre-service, l'autopartage ou encore des trajets proposés sur la plateforme PassPass covoiturage ;
- le référencement des bornes de recharge électrique dans le cadre de PassPass électrique, des parkings relais ainsi que des stationnements vélos sécurisés.

A noter que cet outil peut aussi proposer de l'information temps réel pour les AOM étant en capacité de partager ces données au SMMHdF.

Sur le bassin Arrageois, le calculateur PassPass.fr, déployé par le Syndicat regroupe les informations théoriques relatives aux réseaux de la Région (TER et cars) et des deux AOM disposant d'un réseau de transports urbains (CU d'Arras, CA de Cambrai).

Le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France a renouvelé ses médias et ses outils d'information voyageurs (site internet, calculateur d'itinéraires ou encore application mobile). Ils sont disponibles pour le grand public et pour les AOM (via widget et API) depuis le 11 juin 2025.

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Pour proposer des outils d'information de qualité, les SM SRU dépendent totalement de leurs membres qui ont la responsabilité de fournir les données relatives à leurs services et de bonne qualité, conformes à la réglementation. Il est notamment nécessaire de s'accorder à l'échelle régionale sur des spécifications techniques relatives au formalisme des données et à leur transmission (les normes et standards attendus sont explicités dans la fiche action 11). Le futur système régional devra s'interfacer avec ceux des SM SRU pour intégrer les données des réseaux régionaux et ainsi permettre de remplir leur mission d'information multimodale.

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

La constitution d'un référentiel de données de qualité permettra ainsi d'alimenter les outils d'information voyageurs déployés par le SMMHdF ou par d'autres.

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

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

Dans ce cadre, les actions suivantes sont retenues :

- **poursuivre et renforcer le développement des outils d'informations voyageurs ;**
- **accompagner techniquement les AOM sur la constitution de jeux de données de qualité et conformes aux nouveaux standards** afin de faciliter l'alimentation des outils d'informations voyageurs avec des données de qualité (en lien avec la fiche action n° 11) ;
- **mettre en place des groupes de travail dédiés à l'information voyageurs** pour partager les réflexions et avancées des travaux.

PILOTE	MAITRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)
• Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France	• Région Hauts-de-France • AOM	• Exploitants

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

2025

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

2026-2029

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

INDICATEURS DE SUIVI

- Mise en place de groupes de travail sur l'information voyageur (O/N).

ACTIONS LIÉES

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

Fiche action 9 - Améliorer la diffusion de l'information sur les situations dégradées

ENJEU 1			ENJEU 2			ENJEU 3			ENJEU 4		
Obj 1	Obj 2	Obj 3	Obj 1	Obj 2	Obj 3	Obj 1	Obj 2	Obj 3	Obj 1	Obj 2	Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Afin d'anticiper les effets induits par les événements programmés, de réduire ceux des événements inopinés et d'informer efficacement les usagers, il est impératif pour les AOM de connaître le plus en amont ou le plus rapidement possible ces différents événements.

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

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

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

- **établir un process avec les autorités gestionnaires de voirie** pour prévenir les AOM impactées par les travaux sur les routes dans le cadre de l'exploitation de leurs réseaux de transport ;
- **alimenter les sites Internet,** notamment ceux du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, **pour diffuser l'information relative aux perturbations vers les usagers** ;
- **mettre en place un process pour diffuser l'information concernant les perturbations programmées sur les différents réseaux.** Dans cette optique, il s'agit de poursuivre le travail entamé afin de permettre la mise à disposition par l'exploitant du réseau TER des données temps réel afin d'alimenter le système d'information voyageurs multimodal (à titre d'exemples : n° de train, n°de voies) ;
- **échanger sur les bonnes pratiques relatives à l'information en situation perturbée** afin de pouvoir dupliquer les dispositifs efficaces.

PILOTE	MAITRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)
• Région Hauts-de-France	• Région Hauts-de-France • AOM • Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France • Gestionnaires de voiries	• Gestionnaire de gares et PEM

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025

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

2

2026-2029

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

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

ELEMENTS FINANCIERS

- Prise en charge par l'AOM concernée.

INDICATEURS DE SUIVI

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

ACTIONS LIÉES

- FA 8 - Poursuivre le développement des outils d'information voyageurs en accompagnant les AOM dans leurs travaux ;
- FA 11 - Produire des données de qualité en vue d'alimenter les outils d'information voyageurs.

Fiche action 10 - Améliorer la signalétique sur l'ensemble des points d'arrêts

ENJEU 1 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 2 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 3 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 4 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Le travail sur la signalétique de l'ensemble des points d'arrêts multimodaux doit porter à la fois sur l'information statique et sur l'information dynamique pour les sites ou PEM les plus complets.

A noter que la Région mène actuellement un travail fin de diagnostic et de géolocalisation de l'ensemble de ses 25 000 points d'arrêts routiers. Ce travail conséquent a débuté en 2025 et doit permettre d'identifier les problèmes de signalétique ainsi que les sites où des actions sont à mener.

De plus, la Région a entamé un travail d'aménagement de signalétique sur ses points d'arrêts routiers. Ce chantier important est réalisé ligne par ligne. A ce jour, plus de 2 300 poteaux de signalétique ont été insallés.

L'information statique

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

L'information dynamique

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

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

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

PILOTE	MAITRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)
• Région Hauts-de-France	• Région Hauts-de-France • AOM	• Cerema • Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France • SNCF Gares et Connexions

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

A partir de 2025 jusqu'en 2027

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

2

2027

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

INDICATEURS DE SUIVI

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

ACTIONS LIÉES

- FA 8 - Poursuivre le développement des outils d'information voyageurs en accompagnant les AOM dans leurs travaux ;
- FA 11 - Produire des données de qualité en vue d'alimenter les outils d'information voyageurs.

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

ENJEU 1 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 2 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 3 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 4 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

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

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

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

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

Sur le volet des données, le syndicat peut réaliser les services suivants, notamment pour le compte de ses membres :

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

Actuellement, le SMMHdF travaille sur les sujets et évolutions suivantes en matière de données :

- En premier lieu, l'intégration de l'ensemble des jeux de données théoriques des transports collectifs de la région et limitrophes au format GTFS, ainsi que l'intégration des données temps réel des réseaux de type avance/retard, si disponible, au format GTFS-RT ;
- En parallèle, l'intégration des jeux de données des types de mobilité alternative (comme les vélos en libre-service, stations d'autopartage …) ;
- En second lieu, la prise en compte des nouveaux formats de données imposés par la réglementation européenne (NeTEx, Siri …), et la mise en place de groupe de travail à l'échelle régionale avec les partenaires AOM et exploitants, afin d'arriver à la définition et normalisation d'un « profil régional », ainsi que la montée en compétence et qualité sur ces formats de données ;
- L'intégration et la diffusion des messages de perturbations sur les réseaux de transports en commun (sous réserve de leur disponibilité, et en lien avec la prise en compte du format SIRI) ;
- Enfin l'initiation des travaux sur le recensement et le partage des données d'accessibilité en coordination avec ses partenaires AOM (la donnée d'accessibilité étant un enjeu important de l'information voyageurs pour faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite).

De plus, à court terme, les informations liées à l'ensemble des services de mobilité en Hauts-de-France (et limitrophes), dont la mobilité solidaire, seront recensées dans un annuaires des services de mobilité au travers du nouveau site internet Pass Pass. La mise en service de l'annuaire est prévue pour l'automne 2025.

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

En Hauts-de-France nous disposons également d'un Point d'Accès Régional (PAR), via Géo2France (https://www.geo2france.fr/portail/). Cette plateforme permet entre autres de mettre en commun les données des

acteurs régionaux. Elle alimente directement le PAN sans qu'il soit nécessaire de publier deux fois les données. Afin d'homogénéiser les pratiques d'ouverture des données en Hauts-de-France, la mise en open data des données de mobilité est encouragée sur le PAR.

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

- La montée en qualité des données routières interurbaines grâce à une campagne de géolocalisation des 25 000 points d'arrêt routiers à partir de l'année 2025. Cette campagne permettra également d'enrichir les données actuelles en collectant les informations demandées par le format NeTEx (notamment celles concernant les équipements, l'accessibilité des points d'arrêt …). Jusqu'alors les données étaient publiées au format GTFS ;
- Sur le volet ferroviaire, la construction du format NeTEx a été travaillé en partenariat avec SNCF Voyageurs au cours de l'année 2024. Des tests sont actuellement en cours afin de terminer la phase de pré-production. Le NeTEx sera effectif d'ici la fin de l'année 2025 ;
- Sur le volet routier, la mise en œuvre du NeTEx est conditionnée par le déploiement d'un nouvel outil. Les réflexions techniques sont en cours et devraient aboutir à la mise en production d'un NeTEx routier régional vers 2028-2029 ;
- Le chantier relatif aux données en temps réel n'en est qu'aux prémices.

Afin d'accompagner au mieux les AOM du bassin de l'Arrageois, cette action vise à :

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

PILOTE	MAITRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)
• Région Hauts-de-France • Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France	• AOM • Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France • Région Hauts-de-France	• Géo2France • PAN

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025

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

2

2026

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

3

2025 – 2029

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

INDICATEURS DE SUIVI

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

ACTIONS LIÉES

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

Fiche action 12 - Développer et faciliter l'usage des outils de distribution

ENJEU 1 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 2 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 3 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 4 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

Les choix réalisés en matière d'outils de distribution sont propres à chaque AOM. Dans ce contexte, pour faciliter les déplacements des usagers, il apparaît nécessaire que les différents outils déployés proposent un niveau de services équivalents entre eux ou qu'ils puissent distribuer des titres multi-opérateurs.

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

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

Il s'agira de poursuivre le développement des outils de distribution en élargissant la possibilité de vendre l'ensemble des titres de l'ensemble des réseaux et gammes tarifaires de la Région, notamment ceux du TER Hauts-de-France. Le paramétrage de la centrale Pass Pass est en cours avec les titres TER billettisés (uniquement les abonnements).

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

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

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

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

Ainsi une formation sera proposée pour les agents des réseaux de transports ou des nouveaux lieux de distribution des titres

L'ensemble de ces travaux doit s'inscrire dans un objectif à plus long terme visant à définir un schéma général de fonctionnement du parcours client, en incluant les problématiques d'achat, de distribution mais aussi de service après-vente. Dans ce cadre, il serait particulièrement intéressant de prendre également en compte des lieux multiservices où des équipements de distribution pourraient être installés (ex : Maisons France Service, Maisons de la mobilité, etc.) afin d'intégrer la distribution dans une démarche d' « aller vers ». Cela permettra de répondre pour partie, à l'éloignement constaté des services dans les territoires ruraux.

PILOTE	MAITRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)
• Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France • Région Hauts-de-France	• Région Hauts-de-France • AOM	• Opérateurs de mobilité • Départements du Nord et du Pas-de-Calais • EPCI • Communes

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

2025

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

2026-2029

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

INDICATEURS DE SUIVI

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

ACTIONS LIÉES

- FA 13 - Accompagner les AOM en matière de billettique ;
- PAMS Fiche action 1.3 - Former les prescripteurs et les acteurs relais aux dispositifs de mobilité solidaire existants.

Fiche action 13 - Accompagner les AOM en matière de billettique

ENJEU 1	ENJEU 2	ENJEU 3	ENJEU 4
Obj 1 Obj 2 Obj 3	Obj 1 Obj 2 Obj 3	Obj 1 Obj 2 Obj 3	Obj 1 Obj 2 Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

Le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France veille à l'interopérabilité des systèmes avec la mise en place d'un socle documentaire précisant les spécifications techniques communes. Il veille au respect de ses règles communes grâce à la PlateForme Régionale de tests (PFR) qui mènent les campagnes d'interopérabilité billettique garantissant son bon fonctionnement sur tous les réseaux intégrés.

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

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

Sur le bassin de mobilité de l'Arrageois, les réseaux de la CU d'Arras et de la CA de Cambrai ont déployé un système billettique s'inscrivant dans la démarche d'interopérabilité Pass Pass.

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

De manière générale, il est important que les différentes AOM veillent à participer aux démarches d'interopérabilité des systèmes. Il s'agit tout particulièrement de veiller à ce que les membres du Syndicat respectent les règles et spécifications définies par la communauté Pass Pass. Ainsi, dans le cadre de leurs travaux sur la billettique (développement ou évolution des systèmes), les AOM doivent examiner différents points :

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

Les spécifications Pass Pass ont été conçues de manière à ce que les cartes Pass Pass puissent être utilisées comme support physique pour accéder à d'autres services de mobilité (stationnement vélos, vélos en libre-service, borne de recharge électrique, etc.). Toutefois, à ce jour, les réseaux équipés en carte Pass Pass l'utilisent essentiellement pour les transports collectifs. La CUA l'utilise déjà sur les bornes de recharge de Pass Pass électrique et prochainement dans un parking relais.

En intégrant de nouveaux types de services, cette carte pourrait ainsi devenir la carte des mobilités en Hauts-de-France, par exemple en donnant accès aux stationnement vélos sécurisés.

La Région a engagé des travaux visant à se doter d'un système d'information et de distribution propre à l'ensemble de son réseau régional. Ce futur système s'intégrera à la communauté Pass Pass dont le SMMHdF est le garant.

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

- **Les SM SRU sont à disposition de leurs membres pour les accompagner dans leurs réflexions quant aux choix de système billettique** y compris pour le déploiement. A ce titre, ils pourront aussi faciliter la mise en relation entre acteurs dans le cadre de retours d'expérience en Hauts-de-France.
- **Le SMMHdF porte une réflexion visant à proposer la mise en place d'une centrale d'achat pour des équipements billettiques et d'exploitation (distribution, validation, contrôle, SAE, etc.), des supports, de l'hébergement et de l'assistance à maitrise d'ouvrage.** Cela permettrait au Syndicat de proposer à ses membres une solution billettique « clé en mains » favorisant l'interopérabilité et l'intermodalité.

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

PILOTE	MAITRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)
• Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France	• Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France • Région Hauts-de-France	• AOM • Opérateurs de mobilité

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

2025 – 2029

- En continu sur la durée du contrat.

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de territoires avec une billettique compatible Pass Pass.

ACTIONS LIÉES

- FA 12 - Développer et faciliter l’usage des outils de distribution.

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

ENJEU 1 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 2 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 3 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 4 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

Sur le bassin de l'Arrageois, plusieurs sites ont fait l'objet ou font l'objet de projet d'aménagement afin d'améliorer les conditions d'accès aux sites ou de passage d'un mode à l'autre. Ainsi, au cours des vingt dernières années, plusieurs projets d'aménagement de PEM et d'abords de gares ont été réalisés ou sont en cours de réalisation comme par exemple sur les sites de St-Pol sur Ternoise, Arras ou encore Cambrai. Sur ce dernier site, une station de bus a été aménagée, le bâtiment de la gare rénovée et une maison de la mobilité a été créée sur le parvis.

Le PEM d'Arras s'inscrit dans une logique complémentaire avec le développement du quartier de gare. La place Foch, située à la sortie de la gare sera reconfigurer. La circulation automobile, le stationnement ainsi que les mobilités douces seront retravaillés

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

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Partant du principe que tous les points d'arrêts de transports collectifs constituent des lieux d'intermodalité, la Région a établi, via le SRADDET, **un référentiel relatif aux PEM** permettant d'identifier des catégories de sites présentant des caractéristiques et problématiques communes. La règle 27 du SRADDET (fascicule du SRADDET, partie prescriptive) pose les principes d'utilisation de cette typologie par l'ensemble des acteurs, notamment sur sa déclinaison au travers de documents de planification locaux. Cela doit permettre d'avoir une classification des sites harmonisée et de s'assurer de la cohérence des choix entre territoires. La Région a alors en particulier arrêté la liste des sites relevant des deux premières catégories, à savoir les PEM régionaux et les PEM de rabattement vers les métropoles. En parallèle, **la Région a mis en place un cahier de préconisations** précisant le type d'interventions à privilégier sur les différents sites « PEM » (délibération n°2023-01484 du 12 octobre 2023).

Ainsi, l**es territoires sont invités à préciser le rôle de leurs PEM sur leur ressort territorial en s'appuyant sur le référentiel du SRADDET et sur le cahier de préconisations de la Région (orientations et choix d'aménagement).**

Les partenaires identifieront les sites présentant des dysfonctionnements et sur lesquels une intervention pourrait être proposée. Sur ces sites préalablement identifiés, des échanges particuliers entre les acteurs locaux (AOM, EPCI, communes, Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France), la Région et SNCF Gares et Connexions pourraient alors être organisés pour déterminer la pertinence et les conditions de réalisation d'un futur projet d'aménagement.

En effet, certains sites non-traités peuvent présenter des dysfonctionnements ne permettant pas une circulation et des changements de modes aisés. Des réflexions ont été lancés sur des sites comme Achiet- Le-Grand. D'autres sites préalablement identifiés comme présentant des dysfonctionnements nécessitant une intervention pourraient aussi être identifiés.

Sur les sites identifiés et considérés comme prioritaires par les partenaires, les maitres d'ouvrage engageront des études de réaménagement sur base d'un diagnostic de site (intégrant les flux), de l'examen de plusieurs scénarios et du choix final d'aménagement. De la phase « émergence » à la phase « travaux », le projet sera piloté en mode projet. Sur cette base, la réalisation de l'opération pourra être engagée. Par ailleurs, les partenaires s'engagent au bon avancement des projets en cours.

- ***Les partenaires s'engagent au bon avancement de ces projets, notamment en articulation avec le PEM d'Arras qui encourage la transformation des pratiques de mobilité à plusieurs échelles (contribuer au développement de la marche et du vélo, favoriser une ville multimodale, intégrer les mobilités dans les projets d'aménagement, …)***
- ***La Région et SNCF Gares et Connexions peuvent accompagner les réflexions des porteurs de projets comportant une dimension ferroviaire, tout particulièrement dans les espaces peu denses.***

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

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

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2026

- Identification des sites présentant des dysfonctionnements.

2

2025 - 2029

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

ELEMENTS FINANCIERS

- Politique régionale d'accompagnement des projets d'aménagement des abords de gares ;
- FEDER.

INDICATEURS DE SUIVI

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

ACTIONS LIÉES

- FA 3 - Faciliter le partage d'expérience et l'accompagnement des maîtres d'ouvrage ;
- FA 15 - Accompagner les maîtres d'ouvrage dans leurs projets de PEM.

Fiche action 15 - Accompagner les maîtres d'ouvrage dans leurs projets de PEM

ENJEU 1	ENJEU 2	ENJEU 3	ENJEU 4
Obj 1	Obj 1	Obj 1	Obj 1
Obj 2	Obj 2	Obj 2	Obj 2
Obj 3	Obj 3	Obj 3	Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

- Une présentation du phasage d'un projet de PEM par la Région :
  - en s'appuyant sur le cahier de préconisations élaboré par la Région, cette partie permettra de bien identifier les grandes étapes d'un tel projet (les études à réaliser, les financements, le phasage et le calendrier, les grandes fonctions, accessibilité et intégration du site dans son environnement, etc.) ainsi que les difficultés et les écueils à éviter ;
  - cette partie évoquera également les services intermodaux que l'on est en droit d'attendre dans ces PEM, par exemple en termes d'information multimodale.
- Une description des contraintes rencontrées sur le domaine ferroviaire par SNCF Gares et Connexions. Cette seconde partie permettra aux porteurs de projets de prendre en compte les spécificités du ferroviaire :
  - les contraintes calendaires : le délai de réalisation des études et procédures particulières, les interruptions temporaires de circulation pour la bonne réalisation de travaux, etc ;
  - les contraintes techniques et administratives : mutabilité et dépollution des sols, mise à disposition du foncier, précision sur les modèles juridiques envisageables et réalisation des conventions d'occupation temporaires, etc ;
  - les contraintes financières : en particulier concernant les coûts de libération revenant à l'acquéreur (coût et bouclage des plans de financement, prise en compte d'éventuelles recettes, etc.).

Par ailleurs, est envisagée **une revue de projet annuelle entre la Région et SNCF Gares et Connexions**, afin d'examiner l'ensemble des projets en cours ou à venir, d'identifier les points de blocage ou de vigilance et de proposer les possibilités de résolution permettant ainsi la bonne réalisation des projets se situant en particulier dans le bassin de mobilité de l'Arrageois. Des retours spécifiques à chaque site pourront être faits lors des instances de suivi de chaque projet.

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

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

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

2025 – 2026

- Réalisation du guide d'aménagement des PEM.

INDICATEURS DE SUIVI

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

ACTIONS LIÉES

- FA 14 - Moderniser les Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) et les intégrer dans une stratégie globale à l'échelle du bassin de mobilité.
- FA 10 – Améliorer la signalétique sur l'ensemble des points d'arrêts

Fiche action 16 - Veiller à la continuité des itinéraires cyclables structurants

ENJEU 1 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 2 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 3 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 4 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

La Région Hauts-de-France a actualisé le schéma régional des véloroutes (SRV) en octobre 2023, lors de l'adoption de son plan vélo. La constitution du schéma régional permet de rendre plus lisibles et cohérentes les politiques de création d'infrastructures cyclables et notamment la hiérarchisation des axes à aménager à l'échelle régionale : prioritairement les axes européens, puis nationaux, régionaux et locaux. A noter que ces derniers ne peuvent pas être financés par la Région mais sont éligibles aux fonds européens s'ils sont situés en zone urbaine.

Les schémas locaux de planification et cyclables doivent tenir compte du SRV qui est également inscrit dans le SRADDET de la Région Hauts-de-France. Dans ce cadre, le schéma régional doit être intégré aux documents de planification : SCoT, PLUi ou PLU.

Via leur plan de mobilité ou leur schéma cyclable, les EPCI définissent généralement des itinéraires structurants à aménager pour leur territoire. Il convient dès lors de garantir une continuité et une homogénéité d'aménagement entre les sections qui peuvent être réalisées par des maitres d'ouvrage différents.

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

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

Les collectivités pourront aussi s'appuyer sur le Plan Vélo Régional qui a pour finalité de développer les mobilités actives, décarbonées, et de courte distance, tout en s'inscrivant dans l'objectif national de faire passer la part modale du vélo de 3 % à 12 % d'ici 2030. Le Plan Vélo Régional s'appuie sur l'ensemble des compétences régionales et permet, à travers ses différentes actions concrètes, de faire du vélo un outil important en matière d'attractivité du territoire, de création d'emplois, de qualité de vie. Il a notamment pour objectif de clarifier le rôle des différents acteurs, notamment celui de la Région, dans la construction d'une région cyclable. Il vise enfin à assurer la continuité des grands itinéraires structurants nécessaires à l'essor du tourisme à vélo en Hauts-de-France, que ce soit pour les clientèles en séjour attirées par une découverte décarbonnée et alternative du territoire, ou pour les clientèles itinérantes qui traversent notre région en provenance des grands bassins émetteurs que sont notamment l'Ile-de-France, l'Aire urbaine Lilloise, le Bénélux et l'Allemagne.

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

Dans cet écosystème, les **Départements ont un rôle particulier à jouer** en étant :

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

Les actions suivantes seront donc à mettre en place :

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

PILOTE	MAITRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)
• Région Hauts-de-France	• Départements • Acteurs locaux (EPCI / communes)	• DREAL • Départements du Nord et du Pas-de-Calais • Cerema • Associations

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025

- Bilan annuel du Plan Régional Vélo.

2

2026-2029

- Travaux en continu sur la durée du contrat.

ELEMENTS FINANCIERS

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

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de km du SRV réalisés.

ACTIONS LIÉES

- FA 3 - Faciliter le partage d'expérience et l'accompagnement des maîtres d'ouvrage ;
- FA 18 - Faciliter la pratique du vélo pour le dernier kilomètre et les déplacements du quotidien.

Fiche action 17 - Faire connaître et développer les aires de covoiturage

ENJEU 1 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 2 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 3 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 4 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

Le recensement des aires de covoiturage est possible via la base nationale consolidée des lieux de covoiturage (BNLC), qui identifie actuellement 4 aires de covoiturage sur ce basin. Cette base recense les points de rencontre où les conducteurs peuvent déposer et prendre en charge des passagers. La connaissance des points de rencontre de covoiturage permet aux applications de covoiturage de fournir une information fiable sur les lieux où les conducteurs peuvent s'arrêter et stationner en toute sécurité. Ces données permettent également aux développeurs et aux applications de covoiturage de fournir une information fiable sur les points de rencontre (aires de covoiturage, sorties d'autoroutes, parkings, lieux d'autostop...).

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

Tout d'abord, il convient d'insister sur la nécessité de **faire connaître et de recenser les aires et lieux de covoiturage existants**. À cet effet, il revient principalement aux maîtres d'ouvrage et aménageurs de ces sites de renseigner la BNLC. Afin de faciliter la saisie correspondante et de bénéficier d'une information plus riche, il est recommandé d'utiliser le point d'accès régional (PAR) mis en place par la Région **via la plateforme Géo2France**. Cela ne nécessite pas de double-saisie sachant que les plateformes nationale et régionale s'alimentent mutuellement. Un guide d'utilisation de ce PAR sera annexé à la présente fiche. Il s'agira ensuite d'élaborer une communication vers les cibles d'usagers à partir de ce recensement, pour valoriser et faire connaître la pratique.

Ensuite, en cohérence avec les besoins exprimés dans les différents bassins de mobilité lors de l'élaboration des différents COM et PAMS et en bonne articulation avec les offres en transport collectif structurantes, la Région pourrait **élaborer un schéma de développement des aires de covoiturage en Hauts-de-France**. En étroite collaboration avec les Départements, les principales agglomérations et des acteurs tels que la SANEF, il s'agirait en particulier de proposer un maillage-cible d'aires, en s'appuyant sur les schémas départementaux et en complétant là où ils n'existent pas. Ce travail nécessitera également de prendre en compte les principales aires identifiées dans les autres schémas locaux, notamment le schéma interdépartemental des aires de covoiturage du Nord et du Pas-de-Calais en cours d'actualisation du côté du Département du Pas-de-Calais.

PILOTE	MAITRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)
• Région Hauts-de-France	• Région • AOM • Département du Pas-de-Calais	• Département du Nord • SANEF • SNCF Gares et connexions • Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

2026

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

ELEMENTS FINANCIERS

- Hypothèses de coût extraites du schéma de la Région Bourgogne Franche Comté.

	Aire structurante	Aire complémentaire	Aire locale
Nombre de places	> 20 places	> 10 à 20 places	< 10 places
Coût moyen d'une aire nouvelle	165 000 € *(pour 40 places)* 4 125 €/place	54 000 € *(pour 15 places)* 3 600 €/place	32 500 € *(pour 10 places)* 3 250 €/place
Coût moyen d'une aire sur un parking existant	33 000 € 825 €/place	3 500 € 233 €/place	2 500 € 250 €/place
Coût annuel d'entretien	400 €/place	350 €/place	300 €/place

INDICATEURS DE SUIVI

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

ACTIONS LIÉES

- FA 20 - Favoriser le développement de la mobilité partagée, en particulier dans les secteurs peu denses.

Annexe fiche action 17 - Faire connaître et développer les aires de covoiturage

Contexte

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

Accéder à l'espace collaboratif

Portail Géo2France

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

Accéder à l'espace collaboratif

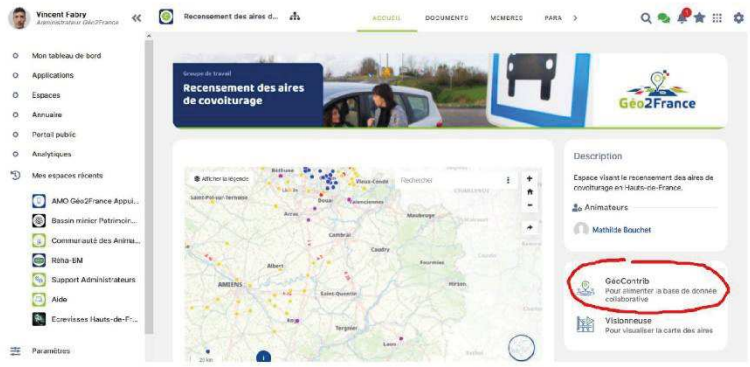
Portail Géo2France

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

Alimenter la base de donnée

Outil : GéoContrib

- Géo2France met à disposition GéoContrib, un outil simple d'alimentation de base de donnée.
- Pour y accéder, cliquer sur GéoContrib, sur la page d'accueil de l'espace collaboratif :



Alimenter la base de donnée

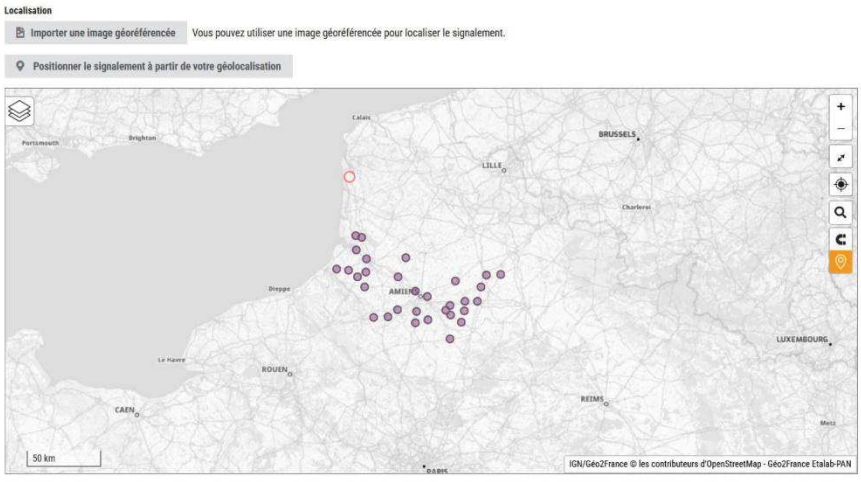
Outil : GéoContrib

- Dans GéoContrib, cliquer sur « ajouter un signalement »

Alimenter la base de donnée

Outil : GéoContrib

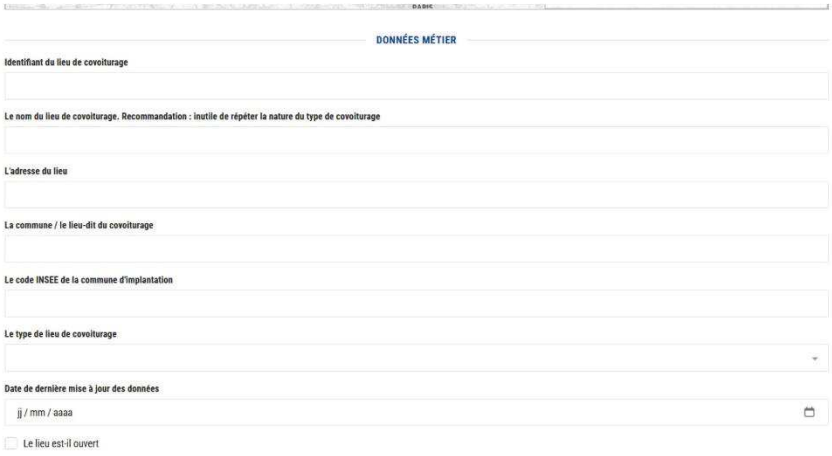
- Pointer l'aire de covoiturage dans la carte :



Alimenter la base de donnée

Outil : GéoContrib

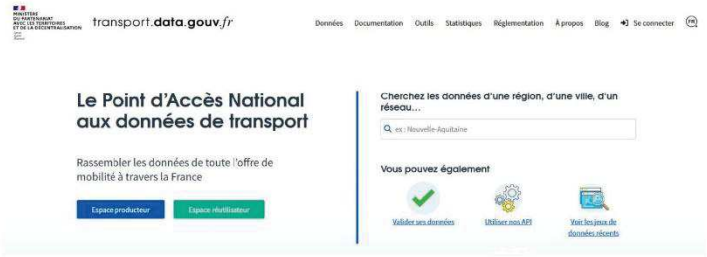
- Remplir le formulaire (qui correspond au modèle de donnée discuté en groupe de travail, et compatible avec le modèle national)



Alimentation de la base nationale

Portail transport.data.gouv.fr

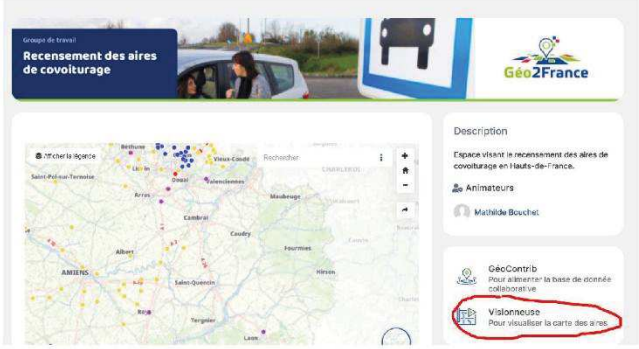
- Quand vous validez votre signalement, l'aire de covoiturage est ajoutée à la base régionale.
- Tous les jours, ces données sont remontées automatiquement vers le PAN, et donc alimentent la base nationale des aires de covoiturage (**bInc**) disponible sur data.gouv et transport.data.gouv



Visualiser la base de donnée régionale et nationale

Visionneuse cartographique

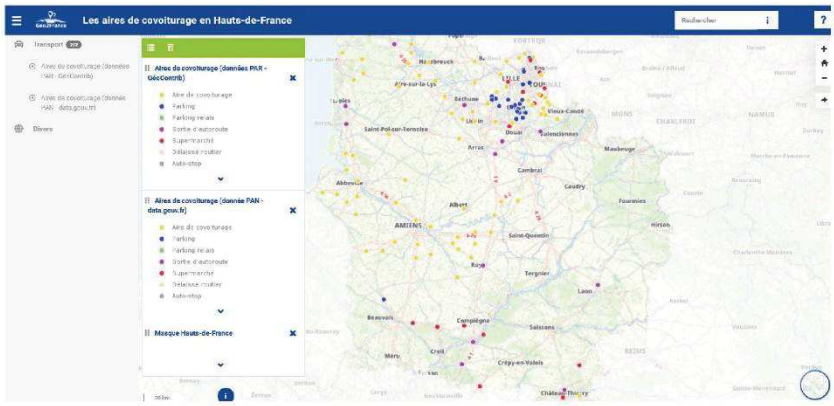
- Si vous avez uniquement besoin de visualiser les données des aires de covoiturage, Géo2France met à disposition une visionneuse cartographique, disponible depuis l'espace collaboratif :



Visualiser la base de donnée régionale et nationale

Visionneuse cartographique

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



Fiche action 18 - Faciliter la pratique du vélo pour le dernier kilomètre et les déplacements du quotidien

ENJEU 1 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 2 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 3 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 4 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

En zones peu denses, les aménagements peuvent favoriser le développement de la pratique quotidienne du vélo : création de pistes cyclables, mise à disposition de vélo, stationnements sécurisés ...

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

- **Etudier la connexion des principaux équipements générateurs de flux au réseau cyclable** et la sécurisation de ces connexions. Dans ce cadre, la Région, en s'appuyant sur le Plan Vélo adopté en octobre 2023, va réaliser une étude spécifique sur la connexion cyclable des gares, des sites touristiques et des lycées au réseau régional des véloroutes.

- **Favoriser et soutenir la pratique du vélo** dans les territoires par des opérations de communication, de sensibilisation et de formation, ou encore dans les Plans de Déplacements d'Etablissements Scolaires (PDES). A noter que la Région Hauts-de-France subventionne le Centre de Ressources en Ecomobilité (CREM) afin d'animer la mission PDES pour des lycées des Hauts-de-France. Ainsi, le CREM peut accompagner des lycées, via une formation, afin qu'ils puissent réaliser leurs PDES en toute autonomie.

- **Veiller à la cohérence des schémas directeurs cyclables (SDC) à l'échelle des bassins de mobilité** et avec les schémas départementaux et le Schéma Régional des Véloroutes (SRV). Dans ce cadre, chaque AOM gagne à associer les AOM voisines lors de l'élaboration de schémas des mobilités ou cyclables. La Région sera par ailleurs garante de la cohérence entre les schémas locaux et le schéma régional des véloroutes (SRV). Ce dernier étant inscrit au SRADDET, il est impératif que les collectivités prévoient l'emprise des axes cyclables identifiés dans leurs documents d'aménagement (par exemple SCoT, PLUi, PLU…). Les Départements du Nord et du Pas-de-Calais veillent également à la mise en cohérence des schémas locaux à travers leurs stratégies de développement du vélo.

PILOTE	MAITRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)
• Région Hauts-de-France	• AOM • Région Hauts-de-France • Départements • SNCF Gares et Connexion • EPCI	• ADEME • CREM • Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

2027

- Réalisation des études et expérimentations sur la durée du contrat pour les investissements.

ELEMENTS FINANCIERS

Idée de coûts relatifs aux actions proposées :

- Coût d'une étude : 15 000 € HT à l'échelle d'une AOM ;
- Coût moyen d'un stationnement sécurisé en gare : de 20 000 € HT pour 10 places collectifs à 80 000 € HT pour 40 places ;
- Expérimentation de vélos en libre-service : entre 1 500 et 3 000 € HT par vélo (investissement et fonctionnement).

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de stationnements sécurisés réalisés au droit des gares.

ACTIONS LIÉES

- FA 3 - Faciliter le partage d'expérience et l'accompagnement des maîtres d'ouvrage ;
- FA 16 - Veiller à la continuité des itinéraires cyclables structurants.

Fiche action 19 - Faciliter la mobilité électrique en zones peu denses

ENJEU 1	ENJEU 2	ENJEU 3	ENJEU 4
Obj 1 Obj 2 Obj 3	Obj 1 Obj 2 Obj 3	Obj 1 Obj 2 Obj 3	Obj 1 Obj 2 Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

Les communes et leurs groupements, notamment les autorités organisatrices de la distribution de l'énergie (les syndicats d'énergie), ont la compétence pour planifier et organiser le déploiement des IRVE. C'est le rôle des schémas directeurs pour les infrastructures de recharge (SDIRVE).

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

Dans ce cadre, les collectivités compétentes pour les IRVE sont encouragées à piloter la mise en œuvre opérationnelle des SDIRVE et à assurer le lien avec les projets des acteurs privés pour permettre une couverture territoriale la plus homogène possible. Sur le bassin de mobilité Arrageois, seul la CU d'Arras a adopté un SDIRVE en juillet 2024. Ce schéma prévoit à terme à minima une borne par commune y compris rurale.

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

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

Toujours dans le cadre de ce programme Advenir, il existe des aides, à destination des collectivités, pour le déploiement de bornes de recharge (IRVE) en voirie (https://advenir.mobi/).

PILOTE	MAITRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)
• Région Hauts-de-France	• Autorités en charge des SDIRVE	• Pôlénergie • Entreprises • AOM

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

Dès 2025

- Travaux en continu sur la durée du contrat.

ELEMENTS FINANCIERS

- Coût de mise en place d'une station de recharge avec 4 bornes de recharge électrique : entre 15 000 € et 25 000 € HT (selon emplacement et travaux nécessaires).

INDICATEURS DE SUIVI

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

ACTIONS LIÉES

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

Fiche action 20 - Favoriser le développement de la mobilité partagée, en particulier dans les secteurs peu denses

ENJEU 1 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 2 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 3 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 4 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

L'enjeu de décarbonation des mobilités concerne l'ensemble des territoires qu'ils soient urbains ou ruraux. Au-delà du développement de l'offre de transports collectifs ou à la demande, l'émergence de nouveaux services de mobilité partagée peut apporter des solutions concrètes aux besoins des habitants. De plus, ces types de services peuvent contribuer à la diminution des émissions de CO_2 du transport en zones peu denses.

Deux types de services de mobilité partagée peuvent être développés :

- **Le covoiturage** est *« l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte. Leur mise en relation, à cette fin, peut être effectuée à titre onéreux » (article L.3132-1 du Code des Transports).* Bien qu'étant une pratique assez ancienne, le covoiturage est juridiquement encadré depuis seulement quelques années. Il représente aujourd'hui une alternative à l'autosolisme et un complément aux transports collectifs, notamment dans les espaces peu denses. Cette pratique peut être spontanée (covoiturage de voisinage et d'opportunité) ou organisée via des outils de mise en relation et elle se restreint rarement au ressort territorial d'une seule AOM.

- **L'activité d'auto-partage** est *« la mise en commun d'un véhicule ou d'une flotte de véhicules de transport terrestre à moteur au profit d'utilisateurs abonnés ou habilités par l'organisme ou la personne gestionnaire des véhicules. Chaque abonné ou utilisateur habilité peut accéder à un véhicule sans conducteur pour le trajet de son choix et pour une durée limitée » (article L.1231-14 du Code des Transports)*. L'autopartage porte donc soit sur le prêt de véhicule individuel, soit sur le prêt d'un véhicule de parc dédié à cet effet. Ce prêt est en général payant, sauf services spécifiques. L'intérêt est que les véhicules disponibles en autopartage puissent remplacer le deuxième véhicule du foyer ou servir pour des personnes n'ayant pas de voiture personnelle. En milieu urbain, combiné à un système de transport collectif efficace, l'autopartage peut même permettre de se passer totalement de voiture individuelle.

A titre d'exemple, la CU d'Arras a mis en place des stations de mobilité afin de mettre à disposition des véhicules en autopartage via la société Citiz. 6 véhicules sont disponibles 24h/24.

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

En complément de ces deux leviers de développement, il est proposé de développer la pratique du covoiturage en s'appuyant sur la plateforme Pass Pass Covoiturage.

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

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

Dans ce cadre, l'action porte sur :

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

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

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

- **les infrastructures** : aménagement de station d'autopartage. Les Départements sont des acteurs importants du projet en réalisant les aménagements et adaptations nécessaires sur les routes départementales. ;
- **le développement d'un service d'autopartage** : création des outils de location et de réservation des véhicules d'autopartage (y compris en le délégant à des entreprises spécialisées), mise en place de moyens de communication pour informer le grand public.

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

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

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

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

PILOTE	MAITRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)
• Région Hauts-de-France	• AOM pour les services • Départements et collectivités gestionnaires de voiries pour les infrastructures	• ADEME • Cerema • Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France • Départements

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

Dès 2025

- Travaux en continu sur la durée du contrat

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de trajets proposés sur la plateforme passpasscovoiturage.fr ;
- Nombre d'AOM proposant un services d'autopartage.

ACTIONS LIÉES

- FA 3 - Faciliter le partage d'expérience et l'accompagnement des maîtres d'ouvrage ;
- FA 7 - Faire connaître les offres de mobilité existantes ;
- FA 17 - Faire connaître et développer les aires de covoiturage.

Fiche action 21 - Faciliter le développement du Transport à la Demande (TAD)

ENJEU 1 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 2 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 3 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 4 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

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

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

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Actuellement, sur le bassin de mobilité Arrageois, de nombreux territoires ont déjà mis en place un Transport à la Demande (CU d'Arras, CA de Cambrai, CC Osartis Marquion, CC du Ternois). Les CC d'Osartis Marquion et du Ternois n'ouvrent l'accès à leurs services de TAD qu'à certaines catégories de la population. L'offre de TAD de la CUA sera renforcée dès janvier 2026 dans le cadre de la nouvelle DSP.

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

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

Trois AOM du bassin de mobilité Arrageois (CC Campagnes de l'Artois, CC Sud-Artois et CC du Ternois) ont décidé de participer à cette démarche mutualisée du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, avec une ouverture progressive de ces nouveaux services d'ici l'été 2025.

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

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

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

PILOTE	MAITRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)
• Région Hauts-de-France	• AOM	• ADEME • Cerema • DREAL • Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

Dès 2025

- Sur les ressorts territoriaux des AOM intéressées.

ELEMENTS FINANCIERS

Coût d'une étude de faisabilité pour un projet de TAD : de 25 000 € à 35 000 € HT.

Coût de fonctionnement : de 20 000 € à 60 000 € par an et par véhicule (accès à la centrale de réservation, coûts d'exploitation des véhicules, etc.).

Coût moyen d'investissement pour un véhicule 9 places :

- 35 000 € HT pour un véhicule électrique ;
- 20 000 € HT pour un véhicule thermique.

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de lignes de TAD disponibles sur le bassin.

ACTIONS LIÉES

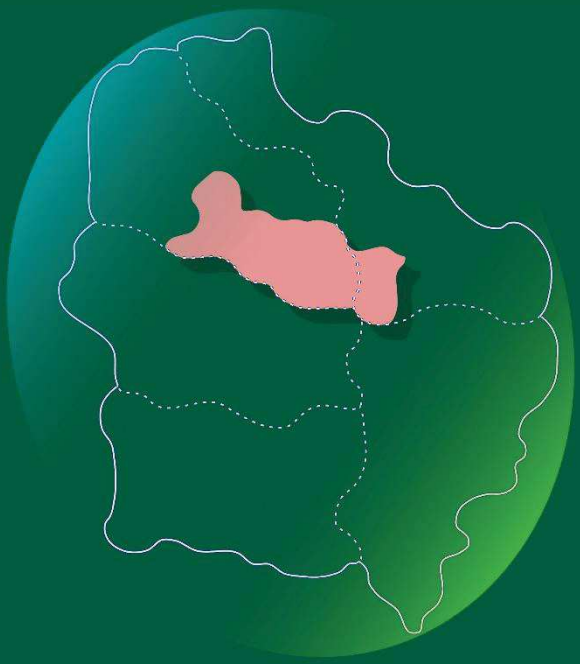
- FA 2 - Valoriser et faire connaître les services du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France aux AOM ;
- FA 3 - Faciliter le partage d'expérience et l'accompagnement des maîtres d'ouvrage ;
- FA 4 - Développer des partenariats entre les AOM locales et la Région pour construire des offres de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

Glossaire

- ADEME : Agence de l'Environnement et de Maîtrise de l'Energie
- AMO : Assistance à Maîtrise d'Ouvrage
- ANCT : Agence Nationale de Cohésion Territoriale
- AOM : Autorité Organisatrice de la Mobilité
- AOMR : Autorité Organisatrice de la Mobilité Régionale
- API : Application Programming Interface
- Avere : Association nationale pour le développement de la mobilité électrique
- BNLC : Base Nationale des Lieux de Covoiturage
- CA : Communauté d'Agglomération
- CC : Communauté de Communes
- CEE : Certificat d'Economie d'Energie
- Cerema : Centre d'études sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
- COM : Contrat Opérationnel de Mobilité
- CREM : Centre de Ressources en EcoMobilité
- CUA : Communauté Urbaine d'Arras
- DREAL : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
- EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale
- FEDER : Fond Européen de Développement des Espaces Ruraux
- Géo2France : Plateforme partenariale réunissant des utilisateurs et des producteurs de données dans les Hauts-de-France
- GTFS : General Transit Feed Specification (format de données)
- GTFS-RT : General Transit Feed Specification-Real Time (format de données)
- INSEE : Institut National des Statistiques et des Etudes Economiques
- IRVE : Infrastructures de Recharge des Véhicules Electriques
- LOM : Loi d'Orientations sur les Mobilités
- MaaS : Mobility as a Service
- ORT : Observatoire Régional des Transports
- NeTEx : Network Timetable Exchange (format d'échange de données)
- PAMS : Plan d'Actions commun en matière de Mobilité Solidaire
- PAN : Point d'Accès National
- PAR : Point d'Accès Régional
- PDES : Plan de Déplacement d'Etablissement Scolaire
- PEM : Pôle d'Echanges Multimodal
- PLU Plan Local d'Urbanisme
- PLUi : Plan Local d'Urbanisme intercommunal
- PRI : Planification Régionale de l'Intermodalité
- PRIT : Planification Régionale des Infrastructures de Transport
- REFOCO : Référentiel Fonctionnel Commun
- SAE : Système d'Aide à l'Exploitation
- SANEF : Société des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France
- SAV : Service Après-Vente
- SCoT : Schéma de Cohérence Territorial
- SDC : Schéma Directeur Cyclable

Glossaire

- SDIRVE : Schéma Directeur des Infrastructures de Recharge des Véhicules Electriques
- SIM : Système d'Information Multimodal
- SIRI : Service Interface for Real time Information (format d'échange de données)
- SM SRU : Syndicat Mixte de type Solidarité et Renouvellement Urbain
- SMMHdF Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France
- SMTCO : Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise
- SRADDET : Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires
- SRU : Solidarité et Renouvellement Urbain
- SRV : Schéma Régional des Véloroutes
- TAD : Transport à la Demande
- TADAO : Réseau de transport en commun organisé par Artois Mobilités
- TER : Train Express Régional
- TPV : Terminal Point de Vente
- TPVS : Terminal Point de Vente Simplifié
- UE Union Européenne
- VAE : Vélo à Assistance Electrique



Septembre 2025

LE DIAGNOSTIC DES MOBILITÉS DANS LE BASSIN ARRAGEOIS

Fiches thématiques

NOVEMBRE 2024

Région
Hauts-de-France

▶ Sommaire

Introduction 5

Résumé 9

A. Les bassins de mobilité, nouveaux espaces de collaboration

A.1. Les Bassins de mobilité, nouvelle échelle de collaboration 16
A.2. Les autorités organisatrices de la mobilité 20
A.3. La démographie et les projections à 2040 24
A.4. Les infrastructures de transport 28
A.5. Les principaux pôles générateurs de déplacements 32
A.6. Les interrelations entre les pôles d'emploi 36

B. Les orientations stratégiques mobilité des différents partenaires

B.1. L'articulation SRADDET et les bassins de mobilité 42
B.2. Les documents stratégiques et de planification locaux 46
B.3. Les objectifs mobilité des SDAASP 50

C. Les déplacements des habitants

C.1. La demande en déplacements 54
C.2. La fréquentation des services de transport régionaux 58

D. L'offre de services en transports collectifs

D.1. Les services de transport régionaux 64
D.2. L'offre de Transport Collectif Urbain (TCU) 70
D.3. Les services de transport à la demande (TAD) 74

E. L'intermodalité

E.1. Les déplacements intermodaux 78
E.2. La tarification intermodale et la distribution 82
E.3. Les services intermodaux des syndicats mixtes de coordination 88
E.4. Le développement des pôles d'échanges multimodaux 92

▶ Sommaire

F. Les vulnérabilités et les dispositifs de mobilité solidaire

F.1. Les ruralités 96
F.2. L'accès aux équipements 100
F.3. Les vulnérabilités sociales 104
F.4. La fragilité numérique 108
F.5. La mobilité solidaire : services et accompagnements 112
F.6. La place de la voiture dans les territoires 118
F.7. La mobilité et les jeunes 122
F.8. Les apprentis 128
F.9. La mobilité et les seniors 132
F.10. La continuité de la chaîne de déplacements pour les PSH-PMR . 138

G. Vers une mobilité durable et décarbonée

G.1. Les émissions dues aux trajets des navetteurs 142
G.2. Les mobilités partagées (covoiturage et autopartage) 148
G.3. Le schéma régional du vélo et l'accès aux principaux sites 156
G.4. La réalisation des schémas directeurs cyclables 160
G.5. Le stationnement vélo au droit des gares ferroviaires 164
G.6. La mobilité électrique automobile 168

H. Les thématiques spécifiques au bassin de mobilité

H.1. Le service Express Régional Métropolitain Hauts-de-France 174
H.2. L'accès aux chantiers du futur Canal Seine Nord Europe (CSNE). 178
H.3. Le parc logistique E-Valley 182

Glossaire 185

INTRODUCTION

▶ Introduction

Ce recueil de fiches offre une analyse approfondie des enjeux et des opportunités qui se présentent dans le bassin de mobilité de l'Arrageois concernant les déplacements de ses habitants.

Fruit d'une collaboration sans précédent entre l'Etat, la Région, les Départements, les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM), l'agence d'urbanisme, Hauts-de-France Mobilités, les opérateurs, ainsi que l'ensemble des acteurs territoriaux, ces fiches offrent un aperçu des défis qui attendent le territoire à horizon de 5 ans.

Elles ne constituent pas une sorte d'encyclopédie de la mobilité, en traitant tous les sujets dans leur exhaustivité, mais elles ont pour vocation d'apporter un éclairage sur les principaux thèmes à aborder dans le Contrat Opérationnels de Mobilité (COM) et dans le Plan d'Action commun en matière de Mobilité Solidaire (PAMS) en vue d'identifier des actions qui permettront de faciliter les pratiques intermodales, d'apporter des solutions de mobilité adaptées à tous les territoires ou encore d'accompagner les publics vulnérables dans leurs déplacements du quotidien.

Ce recueil de fiches s'organise ainsi autour de 8 thématiques :

- des éléments de contexte : démographie, économie, emploi… ;
- les orientations stratégiques des différents partenaires ;
- les déplacements des habitants ;
- l'offre de services de transports collectifs ;
- l'intermodalité ;
- les vulnérabilités et les dispositifs de mobilité solidaire ;
- vers une la mobilité durable et décarbonée ;
- les thématiques spécifiques au bassin de mobilité.

Plusieurs moyens ont été proposés afin d'associer l'ensemble des partenaires et d'enrichir ce travail d'élaboration des fiches piloté par les services de la Région (Direction des Services de Transports, Agence Hauts-de-France 2020-2040 et Direction des Infrastructures de mobilité et du Canal Seine Nord Europe) :

- une enquête a été menée en juin 2022 auprès de tous les EPCI des Hauts-de-France afin de connaître leurs dispositifs de mobilité solidaire (plus d'un tiers de taux de réponse) ;
- une autre enquête a été menée auprès des AOM en janvier 2023 et toutes ont répondu au questionnaire portant sur les transports de « droit commun » et le sujet de la coordination des offres ;
- un espace collaboratif et dématérialisé a été partagé avec les techniciens des différentes structures afin que chacun puisse alimenter directement les fiches ;
- différentes rencontres ont permis de recueillir les compléments et attentes : comité de bassin le 5 octobre 2022 et comités techniques les 22 mai 2024 à Arras et 24 septembre à Bapaume ;
- enfin, le Cabinet Auxilia, qui assure une assistance à maîtrise d'ouvrage pour la réalisation du PAMS, aux côtés des Départements, de la Région et de l'Etat (stratégie de lutte contre la pauvreté), a mené 4 mini-ateliers au début du mois 2024 et organisé une après-midi de travail le 25 juin 2024 à Biache St Vaast afin que l'ensemble des acteurs de la mobilité solidaire puissent participer à ces travaux, au-delà des seules structures invitées aux comités de pilotage et techniques.

Ainsi, cette publication marque l'achèvement de la phase diagnostic de l'élaboration des COM et des PAMS, et constituera la clé de voûte des actions qui s'inscriront dans ces futurs documents.

En soi, c'est une première action de cette démarche collective. Ce diagnostic a une utilité directe à l'échelle du bassin de mobilité de l'Arrageois mais il doit pouvoir également alimenter des réflexions locales, par exemple l'élaboration d'un plan de mobilité simplifié, en apportant des éléments d'état des lieux, en montrant ce qui se passe autour ou encore en insistant sur la nécessité de faciliter l'articulation entre les réseaux et services.

Enfin, l'ensemble des acteurs territoriaux, collectivités, opérateurs, structures associatives, témoignent ici de leur engagement pour une mobilité coordonnée, agile et durable, et s'engagent dans la voie d'une démarche partenariale renouvelée, telle que voulue dans la loi d'orientation des mobilités (LOM) et dans le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) des Hauts-de-France.

Atelier PAMS – Biache St Vaast – Juin 2024 – ©L. Verdier

RESUMÉ

A Les bassins de mobilité, nouveaux espaces de collaboration

Le Bassin Arrageois est l'un des plus petits bassins de mobilité de la région Hauts-de-France avec six Établissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) qui sont tous des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM).

Le bassin, qui représente 5,5 % de la population régionale avec 330 783 habitants, affiche une densité inférieure à la moyenne régionale. Sa population est restée stable entre 2014 et 2020, avec des variations selon les territoires. À l'horizon 2040, la population devrait se stabiliser, mais un vieillissement significatif est attendu, avec une augmentation de près de 70 % des personnes âgées de plus de 75 ans.

Le bassin est organisé autour de deux pôles urbains principaux : Arras et Cambrai, et dispose d'infrastructures de transport significatives, dont un arrêt TGV à Arras et des liaisons autoroutières majeures (A1, A26, A2). Cependant, il existe des inégalités dans la desserte ferroviaire et routière, avec des zones mal desservies.

L'économie du bassin est diversifiée, avec un secteur agricole encore significatif et une industrie spécialisée, notamment dans l'agroalimentaire. Les activités de services, en particulier l'administration publique, jouent également un rôle important. Le marché du travail présente des disparités, avec des taux d'emploi variant d'une communauté à l'autre.

Enfin, le bassin Arrageois s'inscrit dans une stratégie régionale de spécialisation intelligente centrée sur la bioéconomie, visant à optimiser l'utilisation des ressources végétales et animales et à promouvoir des innovations durables.

B Les orientations stratégiques mobilité des différents partenaires

D'après le SRADDET, l'organisation territoriale du bassin de l'Arrageois se structure autour de deux pôles régionaux (Arras et Cambrai) et de cinq pôles intermédiaires, majoritairement en milieu périurbain et rural. Le territoire est couvert par quatre SCOTs et plusieurs PCAETs en cours d'élaboration. Le bassin est caractérisé par des espaces périurbains et ruraux en développement, dans un contexte visant à limiter l'étalement urbain.

Les objectifs clés du SRADDET incluent le développement d'une mobilité durable et intermodale, avec notamment pour objectif une part modale des transports en commun de 10 à 12 %. Des initiatives pour améliorer l'accessibilité de la métropole sont également prioritaires, tout comme la nécessité d'offrir des solutions adaptées aux publics vulnérables. Le Plan de Mobilité (ex-PDU) de la Communauté Urbaine d'Arras guide l'organisation des transports sur le territoire, tandis que d'autres AOM élaborent des Plans de Mobilité Simplifiés (PDMS).

Les départements du Nord et du Pas-de-Calais s'engagent activement dans des projets de covoiturage et de développement du vélo comme l'illustre l'adoption d'un Plan Vélo 2022-2027. Les SDAASP du Nord et du Pas-de-Calais préconisent une mobilité coordonnée et de nouvelles solutions collaboratives, avec des actions ciblant le transport à la demande et l'accompagnement des populations les plus fragiles. La collaboration entre la Région et les Départements est essentielle pour harmoniser les efforts dans le domaine de la mobilité et répondre aux besoins des usagers. La mise en place de maisons « France Services » et des initiatives locales pour améliorer l'accessibilité au numérique visent à atténuer les problématiques d'accès aux services dans les zones peu desservies en transports en commun. Cependant, la dépendance à la voiture demeure élevée avec 80 % des actifs utilisant ce mode de transport.

▶ Résumé

C Les déplacements des habitants

Le bassin de mobilité Arrageois génère environ 476 000 déplacements quotidiens, avec 57% de ceux-ci s'effectuant à l'intérieur d'un même EPCI. Les échanges internes se concentrent principalement sur la Communauté Urbaine d'Arras, tandis que les flux externes s'orientent essentiellement vers le bassin minier et la Métropole de Lille, et dans une moindre mesure vers le sud du bassin (Amiens, Paris,…). Pour leurs trajets domicile-travail, 97% des 88 900 actifs du bassin utilisent la voiture, et l'usage des transports en commun reste très faible, souvent en dessous de 5%. Près de 62 500 de ces actifs réalisent des trajets dépassant 10 km dont 40% sont réalisés en interne au bassin. Enfin, on estime à 102 000 le nombre de « grands mobiles » résident dans le bassin, c'est-à-dire le nombre de personnes s'éloignant de leurs domiciles de plus de 10 km un jour moyen. Ces grands mobiles parcourent en moyenne 83 km par jour.

S'agissant de la fréquentation des réseaux de transport régionaux, celle du réseau TER est majoritairement orientée vers Lille et le bassin minier, avec seulement 1 200 voyages internes au bassin sur 14 800 voyages quotidiens. Le réseau de cars interurbain, est quant à lui surtout utilisé par des scolaires, avec 23 900 abonnés, et il réalise environ 2,3 millions de voyages scolaires par an. En 2022, 485 000 voyages commerciaux (tous publics) ont été comptabilisés. Les dix lignes les plus fréquentées représentent 59% des déplacements effectués dans le bassin, avec la ligne Auxi-le-Château – Frévent – Avesnes – Arras en tête.

Ces données soulignent les défis liés à la dépendance à la voiture et l'importance d'améliorer l'offre de transports en commun.

D L'offre de services en transports collectifs

Les réseaux de transports urbains, comme Artis et TUC Cambrésis, couvrent respectivement la Communauté Urbaine d'Arras et la Communauté d'Agglomération de Cambrai avec des lignes régulières et des services de transport à la demande (TAD), facilitant l'accès aux zones d'activités et les connexions avec le TER. Les flottes sont majoritairement alimentées par des énergies alternatives, comme le gaz naturel.

L'offre interurbaine de transport dans le bassin Arrageois s'articule autour de plusieurs réseaux : Oscar (Pas-de-Calais), Arc-en-Ciel (Nord), trans'80 (Somme) et le réseau TER. Ce territoire est desservi par 33 lignes interurbaines couvrant 134 communes, 36 lignes scolaires, et 64 circuits reliant les écoles, collèges et lycées. Le réseau TER dispose de 20 lignes ferroviaires, 4 gares et 18 haltes ferroviaires.

L'offre TER se divise en plusieurs catégories : TERGV Krono+, TER Krono, TER City et TER Proxy. Le réseau comprend notamment des TGV reliant les grands pôles régionaux (Lille, Dunkerque, Arras) ainsi que des liaisons plus locales.

Le bassin Arrageois propose également des services de "car portes ouvertes", permettant aux usagers urbains d'utiliser des lignes commerciales avec des titres urbains. Depuis 2024, une intégration tarifaire permet aux abonnés du réseau Artis d'utiliser le TER sans frais supplémentaires.

Enfin, des efforts sont en cours pour développer davantage de services TAD mutualisés dans les communautés de communes du bassin via la centrale d'achat de Hauts-de-France Mobilités.

E L'intermodalité

Le bassin de mobilité Arrageois se caractérise par des déplacements intermodaux peu fréquents : seulement 3 % des 237 200 trajets quotidiens de plus de 10 km sont intermodaux, touchant 5% des habitants, avec une moyenne de 27 déplacements intermodaux pour 1 000 habitants. La voiture est présente dans 59% de ces trajets, suivie des transports collectifs urbains (53%), du train (46%) et du car (12%).

En termes de tarification, des conventions « portes ouvertes » permettent aux habitants de Cambrai et d'Arras d'utiliser les lignes régionales avec des titres de transport urbains. Les réseaux urbains cités offrent une billettique interopérable via le système PassPass, facilitant l'usage de plusieurs réseaux présents en Hauts-de-France.

Le territoire comprend 22 arrêts ferroviaires, dont les gares d'Arras et Cambrai, qui sont des pôles d'échanges multimodaux (PEM) importants desservis par plusieurs réseaux. De nombreux aménagements ont été réalisés pour moderniser les gares et leurs abords, avec des travaux en cours pour le PEM d'Arras, visant à réaménager son parvis et ses parkings pour dynamiser le quartier. Des projets de restructuration sont aussi envisagés à la gare d'Achiet-le-Grand.

F Les vulnérabilités et les dispositifs de mobilité solidaire

Le bassin Arrageois présente une géographie sociale et économique contrastée, avec une forte concentration urbaine autour d'Arras et, dans une moindre mesure, de Cambrai et Saint-Pol-sur-Ternoise. Arras joue un rôle central, influençant les communes rurales avoisinantes, tandis que des zones plus isolées, comme le Ternois et l'ouest du Cambrésis, restent autonomes. Environ la moitié des habitants résident dans des zones urbaines, l'autre dans des zones rurales sous faible influence d'un pôle.

L'accès aux services publics et aux équipements varie selon les zones : les résidents d'Arras et Cambrai bénéficient de meilleurs temps d'accès (moins de 15 minutes), alors que ceux du Ternois et du sud du bassin peuvent devoir faire des des trajets de plus de 20 minutes, rendant l'accessibilité plus complexe notamment pour les populations sans véhicule. La couverture numérique est relativement bonne, bien que des zones périphériques dans le Ternois et le Cambrésis restent plus vulnérables à la fracture numérique.

Sur le plan socio-économique, le bassin montre des disparités de revenus, le nord ouest et le Cambrésis sont caractérisés par des revenus disponibles plus proche de la moyenne régionale tandis que le sud du ternois concentre une population avec des revenus plus modeste. Il existe également une proportion notable de jeunes sans emploi ni qualification (NEETs).

Face à ces défis, le Département du Pas-de-Calais a mis en place sa propre plateforme de mobilité départementale en septembre 2021 (MaMobilité62) à destination en priorité des jeunes et des personnes en insertion ou en recherche d'emploi n'ayant pas les moyens d'accéder à une offre, une formation ou une alternance. De plus, plusieurs dispositifs de mobilité solidaire (auto-écoles solidaires, aides au permis) et services de transport pour personnes à mobilité réduite (Mobia, Mobi+) sont en place pour faciliter les déplacements.

▶ Résumé

G Vers une mobilité durable et décarbonée

Dans le bassin Arrageois, environ 120 894 actifs parcourent entre 112 et 158 km par semaine selon leur intercommunalité. La majorité (87%) utilise la voiture pour les trajets domicile-travail, tandis que seulement 8% optent pour des modes de transport doux et 5% pour les transports en commun. En conséquence, ces navetteurs émettent annuellement 109 240 tonnes de gaz à effet de serre (GES), représentant 6% des émissions de la région. Les émissions par kilomètre varient entre 120 et 139 g/km selon l'EPCI. Les zones urbaines d'Arras et de Cambrai sont particulièrement touchées par des émissions élevées, avec des trajets entre certaines agglomérations émettant plus de 134 g/km.

Pour promouvoir des alternatives, les Départements du Pas-de-Calais et du Nord ont notamment établi un schéma de covoiturage, identifiant différentes aires selon leur capacité. Actuellement, 8 aires de covoiturage sont recensées dans le bassin. Parallèlement, des stations d'autopartage sont en développement, avec six déjà en opération dans la CU d'Arras. Le réseau de pistes cyclables est limité, bien que des améliorations soient prévues pour faciliter l'accès aux sites générateurs de déplacement. Les gares d'Arras et Cambrai seront bientôt adaptées pour mieux accueillir les cyclistes. Enfin, des projets de bornes de recharge pour véhicules électriques se concentrent sur les zones urbaines, les résidents ruraux ayant souvent accès à des installations privées.

H Les thématiques spécifiques au bassin de mobilité

Plusieurs grands projets peuvent avoir un impact notable sur les besoins en déplacements des habitants du territoire.

Le projet de Service Express Régional Métropolitain (SERM) inscrit dans la loi SERM de décembre 2023, concerne un périmètre géographique englobant la métropole de Lille, les agglomérations du bassins miniers et côté belge, celles de Courtrai et Tournai, totalisant plus de 4 millions d'habitants. Son objectif principal est de doubler l'offre ferroviaire en améliorant la fréquence des liaisons entre Lille et les pôles environnants, tout en renforçant l'intermodalité et en développant des solutions de transport complémentaires, telles que le covoiturage et des liaisons routières.

Parallèlement, le projet Canal Seine-Nord Europe, qui reliera Compiègne à Aubencheul-au-Bac d'ici 2030, vise à promouvoir le transport fluvial de marchandises. Ce canal de 107 kilomètres, financé par l'Union européenne et d'autres collectivités, devrait favoriser l'accessibilité des territoires tout en créant des emplois. Environ 5 000 travailleurs seront mobilisés pour sa construction, nécessitant des solutions de transport alternatives pour minimiser les nuisances environnementales.

Enfin, un parc logistique dédié au e-commerce, porté par le groupe Castignac, est en développement à proximité du canal, prévoyant la création de 1 500 emplois, avec un accent sur la formation de la main-d'œuvre locale et l'intermodalité des transports pour soutenir le développement durable.

CHAPITRE

Juin 2024@C.Zaborowski

Atelier PAMS – Biache St Vaast

A

Les bassins de mobilité, nouveaux espaces de collaboration

L'objectif de ces premières fiches est de faire ressortir les principales caractéristiques du bassin de mobilité Arrageois qui est un nouvel espace de collaboration voulu par la loi d'orientation des mobilités (LOM).

Ces caractéristiques structurantes, portant notamment sur la démographie, le positionnement des infrastructures de transport et des pôles générateurs de déplacements, sont ainsi mises en avant au regard de l'impact qu'elles ont sur les pratiques de mobilité des habitants de ce bassin.

▶ A.1. Les Bassins de mobilité, nouvelle échelle de collaboration

▶ A.1. Les Bassins de mobilité, nouvelle échelle de collaboration

Eléments de contexte

La LOM renforce **le rôle de chef de file mobilité de la Région** en donnant un cadre et des outils pour définir **les modalités de coordination et de partenariat** avec l'ensemble des acteurs de la mobilité : AOM, syndicats mixtes de coordination, départements, gestionnaires de pôles d'échanges, représentants des employeurs, des habitants et des usagers, etc.

Ce chef de filât s'exerce essentiellement **à l'échelle de bassins de mobilité** que la Région devait définir après concertation.

Avant d'arrêter la cartographie des bassins de mobilité, la Région a donc mené **une phase de concertation** auprès des acteurs identifiés dans la loi – les départements, les AOM, les syndicats mixtes de type SRU ou encore les EPCI où la Région est AOM de substitution – et elle a choisi d'élargir cette concertation à d'autres acteurs : structures pouvant devenir AOM (PETR, syndicats mixtes porteurs de SCoT ou gestionnaires de PNR), pôles métropolitains, agences d'urbanisme, régions limitrophes, acteurs transfrontaliers et services de l'Etat. Cette concertation a été lancée officiellement lors de la Conférence Territoriale de l'Action Publique (CTAP) du 25 janvier 2021. Un cahier de concertation et un espace dédié sur internet ont été mis à disposition. De plus, **175 partenaires ont été invités à participer à 5 webinaires** qui ont eu lieu en avril 2021 pour présenter la démarche. Au final, la Région a pu s'appuyer sur 45 contributions écrites.

Ce travail de définition des bassins s'est inscrit dans la continuité des principes arrêtés dans le **Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires** en partant, pour les décliner en bassins de mobilité, des espaces à enjeu identifiés dans le SRADDET qui étaient déjà le fruit de nombreux échanges avec l'ensemble des acteurs régionaux. Il s'agissait de retenir une échelle suffisamment large pour **faciliter le développement des pratiques intermodales et la bonne coordination des interventions des différents acteurs de la mobilité**.

Sur cette base, la Région a délibéré le 27 janvier 2022 pour définir les **10 bassins de mobilité**, qui s'affranchissent en particulier des limites départementales.

Aussi, c'est à l'échelle de ces 10 bassins de mobilité que la Région et ses partenaires doivent désormais **élaborer les futurs contrats opérationnels de mobilité (COM) et plans d'action communs en matière de mobilité solidaire (PAMS)** sur une durée de 5 ans. A l'issue de cette première génération de documents, en 2029, les contours de ces bassins pourront être re-questionnés et ajustés le cas échéant.

Caractérisation du bassin de mobilité

Le Bassin Arrageois est le bassin qui compte le moins d'EPCI, 6 uniquement. Ils sont tous Autorités Organisatrices de la Mobilité.

Des EPCI sont à cheval entre plusieurs bassins du fait de leurs interconnexions et de la position géographique du bassin de mobilité de l'Arrageois. Ce sont :

- la Communauté Urbaine d'Arras qui appartient également au bassin de l'Aire Urbaine Centrale ;
- la Communauté d'Agglomération de Cambrai est partagée avec le bassin du Hainaut-Cambrésis-Thiérache ;
- la Communauté de Communes du Ternois relève aussi du bassin du Littoral Sud.

▶ A.1. Les Bassins de mobilité, nouvelle échelle de collaboration

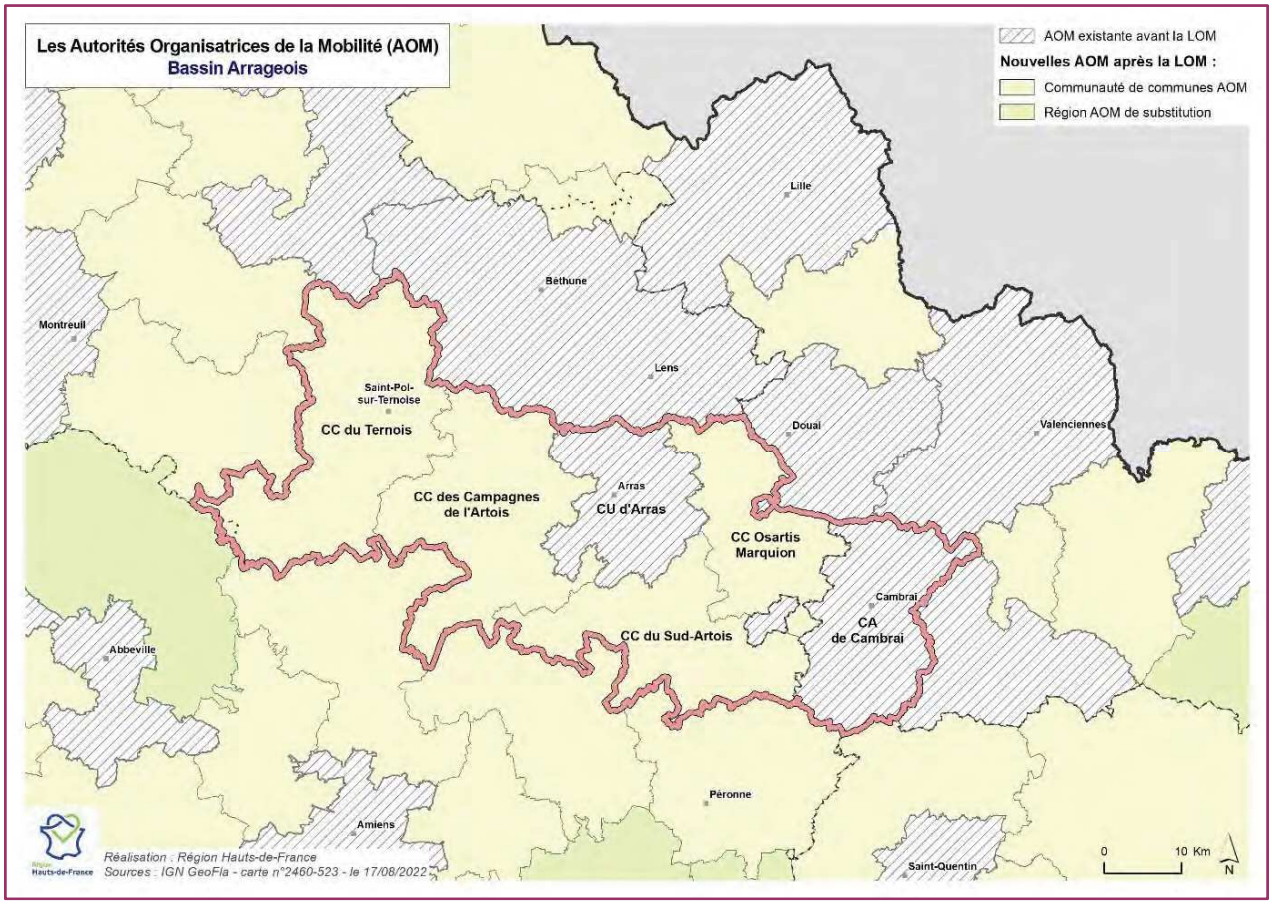
Enjeux et perspectives

Ces bassins de mobilité **ne doivent pas constituer une nouvelle « frontière »**. Cela serait contraire à l'esprit de la LOM qui considère que la mobilité ne connaît pas de limites administratives.

Le bassin de mobilité de l'Arrageois se situe au carrefour de 3 bassins de mobilité (Aire Urbaine Centrale, Littoral Sud et Hainaut-Cambrésis-Thiérache). Les interconnexions sont fortes et devront être traitées afin d'obtenir des documents représentatifs des nombreuses relations inter-bassins.

A noter que les EPCI concernés par deux bassins de mobilité devront être signataire des 2 COM et PAMS en lien avec le bassin dont ils sont partagés.

▶ A.2. Les autorités organisatrices de la mobilité



▶ A.2. Les autorités organisatrices de la mobilité

Eléments de contexte

En termes de gouvernance relative à la mobilité, l'un des objectifs principaux de la LOM est de **couvrir l'ensemble du territoire national par des autorités organisatrices de la mobilité (AOM)**.

Une AOM est une personne publique compétente pour l'organisation des mobilités au sein de son ressort territorial. Elle est notamment compétente pour organiser des services[1] :

- réguliers de transport public de personnes ;
- à la demande de transport public de personnes ;
- de transport scolaire ;
- relatifs aux mobilités actives ;
- relatifs aux usages partagés des véhicules ;
- de mobilité solidaire.

Avant la LOM, le territoire régional était seulement en partie couvert par des AOM, principalement par les Communautés Urbaines et Communautés d'Agglomération. Depuis la LOM, **l'ensemble du territoire national, et donc régional, est désormais couvert par une AOM** car la possibilité a été offerte aux Communautés de communes de prendre cette compétence dans les secteurs moins denses au 1er juillet 2021. Là où les Communautés de communes ne se sont pas saisies de la compétence mobilité, c'est la Région qui est devenue à cette date AOM par substitution.

En Hauts-de-France, la Région a encouragé l'ensemble des communautés de communes à se saisir de cette compétence ou à la confier à une structure supra-communautaire, comme énoncé dès le 9 décembre 2020 dans une délibération. **En Hauts-de-France**, sur 59 communautés de communes qui étaient amenées à se prononcer, **49 sont devenues AOM** et la Région est désormais AOM par substitution dans seulement 10 communautés de communes.

A noter que les communautés de communes devenues AOM ne reprendront les services assurés par la Région, intégralement dans leur ressort territorial, que si elles en font la demande.

Caractérisation du bassin de mobilité

Le Bassin Arrageois est constitué actuellement de 6 Autorités Organisatrices de la Mobilité :

- **2 AOM existaient avant la LOM :**
  - La Communauté Urbaine d'Arras
  - La Communauté d'Agglomération de Cambrai
- **4 communautés de communes sont devenues AOM depuis la LOM, en juillet 2021, soit :**
  - La Communauté de Communes du Ternois
  - La Communauté de Communes des Campagnes de l'Artois
  - La Communauté de Communes du Sud-Artois
  - La Communauté de Communes Osartis Marquion

Sur le bassin Arrageois, la Région n'est pas AOM par substitution.

Par ailleurs, **la Région est également Autorité organisatrice de la mobilité régionale.** Elle dispose de la capacité d'exercer sur son ressort territorial les mêmes types de services qu'une AOM « locale », mais qui sont d'intérêt régional.

A ce jour, aucune communauté de communes devenue AOM n'a exprimé le souhait de reprendre les services assurés par la Région, dans son ressort territorial.

[1] Article L1231-1-1 du code des transports

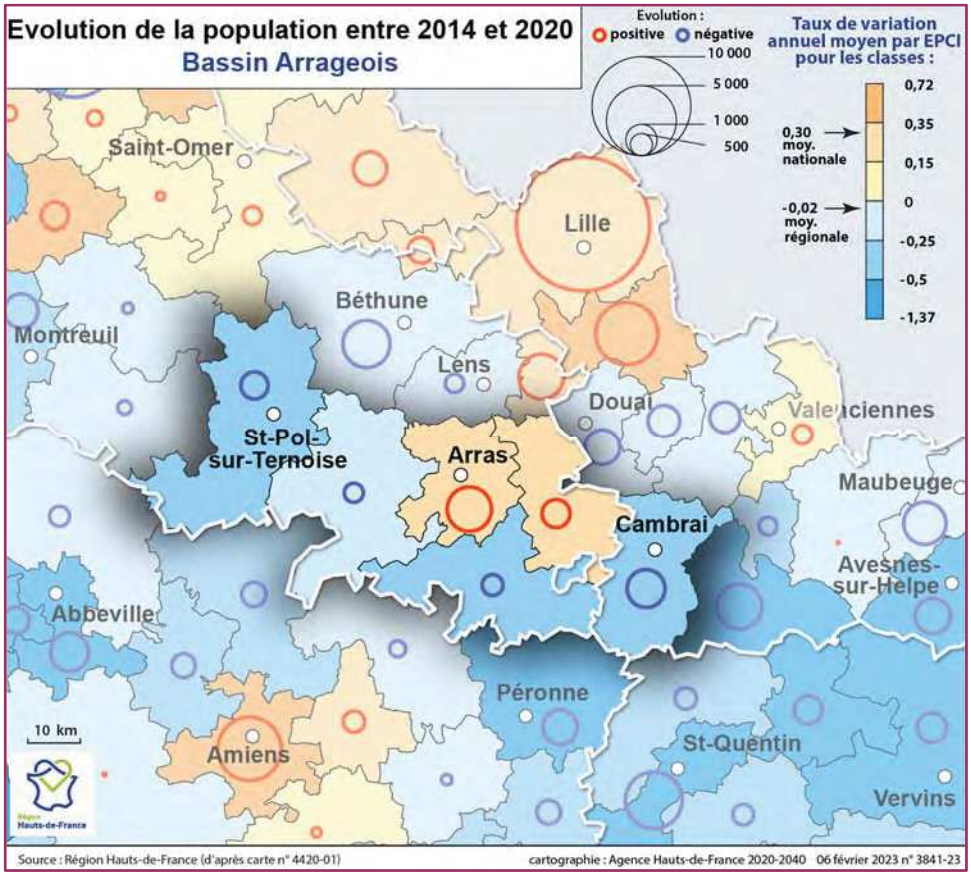
▶ A.2. Les autorités organisatrices de la mobilité

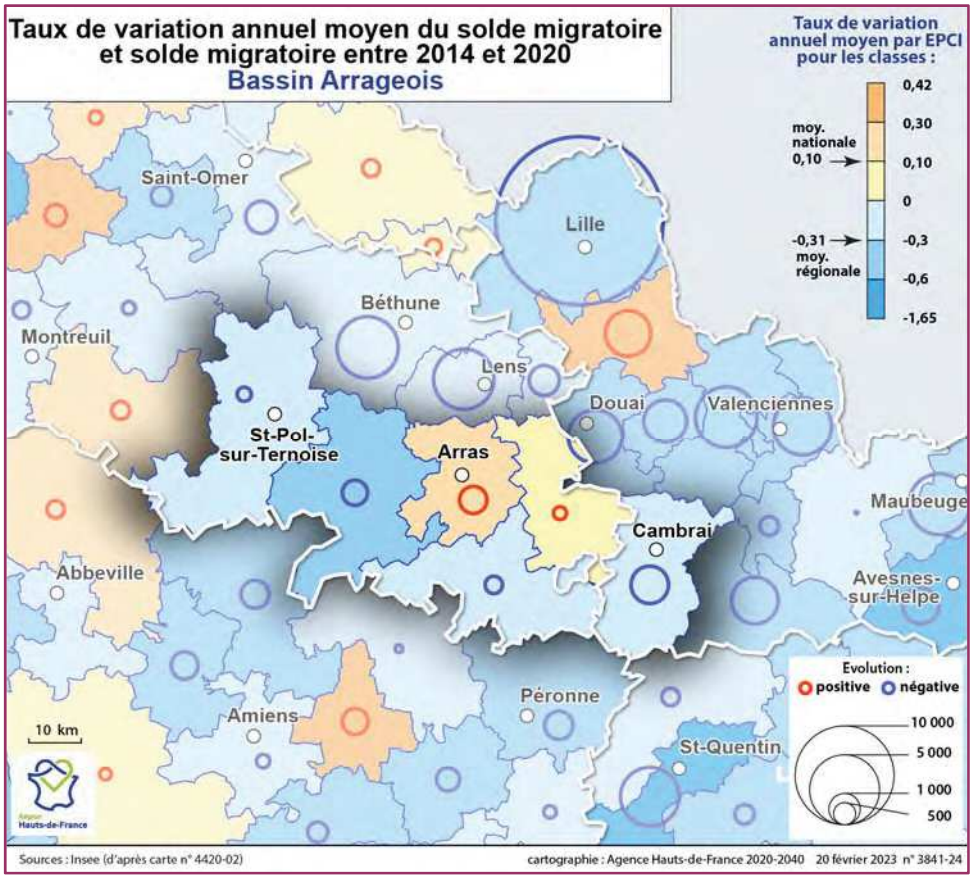
Enjeux et perspectives

Les AOM ont un rôle décisif dans l'élaboration des COM et des PAMS. Il ne s'agit pas de faire preuve d'ingérence et de s'intéresser à leurs actions qui touchent uniquement leurs différents ressorts territoriaux mais plutôt d'identifier **les projets nécessitant une bonne coordination avec les AOM voisines**, notamment pour s'affranchir des limites administratives et faciliter les déplacements nécessitant l'usage de plusieurs réseaux, pour gérer les situations perturbées, etc.

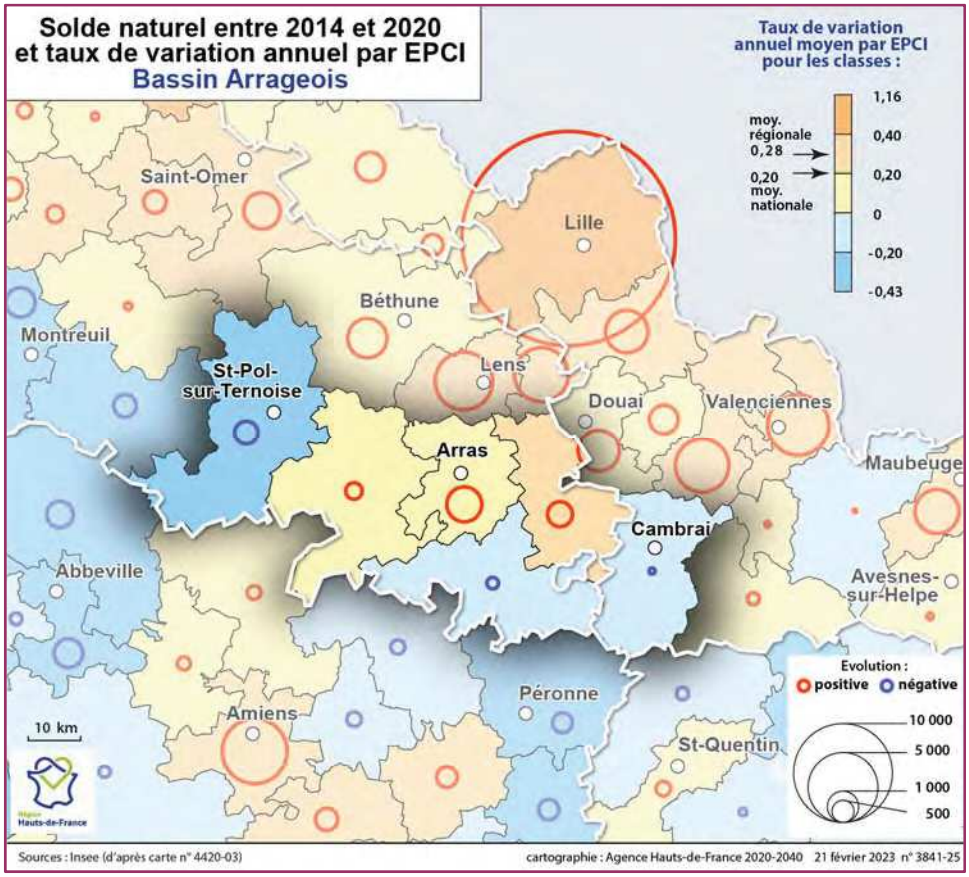
A noter que la carte des AOM peut potentiellement évoluer car **la LOM prévoit que d'autres structures supra communautaires puissent également devenir AOM** lorsque la compétence mobilité leur a été transférée : Parc naturel régional, Pôle d'équilibre territorial et rural (PETR), Pôle Métropolitain ou encore les syndicats mixtes porteurs de SCOT.

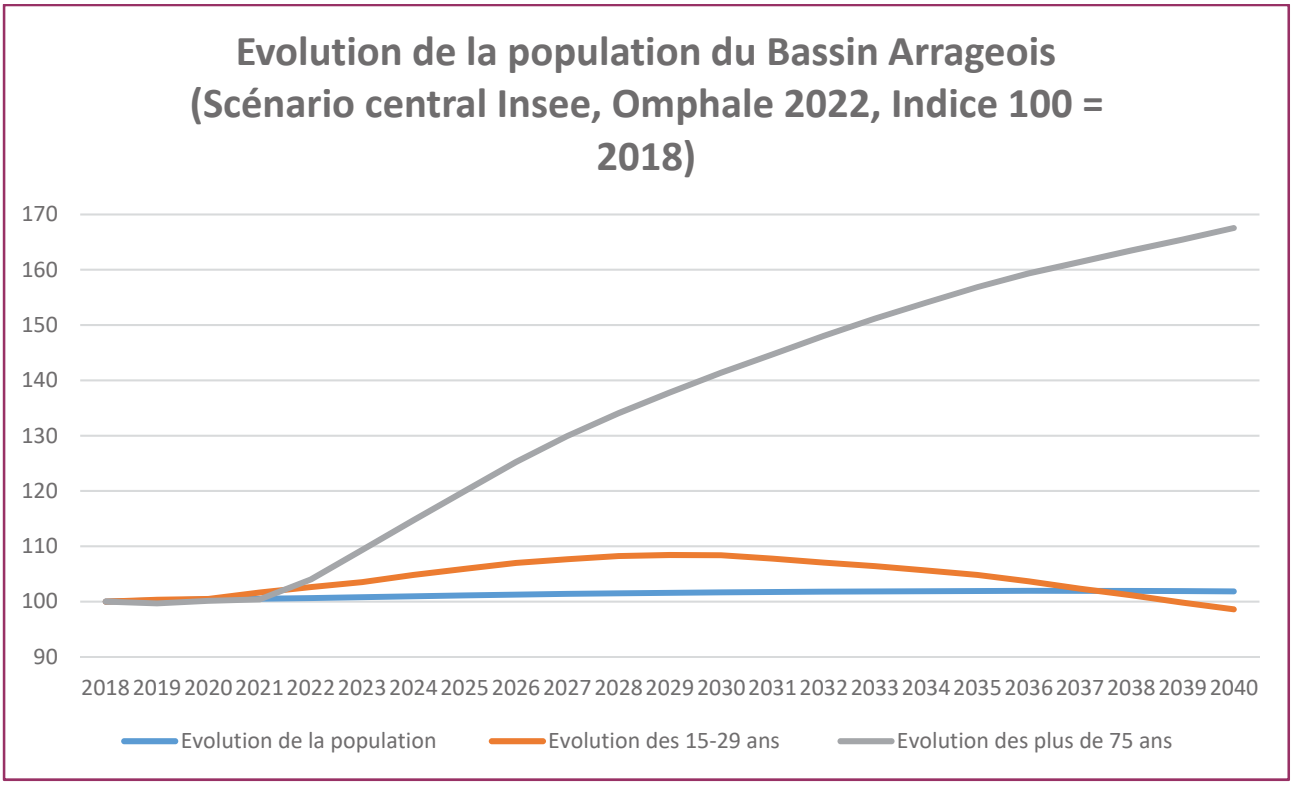
▶ A.3. La démographie et les projections à 2040





▶ A.3. La démographie et les projections à 2040





▶ A.3. La démographie et les projections à 2040

Eléments de contexte

Les dynamiques démographiques sont essentielles à observer afin d'analyser l'attractivité des territoires et les flux qu'elle engendre. Les comportements de mobilité vont également différer selon les caractéristiques sociales et démographiques des personnes.

Au 1er janvier 2020, la **région Hauts-de-France compte 5 997 700 habitants**, soit 9 % de la population métropolitaine.

Entre 2014 et 2020, la population des Hauts-de-France est quasi stable alors qu'elle augmentait de 12 400 habitants en moyenne par an entre 2009 et 2014. Dans le même temps, la France métropolitaine enregistre une croissance démographique de +0,3 % par an.

Les Hauts-de-France connaissent **un solde migratoire négatif** (davantage de départs que d'arrivées dans la région) avec une perte moyenne de 18 400 habitants par an entre 2014 et 2020. Ce déficit migratoire n'est plus compensé aujourd'hui par un excédent naturel (l'excès des naissances sur les décès) qui tirait précédemment la croissance démographique. Le fléchissement du solde naturel est principalement le résultat de la baisse des naissances, avec une fécondité qui a récemment rejoint la moyenne nationale.

Si les tendances démographiques récentes se prolongeaient, la population des Hauts-de-France diminuerait de 10 % entre 2018 et 2070, pour atteindre 5,4 millions d'habitants à cet horizon. Non seulement la région continuerait de perdre des habitants au jeu des migrations résidentielles, mais elle commencerait également à enregistrer plus de décès que de naissances à partir de 2040 environ.

La région va être marquée par un **fort vieillissement démographique** : d'ici 2070, la population des seniors, âgés de 65 ans ou plus, devrait croître de 400 000 personnes environ, une croissance essentiellement portée par l'augmentation du nombre de 75 ans ou plus qui doublerait quasiment sur la période.

Caractérisation du bassin de mobilité

Le bassin Arrageois représente **5,5 % de la population régionale avec 330 783 habitants** (soit une densité de 124,3 habitants/km² contre 189 habitants/km² en Hauts-de-France).

Le nombre d'habitants de ce territoire est resté **stable sur la période 2014-2020** tandis que la population régionale a diminué (-0,02 %/an en moyenne régionale). Pour ce bassin de mobilité, le solde naturel (+0,1 % par an) compense un déficit migratoire apparent (-0,1 % par an).

Les dynamiques démographiques sont néanmoins différentes selon les territoires : la CC d'Osartis Marquion (+0,32 %/an) et la CU d'Arras (+0,31 %/an) gagnent de la population au contraire de la CC du Ternois (-0,33 %/an), la CA du Cambrésis (-0,30 %/an et la CC Sud Artois (-0,27 %/an). Ces trois dernières intercommunalités connaissent un solde naturel et un solde migratoire apparents négatifs.

Si les tendances démographiques récentes se prolongent, le bassin Arrageois verrait **sa population rester stable à l'horizon 2040** (scénario central Insee, Omphale 2022).

A l'image de la région, le bassin Arrageois va être marqué par un fort vieillissement de la population à l'horizon 2040 (projections Insee et Omphale 2022) : si les tendances actuelles se prolongent, **le nombre de 75 ans et plus devrait augmenter de près de 70 % d'ici 2040**, tandis que le nombre de jeunes (15-29 ans) serait stabilisé. Les plus de 75 ans représenteraient un peu plus de 14 % de la population du bassin Arrageois en 2040.

Ce vieillissement peut être vu comme un enjeu de développement territorial : silver-économie, développement des services à la personne, attractivités de retraités ou de touristes.

▶ A.3. La démographie et les projections à 2040

Enjeux et perspectives

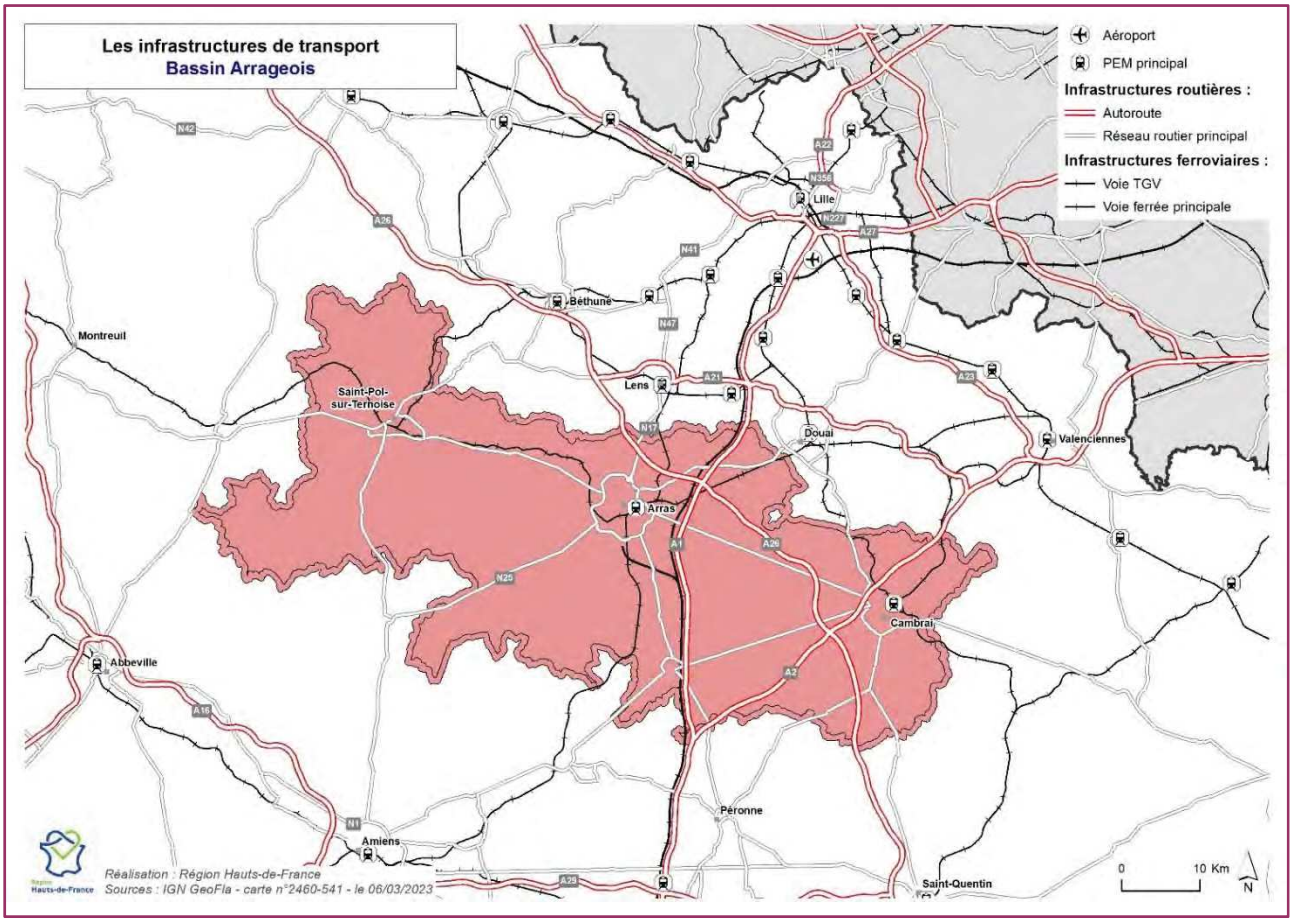
Les projections ne sont pas des prévisions. Elles se contentent de mesurer les impacts d'un prolongement des tendances passées. Par exemple, dans un scénario alternatif proposé par l'Insee consistant à augmenter l'indice de fécondité, l'espérance de vie et les migrations entrantes, la population régionale augmenterait de 200 000 habitants d'ici 2070.

Le développement territorial et les politiques régionales ont un rôle à jouer dans l'évolution des différents paramètres sur lesquels reposent les projections. Ainsi, la fécondité est influencée par la confiance des ménages en l'avenir, elle-même liée à la qualité de vie présente sur le territoire. De même, les politiques en faveur de la santé, notamment en matière de prévention favorisent la progression de l'espérance de vie et le nécessaire rattrapage régional dans cette dimension. Enfin, le déficit migratoire renvoie aux politiques d'attractivité et de développement économique de la région.

Néanmoins, **le vieillissement démographique restera une tendance lourde à l'échelle de ce bassin**, quels que soient les scénarios. Aussi, **l'adaptation des politiques publiques et des territoires au vieillissement est un enjeu considérable** sur ces prochaines années.

Le vieillissement démographique doit être pris en compte notamment dans les politiques de mobilité, en particulier avec le **PAMS**. Une partie de plus en plus importante de la population va ainsi être concernée par des difficultés relatives à la mobilité. Cette tendance démographique peut également être vu comme un enjeu de développement territorial : **silver-économie, développement des services à la personne, attractivités de retraités ou de touristes**.

▶ A.4. Les infrastructures de transport



▶ A.4. Les infrastructures de transport

Eléments de contexte

La région Hauts-de-France se caractérise par un relief faible qui s'est avéré propice à la construction de nombreuses voies de communication. **Son réseau dense d'infrastructures de transport constitue un atout au regard de sa position stratégique en Europe**.

Le réseau routier des Hauts-de-France est ainsi particulièrement important, se caractérisant par 1 179 km d'autoroutes, 567 km de routes nationales et 65 709 km de routes départementales et voies communales.

Le réseau ferroviaire de la Région Hauts-de-France est également fortement maillé, doté de deux axes à grande vitesse qui se croisent à Lille, et c'est le réseau ferroviaire le plus dense de France après celui de l'Ile-de-France. Il est ainsi constitué de 2 500 km de voies ferrées, dont près de 1 650 km sont électrifiées. Environ 200 km sont circulés par le TERGV.

La Région compte de **nombreux Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM), soit 26 PEM régionaux et 25 PEM de rabattement vers les métropoles**. Plus globalement, 358 gares et haltes sont desservies sur le territoire régional.

Caractérisation du bassin de mobilité

Le bassin de mobilité de l'Arrageois est l'un des plus petits bassins, en terme de superficie, qui ont été définis pour couvrir la Région Hauts-de-France. Le territoire s'organise autour de 2 pôles urbains d'envergure régionale que sont Arras et Cambrai, ainsi que 5 pôles intermédiaires (Aubigny-en-Artois, Auxi-le-Chateau, Bapaume, Frévent et Saint-Pol-sur-Ternoise).

Une des spécificités de ce bassin de mobilité est de posséder **un arrêt de la ligne TGV qui relie Lille à Paris**. Cela confère à la ville d'Arras une véritable attractivité puisqu'elle est aussi bien desservie par l'autoroute A1 que par le TGV.

Le réseau ferré sur le bassin de mobilité dessert 4 gares ainsi que 18 haltes ferroviaires. La gare d'Arras est structurante car elle est le carrefour de plusieurs axes importants reliant des pôles inter-bassins mais aussi à l'extérieur du bassin de mobilité (Lens et Douai). Cambrai joue également ce rôle du côté est en reliant notamment Douai et Valenciennes. Toutefois, il n'existe aucune liaison ferroviaire directe entre les deux pôles urbains que sont Arras et Cambrai.

On note une inégalité de desserte du territoire du réseau ferré puisque la partie sud-ouest et sud-est ne possède aucune ligne.

Le territoire est **traversé par l'autoroute A1 reliant Lille à Paris**. Cet axe est très structurant pour le bassin de mobilité en lui permettant de jouer l'interface entre la métropole de Lille au nord et l'accès à l'Ile-de-France au sud. Le bassin est également parcouru par l'A26 qui relie Calais à Troyes en passant à proximité d'Arras et de Cambrai, ainsi que l'A2 qui assure la liaison avec la Belgique (vers Bruxelles) depuis l'A1 dans la Somme.

Les autres infrastructures routières complètent les dessertes :

- par un axe est-ouest reliant Cambrai à Saint-Pol-sur-Ternoise en passant par Arras ;
- vers les pôles des autres bassins de mobilité limitrophes, notamment vers Douai, Lens et Béthune au Nord et Amiens, Péronne et Saint Quentin au Sud.

Enfin, le territoire sera traversé par le futur Canal Seine Nord Europe par l'Ouest. L'aménagement de ce canal constitue un atout majeur pour le bassin de mobilité. La question de la desserte des futures bases chantiers doit se poser afin d'acheminer les employés dans les meilleures conditions. Les travaux une fois terminés, le Canal sera un axe fluvial structurant qui doit permettre le report modal d'une partie du trafic de marchandises.

▶ A.4. Les infrastructures de transport

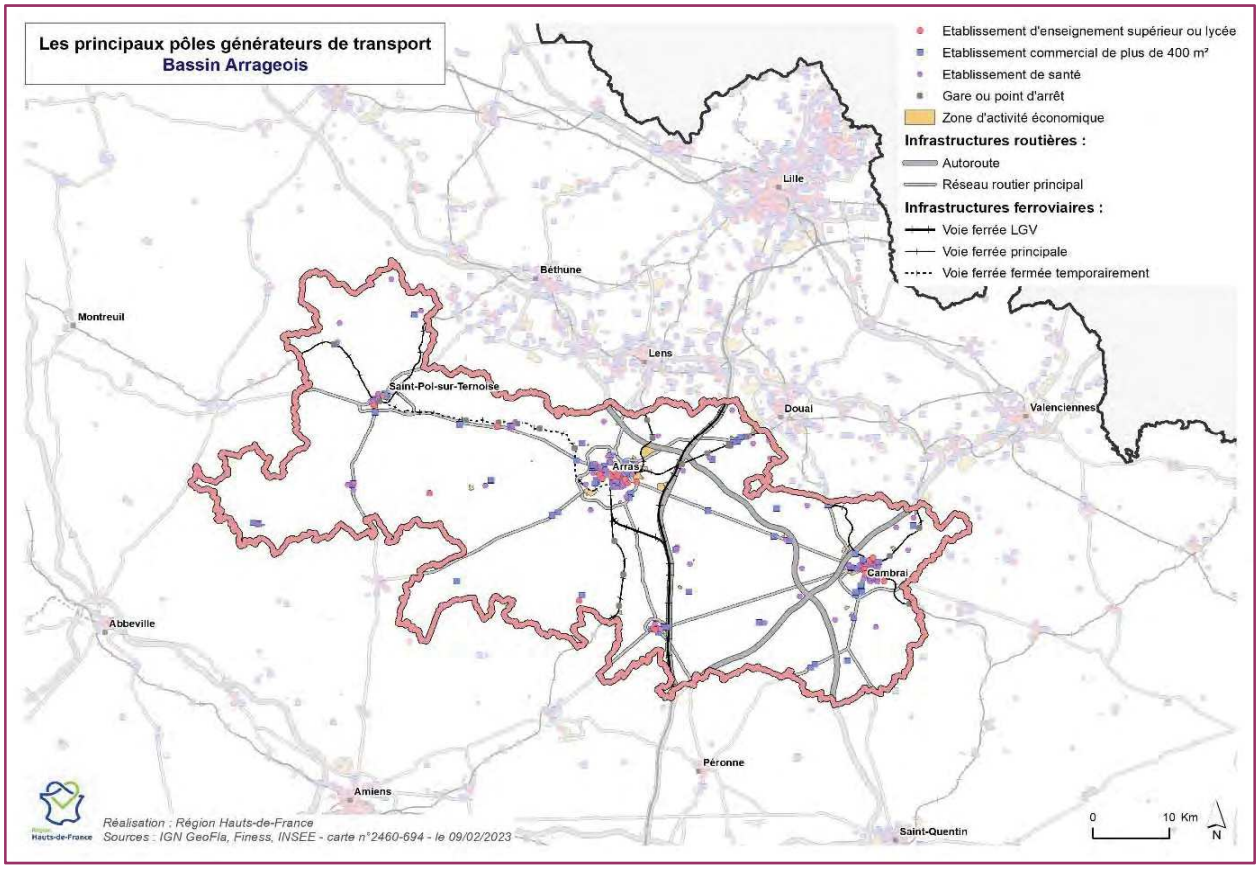
Enjeux et perspectives

Le réseau routier de l'A1 entre Lille et Arras est saturé aux heures de pointes en semaine. Il convient de réfléchir à **l'accessibilité de la métropole lilloise**, en complémentarité avec les travaux sur le service express régional métropolitain lillois qui doit se connecter à Arras.

L'efficacité du système TER est également à conforter, conformément aux objectifs du SRADDET, afin d'assurer le maximum de report modal de la route vers le train.

Le Canal Seine Nord Europe qui va traverser la partie est du bassin de mobilité est une opportunité, tant en phase chantier que lorsqu'il sera achevé. Il créera un véritable axe fluvial majeur pour la Région ponctué de ports intérieurs pour une meilleure inter-connexion entre la route et la voie d'eau. En terme de déplacements, il aura également un impact à court terme durant les travaux et l'aménagement du projet ; mais aussi à moyen-long terme avec les nouvelles habitudes et trajets qu'il va générer.

▶ A.5. Les principaux pôles générateurs de déplacements



▶ A.5. Les principaux pôles générateurs de déplacements

Eléments de contexte

Les mobilités sont à la charnière entre déplacement, technologie utilisée pour se déplacer, organisation spatiale du territoire et fonctionnement de ce qui fait la vie économique et sociale de ce dernier. **La prise en compte des générateurs de flux est essentielle** pour appréhender la mobilité sur un territoire.

Ces générateurs de flux sont bien évidemment très nombreux, dans des domaines aussi importants que l'économie, la santé, la formation, le sport, la culture…

De manière classique, il est proposé de zoomer à travers cette fiche sur les principaux pôles générateurs de déplacements suivants :

- les lycées et les établissements d'enseignement supérieur ;
- les établissements commerciaux de plus de 400 m ;
- les établissements de santé (centres hospitaliers, maisons de santé, centre médico-psychologique, établissement et service d'aide par le travail…) ;
- les gares et les points d'arrêt ferroviaires.

Caractérisation du bassin de mobilité

Dans le bassin de l'Arrageois, on constate **une polarisation forte des générateurs de flux vers les deux pôles urbains régionaux, à savoir Arras et Cambrai**. Ils concentrent la grande majorité des établissement d'enseignement supérieur, des grandes surfaces commerciales ainsi que des établissements de santé.

Deux pôles secondaires existent sur le bassin de mobilité : ce sont Saint-Pol-sur-Ternoise et Bapaume qui regroupent quelques générateurs de flux.

A noter également que des établissements générateurs de flux se situent soit à proximité immédiate d'une voie ferrée soit à proximité d'une infrastructure routière. L'emplacement permet une accessibilité aisée à ces établissements. De plus, ceux situés non loin d'une gare permettent de pouvoir privilégier les déplacements en train.

A contrario, certains établissements et zones d'activités économiques sont disséminés et se situent éloignés de toutes infrastructures structurantes du territoire, qu'elles soient ferroviaires ou routières. L'accès à ces établissements ne peut se faire qu'en voiture par des axes secondaires, ce qui allonge les temps de déplacements pour se rendre dans ses structures.

▶ A.5. Les principaux pôles générateurs de déplacements

Enjeux et perspectives

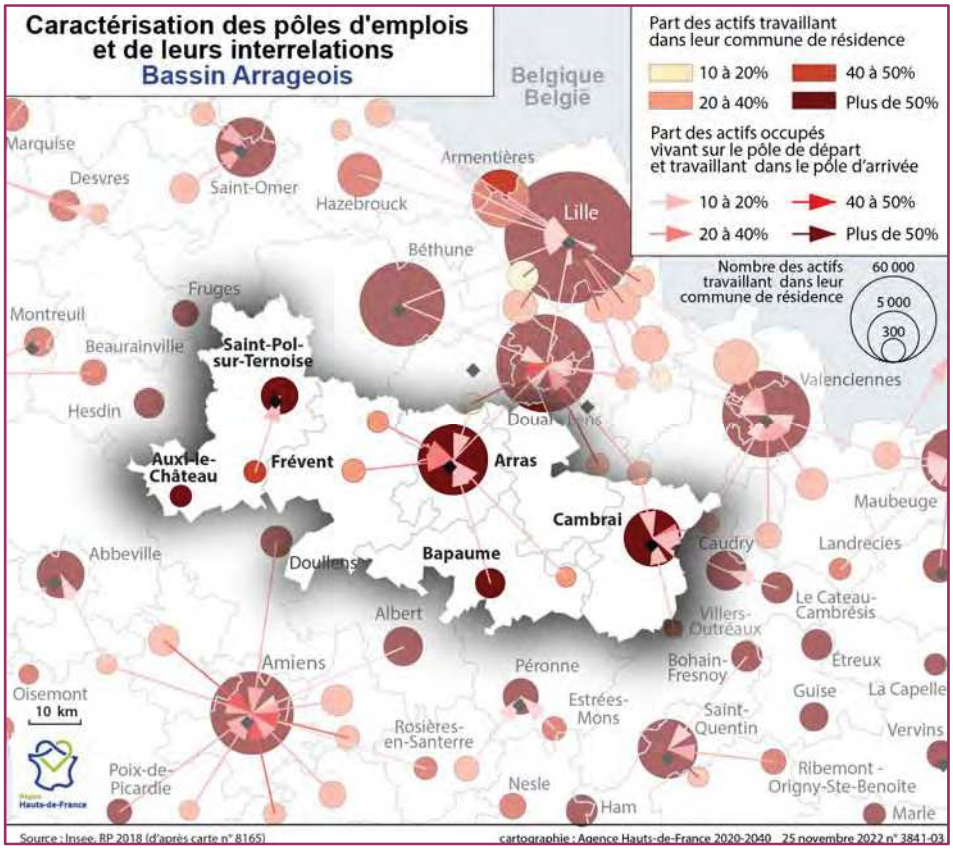
Les enjeux de mobilité et d'aménagement du territoire sont intrinsèquement liés.

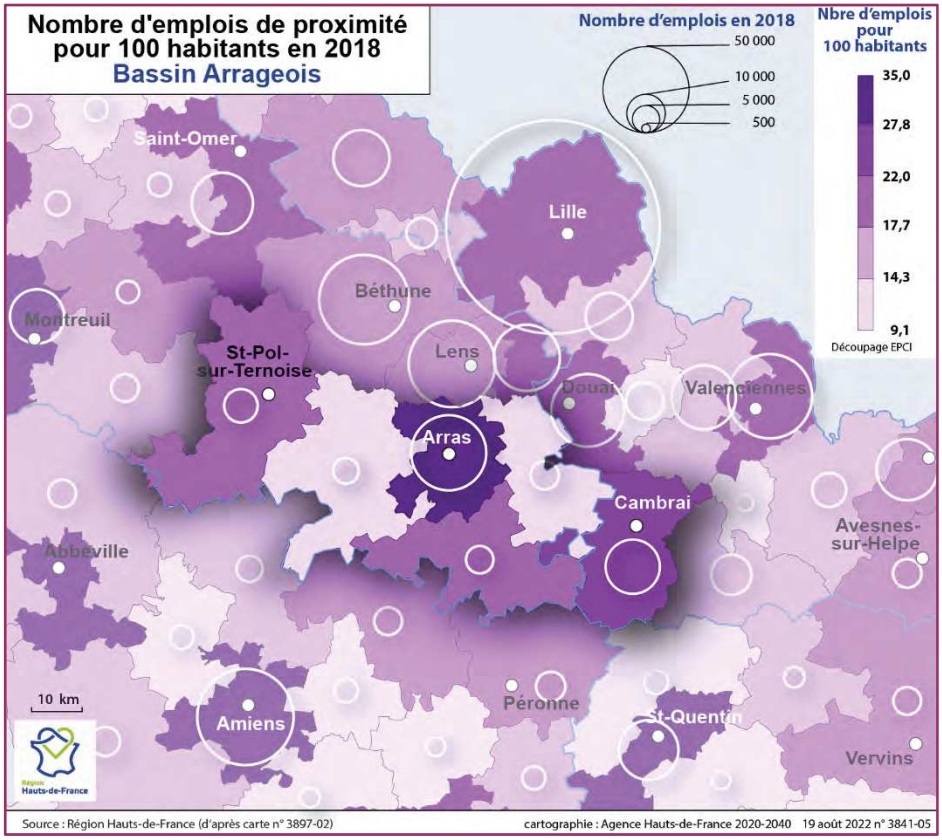
Les pôles générateurs de transport apparaissent souvent concentrés, avec des horaires communs de déplacements, engendrant **une saturation des réseaux, routiers et ferroviaires**. Des réflexions pourraient être menées pour limiter le fait que les déplacements soient réalisés sur les mêmes plages horaires : le développement du télétravail, le développement des tiers-lieux ou encore des aménagements horaires pour les entreprises et les établissements d'études supérieures.

Par ailleurs, par rapport à l'urbanisation existante, **les transports en commun actuels ne peuvent pas répondre à tous les besoins de déplacements**, avec une multiplicité de pôles générateurs diffus. Une réflexion peut être menée afin **d'élargir le panel de solutions de transports** ou de mieux coordonner des offres de transport existantes.

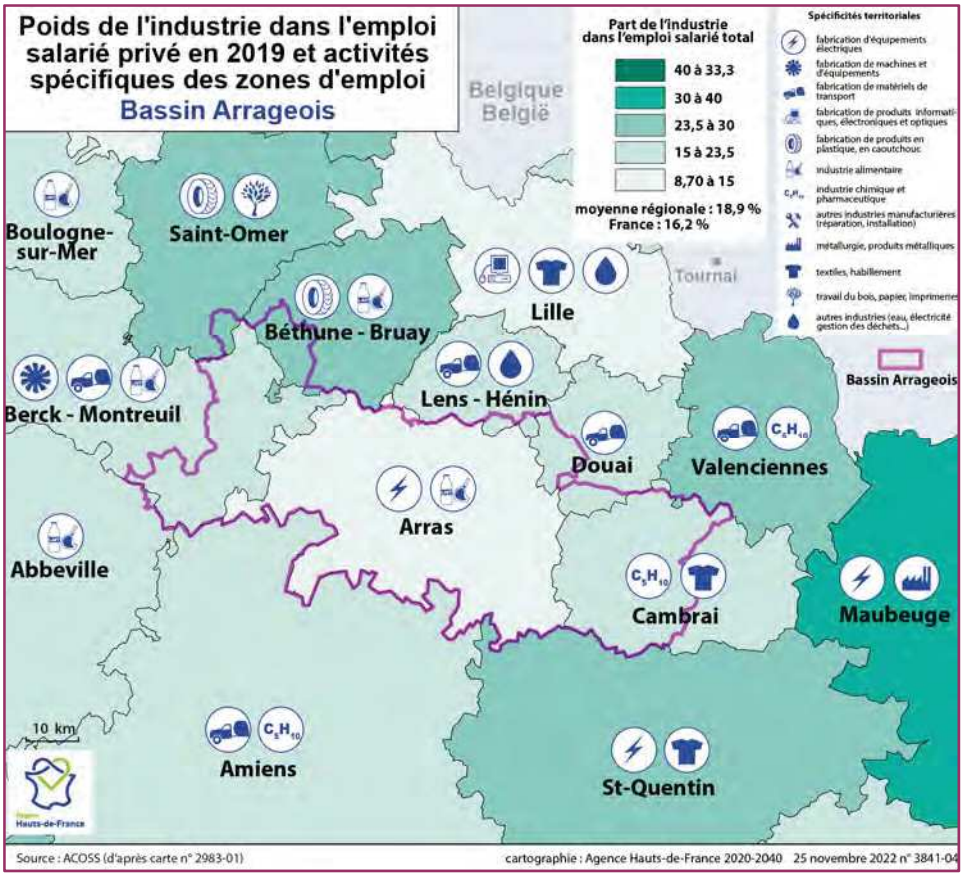
De plus, **une réflexion approfondie sur les déplacements du quotidien** devrait être dès aujourd'hui menée pour toute nouvelle création de site d'attractivité ainsi que pour toute extension urbaine. Le SRADDET Hauts-de-France demande ainsi de définir une organisation spatiale visant à limiter l'étalement urbain. Le regroupement des activités permet d'éviter la multiplication et l'allongement des déplacements, et incite à l'utilisation des modes doux sur des trajets de courte distance.

▶ A.6. Les interrelations entre les pôles d'emploi





▶ A.6. Les interrelations entre les pôles d'emploi



Eléments de contexte

Les Hauts de France regroupent **près de 2 120 000 emplois**. Les fonctions « transversales » [1] y sont bien implantées. Elles incluent notamment les activités de logistique qui bénéficient du positionnement géographique favorable de la région et représentent près d'un emploi sur dix (première région française pour la part de la logistique dans l'emploi salarié régional). D'un poids comparable au niveau national, les fonctions « productives » [2] regroupent près d'un emploi sur cinq. A l'inverse, **les fonctions « métropolitaines »** [3] sont sous-représentées dans la région (un emploi sur cinq) et concentrées dans l'aire de Lille. Enfin, **les fonctions « présentielles »** [4] concentrent près de 2 emplois sur 5, soit un peu plus qu'en France métropolitaine.

L'organisation territoriale des Hauts-de-France et la répartition des emplois est **impactée par deux influences métropolitaines**. En interne, **la Métropole Européenne de Lille (MEL)** étend principalement son influence au Bassin minier et à la Flandre intérieure. La seconde influence métropolitaine correspond

[1] Les fonctions transversales regroupent les professions de transport-logistique d'une part (flux de personnes et de marchandises) et d'entretien-réparation d'autre part (nettoyage, maintenance).
[2] Les emplois dans les fonctions productives sont ceux produisant des biens matériels ou mettant en œuvre concrètement des processus techniques (agriculture, fabrication, BTP).
[3] Les emplois liés aux fonctions dites « métropolitaines » correspondent aux métiers à forte valeur ajoutée dans les domaines de la gestion, la conception-recherche, les prestations intellectuelles, le commerce inter-entreprise et les services de culture-loisirs.
[4] Les fonctions présentielles regroupent des métiers répondant localement aux besoins de la population (résidente ou touristique).

▶ A.6. Les interrelations entre les pôles d'emploi

à **l'extension francilienne** qui déborde sur une large partie sud de la région. Ces influences se traduisent par d'importants flux domicile-travail et font des Hauts-de-France la **première région au regard des déplacements domicile-travail** avec près de 3 actifs sur 4 travaillant hors de leur commune de résidence.

Si la métropolisation constitue une opportunité de développement, elle induit également des impacts sociaux et environnementaux négatifs. L'allongement des distances domicile-travail et la concentration des flux se traduisent par un allongement des durées de transport, une saturation des axes routiers et une dégradation de la qualité de l'air impactant la qualité de vie des actifs et des résidents.

Ces liaisons se concrétisent également par **l'importance des déplacements longs sur le territoire**. Ainsi, 1 770 000 personnes de plus de 11 ans sont considérées comme des grands mobiles, c'est à dire effectuant un déplacement d'au moins 10 kilomètres dans la journée. Ces personnes effectuent en moyenne 83 kilomètres de déplacement par jour et consacrent 1h59 à la mobilité. Elles sont globalement les plus nombreuses dans les territoires sous l'influence des agglomérations de Paris, Lille et Amiens. Un actif se déplaçant en train jusque l'Ile-de-France réalise en moyenne 3h30 de déplacement quotidien.

Si les Hauts-de-France se distinguent par deux influences métropolitaines, celles-ci ne couvrent pas l'ensemble des territoires régionaux qui disposent **d'autres moteurs de développement**. Les Hauts-de-France se caractérisent par la présence de nombreux pôles d'emploi structurants et par plusieurs systèmes territoriaux au regard des liens entre ces pôles engendrés par les déplacements domicile-travail.

Caractérisation du bassin de mobilité

L'économie du territoire est caractérisée par une pluralité de moteurs de développement économique. Si l'économie du bassin s'est tertiarisée, l'agriculture conserve un poids relativement important (un peu plus de 4% des emplois du bassin, contre 2 % en moyenne régionale), avec une agriculture reposant principalement sur de grandes exploitations.

Même si l'industrie est un peu moins présente qu'en moyenne régionale, le bassin abrite des industries spécialisées dans l'agroalimentaire : Herta et la Prospérité Fermière Ingredia (Saint-Pol-sur-Ternoise), Haägen Dazs (Arras), Royal Canin (Les Rues-des-Vignes).

Les activités de proximité[5] sont également particulièrement présentes dans la Communauté Urbaine d'Arras avec plus de 35 emplois par 100 habitants. On peut notamment citer la place assez importante des activités d'administration publique à Arras (Préfecture, Conseil départemental …).

De fortes disparités territoriales sont observées en termes d'accès au marché du travail avec **des taux d'emploi qui varient de 63,3 % (CA de Cambrai) à 73,5 % (CC des Campagnes de l'Artois)**, ceux-ci étant supérieurs à la moyenne régionale pour toutes les intercommunalités du territoire. Au sein du bassin de mobilité, **la Communauté Urbaine d'Arras concentre près d'un emploi sur deux**, mais apparaît assez peu reliée au Ternois ou au Cambrésis. Cambrai apparaît comme le deuxième pôle d'emploi du territoire, tout en ayant une influence sur l'extérieur du bassin de mobilité Arrageois.

Dans le cadre de la programmation 2014-2020 des fonds européens, l'UE a demandé aux régions d'élaborer une « stratégie de spécialisation intelligente » (« smart specialization strategy ») pour la recherche et l'innovation : c'est la S3. Chaque région se concentre dans les domaines d'innovation où elle a les meilleurs atouts par rapport aux autres régions européennes. Le bassin Arrageois est particulièrement au cœur de la S3 avec la métropole lilloise en binôme « tête de réseau » de la S3 dans une spécialisation

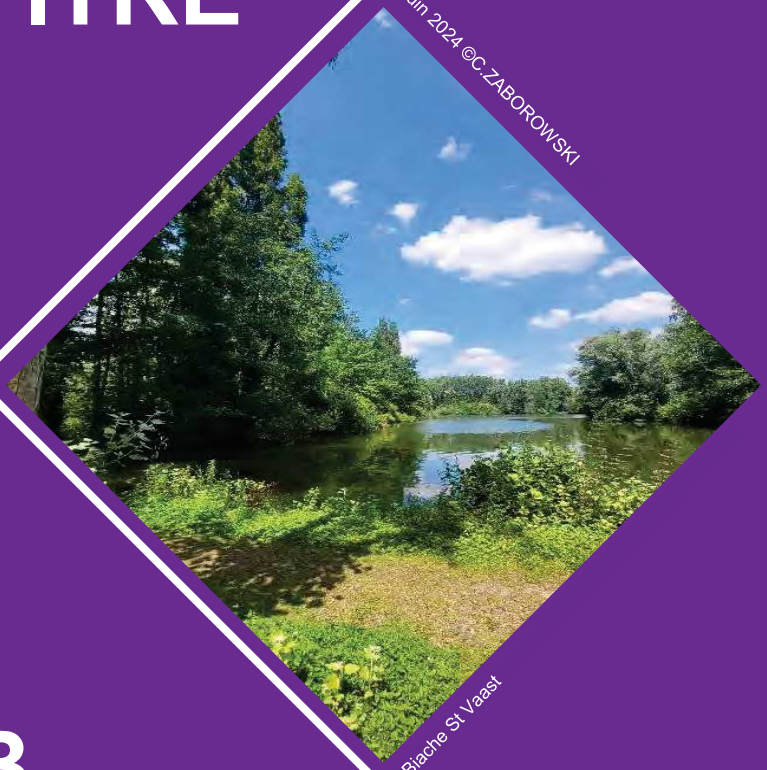
[5]Sur un territoire, certaines activités sont dédiées à satisfaire les besoins des habitants qui vivent à proximité, quand d'autres sont régies par une demande plus lointaine, nationale ou internationale. Les activités dites de proximité concourent principalement à satisfaire les besoins quotidiens de la population présente.

régionale : bioéconomie. L'objectif de la bioéconomie est de valoriser au mieux les ressources végétales et animales, que ce soit dans la production de nouvelles molécules et de protéines, le développement et l'utilisation de matériaux biosourcés ou par une meilleure valorisation des déchets (comme par exemple pour la méthanisation).

Enjeux et perspectives

La CU d'Arras et la CA de Cambrai concentrent la majorité des emplois du bassin. Ceci engendre des flux de mobilité importants. Ceci pose la question de l'accès aux activités sur ces deux agglomérations, notamment en périurbain. La majeure partie des flux sont réalisés en voiture, il convient de poser des alternatives en transports en commun, des parkings relais ou autre solution afin d'éviter les engorgements en entrée et en sortie d'agglomération et diminuer les émissions de gaz à effet de serre et la pollution de l'air.

CHAPITRE



Juin 2024 ©C.ZABOROWSKI

Biache St Vaast

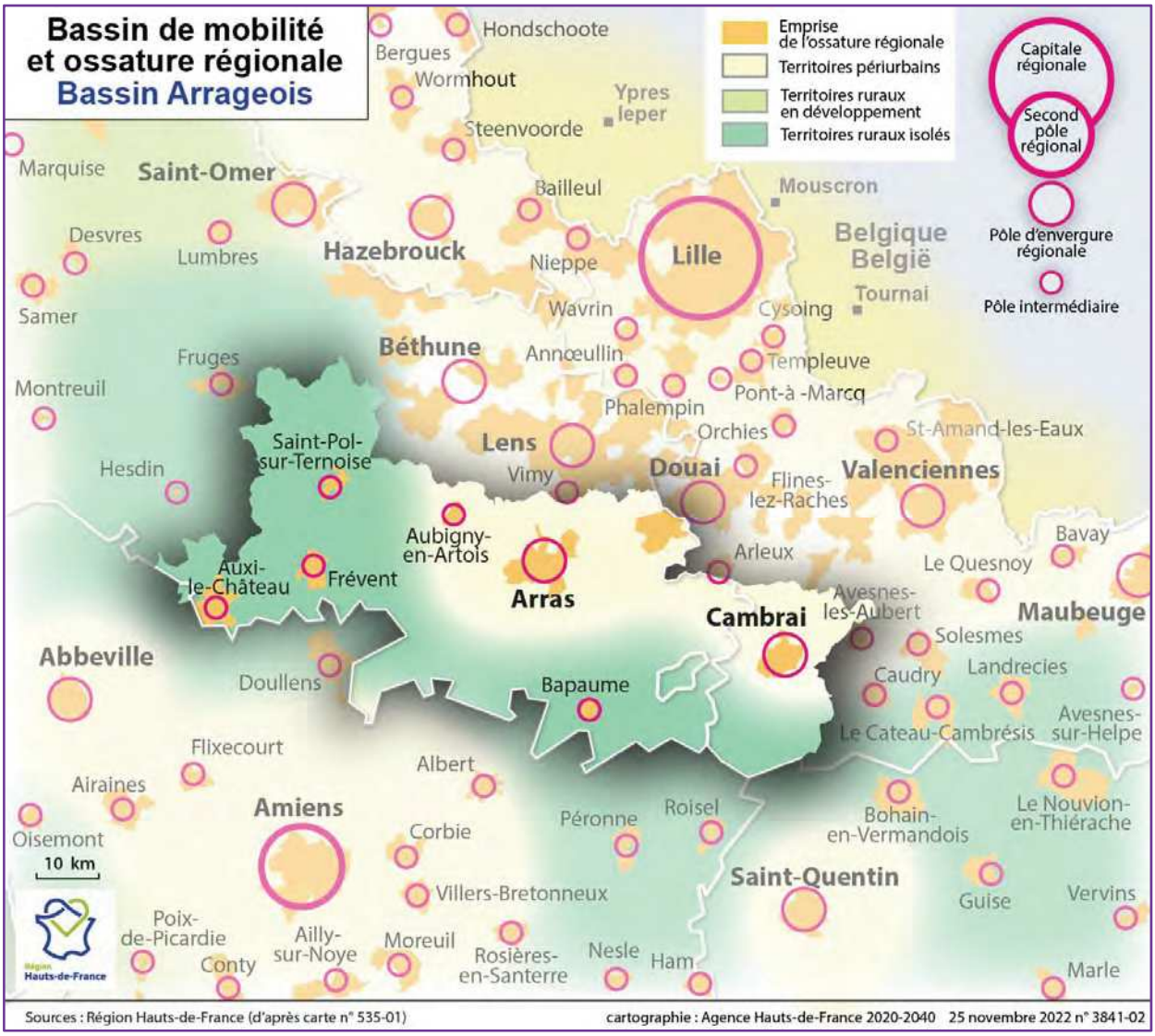
B

Les orientations stratégiques mobilité des différents partenaires

La Région, les Départements et l'Etat ont déjà élaboré des stratégies sur la mobilité, notamment à travers le SRADDET et les SDAASP. Plus localement, les territoires disposent également de documents intégrant une dimension transport comme les plans de mobilité.

Aussi, comme précisé dans les fiches qui suivent, il convient de prendre en compte les stratégies déjà arrêtées par l'ensemble des partenaires à partir du moment où elles visent une meilleure coordination des actions et s'inscrivent dans les objectifs retenus collectivement à l'échelle du bassin de mobilité.

▶ B.1. L'articulation SRADDET et les bassins de mobilité



▶ B.1. L'articulation SRADDET et les bassins de mobilité

Eléments de contexte

La Région Hauts-de-France a adopté son projet de **Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET)** le 30 juin 2020. Il est le fruit d'un travail de concertation avec les acteurs régionaux de l'aménagement du territoire et les collectivités des Hauts-de-France. Outre le diagnostic réalisé, le SRADDET définit différents objectifs permettant d'atteindre « **une région attractive, des territoires moteurs et un développement équilibré** ».

La région est composée de **territoires aux fonctionnements et aux modèles de développements variés** : les métropoles, les agglomérations, les territoires ruraux et périurbains. Cette diversité est un atout pour la région et pour son attractivité. Tirant parti de ces caractéristiques, il s'agit de promouvoir un modèle de développement équilibré, dans lequel chaque territoire trouve sa place et contribue, à sa manière, au développement régional. Ainsi, **cinq espaces à enjeux de mobilisation des territoires au service d'un développement équilibré** ont été identifiées dans le SRADDET par la Région et structurées sur cinq ensembles stratégiques.

Ces ensembles stratégiques, « locomotives régionales », ont bien pour vocation d'impulser des dynamiques de développement, de se nourrir d'une gouvernance entre les espaces et d'irriguer l'ensemble du territoire régional. Il s'agit d'entraîner chaque type de pôle de l'ossature urbaine régionale dans ces grandes dynamiques afin de maximiser les effets leviers et créer les conditions d'un développement régional plus équilibré.

Cinq espaces à enjeux au service d'un développement équilibré pour fédérer les territoires ont été identifiés :

- diffuser l'économie maritime ;
- amplifier le rayonnement métropolitain et les dynamiques transfrontalières ;
- optimiser les retombées des dynamiques franciliennes et rémoises ;
- soutenir et développer les réussites locales et favoriser l'ouverture ;
- développer les relais métropolitains et les excellences productives.

Ces espaces à enjeux ont **bien été pris en compte au moment de la définition des bassins de mobilité**.

En conséquence, le SRADDET propose une **ossature régionale structurée** autour de :

- deux métropoles : Lille et Amiens ;
- des pôles d'envergure régionale ;
- des espaces ruraux et périurbains et leurs pôles intermédiaires.

La question du transport des personnes est au cœur du SRADDET, avec pour ambition de « **garantir un système de transport fiable et attractif** », un des objectifs principaux définis relatifs à l'aménagement du territoire. Afin de décliner cette ambition de manière plus opérationnelle, la Région Hauts-de-France a réalisé un document de **Planification Régionale de l'Intermodalité et Planification Régionale des Infrastructures de Transport (PRI-PRIT)**. Il s'agit de l'annexe 4 du SRADDET.

Le PRI-PRIT est l'occasion de rappeler la densité de l'offre de services et d'infrastructures de transports dans la région. La Région souhaite offrir des solutions de transports aux différentes échelles territoriales. Le réseau régional des transports doit être l'épine dorsale de la mobilité en Hauts-de-France. Le PRI-PRIT insiste également sur **le fait que les transports collectifs ne peuvent pas apporter une réponse à tous les besoins en déplacements**, en particulier quand les flux correspondants sont faibles et diffus. L'apparition de **nouveaux services à la mobilité** ainsi que la volonté générale de tendre vers des pratiques plus durables doivent faciliter l'essor de **nouvelles pratiques visant principalement à éviter l'autosolisme**.

▶ B.1. L'articulation SRADDET et les bassins de mobilité

La Région affiche dans ce document la volonté d'encourager des solutions de mobilité pour **les publics et les territoires vulnérables**, ce pourquoi les travaux sur le plan d'action en matière de mobilité solidaire relatifs à l'application de la LOM sont prioritaires.

L'accent est également mis sur les liaisons avec les métropoles, et notamment l'amélioration de l'accessibilité à la métropole lilloise, et sur les déplacements transfrontaliers.

Dans le PRI-PRIT, l'innovation pour répondre aux besoins des habitants par une approche transversale de la mobilité est mise en exergue. Des actions relatives **aux changements de comportements** seront menées en s'appuyant sur le développement des modes actifs et nouveaux services.

Enfin, une attention particulière est apportée dans le PRI-PRIT sur **l'optimisation de l'intermodalité** dans les Hauts-de-France.

Caractérisation du bassin de mobilité

Organisation territoriale au regard de l'Ossature du SRADDET :

Cet espace est composé de :

- 2 pôles d'envergure régionale : Arras, Cambrai ;
- 5 pôles intermédiaires dont 4 situés dans l'ouest du bassin de mobilité, fortement composé de territoires ruraux isolés.

Quelques chiffres clés pour un territoire qui compte :

- 6 EPCI et deux pôles métropolitains ;
- 4 SCOTs (SCOT de l'Arrageois qui couvre 3 EPCI : la CU d'Arras, la CC des Campagnes de l'Artois et la CC Sud Artois ; SCoT du PETR du Pays du Cambrésis qui couvre 3 EPCI dont la CA de Cambrai, CC du Ternois et CC Osartis Marquion), 3 PCAETs adoptés (PETR Ternois 7 Vallées comprenant la CC du Ternois, la CU d'Arras et la CC des Campagnes de l'Artois) et 3 en cours d'élaboration (PETR du Pays du Cambrésis, CC Sud Artois et CC Osartis Marquion).

Ce bassin est concerné par les 2 types de ruralité définis dans le SRADDET :

- espaces périurbains ;
- espaces ruraux en développement.

Ce bassin est au cœur de **l'espace à enjeu du SRADDET « amplifier le développement métropolitain et les dynamiques transfrontalières »**

Il repose sur une ambition collective : faire monter en gamme la métropole européenne, notamment dans sa dimension transfrontalière, au bénéfice des territoires, et mobiliser l'ensemble des territoires dans la dynamique métropolitaine (Louvre Lens dans le Bassin Minier, etc.).

Le SRADDET met en évidence des conditions de l'équilibre de cette ambition : renforcer la dimension multipolaire de la dynamique métropolitaine, renforcer les liaisons est-ouest au sein du bassin minier en développant notamment l'offre de mobilité interurbaine, améliorer la relation emploi/habitat en faveur des déplacements moins contraints.

Il est aussi concerné par l'enjeu visant à « développer les relais métropolitains et les excellences productives ». Il repose sur une ambition collective : fédérer, sur l'espace central, les différents atouts des territoires pour développer les relais métropolitains. Le développement de ces relais passera par l'accroissement du rayonnement d'Amiens et par l'affirmation du rôle structurant d'Arras, de Saint-Quentin, de Beauvais, de Compiègne et d'Abbeville sur l'espace central de la région.

Le SRADDET met en évidence des conditions de l'équilibre de cette ambition : favoriser les coopérations entre les villes, entraîner dans la dynamique toutes les villes de l'espace central (Albert/Méaulte, Montdidier, Péronne…), développer les synergies entre les futures portes d'entrée (plateformes) du Canal Seine Nord Europe au service du tissu productif et agricole.

Ce bassin est particulièrement concerné par 3 objectifs du SRADDET sur le transport de voyageurs et l'intermodalité :

Proposer des conditions de déplacements soutenables (en transports en commun et sur le réseau routier)

- atteindre une part modale des TC de 10 à 12 % ;
- diminuer les temps de déplacements (dans les transports collectifs et sur la route) ;
- améliorer la qualité des transports collectifs et des services de mobilité y compris dans les territoires les moins denses.

Améliorer l'accessibilité de la métropole

- décongestionner l'accès routier et réguler les trafics ;
- fiabiliser la desserte ferroviaire et la rendre plus capacitaire et rapide.

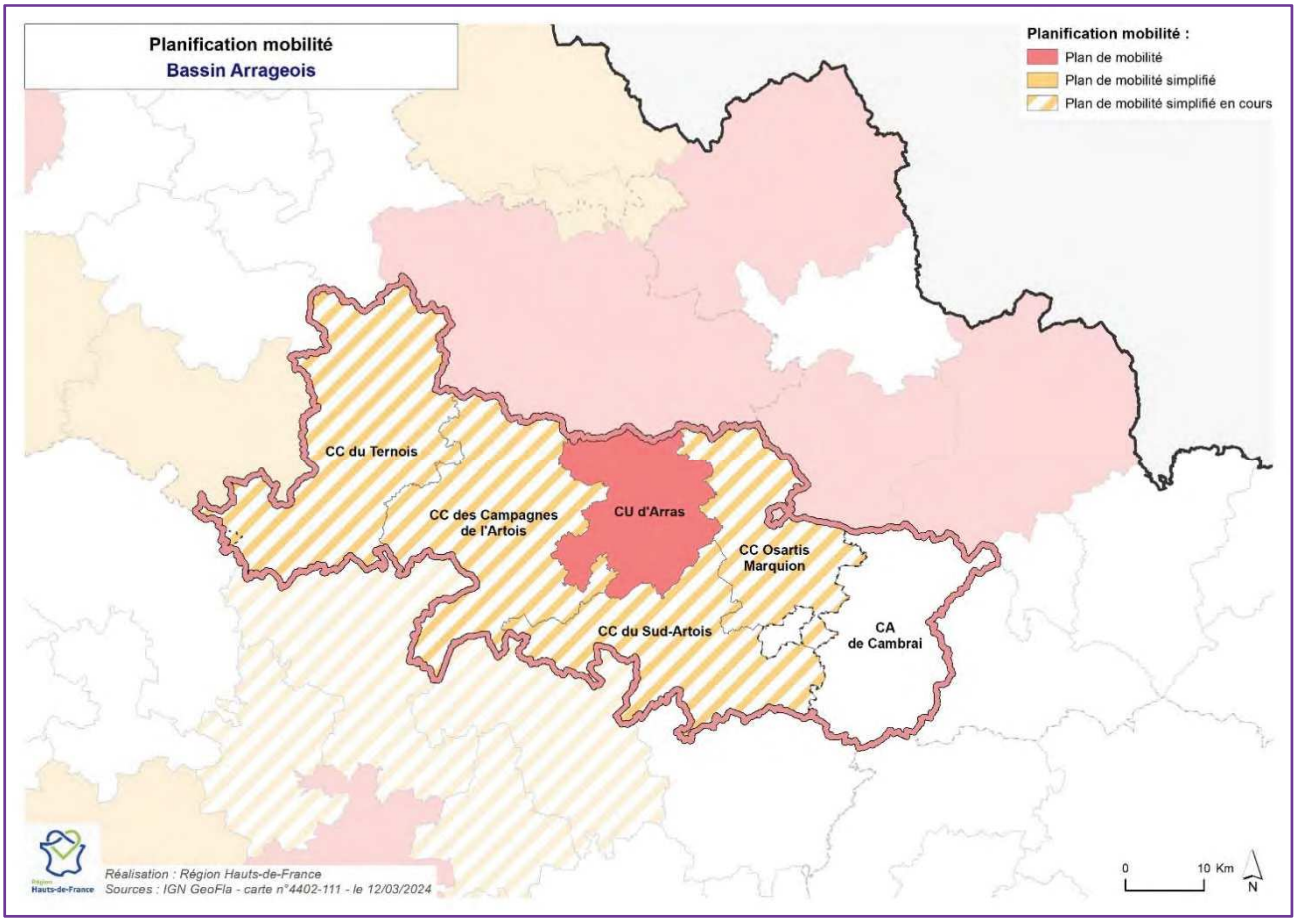
Encourager des solutions de mobilité pour tous les publics et les territoires les plus vulnérables

- une couverture des territoires par une autorité organisatrice de la mobilité (AOM) qui devra proposer des services adaptés aux besoins locaux ;
- une réponse adaptée aux besoins des territoires les moins denses ;
- un accompagnement des publics les plus fragiles (levée des freins psychologiques, accompagnement via des plateformes de mobilité, etc.).

Enjeux et perspectives

Les politiques d'aménagement (en matière de transport, habitat, commerce, services et équipement) devront être adaptées au développement des territoires : elles devront être abordées et **mises en œuvre de manière différenciée**, au service d'un développement territorial plus équilibré, selon le positionnement du territoire dans l'ossature urbaine. Une partie des thématiques abordées dans le SRADDET et le PRI-PRIT seront au cœur des travaux des COM et PAMS.

▶ B.2. Les documents stratégiques et de planification locaux



▶ B.2. Les documents stratégiques et de planification locaux

Eléments de contexte

Il existe de **nombreux outils de planification ou de stratégie relatifs à la mobilité sur un territoire**. La structure intercommunale doit en particulier décliner localement les objectifs du SRADDET présentés par ailleurs dans ce diagnostic.

Les contrats opérationnels de mobilité (COM) et les plans d'action communs pour la mobilité solidaire (PAMS) ne doivent pas être réalisés « hors-sol », mais au contraire tenir compte des réalités territoriales et des réflexions et plans d'actions en cours sur la mobilité.

Sans viser à l'exhaustivité, il convient d'évoquer ici **différents documents qui devront être intégrés aux réflexions** dans les travaux relatifs aux COM et aux PAMS.

La LOM redéfinit les outils juridiques qui permettent la construction et la mise en œuvre d'une politique de mobilité locale en fonction des besoins de chaque territoire. La planification locale de la mobilité se fait ainsi au moyen de deux outils complémentaires[1] :

- **le plan de mobilité (PdM), ex-plan de déplacements urbain (PDU)**, qui s'adresse aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM) dont le ressort territorial est situé dans les grandes agglomérations de plus de 100 000 habitants ;
- **le plan de mobilité simplifié (PdMS)**, à destination des AOM des autres territoires, qui est conçu comme un outil simple et agile pour les territoires moins denses tels que les villes moyennes et les territoires ruraux. Le cadre juridique du plan de mobilité simplifié est volontairement limité afin de permettre une souplesse dans sa déclinaison et une grande adaptabilité aux enjeux de chaque territoire. Il s'appuie sur leur capacité à innover, fédérer, concerter et créer des synergies entre la politique de mobilité et les autres politiques publiques, telles que l'urbanisme, l'environnement, la santé ou la politique sociale.

La loi SRU de 2000 a créé les **Schémas de cohérence territoriale (SCoT)**, documents de planification stratégique à long terme. Le SCoT peut être piloté par un syndicat mixte, un pôle d'équilibre territorial et rural (PETR), un pôle métropolitain, un parc naturel régional, ou un EPCI. Le SCoT est destiné à servir de référence pour les politiques sectorielles, notamment celles de l'organisation de l'espace, de l'urbanisme et des mobilités.

Institué en 2007, le **Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET)** est un projet territorial de transition énergétique et écologique. Il est obligatoire pour les EPCI de plus de 20 000 habitants. Les PCAET traitent également de mobilité puisqu'ils ont notamment pour objectifs de réduire les émissions de gaz à effet de serre du territoire et d'améliorer la qualité de l'air. Le PCAET doit être compatible avec les règles du SRADDET et prendre en compte le SCoT.

Le **Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA)** est un outil de planification qui vise à reconquérir et à préserver la qualité de l'air sur le territoire. A l'échelle d'un territoire, le PPA a pour objectif de ramener la concentration en polluants dans l'atmosphère à un niveau conforme aux normes de qualité de l'air.

Obligatoire pour certains territoires, dont les agglomérations de plus de 250 000 habitants, ce plan est élaboré par le préfet. Le PPA s'impose notamment aux PdM et aux PCAET[2].

.

[1] CEREMA, https://www.cerema.fr/fr/actualites/plan-mobilite-simplifie-note-synthese-du-cerema
[2] CEREMA, http://outil2amenagement.cerema.fr/le-plan-de-protection-de-l-atmosphere-ppa-r439.html

▶ B.2. Les documents stratégiques et de planification locaux

Les départements, même s'ils ne sont pas Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM), **ont un rôle significatif concernant la mobilité** dans les territoires. Ils financent par exemple les travaux relatifs aux routes départementales, prennent en charge le transport scolaire des élèves en situation de handicap, peuvent financer des aires de covoiturage, impulser des dynamiques pour le développement du vélo… Les Départements peuvent alors réaliser des documents stratégiques permettant de structurer les accompagnements sur un territoire **comme un schéma relatif aux aires de covoiturage, un plan vélo**, etc.

Par ailleurs, de nombreux acteurs proposent **des orientations relatives à la mobilité** dans les Hauts-de-France. Le Conseil Economique, Social, Environnemental Régional (CESER) Hauts-de-France, Assemblée des représentants de la société civile, a ainsi voté le 28 septembre 2021 un rapport-avis intitulé « La Mobilité en Hauts-de-France : voir loin agir maintenant » [3]. Avec ce travail, le CESER réalise 5 recommandations, déclinées en plusieurs propositions. Ces recommandations évoquent aussi bien l'accessibilité des transports collectifs, que des questions d'aménagement du territoire, la mobilité partagée, l'intermodalité…

Des réflexions sont également menées au niveau des Pôles métropolitains et PETR sur la mobilité.

La mobilité est aussi au cœur des enjeux traités par les **Groupements Européens de Coopération Territoriale** (GECT) présents en Région Hauts-de-France.

Les **agences d'urbanisme** ont également réalisé de nombreuses études sur la mobilité et accompagné les collectivités, à l'échelle de leurs territoires de référence.

Caractérisation du bassin de mobilité

Une AOM bénéficie d'un plan de mobilité – approuvé sous l'appellation Plan de Déplacement Urbain (PDU) en novembre 2019 – à l'échelle de son territoire : la Communauté Urbaine d'Arras. Il définit pour la période 2020-2030 les principes généraux de l'organisation des transports ainsi que de la circulation et du stationnement à son échelle.

Les autres AOM ne sont pas soumises à l'élaboration de Plan de Mobilité (agglomération de moins de 100 000 habitants). Toutefois, les Communautés de Communes des Campagnes de l'Artois, du Sud Artois, d'Osartis-Marquion ainsi que du Ternois ont fait le choix d'élaborer leur **Plan de Mobilité Simplifié (PDMS)** afin de se donner un cadre stratégique. A terme, le bassin de l'Arrageois sera presque entièrement couvert par des documents stratégiques de mobilité. Cette dynamique récente d'élaboration de document de planification en matière de mobilité s'explique par la prise de compétence avec la LOM. Les AOM s'approprient le sujet et montrent la volonté de définir une ligne directrice guidant les actions ponctuelles pouvant déjà être mises en place et celles sur lesquelles travailler.

Le Plan de protection de l'atmosphère du Nord et du Pas-de-Calais est actuellement en révision. Auparavant, le PPA couvrait l'intégralité des départements du Nord et du Pas-de-Calais. Son périmètre va être plus restreint, puisqu'il regroupera les agglomération de Lille, Béthune, Douai-Lens, Valenciennes, et les EPCI situés entre ces agglomérations.[4] Plusieurs actions sont actuellement travaillées en lien avec la mobilité (plan de déplacements des entreprises, plans de déplacements établissements scolaires, schémas cyclables…).

[3] CESER Hauts-de-France, https://ceser.hautsdefrance.fr/rapports/article/la-mobilite-en-hauts-de-france-voir-loin-agir-maintenant-810

[4] DREAL, https://www.nord.gouv.fr/contenu/telechargement/78266/479447/file/DI_PPA_signee.pdf

Les départements du Nord et du Pas-de-Calais ont élaboré un Schéma interdépartemental de covoiturage[5] en 2015. L'objectif de ce document partagé entre les deux départements était *« d'établir un document de référence, commun et partagé, de gestion de la politique de covoiturage avec le souci de répondre au mieux aux besoins de mobilité des habitants ».*

Les Départements du Nord et du Pas-de-Calais sont également très investis afin de développer la pratique du vélo dans ce territoire. Ils participent notamment à la réalisation d'infrastructures dédiées à ce mode de déplacement.

On peut mettre l'accent sur le très récent Plan Vélo 2022-2027 du Pas-de-Calais, voté le 30 janvier 2023. Ce plan a pour ambition de « faire du vélo un moyen de transport du quotidien ». Outre les investissements sur les infrastructures, le Département du Pas-de-Calais souhaite avoir un rôle de coordination entre les différents acteurs du vélo : créer un observatoire de suivi des aménagements et créer un « comité vélo 62 ».

Enjeux et perspectives

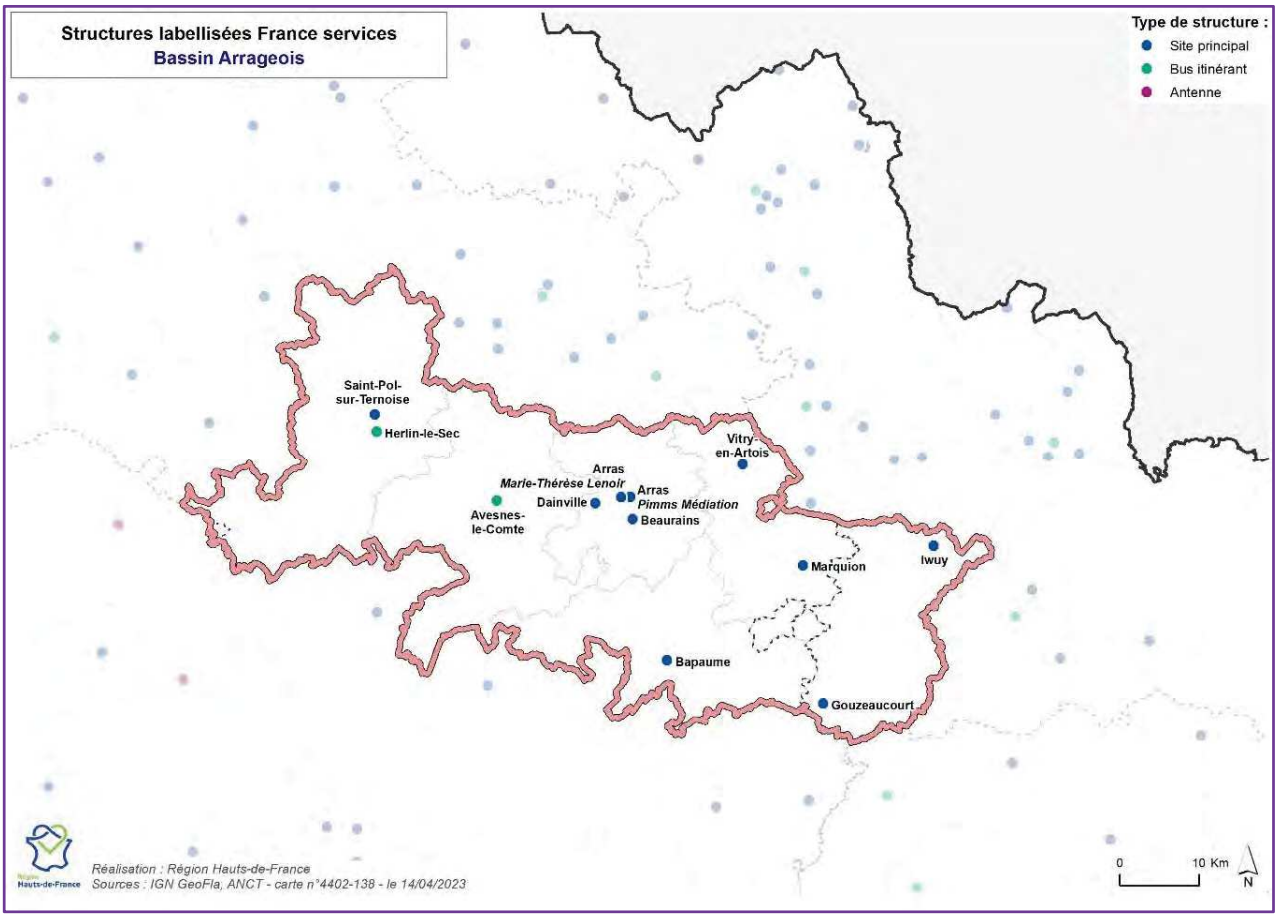
Il est déterminant que les travaux relatifs aux COM et aux PAMS puissent **capitaliser sur les productions réalisées par les nombreux acteurs de la mobilité**.

Il revient d'ailleurs à chaque structure de **signaler les priorités et actions identifiées dans ses documents stratégiques** qui peuvent trouver un champ de mise en œuvre à l'échelle du bassin de mobilité parce qu'elles intéressent les territoires voisins ou encore parce qu'elles nécessitent une bonne coordination avec d'autres.

Dans certaines circonstances, il est vraisemblable que les COM et PAMS mettront en exergue des actions de coordination déjà existantes. Il conviendra parfois de les articuler au mieux avec des initiatives qui pourraient émerger à l'échelle du bassin de mobilité. Au contraire, lorsque des initiatives efficientes sont proposées à d'autres échelles, il ne sera pas nécessairement pertinent d'en créer de nouvelles.

[5] https://info.lenord.fr/upload/attachments/apaac2023schemainterdepartementaldecovoiturage5962-6399ec862c3d5.pdf

▶ B.3. Les objectifs mobilité des SDAASP



▶ B.3. Les objectifs mobilité des SDAASP

Eléments de contexte

La question de la présence des services publics dans les territoires est essentielle et très prégnante depuis le début des années 1990. **Afin de limiter les conséquences de la diminution des services publics et d'améliorer l'accessibilité et la polyvalence des sites physiques**, la Loi NOTRe du 7 août 2015 (Loi n°2015-991 portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République) a rendu obligatoire **l'élaboration de Schémas Départementaux d'Amélioration de l'Accessibilité des Services au Public (SDAASP)**. L'objectif d'un SDAASP est de remédier aux principaux déséquilibres constatés, dans chaque département, entre l'offre de services et les besoins des habitants. Ces schémas sont élaborés pour une durée de 6 ans et de manière collaborative entre l'Etat, le Département et les EPCI à fiscalité propre.

Un SDAASP comporte les éléments suivants :

- un bilan de l'offre existante, une analyse des besoins en services, et l'identification des territoires présentant un déficit d'accessibilité à ces services ;
- un programme d'actions d'une durée de 6 ans comportant des objectifs de renforcement de l'accessibilité des services au public et des mesures permettant d'atteindre ces objectifs ;
- un plan de développement de la mutualisation des services publics.

Les différents services, majoritairement traités dans les SDAASP, sont les écoles, la santé et la protection sociale (retraite, allocations familiales), La Poste, Pôle Emploi, les Sous-Préfectures, les trésoreries et les services des Impôts (DGFiP), les services de sécurité (gendarmerie, service de secours), les services de transport et de mobilité, le numérique, les services liés à l'enfance et à la jeunesse, la culture, les sports et loisirs, et les commerces.

L'accessibilité d'un service repose en priorité sur **l'accès physique aux équipements** (temps et modes d'accès), mais doit aussi prendre en compte **les aspects « amont » de l'accessibilité (visibilité du service, prise de contact avec le service, adaptation des horaires et des disponibilités des services) et les aspects « aval » (accessibilité des différents publics, politique tarifaire, qualité du service rendu)**. Ces différents aspects sont à mettre en perspective avec une mobilité relative qui est en baisse depuis le début des années 2000 et différenciées selon les profils et les tranches d'âge. De plus, **la dématérialisation des services peut susciter un sentiment d'abandon**, en particulier de la part des personnes peu connectées et peu formées aux outils numériques (près de 20% de la population française est en difficulté avec l'accès ou l'usage du numérique).

Afin de répondre aux besoins de services publics de proximité des habitants, les **« Maisons France Services »** ont été mises en place, à la suite des « Maisons de Services au Public ». En 2019, un rapport de mission de l'Assemblée Nationale préconise de recentrer le maillage des maisons France Services autour des bassins de vie, en respectant un temps d'accès maximal de 20 minutes en voiture. En 2023, on comptabilise 2 454 guichets uniques de proximité Maisons France Services sur le territoire national. Il existe ainsi 178 Maisons France Services en région Hauts-de-France.

Caractérisation du bassin de mobilité

Les départements du Nord et du Pas-de-Calais ont un taux d'utilisation de la voiture pour les déplacements domicile-travail très élevé : 80% des actifs vont travailler en voiture (taux supérieur à la moyenne nationale de 71%). On observe par ailleurs, sur le bassin de mobilité et plus globalement sur les deux départements concernés, un taux de 20% de ménages sous le seuil de pauvreté. Dans le Département du Pas-de-Calais, **plus d'un ménage sur cinq ne dispose pas de voiture** et **la précarité accentue les problématiques d'accès aux services**. Il est à noter également l'importance **des freins psychologiques à la mobilité au sein des populations les plus vulnérables.**

▶ B.3. Les objectifs mobilité des SDAASP

Sur le bassin de mobilité l'Arrageois, on recense, en 2022, **8 maisons « France Services » et un bus « France Services »** permettant de mailler le territoire et de limiter les difficultés d'accès aux services dans les zones rurales. Quant à l'accessibilité digitale, si le territoire est bien couvert par un réseau de qualité (fibre optique ou ADSL > 8 Mbits/s), **près d'un ménage sur dix ne dispose pas d'accès à Internet**, soit par choix, soit par manque de moyens. Ainsi, **la dématérialisation des services**, si elle est essentielle, **ne permet toutefois pas de régler toutes les problématiques d'accès**.

Les Département du Nord et du Pas-de-Calais ont tous deux élaborés un SDAASP en vigueur. Ces deux documents préconisent notamment les éléments suivants en matière de mobilité et d'accès physique aux services :

- **SDAASP du Nord (2018-2023) - Orientation 4 / Des services de mobilité coordonnés et complétés par de nouvelles solutions collaboratives**
  - action n°8 : engager une réflexion sur le développement des services de Transport à la demande ;
  - action n°9 : accompagner la mobilité des publics les plus fragiles par le développement de plateformes de mobilité-insertion ;
  - action n°10 : développer les alternatives à la voiture individuelle ;
  - action n°11 : assurer une meilleure intégration des solutions de mobilité.

Dans le cadre de l'élaboration du prochain SDAASP, la Région et le Département du Nord travaillent actuellement pour qu'il soit un espace d'échanges sur l'ensemble des actions menées dans les cadres des PAMS élaborés au sein des 4 bassins de mobilités concernés.

- **SDAASP du Pas-de-Calais (2017-2023) – Axe 2 : Favoriser la mobilité de tous les usagers du Pas-de-Calais**
  - objectif 1 : encourager la mobilité et les déplacements en transport collectif ou modes doux ;
  - objectif 2 : assurer le maillage des infrastructures et des services de mobilité.

Enjeux et perspectives

La mobilité constitue un enjeu fondamental pour l'accessibilité des services. L'accessibilité ainsi définie, participe à caractériser la qualité de vie ressentie par les habitants d'un territoire, tout comme les conditions de logement ou la présence d'espaces verts. Son amélioration, qui se traduit par le rapprochement des centres économiques, des activités et des bassins d'habitat grâce au développement du réseau de transport, conduit à transformer le cadre de vie d'un territoire.

Bien que **les SDAASP** soient des documents relativement récents, ils visent à **renforcer l'offre de services dans les zones présentant un déficit d'accessibilité des services, en mettant en exergue des actions concrètes pilotées par un panel de pilotes institutionnels.** Grâce à leur élaboration et aux bilans à mi-parcours réalisés, un suivi et une évaluation contribuent à garantir l'opérationnalité et l'efficience des actions mises en place.

Une articulation est nécessaire entre les différents schémas en place dans les territoires. Les objectifs étant sensiblement les mêmes, par exemple entre **les SDAASP et les PAMS**, ces documents **doivent être complémentaires, sans être redondants**. La question de la mobilité solidaire est particulièrement prégnante pour les SDAASP. Alors que de nouveaux SDAAP vont être prochainement élaborés, ils devront tenir compte des démarches entreprises sur la mobilité à l'échelle des bassins de mobilité. De même, les PAMS ne pourront être décorrélés des objectifs et actions qui seront définis dans le cadre des SDAASP. Les SDAASP pourraient notamment mettre en exergue les actions inscrites dans les PAMS des différents bassins de mobilité.

CHAPITRE

C

©Région Hauts-de-France

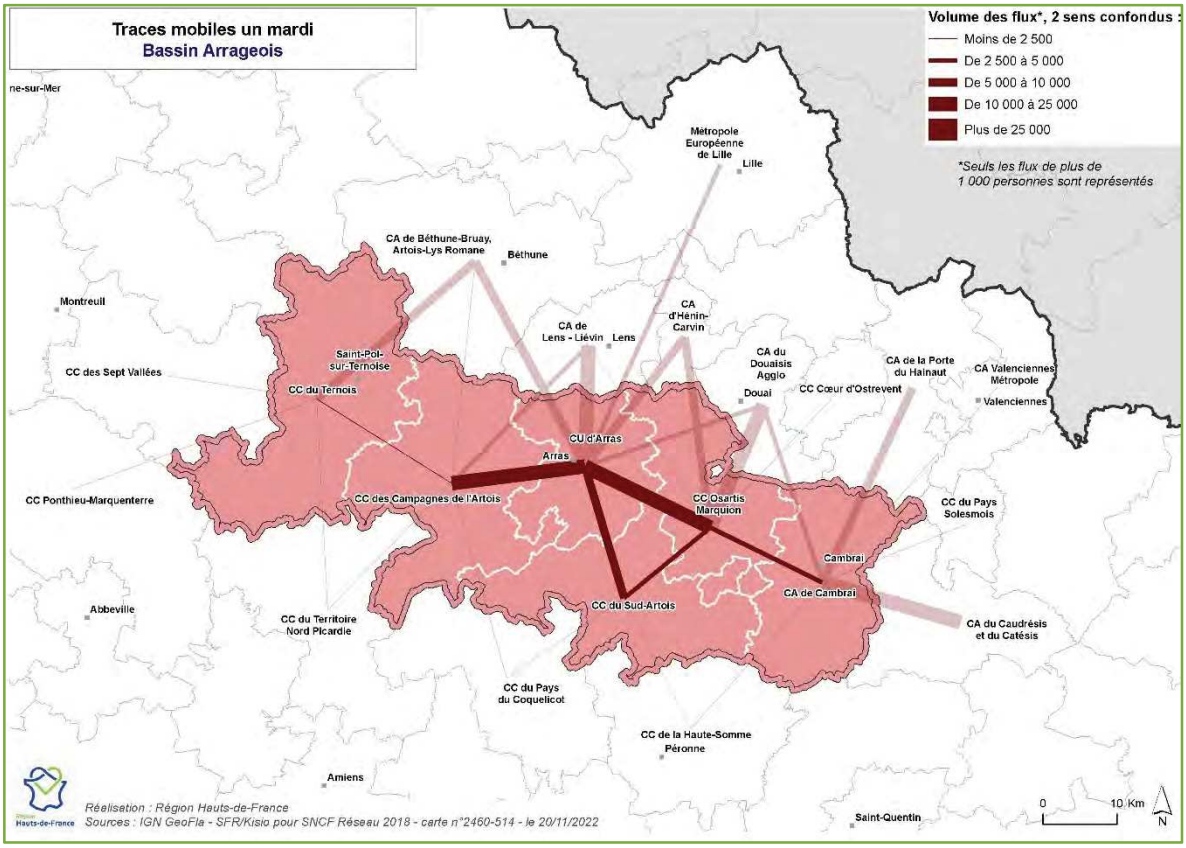
Piste cyclable

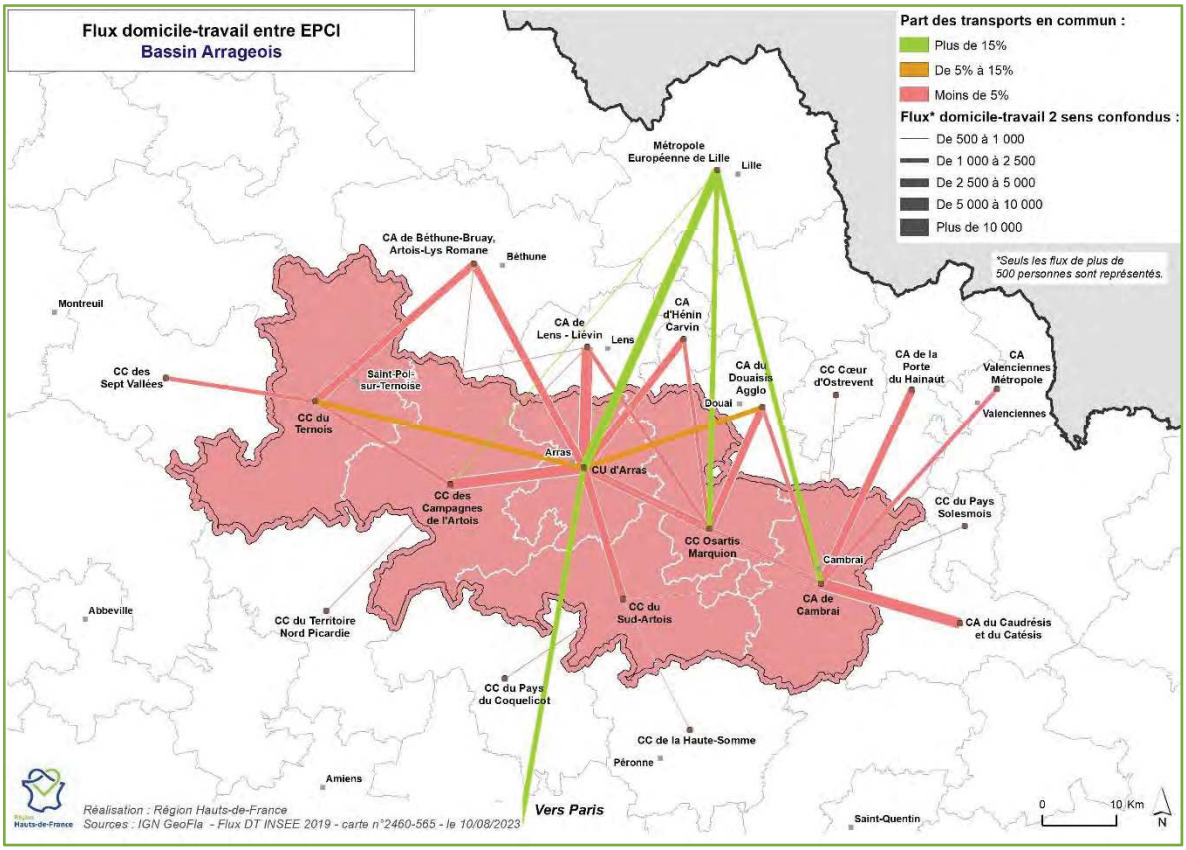
Les déplacements des habitants

Cette partie porte sur la demande et les besoins en déplacements. Elle recense les principaux flux et pratiques de mobilité des habitants du bassin de mobilité en s'intéressant essentiellement aux déplacements de moyenne-longue distances et à ceux qui peuvent nécessiter une meilleure coordination entre les différents réseaux et modes de transport afin de proposer une alternative solide à la voiture.

Ce chapitre traite en particulier la fréquentation des services de transport régionaux et la question des échanges transfrontaliers.

▶ C.1. La demande en déplacements





Eléments de contexte

Pour présenter à grands traits **la demande en déplacements**, c'est-à-dire les flux et pratiques de déplacement des habitants du bassin de mobilité, il est proposé à travers cette fiche d'utiliser 3 sources différentes :

- les données issues des **traces mobiles** de l'opérateur téléphonique SFR (source : SNCF Réseau, octobre 2018) qui, redressées, permettent d'avoir un bon aperçu des déplacements tous modes tous motifs un jour moyen, hors vacances ou situation exceptionnelle ;
- le recensement des **trajets domicile-travail** (source : INSEE, 2019) qui est une information exploitée de façon systématique dans les études transport-mobilité, notamment parce que les déplacements des actifs (et des scolaires-étudiants) sont très dimensionnant pour organiser les dessertes en transport collectif ;
- les résultats des **enquêtes ménages déplacements** (EMC2 ou ex-EMD) qui permettent sur tous les territoires des Hauts-de-France de connaître la mobilité des « grands mobiles », c'est-à-dire des habitants qui s'éloignent de chez eux de plus de 10 km dans la journée et qui sont potentiellement des gens intéressés par des offres de transport sur les moyennes et longues distances.

Caractérisation du bassin de mobilité

A partir des **traces mobiles** laissées par les téléphones portables, on peut estimer à **près de 476 000 le nombre de déplacements, tous modes et tous motifs**, effectués quotidiennement et concernant ce bassin de mobilité, sachant que 57% de ces déplacements sont internes à un même EPCI du bassin, 11% sont des échanges entre EPCI du bassin et 32% sont des flux avec l'extérieur. S'agissant des échanges avec l'extérieur du bassin, 68% se font avec l'Aire Urbaine Centrale, 18% avec le Hainaut Cambrésis Thiérache et 6% avec le Grand Amiénois.

On constate qu'au sein du bassin Arrageois, les flux internes les plus importants se polarisent à Arras. Les flux vers l'extérieur du bassin sont principalement tournés vers le bassin Minier (CA de Lens-Liévin, CA du Douaisis, CA d'Hénin-Carvin, CA de Béthune-Bray, Artois-Lys Romane et CA Porte du Hainaut).

88 900 actifs réalisent des trajets domicile-travail (D-T) internes au bassin, dont 78% sont même internes à un seul EPCI. **Sur les 19 700 D-T entre EPCI du bassin, 97% sont faits en voiture**. Les déplacements domicile-travail entre EPCI du bassin Arrageois ont une part faible d'utilisation des transports en commun souvent inférieure à 5 %.

Concernant les flux d'échanges avec l'extérieur du bassin[1], on comptabilise 82 300 actifs et ces échanges se font principalement avec l'Aire Urbaine Centrale (64%), le Hainaut Cambrésis Thiérache (16%) et le Grand Amiénois (5%). Même si le volume de déplacements est faible, on note un usage des TC et du train très important dans les échanges avec l'AUC, la part modale des TC est de 7%.

Par ailleurs, **62 500 actifs** résidant dans ce bassin **effectuent une distance domicile-travail supérieure à 10 km** ; la plupart de ces trajets de moyennes-longues distances concernent les ressorts territoriaux de plusieurs AOM. 41% de ces déplacements longs sont internes au bassin. Pour ceux sortant du bassin, 93% se rendent ailleurs en Hauts-de-France et 6% en Ile-de-France. Dans l'autre sens, on compte 31 700 « entrants » en parlant d'actifs de l'extérieur venant travailler dans ce bassin de mobilité.

[1] 2 sens confondus, c'est-à-dire en prenant en compte les actifs résidant dans le bassin et travaillant à l'extérieur du bassin ainsi que les actifs qui habitent en-dehors du bassin mais qui viennent y travailler.

▶ C.1. La demande en déplacements

Enfin, on estime à **près de 101 800 le nombre de grands mobiles** résidant dans ce bassin, soit 36% des habitants de plus de 11 ans. Dans la journée, ils font en moyenne 4,6 déplacements, parcourent 83 km sur 1h52 de temps. On peut supposer que ces grands mobiles réalisent plus de 80% des distances couvertes par l'ensemble des habitants du bassin.

52% sont des hommes. On note en particulier que 53% des grands mobiles ont un travail à plein temps (contre 9% à temps partiel), 15% sont des scolaires ou étudiants, 13% sont à la retraite et 4% sans emploi. 84% des grands mobiles ont le permis de conduire. Seulement 3% utilisent régulièrement les TC urbains, au moins 2 fois par semaine.

Chaque jour, ce bassin est concerné par **237 000 déplacements de plus de 10 km** réalisés par les grands mobiles des Hauts-de-France, dont 73% sont complètement réalisés à l'intérieur du bassin. La voiture est le « mode principal » pour 86% de ces longs déplacements, loin devant les transports collectifs urbains (3%) et le train (3%).

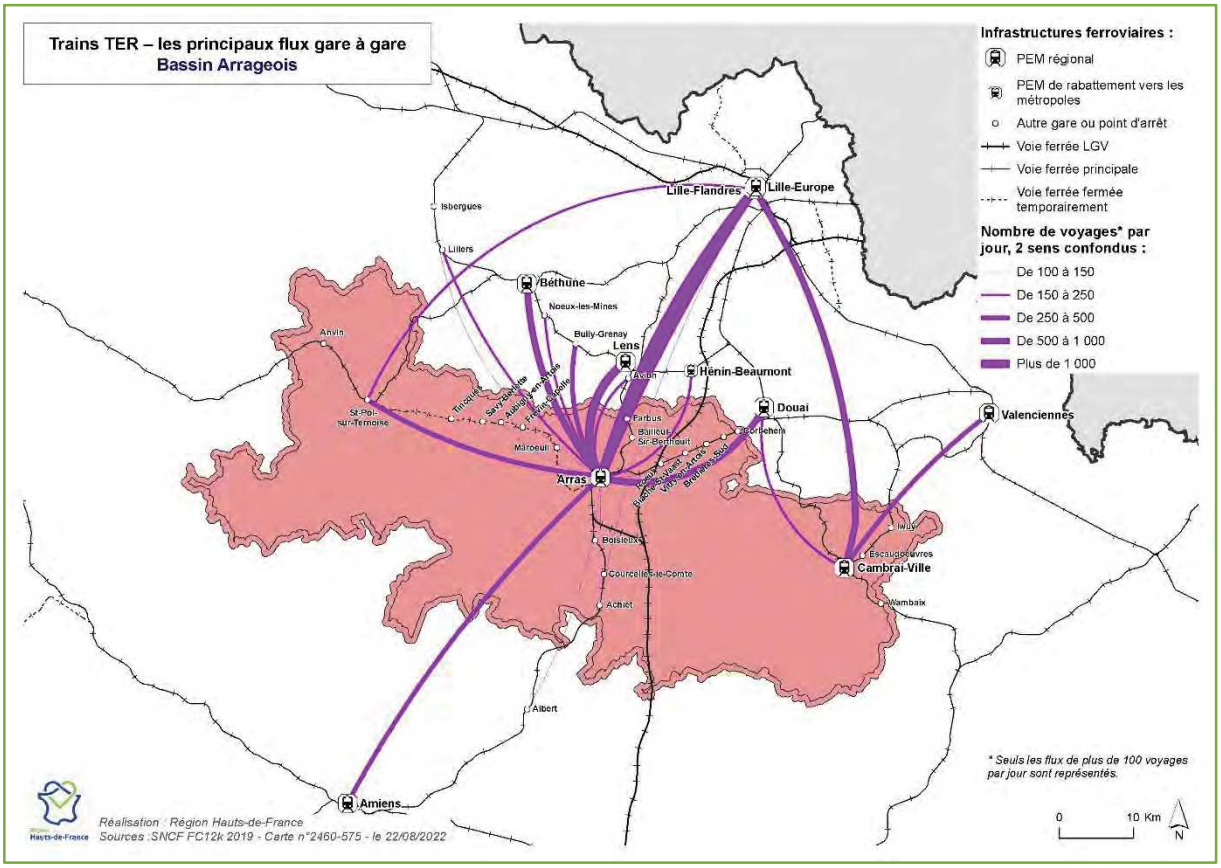
Enjeux et perspectives

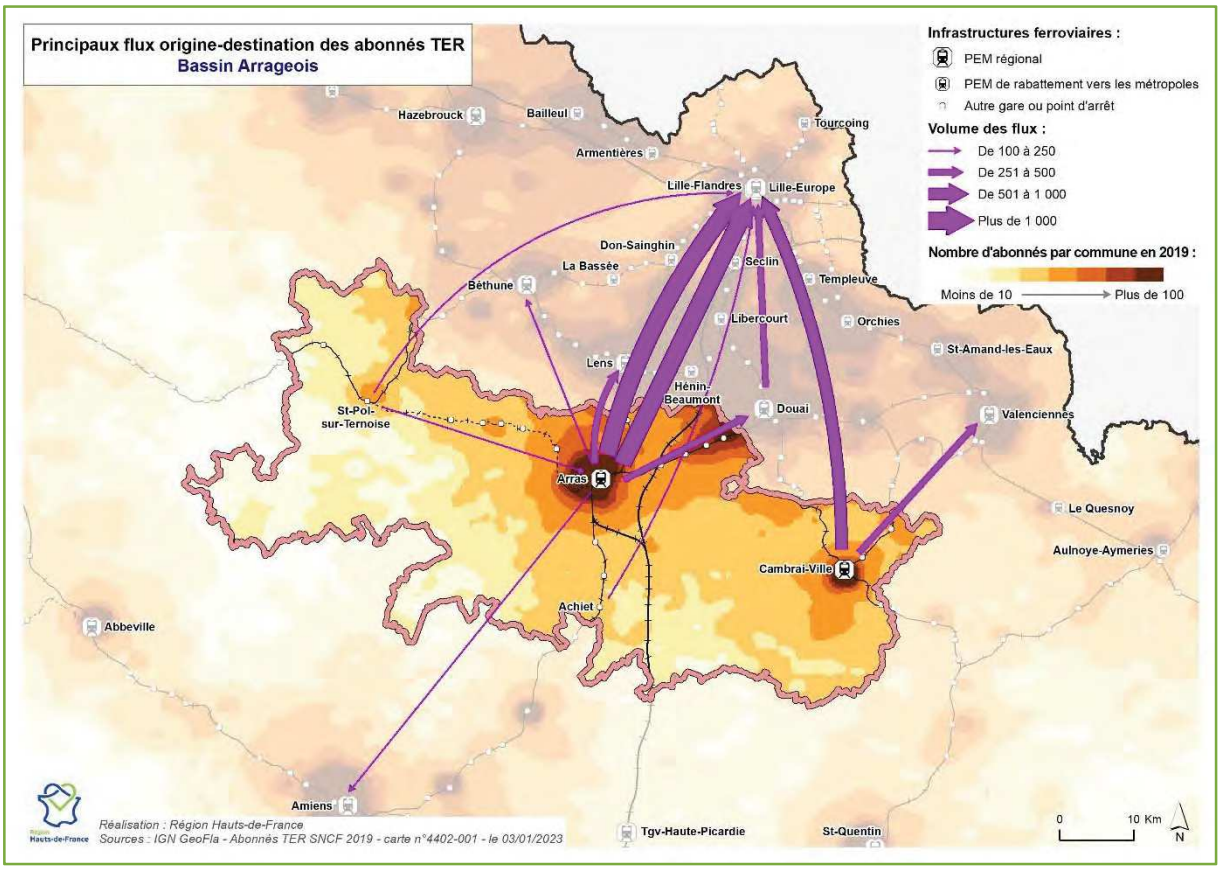
57% des déplacements quotidiens du bassin Arrageois sont internes à un même EPCI du bassin. La communauté urbaine d'Arras concentre une bonne partie de ces flux internes. Aussi, **l'accès à l'agglomération d'Arras et les offres proposées** peuvent être des sujets centraux pour ce bassin de mobilité, notamment pour ce qui concerne les grands mobiles (101 800 actifs sur ce bassin).

Les trajets de moyennes-longues distances concernent souvent les ressorts territoriaux de plusieurs AOM. La coordination entre les AOM est donc une réponse possible pour favoriser des pratiques de mobilités plus durables.

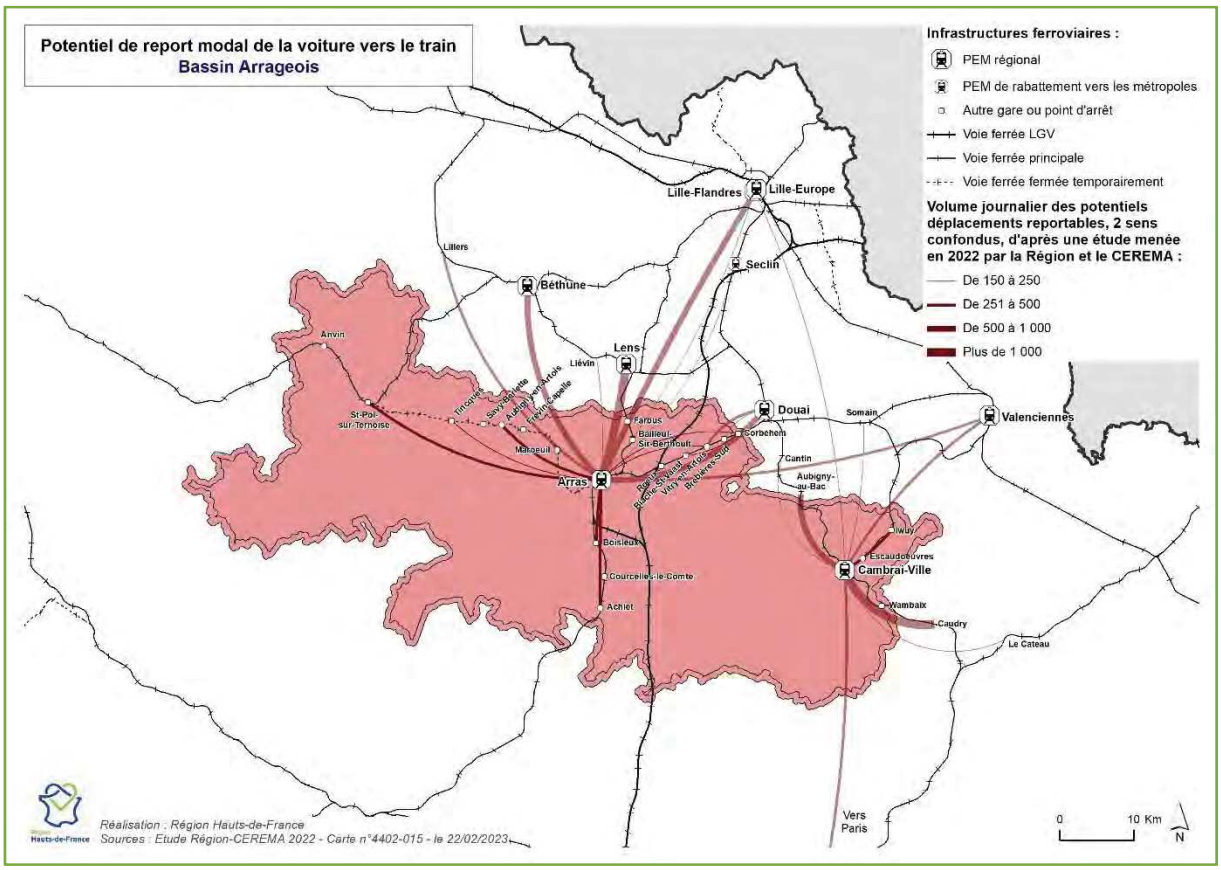
Enfin, 97% des déplacements domicile-travail du bassin se font en voiture. Cela interroge sur **la place de la voiture** dans les territoires et sur l'existence et la connaissance des solutions alternatives disponibles.

▶ C.2. La fréquentation des services de transport régionaux





▶ C.2. La fréquentation des services de transport régionaux



Eléments de contexte

La Région est l'autorité organisatrice de la mobilité en charge de l'organisation du service public régional de voyageurs. L'offre régionale s'organise essentiellement aujourd'hui autour **des services ferroviaires régionaux** (TER et TERGV) depuis 2002 et des **services routiers interurbains et scolaires** depuis 2017. Ces services régionaux, en assurant des relations interurbaines et en reliant les différents pôles, ont naturellement un rôle structurant à jouer pour faciliter les déplacements en transport en commun et les pratiques intermodales.

Ainsi, **93% des communes des Hauts-de-France sont directement desservies par au moins un des transports régionaux** :

- 1 300 trains circulent chaque jour et desservent 380 communes dont 142 avec une gare, 238 avec une halte. Ils permettent quelques 200 000 voyages quotidiens ;
- 12 000 courses quotidiennes desservent 3 530 des 3 788 communes des Hauts-de-France, y compris dans le périmètre d'AOM urbaines. Elles transportent 240 000 voyageurs au quotidien.

▶ C.2. La fréquentation des services de transport régionaux

1) La fréquentation des trains régionaux dans le bassin Arrageois

Trois sources différentes permettent de comprendre l'usage du train par les habitants du bassin de mobilité :

A. **La mesure de la fréquentation du réseau TER Hauts-de-France à partir des ventes de titres de circulation** (source : SNCF-FC12K) : en considérant les données de l'année 2019, avant la crise sanitaire, on dispose d'une image solide des flux gare à gare pour l'ensemble des usagers du train, tous motifs confondus.

   La fréquentation du réseau ferroviaire est essentiellement tournée vers Lille et le bassin minier. On observe dans une moindre mesure l'attractivité d'Amiens. Sur 14 800 voyages quotidiens ayant au moins une gare située dans le bassin de mobilité, on constate ainsi que seulement 1 200 sont internes au bassin ; autrement dit que les 92% restants sont des échanges avec l'extérieur.

B. **Le listing des abonnés actifs et étudiants** (source : SNCF) : sur la même année 2019, il est possible de savoir dans quelles communes habitent ces abonnés, dans quelle gare ils montent et dans laquelle ils se rendent.

   On enregistre ainsi près de 8 100 abonnés TER résidant dans le bassin : 92% se rendent à l'extérieur du bassin, principalement à Lille, dans le bassin minier et, dans une moindre mesure, à Amiens. Seulement 700 abonnés réalisent des déplacements internes au bassin et de manière diffuse. Ces abonnés habitent en grand nombre sur les pôles du bassin : Arras, Cambrai, et à proximité de l'axe Arras – Douai (gares de Biache-Saint-Vaast, Vitry-en-Artois, Brebières et Corbehem).

C. Enfin, un travail exploratoire réalisé récemment par le Cerema et par la Région, à partir **des résultats des enquêtes ménages déplacements (EMD)** : il permet d'estimer le potentiel de report de la route vers le rail, c'est-à-dire d'identifier les trajets réalisés aujourd'hui en voiture et qui pourraient être effectués en train dans des conditions comparables à celles acceptées par les usagers actuels.

   On peut estimer à 16 000 le volume maximal de déplacements transférables vers le train par jour. Il convient de prendre ce résultat avec prudence car certaines personnes refuseront catégoriquement de changer leurs pratiques, l'offre actuelle ne permettrait pas d'accueillir plus de voyageurs à certains moments de la journée, etc. Toutefois, ce travail permet d'identifier les principales relations sur lesquelles il existe un potentiel d'usagers nouveau intéressant : ces relations sont principalement internes au bassin ou en direction des pôles tels que Lens, Béthune, Douai et Lille.

2) La fréquentation des transports interurbains et scolaires régionaux dans le bassin Arrageois

- Le réseau de transport interurbain régional des Hauts-de-France est majoritairement utilisé par des scolaires.

  Dans le bassin de mobilité Arrageois, on dénombre ainsi environ 23 900 scolaires qui sont abonnés au transport par car organisé par la Région. Cette utilisation importante du réseau par les scolaires s'explique historiquement puisqu'il a été construit pour permettre à chaque élève de se rendre à son établissement scolaire de secteur, que ce soit en primaire, collège ou au lycée. Les transports régionaux par car desservent ainsi de nombreux établissements scolaires dans le bassin de mobilité : 23 lycées, 34 collèges et 88 écoles ou RPI.

  En une année, l'ensemble des voyages scolaires routiers réalisés sur le réseau régional s'élève à environ 2,3 millions sur le bassin de mobilité Arrageois.

▶ C.2. La fréquentation des services de transport régionaux

Le réseau de transport interurbain régional compte 33 lignes commerciales (20 dans le Pas-de-Calais, 10 dans le Nord et 3 dans la Somme) desservant au moins un arrêt dans le bassin Arrageois. A noter que dans le département du Nord, l'intégralité de l'offre de transport interurbain est ouverte aux usagers commerciaux.

En 2022, on dénombre ainsi 485 000 voyages commerciaux routiers et 26 800 voyages effectués avec un titre urbain dans le cadre des cars « portes ouvertes » dans le bassin Arrageois.

Enfin, en 2022, on constate que les 10 lignes commerciales les plus fréquentées dans le bassin Arrageois tous usagers confondus (usagers scolaires, usagers commerciaux et usagers utilisant un titre urbain dans le cadre des cars « portes ouvertes ») concernent 59% des voyages réalisés. Il s'agit des lignes suivantes :

- 401 Auxi – Frévent – Avesnes – Arras : ..... 110 682 voyages
- 801 Le Cateau Cambrésis – Cambrai : ..... 103 988 voyages
- 407 Bapaume – Arras : ..... 103 950 voyages
- 410 Cambrai – Marquion – Arras : ..... 90 647 voyages
- 802 Solesmes – Cambrai : ..... 74 946 voyages
- 417 Lens – Arras : ..... 74 114 voyages
- 801E Le Cateau Cambrésis – Cambrai : ..... 73 080 voyages
- 404 Puisieux – Arras : ..... 63 928 voyages
- 414 Corbehem – Arras : ..... 60 407 voyages
- 402 Doullens – Pas-en-Artois –Arras : ..... 55 901 voyages

Enjeux et perspectives

Le train est aujourd'hui utilisé dans 46% des déplacements intermodaux des habitants du bassin (les déplacements intermodaux représentent 3% des déplacements de plus de 10 km) et c'est donc un mode qui assure souvent la jonction entre deux réseaux urbains et nécessite une bonne articulation avec ces derniers. Au droit de gares qui se situent dans des secteurs moins denses, **la question du dernier kilomètre et de la diffusion au sein des territoires** peuvent également être facilitées grâce à une bonne coordination entre acteurs. Les sujets de coordination autour du réseau ferroviaire sont ainsi nombreux comme les questions d'information multimodale au droit des gares, en temps réel notamment, l'accessibilité aux gares depuis les territoires avoisinants, etc.

Le transport interurbain par car joue un rôle structurant dans les espaces ruraux, ne disposant souvent que de peu ou pas de transports publics. Les transports interurbains assurent les liaisons avec les pôles urbains que sont Arras, Cambrai et dans une moindre mesure, Saint-Pol-sur-Ternoise. Toutefois, la plupart des lignes régionales en vigueur sur le bassin de mobilité étant dédiées principalement au transport scolaire, la praticité d'usage par d'autres publics des cars interurbains sur le bassin de mobilité reste limitée.

Les enjeux relatifs à **la coordination des horaires entre les transports interurbains et le TER** sont également importants, pour optimiser l'intermodalité.

Enfin, le report modal de la voiture vers le train ou les cars interurbains reste l'un des principaux leviers pour limiter l'usage de la voiture particulière dans les déplacements internes et externes au bassin de mobilité. Au regard de ces éléments, les adaptations de l'offre régionale peuvent être l'occasion de rendre l'offre plus attractive pour l'usager.

CHAPITRE D

©Région Hauts-de-France

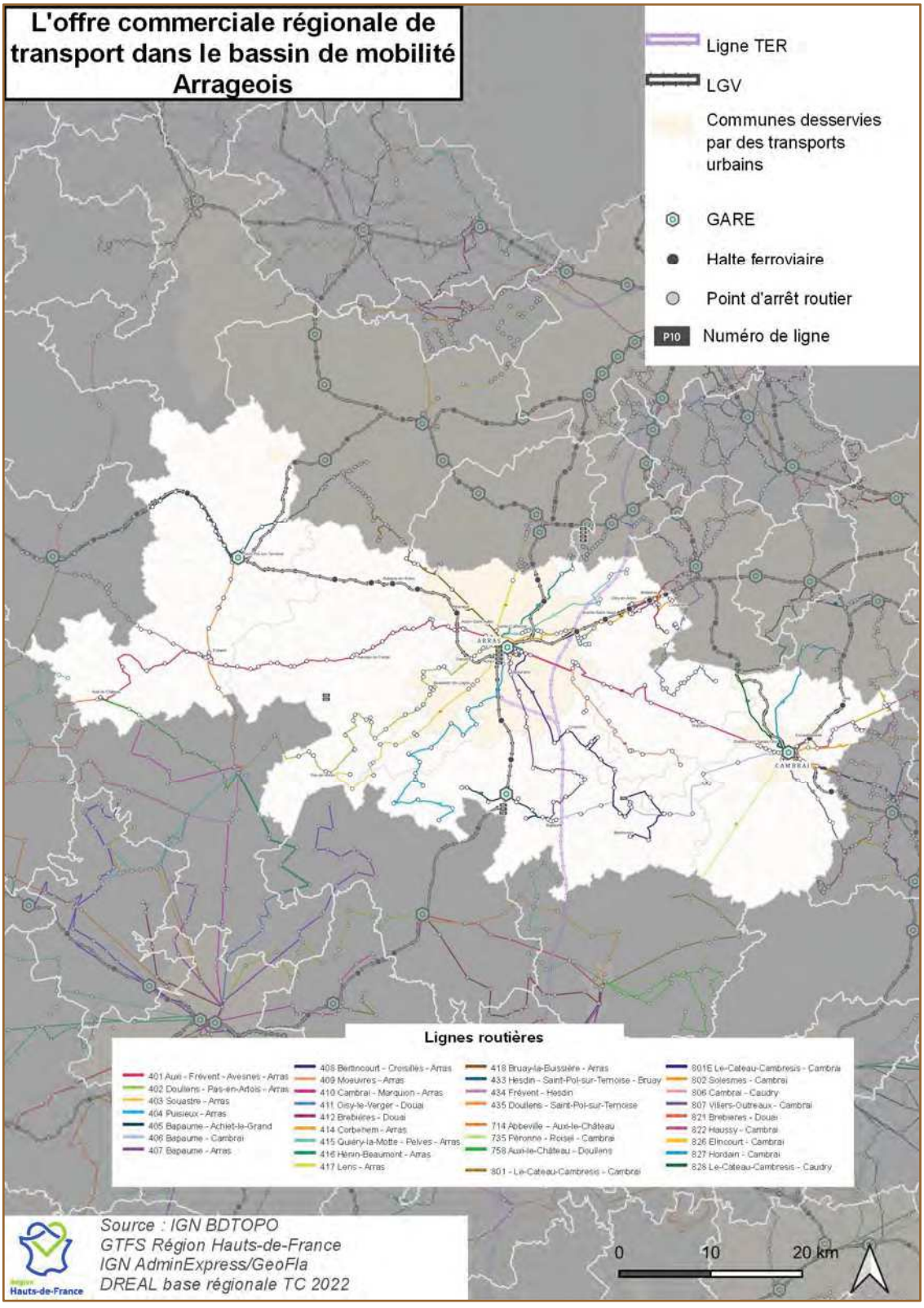
TER

L’offre de services en transports collectifs

Cette partie est consacrée aux transports collectifs afin de disposer d’une vision globale de l’offre en transport « de droit commun » proposée aux habitants du bassin.

Ces fiches s’intéressent ainsi aux services de transport régionaux et urbains, supports principaux des trajets du quotidien (hors voiture), ainsi qu’aux services de transport à la demande qui visent à combler les trous d’offre et sont principalement le fruit d’initiatives locales.

▶ D.1. Les services de transport régionaux



Eléments de contexte

La Région est l'autorité organisatrice de la mobilité en charge de l'organisation du service public régional de voyageurs. L'offre régionale s'organise essentiellement autour des **services ferroviaires régionaux** (TER et TERGV) depuis 2002 et des **services routiers interurbains et scolaires** depuis 2017. Ces services régionaux, en assurant des relations interurbaines et en reliant les différents pôles, ont naturellement un rôle structurant à jouer pour faciliter les déplacements en transport en commun et les pratiques intermodales.

Ainsi, 93% des communes des Hauts-de-France sont directement desservies par au moins un des transports régionaux.

1 300 trains circulent chaque jour et desservent 380 communes dont 142 avec une gare, 238 avec une halte. Ils permettent ainsi près de 200 000 voyages quotidiens.

Le budget annuel alloué pour le fonctionnement du TER est de 550 millions d'euros. La Région finance également l'achat du matériel roulant et sa rénovation. Depuis 2021, elle s'est engagée à investir 1,2 milliard d'euros pour l'achat de 52 nouveaux trains et pour les opérations de rénovation à mi-vie de 150 trains du parc actuel.

De leur côté, **les services routiers** régionaux **assurent 12 000 courses quotidiennes** desservant 3 530 des 3 788 communes de la Région, y compris dans le périmètre d'AOM urbaine. Ils transportent 240 000 voyageurs au quotidien. Le budget annuel des services routiers est de plus de 360 millions d'euros. Le parc de véhicules mobilisé est de 2 500 cars.

Pour faciliter les déplacements des habitants, la Région **propose des tarifs adaptés à chaque situation** :

- elle assure la gratuité des transports scolaires de la maternelle à la terminale pour tous les élèves relevant de sa compétence ainsi que pour les élèves boursiers ;
- pour les services d'autocar, une gamme tarifaire avantageuse avec un titre unitaire à 1 € et des titres à tarif réduit ou gratuits en direction des jeunes, des séniors et des PMR ;
- pour le TER, la gamme tarifaire propose des titres pour les déplacements occasionnels et fréquents qui permettent aux jeunes, aux bénéficiaires des minimas sociaux, aux actifs ou à l'ensemble des voyageurs de bénéficier de solutions sur mesure. A noter que les enfants accompagnés de moins de 12 ans voyagent toute l'année au tarif de 1€ sur le réseau TER HDF.

Caractérisation du bassin de mobilité

L'offre de transport régionale dans le bassin Arrageois s'organise autour des réseaux routiers Oscar (Pas-de-Calais), Arc-en-Ciel (Nord), trans'80 (Somme) et du réseau TER.

On compte ainsi :

- **33 lignes routières interurbaines** à vocation commerciale desservant 134 communes du bassin Arrageois ;
- **36 lignes scolaires routières** et **64 circuits RPI et RPC** desservent les établissements scolaires pour les élèves résidant dans le bassin Arrageois dont 23 lycées, 34 collèges et 88 écoles ou RPI ;
- **20 lignes ferroviaires TER** desservant 4 gares et 18 haltes ferroviaires maillant le territoire.

▶ D.1. Les services de transport régionaux

1. Les lignes structurantes

Sur le réseau Oscar, les lignes régulières (contrairement aux circuits scolaires) sont toutes structurantes dans le sens où elles fonctionnent toute l'année pour des usagers commerciaux ou scolaires et permettent l'achat d'un ticket auprès du conducteur. Les lignes commerciales ont une offre différente en période scolaire et pendant les vacances. Il n'existe aucune ligne express. Les cars sont équipés de chariots élévateurs pour le transport d'une personne en fauteuil.

Les lignes régulières du réseau Arc-en-ciel se distinguent par le niveau de services proposé à la population. De ce fait, une hiérarchisation a été arrêtée : lignes Express, lignes fortes et lignes de proximité. Ainsi, on compte :

- 1 ligne Express : 801E

Elles proposent des temps de parcours rapides en limitant le nombre d'arrêts et de communes à desservir. Elles sont structurées autour de la desserte d'un pôle urbain ou en reliant deux pôles urbains (intégrant la desserte de communes interurbaines stratégiques sur le territoire). Par ailleurs, les véhicules affectés à ces lignes proposent le wifi gratuit aux usagers et sont notamment équipés d'écrans TFT servant pour le Système d'Information Voyageurs embarqué, mais également pour la diffusion d'une communication promotionnelle sur le réseau ou sur l'action de la Région.

- 3 lignes fortes : 801, 802, 806 et 807

Elles assurent prioritairement une intermodalité avec les réseaux urbains et le réseau ferroviaire TER. Ces lignes ont pour vocation de relier les pôles urbains du territoire.

- 5 lignes de proximité : 821, 822, 826, 827 et 828

Elles adaptent le niveau de service à la densité de population et au tissu économique local. Reliant les pôles secondaires du territoire interurbain, les offres y sont généralement réduites à un minimum de 2 allers-retours par jour.

Sur le bassin de l'Arrageois, une ligne du réseau trans'80 permet la desserte du pôle de Cambrai. Par ailleurs, 2 lignes assurent la desserte des pôles situés dans des bassins limitrophes (Abbeville et Doullens).

Le réseau TER est organisé selon différents niveaux de desserte : les lignes TERGV Krono +, les lignes TER Krono, les lignes TER City et les lignes TER Proxy. On dénombre sur le bassin Arrageois :

a) 3 lignes TERGV : il s'agit de TGV desservant les grands pôles régionaux (Lille, Dunkerque, Arras et Amiens)

b) 8 lignes TER Krono : ces TER permettent des liaisons directes avec peu d'arrêts entre les grands pôles régionaux.

c) Aucune ligne TER City : les lignes City sont des TER fréquents desservant tous les arrêts autour des grandes villes.

d) 9 lignes TER Proxy : il s'agit de TER de proximité desservant le cœur du territoire régional.

2. « Car portes ouvertes » et intégration tarifaire

Concernant les services régionaux routiers, dans le ressort territorial des AOM urbaines du Pas-de-Calais et du Nord, il a été établi des conventions de partenariat qui permettent :

- d'une part, le transport d'élèves relevant de la compétence de la Région sur le réseau urbain

- d'autre part, la possibilité pour des usagers urbains d'utiliser des lignes régulières commerciales qui pénètrent dans le ressort territorial avec leur titre urbain. C'est une **mutualisation de l'offre régionale dans les zones périurbaines de ces territoires**.

3. **Evènementiel, lignes estivales**

Lors de la saison estivale, l'ensemble des habitants du bassin Arrageois peuvent bénéficier du dispositif éTER pour se rendre en train grâce à un billet à 1€ le trajet dans des destinations Mer et des destinations Nature et Ville sur l'ensemble du territoire régional. Ce tarif préférentiel a été mis en place pour encourager l'utilisation des transports collectifs, valoriser le TER comme vecteur de loisirs et faciliter l'accès aux sites touristiques régionaux. Le bassin Arrageois compte 3 destinations Nature et Ville parmi les 27 proposées dans le cadre de **l'opération éTER** : Arras, Cambrai et Saint-Amand.

De plus, la Région Hauts-de-France a mis en place **quatre packs** touristiques accessibles depuis l'ensemble des gares des Hauts-de-France, **incluant le transport et la visite d'un lieu**.

- Pack TER Château de Chantilly : 25€ pour les adultes et 1€ pour les enfants, ce pack comprend :
  - 1 aller-retour en TER à destination de Chantilly-Gouvieux ;
  - l'entrée au château de Chantilly.
- Pack TER de la Baie de Somme : 27€ pour les adultes et 11€ pour les enfants, ce pack comprend :
  - 1 aller-retour en TER à destination de Noyelles-sur-Mer;
  - un pass 2 jours illimité pour visiter la Baie de Somme à bord de trains historiques.
- Pack Nausicaa : 34,50€ pour les adultes et 19,50€ pour les enfants de 3 à 11 ans, ce pack comprend :
  - 1 aller-retour en TER à destination de Boulogne-Ville ;
  - la liaison entre la gare de Boulogne Ville et l'aquarium Nausicaa en bus Marinéo ;
  - les entrée à Nausicaa.
- Pass Louvre-Lens : il donne droit à :
  - 50% de réduction sur le billet aller/retour en TER à destination de Lens ;
  - une réduction sur l'entrée aux expositions temporaires.

Enjeux et perspectives

Il faut noter que l'offre régionale de transport est adaptée chaque année. Pour le TER, le nouveau plan de transport est publié en décembre de l'année N-1. **Des évolutions font suite aux comités de desserte** et aux plans de travaux prévus par SNCF Réseau. Pour les réseaux routiers, les concessionnaires élaborent au printemps un plan annuel d'adaptation qui compile les demandes d'évolution des territoires et des établissements scolaires. Les transporteurs, par eux-mêmes ou sur demande de la Région, peuvent proposer des ajustements d'offre (optimisation ou renfort). Les propositions chiffrées sont ensuite arbitrées par la Région.

▶ D.1. Les services de transport régionaux

Au niveau des transports routiers, **le principal constat est que les habitants n'ont pas nécessairement connaissance de la possibilité d'utiliser les transports interurbains**, et notamment les transports scolaires (hors circuits de RPI) pour réaliser des déplacements quotidiens (domicile-travail notamment). Certes ce réseau de transport a été historiquement conçu par rapport à la demande des scolaires, mais une meilleure connaissance permettrait de répondre à des besoins de transports de la population.

De plus, si de nombreux voyages sont réalisés par des scolaires avec le réseau de transport routier régional, un enjeu important est de permettre la continuité de ce service public du quotidien. Pour maintenir cette qualité de service, il convient de **poursuivre les efforts pour accroître le nombre de conducteurs de cars** (formations, plannings, …).

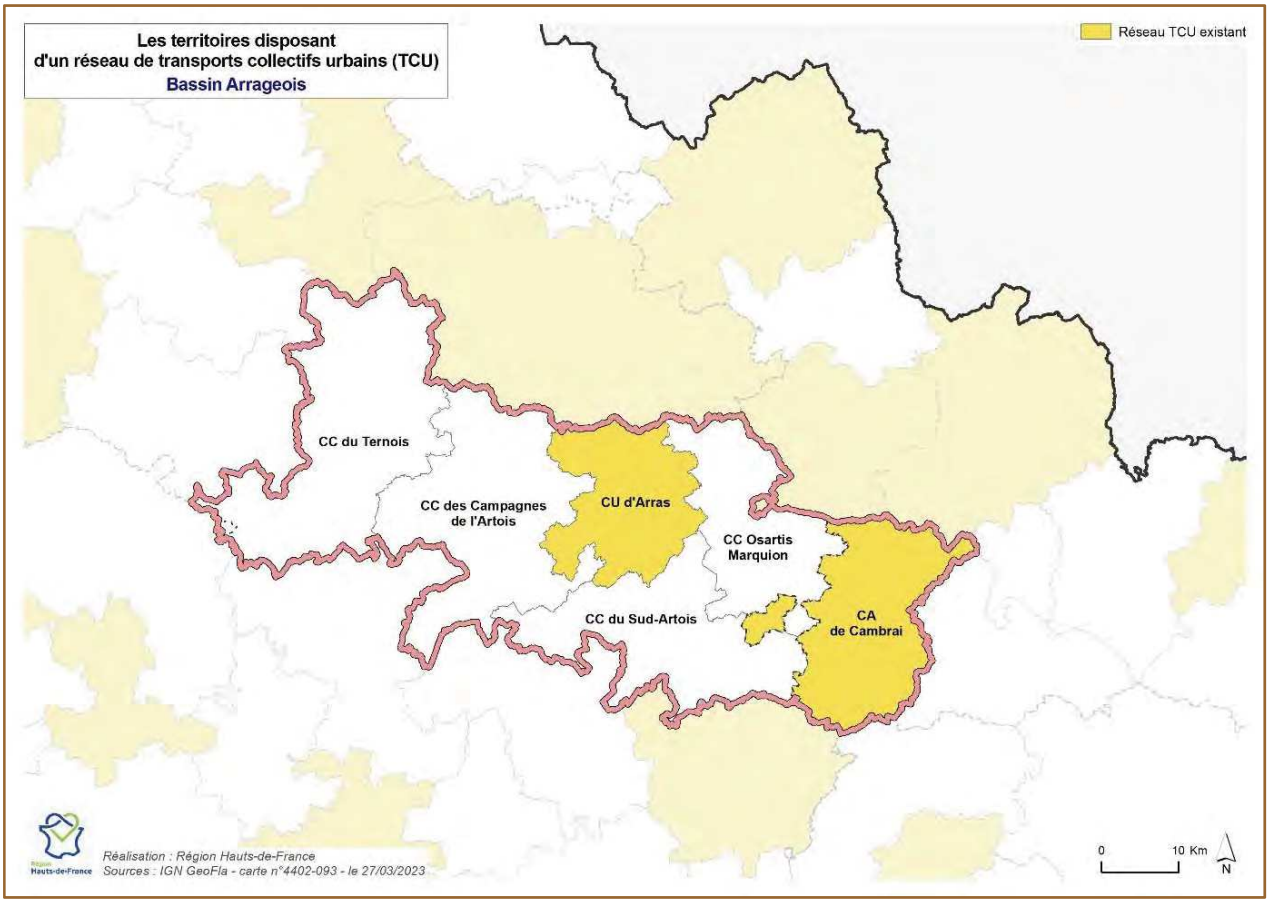
Concernant le transport ferroviaire de voyageurs, un **fort enjeu existe quant à la régularité des trains et à la réalisation de l'offre de transport prévue**. Des problématiques de manque de personnel, notamment en raison d'une rupture dans la formation des conducteurs pendant la pandémie de COVID 19, sont constatées.

Le bassin Arrageois est concerné par l'attribution de **3 lots dans le cadre de l'ouverture à la concurrence** :

- l'axe Arras <-> Amiens est concerné par le lot de l'étoile d'Amiens. L'ouverture à la concurrence sera effective en décembre 2024 (Service Annuel 2025). Elle est basée sur un cahier des charges bâti sur le Service Annuel 2022. Ce dernier impose une régularité des trains de 98,5% et une augmentation de l'offre de 9,5%, ce qui devrait permettre de conforter l'offre actuelle et de la rendre plus attractive ;
- à plus long terme le bassin Arrageois sera concerné par l'attribution des lots Lille- littoral et TERGV, pour lesquels le calendrier définitif n'est pas encore connu. Ceci occasionnera une modification de l'offre de transport.

Concernant la visibilité et la lisibilité des services régionaux de transport, il faut noter que **l'offre de transport régionale ne dispose pas, à ce jour, d'une identité unique à l'échelle des Hauts-de-France**, voire d'une marque. Dans la même logique, il serait utile de matérialiser les arrêts routiers interurbains avec des poteaux présentant les informations nécessaires aux usagers comme le nom de l'arrêt, le nom du réseau de transport, les lignes desservant l'arrêt ou encore les fiches horaires associées.

▶ D.2. L'offre de Transport Collectif Urbain (TCU)



▶ D.2. L'offre de Transport Collectif Urbain (TCU)

Eléments de contexte

La LOM a changé **l'écosystème de la mobilité qui s'articule désormais principalement autour du binôme EPCI-Région**. Les transports collectifs urbains des AOM et les dessertes structurantes interurbaines proposées par la Région, par car et par train, continuent naturellement de supporter l'essentiel des déplacements du quotidien autres que ceux réalisés seuls en voiture.

En 2020, avant la LOM, on comptait déjà dans les Hauts-de-France **32 collectivités organisant des services publics de la mobilité**. **572 communes** sont ainsi **desservies par des transports collectifs urbains**, soit 15% des communes de la région. Les départements du Nord et du Pas-de-Calais sont ceux dont l'offre bénéficie de la plus grande part de couverture de leur population. En effet, les territoires des AOM sont plus denses dans ces deux départements, ce qui est propice à la mise en place de services de transports en commun.

Pour renforcer cette alternative à l'autosolisme en s'appuyant sur les services proposés par les AOM au sein de leur ressort territorial, il convient de **faciliter les « passerelles » entre les différents réseaux**. Ce sont des sujets réfléchis par chacun et qui font typiquement l'objet d'actions spécifiques dans les plans de mobilité et ex-PDU - développement de parkings-relais, déploiement de systèmes d'information multimodale en lien avec les syndicats mixtes de coordination, etc. – ou déjà d'accords avec d'autres AOM pour étendre des lignes, proposer une intégration tarifaire ou encore pour permettre aux cars régionaux d'assurer des arrêts au sein de leur territoire.

Aussi, **il est important d'intégrer dans les réflexions les propositions déjà retenues dans les stratégies d'intervention locales** et qui trouveraient pleinement leur place dans les futurs COM et PAMS sachant que ces derniers visent la mise en œuvre de projets nécessitant une bonne coordination entre acteurs et pouvant être engagés sur la période 2024-2029.

Caractérisation du bassin de mobilité

Sur le bassin de mobilité Arrageois, deux AOM organisent des transports collectifs réguliers de personnes sur leur ressort territorial :

- la Communauté d'Agglomération de Cambrai est l'AOM qui assure l'organisation du transport urbain sur 55 communes (81 000 habitants). Le nom du réseau est le **TUC Cambrésis**, exploité par l'entreprise Place Mobilité. Le réseau est composé de 1**5 lignes urbaines et périurbaines, ainsi que de 4 navettes desservant les parcs d'activités** (Actipôle et Cantimpré). La fréquentation s'établit en 2019 (selon l'enquête sur l'offre de transports collectifs urbains en Région Hauts-de-France, édition 2020[1]) à 348 221 voyages, et en moyenne 6,28 voyages/habitant/an

- la Communauté Urbaine d'Arras est l'AOM qui assure l'organisation du transport urbain sur son ressort territorial, soit 46 communes et 110 000 habitants. Le nom du réseau est **Artis**, exploité par l'opérateur Keolis Arras. Le réseau est composé **de 10 lignes urbaines et 8 lignes « rurales » et deux navettes desservant les zones d'activités** (Actiparc et Artoipôle). Il est complété par **deux lignes circulant uniquement le dimanche**. Chaque année, ces véhicules parcourent en moyenne 3 900 000 km et réalisent 10,3 millions de voyages (selon le site internet Artis)

A noter que sur ces deux territoires, le système de transports collectifs urbains est complété par un transport à la demande (TAD). Ce TAD prolonge les horaires du service régulier et surtout dessert des communes rurales peu ou pas connectées avec le réseau régulier, ou encore des zones d'activités avec des amplitudes horaires plus larges pour s'adapter aux horaires de travail.

[1] https://www.observatoire-transports-hauts-de-france.fr/IMG/pdf/2021_smi_ort_tcu_pap_v8.pdf

Au-delà des connexions avec le réseau urbain, ce TAD assure également des connexions avec les réseaux TER et interurbains.

Sur le bassin de mobilité, la flotte de véhicules de transport en commun est plutôt récente. Les marges de manœuvre en termes d'électrification ou de carburants alternatifs (hydrogène, GNV, Biogaz, …) sont donc assez limitées pour les prochaines années. On sait en effet que l'ensemble du réseau TUC Cambrésis et 85% du parc du réseau Artis roulent au gaz naturel ou à l'électricité.

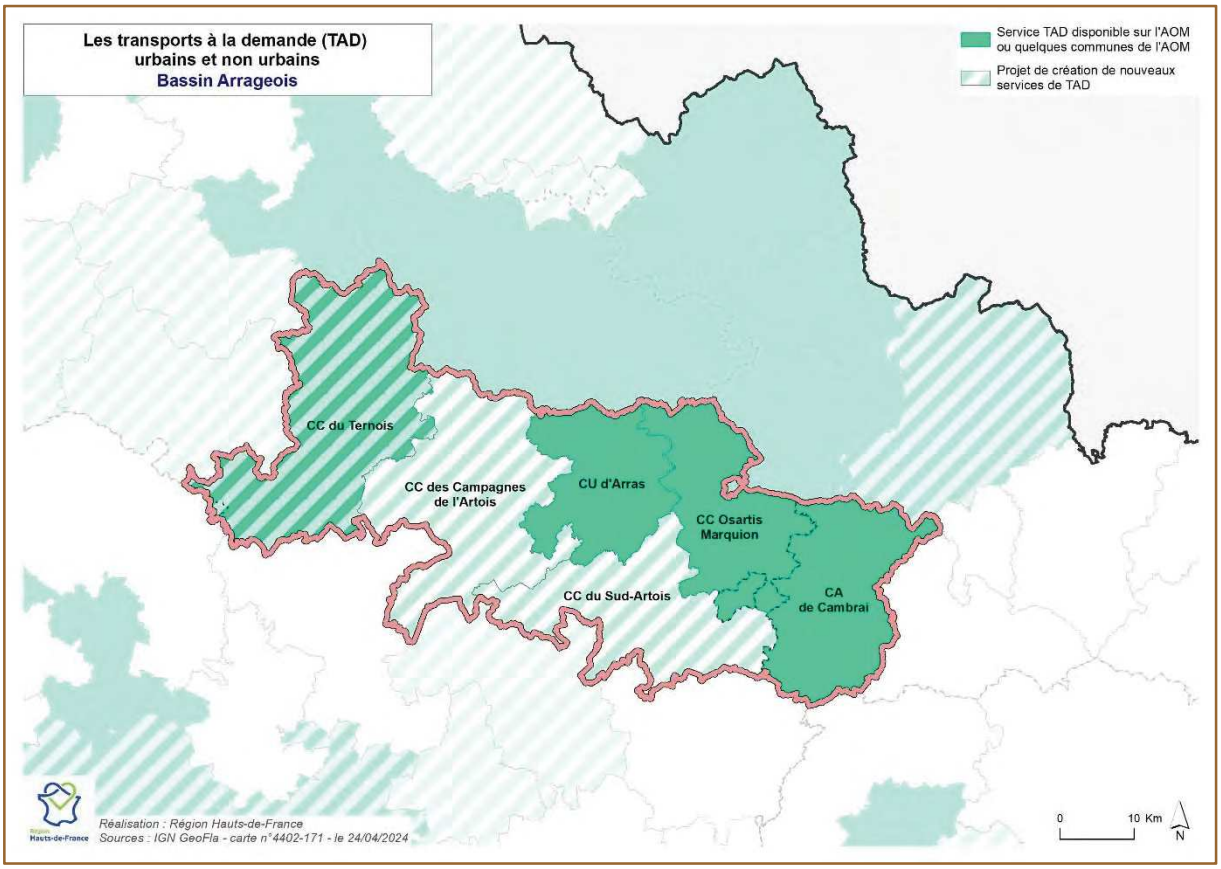
Enjeux et perspectives

A ce stade, ces éléments diagnostic ont pour seule ambition de planter le décor et d'indiquer les endroits où une offre en TCU est proposée aujourd'hui. **Il revient à chaque AOM de faire remonter les liens qu'elle aimerait renforcer avec les territoires voisins ou à l'échelle du bassin**. Aussi, il s'agit d'extraire de leurs stratégies et projets ceux qui pourraient trouver un cadre facilitateur de mise en œuvre via les COM et PAMS parce qu'ils nécessitent notamment une coordination forte entre acteurs et permettent de s'affranchir des limites des ressorts territoriaux.

A titre d'exemples, **les problématiques suivantes pourraient remonter** :

- comment élargir ou renforcer le **service dans les communes rurales** de proximité ?
- comment mieux **articuler les offres urbaine et régionale** (TER et cars interurbains) ?
- comment développer en particulier le taux de **report modal au droit des parking relais** ?
- quelles solutions pour développer la **performance énergétique** de ces réseaux, éventuellement en mutualisant les moyens entre AOM ?
- etc.

▶ D.3. Les services de transport à la demande (TAD)



▶ D.3. Les services de transport à la demande (TAD)

Eléments de contexte

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

Le TAD est une notion qui regroupe **tous les services publics de transport dont tout ou partie ne s'effectue qu'à la demande expresse de ceux qui les utilisent**.

Ils se distinguent des transports réguliers qui s'effectuent en fonction de programme d'horaires et d'arrêts préalablement définis et sont à distinguer des transports d'utilité sociale ou des services dédiés à un type particulier de publics.

Il existe **plusieurs types de TAD** fonctionnant sur la base d'une réservation préalable :

- **en ligne virtuelle** : des lignes de circulation sont préalablement définies mais les circulations ne sont déclenchées qu'après réservation ;
- **zonal porte-à-porte** : à l'intérieur d'un périmètre défini, les courses sont construites et regroupées sur la base des réservations. Les courses n'ont pas de points d'arrêt et chaque usager est embarqué à son domicile pour ensuite être déposé à sa destination finale ;
- **zonal porte à arrêt** : la différence avec le cas précédent porte sur le lieu de dépose qui est un arrêt pré-identifié ;
- **zonal arrêt à arrêt** : toujours sur le même principe, ce type de services fonctionne sur la base d'un ensemble de points d'arrêts préalablement identifiés sur le territoire concerné.

La mise en place d'un tel mode de transport **nécessite obligatoirement le déploiement d'une centrale de réservation** permettant de recenser les demandes et d'organiser les regroupements d'usagers et les courses. De même, pour s'assurer du bon fonctionnement et de la bonne compréhension du service, **l'information et la communication** constituent des éléments importants pour la réussite du service.

Caractérisation du bassin de mobilité

A ce jour, 4 des six AOM du bassin Arrageois ont mis en place un service TAD :

- **la Communauté Urbaine d'Arras :** son service TAD s'inscrit en complémentarité avec le réseau urbain et interurbain existant dans son ressort territorial. Ce service permet notamment un rabattement vers les différentes zones d'activités. Une réservation 1h à l'avance est nécessaire ;
- **la Communauté d'Agglomération de Cambrai** : le service mis en place permet la desserte de « deux bassins de vie », secteur Sud et Iwuy, et vise à compléter le réseau urbain en offrant une desserte des communes de chacun des bassins de vie. De plus, en proposant des rabattements vers la ligne 5 du réseau urbain, ce service doit permettre un accès facilité à Cambrai, la ville centre de l'agglomération. L'utilisation de ce service nécessite une réservation 24h à l'avance ;
- **la Communauté de communes du Ternois** : un nouveau service de TAD a été lancé afin de permettre la desserte de l'ensemble des 103 communes de son ressort territorial. Ce service TAD est construit autour de 3 lignes virtuelles préalablement identifiées permettant de relier les communes aux principaux bourgs de la CC ;

▶ D.3. Les services de transport à la demande (TAD)

- **la Communauté de communes Osatis-Marquion** : le service TAD mis en place propose des courses porte à porte et permet des rabattements vers les points d'arrêts ferroviaires ou routiers desservis par les services régionaux. Les réservations se font la veille du déplacement

En parallèle, les Communautés de communes des Campagnes de l'Artois, du Sud Artois et du Ternois, sont membres d'HDFM, et à ce titre ont décidé de participer à la démarche de TAD mutualisé. A compter de septembre 2024, de nouveaux services TAD devraient donc être mis en place sur ces territoires et permettre un rabattement vers les pôles d'emplois ou de services les plus proches, y compris des territoires voisins.

Enjeux et perspectives

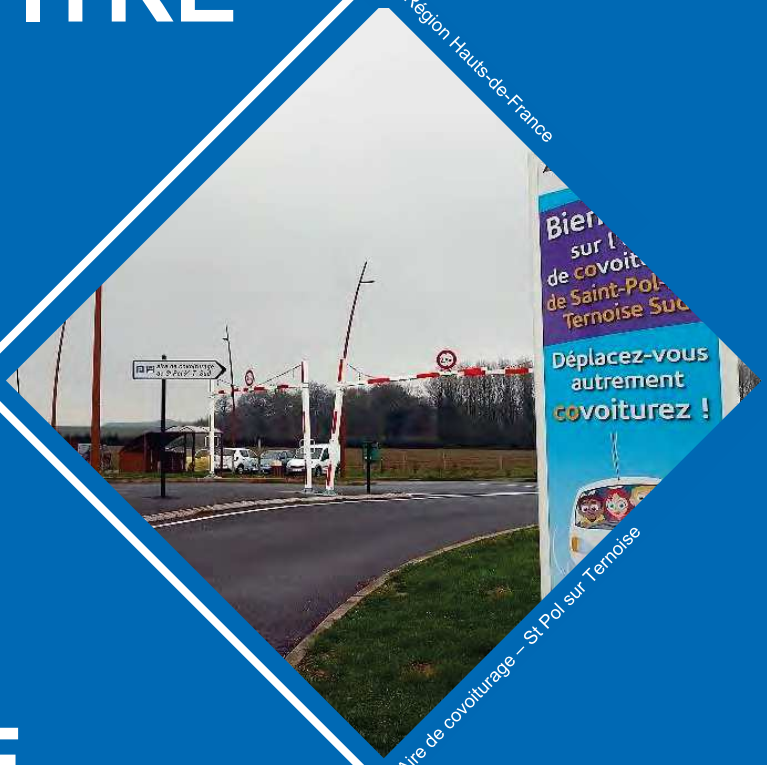
Les services de TAD peuvent a priori offrir des solutions sur des relations **où le volume de la demande ne justifie pas la mise en place d'un service régulier classique**. Aussi, ils sont souvent envisagés pour desservir des communes excentrées, dans les territoires ruraux ou périurbains ou encore pour accéder à des pôles d'échanges importants. Ils peuvent également avoir **une visée plus sociale en permettant l'accès aux soins, aux marchés, aux principaux bourgs, etc**. Et ils sont alors à distinguer d'autres types de services comme les transports d'utilité sociale (portés par des associations) ou encore des services privés.

Ils doivent faire l'objet d'études d'opportunité et de faisabilité en amont afin de définir le mode de fonctionnement, la gouvernance – en particulier, un TAD concernant plus d'une AOM relève de la compétence de la Région - les outils indispensables à son bon fonctionnement et d'assurer une bonne information et communication. Au sein du bassin de mobilité, il peut notamment être **utile de repérer les axes potentiels de TAD venant compléter les dessertes interurbaines existantes ou encore les services qui permettraient de faciliter l'accès aux principaux pôles d'échanges multimodaux**.

En parallèle, la possibilité de mettre en place des outils mutualisés **comme une centrale de réservation unique** pourrait être étudiée, afin de réaliser des économies d'échelles, de permettre aux AOM aux moyens financiers contraints de pouvoir envisager ce type de solutions ou encore pour donner une plus grande visibilité à l'existence de ces services parfois peu connus des habitants. **Ces réflexions sont à mener avec Hauts-de-France Mobilités** en capacité de développer un tel outil multi-réseaux.

CHAPITRE

E



©Région Hauts-de-France

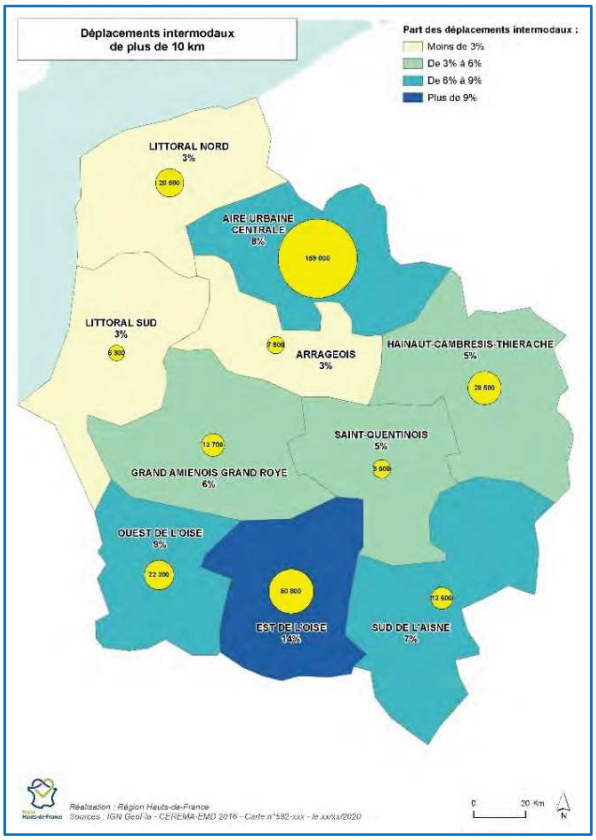
Aire de covoiturage – St Pol sur Ternoise

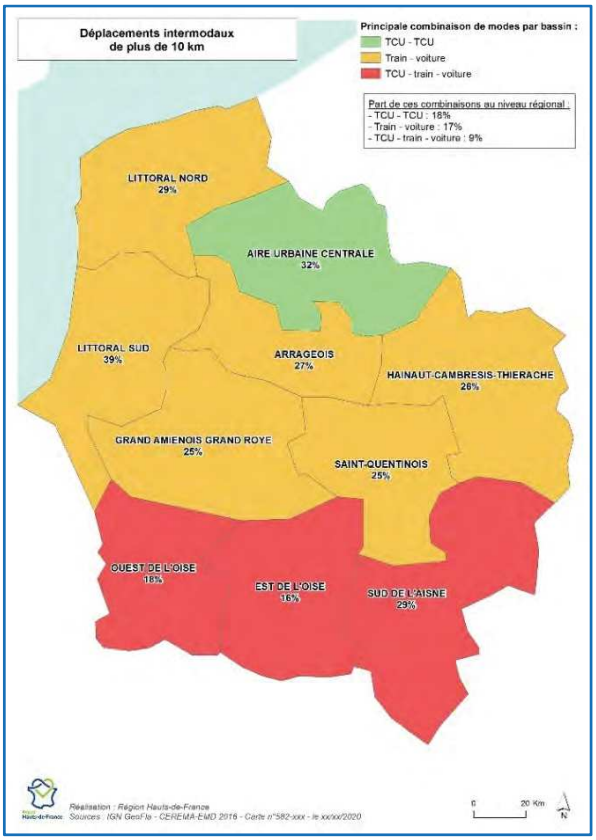
L'intermodalité

Un des principaux objectifs des COM est de faciliter les pratiques intermodales, c'est-à-dire de rendre plus fluides les déplacements qui nécessitent au moins une rupture de charge et le recours à plusieurs modes.

Sont notamment présentés dans ces fiches la question du développement des pôles d'échanges ainsi que les services intermodaux des syndicats mixtes de coordination, dont Hauts-de-France Mobilités, qui jouent un rôle déterminant dans la coordination des offres, la billettique et l'information multimodale.

▶ E.1. Les déplacements intermodaux





▶ E.1. Les déplacements intermodaux

Eléments de contexte

Un des principaux objectifs des COM est de **faciliter les pratiques intermodales**, c'est-à-dire de rendre plus fluides les déplacements qui nécessitent au moins une rupture de charge et le recours à plusieurs modes.

Au travers des résultats des enquêtes ménages déplacements (EMD) réalisées sur l'ensemble du territoire régional, il est possible de mieux connaître les pratiques intermodales actuelles et de donner quelques grands points de repère sur ces pratiques.

Même si les EMD ont été réalisées à des périodes différentes, certaines commençant à dater, elles permettent essentiellement de décrypter les déplacements intermodaux de plus de 10 km. Il est intéressant de réfléchir sur de telles distances car cela représente des trajets relativement longs pour lesquels une meilleure coordination entre AOM peut être attendue.

Caractérisation du bassin de mobilité

Les habitants (de plus de 11 ans) de ce bassin effectuent **quotidiennement** près de 237 200 déplacements de plus de 10 km, dont **7 700 peuvent être considérés comme intermodaux**, soit 3%.

5% de ces habitants effectuent au moins un déplacement de ce type chaque jour, hors week-end, et on comptabilise près de 27 déplacements intermodaux pour 1 000 habitants (moyenne régionale : 57). Ces chiffres sont relativement faibles au regard de ce qui est constaté dans les autres bassins de mobilité de la région.

Ces déplacements intermodaux sont longs, font **en moyenne 108 km** et se décomposent **en 2,3 trajets**. Autrement dit, chacun de ces déplacements nécessite en général le recours à un peu plus de 2 modes/véhicules différents.

Les **combinaisons de modes** dans ces déplacements intermodaux sont variées mais celles qui reviennent le plus souvent sont les suivantes : **voiture+train (dans 27% des cas)** et train+TCU[1] (20%).

La voiture particulière est utilisée dans 59% des trajets intermodaux, viennent ensuite les TCU (53%), le train (46%) et le car (12%).

Enjeux et perspectives

La connaissance de ces déplacements intermodaux est certainement à parfaire, pour cibler géographiquement les relations ou les lieux sur lesquels des améliorations peuvent être attendues en priorité.

A titre d'exemples, les points suivants pourraient être approfondis :

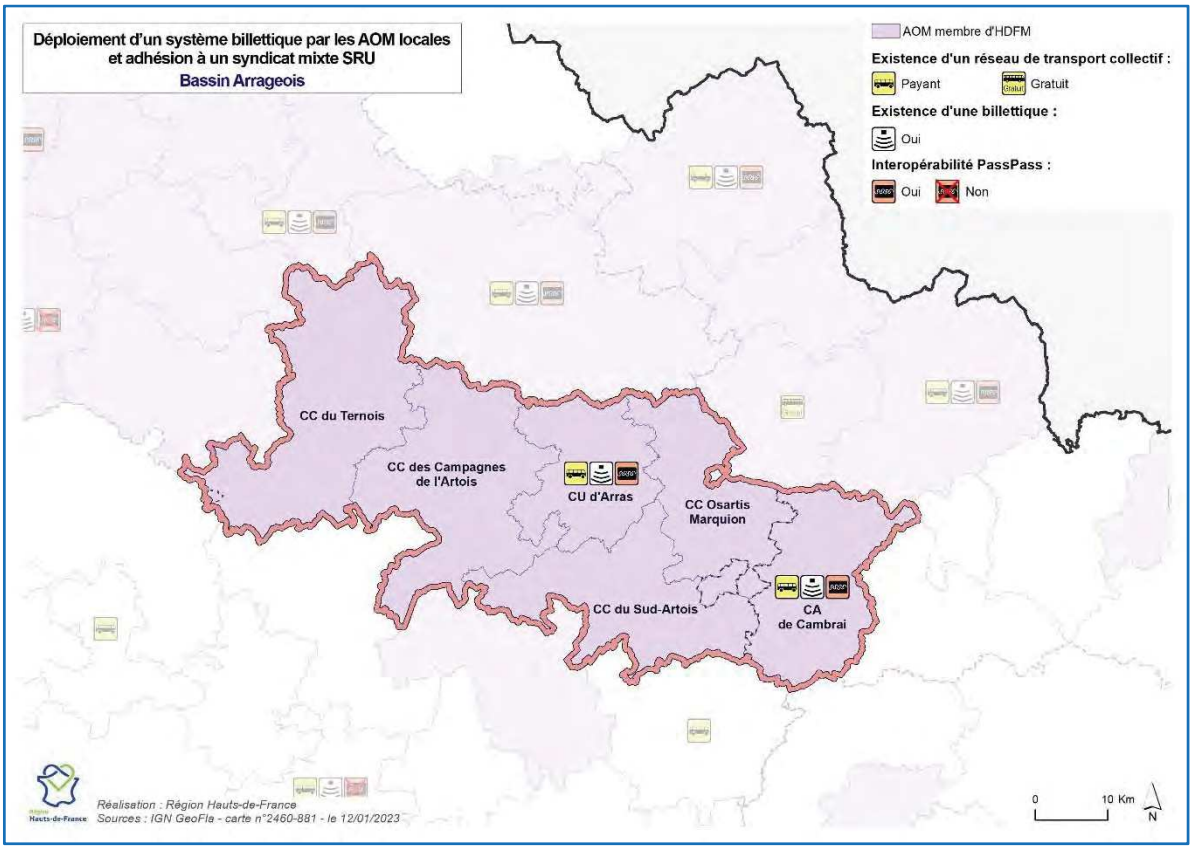
- **l'intermodalité au droit des principaux pôles d'échanges** du bassin. Des enquêtes menées par des AOM urbaines sont peut-être disponibles pour faire ces zooms ;
- **l'accès à la métropole lilloise**, voire à Amiens.
- **les relations avec les autres bassins de mobilité** (l'Aire Urbaine Centrale avec l'accès au bassin minier et l'Hainaut-Cambrésis-Thiérache)

[1] Transport Collectif Urbain (TCU)

E.1. Les déplacements intermodaux

De plus, les résultats présentés donnent un aperçu des pratiques actuelles qui sont fortement dépendantes des offres proposées aujourd'hui par les différentes AOM. Il convient de se projeter à moyen terme et de réfléchir aux besoins en mobilité des habitants pour lesquels des offres complémentaires et intermodales mériteraient d'être développées. Ces offres, une fois mises en place, se traduiraient vraisemblablement par une augmentation des déplacements intermodaux et par du report modal de la voiture vers les services

▶ E.2. La tarification intermodale et la distribution



▶ E.2. La tarification intermodale et la distribution

Eléments de contexte

Il existe aujourd'hui de **nombreuses situations et solutions quant à la tarification et au système billettique** choisis : gratuité du réseau, payant, vente à bord, post-paiement et différentes technologies billettiques. Les collectivités territoriales financent en grande partie les transports publics car les recettes produites par la vente des titres ne couvrent pas l'ensemble des frais de fonctionnement du réseau. En 2015, **dans les réseaux de transport de province hors métro et tramway, les usagers supportaient 12 % du coût du transport urbain et 20% dans ceux équipés de métro ou de tramway** (source : Datalab Essentiel n°150, septembre 2018). En 2023, en Hauts-de-France, **les usagers du TER supportent en moyenne 25% du coût d'exploitation**.

Pour chaque réseau de transport une gamme tarifaire est construite. Elle comprend l'ensemble des produits tarifaires du réseau de transport ainsi que les conditions d'attribution et d'utilisation des titres de transport. Elle est constituée d'une grille tarifaire et d'un profil tarifaire présentant les éventuelles réductions auxquelles l'usager a droit selon différents critères (l'âge, le niveau de ressources, la composition familiale, l'existence d'un handicap, l'absence d'emploi…). Le choix du titre de transport pour l'usager se fait en fonction de la fréquence d'utilisation du réseau de transport et de sa situation personnelle. On distingue généralement les titres unitaires des abonnements (hebdomadaires, mensuels, annuels). Ces titres de transport se présentent sous différentes formes selon le système billettique utilisé, par exemple : support papier, billets dématérialisés (sms-ticketing, e-ticketing…), cartes sans contact (open-payment),…

1. Tarification intermodale

La tarification est un des leviers à disposition des AOM pour faciliter les déplacements intermodaux de leurs usagers. En effet, lorsque des déplacements nécessitent l'usage de plusieurs réseaux de transport collectif, relevant d'AOM différentes, des **tarifications partenariales** peuvent être instaurées. Elles évitent ainsi à l'usager d'acheter un titre de transport par réseau de transport. Elles peuvent prendre différentes formes :

- **la réciprocité tarifaire** : Cette tarification est spécifique au réseau TER. Il s'agit d'une convention de réciprocité entre une région et les régions ou pays limitrophes. Des abonnements Hauts-de-France sont autorisés à circuler sur les lignes à destination d'un territoire limitrophe (Grand Est, Ile-de-France, Normandie et Belgique) et inversement des abonnements des régions limitrophes sont acceptés sur le réseau de transport TER Hauts-de-France. Un mécanisme financier de compensation est mis en place. Cela permet à des usagers d'effectuer des trajets interrégionaux avec un seul titre ;
- **la tarification combinée ou soudée** : Les titres de plusieurs AOM sont combinés en un seul afin de permettre à l'usager de réaliser un trajet nécessitant l'usage de plusieurs réseaux de transport. Elle offre à l'usager une réduction tarifaire par rapport à l'achat séparé des titres de transport. Elle s'applique dans le cas d'une tarification combinée AOM urbaine et TER, sur une OD précise pour le trajet effectué en train. En région Hauts-de-France, par exemple, il existe des titres combinant TER et réseau urbain ;
- **l'intégration tarifaire** : Elle permet à l'usager de se déplacer avec un seul titre sur l'ensemble d'un ressort territorial d'une AOM et d'emprunter plusieurs réseaux de transports collectifs desservant ce périmètre. Elle résulte d'une convention entre plusieurs AOM. La Région Hauts-de-France offre sur le ressort territorial de certaines AOM la possibilité pour l'usager d'utiliser le réseau TER ou le réseau de cars interurbains avec son titre urbain.

- **le titre unique ou tarification intégrée** : C'est le cas de figure le plus poussé concernant la tarification intermodale. Il donne la possibilité à l'usager de se déplacer avec un seul titre sur l'ensemble d'un territoire et d'emprunter plusieurs réseaux. Ce territoire est souvent vaste (l'échelle d'une région ou d'un département) et couvre généralement plusieurs AOM. L'usager bénéficie également d'une réduction tarifaire en comparaison à l'achat séparé de chacun des titres de transport nécessaire à son trajet. Cette tarification suppose en amont une harmonisation de la gamme tarifaire des différents réseaux, par exemple que le tarif jeune soit défini selon la même limite d'âge. Cette tarification n'existe pas en Hauts-de-France.

Par ailleurs, en Région Hauts-de-France, il existe également des conventions de partenariat entre la Région et des AOM locales concernant des lignes de cars interurbains pénétrant sur le ressort territorial d'une AOM. Elles permettent aux usagers urbains d'utiliser des lignes régulières commerciales qui pénètrent dans le ressort territorial avec leur titre urbain. C'est une mutualisation de l'offre régionale dans les zones périurbaines de ces territoires.

2. Distribution

La distribution quant à elle, concerne l'ensemble des moyens (outils, circuits) mis en œuvre afin que les titres de transports soient mis en vente auprès des usagers. L'achat des titres de transport peut s'effectuer via différents canaux : la vente à bord, en agence commerciale, depuis des automates au niveau du point d'arrêt, dans la gare, chez des dépositaires (en général des commerces de proximité), sur le site internet du réseau de transport et via des applications de téléphonie mobile et, depuis la LOM, via des fournisseurs de services numériques multimodaux qui en feraient la demande. Chaque AOM décide des canaux de vente qu'elle souhaite mettre en place selon l'ampleur de son réseau et le profil des usagers concernés.

Parmi les systèmes de distribution, les ventes croisées sont un exemple en faveur de l'intermodalité. Dans ce cas, le terminal point de vente (TPV) propose à la vente des titres de plusieurs AOM ou opérateurs de transport. Cela permet à l'usager d'acheter l'ensemble de ses titres de transport à un seul endroit. Ce type de distribution est recherché via les outils des syndicats mixte SRU en Région Hauts-de-France.

3. Systèmes billettique et interopérabilité

Deux technologies existent aujourd'hui en France dans le domaine de la billettique transport : la carte centrique et le cloud centrique ou serveur centrique. La carte centrique contient l'ensemble des informations relatives à l'usager (son identité, son numéro d'abonné mais aussi ses abonnements ou ses titres, des crédits éventuels).

Le cloud centrique repose sur un serveur central stockant toutes les informations sur les titres de transport et le profil d'un usager. La carte de transport ne contient que des informations permettant d'identifier l'usager (un code barre par exemple).

Depuis quelques années, l'open payment a modifié les pratiques, notamment pour les usagers occasionnels en leur permettant de valider et de payer leur trajet avec leur carte bancaire, leur smartphone. L'usager ne dispose donc pas de carte d'abonnement ou de ticket.

L'un des grands enjeux de ces systèmes est leur capacité à être interopérables afin de simplifier le parcours de l'usager sur différents réseaux de transport. On parle d'interopérabilité lorsqu'un système billettique associé à un réseau de transport a la capacité de communiquer ou d'échanger avec le système billettique d'un autre réseau. L'interopérabilité offre la possibilité à l'usager de s'affranchir des limites géographiques des réseaux en utilisant un support unique. Elle peut se faire à différents niveaux, présentés ici de manière croissante (les niveaux 2 et 3 supposent la mise en place des paliers précédents) :

1. au niveau des supports : l'usager peut voyager sur deux réseaux de transport avec la même carte de transport mais il doit avoir au préalable, acheter ses deux titres de transport auprès de chacun des deux réseaux ;

2. au niveau de la distribution : l'usager peut voyager sur les deux réseaux de transports en ayant acheté ses titres auprès d'un seul réseau. C'est le principe de la vente croisée. Par ailleurs, si deux AOM proposent une tarification intégrée, l'usager peut alors acheter un titre unique valable sur les deux réseaux ;

3. au niveau des systèmes centraux billettiques : les systèmes billettiques de différents réseaux peuvent communiquer entre eux et s'échanger des informations pour réaliser des services d'exploitation commun. Il est nécessaire dans ce cas que les échanges entre systèmes soient normalisés pour pouvoir communiquer entre eux.

4. Situation en Hauts-de-France

Les syndicats mixtes de type SRU (SM SRU) ont notamment dans leurs compétences obligatoires l'objectif de **favoriser la création d'une tarification coordonnée et de titres de transport uniques ou unifiés**. La région Hauts-de-France héberge deux structures de ce type : **le syndicat mixte des transports collectifs de l'Oise (SMTCO)** sur le département de l'Oise et **Hauts-de-France Mobilités (HDFM)** couvrant partiellement le reste de la région. Chacun de ces syndicats a développé ses propres outils intermodaux : le **SISMO pour le SMTCO** et la **Centrale Pass Pass pour HDFM**.

Le SMTCO dispose d'une billettique interopérable avec le système billettique régional Pass Pass. Elle équipe l'ensemble des véhicules des réseaux payants de l'Oise. La carte de transport est depuis juillet 2023 une carte Pass Pass. Le SMTCO met à disposition de ses membres des terminaux points de vente (TPV), aujourd'hui répartis sur 5 AOM : CA du Beauvaisis, CA Creil Sud Oise, CA de la Région de Compiègne et de la Basse Automne, CC Senlis Sud Oise et CC du Pays de Valois.
Les titres peuvent être vendus à bord des véhicules, en agence commerciale, chez les dépositaires (uniquement pour l'AXO (CA Creil Sud Oise) et COROLIS (CA du Beauvaisis)), sur le site internet (via la eboutique ou l'application pour les titres M-ticket) ou encore via téléphone portable en envoyant un SMS (Ticket SMS).

HDFM met à disposition de ses membres des TPV et des terminaux points de vente simplifiés (TPVS). Ils ont vocation à pouvoir distribuer l'ensemble des gammes tarifaires des réseaux urbains, interurbains et ferrés billettisés. Actuellement, ils permettent techniquement de vendre les titres des réseaux Ilévia (MEL), Tadao (SMTAG), Transvilles (SIMOUV), Marinéo (CA du Boulonnais), Arc en Ciel (titres interurbains régionaux sur le département du Nord) et Artis (CU d'Arras). Des travaux sont en cours pour permettre la distribution des titres TER et Stibus (SMTUS).
HDFM vend sans commission des titres pour le compte des réseaux sur sa boutique en ligne passpass.fr, uniquement des titres tout public (Ilévia, TADAO, AeC 1, Marineo, Transvilles, bientôt Artis). Les titres peuvent être chargés via lecteur de carte (en vente par HdFM) ou par NFC sur smartphone Android.

Les SM SRU et de nombreuses AOM ont développé leur système billettique basé sur des technologies différentes : carte centrique, cloud centrique et open payment. Un travail est actuellement mené par **HDFM afin d'améliorer l'interopérabilité entre les différents systèmes**.

Caractérisation du bassin de mobilité

1. Tarification intermodale

Dans le bassin Arrageois, concernant les services régionaux routiers, il existe des conventions de partenariat « portes ouvertes ». Les usagers urbains du réseau **peuvent utiliser, avec leur titre urbain, des lignes régulières commerciales de la Région qui pénètrent dans le ressort territorial de deux des AOM de ce bassin** :

- à l'intérieur du périmètre de la CA de Cambrai, les usagers sont autorisés à circuler avec un titre urbain sur 9 des 10 lignes régionales desservant ce territoire ;
- sur celui de la CU d'Arras, cette possibilité est donnée aux usagers possédant un abonnement urbain sur 5 des 13 lignes régionales desservant ce périmètre. A défaut d'un abonnement urbain, ils peuvent aussi acheter un titre urbain dans les cars.

Concernant les trains TER, il n'existe pas, à ce jour, de tarifications intermodales avec les réseaux urbains de la CU d'Arras et de la CA de Cambrai.

A noter qu'il existe un produit intermodal qui est aujourd'hui peu connu. En effet, les usagers présentant un abonnement TER valide peuvent bénéficier d'un abonnement mensuel au prix de 10€ sur le routier régional.

2. Distribution

Sur le territoire du bassin, il n'existe pas, actuellement, de système de vente croisée. A ce jour, seuls les titres tout public du réseau de la CU d'Arras sont disponibles à la vente sur les outils PassPass développés par HDFM.

Concernant les titres régionaux, il est possible d'acheter les titres :

- routiers interurbains à bord des véhicules, en agence commerciale, chez des dépositaires, sur internet ou par correspondance ;
- TER en vente physique (guichets SNCF TER ou Voyages, distributeurs de billets, régularisation à bord, Mobileo, chez des dépositaires) ou à distance (site internet TER, application SNCF Connect, agences de voyage, par téléphone via le service contact TER Hauts-de-France).

3. Billettique et interopérabilité

Sur ce bassin, seules la CA de Cambrai et la CU d'Arras ont déployé un système billettique répondant à **l'interopérabilité PassPass** respectant le référentiel fonctionnel défini par HDFM.

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

- le **réseau Arc-en-Ciel**, sur la partie desservant les territoires du département du Nord, équipé en billettique PassPass, permettant une interopérabilité avec les autres réseaux respectant les spécifications PassPass ;
- le **réseau Oscar**, organisé sur les territoires du département du Pas-de-Calais, équipé en billettique MATAWAN (ex-UBI) et dont l'interopérabilité avec les réseaux équipés de PassPass est en cours de déploiement ;
- le **réseau TER**, équipé en billettique PassPass.

Enjeux et perspectives

Le choix et la définition de la tarification est l'un des leviers d'action permettant aux AOM d'encourager l'usage des transports collectifs ou de favoriser certaines lignes ou modes de transport du réseau. Développer des titres intermodaux simplifie l'expérience des usagers lors d'un trajet combinant plusieurs transports collectifs. Cela peut donc favoriser l'essor de l'intermodalité. La tarification intermodale nécessite en amont une harmonisation de la gamme tarifaire afin que les prix et les profils correspondent entre les différentes AOM.

▶ E.2. La tarification intermodale et la distribution

Relevant de l'autorité de chaque AOM, la tarification intermodale sous-entend des questions de flux financiers et de compensation financière, **ainsi qu'une forte complexité de mise en œuvre tant sur le plan technique qu'administratif**. Ce sujet pourra être traité dans le cadre des futurs COM.

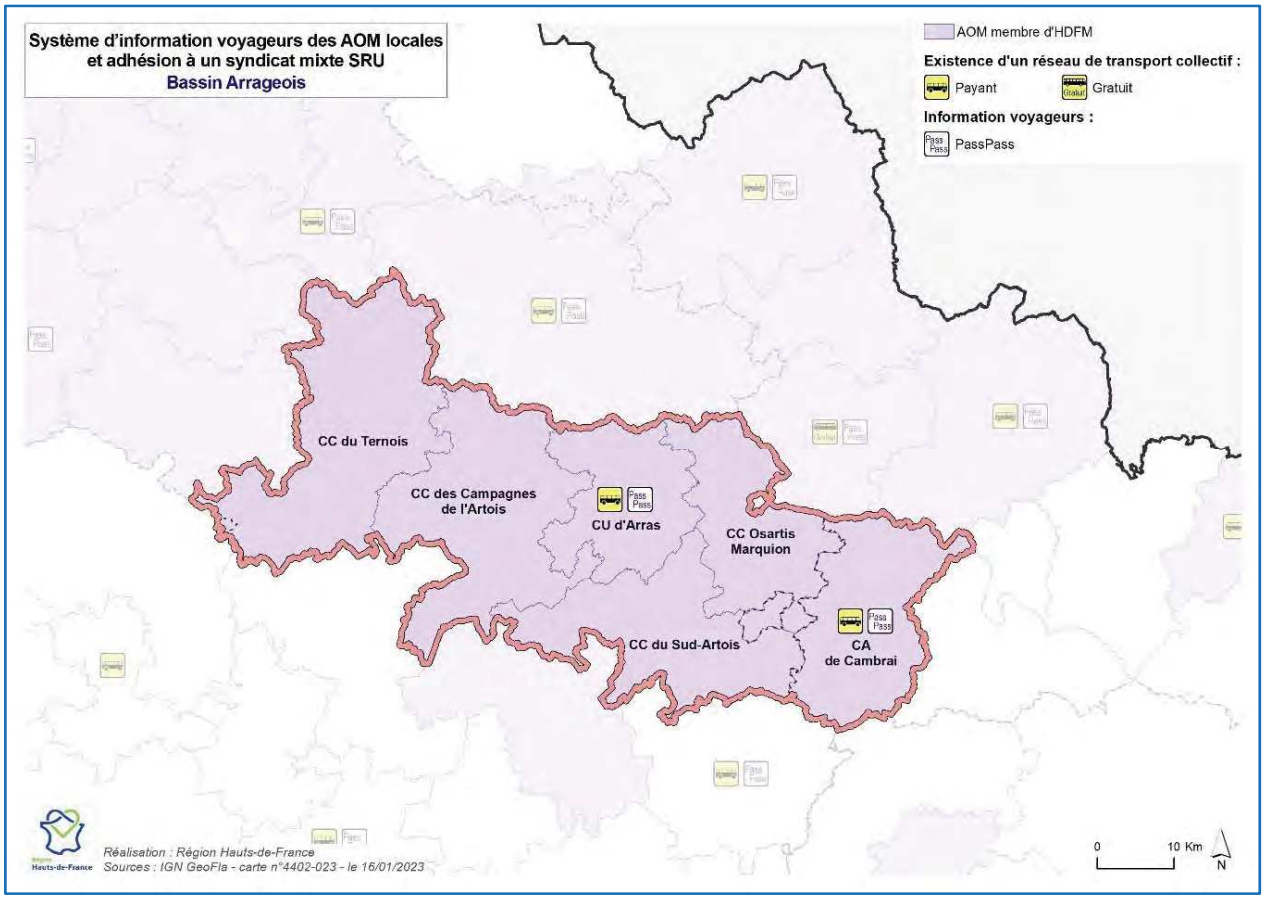
Un « droit à la mobilité » doit être assuré dans le cadre de l'organisation des transports collectifs. **Une tarification sociale et solidaire est nécessaire** pour permettre aux **publics plus vulnérables** d'accéder aux transports collectifs. Les AOM développent pour leur réseau de transport des tarifications sociale et solidaire, voire font le choix de la gratuité de leur transport. Il n'existe pas à ce jour **d'homogénéisation de ces gammes tarifaires**, par exemple un tarif jeunes n'est pas attribué pour les mêmes tranches d'âges selon les AOM. Cette question pourra être abordée lors de l'élaboration des PAMS.

De plus, il est essentiel de **veiller à une bonne communication sur la tarification** proposée afin que les usagers puissent être bien informés. La lisibilité des informations données et une communication régulière sur différents canaux (en agence, format papier, sur le site internet du réseau de transport, via une application…) permettent de toucher l'ensemble des publics d'usagers. La LOM a également imposé de nouvelles exigences en matière de services numériques multimodaux : **dorénavant, un usager devra pouvoir y trouver toutes les informations tarifaires en lien avec son profil**.

Par ailleurs, l'interopérabilité, en favorisant le développement des titres intermodaux, participe à l'amélioration des services proposés aux usagers en fluidifiant l'achat des titres et en s'affranchissant des limites géographiques propres à chaque réseau. Pour réaliser cet objectif, il est indispensable de partager **un socle technique commun aux différentes AOM**, c'est-à-dire un référentiel, une documentation technique, s'appuyant sur des normes, des formats d'échange nationaux ou européens. Il est nécessaire de s'appuyer sur les **travaux en cours portés par les deux SM SRU** que ce soit sur le développement des outils interopérables ou sur la définition d'un socle technique commun et partagé.

Enfin, concernant la distribution, **il est important que les différents canaux de distribution soient maintenus et développés afin de toucher l'ensemble des publics**, notamment les publics vulnérables (personnes âgées, jeunes, personnes sans emploi, PMR). Des réflexions sur la base des travaux des SM SRU sur les **ventes croisées** pourraient aussi être poursuivies tout en prêtant attention à ce que cela pourrait impliquer, notamment financièrement.

▶ E.3. Les services intermodaux des syndicats mixtes de coordination



▶ E.3. Les services intermodaux des syndicats mixtes de coordination

Eléments de contexte

Les syndicats mixtes de type SRU, également appelés syndicats de coordination, ont été créés par la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) du 13 décembre 2000. Ces structures **ont une vocation dédiée à l'intermodalité**. En effet, la loi SRU confie à ce type de syndicat 3 **compétences obligatoires** :

- coordonner les services de transports organisés par les différentes autorités compétentes, dans un but d'intermodalité ;
- mettre en place un système d'information multimodale à l'intention des usagers ;
- favoriser la création d'une tarification coordonnée et de titres de transport uniques ou unifiés.

Seuls les AOM et les Départements peuvent en être membres. Leur vocation première est donc de regrouper et de coordonner plusieurs AOM et les Départements sur les différents champs de l'intermodalité.

De plus, sous réserve des délégations de compétence correspondantes le cas échéant, ces syndicats peuvent aussi se doter de compétences optionnelles : l'organisation de services publics réguliers de transport, la réalisation, la gestion et l'exploitation d'infrastructures de transport comme les gares routières ou les pôles d'échange multimodaux (PEM), etc.

La région **Hauts-de-France** a la particularité d'héberger **deux structures** de ce type : **le Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise (SMTCO)** sur le département de l'Oise et **Hauts-de-France Mobilités (HDFM)** couvrant partiellement le reste de la région. Chacun de ces syndicats a développé ses propres outils intermodaux : le SISMO pour le SMTCO et la Centrale PassPass pour HDFM.

1. La démarche PassPass

Le système PassPass se décompose en **deux outils distincts** :

- **l'information multimodale** : en 2017, HDFM a mis en place un calculateur d'itinéraires via un site internet décliné en application mobile. Pour alimenter ce système d'informations multimodale (SIM), chaque membre disposant de services de mobilité doit fournir l'information et les données au syndicat afin de compléter le SIM. HDFM souhaite renouveler et améliorer ses outils d'information multimodale. Ainsi, au cours de l'année 2023, un nouveau calculateur d'itinéraires et une nouvelle application seront mis en place ;
- **la billettique** : pour le compte de ses membres, le syndicat a élaboré en 2015 un **référentiel fonctionnel commun** (REFOCO) que chaque AOM membre doit utiliser lors de la mise en place de système billettique. Ces éléments sont accompagnés par la mise en place d'outils facilitant le déploiement de systèmes billettiques, comme une plateforme de tests située à Armentières. Ainsi, chaque AOM reste maître d'ouvrage de son système billettique et en assure la mise en place. HDFM a procédé à une mise à jour de son référentiel en 2022.

2. La démarche SISMO (Système Intégré de Services à la Mobilité dans l'Oise)

Pour répondre aux enjeux de mobilité de l'Oise et favoriser l'usage combiné des différents modes de transports collectifs et de tous les modes alternatifs à la voiture en solo, le SMTCO s'est doté en 2010 (via un contrat de partenariat public-privé de 12 ans) d'un outil innovant « SISMO » combinant information voyageurs multimodale et billettique interopérable. Le SISMO est mis gracieusement à disposition des 21 collectivités membres du SMTCO (dont la Région Hauts de France et le Département de l'Oise).

Fort de ce succès, le SMTCO a renouvelé le SISMO via un marché de partenariat public privé notifié le 6 juillet 2021 et pour une durée de 12 ans. Les outils « Oise Mobilité » (dénomination grand public du SISMO) ci-dessous constituent le système global et unique SISMO 2, intégrant **toutes les fonctions d'une mobilité facilitée et durable** :

- **une billettique interopérable avec le système billettique régional PassPass** qui équipe l'ensemble des véhicules des réseaux payants de l'Oise ;
- **un système d'aide à l'exploitation et d'information voyageurs** (SAEIV) accompagné d'un système de comptage pour tous les véhicules des réseaux gratuits, d'équipements d'informations voyageurs au sol (plus de 170 panneaux et écrans dynamiques aux principaux points d'arrêts et gares) et embarqué (information sonore et visuelle dans les véhicules) ;
- **un système d'information multimodal** (SIM) oise-mobilite.fr (calculateur d'itinéraires multimodaux train, cars, bus, TCAD, covoiturage, modes doux sur l'Oise et territoires limitrophes) alimenté avec des données temps-réel également décliné sur applications mobiles (Android et IOS) ;
- **une plateforme de covoiturage** proposée comme service de mobilité alternatif à la voiture individuelle et répondant également aux problématiques de plans de mobilité ;
- **un système de gestion des réservations pour les Transports Collectifs à la Demande** (TCAD) ;
- la mise en place d'un **outil décisionnel** (analyses statistiques) ;
- une **agence de Mobilité** chargée à la fois des contacts clients (informations voyageurs, gestion des réservations des TCAD, gestion des réclamations, etc.), de la gestion des données et d'administration éditoriale et technique ainsi que de la maintenance des éléments constitutifs du SISMO 2.

Le SISMO 2 a pour objectif de s'inscrire dans la continuité du SISMO 1 en termes de services accessibles aux utilisateurs mais aussi de les enrichir et de les améliorer en prenant en compte les nouvelles technologies apparues ces dernières années. Le SISMO 2 aura la capacité de s'adapter aux futures évolutions qui se feront tout au long du marché.

Grâce aux équipements mutualisés du SISMO 2, les utilisateurs pourront notamment bénéficier d'une information sur les transports collectifs en temps-réel, d'un suivi géolocalisé des véhicules, d'une information embarquée accessible et d'outils de supervision pour mesurer et suivre la qualité de service.

Caractérisation du bassin de mobilité

Le bassin Arrageois compte 6 AOM. Au 1er janvier 2023, elles sont toutes membres de Hauts-de-France Mobilités. De plus, la Région en est aussi membre.

1- La billettique

Sur ce bassin, seules **la CU d'Arras et la CA de Cambrai ont déployé un système billettique interopérable PassPass** respectant le référentiel fonctionnel défini par HDFM. Ces systèmes billettiques équipent leur réseau urbain payant respectif. Les autres AOM de ce bassin n'ont pour l'instant pas déployé de système billettique.

▶ E.3. Les services intermodaux des syndicats mixtes de coordination

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

- **le réseau OSCAR**, organisé sur les territoires du département du Pas-de-Calais, équipé en billettique MATAWAN (ex-UBI) et dont l'interopérabilité avec les réseaux équipés de PassPass est en cours de déploiement ;
- **le réseau Arc-en-Ciel** sur la partie desservant les territoires du département du Nord, équipé en billettique PassPass, permettant une interopérabilité avec les autres réseaux respectant les spécifications PassPass ;
- **le réseau TER** équipé en billettique PassPass.

2- L'information multimodale

Les 2 AOM disposant d'un réseau TC urbain (CU d'Arras et CA de Cambrai) alimentent avec leurs données le calculateur d'itinéraires PassPass.

La Région, quant à elle, fournit à HDFM l'ensemble des données des services qu'elle organise afin d'alimenter la Centrale PassPass.fr. Ces données sont intégrées au référentiel des mobilités Pass Pass qui vient alimenter les différents médias : site web, application mobile, calculateur d'itinéraires et outils d'analyse de l'offre.

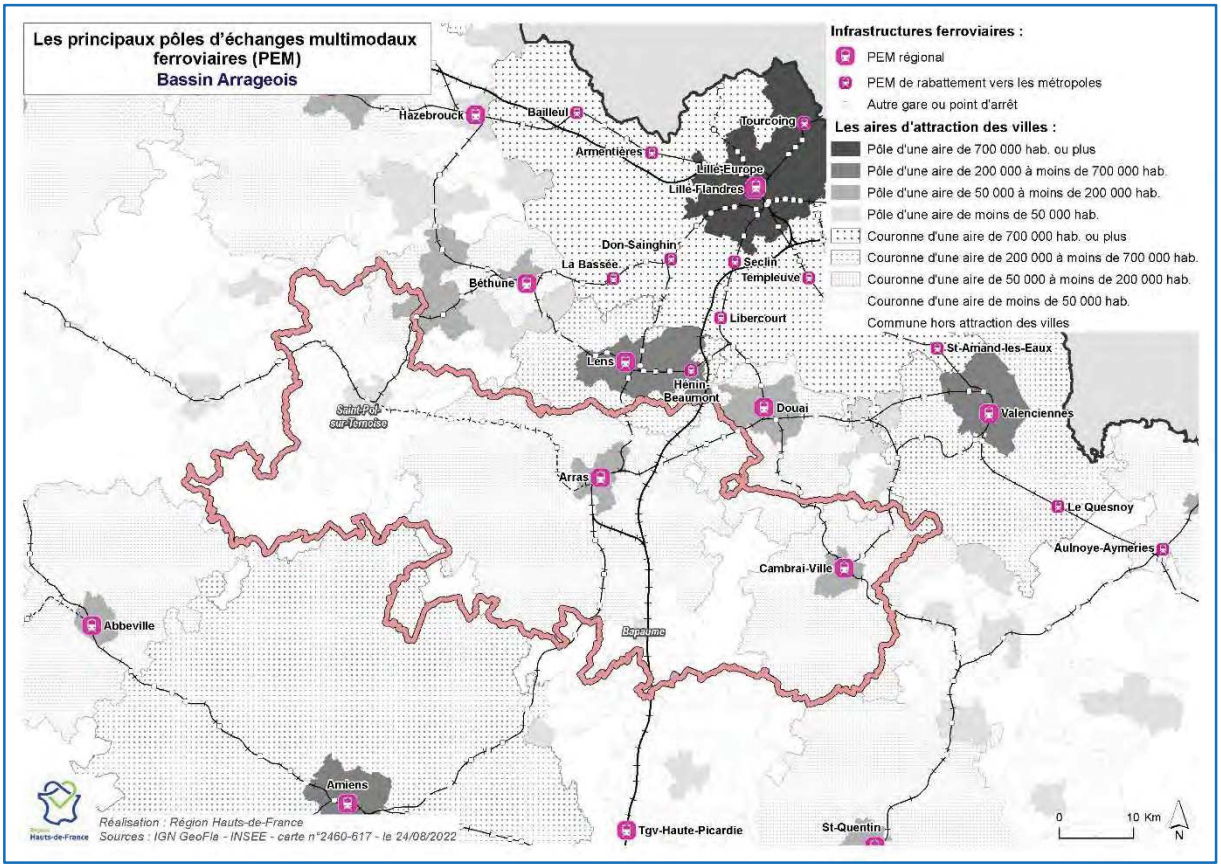
Enjeux et perspectives

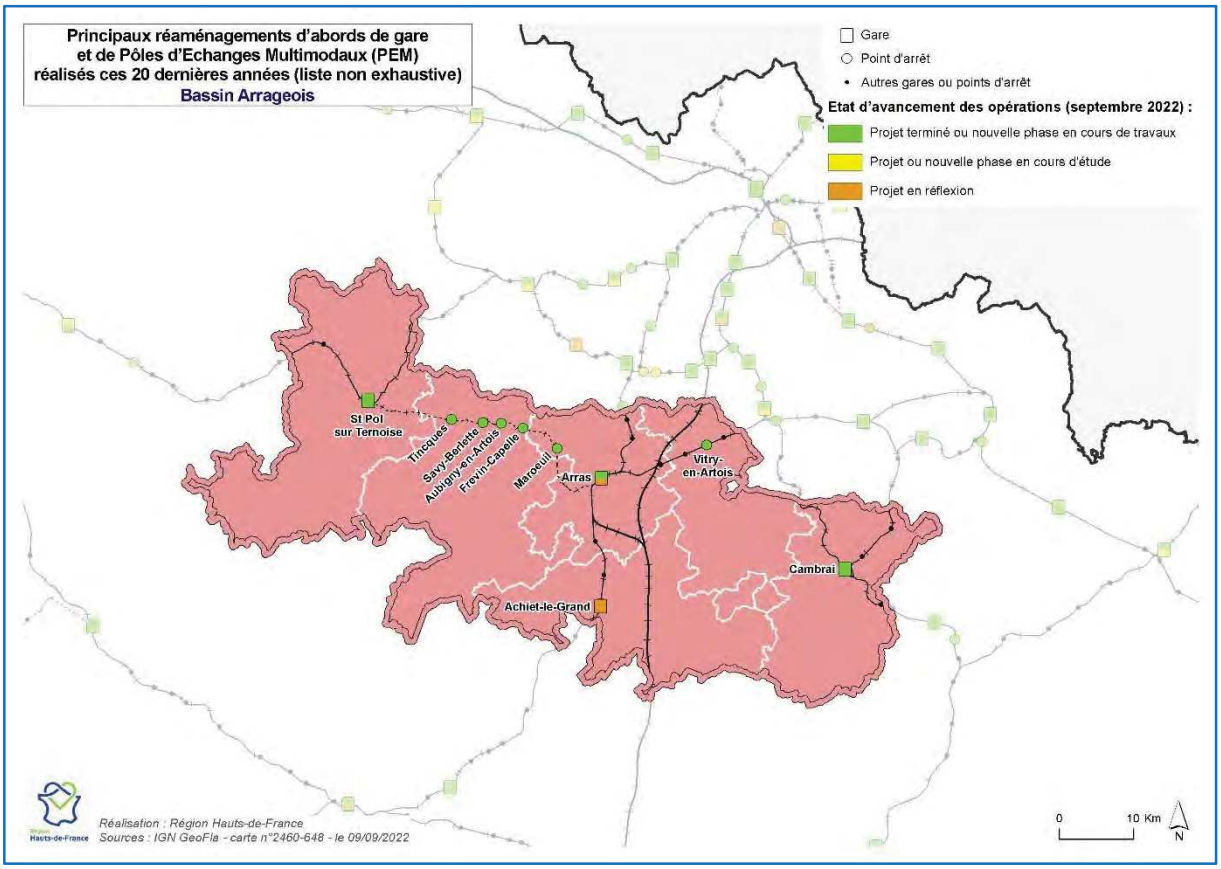
Le bassin Arrageois est le bassin de mobilité le mieux couvert par HDFM car toutes les AOM en sont membres.

S'agissant de la billettique, il s'agit de **veiller à la bonne prise en compte des spécifications techniques définies dans le cadre de la démarche PassPass** afin que chaque système billettique déployé soit bien interopérable et permette ainsi aux usagers de réaliser des déplacements s'affranchissant des frontières administratives. Si à l'avenir de nouveaux réseaux étaient développés et équipés d'un système billettique, il sera nécessaire que cela s'intègre dans le cadre de la Communauté PassPass afin de répondre aux objectifs de facilitation des déplacements à l'échelle de la région.

En matière d'**information multimodale**, conformément aux objectifs visés par la LOM, l'enjeu principal porte sur la fourniture de données d'offres solides par chaque AOM. Ces données de qualité et relatives à l'ensemble des services de mobilité viennent ensuite notamment alimenter les outils des syndicats mixtes SRU. Cet intérêt vaut pour les services existants non encore répertoriés dans les SIM comme pour les futurs services qui seront proposés par les AOM.

▶ E.4. Le développement des pôles d'échanges multimodaux





▶ E.4. Le développement des pôles d'échanges multimodaux

Eléments de contexte

Un des objectifs du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (**SRADDET**) des Hauts-de-France vise à **« développer les pôles d'échanges multimodaux (PEM) »** en proposant un traitement des gares et points d'arrêt ferroviaires et routiers, différenciés selon leurs spécificités, en intégrant au mieux les gares et pôles d'échanges dans la ville et les territoires et en offrant une **accessibilité et des services efficaces aux usagers au droit de ces sites**. A cet effet, il s'agit notamment de s'appuyer sur l'amélioration des liaisons entre les PEM et les polarités desservies, sur une meilleure accessibilité aux gares pour un développement de l'utilisation du TER et des transports régionaux ou encore sur le développement des quartiers de gares.

Pour ce faire, la Région propose **un référentiel pour les PEM** dans sa partie prescriptive et son fascicule (règle générale n°27). Ce référentiel doit désormais être pris en compte lors de l'élaboration des documents locaux de planification en matière de mobilité. Cela doit permettre d'avoir une typologie homogène d'un territoire à l'autre ou encore de hiérarchiser les opérations.

La Région, en tant qu'accompagnatrice technique et financière en matière d'aménagement des PEM, a porté une délibération cadre intitulée « Actualisation de la politique d'intervention en faveur de l'aménagement des abords de gares et des Pôles d'Echanges Multimodaux ». Parallèlement à cette délibération cadre, un document « Cadre d'intervention régionale en matière d'aménagement des abords de gares et des Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) » est établi. Cette liste corrobore les dernières législations de l'Etat (par exemple les réglementations sur les ombrières, sur la gestion des eaux, sur les ZAN). Ainsi sont concernés par ces dispositions techniques et financières, tous les aménagements et les équipements relatifs aux PEM et abords de gare en faveur des besoins des usagers, du développement des transports collectifs et des nouvelles dispositions environnementales.

Les principaux PEM - 26 PEM régionaux et 25 PEM de rabattement vers les métropoles – sont déjà identifiés dans le SRADDET. Il convient de partager des réflexions entre acteurs locaux et AOM régionale pour recenser les autres PEM présents à l'échelle du bassin de mobilité, autres que les gares, et de classer l'ensemble des PEM dans le référentiel régional. Ce travail particulier doit **faciliter les échanges autour de la programmation des aménagements à prévoir à court et moyen termes**.

Caractérisation du bassin de mobilité

Le bassin Arrageois comporte 4 gares et 18 haltes ferroviaires, soit un total de 22 arrêts ferroviaires. Parmi eux, 2 sites sont identifiés comme étant des **PEM régionaux :** Arras et Cambrai, desservies à la fois par le réseau urbain de l'AOM locale et par le réseau routier interurbain et scolaire organisé par la Région. Sur ce bassin, il n'y a pas de sites relevant de la catégorie des PEM de rabattement vers les métropoles.

Au cours des vingt dernières années, de nombreux projets d'aménagement de PEM et d'abords de gares ont été réalisés et portés localement. Encore aujourd'hui, certains sites ont fait l'objet de projet ou sont en cours de traitement que ce soit sur les principaux sites ou sur des points d'arrêts ferroviaires secondaires :

- à ce jour les travaux d'aménagement ont été terminés dans 3 gares : Arras, Cambrai et Saint-Pol-sur-Ternoise ainsi que dans 6 haltes ferroviaires ;
- le pôle d'échange multimodal d'Arras va faire l'objet de travaux à partir de 2024. D'une part des travaux sur le parvis de la gare qui auront lieu entre 2025 et 2027 afin de redynamiser le quartier de la gare (pacifier les usages, remettre du végétal sur la place, …) ;
- d'autre part, des travaux auront lieu au niveau des parkings Bergaine 1 et 2 (à l'ouest de la gare). Les premiers aménagements commenceront à la rentrée 2024 par le déplacement de la gare de cars interurbains à 250 plus au sud pour permettre la construction de bâtiment à usage d'habitation.

A terme, l'espace Bergaine comportera 4 ilots à usage d'habitation, un parking silo de 700 places et la nouvelle gare de cars interurbains.

- des réflexions sont en cours au niveau de la gare d'Achiet-le-Grand quant à la réalisation de projets d'aménagement.

Enjeux et perspectives

La démarche d'élaboration d'un COM peut permettre collectivement de :

- **recenser tous les PEM présents** dans le bassin de mobilité, y compris les pôles d'échanges routiers ;
- **préciser le rôle de chacun de ces PEM** en s'appuyant, en particulier, sur le référentiel du SRADDET ;
- **s'entendre sur une hiérarchisation des interventions** en identifiant les projets à engager ou à mettre en œuvre sur la période 2024-2029 ;
- **s'intéresser à l'accessibilité de ces sites**, au droit du PEM mais également dans une logique du **« dernier kilomètre »** afin d'assurer leur bon rayonnement au sein des territoires ;
- **traiter la question de la gestion du site** afin d'assurer une bonne coordination, notamment en cas de situation dégradée, pour l'entretien, la mise en sécurité, etc.

CHAPITRE

F

2024©C. Zaborowski

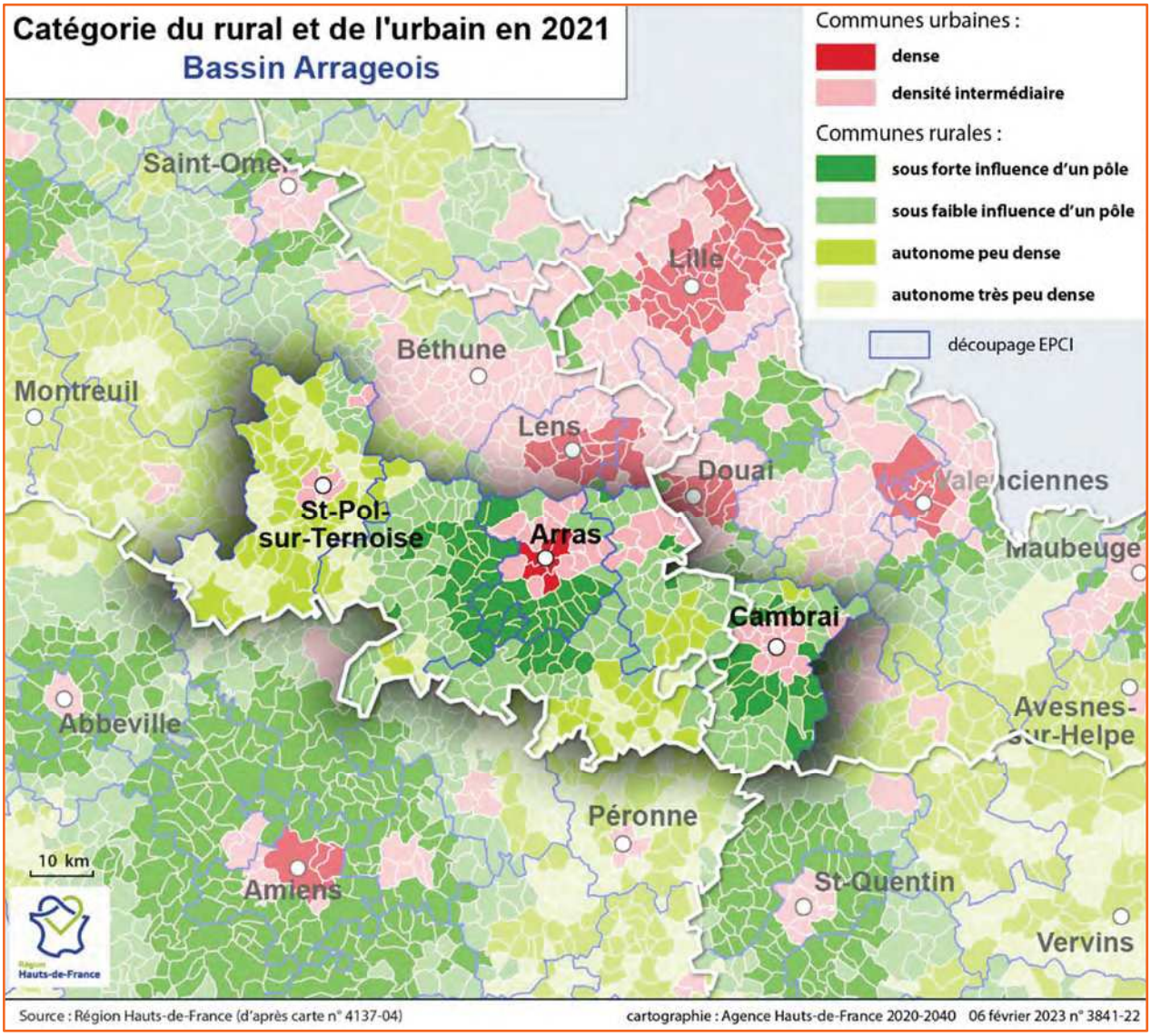
Maison de la Mobilité - Cambrai

Les vulnérabilités et les dispositifs de mobilité solidaire

L'objectif de ces fiches est de développer les sujets liés à la mobilité solidaire. Une fiche consacrée aux nombreux services et dispositifs d'accompagnement existant sur le territoire illustre en particulier la richesse et la complexité de ce domaine.

Ce chapitre met l'accent sur certains publics vulnérables et sur des caractéristiques du bassin qui peuvent constituer un frein à la mobilité : ruralité, vulnérabilités sociales, fragilité numérique, dépendance à la voiture, handicap...

▶ F.1. Les ruralités



▶ F.1. Les ruralités

Eléments de contexte

Le **caractère rural** d'un territoire renvoie à **plusieurs dimensions** : **faible densité, importance des espaces peu artificialisés, éloignement des pôles d'emplois ou d'équipements**…

Depuis 2021, l'**Insee** définit les espaces ruraux par un **nouveau zonage**. Il s'appuie d'abord sur une grille communale de densité qui prend en compte la population communale et sa répartition dans l'espace. Elle s'appuie sur la distribution de la population à l'intérieur de la commune en découpant le territoire en carreaux de 1 kilomètre de côté. Elle repère ainsi des zones agglomérées. L'importance de ces zones agglomérées, au sein des communes, va permettre de les caractériser selon **quatre niveaux de densité (très peu dense, peu dense, de densité intermédiaire, dense)**. Parmi ces quatre niveaux, les communes rurales sont les communes très peu denses et peu denses.

Pour mieux appréhender la grande diversité des espaces ruraux, un critère de type fonctionnel permet de distinguer quatre catégories de communes rurales en fonction de l'importance des liens avec les pôles d'emplois, mesurée à partir du zonage en aires d'attraction des villes. Selon cette définition, **3 158 communes sont rurales en Hauts-de-France**, soit 83% des communes de la région, contre 90 % en France hors Ile-de-France. Elles occupent 26 300 km², c'est-à-dire **82 % de la superficie** de la région, un peu moins que la moyenne de France hors Ile-de-France. Ces communes rurales regroupent près de **30 % de la population** régionale (10 points de moins que la France hors Ile-de-France).

Caractérisation du bassin de mobilité

Le positionnement des espaces urbains et ruraux du bassin Arrageois dessine une géographie relativement contrastée : les communes dites urbaines selon la typologie de l'Insee sont principalement regroupées autour d'**un pôle dense** (Arras) et de **deux pôles de densité intermédiaire** (Cambrai et St-Pol-sur-Ternoise).

Parmi ces pôles, Arras exerce une forte influence sur les communes rurales situées au sud, avec pour celles-ci au moins 30 % des actifs occupés travaillant dans le pôle de l'aire arrageoise.

Le reste du bassin est composé de communes rurales autonomes peu ou très peu denses, notamment dans le Ternois et l'ouest du Cambrésis.

A l'échelle du bassin Arrageois, **un habitant sur deux habite une commune urbaine** (une personne sur cinq réside dans une commune dense, un peu moins d'un sur trois dans une commune de densité intermédiaire) tandis qu'**un habitant sur cinq réside dans une commune rurale** sous faible influence d'un pôle.

▶ F.1. Les ruralités

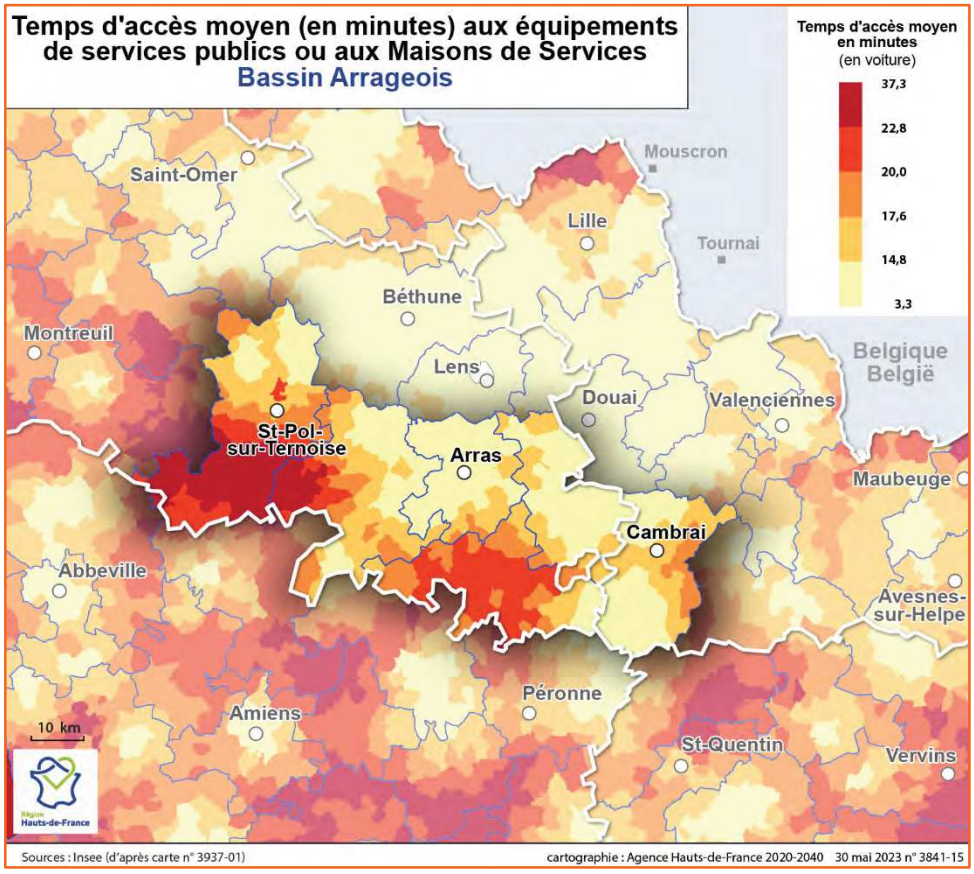
Enjeux et perspectives

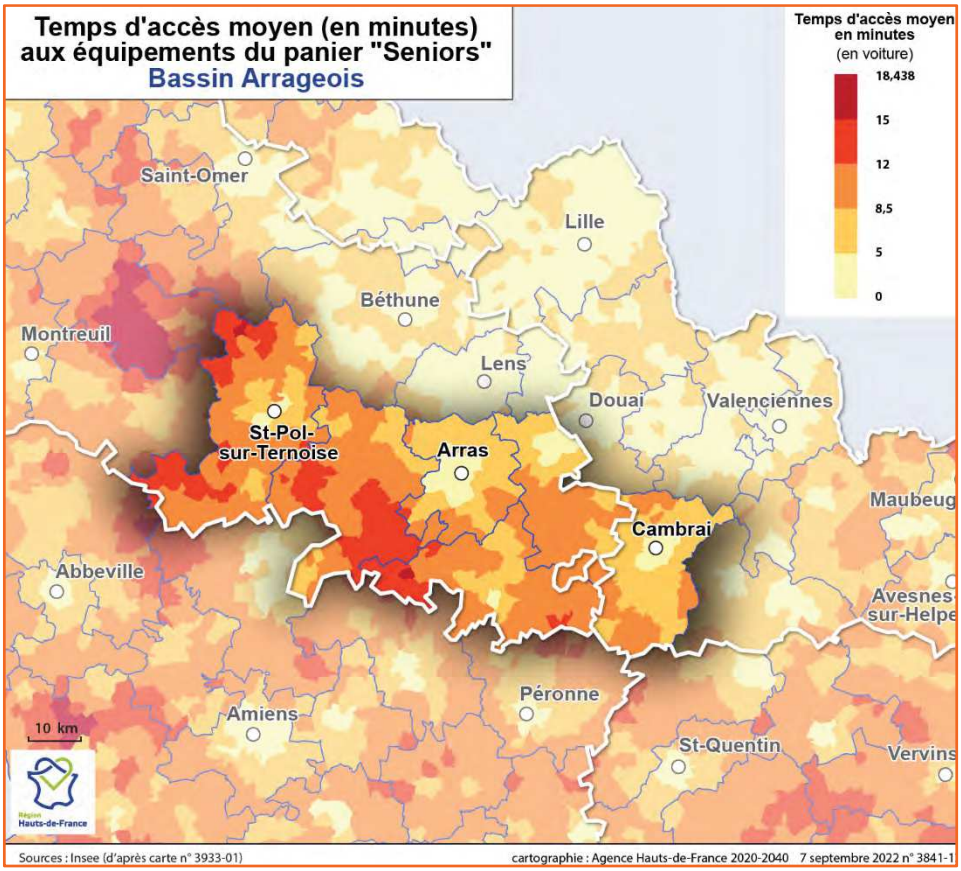
Les espaces ruraux remplissent des fonctions essentielles à la région : contribution à la qualité de vie et à l'attractivité, vecteurs stratégiques du tourisme, de l'agroalimentaire, de la production d'énergies renouvelables, de l'artisanat, et d'aménités environnementales …

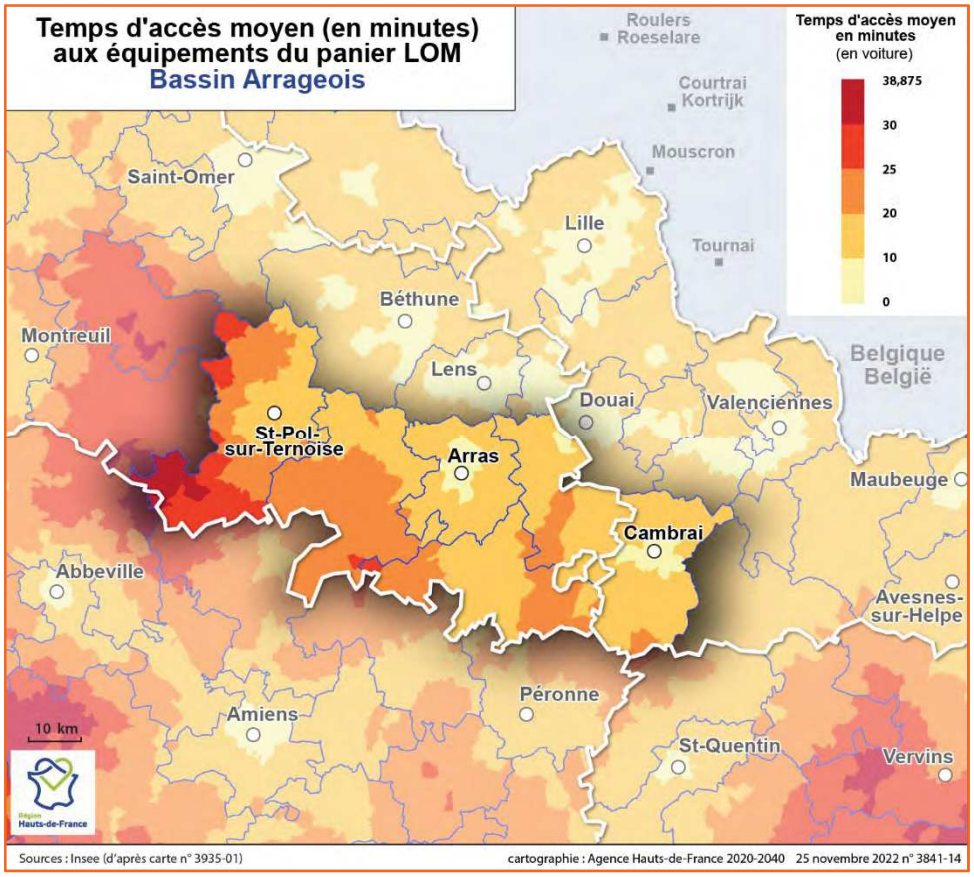
Ces fonctions sont à préserver et à valoriser, tout en prenant en compte la très grande hétérogénéité de ces espaces. Pour cela, le **SRADDET s'appuie sur un maillage de pôles intermédiaires**, caractérisés par un bon niveau d'équipements et de services, et représentant une centralité structurante pour leur territoire environnant et complémentaire des grandes agglomérations. La stratégie régionale d'aménagement vise à renforcer ces polarités : la construction de logements (de différents types) doit être réalisée prioritairement dans ces polarités en cohérence avec les divers besoins du marché et des dynamiques démographiques observées ; la concentration de commerces et de **services est à encourager en développant des solutions de mobilité vers ces polarités.**

Dans les espaces ruraux les moins denses et les plus isolés, le SRADDET encourage l'expérimentation de nouvelles formes de développement local afin de valoriser les capacités des territoires et de s'appuyer sur de nouvelles sources de développement endogène. Le maintien et la diversification des emplois et des activités agricoles, le développement de l'artisanat, des productions agricoles, d'énergies renouvelables, du tourisme local sont à privilégier, en mettant en valeur et en respectant les milieux et le patrimoine. Enfin, les offres de mobilité adaptées, **de même que l'accompagnement des habitants en matière d'information** (où acheter mon titre de transport ? comment me déplacer ?), **doivent y être encouragées**.

▶ F.2. L'accès aux équipements







Eléments de contexte

Trois paniers d'équipements sont ici proposés pour **identifier des territoires à enjeux en termes d'accessibilité à des équipements structurants. Des temps d'accès moyens aux différents équipements sont calculés à partir des distances routières** (exprimées en kilomètres et en temps de trajet aux heures pleines) fournies par le distancier Métric de l'Insee. Ils ont donc un caractère théorique car, en pratique, les trajets ne se font pas forcément en voiture, et certains critères ne sont pas pris en compte dans la modélisation (lieux de travail ou de scolarisation, recherche d'une place de parking …). Ils permettent cependant d'appréhender des situations très diverses en matière d'accessibilité.

1. **Le panier « services publics »** (Insee) **comprend 6 équipements** :

   - police, gendarmerie ;
   - direction régionale/départementale des finances publiques ;
   - réseau de proximité Pôle Emploi/réseau partenarial Pôle Emploi ;
   - maison de justice et du droit/antenne de justice ;
   - bureau de poste, relais poste, agence postale ;
   - ◆ les MSAP (Maisons de services au public) ou Maisons France Services qui délivrent une offre de proximité à tous les publics. En raison de leur caractère structurant, un poids équivalent à l'ensemble des 5 autres équipements leur est accordé dans le calcul du temps moyen aux équipements de ce panier.

2. **Le panier « LOM »** (réalisé par l'Agence Hauts-de-France 2020-2040) comprend 13 types d'équipements de niveau intermédiaire ou supérieur :

   - tribunal de grande instance
   - lycée d'enseignement général et/ou technologique
   - lycée d'enseignement professionnel
   - UFR
   - école d'ingénieurs
   - urgences
   - maternité
   - spécialiste en cardiologie
   - spécialiste en radiodiagnostic et imagerie médicale
   - gare de voyageurs d'intérêt régional
   - bassin de natation
   - cinéma
   - bibliothèque

L'objectif de **ce panier dit « LOM » est de définir des mobilités nécessaires pour accéder à des équipements de niveau intermédiaire ou supérieur**, qui n'ont pas vocation à être de grande proximité nécessairement.

3. **Le panier « seniors »** (Insee) comprend **16 équipements liés à la santé, les sports et loisirs et les services** principalement à destination des personnes de 65 ans et plus :

   - magasin d'optique
   - urgence
   - médecin omnipraticien
   - spécialiste cardiologie
   - infirmier
   - masseur kinésithérapeute
   - pharmacie
   - laboratoire d'analyses médicales
   - personnes âgées - hébergement
   - personnes âgées - soins à domicile
   - personnes âgées - service d'aide
   - bassin de natation
   - boulodrome
   - tennis
   - cinéma
   - salle ou terrain multisports

Ces équipements sont tirés de la **base permanente des équipements 2020 (BPE 2020)** réalisée par l'Insee. Elle comporte un large éventail d'équipements et de services rendus à la population. Le champ actuel recouvre les domaines des services, marchands ou non, des commerces, de la santé et de l'action sociale, de l'enseignement, du sport, des loisirs, du tourisme, des transports et de la culture.

▶ F.2. L'accès aux équipements

Caractérisation du bassin de mobilité

Tout d'abord, on constate de **fortes disparités dans les temps d'accès aux équipements du panier « services publics »** avec :

- un temps d'accès inférieur à 18 minutes, voire à 15 minutes pour Arras, Cambrai, la CC Osartis Marquion et quelques communes rurales sous forte influence d'un pôle urbain ;
- à contrario un temps d'accès compris entre 20 et 37 minutes pour les territoires du Ternois et du sud du bassin.

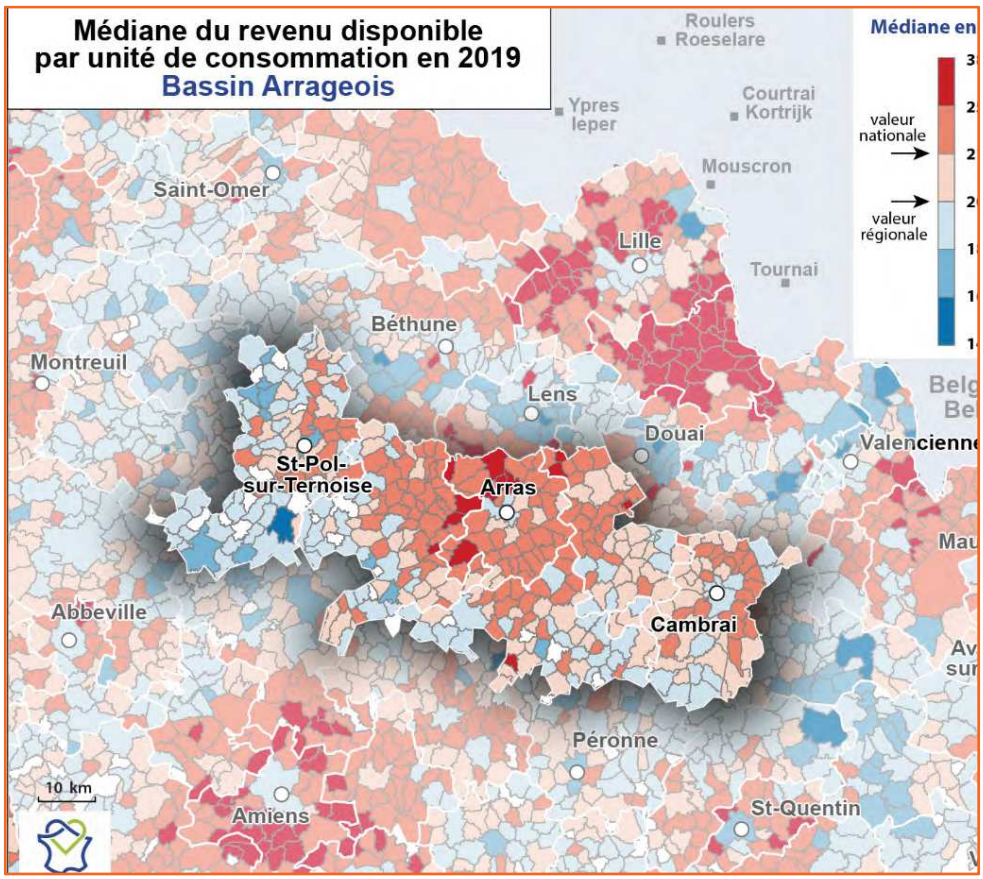
De plus, on remarque **une assez bonne accessibilité aux différents équipements du panier « séniors »** sauf pour les communes de l'ouest du Ternois et du sud du bassin. Néanmoins, des temps d'accès supérieur à 5 minutes en voiture peuvent constituer un frein pour des personnes âgées. Cela suppose également la possession d'une voiture ou la capacité de la conduire ou la présence d'un transport en commun car ces temps d'accès sont souvent trop longs pour être réalisés à pied.

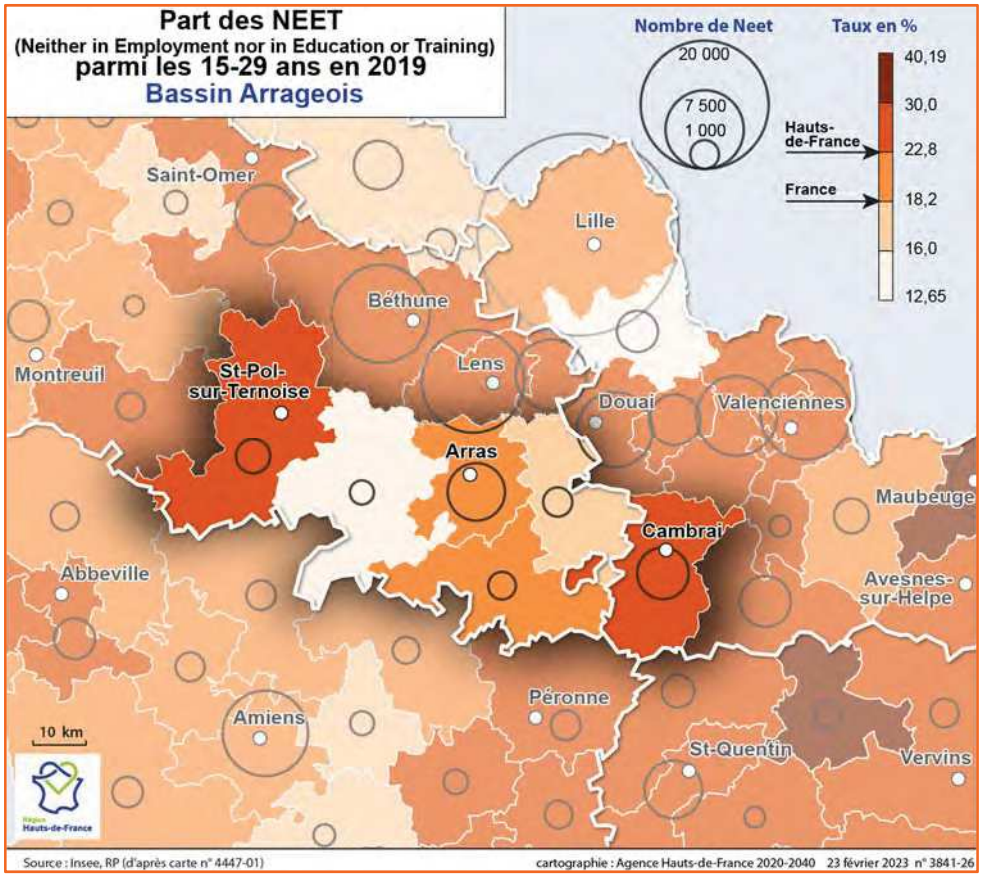
Enfin, pour **le panier LOM**, on observe que **les temps d'accès sont d'autant plus élevés que l'on s'éloigne des pôles urbains** (Arras, Cambrai, Saint-Pol-sur-Ternoise). Sur l'ensemble du bassin, on note une relative bonne accessibilité aux différents équipements, avec néanmoins l'identification d'un territoire à enjeux : l'ouest du Ternois.

Enjeux et perspectives

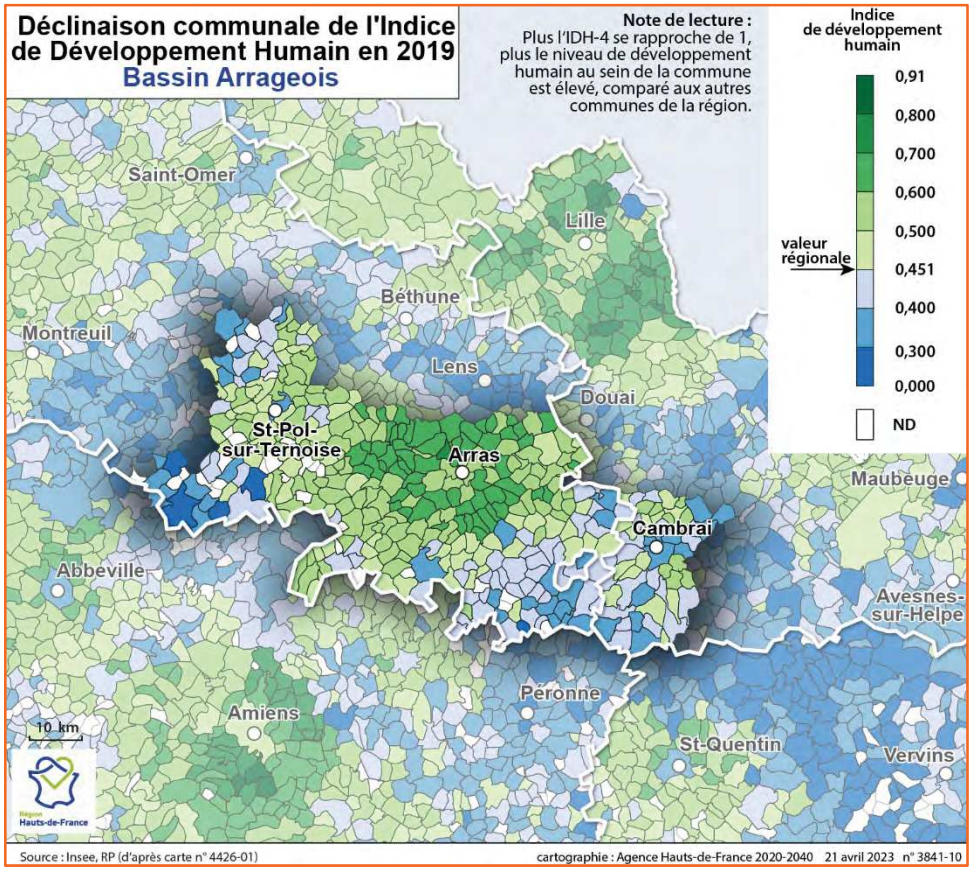
L'accès aux équipements et aux services est un facteur clé de la qualité de vie des habitants et de l'attractivité du territoire. La qualité de vie sur les territoires tient en effet pour beaucoup à l'accessibilité des équipements et des services, c'est-à-dire à la possibilité d'atteindre les lieux disposant d'une fonction particulière nécessaire au bien-être des habitants (administration, services publics, commerces, loisirs, santé, etc.). Un éloignement et une dispersion des équipements et services entrainent des déplacements plus longs en distance et en temps, plus fréquents, voire à un renoncement, pour les habitants. Il y a un **enjeu de structuration et de renforcement des pôles de services en cohérence avec l'offre de mobilité et en lien avec l'ossature du SRADDET**.

▶ F.3. Les vulnérabilités sociales





▶ F.3. Les vulnérabilités sociales



Eléments de contexte

Selon une enquête menée par le Laboratoire de la Mobilité inclusive et l'institut Elabe, **un français sur cinq déclare rencontrer des difficultés à se déplacer**. Ces difficultés peuvent souvent être liées à une précarité monétaire.

Près d'un **quart des Français déclare avoir déjà renoncé à un travail ou à une formation faute de moyen pour se déplacer**. Le taux est même plus élevé chez les populations les plus jeunes (près d'un jeune sur 2) et socialement les plus fragiles (54 % des personnes vivant dans un foyer avec moins de 1 000 euros par mois).

Par ailleurs, **près d'un Français sur cinq déclare avoir déjà renoncé à se rendre à un entretien d'embauche** ou dans une structure d'aide à la recherche d'emploi (Pôle emploi par exemple) faute de moyen pour se déplacer, en particulier chez les plus jeunes et les ménages les plus défavorisés.

Le contexte actuel de crise énergétique, d'inflation et de hausse du prix du carburant renforce ces risques de difficultés de mobilité chez les ménages les plus précaires.

Plus globalement, la crise sanitaire liée à la Covid-19 a mis en évidence de fortes inégalités sociales face aux problématiques de mobilité. De nombreuses personnes se sont notamment retrouvées isolées, privées de liens sociaux et familiaux durant les différents épisodes de confinement.

Les enjeux sociaux en Hauts-de-France restent particulièrement prégnants. La région **Hauts-de-France** est très concernée par les phénomènes de pauvreté : avec **18,1 % de sa population vivant sous le seuil de pauvreté**, soit un million d'habitants, elle est la deuxième région métropolitaine la plus pauvre après la Corse.

▶ F.3. Les vulnérabilités sociales

Au-delà de la pauvreté monétaire, cette population présente d'autres fragilités : déficit de formation, éloignement durable du marché du travail, notamment pour les femmes, ou retard scolaire. L'insertion des jeunes apparait particulièrement difficile : 28 % des 18-25 ans ne sont ni en formation, ni en emploi, soit six points de plus qu'au niveau national. Les difficultés sont d'autant plus importantes que la région est celle qui compte relativement le plus de jeunes de 18-25 ans, après l'Ile-de-France : ils représentent un habitant sur dix.

Si la région Hauts-de-France affiche globalement **le niveau de développement humain le plus faible** des régions de France métropolitaine, les contrastes sont importants à l'échelle infrarégionale, avec des territoires concentrant, en un espace et à une période donnée, des populations avec un certain degré de ressources monétaires, éducatives et sanitaires.

La déclinaison communale de l'indicateur de développement humain (IDH-4) permet de mesurer ces contrastes à l'échelle des territoires.

L'IDH-4 constitue en effet une déclinaison régionale de l'Indicateur de Développement Humain du PNUD (Programme des Nations Unies pour le Développement). Il reprend les trois grandes dimensions de cet indicateur : la santé, l'éducation et le niveau de vie, à savoir la capacité à bénéficier d'une vie longue et saine, la capacité d'accès à l'éducation et aux connaissances et enfin la possibilité d'accéder aux ressources matérielles indispensables pour atteindre un niveau de vie décent.

À une échelle territoriale fine, l'IDH-4 synthétise un état de développement humain relatif à des populations qui, à un moment donné, y résident, sans nécessairement y inscrire l'ensemble de leur cycle de vie.

Dans le cadre des enjeux de mobilité solidaire, **la LOM vise à également apporter des améliorations à l'accessibilité à la mobilité pour les personnes en situation de handicap**. En Hauts-de-France, les bénéficiaires de l'Allocation aux Adultes Handicapés (AAH) représentent près de 4 % de la population des 20-64 ans en 2020, contre 3,3 % en moyenne en France métropolitaine.

Caractérisation du bassin de mobilité

A l'échelle du bassin de mobilité de l'Arrageois, le revenu disponible médian (par Unité de Consommation) des ménages est **peu supérieur à la moyenne régionale (20 990 € contre 20 360 € en 2019)** mais inférieur à la moyenne nationale (21 930 €). Le taux de pauvreté (défini à 60 % du revenu médian disponible) est inférieur à la moyenne régionale (15 % contre 17,6 %) mais légèrement supérieur à la moyenne nationale (14,5 %).

Des disparités territoriales importantes en matière de revenus sont observées sur ce bassin de mobilité. Les niveaux de revenus sont relativement élevés dans les territoires sous influence arrageoise. Le nord-ouest du bassin de mobilité et le Cambrésis sont caractérisés par des revenus disponibles plus proche de la moyenne régionale tandis que le sud de St-Pol-sur Ternoise concentre une population avec des revenus plus modestes.

Les bénéficiaires de l'Allocation aux Adultes Handicapés (AAH) sont relativement moins nombreux sur le bassin de mobilité du Sud de l'Arrageois comparé à la moyenne régionale (3,7 % des 20-64 ans chez les hommes et 3,4% des 20-64 ans chez les femmes, contre respectivement 4 et 3,6 % en moyenne régionale).

A l'image de la région, l'éloignement de l'emploi pour les jeunes (15-29 ans) est un vrai enjeu social sur ce bassin de mobilité : un jeune sur cinq (15-29 ans) n'est ni en emploi ni en qualification (22,8 % en moyenne régionale), la part de NEETs *(« Neither in Employment nor in Education or Training »)*. Ils sont relativement plus nombreux sur les deux extrémités du bassin (la Communauté de Communes du Ternois avec 25 % et la Communauté d'Agglomération de Cambrai avec 23,4 % des 15-29 ans).

▶ F.3. Les vulnérabilités sociales

L'analyse de l'IDH-4 illustre des disparités en termes de développement humain sur le bassin Arrageois. Une très grande majorité des communes situées dans la partie centrale du bassin, notamment les communes périurbaines sous influence d'Arras, ont un IDH-4 supérieur à la moyenne régionale.

A contrario, le sud de St-Pol-sur-Ternoise et le Cambrésis sont caractérisés par un IDH-4 nettement en retrait, en raison notamment d'un revenu disponible des ménages inférieur à la moyenne régionale, d'une surmortalité tout âge plus importante, et d'un taux de non diplômés plus élevé.

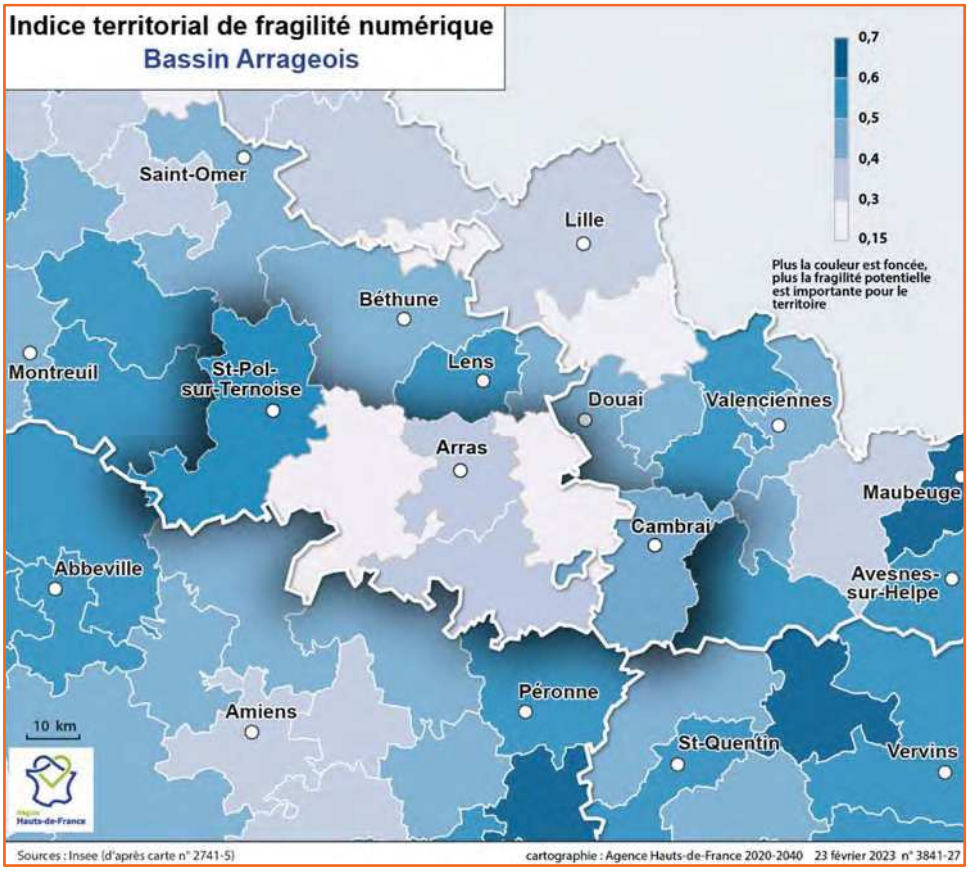
Enjeux et perspectives

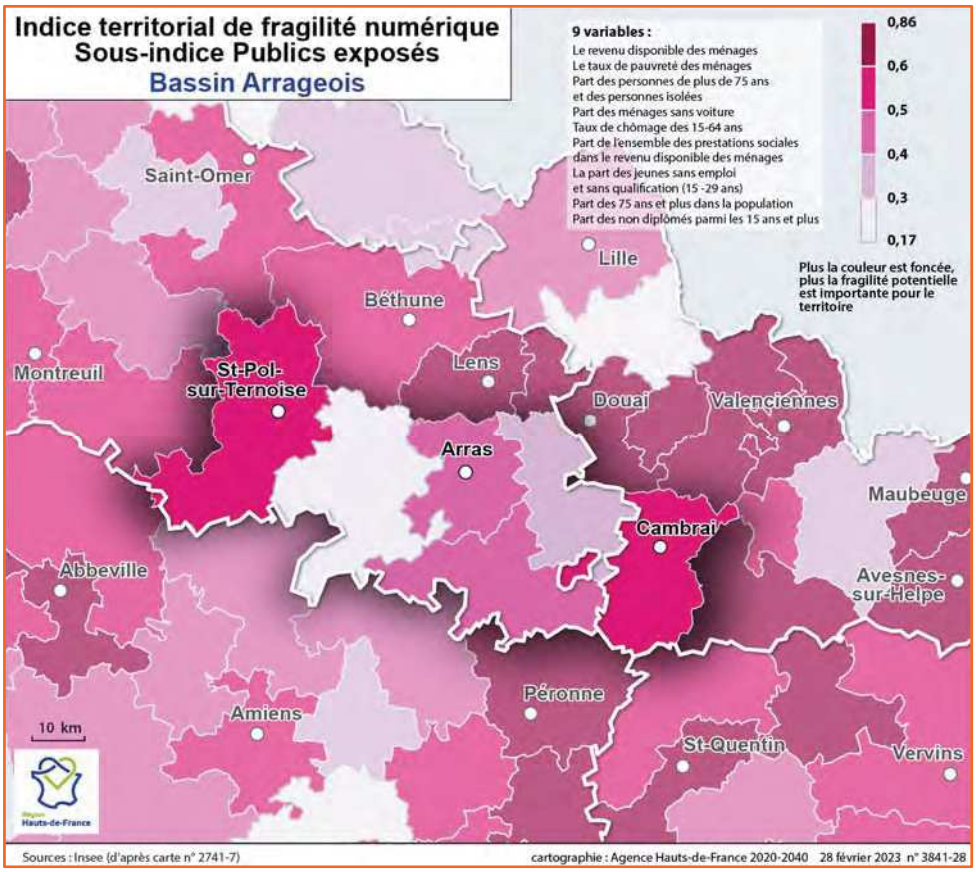
Les indicateurs mettent en avant des difficultés importantes relatives à la vulnérabilité des publics dans ce bassin de mobilité. Le PAMS pourra préciser les publics vulnérables du bassin pour **prioriser les cibles prioritaires du plan d'actions**.

La part relativement importante de NEETs *(« Neither in Employment nor in Education or Training »)* dans ce bassin de mobilité est un indicateur important sur la nécessité de **proposer des outils favorisant la mobilité des jeunes, éloignés de l'emploi et des formations**.

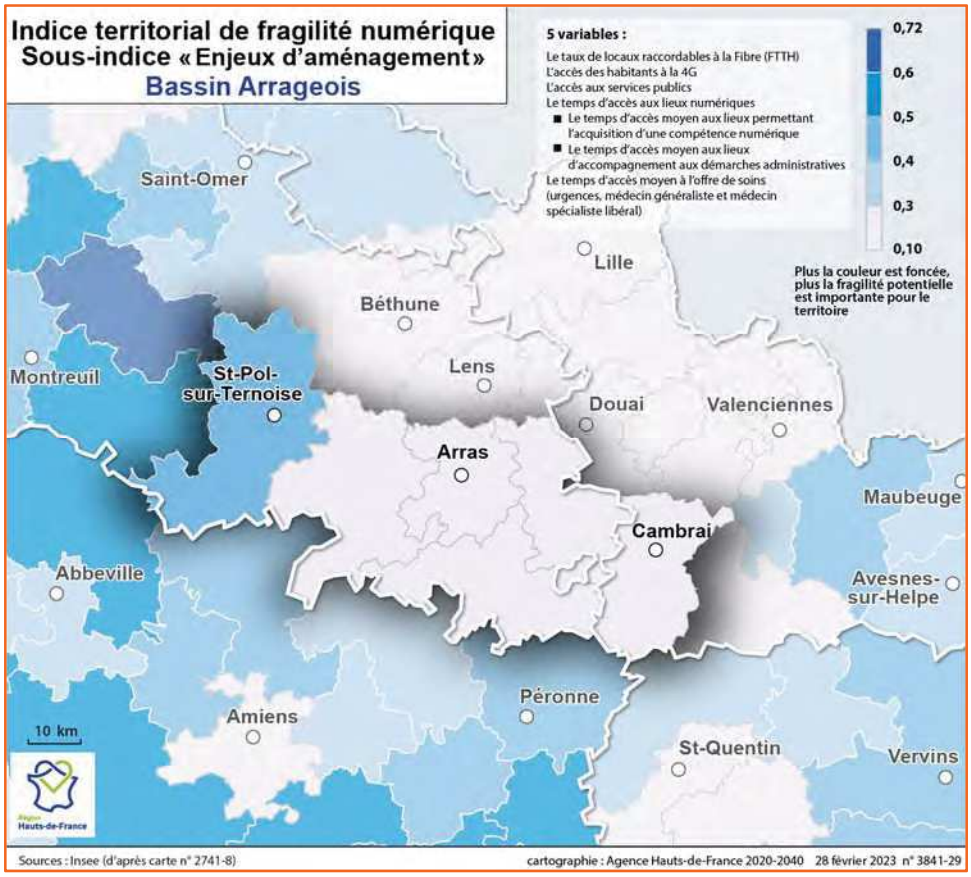
Alors que le coût de l'énergie est de plus en plus élevé, les informations relatives aux revenus de la population sont décisives. Il pourra être plus opportun pour les populations avec des revenus faibles, particulièrement concentrées sur certains territoires du bassin, **de disposer de transports en commun**, souvent avec des **tarifications sociales adaptées voire la gratuité**, que d'utiliser une voiture individuelle engendrant des dépenses élevées.

▶ F.4. La fragilité numérique





▶ F.4. La fragilité numérique



Eléments de contexte

Notre société a été bouleversée en profondeur par la crise de la Covid-19 et les multiples mesures qui ont été prises pour endiguer la pandémie (confinements, couvre-feux, fermetures de certains commerces, etc.). Télétravail, école à distance, développement du « click and collect », réunions de travail ou consultations médicales en visio, de nombreux usages digitaux se sont développés ces trois dernières années. Les modes de connexion se sont aussi fortement diversifiés, notamment avec le développement des usages nomades, et la crise sanitaire a également intensifié l'achat de biens en ligne, et par conséquent la livraison de colis.

L'édition 2021 du baromètre du numérique réalisé par le Centre de Recherche pour l'Etude et l'Observation des Conditions de Vie (CREDOC) met en évidence **une progression des usages quelle que soit la fréquence d'utilisation** allant de +7 points en un an (smartphone) à +17 points (tablette). L'utilisation quotidienne de ces équipements progresse également, très fortement s'agissant de l'ordinateur (+19 points en un an), en partie portée par la diffusion du télétravail ou l'enseignement en ligne pendant la crise sanitaire.

Le développement des usages du numérique s'est donc considérablement intensifié alors qu'il connaissait déjà un essor important avant la crise sanitaire : en 2019, 7 personnes sur 10 en France se connectaient à internet quotidiennement ou presque, alors qu'elles étaient moins de la moitié en 2009.

▶ F.4. La fragilité numérique

Si la numérisation de nombreuses activités peut faciliter la vie quotidienne pour certains, elle peut la rendre beaucoup plus difficile pour d'autres. **Une partie de la population peut avoir des difficultés à accéder à internet**, pour des raisons de disponibilité du réseau ou pour des raisons de coûts d'acquisition d'équipements numériques, voire d'abonnements. Par ailleurs, **le manque de compétences numériques peut aussi être un frein** extrêmement important à l'utilisation de ces outils dans la vie de tous les jours.

Une étude, réalisée par l'INSEE en 2020, montre que **dans les Hauts-de-France, 17 % de la population âgée de 15 ans ou plus est en situation d'illectronisme, soit 800 000 habitants**. Parmi eux, plus de 9 personnes sur 10 n'ont pas utilisé internet dans l'année. Les autres utilisent internet mais n'ont les connaissances numériques de base dans aucun des 4 domaines de compétences définis par Eurostat, à savoir la recherche d'information, la communication, la résolution de problèmes et l'usage de logiciels.

L'indice territorial de fragilité numérique comprend 4 axes :

- **accéder aux interfaces numériques** : cet axe permet d'identifier les territoires mal couverts par les réseaux dans lesquels les populations en situation de précarité auraient des difficultés pour accéder aux équipements numériques ;
- **accéder à l'information et aux services publics** : cet axe permet d'identifier les territoires mal couverts par une offre de services publics en fonction de la taille de population des communes et des populations isolées ;
- **avoir des compétences administratives et être exposé aux exigences du numérique** : cet axe permet de cibler les populations qui pourraient avoir des difficultés avec les démarches administratives tout en étant exposés à la réalisation de ces démarches (recherche d'emploi, bénéficiaire de minima sociaux, …) ;
- **avoir des compétences numériques** : cet axe permet d'identifier les populations qui pourraient être en difficulté avec l'utilisation d'Internet ou même des équipements numériques.

Chacun des 4 axes de l'analyse prend en compte différentes variables qui désignent des caractéristiques susceptibles d'expliquer la fragilité numérique. Cet indice permet ainsi d'identifier des territoires à enjeux sur les questions autour de la vulnérabilité numérique, et d'estimer le degré de cumul de fragilité sur les différentes dimensions de l'indice.

Caractérisation du bassin de mobilité

A la lecture de l'indice de fragilité numérique, **le bassin Arrageois apparait globalement moins exposé que d'autres territoires de la région aux différents enjeux de fragilité numérique**.

La fragilité numérique apparait en effet très modérée sur toute la partie centrale du bassin Arrageois. Aux extrémités du bassin, le Ternois et le Cambrésis sont par contre relativement plus exposés. Sur ces territoires, en particulier pour le Cambrésis, la fragilité numérique potentielle s'y explique essentiellement par une sur-représentation de publics exposés aux exigences du numérique dans différentes démarches matérialisées à réaliser (jeunes sans emploi et sans qualification, demandeurs d'emploi, bénéficiaires de minima sociaux). Concernant le Ternois, la fragilité numérique potentielle s'explique également par une sur-représentation de publics pouvant potentiellement connaitre des difficultés dans les usages des interfaces numériques : les personnes âgées de plus de 75 ans et les non diplômés.

A l'échelle du bassin, les enjeux d'aménagement apparaissent relativement modérés : le bassin est globalement caractérisé par une bonne couverture des communes en réseau Ftth et des temps d'accès relativement courts aux lieux avec acquisition de compétences numériques ou d'accompagnements aux démarches dématérialisées. L'accès aux différents services publics y apparait également relativement rapide comparé à d'autres territoires de la région. Seul le Ternois apparait relativement plus éloigné aux offres de soins et aux services publics.

Enjeux et perspectives

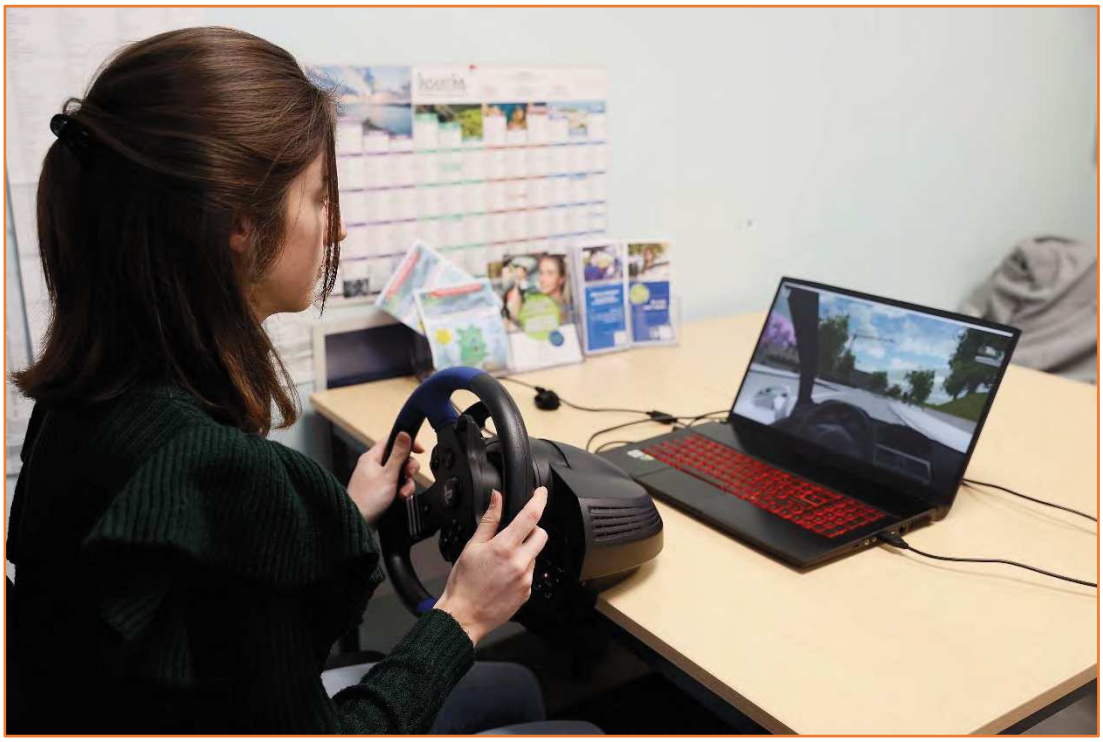
Les enjeux relatifs à l'accès au numérique et à la mobilité sont importants, et pourraient être traités notamment dans le PAMS de ce bassin de mobilité.

Le premier enjeu pour les voyageurs en situation d'illectronisme est d'avoir accès à une information à jour et exhaustive (horaires, recherche d'itinéraires mais aussi informations en cas de situation dégradée, promotions tarifaires…). Sans maîtrise du numérique, il est en effet difficile pour des voyageurs, ou potentiels voyageurs, d'imaginer utiliser les transports en commun. **Des accompagnements** (qui existent déjà dans certains territoires) pourraient éventuellement être développés **pour ces publics en difficultés**. Le maintien de **supports papier** pourrait également être envisagé.

Sans maîtrise du numérique, une partie de la population ne sera pas en capacité d'utiliser des titres dématérialisés. Il est important de tenir compte de cette difficulté notamment dans la mise en place des nouvelles billettiques.

Le maintien d'une présence physique, avec des agences commerciales, est intrinsèquement lié à la difficulté d'accès l'information pour certains publics.

▶ F.5. La mobilité solidaire : services et accompagnements



Simulateur de conduite – ADEFI – St Pol sur Ternoise - 2024 © D. Bokalo

▶ F.5. La mobilité solidaire : services et accompagnements

Eléments de contexte

Le droit au transport, tel que défini par le Code des Transports, ne se limite pas à l'accès aux transports collectifs, il s'étend à l'accès des personnes les plus vulnérables à l'emploi et la formation, aux services et fonctions de proximité, voire à leur accompagnement. **Pour ces publics plus fragiles, les enjeux de la mobilité sont** :

- **sociaux** pour répondre aux freins psychologiques et permettre à tous de pouvoir se déplacer. En Hauts-de-France, le taux d'illettrisme est de 5,1 % et peut même atteindre 6,9 % dans l'Aisne, par rapport au niveau national de 3,6 %. L'illettrisme empêche de lire un plan, de comprendre l'organisation des lignes de transport, les horaires, d'acheter un billet, etc.
- **territoriaux** dans un objectif de développement et d'aménagement du territoire équilibré. En Hauts-de-France, plus de 96 % de la population régionale habite à 10 kilomètres ou moins d'une desserte ferroviaire, et 20 % de la population régionale, 31,5 % des emplois et 45 % des lycéens se trouvent à moins d'un kilomètre d'une gare. Dans le même temps, la part modale moyenne de la voiture dans les déplacements domicile-travail en 2016 s'élève à 78%.
- **économiques** pour faciliter l'emploi et la formation. 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. Chez les personnes en insertion, une sur deux a déjà refusé un emploi ou une formation en raison de problèmes pour se déplacer, et 28 % a déjà abandonné une activité pour cette raison.

Par ailleurs, la LOM pose un nouveau cadre d'action pour les autorités organisatrices de mobilité (AOM) en leur donnant la capacité d'agir en matière de mobilité solidaire.

Afin de pallier l'ensemble de ces entraves à la mobilité, **des solutions** existent et **peuvent être mises en place par les AOM**, particulièrement **à destination des publics dits « vulnérables »** (demandeurs d'emplois, jeunes sortis du système scolaire sans qualification, salariés en insertion, bénéficiaire d'une allocation handicap, de l'APA, d'une allocation d'invalidité, etc.) :

- l'organisation de services de mobilité solidaire tels que le transport à la demande (TAD), ou les plateformes de mobilité, lieu d'accompagnement proposant un panel de services[1] ;
- la contribution à des services de mobilité solidaire organisés par une autre collectivité au titre de sa compétence sociale ou par un acteur privé ou associatif (plateforme de mobilité, garage solidaire, association mettant en place du transport d'utilité sociale) ;
- la mise en œuvre de services de conseil et d'accompagnement individualisé à la mobilité ;
- le versement d'aides individuelles à la mobilité, à caractère social par exemple : chèque mobilité, aides à l'obtention du permis de conduire et à l'achat de véhicules.

Cette liste n'est pas exhaustive.

[1] La Région s'implique depuis 2018 sur cette problématique par le biais d'une ligne budgétaire "mobilité inclusive" spécifique. Elle accompagne, depuis, la montée en puissance de ces besoins : ainsi, en 2022, plus de 330 000 euros sont attribués à une quinzaine d'associations travaillant sur ce registre à travers le territoire régional.

▶ F.5. La mobilité solidaire : services et accompagnements

Caractérisation du bassin de mobilité

Le premier tableau présenté ci-après liste **de façon non exhaustive les différents services et accompagnements en matière de mobilité solidaire**[2] sur le territoire du bassin. On peut constater leurs présences à l'échelle communale et EPCI.

Le deuxième tableau[3] **présente les dispositifs d'accompagnement mis en place par les Départements du Nord et du Pas-de-Calais et la Région**, à destination des particuliers, mais aussi des associations et collectivités principalement. On constate ainsi des politiques volontaristes dans ces domaines pour permettre à chaque habitant, quelle que soit sa situation, de pouvoir se déplacer.

Parmi **les services présents sur le territoire** permettant une mobilité de tous les publics, on recense par exemple des **garages solidaires, des auto-écoles solidaires, des tarifications adaptées, des locations de véhicules, des aides au permis, des micro-crédits, de l'accompagnement à la mobilité**…

Enjeux et perspectives

La LOM enjoint les Départements et la Région à copiloter les plans d'actions communs en matière de mobilité solidaire (PAMS)[4]. Ces véritables feuilles de route opérationnelles de la mobilité solidaire doivent être finalisées en 2025 dans les 10 bassins de mobilité que compte la région.

Au-delà de l'accès à l'emploi par la mobilité, premier objectif affiché par la loi, l'ambition est d'amener les acteurs de la mobilité solidaire **à renforcer leur culture commune par le décloisonnement du social et de la mobilité**, et à prendre en considération de nouveaux paradigmes qu'induisent les modes actifs, la voiture décarbonnée, le déploiement d'infrastructures cyclables, la mise en œuvre des zones à faibles émissions mobilité, le développement d'aides au remplacement de véhicules, etc.

Il conviendra notamment de compléter la liste **des dispositifs et services relatifs à la mobilité solidaire sur l'Arrageois**, à ce jour certainement incomplète. Une **cartographie des acteurs** est indispensable, et une vision globale des actions et compétences de chacun, **ce qui permettra potentiellement de** :

- **outiller les prescripteurs de la mobilité**,
- permettre aux institutions de **comprendre** quels sont **les besoins** éventuellement non couverts en terme de mobilité solidaire,
- **permettre aux acteurs de la mobilité solidaire de renforcer leurs** synergies.

[2] Liste établie à partir :
- d'un questionnaire Mobilité Solidaire envoyé aux EPCI en juin 2022,
- du recensement de services publiés sur Tous Mobiles pour l'Emploi,
- de la cartographie des plateformes de mobilité publiée par le Laboratoire de la Mobilité Inclusive –(LMI),
- de recherches variées sur le web.

[3] Liste établie à partir des échanges bilatéraux entre Région et Départements.

[4] Ils définissent les conditions dans lesquelles un conseil et un accompagnement personnalisé à la mobilité peuvent être apportés, et ils prévoient 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 aux jeunes en contrat d'apprentissage.

Liste des dispositifs de mobilité solidaire du bassin Arrageois portés par des EPCI, Syndicats Mixtes, Syndicats Mixtes de type SRU, Associations, Entreprises

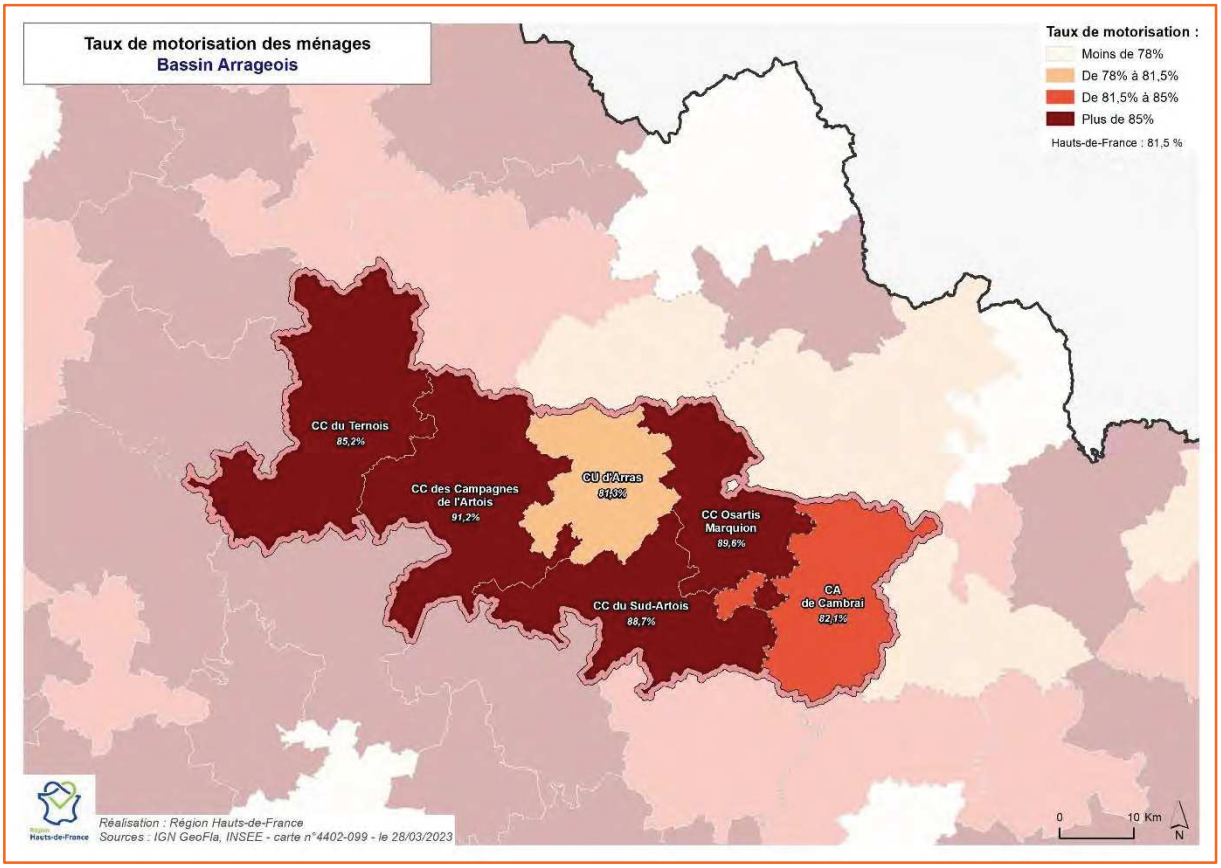
Territoire couvert	Organisme	Services	Aides financières	Diagnostic mobilité	Accompa-gnement à la mobilité	Transport solidaire	Services de location	Services d'achat	Services de réparation
CA de Cambrai	CA de Cambrai	Aides financières	X						
		Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation	X		X		X		X
		Transport à la demande (TAD)				X			
	FAZ TRANSPORTS	Transport solidaire			X	X			
	PHARE	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X	X	X		
		Location de vélos			X		X		
	Wimoov Caudry	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X				
Cambrai	Garages Norauto	Garage solidaire	X						X
	Commune de Cambrai	Aides financières	X						
CC des Campagnes de l'Artois	CC des Campagnes de l'Artois	Transport à la demande (TAD)				X			
	FJEP de Pas-en-Artois	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X				
		Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X				
		Transport solidaire				X			
CC du Sud Artois	FJEP de Pas-en-Artois	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X				
		Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X				
		Transport solidaire				X			
	LP Philippe Auguste	Garage solidaire						X	X
CC du Ternois	ADEFI	Auto-école solidaire			X				
		Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation			X				
		Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation			X				
		Location de véhicule					X		
	Association ATRE62	Location de véhicule					X		
	CC du Ternois	Transport à la demande (TAD)				X			
	Le garage solidaire Access'Auto	Garage solidaire						X	X
		Location de véhicule					X		
		Tarifications	X						
CC Osartis-Marquion	CC Osartis Marquion	Transport solidaire				X			
		Transport solidaire				X			
		Transport à la demande (TAD)				X			
CU d'Arras	CU d'Arras	Location de vélo					X		
		Tarification	X						
		Tarifications	X						
	FJEP	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X				
Département du Nord	Département du Nord	Aide à la mobilité	X						
		Aide au permis de conduire	X						
		Transport solidaire				X			
Département du Pas-de-Calais	Département du Pas-de-Calais	Aide au permis de conduire	X						
		Transport solidaire				X			
	Fédération Départementale Familles rurales PDC	Micro-crédit social	X						
Duisans	Garages Norauto	Garage solidaire	X						X
Masnières	Action	Auto-école solidaire			X				

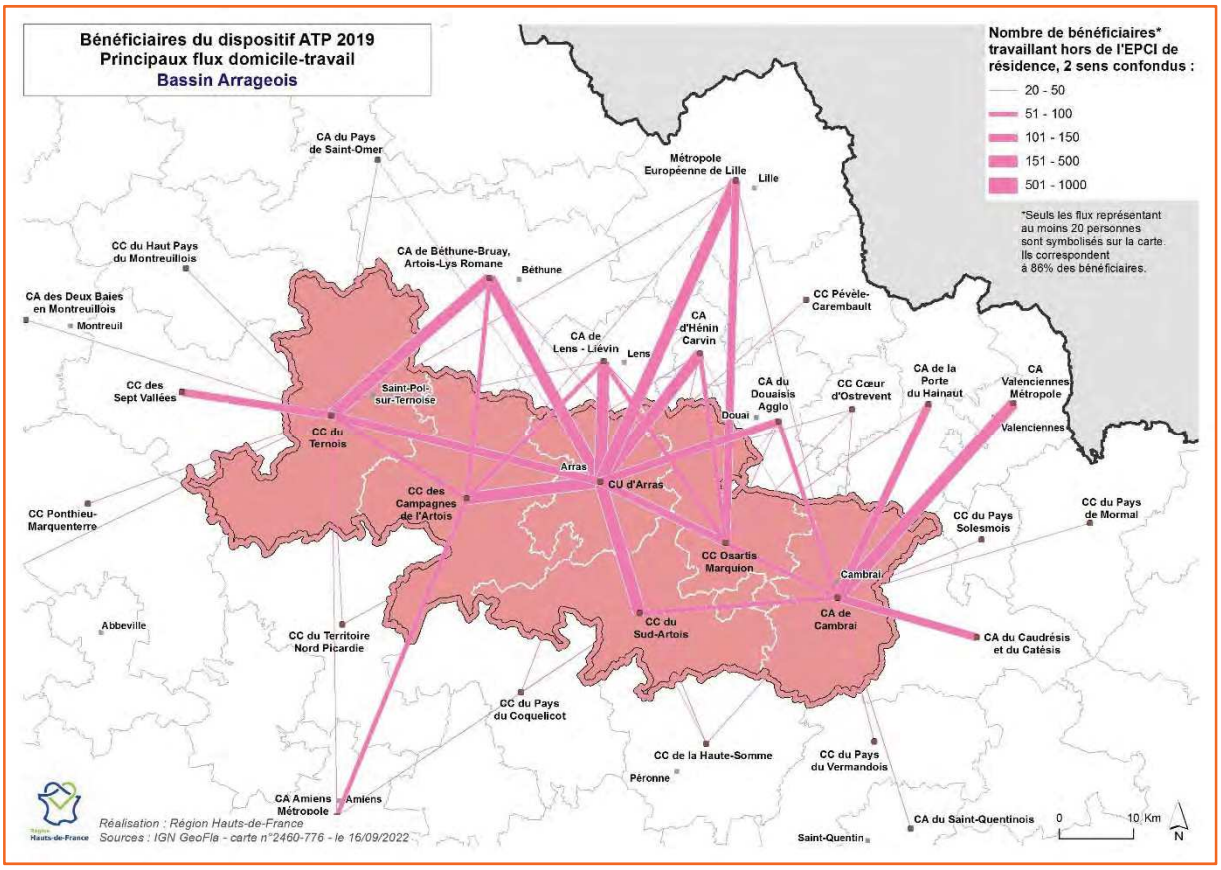
▶ F.5. La mobilité solidaire : services et accompagnements

Liste des dispositifs de mobilité solidaire du bassin Arrageois portés par la Région et les Départements

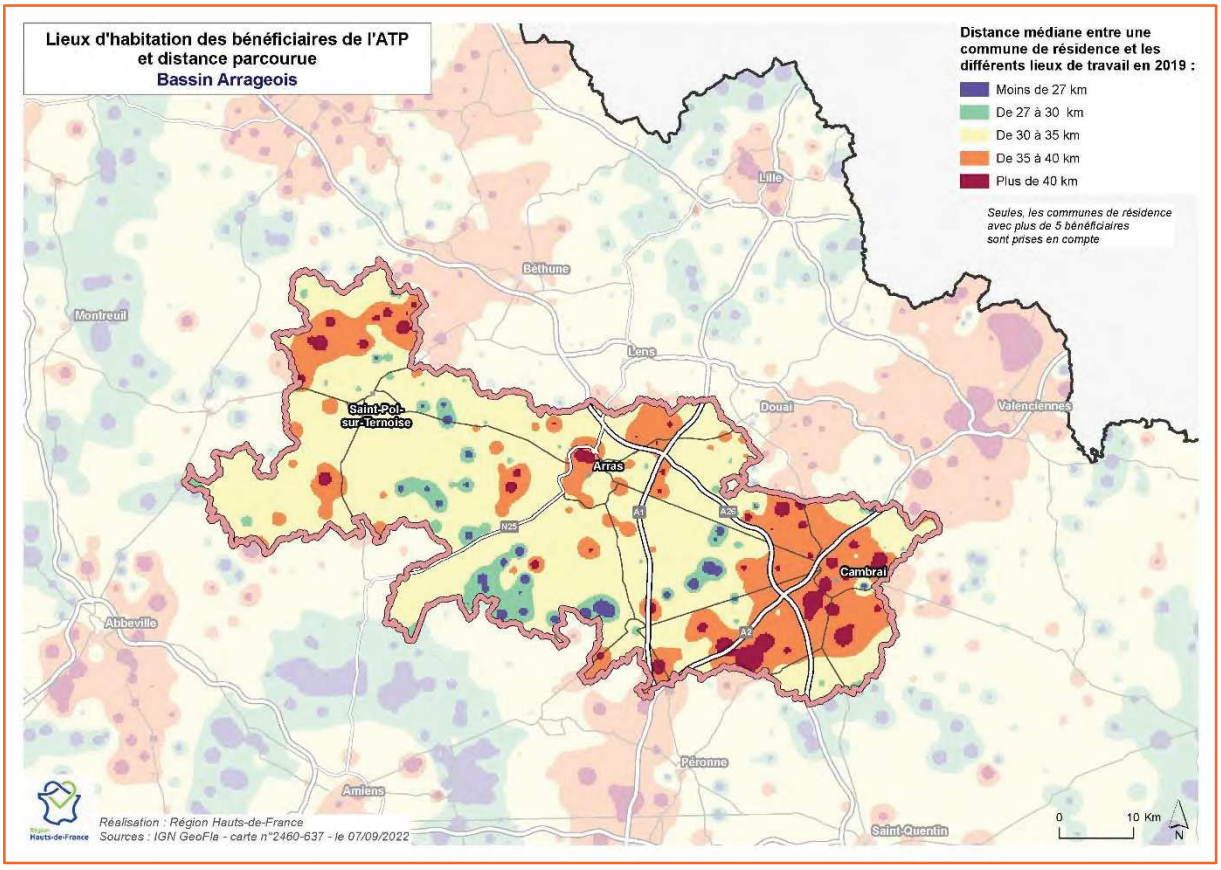
Intitulé du Dispositif/Action	Descriptif de l'action
Département du Nord	
Appel à projets Mobilité Innovante en Milieu Rural	Soutien à la mise en œuvre de projets en lien avec la mobilité dans les territoires ruraux (communes, EPCI, associations, …) - thématique : insertion, culture, soutien personnes âgées, mobilité douce…
Stratégie de lutte contre la pauvreté en ERBM	plateforme mobilité inclusive avec Wimoov
AAP Insertion 2019-2021 des ARSA	Favoriser la mobilité des allocataires du RSA dans une persepective de retours et d'accès à l'emploi: - acquisition de compétences mobilité - disposer d'outils de mobilité (location/ mise à disposition de véhicules) - se doter d'un permis de conduire
Autonomie	Transport des personnes en situation de handicap Carte mobilité inclusive PH
Autonomie	Carte mobilité inclusive PA
Insertion des allocataires RSA	
Aide au permis de conduire et Soutien au transport	
Expérimentation pass pass France services itinérante des Flandres	Accompagnement à la mobilité et achat de titres de transports via le site pass pass (lecteur de carte)
Plans déplacements collèges	Accompagnement des collèges à la réalisation d'un diagnostic mobilité et accessibilité
Marchés de transport scolaire handicap	
Formation des personnes à mobilité réduite au permis de conduire	Formation des personnes à mobilité réduite au permis de conduire sur véhicule aménagé.
Sensibilisation à la prévention routière	Programme de sensibilisation à la prévention routière proposé aux résidents des habitats inclusifs, foyers de vie, foyers d'hébergement et résidence autonomie. L'objectif de cette action est d'encourager ces Personnes à se déplacer en toute autonomie quelques soit le mode de transport.
Projets de « démobilité » : épicerie itinérante, culture itinérante…	
Schéma Départemental de l'Amélioration de d'Accessibilité des Services au Public (SDAASP)	Schéma dans lequel figure l'orientation 4 / Des services de mobilité coordonnés et complétés par de nouvelles solutions collaboratives - Action n°8 : Engager une réflexion sur le développement des services de Transport à la demande ; - Action n°9 : Accompagner la mobilité des publics les plus fragiles par le développement de plateformes de mobilité-insertion ; - Action n°10 : Développer les alternatives à la voiture individuelle ; - Action n°11 : Assurer une meilleure intégration des solutions de mobilité.
Département du Pas-de-Calais	
Appel à projet Inclusion Durable - partie mobilité	- Transport à la Demande - Taxi Solidaire - Location de 2 et 4 roues - Garage Solidaire - Auto Ecole Sociale Itinérante - Bilan de Compétence Mobilité
Aide Financière Personnalisée (AFP)	Enveloppe territorialisée permettant le financement au cas par cas et dans le cadre d'un projet professionnel dont un volet mobilité : • L'assurance véhicule • L'achat de véhicule • La location de véhicule • Les frais de déplacement • L'aide au Permis B • Les frais de réparation de véhicule
Coup de Pouce mobilité	Aide au permis des jeunes de 15 à 25 ans via le Coup de Pouce Engagement citoyen. En contrepartie d'un engagement citoyen, le « Coup de Pouce » est destiné à financer une partie du permis B à hauteur de 500 € maximum. Pour cela, le jeune doit s'engager dans une activité citoyenne et bénévole au sein d'une structure à caractère associatif, communal ou intercommunal au sein du Pas-de-Calais.
Plateforme de Mobilité Départementale	Structuration d'une stratégie et offre complète sur la Mobilité Inclusive à l'échelle départementale : de l'information, orientation à l'expertise - développement en passant par l'accompagnement à la mobilité et apport d'aides individuelles. Déclinaison de cette offre par 5 plateformes territoriales membres pour une réponse de proximité
Schéma Départemental de l'Amélioration de d'Accessibilité des Services au Public (SDAASP)	Schéma dans lequel figure un axe spécifique intitulé "FAVORISER LA MOBILITÉ DE TOUS LES USAGERS DU PAS-DE-CALAIS" et qui souligne la nécessité de maintenir et d'améliorer la qualité des réseaux et infrastructures permettant les déplacements des Pas-de-Calaisiens, mais aussi de faciliter leur mobilité et le renouveau des pratiques.
Contractualisation	Partenariat entre le Département et acteurs associatifs et/ou institutionnels exprimant réciproquement des engagements en faveur d'un ou plusieurs projets communs
Plan vélo 2021-2027	Définition d'orientations stratégiques transversales s'articulant autour de la pratique du vélo dans le Département. Un axe est consacré au "vélo inclusif"
AMI CNSA CAP SUR LES METIERS DE L'AUTONOMIE » : Développement de plateformes des métiers de l'autonomie des personnes âgées et handicapées	Un axe de ce projet vise à développer des partenariats pour favoriser la mobilité des personnes orientées vers les métiers de l'autonomie PA/PH Apporter des solutions de Mobilité au personnel ou futur personnel de structures de l'aide à domicile et d'établissements médico-sociaux qui peinent à recruter et à fidéliser leurs professionnels
Sac Ados	le dispositif Sac Ados leur offre un soutien financier et méthodologique pour passer leurs premières vacances en autonomie.
MDPH - Prestation de compensation du Handicap	Finacement aménagement du véhicule adapté au handicap et ou frais de transport vers lieu de travail, deplacement quotidien, vacances…
Transport scolaire adapté	Organisation du transport scolaire des 3- 28 ans scolarisés après avis du médecin MDPH
Région Hauts-de-France	
Aide au Transport aux Particuliers	Depuis le 1er mars 2016 une aide au transport de 20 euros par mois est destinée aux salariés (CDI, CDD, Apprentis, intérimaires) qui habitent à plus de 20 km de leur lieu de travail, qui perçoivent un salaire inférieur ou égal à deux fois le SMIC, et qui n'ont pas d'autre choix que d'utiliser leur véhicule pour s'y rendre. Et depuis le 1er janvier 2019, l'aide a été élargie aux étudiants et aux parents conduisant leur enfant vers l'internat ou l'IME.
Soutien aux plateformes de mobilité	La ligne budgétaire « mobilité inclusive » existe depuis 2018 et 5 plates-formes de mobilité sont aidées par la Région en 2020. Ces structures proposent aux personnes ayant des difficultés de déplacements d'ordre physique, économique, cognitif ou culturel, des actions d'information et d'accompagnement individuel leur permettant de devenir autonomes. Les services proposés peuvent être de différents ordres : pédagogiques (ateliers de formation, information sur les offres de transport, covoiturage, orientation vers auto-école sociale…), matériels (prêt de véhicules…) et financiers (micro-crédits, accompagnement dans l'achat d'un véhicule…)
Tarification Coup de Pouce	La Région est autorité organisatrice pour les transports interurbains organisés par car (DTSI) ou par TER (DTR). Elle définit la gamme tarifaire de ses réseaux et les conditions d'accès à la gratuité des transports scolaires dans le cadre du règlement régional de transport. Pour une mobilité plus inclusive, la Région intervient directement auprès des habitants, au cœur de leur quotidien et en faveur de leur pouvoir d'achat, en proposant une tarification à 1 € le titre unitaire pour se déplacer en autocar sur les lignes interurbaines ainsi que des abonnements réduits pour les bénéficiaires du tarif Coupe de Pouce du TER.
Tarification Pass Emploi	La tarification Pass Emploi permet aux demandeurs d'emploi se rendant à un entretien d'embauche en empruntant le réseau TER HDF, d'obtenir un titre aller-retour gratuit. Les titres sont distribués par les agences Pôle Emploi et les missions locales. Ce dispositif est complémentaire au dispositif national proposé par Pôle Emploi (qui ne couvre que les déplacements de plus de 2h aller/retour ou de plus de 60km et pour les contrats d'une durée minimum de 3 mois consécutifs)
Mise en œuvre des schémas directeurs d'accessibilité (SDAP)	Les ex Régions Picardie et Nord-Pas-de-Calais ont établi chacune leur Schéma Directeur d'Accessibilité (SDAP). Les engagements, établis à horizon 2024, portent notamment sur : • L'aménagement des gares, • La formation des personnels, • La modernisation du parc de matériel roulant, • L'accompagnement et l'information dans les gares.
Aide individuel au Transport	Une aide individuelle au transport peut être versée au représentant légal de l'élève mineur ayant-droit, ou à l'élève s'il est majeur ayant-droit, en l'absence de transport régional ou s'il ne correspond pas aux horaires d'ouverture et de fermeture de l'établissement de secteur fréquenté.
Ateliers d'accompagnement à la mobilité	Faire connaitre l'offre de mobilité proposée par la Région (incluant les aides à la mobilité) et informer sur l'ensemble des solutions de mobilité sur un secteur donné.
En route pour l'emploi	Dispositif mis en place en 2017. Prêt d'un véhicule à raison de 2 € par jour ouvré et pour une durée de deux mois maximum, Initialement aider à la mobilité lorsque celle -ci conditionne une insertion ou une réinsertion professionnelle d'un Demandeur d'emploi. En 2018, extension du dispositif à d'autres publics (étudiants, apprentis) et pour une autre problématique (prêt aux salariés dont la voiture est en panne),
Aide au permis de conduire	La Région propose un prêt jusqu'à 1 000 euros pour aider les jeunes à passer leur permis de conduire. L'aide peut être accordée soit pour la préparation aux épreuves théorique (code) et pratique (conduite) du permis de conduire B, soit seulement pour la préparation de l'épreuve pratique (conduite) si l'épreuve théorique (code) a déjà été obtenue.
Dispositif Soutien Régional à l'Emploi et à l'Innovation (SREI)	Politique ayant un volet fonctionnement (3 millions d'€) et investissement (3,5 m d'€) pour 199 quartiers prioritaires. Chaque année, l'Etat lance un AAP pour financer des actions dans le cadre des contrats de ville, la Région et les autres collectivités territoriales financent également ces actions. Dans le cadre du volet fonctionnement, des actions portées par des associations ou des communes en lien avec la thématique "mobilité" peuvent être accompagner. Pour le dispositif SREI, ces actions se classent dans la priorité "Emploi - développement économique" car beaucoup d'entre-elles permettent de lever les freins à l'emploi
Aide pour passer le permis	Aide au permis pour les PH en recherche d'emploi ou maintien dans l'emploi

▶ F.6. La place de la voiture dans les territoires





▶ F.6. La place de la voiture dans les territoires



Eléments de contexte

La voiture est le moyen de transport privilégié pour les déplacements, notamment domicile – travail. Ainsi, en Hauts-de-France, **les actifs, pour se rendre à leur travail, sont 79% à utiliser un 4 roues motorisé** (voiture, camion ou fourgonnette) et parcourent en moyenne **23 km chaque jour**.

Le taux de motorisation des ménages, calculé par l'INSEE, est un indicateur permettant d'appréhender la place de la voiture dans la région. En 2019, 81,5% des ménages disposaient au moins d'une voiture dans les Hauts-de-France. Deux constats peuvent expliquer notamment pourquoi près de **20% des ménages des Hauts-de-France sont sans voiture** :

- un certain nombre de personnes sont sans permis de conduire et/ou n'ont pas les moyens d'acheter un véhicule ;
- dans les grandes agglomérations, l'offre de transport collectif répond davantage aux besoins en déplacements que sur d'autres territoires.

Par ailleurs, en Hauts-de-France, **les frais de trajet domicile – travail représentent une part significative dans le budget des ménages** de la région où la part des travailleurs qui parcourent de longues distances est l'une des plus élevées de France.

Le 1er mars 2016, la Région Hauts-de-France a mis en place **l'aide au transport aux particuliers (ATP)** qui est une aide à la mobilité de **20 euros par mois** destinée aux habitants des Hauts-de-France salariés en CDI ou en CDD d'au moins un mois (y compris apprentis et intérimaires), habitant à plus de 30 km de leur lieu de travail et percevant un salaire inférieur à deux fois le SMIC.

▶ F.6. La place de la voiture dans les territoires

Afin de ne pas délivrer cette aide à des personnes disposant de transports collectifs performants pour se déplacer, le dispositif n'est pas ouvert aux habitants domiciliés et travaillant dans le ressort territorial des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) de plus de 50 000 habitants. Peuvent toutefois déroger à ce critère territorial et donc bénéficier de l'ATP, les travailleurs en horaires décalés, les travailleurs handicapés et ceux pour lesquels le temps de déplacement en transports collectifs est supérieur ou égal à deux heures aller-retour.

Depuis le 1er janvier 2019, le seuil du nombre de kilomètres de distance domicile-travail a été abaissé de 30 km à 20 km - et même à 10 km pour les salariés en covoiturage - et le dispositif a été élargi à d'autres publics : les étudiants qui se rendent sur leur lieu d'étude et les parents conduisant leur enfant vers un internat ou un Institut Médico-Educatif (IME).

Il est intéressant de regarder le comportement des **bénéficiaires de l'ATP** sachant qu'il s'agit a priori de **personnes contraintes d'utiliser leur voiture pour se rendre sur leur lieu de travail**. De plus ces bénéficiaires ont des ressources limitées et peuvent être considérés, à ce titre, comme des **publics « vulnérables »** à prendre en compte dans les futurs PAMS.

Caractérisation du bassin de mobilité

Dans le bassin Arrageois, on constate que le taux de motorisation des ménages suit deux tendances selon les territoires :

- dans la CU d'Arras, les ménages sont en général moins motorisés que dans le reste du bassin de mobilité et que dans la région : 81,3% contre 81,5% en moyenne régionale.
- les 5 autres AOM du bassin ont un taux de motorisation supérieur à celui de la région (CA de Cambrai avec 82,1%), voire très nettement supérieur à celui observé en Hauts-de-France, compris entre 85,2 et 91,2% (CC du Ternois, CC du Sud-Artois, CC Osartis-Marquion et CC des Campagnes de l''Artois)

En 2019, près de **3 300 bénéficiaires de l'ATP** résident dans le bassin de mobilité Arrageois, soit 7% des bénéficiaires du dispositif sachant que 6% des actifs des Hauts-de-France habitent dans ce même bassin.

Les cartes suivantes montrent :

- les trajets domicile-travail réalisés par ces bénéficiaires et entre les différents EPCI. On constate que ces relations sont très nombreuses et que le volume de bénéficiaires est élevé. Il faut également noter **l'importance des échanges internes au bassin de mobilité et des trajets en périphérie important vers la MEL et au sein du bassin minier** ;
- la localisation des bénéficiaires et les distances moyennes parcourues. On peut notamment y voir que les bénéficiaires habitant dans les principaux pôles du bassin sont ceux qui font les déplacements les plus longs. A l'inverse, les bénéficiaires résidant dans les espaces les moins denses, comme au sud ou à l'ouest du bassin, font des trajets en voiture plus courts pour se rendre par exemple dans les principaux pôles du bassin Arrageois, à savoir, Arras, Cambrai et Saint-Pol-sur-Ternois.

▶ F.6. La place de la voiture dans les territoires

Enjeux et perspectives

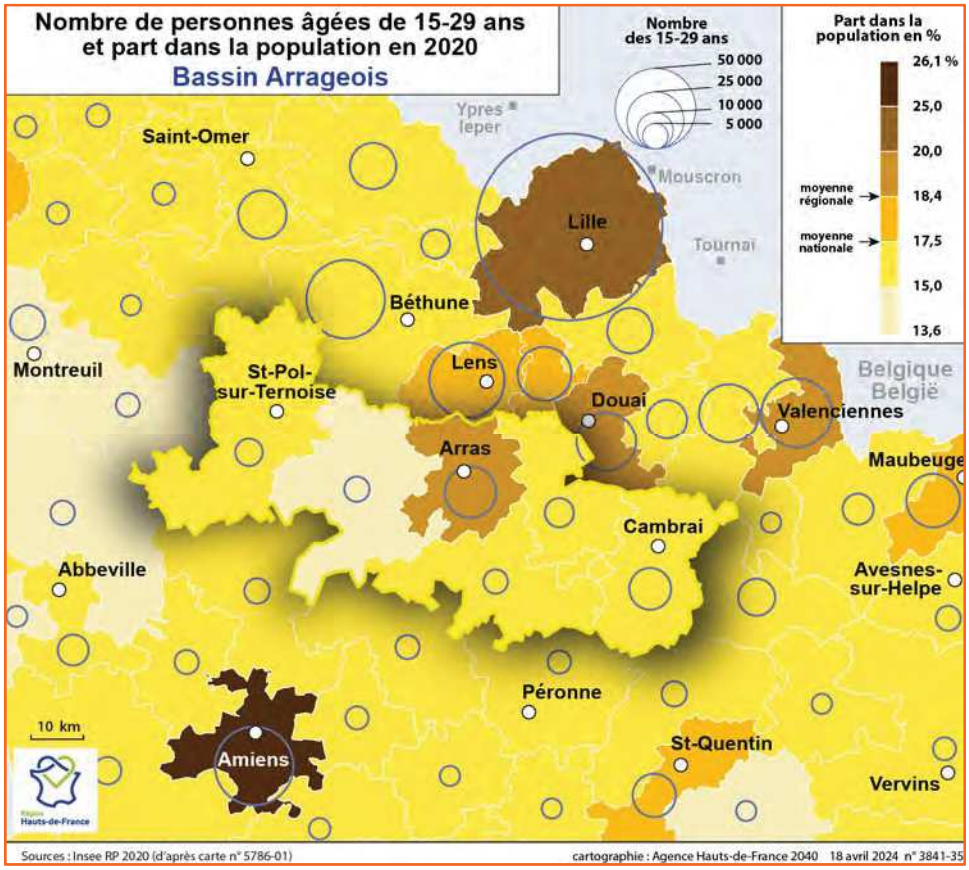
L'ATP soutient les déplacements à longue distance pour des trajets sans alternative à la voiture : afin de les limiter, il faut étudier l'évolution des pratiques et des besoins de mobilité à moyen terme. C'est un véritable changement de paradigme qui se dessine, d'une représentation du permis comme fin en soi à celle du permis comme « tremplin social », à articuler avec d'autres leviers afin d'amener à une autonomie de mobilité par la capacité à jongler entre une multiplicité de solutions.

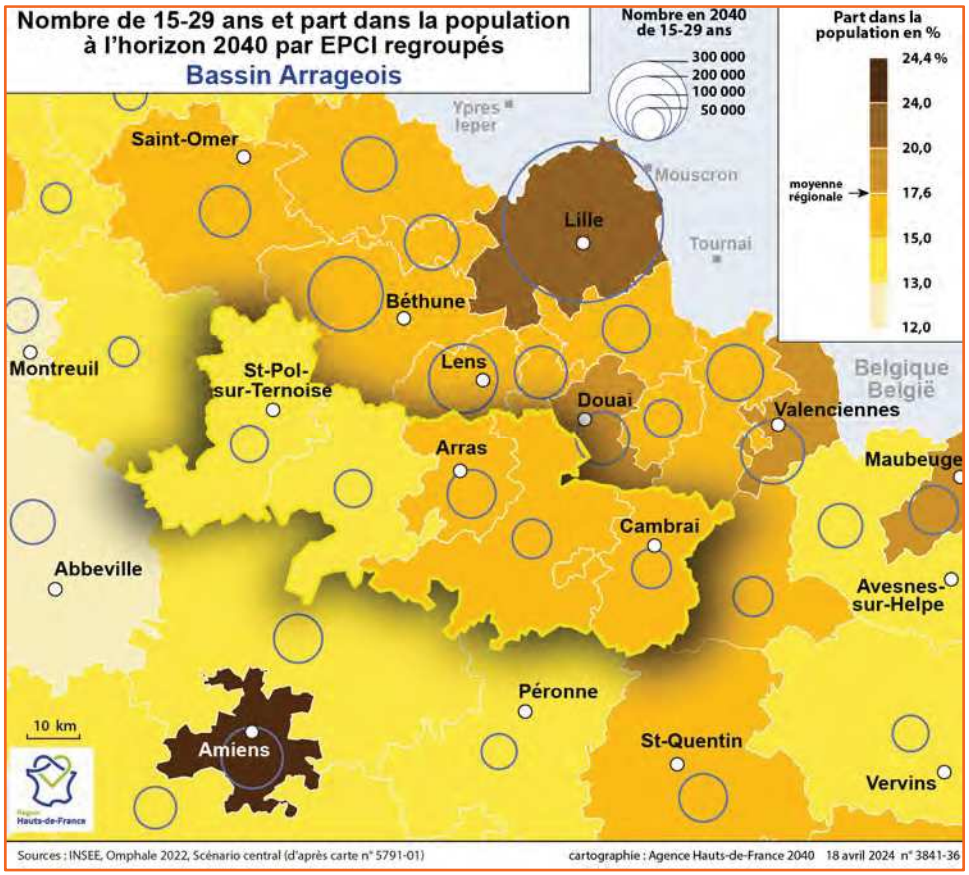
Cet accompagnement dans les situations difficiles est à mettre en regard de contraintes inéluctables à long terme (disponibilité des carburants, lutte contre le réchauffement climatique).

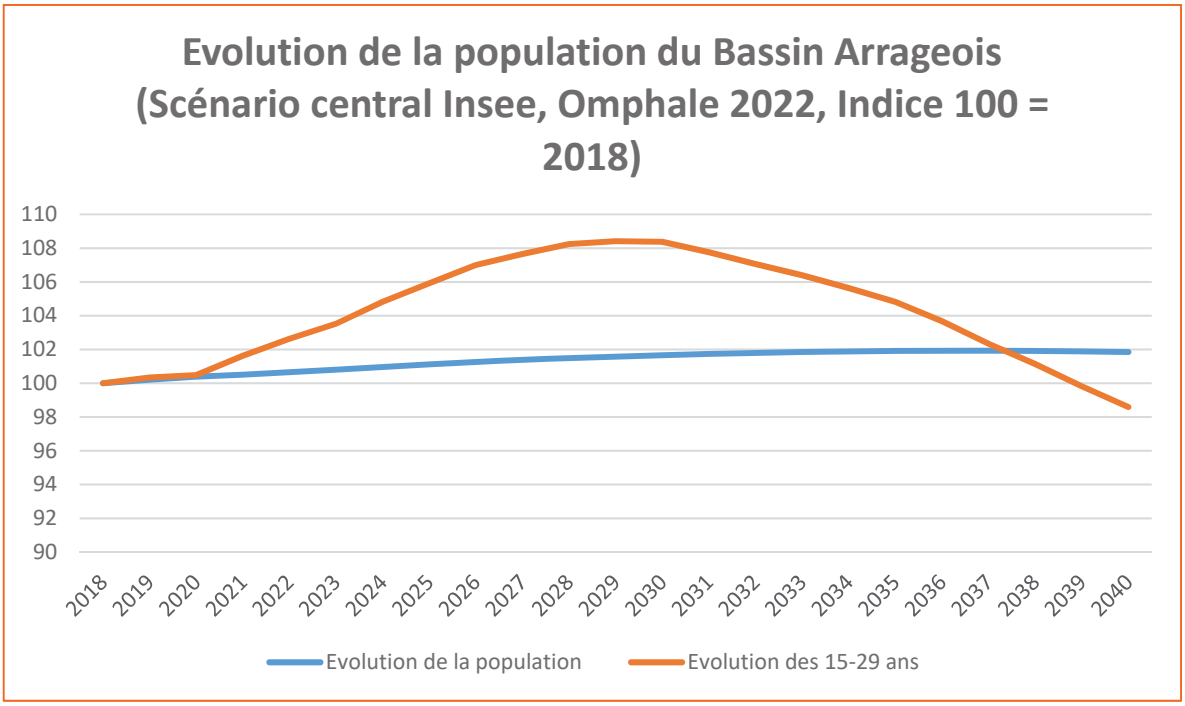
Ainsi, **les risques de précarisation liés à la décarbonation de la mobilité** concernent non seulement les publics en difficulté, mais également l'activité même de certains acteurs chargés de les accompagner. C'est potentiellement le cas des garages solidaires, dont l'activité est fortement liée à la réparation d'anciens véhicules susceptibles d'être progressivement interdits, notamment dans les agglomérations soumises à l'arrivée d'une ZFE d'ici 2025.

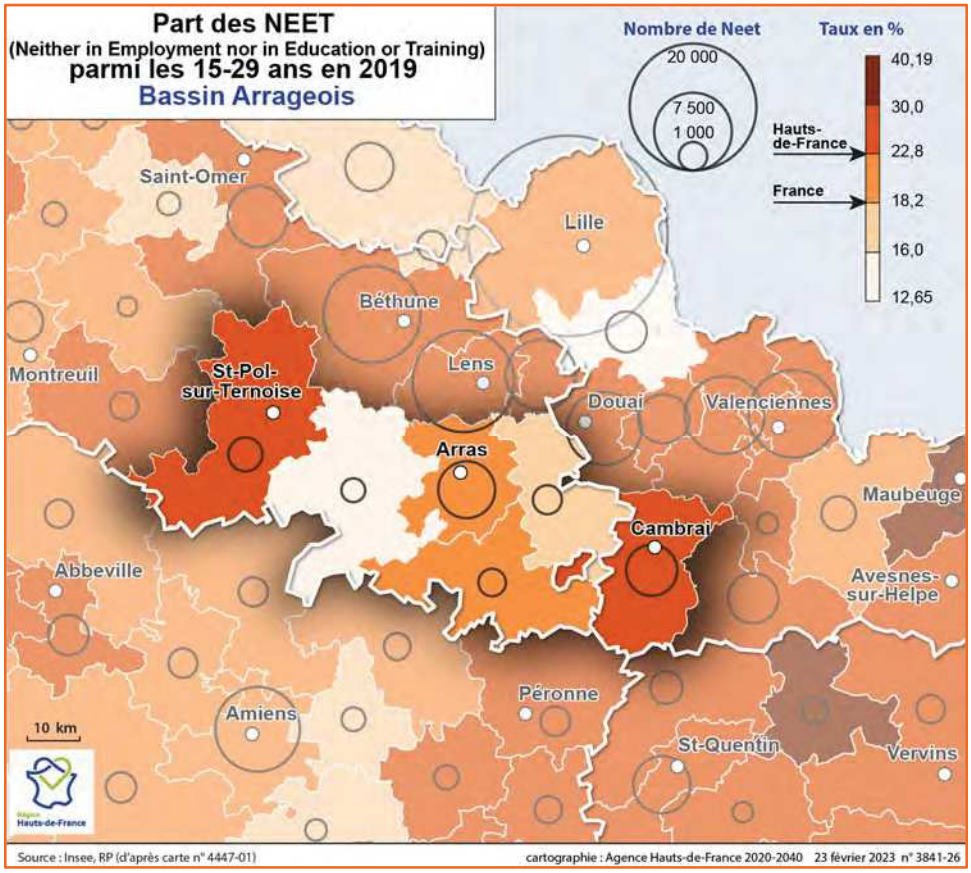
Il y a en effet un enjeu collectif à **lutter contre l'autosolisme** et à convaincre les automobilistes de changer leur comportement, en particulier pour les **trajets domicile-travail où le taux d'occupation des véhicules est très faible.** Sur les moyennes et longues distances, il est utile d'identifier les relations pour lesquelles l'offre en transport collectif n'est pas suffisante et celles sur lesquelles d'autres solutions pourraient être développées, notamment en **développant le covoiturage ou d'autres formules pouvant** faciliter la mobilité et **améliorer l'accès à l'emploi**.

▶ F.7. La mobilité et les jeunes

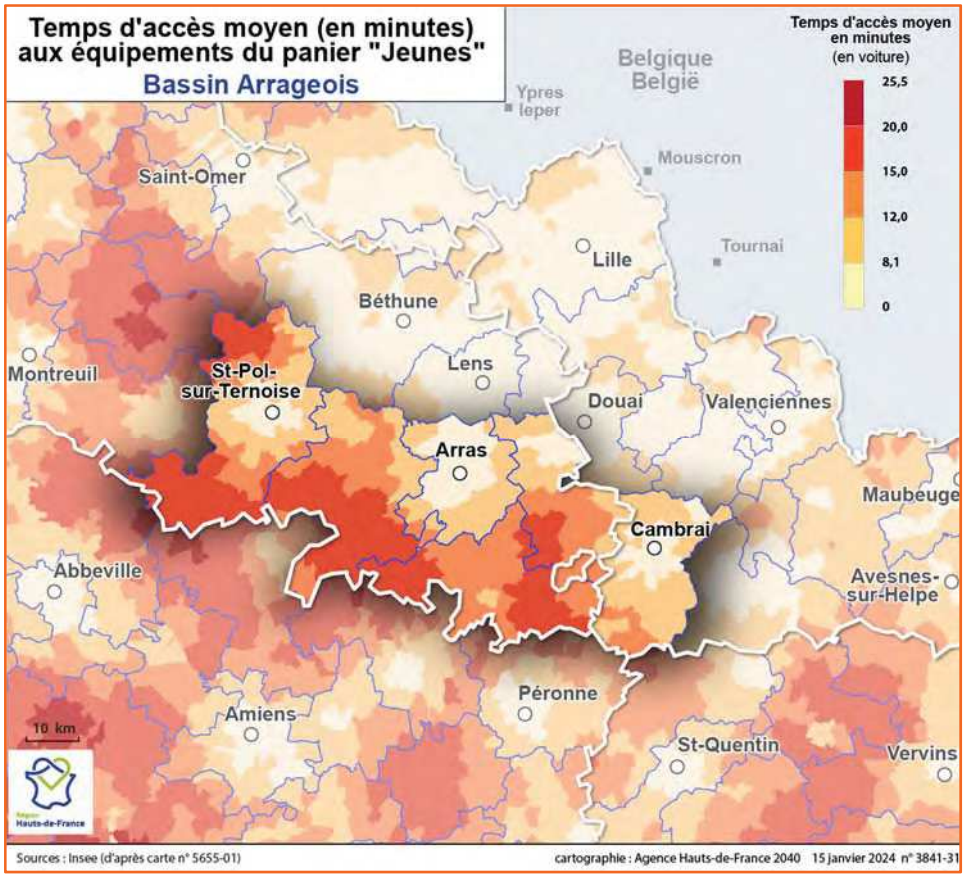





Evolution de la population du Bassin Arrageois (Scénario central Insee, Omphale 2022, Indice 100 = 2018)
110
108
106
104
102
100
98
96
94
92
90
2018
2019
2020
2021
2022
2023
2024
2025
2026
2027
2028
2029
2030
2031
2032
2033
2034
2035
2036
2037
2038
2039
2040
Evolution de la population
Evolution des 15-29 ans


Part des NEET
(Neither in Employment nor in Education or Training)
parmi les 15-29 ans en 2019
Bassin Arrageois
Nombre de Neet
20 000
7 500
1 000
Taux en %
40,19
30,0
22,8
18,2
16,0
12,65
Hauts-de-France
France
Saint-Omer
Lille
Béthune
Montreuil
St-Pol-sur-Ternoise
Lens
Douai
Valenciennes
Arras
Maubeuge
Cambrai
Abbeville
Avesnes-sur-Helpe
Amiens
Péronne
St-Quentin
Vervins
10 km
Source : Insee, RP (d'après carte n° 4447-01)
cartographie : Agence Hauts-de-France 2020-2040 23 février 2023 n° 3841-26

▶ F.7. La mobilité et les jeunes



Eléments de contexte

La mobilité joue un rôle fondamental chez les jeunes dans leur socialisation. Elle leur permet de gagner leur indépendance et d'apprendre à trouver leur place dans le domaine public. Elle est à la base de manières d'habiter qui vont structurer leur parcours professionnel et leur vie future. **Leur capacité de mobilité va être en partie déterminée par le contexte social et territorial dans lequel ils vivent**. Par ailleurs, le rôle des parents, et notamment via leurs ressources financières, est important, car certains peuvent apporter une aide à leurs enfants et d'autres n'en n'ont pas les moyens. Par exemple, les études et rapports sur le sujet soulignent que les aides parentales sur l'obtention du permis de conduire induisent des inégalités liées aux revenus des familles.

Les enjeux de mobilité ont un impact sur le lien social. Selon un sondage national ELABE réalisé en 2018 pour le Laboratoire de la mobilité inclusive, **37 % des 18-24 ans ont déjà renoncé plusieurs fois** à passer du temps avec leurs amis et 32 % à rendre visite à leur famille en raison de problème de mobilité. **Un quart des jeunes a renoncé à un emploi et 21 % à une formation** en raison de difficultés de déplacement ; et plus de la moitié a dû restreindre sa vie sociale et ses activités de loisirs, faute de moyens de transport adaptés : c'est six jeunes sur dix qui ont dû renoncer à une activité sociale de loisir, à un emploi ou une formation en raison de difficultés liées aux déplacements. Près de 15 % des jeunes ont dû renoncer à au moins quatre activités sur les cinq suivantes (visite à des proches, loisir, emploi, vacances, formation ou études). **Le renoncement touche davantage les jeunes les plus en difficulté**.

▶ F.7. La mobilité et les jeunes

Les déplacements quotidiens sont une source d'autonomie pour beaucoup, d'angoisse pour certains. Si pour les jeunes les déplacements sont majoritairement synonymes d'accès à l'autonomie, ainsi qu'à des équipements et des services, ils représentent également une épreuve ou une source d'angoisse pour près de trois jeunes sur dix selon l'enquête ELABE. Les déplacements sont d'autant plus source d'angoisse que le jeune est dans une situation difficile ou en cours d'acquisition de son autonomie.

La mobilité constitue un des principaux freins pour l'accès à l'emploi des publics en situation de précarité, notamment les jeunes.

En Hauts-de-France, cet enjeu est particulièrement prégnant. La part des personnes en emploi parmi les 15-24 ans est de 27 % dans la région, soit 3 points de moins qu'en moyenne nationale. La région détient la part de jeunes chômeurs la plus élevée de France métropolitaine.

En 2019, la part des jeunes âgés de 15 à 29 ans ni en formation ni en emploi est de 22,8 % contre 18,2 % en moyenne France hexagonale.

Selon les dernières projections démographiques de l'INSEE, la structure de la population se trouverait sensiblement modifiée d'ici 2070 avec une part des jeunes de moins de 20 ans qui passerait de 26 % en 2018 à 21 % en 2070.
La région Hauts-de-France resterait toutefois, comme aujourd'hui, la région qui aurait la part des jeunes de moins de 20 ans la plus élevée des régions de France hexagonale, juste derrière l'Ile-de-France.

Caractérisation du bassin de mobilité

Le bassin Arrageois est caractérisé par un poids des 15-29 ans dans la population nettement inférieur à la moyenne régionale : **le nombre des 15-29 ans s'élève à 55 324, soit 16,7 % de la population totale du bassin, pour 18,4 % au niveau régional**. Cette part de jeunes est inférieure à la moyenne régionale pour chaque intercommunalité du bassin à l'exception de la Communauté Urbaine d'Arras.

A l'image de la région, le bassin Arrageois va être marqué par un fort vieillissement de la population à l'horizon 2040 (projections Insee Omphale 2022) : si les tendances actuelles se prolongent, le nombre de 75 ans et plus devrait augmenter de près de 70 % d'ici 2040, tandis que le nombre de jeunes (15-29 ans) resterait quasiment stable.

L'objectif du SRADDET d'encourager des solutions de mobilité pour tous les publics et les territoires les plus vulnérables doit particulièrement prendre en compte dans ce bassin Arrageois les publics jeunes et les publics seniors.

L'éloignement de l'emploi pour les jeunes (15-29 ans) est un vrai enjeu social sur ce bassin de mobilité : un jeune sur cinq (15-29 ans) n'est ni en emploi ni en qualification (22,8 % en moyenne régionale). Ils sont relativement plus nombreux sur les deux extrémités du bassin (la Communauté de Communes du Ternois avec 25 % et la Communauté d'Agglomération de Cambrai avec 23,4 % des 15-29 ans).

L'accès aux équipements pour les jeunes est également un enjeu important sur certains territoires du bassin. Les temps d'accès moyens au panier d'équipements « Jeunes », comprenant notamment le réseau de proximité Pôle emploi, les écoles de conduite, les maternités et les gares[1], sont plus élevés sur toute la partie sud-ouest du bassin, au nord-ouest du Ternois et au sud d'Osartis Marquion (les jeunes de ces territoires mettent plus de 15 minutes en moyenne pour accéder à ce panier d'équipements).

[1] Le panier « jeunes », tel que défini par l'INSEE, comprend 13 équipements liés à l'enseignement, la santé, la mobilité, l'insertion professionnelle et les sports et loisirs : réseau de proximité Pôle Emploi, Ecoles de conduite, Agence de travail temporaire, Centre de formation d'apprentis (hors agriculture), Maternité, Spécialiste en Gynécologie, Gare, Bassin de natation, Tennis, Athlétisme, Cinéma, Salle ou terrain multisports, Salle de sport spécialisée

▶ F.7. La mobilité et les jeunes

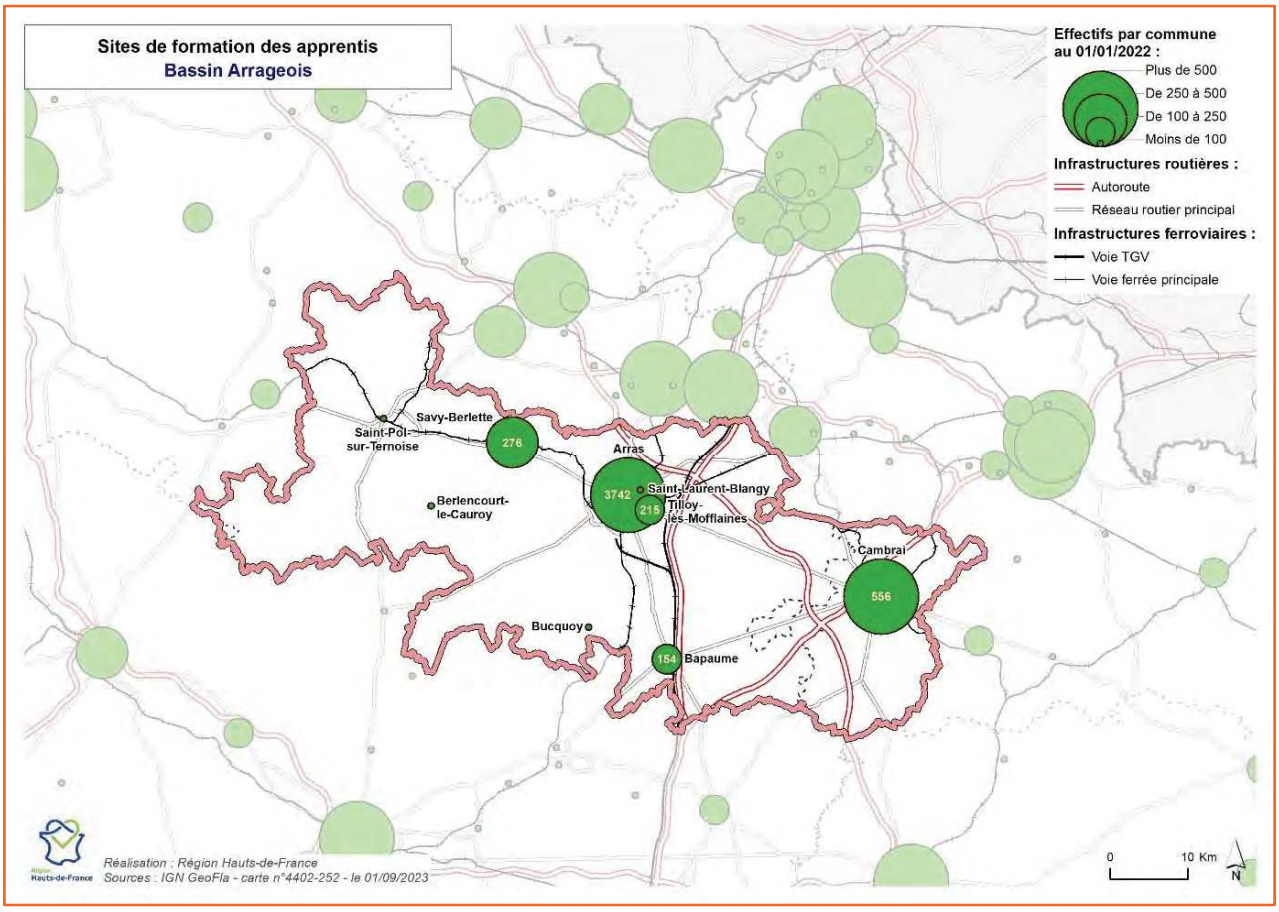
Même si le niveau de vie des habitants du bassin est globalement supérieur à celui observé à l'échelle de la région, des territoires à enjeux peuvent être identifiés en termes de revenus, avec notamment un revenu disponible médian des couples avec enfant(s) inférieur à la médiane régionale sur la Communauté de Communes du Ternois et à un degré moindre sur la Communauté de Communes du Sud Artois et la Communauté d'Agglomération de Cambrai.

Enjeux et perspectives

Au regard de la transition écologique et sociale, il s'agira, pour les prochaines années, de faire de la mobilité un tremplin pour le parcours d'insertion des jeunes dans la société, afin de permettre aux jeunes de se réaliser, de mettre en œuvre leurs projets de vie, d'élargir leur réseau social et d'accéder plus facilement à l'emploi, dans un contexte régional de fortes évolutions géographiques et professionnelles des formations et des activités économiques.

Selon les dernières projections démographiques de l'INSEE, la structure de la population régionale serait sensiblement modifiée d'ici 2070 avec un vieillissement démographique conséquent, la région resterait toutefois, comme aujourd'hui, la deuxième région de France hexagonale la plus jeune, juste

▶ F.8. Les apprentis



▶ F.8. Les apprentis

Eléments de contexte

La Région Hauts-de-France poursuit son implication pour le développement de l'apprentissage à travers son cadre d'intervention politique voté en 2019. Celui-ci s'articule naturellement avec les autres stratégies régionales sur l'emploi, l'information sur les métiers, l'éducation et la formation des jeunes.

Cette politique régionale en faveur du développement de l'apprentissage s'intègre pleinement dans les orientations du CPRDFOP qui prévoit l'élaboration d'un Schéma Régional de Développement de l'Alternance pour amplifier le rapprochement de tous les acteurs dans une visée de développement économique, d'aménagement du territoire et d'appui à l'insertion professionnelle des jeunes.

A la rentrée 2023, la Région a poursuivi son offre de service, d'accompagnement et de financement auprès des apprentis, des CFA et des jeunes en recherche de solution en lien avec les dynamiques territoriales portées par les SPEL et en réponse aux besoins de développement économique des entreprises.

L'apprentissage connaît une dynamique positive ces dernières années notamment du fait de l'accompagnement financier pour le soutien à l'embauche des apprentis, dispositif national. L'évolution de l'apprentissage est constante. Au 1er janvier 2022, près de **65 000 apprentis** étaient inscrits dans l'une des 900 formations dispensées dans les **152 CFA** répertoriés en **Hauts-de-France** et répartis sur quelques **548 sites de formation**.

Les secteurs du commerce, de la construction, des métiers de l'administration et du tertiaire concentrent les deux tiers des nouveaux contrats d'apprentissage. Le développement de l'apprentissage continue sa percée dans les formations du supérieur (54% de Bac+2 à Bac +5).

Les apprentis sont confrontés, particulièrement en zones rurales, peu desservies par les transports en commun, **à un double problème de mobilité** : en effet, ils doivent trouver des solutions **pour se rendre sur leur lieu de formation mais aussi dans leur entreprise**. On peut également constater parfois des freins liés à une absence de culture de la mobilité. Enfin, la répartition géographique des lieux de formation ne permet pas toujours d'envisager un parcours d'apprentissage à proximité du lieu de vie.

Les apprentis peuvent d'ores et déjà bénéficier de différentes aides régionales aux transports :

- **carte Génération # HDF-APPRENTIS** : aide aux transports (dite THR) : le montant de l'aide au transport est forfaitaire, calculée à partir d'un barème kilométrique, sur la base: « Domicile/CFA » par année de contrat. Elle est comprise entre 0 à 200 euros en fonction de la distance parcourue ;
- **l'Aide aux Transports aux particuliers** : 15 euros par mois, si le lieu d'études ou de travail est supérieur à 20 km du domicile ;
- **le Fonds de solidarité de l'apprenti** : il s'agit d'une aide destinée aux apprentis en difficulté financière. L'objectif est d'éviter une rupture de contrat et l'abandon de formation. Outre des aides pour se loger, se soigner, se nourrir… Il est possible de faire appel au fonds de soutien à hauteur maximum de 600 € pour «se déplacer » ;
- **en Route pour l'Emploi** : possibilité de disposer d'un véhicule mis à disposition par la Région, pour 1 € par jour pendant 2 mois, pour les titulaires d'un contrat en alternance (en période d'essai ou si véhicule en panne).
- **aide individuelle au permis de conduire** : aide de 850 € pour les apprentis (en plus de celle de l'Etat de 500 €).

▶ F.8. Les apprentis

- pour les jeunes de 16 à 25 ans qui ne sont ni en études, ni en formation, ni en emploi (NEETs) (dans le cadre du FSE Initiative pour **l'Emploi des Jeunes** : des actions peuvent être financées pour lever les freins à l'insertion professionnelle, y compris la mobilité.

D'autres aides, de l'Etat et d'initiatives locales, par exemple, peuvent être mobilisées pour faciliter la mobilité des apprentis.

Caractérisation du bassin de mobilité

En 2022, le bassin comptait un peu plus de **5 000 apprentis**. Les plus gros contingents étaient formés sur les spécialités des métiers de bouche et de la beauté, artisanat d'art (environ 1 100), de l'industrie (900 environ) et du BTP (environ 700).

Diverses actions sont mises en place directement par les CFA ou les partenaires de l'insertion professionnelle, pour favoriser la mobilité des apprentis, mais ne sont pas encore recensées à ce jour.

Les sites accueillant des apprentis sont principalement situés dans les zones urbaines. Il existe des spécialisations entre les différents sites des CFA. Il est ainsi parfois nécessaire pour le jeune de réaliser de longs déplacements pour avoir accès à certaines formations en apprentissage. **Les CFA ne sont pas toujours situés à proximité immédiate d'un moyen de transport en commun.**

Enjeux et perspectives

La mobilité des apprentis est un enjeu important. Force est de constater que **de nombreux jeunes choisissent leur formation** non pas en fonction de leurs désirs, ou des débouchés professionnels, mais **par la proximité des formations**. Cette problématique de la mobilité est d'autant plus prégnante pour les apprentis, avec à la fois un lieu de formation et un lieu d'activité professionnelle.

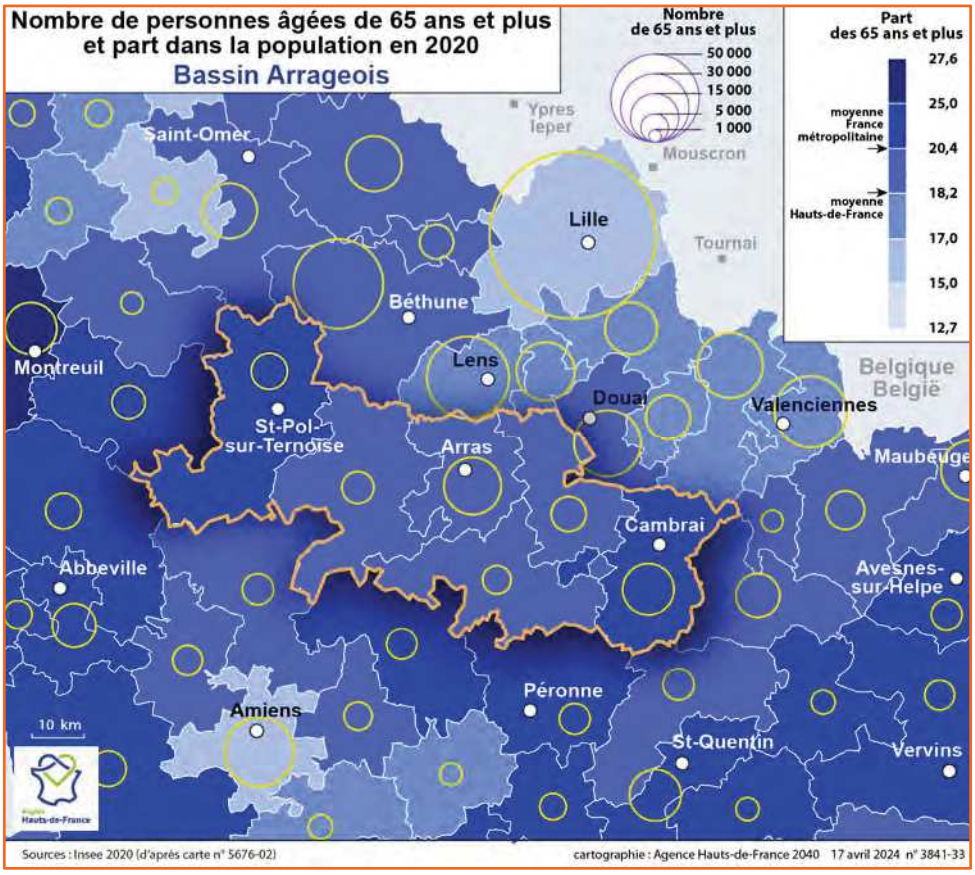
Il existe déjà diverses aides directes à destination des apprentis. Néanmoins, il semble que celles-ci ne soient **pas nécessairement connues des jeunes. Recenser l'ensemble de ces aides**, puis communiquer davantage sur les dispositifs déjà existants représente ainsi **un objectif important**.

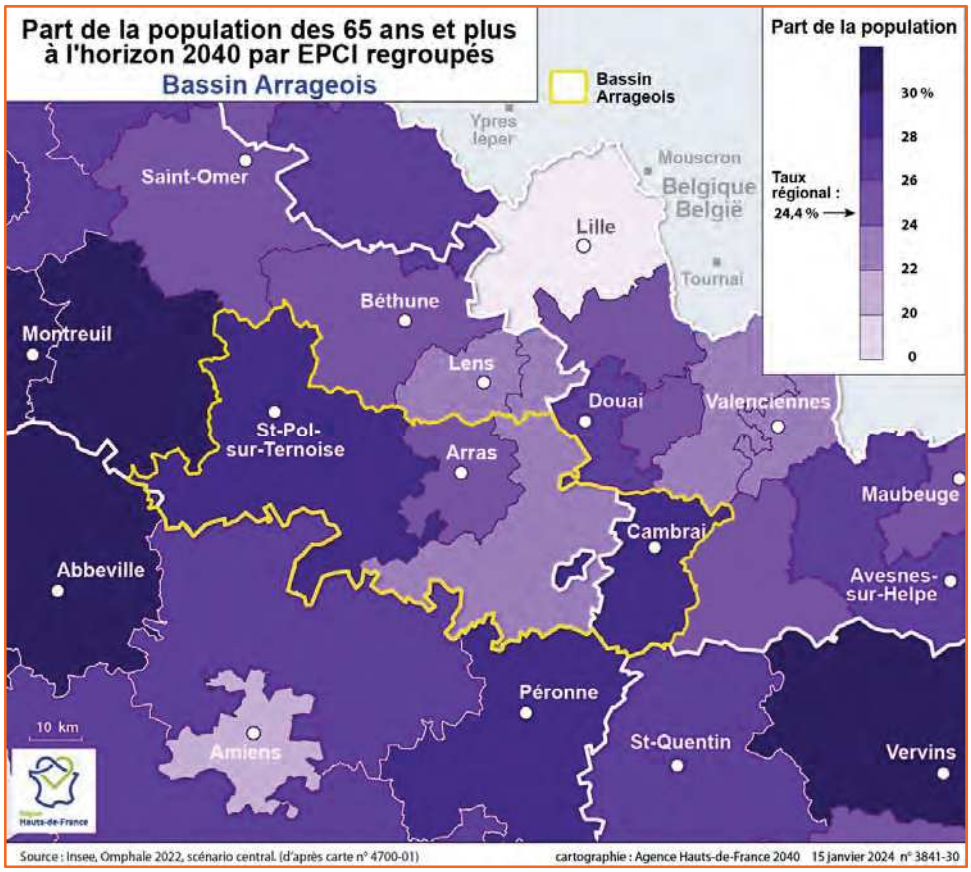
Outre des aides directes, notamment financières, il semble que ces dernières ne soient pas suffisantes pour lever l'ensemble des freins à la mobilité des apprentis.

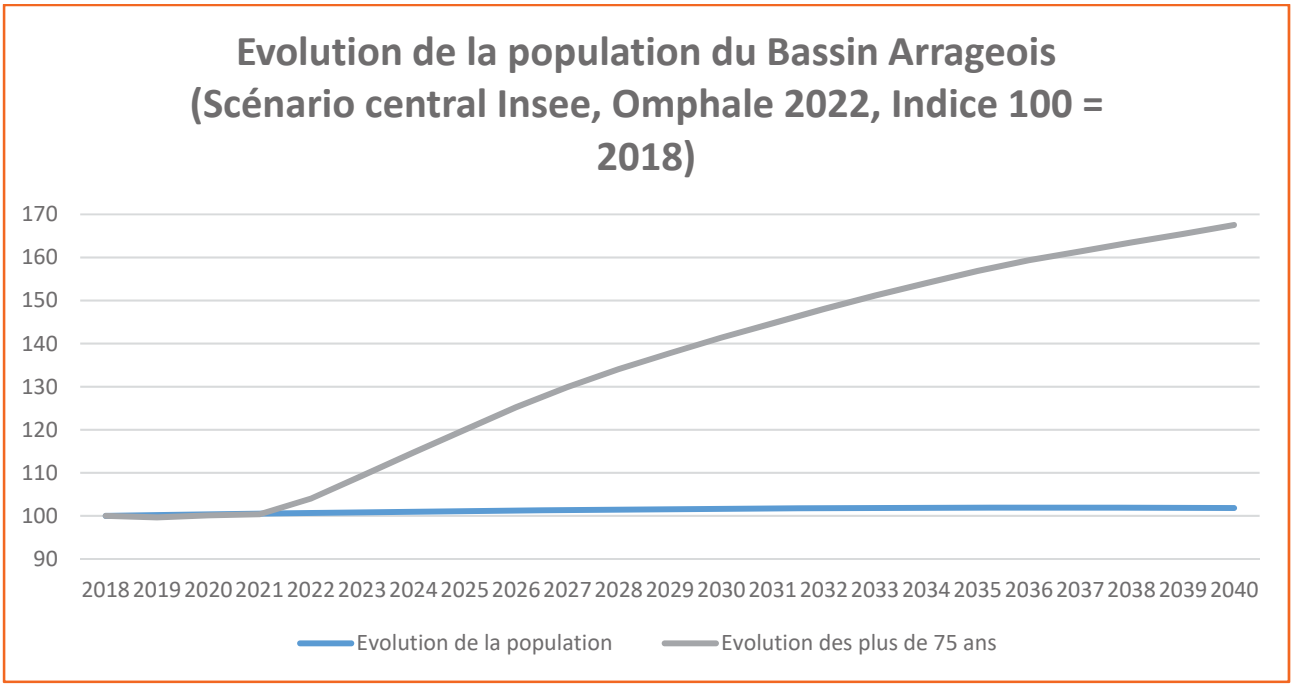
Plusieurs pistes d'actions pourraient alors être envisagées telle que la **création d'un module de formation à la mobilité dans les CFA** pour gommer les blocages psychologiques ou encore pour acquérir le savoir-faire de base permettant d'utiliser différents services de mobilité et en particulier les transports collectifs : utilisation d'un titre de transport, d'un calculateur d'itinéraires…

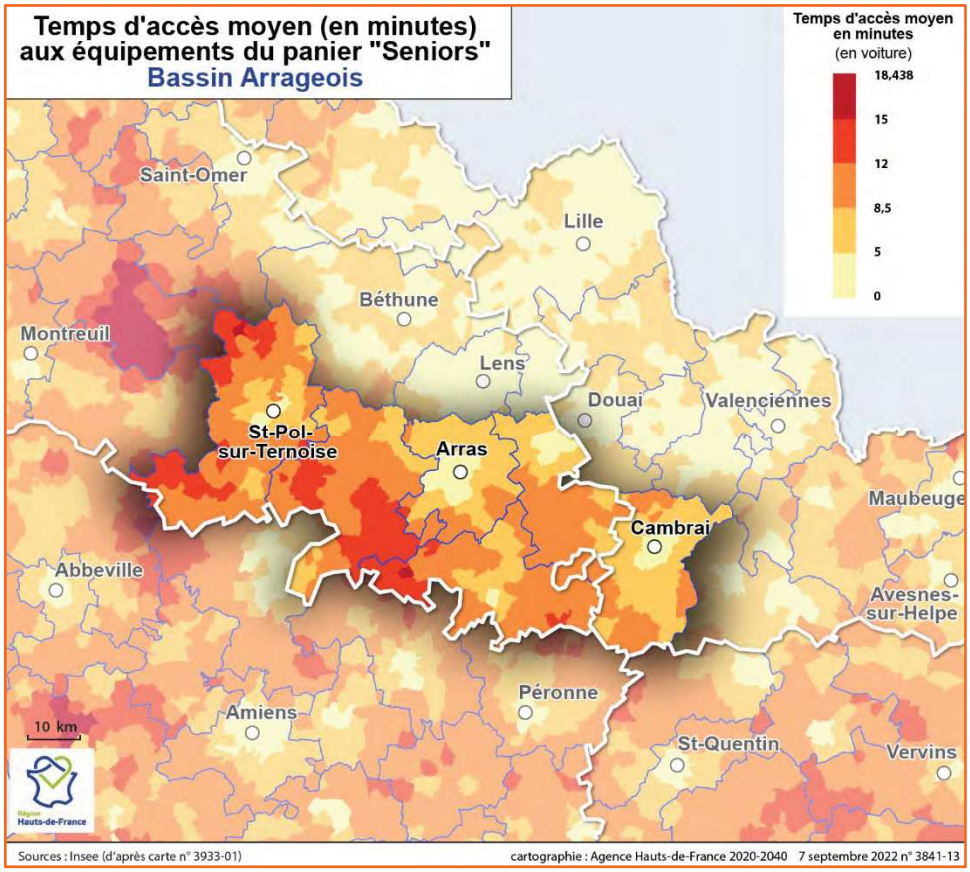
Par ailleurs, il est utile de vérifier qu'un moyen de transport est proposé entre certains lieux de formation et le pôle d'échange multimodal à proximité. Le cas échéant, il convient d'en mettre un en place.

▶ F.9. La mobilité et les séniors

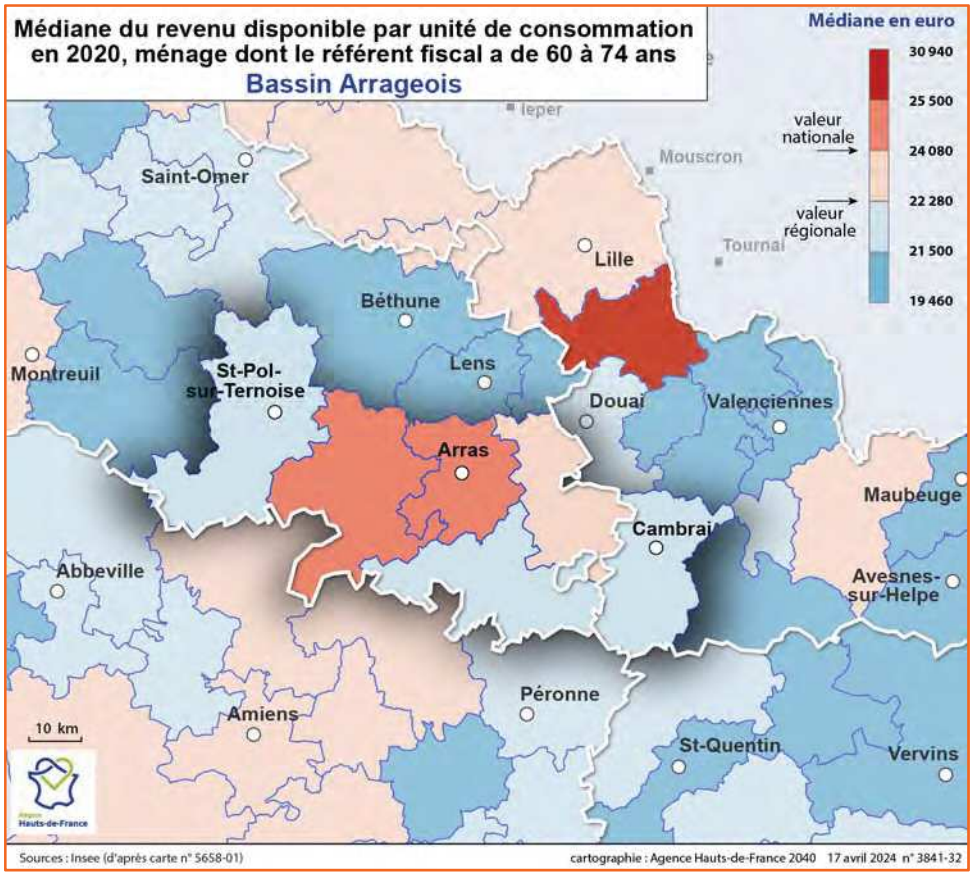





Evolution de la population du Bassin Arrageois (Scénario central Insee, Omphale 2022, Indice 100 = 2018)
170
160
150
140
130
120
110
100
90
2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 2031 2032 2033 2034 2035 2036 2037 2038 2039 2040
Evolution de la population
Evolution des plus de 75 ans


Temps d'accès moyen (en minutes) aux équipements du panier "Seniors"
Bassin Arrageois
Temps d'accès moyen en minutes
(en voiture)
18,438
15
12
8,5
5
0
Saint-Omer
Lille
Béthune
Montreuil
Lens
Douai
Valenciennes
St-Pol-sur-Ternoise
Arras
Maubeuge
Cambrai
Abbeville
Avesnes-sur-Helpe
Péronne
Amiens
St-Quentin
Vervins
10 km
Sources : Insee (d'après carte n° 3933-01)
cartographie : Agence Hauts-de-France 2020-2040 7 septembre 2022 n° 3841-13

▶ F.9. La mobilité et les séniors



Eléments de contexte

Selon une étude nationale d'AG2R La Mondiale réalisée en partenariat avec Wimoov entre juin et octobre 2018, **la fréquence de la mobilité des seniors est très marquée par leurs caractéristiques sociodémographiques**. 63 % des seniors se déplacent quotidiennement en dehors de chez eux. Les seniors les plus jeunes sont significativement plus nombreux à se déplacer quotidiennement que les plus âgés (68 % chez les 65-74 ans contre 41 % chez les plus de 75 ans).

La mobilité est beaucoup plus faible chez les seniors disposant de revenus peu élevés (45 % des seniors percevant moins de 1000 euros se déplacent quotidiennement contre 72 % chez ceux touchant plus de 1700 euros). Les seniors vivant en couples sortent également plus que ceux vivant seuls ou en famille.

La marche à pied constitue le principal mode de transport des seniors (42 % en mode principal, 63 % en modes principal et secondaire) juste devant **la voiture** (41 % en principal, 47 % en modes principal et secondaire). **Les transports collectifs** représentent 6 % en mode principal. Dans les espaces ruraux, le mode de transport principal des seniors est la voiture (58 %), tandis que dans les espaces urbains, la marche à pied est davantage privilégiée (51 %). La proportion des modes de déplacement les plus utilisés par les seniors varie selon les motifs de déplacement entre la marche à pied et la voiture.

51 % des séniors se déplacent plusieurs fois par semaine pour faire leurs courses, 47 % pour leur vie sociale, pour le travail ou une activité bénévole, 28 % pour rendre visite à leur famille et 11 % pour des obligations administratives ou médicales.

Un senior sur quatre rencontre plusieurs freins à sa mobilité. La perte d'autonomie est une question de vieillissement mais également de moyens financiers : les problèmes de santé (31 %) et les coûts des déplacements (36 %) sont les premiers freins à la mobilité des seniors.

On constate des disparités socio-économiques très nettes qui tirent à la baisse la mobilité d'une part significative de la population des seniors. Les « mobiles vulnérables » ont une mobilité significativement inférieure à la moyenne nationale avec seulement 37 % qui se déplacent quotidiennement en dehors de chez eux, contre 68 % pour la moyenne nationale.

Si les tendances démographiques actuelles se prolongent, la région va être marquée par un fort vieillissement démographique : d'ici 2070, la population des seniors, âgés de 65 ans ou plus, devrait croître de 400 000 personnes environ, une croissance essentiellement portée par l'augmentation du nombre de 75 ans ou plus qui doublerait quasiment sur la période.

Le vieillissement de la population s'expliquerait par **une accumulation de plusieurs facteurs**. D'une part, l'allongement de l'espérance de vie, passant de 83,1 années en 2018 à 87,6 années en 2070 pour les femmes, et de 76,7 années à 85,3 années pour les hommes, entrainerait une hausse du nombre de personnes âgées. D'autre part, la baisse du nombre de naissances déjà constatée depuis 2014, au niveau régional comme au niveau national, réduirait la part des plus jeunes. De plus, les personnes qui arriveront à un âge avancé en 2070 font partie des générations plus nombreuses nées au moment où l'indicateur conjoncturel de fécondité était encore relativement élevé (supérieur à 2 enfants par femme avant 2014). Enfin, les départs des Hauts-de-France concernent davantage les jeunes générations qui quittent la région pour des raisons professionnelles, amplifiant ainsi le processus de vieillissement en Hauts-de-France. En conséquence, l'âge moyen s'établirait à 45 ans en 2070 contre à peine 40 ans en 2018.

Caractérisation du bassin de mobilité

Le bassin Arrageois est caractérisé par un poids des seniors dans la population supérieur à la moyenne régionale : le nombre des 65 ans et plus s'élève à 65 945, soit 19,9 % de la population totale du bassin, pour 18,2 % au niveau régional. Les personnes âgées de 75 ans et plus représentent 8,8 % de la population totale (soit 29 206 personnes) contre 8,0 % en moyenne régionale.

A l'image de la région, le bassin Arrageois va être marqué par **un important vieillissement de la population à l'horizon 2040** (projections Insee et Omphale 2022) : si les tendances actuelles se prolongent, le nombre de 75 ans et plus devrait augmenter de près de 70 % d'ici 2040.

A l'horizon 2040 (projections Insee Omphale 2022), si les tendances actuelles se prolongent, les 65 ans et plus représenteraient plus d'un habitant sur quatre (soit près de 87 000). Ce vieillissement serait encore plus prononcé dans le Ternois et le Cambrésis.

L'objectif du SRADDET d'encourager des solutions de mobilité pour tous les publics et les territoires les plus vulnérables doit particulièrement prendre en compte dans ce bassin Arrageois les publics jeunes et les publics seniors.

▶ F.9. La mobilité et les séniors

Des problématiques d'accès aux équipements peuvent être identifiées sur certains territoires du bassin : par exemple, le sud du bassin pour les paniers « Services publics » et « Seniors », l'ouest du Ternois pour le panier « Seniors » et le Ternois pour le panier « Services publics » (fiche *« Accès aux équipements* »).

Même si les revenus des habitants du bassin sont supérieurs à ceux du reste de la région, des territoires à enjeux peuvent être identifiés en termes de niveau de vie des seniors, avec notamment un revenu disponible médian des ménages dont la personne de référence est âgée de 60 à 74 ans inférieur à la médiane régionale sur 3 intercommunalités du bassin : la Communauté de Communes du Ternois, la Communauté de Communes du Sud Artois et la Communauté d'Agglomération de Cambrai.

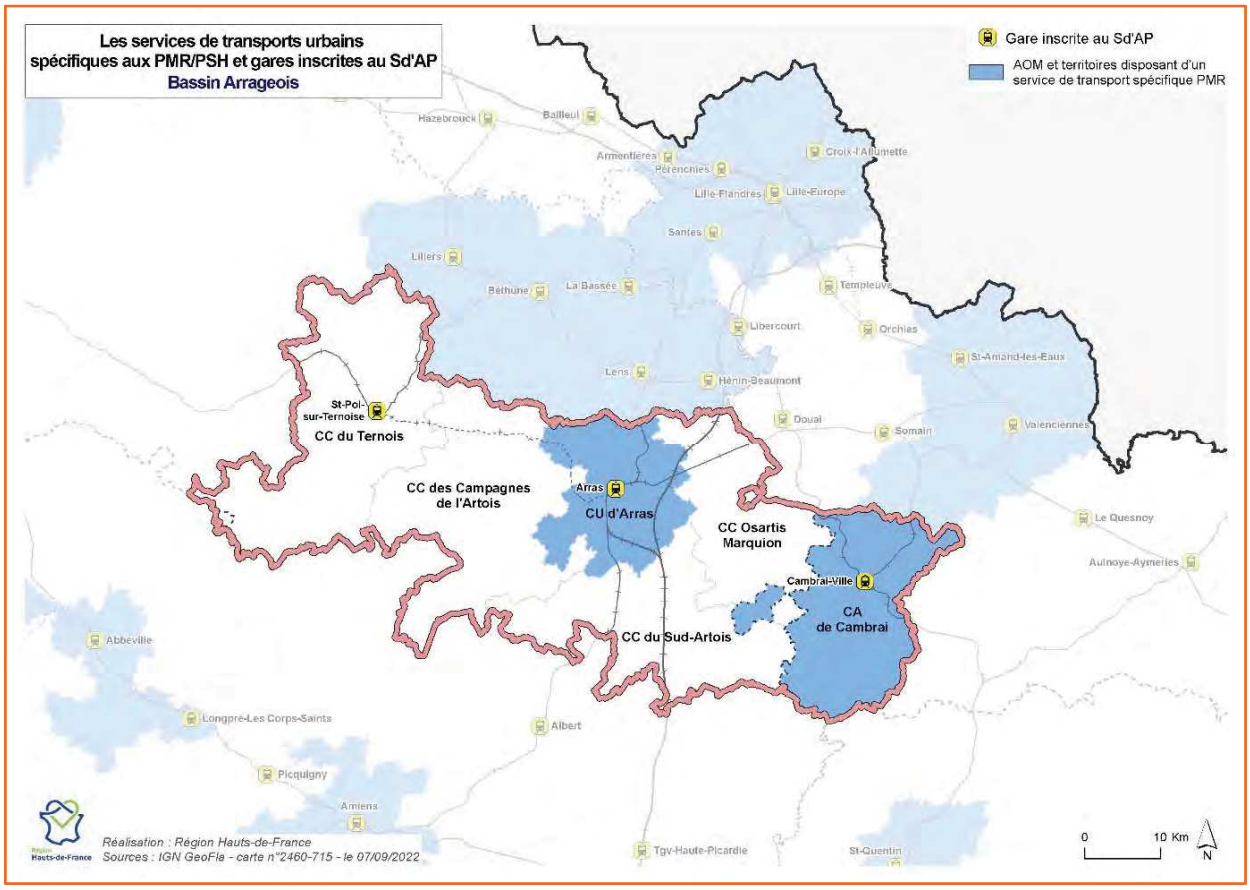
Ce vieillissement peut être vu comme un enjeu de développement territorial : silver-économie, développement des services à la personne, attractivités de retraités ou de touristes.

Enjeux et perspectives

La région sera marquée par un fort vieillissement démographique, quels que soient les scénarios de projections retenus. Aussi, l'adaptation des politiques publiques et des territoires au vieillissement est un enjeu considérable sur ces prochaines années.

Le vieillissement démographique doit être pris en compte notamment dans les politiques de mobilité, en particulier avec le PAMS. Une partie de plus en plus importante de la population va ainsi être concernée par des difficultés relatives à la mobilité.

▶ F.10. La continuité de la chaîne de déplacement pour les PSH-PMR



▶ F.10. La continuité de la chaîne de déplacement pour les PSH-PMR

Eléments de contexte

Chaque AOM doit mettre en accessibilité son réseau de transport (loi handicap 2005). Elle doit en particulier préciser les principes de réalisation correspondants dans ***un schéma directeur d'accessibilité programmée*** **ou un agenda d'accessibilité programmée** (SDAP). Par ailleurs, elle peut également proposer un **service de transport adapté aux personnes en situation de handicap (STAPSH)** ; service qui n'est pas ouvert à tous les publics.

Au travers des COM, on est en droit de s'intéresser à la continuité des offres pour les *Personnes en Situation de Handicap* ou dont la *Mobilité est Réduite* (PSH-PMR), c'est-à-dire de voir comment ces personnes peuvent passer dans de bonnes conditions d'un réseau à l'autre et faire leur déplacement de bout en bout en empruntant les différents services.

Cette fiche vise notamment à identifier les relations concernant plusieurs réseaux qui apparaissent aujourd'hui comme accessibles. Elle se base sur les informations disponibles au sein des services régionaux et recueillies lors d'enquêtes menées auprès des AOM respectivement en 2018 et début 2023.

Par ailleurs, le nombre de personnes ayant des difficultés de déplacement peut être appréhendé à partir du nombre de bénéficiaires de la **Carte Mobilité Inclusion (CMI)**.

Créée par la loi n° 2016-1321 du 7 octobre 2016 Pour une République numérique, la CMI s'adresse aux personnes handicapées ou âgées en perte d'autonomie. Il existe **3 types de CMI**, attribué selon le degré d'invalidité de l'individu :

- **la CMI stationnement** : elle permet au détenteur de la carte et à la personne qui l'accompagne de se garer gratuitement et sans limitation de durée ;
- **la CMI priorité** : elle offre la possibilité au détenteur de la carte d'éviter les files d'attente ou d'être prioritaire pour s'asseoir dans les transports en commun ;
- **la CMI invalidité** : elle concerne des personnes ayant une forte perte d'autonomie. Elle présente les mêmes avantages que la carte priorité et permet en plus de bénéficier de réductions tarifaires dans les transport et d'avantages fiscaux.

Caractérisation du bassin de mobilité

Il n'existe a priori pas de STAPSH sur les périmètres des territoires qui sont devenus AOM en juillet 2021.

Les 2 AOM « historiques », Arras et Cambrai, disposent d'un STAPSH :

- **la Communauté urbaine d'Arras (CUA)** avec **Mobia**, transport collectif à la demande, en porte à porte destiné aux détenteurs d'une carte d'invalidité présentant un taux d'incapacité d'au moins 80%
- **la Communauté d'agglomération de Cambrai (CAC)** avec **Mobi+**, service de transport en porte à porte, destiné aux détenteurs d'une carte d'invalidité présentant un taux d'incapacité d'au moins 80% ou aux bénéficiaires de l'allocation personnalisée d'autonomie (APA), catégorisés GIR1, 2 ou 3

Par ailleurs, afin d'effectuer des déplacements au-delà du ressort territorial d'une seule AOM, les habitants peuvent emprunter le réseau TER Hauts-de-France. Comme pour certains réseaux urbains, il existe des SDAP ferroviaires et **3 gares prioritaires inscrites au Sd'aP sont identifiées sur ce bassin de mobilité : Arras, Cambrai et Saint-Pol-sur-Ternoise.** Parmi celles-ci, Arras et Cambrai sont situées dans les périmètres d'AOM proposant chacune un STAPSH. Toutes ces gares proposent déjà le service ACCES TER ou ACCES PLUS pour la prise en charge des PMR usagers du TER.

▶ F.10. La continuité de la chaîne de déplacement pour les PSH-PMR

S'agissant des déplacements sortant d'un ressort territorial urbain, à l'intérieur du Bassin de Mobilité Arrageois, une PSH/PMR peut avoir besoin de faire appel à plusieurs services. Par exemple, pour se déplacer **entre Arras et Cambrai,** la PSH/PMR résidant sur le ressort territorial de la CUA pourra réserver et utiliser le service Mobia de la CUA pour le trajet entre son domicile et la gare d'Arras , réserver et utiliser le service ACCES TER pour utiliser le TER de la gare d'Arras à la gare de Cambrai-Ville **avec correspondance obligatoire à Douai** puis réserver et utiliser le service Mobi + de la CAC depuis la gare de Cambrai jusqu'à sa destination finale au sein de la CAC. Cependant, la relation TER entre Arras et Cambrai est peu utilisée en raison d'une correspondance nécessaire en gare de Douai comme en témoignent les 11 307 voyages effectués au cours de l'année 2019 par l'ensemble des usagers TER. Aussi, pour effectuer des trajets entre Arras et Cambrai, il est préférable d'emprunter les **autocars de la ligne routière régionale directe entre Cambrai et Arras qui sont accessibles aux PSH/PMR.**

D'autres déplacements en dehors du bassin Arrageois sont possibles dans des conditions équivalentes (STAPSH + TER + STAPSH) depuis la CUA ou la CAC, en direction :

- d'une des 8 autres AOM des Hauts de France proposant un STAPSH : **CUDGL, Artois Mobilités, MEL, SIMOUV, CA Amiens Métropole, CA Baie Somme CA Boulonnais et CA du Saint-Quentinois ;**
- de toute gare du Département de l'Oise inscrite au Sd'aP, le département étant couvert par le service TIVA ;
- de toute gare accessible située en France et localisée dans une AOM proposant un STAPSH.

Enjeux et perspectives

On dispose a priori d'une **mauvaise connaissance des besoins en mobilité des PSH-PMR**, notamment en termes de volumes et de flux de déplacements. De plus, **il n'est pas évident de caractériser le niveau d'accessibilité des différents réseaux de transport**. Ces éléments apparaissent peu, en particulier, sur les canaux de promotion des réseaux de transport.

Aussi, tout en essayant de préciser ces informations de base – besoins et services - il pourrait par exemple être intéressant de **se coordonner pour offrir une chaîne de déplacements totalement accessibles sur quelques relations fréquentées** et d'en faire la publicité.

Le futur COM, tout comme le PAMS, doit proposer des **solutions d'amélioration** s'agissant de cette question **de la continuité de la chaîne de déplacements pour les PSH-PMR** et, par extension, pour l'ensemble des usagers des transports. Cela passe notamment par la **valorisation des services existants** et par certains projets communs, à initier, qui permettraient de **proposer un cheminement accessible et continu d'un réseau à l'autre**.

CHAPITRE

2024©Facebook CUA

Station d'autopartage Citiz – CUA

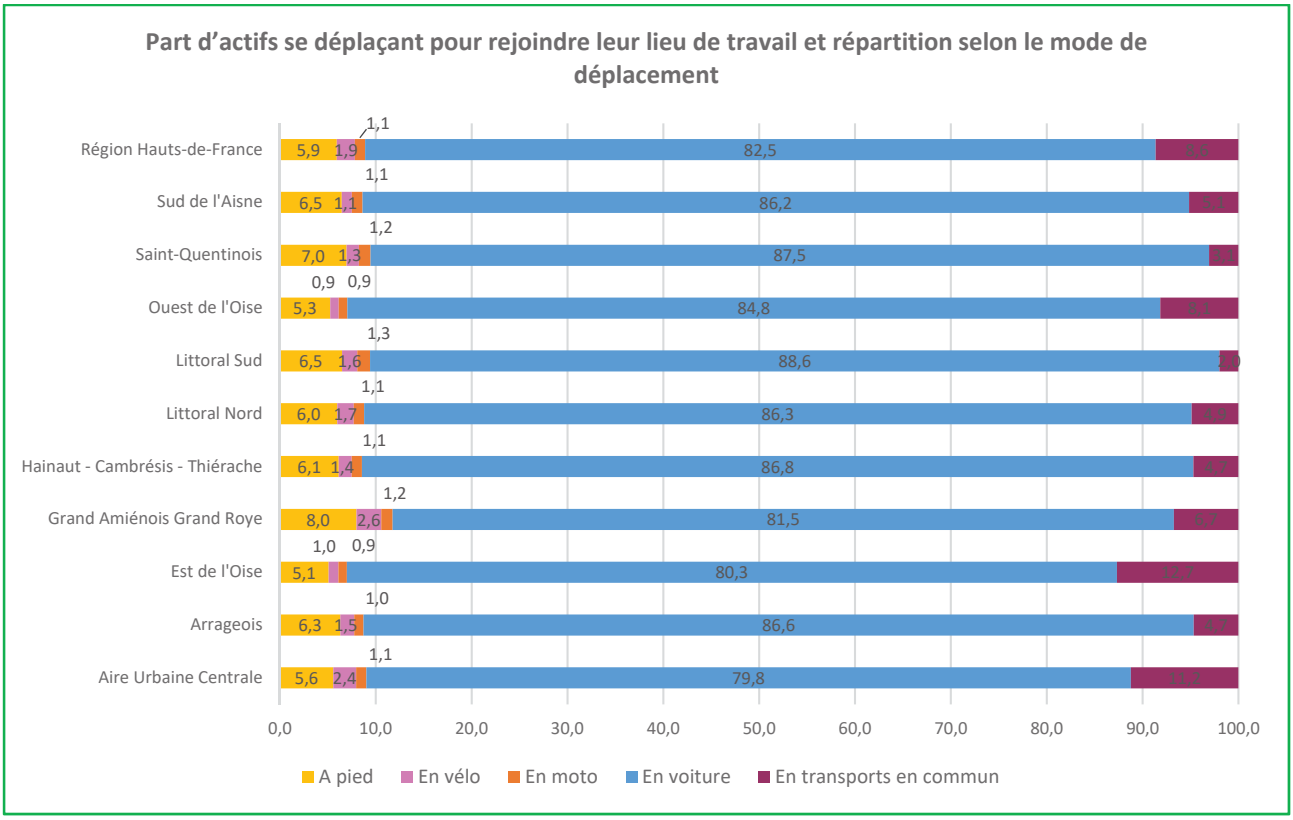
G

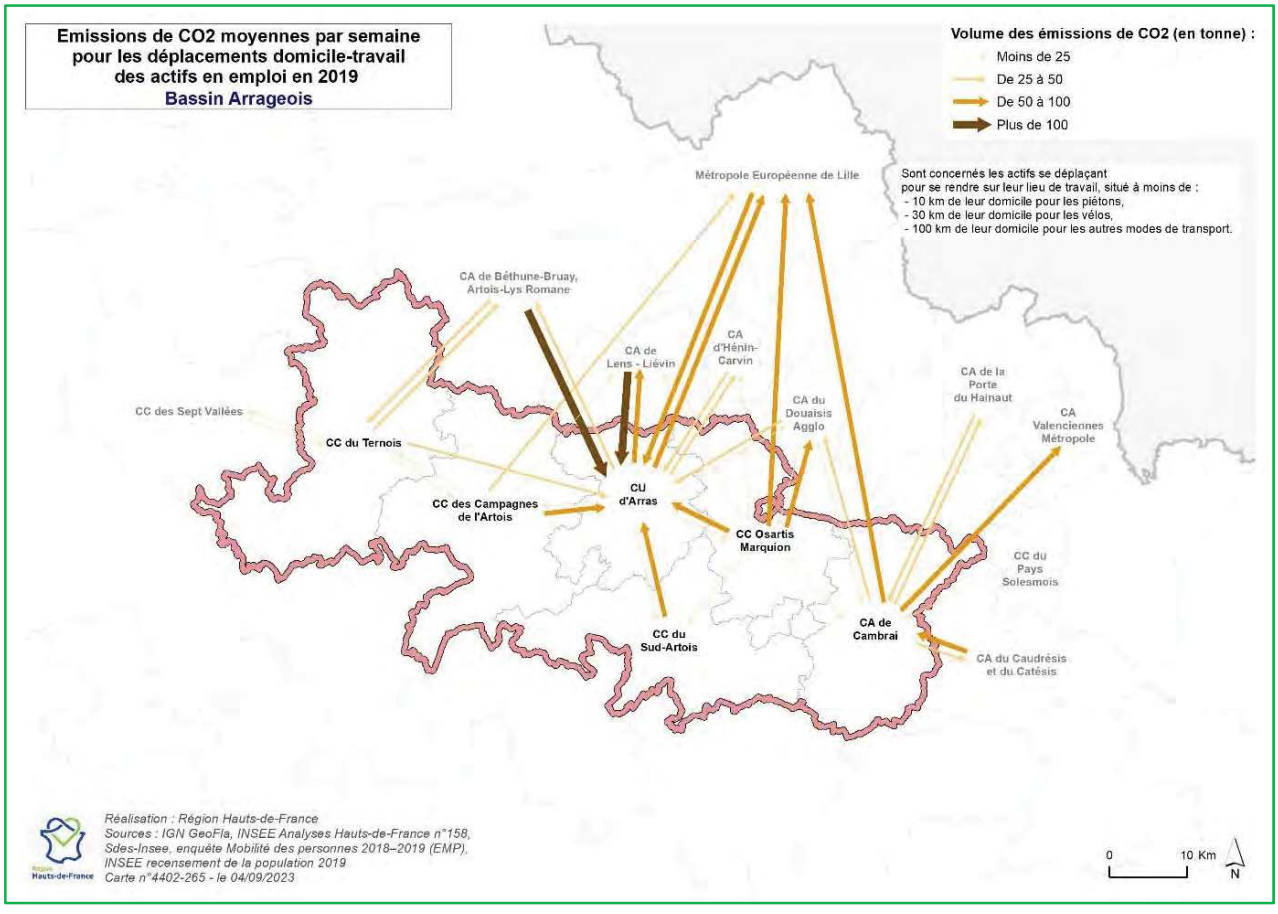
Vers une mobilité durable et décarbonée

Ce chapitre vient compléter les précédents pour présenter les alternatives à l'autosolisme, autres que les services de transports collectifs, qui présentent un impact environnemental plus limité en termes d'émissions de GES ou de consommation énergétique.

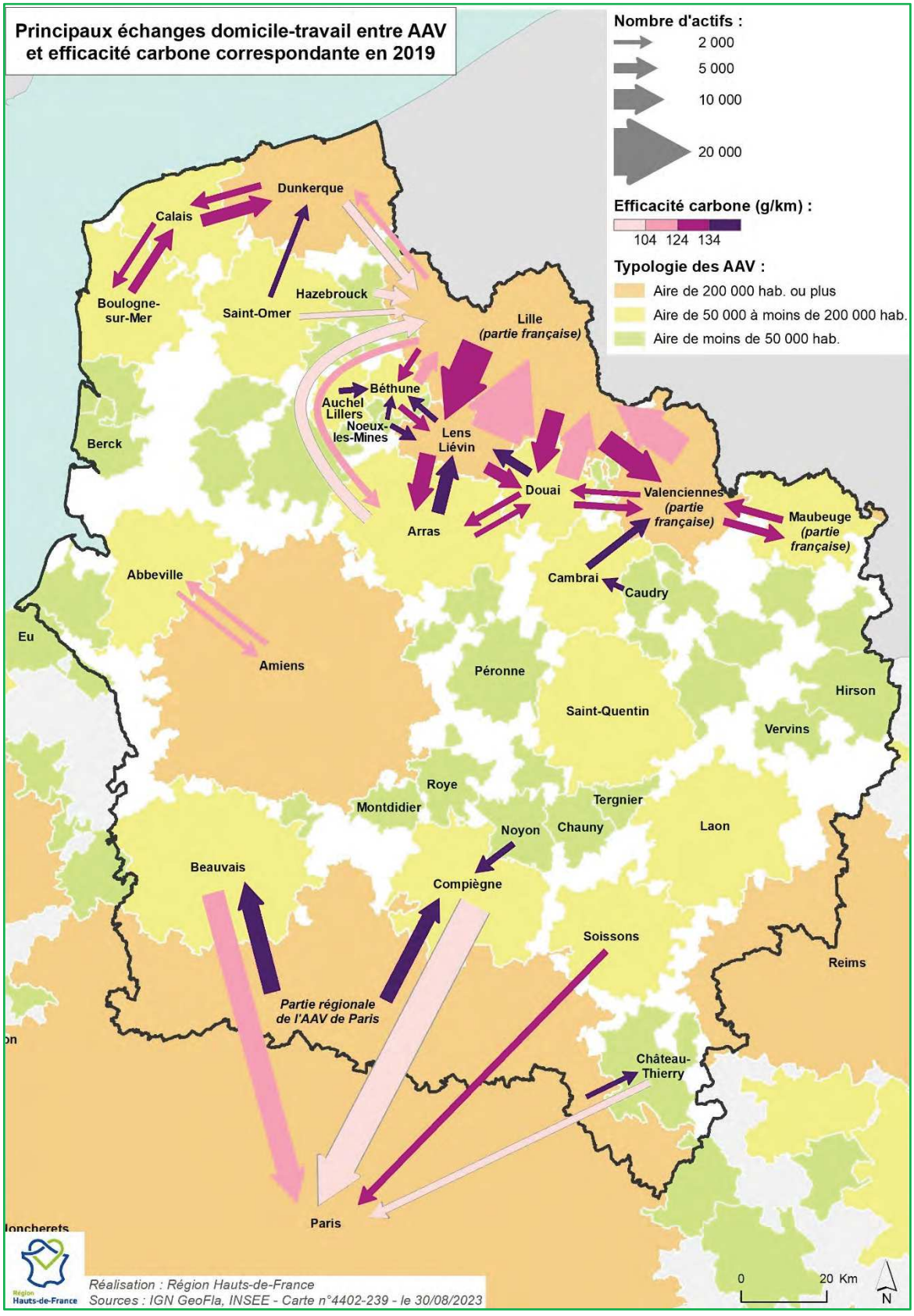
Les solutions abordées ici pour tendre vers des pratiques durables portent essentiellement sur le développement du vélo et de la voiture partagée (covoiturage, autopartage).

▶ G.1. Les émissions dues aux trajets des navetteurs





▶ G.1. Les émissions dues aux trajets des navetteurs

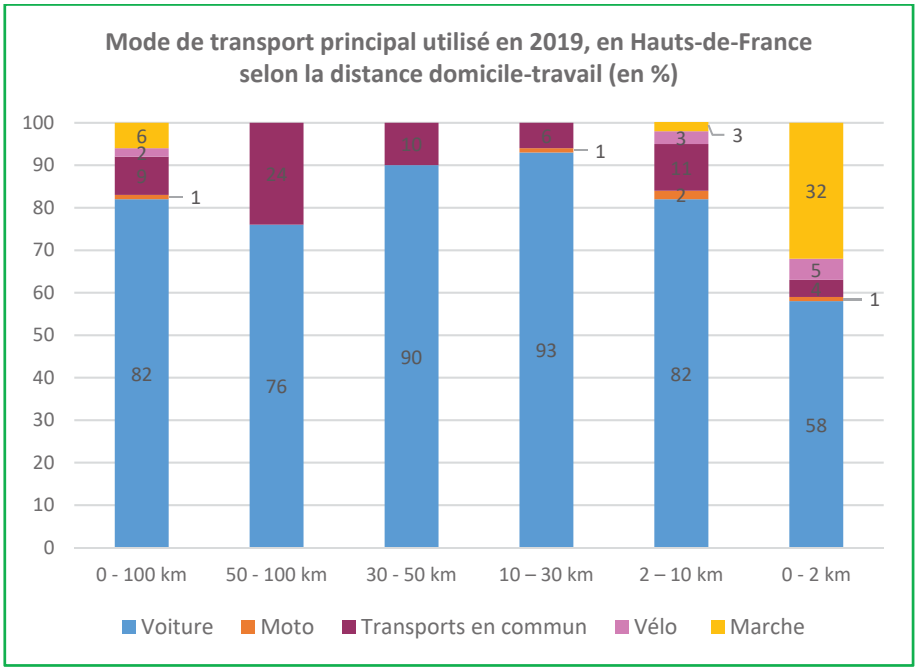


▶ G.1. Les émissions dues aux trajets des navetteurs

Eléments de contexte[1]

Dans le contexte actuel d'un réchauffement climatique planétaire, la stratégie nationale bas-carbone française prévue par **la loi sur la transition énergétique** fixe deux objectifs principaux de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) : **une réduction de 40% des émissions nationales d'ici 2030** par rapport aux GES émis en 1990 et **une neutralité carbone en 2050**. En France, en 2022, les transports avec 32% des émissions de GES constituent le secteur d'activité le plus émetteur de GES (Source : INSEE). En province, les flux domicile – travail correspondent à 41 % de l'ensemble des déplacements par la route (source : INSEE).

En Hauts-de-France, en 2019, **2 116 220 d'actifs** dont le lieu de travail est situé à moins de 100 km, **parcourent en moyenne chaque semaine 129 km** contre 114 km en province, générant ainsi **1,8 million de tonnes de GES en équivalent CO2 (CO2e) au cours de l'année**. Chaque année, un navetteur des Hauts-de-France émet en moyenne 833 kg de GES CO2e soit 7% de plus qu'en moyenne en France de province. Toutefois, si l'on rapporte leurs émissions de GES au nombre de kilomètres parcourus, elles sont les plus faibles de province avec 124 g/km contre 131 g/km en moyenne en province. Il n'est actuellement pas possible de connaître les émissions des 65 000 navetteurs résidant dans les Hauts-de-France et travaillant à 100 km ou plus de leur domicile.



En Hauts-de-France, **utilisée par 82% des navetteurs, la voiture est le mode de transport privilégié**. Les transports en commun et les modes doux (marche ou vélo) ne concernent respectivement que 9% et 8% des actifs. Cette répartition est à nuancer selon la distance parcourue entre le domicile et le lieu de travail. Sur les faibles distances (0 à 2 km), la marche concerne 32% des actifs. Les transports en commun sont surtout empruntés pour des trajets longues distances, compris entre 50 et 100 km. Le vélo reste peu utilisé dans les déplacements domicile – travail, ne dépassant jamais 5% quelle que soit la distance du trajet domicile – travail.

[1] Les chiffres présentés pour les Hauts-de-France sont issus de l'étude INSEE Analyses Hauts-de-France n°157, publiée le 07/09/2023

Enfin, on constate que les déplacements en dehors d'un pôle ou de sa couronne sont particulièrement émetteurs. **20% des actifs travaillent dans une autre aire d'attraction des villes (AAV) que celle où ils résident**. Ces actifs **génèrent 40% des émissions régionales de GES** car ils parcourent en moyenne 256 km par semaine, soit deux fois plus que les actifs en Hauts-de-France. **Les actifs résidant dans la couronne d'une AAV ou hors d'une AAV émettent près de deux fois plus de CO_2e que ceux habitant dans le pôle d'une AAV**. Cette situation s'explique par la concentration plus importante d'emplois dans les pôles des AAV, et la possibilité pour ceux qui y résident de se déplacer sur de plus courtes distances, plus souvent en mode doux ou en transports en commun.

Caractérisation du bassin de mobilité

Dans le bassin Arrageois, on compte **120 894 actifs dont le lieu de travail est situé à moins de 100 km de leur lieu de résidence**. Ils parcourent en moyenne selon l'intercommunalité de résidence entre 112 km (CU d'Arras) et 158 km (CC des Campagnes de l'Artois et CC du Sud-Artois) par semaine pour se rendre sur leur lieu de travail. 87% des actifs du bassin Arrageois effectuent leurs trajets domicile – travail en voiture, soit 4 points de plus qu'en Hauts-de-France. Les modes doux sont utilisés par 8% des actifs et les transports en commun sont empruntés uniquement par 5% des actifs pour leurs trajets domicile – travail.

Ainsi, **l'ensemble de ces actifs émettent** en moyenne à l'année 109 240 tonnes de GES en équivalent CO_2 soit **6% des émissions annuelles en Hauts-de-France**. Les émissions moyennes rapportées au kilomètre d'un navetteur du bassin Arrageois sont supérieures à 124 g/km (moyenne régionale) pour 5 des 6 EPCI. En effet, un navetteur émet en moyenne chaque semaine, entre 120 g/km (CU d'Arras) et 139 g/km (CC des Campagnes de l'Artois) de GES selon son EPCI de résidence.

De nombreuses émissions hebdomadaires de GES en équivalents CO_2 sont visibles sur le bassin Arrageois, notamment autour des pôles urbains d'Arras et de Cambrai. En effet, des émissions supérieures à 100 tonnes de GES en équivalents CO_2 s'observent depuis les CA de Béthune-Bruay, Artois-Lys Romane et de Lens-Liévin en direction de la CU d'Arras. Les émissions comprises entre 50 et 100 tonnes de GES en équivalents CO_2 sont présentes en direction de la CU d'Arras (émises depuis la MEL, la CC des Campagnes de l'Artois, la CC Osartis Marquion et la CC du Sud-Artois), depuis la CU d'Arras (vers la MEL et la CA de Lens-Liévin), en direction de la CA de Cambrai (CA du Caudrésis et du Catésis) et depuis la CA de Cambrai (vers la MEL et la CA Valenciennes Métropole). D'autres émissions hebdomadaires plus faibles, inférieures à 50 tonnes de de GES en équivalent CO_2 sont constatées sur l'ensemble du bassin de mobilité, notamment depuis et en direction de la CC du Ternois.

Enfin, sur le bassin Arrageois, on constate que les trajets effectués entre 2 AAV sont en général peu éco-efficaces. Ceux réalisés depuis ou vers l'AAV de Cambrai émettent plus de 134 g/km. Les émissions sur des trajets entre l'AAV d'Arras et des AAV limitrophes (Douai et Lens Liévin) sont supérieures à 124 g/km. Seules les émissions entre l'AAV d'Arras et l'AAV de Lille sont inférieures à la moyenne régionale (124 g/km). Cela peut s'expliquer sans doute avec **l'utilisation plus importante des transports en commun notamment du TER pour les trajets des navetteurs se rendant sur Lille**.

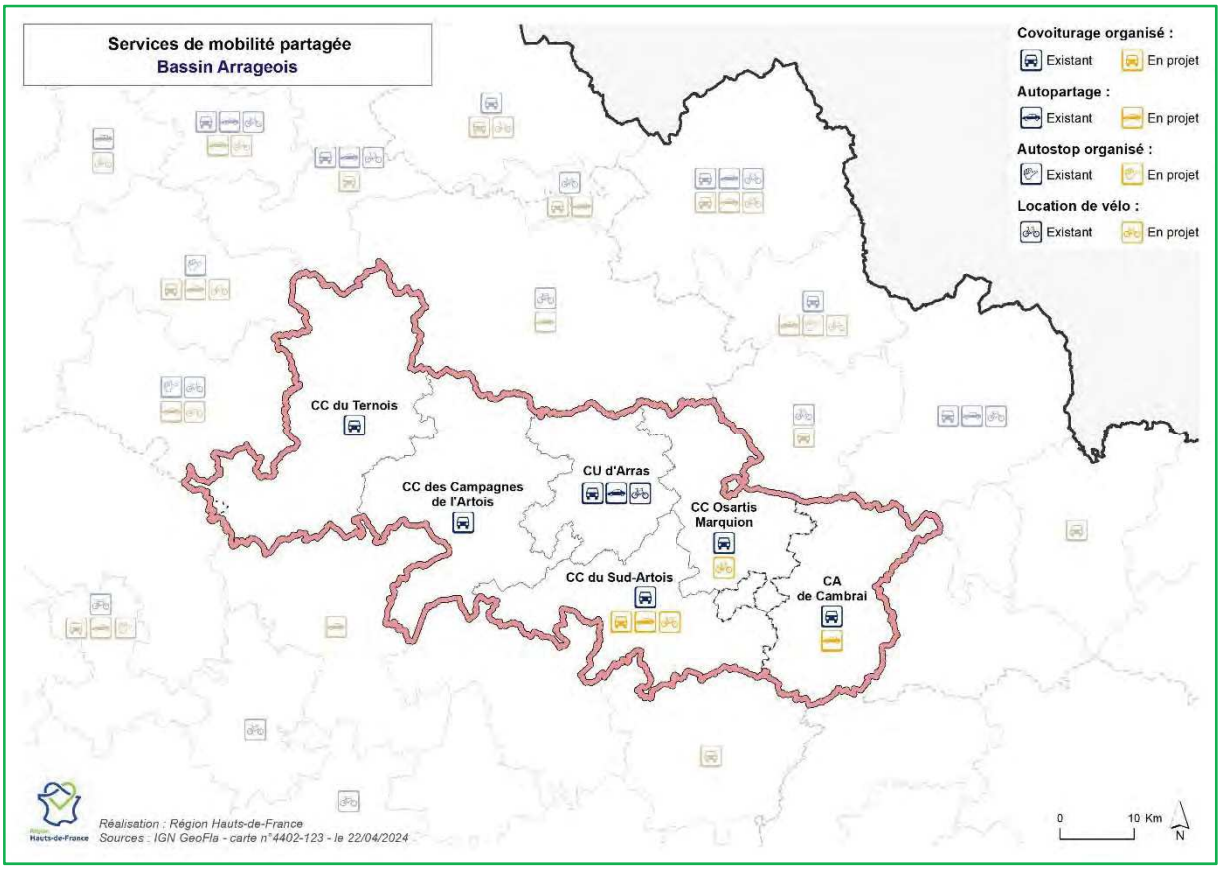
▶ G.1. Les émissions dues aux trajets des navetteurs

Enjeux et perspectives

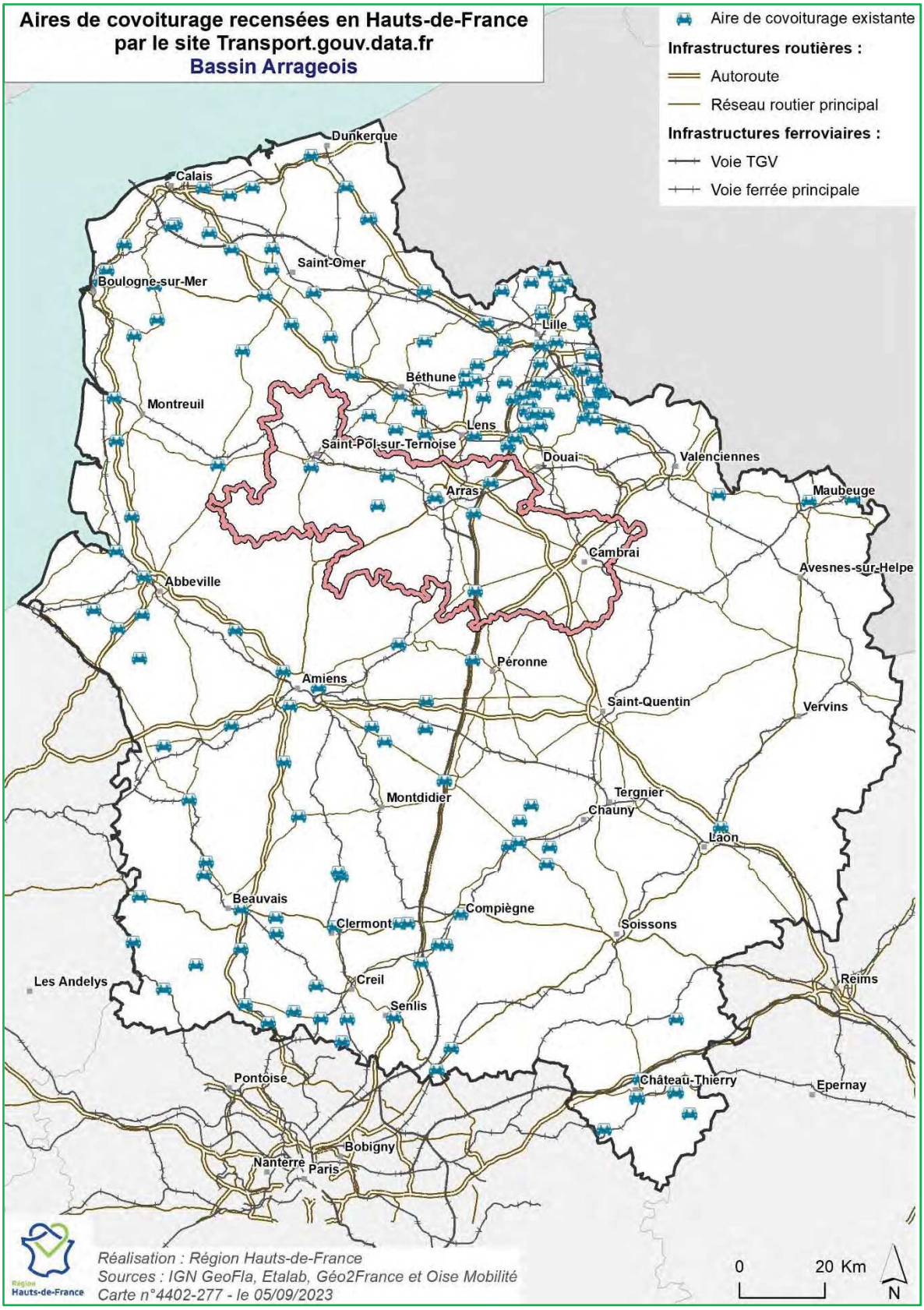
Les émissions de GES dues aux navettes domicile-travail constituent un enjeu majeur pour les politiques publiques en matière de lutte contre le changement climatique. Il est donc nécessaire d'envisager différents leviers afin de limiter ces émissions : **le report modal de la voiture vers les transports en commun ou les modes doux, le développement du covoiturage, l'impact du télétravail en raison de la modération du nombre de trajets, le renouvellement du parc automobile pour des véhicules moins polluants, etc.**

Dans le bassin Arrageois, 6% des navetteurs des Hauts-de-France y résident et ils produisent 6% des émissions de GES constatées pour leurs déplacements domicile-travail. L'enjeu sur ce bassin serait de **renforcer les offres en transport en commun**, de promouvoir le covoiturage afin de limiter ces émissions de GES et de proposer aux actifs des alternatives à la voiture.

▶ G.2. Les mobilités partagées (covoiturage et autopartage)



▶ G.2. Les mobilités partagées (covoiturage et autopartage)

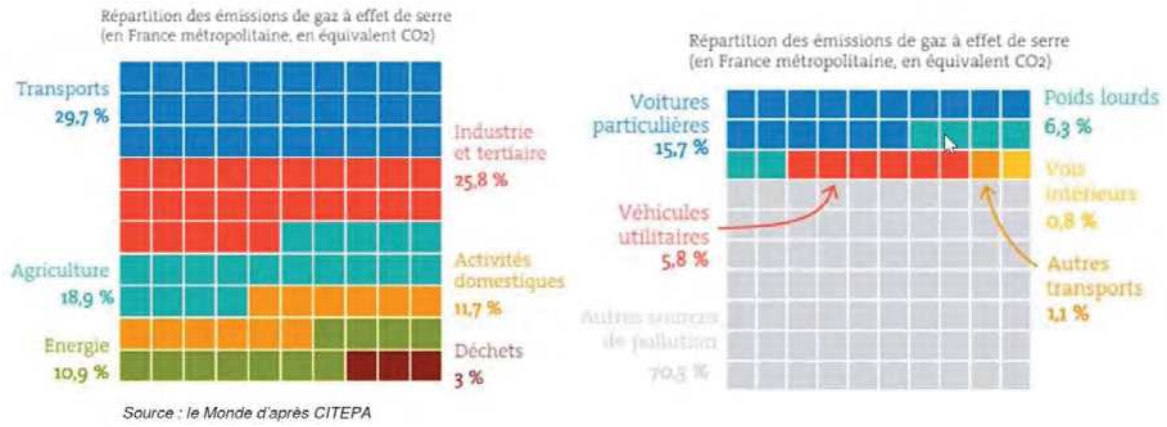


▶ G.2. Les mobilités partagées (covoiturage et autopartage)

Eléments de contexte

La notion de mobilités partagées recouvre des nouveaux usages de l'automobile qui sont de plus en plus encouragés pour réduire la congestion, les frais liés à l'automobile et limiter l'impact de la voiture sur l'environnement. Les deux principales solutions de mobilités partagées sont le covoiturage et l'autopartage. Aux côtés des transports collectifs et des mobilités actives, en offrant une solution alternative à la voiture individuelle, les mobilités partagées apparaissent comme indispensables pour éviter l'autosolisme, notamment dans les zones peu denses où les transports en commun ne peuvent se développer, faute de modèle économique suffisamment robuste.

L'infographie ci-dessous montre que l'usage de la voiture particulière est responsable de 16% des émissions de gaz à effets de serre (CO2) en France (*données 2019*) quand, par ailleurs, 13 millions de Français (soit plus de 20%) peuvent être considérés en situation de « précarité mobilité ».



Pour compléter ces données, il faut noter que 87% des déplacements domicile-travail [1]sont réalisés par des personnes seules dans leur véhicule (autosolisme).

En 2014, la loi MAPTAM a posé la définition des services de mobilité partagée que sont le covoiturage et l'autopartage. Par la suite, en 2019, la loi d'orientation des mobilités (LOM) a complété et enrichi le champ d'intervention des AOM en :

- précisant que **les AOM locales peuvent développer des services de mobilité partagée** ou concourir à leur développement au sein de leur ressort territorial (*article L.1231-1-1 du code des transports*) ;
- **élargissant le champ de compétence de la Région à la mobilité partagée**. Elle peut également dorénavant développer des services de mobilité partagée ou concourir à leur développement *(article L.1231-3 du code des transports).*

L'action de la puissance publique en faveur de la mobilité partagée peut être à 3 niveaux :

- **les infrastructures** : aménagement d'aire de covoiturage ou de station d'autopartage ;
- **la création d'un service de covoiturage ou d'autopartage** : création des outils de mise en relation pour le covoiturage ou de location des véhicules d'autopartage (y compris en le délégant à des entreprises spécialisées), mise en place de moyens de communication pour informer le grand public ;

[1] « Le taux d'autosolisme culmine à 87% entre 7H00 et 8H30 puis commence à décroître pour atteindre 79% à 10H00 » (*Source : Baromètre Vinci Autoroutes 2022*)

- le **subventionnement direct** : la force publique peut **financer une partie du coût du trajet en covoiturage** pour réduire le coût pour l'usager.

L'action publique dans le domaine des mobilités partagées ne relève pas que des AOM. Par exemple, la création d'infrastructures s'exerce au travers de la compétence voirie-aménagement de communes ou d'intercommunalités qui ne sont pas AOM et d'autres acteurs peuvent également intervenir en matière d'animation et de communication, comme les syndicats mixtes SRU.

1. Le covoiturage

Le Code des Transport définit, dans son article L.3132-1, le covoiturage comme : *« l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte. Leur mise en relation, à cette fin, peut être effectuée à titre onéreux. »*

La loi d'orientation des mobilités (LOM) notamment, donne les outils aux collectivités pour développer une politique plus ambitieuse en faveur du covoiturage : création de plateformes de mise en relation entre usagers, versement d'une allocation aux conducteurs et aux passagers, inclusion dans le forfait mobilités durables, possibilité pour les communes de réserver des emplacements spécifiques, création d'aires de covoiturage et de voies réservées … L'objectif est de développer des masses critiques sur les trajets récurrents afin d'avoir un impact significatif.

En décembre 2022, pour gérer la problématique de hausse du coût de l'énergie et contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre, l'Etat a lancé **un plan covoiturage** contenant 14 mesures et mobilisant 150 M€, avec 3 mesures phare :

- prime de 100 € pour les nouveaux conducteurs, versée par les plateformes de covoiturage pour inciter à démarrer le covoiturage ;
- soutien aux covoitureurs en complément des collectivités sur le principe « 1 € de l'État pour 1 € de la collectivité » ;
- mobilisation du Fonds Vert pour soutenir les collectivités dans leurs projets de développement d'infrastructures de covoiturage (aires, lignes ou expérimentation de voies dédiées).

Un site Internet gouvernemental dédié covoiturage.ecologie.gouv.fr permet aux usagers de consulter les aides nationales et locales auxquels ils sont éligibles pour pratiquer le covoiturage. Le Plan vise également à accompagner les employeurs pour améliorer la mobilité de leurs salariés et promouvoir le covoiturage auprès de leurs collaborateurs.

Le covoiturage peut être spontané (entre voisins, collègues…) ou planifié grâce à des intermédiaires. Des sociétés privées développent depuis des années des solutions numériques qui, en partenariat avec des collectivités, permettent de gérer la mise en relation, structurer la pratique et créer un cadre rassurant pour l'utilisateur. Ces services proposent du covoiturage longue distance ou courte distance (moins de 80 km).

Le covoiturage peut être aussi organisé par lignes prédéfinies, avec la possibilité de réserver à l'avance sur un site Internet, avec implantation de bornes de covoiturage, panneaux signalétiques… ce principe est notamment utilisé sur des trajets très usités où les collectivités veulent diminuer le nombre de véhicules. Il faut aussi citer l'autostop organisé, déployé en réseau sur un territoire, avec lequel les personnes doivent se rendre à des emplacements signalés par des panneaux et être emmenées par des conducteurs recensés.

En France, on compte près d'une soixantaine de collectivités engagées avec un ou plusieurs opérateurs de covoiturage dans ce type de dispositif et soutenues par l'État dans le cadre du plan national.

▶ G.2. Les mobilités partagées (covoiturage et autopartage)

Dans les Hauts de France, peu de collectivités ont mis en place pour l'instant une aide au covoiturage ou financent un service de covoiturage.

Il convient toutefois de signaler les services proposés par les deux syndicats mixtes SRU :

- **PassPasscovoiturage.fr :**

HDFM a créé une plateforme de mise en relation gérée par la société Mobicop, permettant de créer des communautés, des événements publics ou privés, de délivrer les preuves de covoiturage ou de gérer les flux financiers, y compris la prime CEE. En plus de ce service de mise en relation, le syndicat propose un accompagnement et des outils en matière de communication.

HDFM prépare actuellement le renouvellement de son marché pour aboutir à la mise en place d'une nouvelle plateforme courant 2024. A ce jour, de plus en plus de collectivités réfléchissent à s'appuyer sur cet outil plutôt que de créer leur propre plateforme.

- **Covoiturage-oise.fr :**

De son côté, le SMTCO a souhaité que soit intégrée une plateforme de mise en relation au sein de son outil SISMO 2, développé à l'échelle du département de l'Oise. Celle-ci est aussi gérée par la société Mobicop. Elle permet de gérer la mise en relation des covoitureurs, de créer des communautés et d'éditer des preuves de covoiturage. Elle prend aussi en compte la mise en place de la prime CEE covoiturage. Par contre, elle ne peut pas gérer la participation financière des acteurs publics aux frais de covoiturage.

La plateforme du SMTCO, intégrée dans le cadre du SISMO 2, devrait donc rester sous cette forme jusqu'à la fin du Partenariat Public Privé correspondant, en 2033.

Toutefois, une réflexion est actuellement en cours sur le devenir de cet outil.

2. L'autopartage

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

Plusieurs entreprises ont développé des systèmes gérant un parc de véhicules, souvent électriques, et ce **surtout dans les grandes villes**. En milieu plus rural, des collectivités se sont saisies du sujet pour proposer des solutions locales adaptées à leurs spécificités et aux besoins de leurs habitants, avec l'achat de véhicules dédiés et liés à des stations, en s'appuyant en général sur des opérateurs privés pour gérer les réservation et location du véhicule.

L'intérêt est que **la voiture en autopartage puisse remplacer le deuxième véhicule du foyer**. En milieu urbain, combiné à un système de transport collectif efficace, l'autopartage peut même permettre de se passer totalement de voiture individuelle.

Il faut également mentionner **la pratique du prêt de véhicules associatifs ou publics sur les temps de leur non-utilisation**, ainsi que l'ensemble des systèmes de prêt à vocation sociale, comme par exemple le dispositif « En route pour l'emploi » mis en place par la Région (prêt de véhicules de service pour un

▶ G.2. Les mobilités partagées (covoiturage et autopartage)

Caractérisation du bassin de mobilité

Sur le bassin Arrageois, plusieurs AOM ont mis en place ou financé un service de covoiturage ou d'autopartage.

1. Covoiturage :

Les Départements du Pas-de-Calais et du Nord ont adopté un **Schéma interdépartemental des Aires de Covoiturage** en 2015. Celui-ci a été actualisé en 2019 et est toujours mis en œuvre aujourd'hui. Le premier objectif était d'augmenter la part du covoiturage sur des territoires avec des enjeux très différents. Le second était d'augmenter le taux d'occupation des véhicules de 0,1% en 10 ans.

Les Départements interviennent en tant que gestionnaires de la voirie départementale en organisant des espaces réservés au covoiturage le long des principaux axes routiers. Ces espaces réservés au covoiturage peuvent être de nature très différente. Il convient ainsi de distinguer les aires de covoiturage nettement identifiées par un marquage au sol, une signalétique ; des sorties d'autoroutes, parkings de supermarché, et délaissés routiers qui sont des lieux fréquents de covoiturage. Les Départements, pour des raisons de sécurité, ne font la promotion que des aires de covoiturage aménagées par les collectivités et sociétés concessionnaires d'autoroutes.

Ce schéma interdépartemental des aires de covoiturage identifie **3 niveaux d'aires de covoiturage** :

- de 5 à 20 places : aire de covoiturage locale
- de 20 à 50 places : aire de covoiturage complémentaire
- plus de 50 places : aire de covoiturage structurante

A ces 3 catégories, s'ajoute un 4ème niveau concernant les aires de covoiturage de proximité (de 2 à 5 places) se basant sur une mutualisation des espaces en utilisant les aménagements existants (parkings de village, de supermarché, etc.). Ces dernières ne sont pas portées par les Départements mais maillent le territoire.

Par ailleurs, un recensement des aires de covoiturage est assuré par l'Etat, via son **Point d'accès national (PAN)** à des lieux de covoiturage. Cette base de données agrège les informations fournies par BlaBlaCar et de la Fabrique des Mobilités, ainsi que les données qui sont remontées en open-data par les collectivités territoriales. A ce jour, cette base recense **8 aires de covoiturage sur le bassin Arrageois** (voir carte 2). Un point d'accès régional (PAR) est également proposé sur la plateforme Géo2France. PAN et PAR communiquent et l'information peut être renseignée sur l'une ou l'autre des bases, sachant toutefois que le PAR permet de mieux caractériser les aires.

Certaines AOM du bassin développent de nouvelles aires de covoiturage afin de développer cette pratique.

Dans le bassin de mobilité, les AOM organisent le covoiturage via la plateforme PassPasscovoiturage.fr gérée par Hauts-de-France Mobilités dont elles sont toutes membres. De plus, 3 AOM ont créé une communauté spécifique sur la plateforme PassPasscovoiturage.fr.

2. Autopartage

Il existe actuellement **6 stations d'autopartage sur la CU d'Arras géré par le réseau Citiz** (présent également sur la métropole lilloise et dans 220 villes en France). La CA de Cambrai et la CC du Sud-Artois ont pour projet de mettre au moins une station d'autopartage sur leur territoire.

▶ G.2. Les mobilités partagées (covoiturage et autopartage)

Enjeux et perspectives

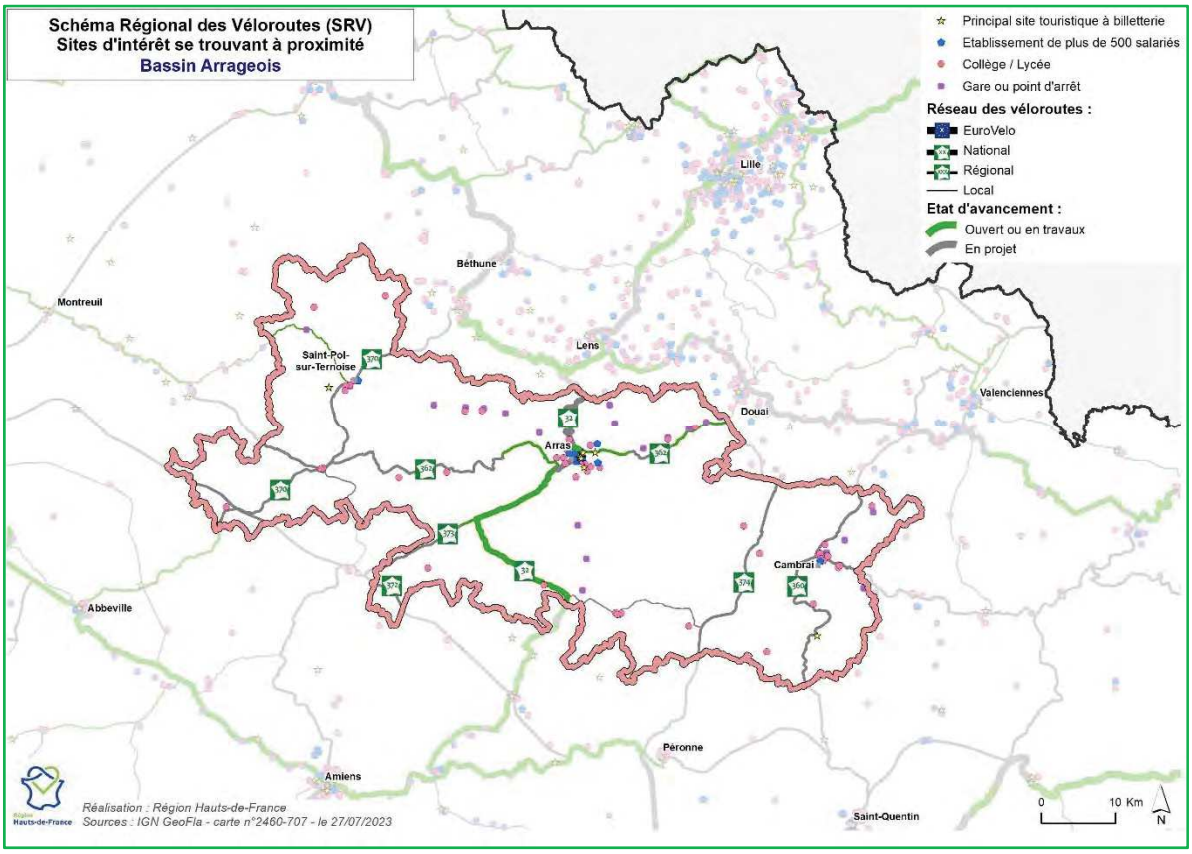
Sur le bassin de mobilité Arrageois, **97% des déplacements domicile-travail internes aux bassins sont réalisés en voiture**. Aussi, pour limiter les impacts négatifs de l'autosolisme et pour offrir des solutions de mobilité aux personnes ne disposant pas de moyens de locomotion, il apparaît nécessaire de faciliter le covoiturage et l'autopartage.

Les AOM, et notamment les nouvelles, vont progressivement s'approprier la compétence mobilité définie par la récente LOM et mettre en œuvre des actions pour **soutenir le développement de solutions de mobilité alternatives à la mobilité individuelle et complémentaires aux transports collectifs**. L'animation et la communication grand public autour de la mise en place de ces services est essentielle et conditionne, pour une bonne part, leur succès.

Dans une optique d'efficacité, il s'agira d'accompagner au mieux ces collectivités pour **créer un réseau et des solutions de mobilités partagées** attractives pour les usagers. Elles peuvent d'ores et déjà s'appuyer sur les outils proposés par Hauts-de-France Mobilités ou encore bénéficier de retours d'expériences pour des solutions expérimentées en région (exemple : le service d'autopartage par la Communauté de communes du Pays de Lumbres) ou ailleurs. Et il convient également de veiller à bien **recenser les aires de covoiturage** et de vérifier qu'elles proposent une couverture satisfaisante du territoire.

A noter enfin que la Région pourra s'appuyer sur les réflexions menées à l'échelle des bassins, et sur les besoins exprimés par les territoires, pour bâtir sa stratégie autour des mobilités partagées, sachant que c'est une compétence nouvelle que lui a donnée la LOM. En particulier, ces travaux pourraient permettre d'**identifier les axes ou relations inter-EPCI pour lesquels le covoiturage peut venir en complément des dessertes** plus lourdes organisées par car ou par train.

▶ G.3. Le schéma régional du vélo et l'accès aux principaux sites



▶ G.3. Le schéma régional du vélo et l'accès aux principaux sites

Eléments de contexte

On estime que **le report modal du vélo** est à fort potentiel de développement sur des distances jusqu'à 5 km pour un vélo sans assistance électrique (correspondant à 20 minutes de déplacement) et jusqu'à 8 à 10 km pour un vélo avec assistance électrique, ceci pour les usages du quotidien : se rendre à l'école, au travail, faire les courses. La distance s'allonge pour le vélo loisir, pour accéder à un site touristique.

Appuyé sur le schéma national publié en 2018, **la Région Hauts-de-France a voté le schéma régional des véloroutes le 30 janvier 2020** (initialement intitulé SR3V). La constitution du schéma régional permet de rendre plus lisibles et cohérentes les politiques de création d'infrastructures cyclables : les schémas locaux de planification et cyclables prennent en compte le SRV qui est inscrit dans le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'équilibre des territoires (SRADDET) de la Région Hauts-de-France. Dans ce cadre, le schéma régional doit être intégré aux documents de planification : SCOT, PLUI ou PLU.

C'est **un réseau cyclable structurant**, hiérarchisé de l'EuroVelo (itinéraire européen) aux véloroutes d'intérêt national, régional et local, qui accueille aussi d'autres usagers pratiquant des mobilités douces (piétons, personnes à mobilité réduite, rollers… et cavaliers dans certains cas). Particulièrement en milieu très dense, les aménagements doivent prendre en compte les différents types d'usage pour permettre une cohabitation harmonieuse. Le schéma régional intègre les tracés des schémas départementaux.

Les axes régionaux et locaux ont été définis selon quelques critères fixés en amont : maillage du territoire (pas d'itinéraire en « impasse »), liaison des pôles régionaux du SRADDET, connexion des gares et pôles d'échange, juxtaposition au réseau fluvial, connexion des sites touristiques, desserte des principaux employeurs et des établissements scolaires.

La Région n'est pas maître d'ouvrage sur les projets de véloroutes ; elle accompagne les différents porteurs de projet (Départements, mais aussi établissements publics de coopération intercommunale, communes, syndicats mixtes) en mettant en avant ses propres objectifs : proposer un maillage structurant en respectant des normes d'aménagement des infrastructures, favoriser des logiques d'intermodalité, faciliter les pratiques utilitaires et quotidiennes du vélo, permettre l'accès en mode doux aux pôles d'attraction, et faire des véloroutes l'un des leviers de l'attractivité touristique des Hauts-de-France.

Du fait du potentiel que représente le vélo pour le développement d'une mobilité durable au quotidien, la Région souhaite **connecter en modes doux dès que possible le réseau régional aux principaux sites générateurs de déplacement**, il s'agit de la notion du « dernier kilomètre ». C'est la raison pour laquelle les connexions en site propre vers les gares et pôles d'échange, les principaux sites touristiques (patrimoniaux ou naturels, accueillant plus de 10.000 personnes par an), vers les lycées et centres de formation des apprentis ou vers les principaux employeurs (plus de 500 salariés) doivent être recherchées. Ces connexions sont à prendre en compte dans la création des schémas locaux cyclables ou modes doux.

Caractérisation du bassin de mobilité

Le bassin de mobilité Arrageois est sillonné par :

- une **véloroute nationale (V32)** dite Véloroute de la Mémoire, d'Arras à Albert : elle est réalisée en voie verte en quasi-totalité d'Arras à Saulty (prolongée par une voie verte départementale Dainville – Saulty). Au-delà de cette voie verte vers le sud, vers Albert, cette véloroute est en voie partagée sur route départementale. La V32 se prolonge au nord d'Arras par la véloroute du Nord rejoignant le bassin minier, encore non réalisée ;

▶ G.3. Le schéma régional du vélo et l'accès aux principaux sites

- **plusieurs véloroutes régionales** (360, 362, 370 …) avec des portions réalisées uniquement sur la V362 : le chemin de halage du canal de la Scarpe aménagé en voie verte et en voie partagée de Arras à Fampoux, , la Véloroute au fil de l'eau, de Frévent à Arras.

Le bassin Arrageois présente un taux assez faible d'aménagement des itinéraires vélo. Pourtant, la réalisation des itinéraires permettrait de faciliter l'accès en vélo à un certain nombre de sites générateurs de déplacement notamment dans les agglomérations (établissements scolaires, entreprises, gares). Cependant beaucoup de ces sites sont assez éloignés de ces itinéraires (de nombreuses gares ou haltes ferroviaires notamment).

Plusieurs collectivités du bassin reconnaissent qu'il est **difficile de se rendre à vélo dans une gare** (60%), ou jusqu'à **un site touristique important** (60%). Toutes les collectivités s'accordent à reconnaitre qu'il est difficile de se rendre à vélo **dans un établissement scolaire d'enseignement supérieur**.

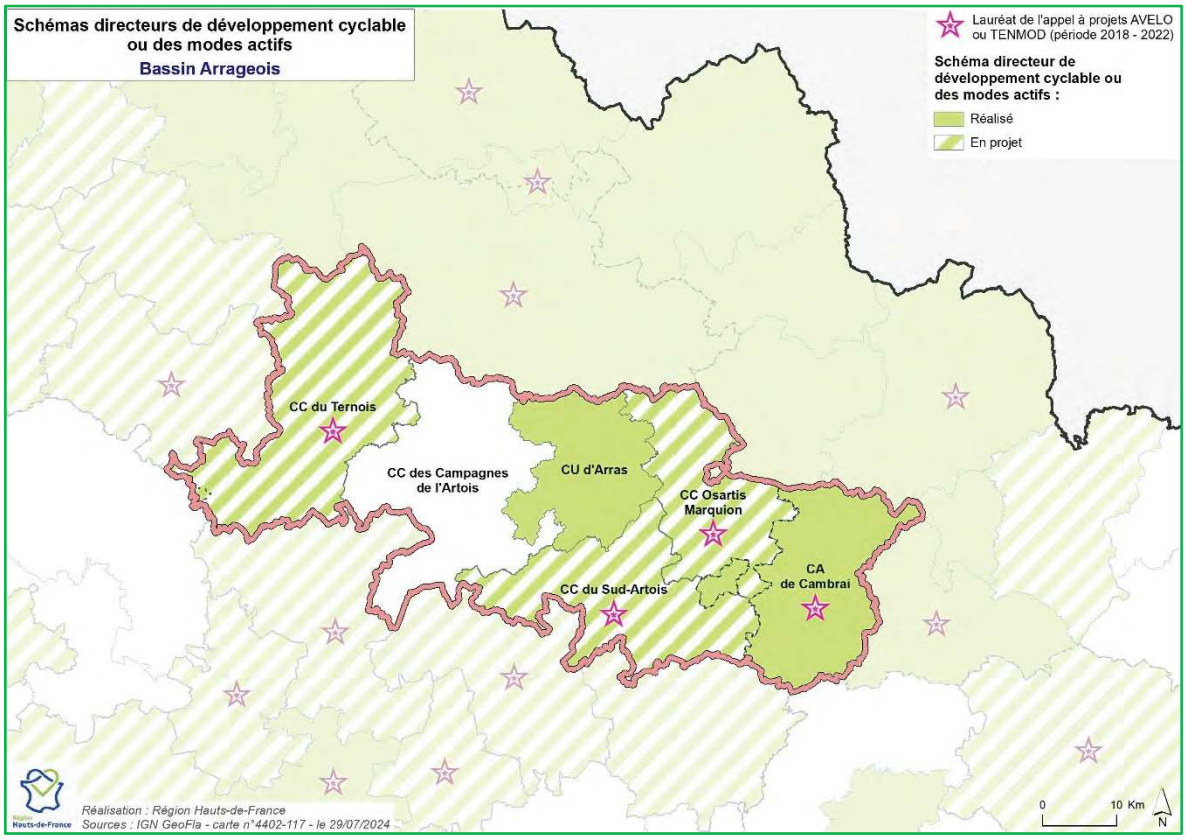
Enjeux et perspectives

La recherche d'amélioration de la « cyclabilité » du territoire pourrait s'appuyer, à l'échelle du bassin de mobilité, sur **l'identification des sites à relier en priorité au schéma régional**.

Parmi ceux-ci, les établissements scolaires, notamment du secondaire et de l'enseignement supérieur, revêtent une importance forte du fait de l'existence et du potentiel de jeunes s'y rendant de manière autonome en vélo. **Des études sur l'accès cyclable aux établissements pourraient être menées**.

Sur ce sujet, suite à l'enquête régionale menée auprès des AOM, on peut relever qu'une grande majorité **des collectivités prévoient de réaliser des aménagements cyclables** pour améliorer l'accès aux pôles d'échanges multimodaux (gares principalement), aux établissements d'enseignement notamment supérieur et aux sites touristiques.

▶ G.4. La réalisation des schémas directeurs cyclables



▶ G.4. La réalisation des schémas directeurs cyclables

Eléments de contexte

La notion de **mobilités actives** recouvre la marche et le vélo. La mobilité active peut être choisie ou subie, par choix personnel ou par contrainte économique, la possession d'un véhicule coûtant cher. Aujourd'hui, les pouvoirs publics tendent à favoriser l'usage du vélo car il représente un potentiel important d'alternative à la voiture du fait des distances qu'il permet de parcourir.

Le vélo est dans la région un peu moins pratiqué qu'en moyenne nationale (4,6% contre 5,2% en moyenne nationale hors Ile-de-France). En revanche, **la marche est plus pratiquée en Hauts-de-France** (18,1% contre 16,9%). Plus l'aire d'attraction d'une ville est peuplée, plus les actifs utilisent des modes de transport doux pour les trajets courts (moins de 2 km). Cependant, aujourd'hui, le développement des modes actifs n'est plus considéré comme réservé aux grandes villes. Leur marge de développement est importante dans tous les types de territoire, d'autant plus lorsque le niveau de pratiques des modes actifs est initialement très faible. La preuve de ce nouvel intérêt réside dans **la réalisation actuellement de schémas directeurs cyclables ou mode actifs par la majorité des autorités organisatrices de la mobilité de la région**.

Porté par l'ADEME, le programme AVELO s'inscrit dans l'objectif national de faire passer la part modale du vélo de 3 % à 9 % d'ici 2024, en cohérence territoriale dans la continuité de la loi d'orientation des mobilités (LOM). Cet appel à projets, reconduit depuis 2019, permet de financer la politique cyclable locale (aménagements, stratégie, animation…). L'appel à manifestation d'intérêt (AMI) TEN MOD en est en 2022 à sa sixième édition : il vise à encourager de nouvelles solutions de mobilité quotidienne dans des territoires peu denses, en soutenant financièrement l'ingénierie nécessaire à leur développement. Il permet de soutenir le déploiement d'une mobilité durable et solidaire, sur des projets de mutualisation, expérimentations de solutions, services de mobilité…

Parmi les nombreuses actions ayant trait au vélo (création d'infrastructures, développement d'animation et de services), **le schéma directeur cyclable est un outil de programmation et de planification qui permet de définir les actions à mettre en place** à court, moyen et long terme pour améliorer et encourager la pratique cyclable et de programmer les investissements dans un plan pluriannuel. Il s'agit de la pierre socle pour développer cette pratique. Le schéma directeur des modes actifs est plus complet en incluant également la marche pour la sécurisation des parcours et donner à ce mode la place qui lui revient de fait dans l'espace public (pour les trajets inférieurs à 2 km, la marche est le mode de déplacement le plus utilisé, hors voiture).

Caractérisation du bassin de mobilité

Sur les 6 AOM composant le bassin Arrageois, seulement **deux ont réalisé un schéma cyclable** : la Communauté Urbaine d'Arras et la Communauté d'Agglomération de Cambrai.

A court terme, **trois AOM ont prévu d'en réaliser un** : la CC du Ternois, la CC d'Osartis Marquion et la CC du Sud-Artois.

A terme, le territoire sera presque intégralement couvert par des schémas directeurs cyclables ou de modes actifs.

▶ G.4. La réalisation des schémas directeurs cyclables

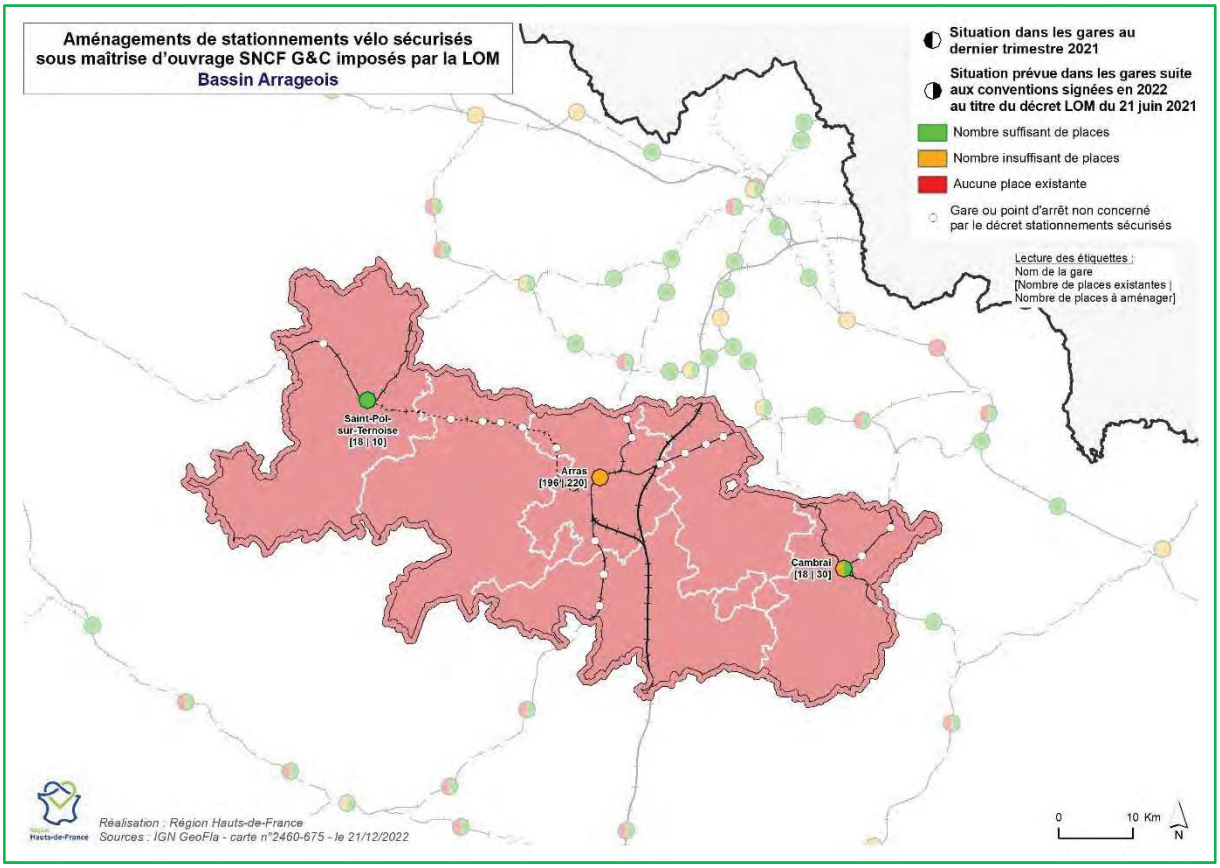
Enjeux et perspectives

Les schémas cyclables étant élaborés à l'échelle des intercommunalités, **la mise en œuvre du contrat opérationnel de mobilité (COM) pourrait permettre de vérifier que les linéaires cyclables ne s'arrêtent pas aux frontières des collectivités** et de penser aux continuités cyclables entre les territoires, a minima à l'échelle des bassins de mobilité, notamment lorsque des pôles générateurs de déplacement existent sur un territoire et drainent de nombreuses personnes de l'extérieur (gares, établissements scolaires, zones d'activités…).

Le COM peut aussi être l'occasion d'**identifier les aménagements ou services prioritaires pour faciliter les pratiques quotidiennes du vélo** et pour faciliter l'accès aux réseaux de transport structurant.

Au-delà de dresser l'état des lieux de la « cyclabilité » du territoire (facilité ou non de circuler à vélo dans les communes, entre les communes et d'accéder aux sites d'intérêt accueillant du public) et de déterminer les perspectives, il est essentiel que les schémas directeurs cyclables puissent déboucher sur **une programmation opérationnelle d'aménagements cyclables améliorant la pratique du vélo au quotidien**. **Ces aménagements peuvent bénéficier d'aides de l'Europe, de l'Etat, de la Région et des Départements.**

▶ G.5. Le stationnement vélo au droit des gares ferroviaires



▶ G.5. Le stationnement vélo au droit des gares ferroviaires

Eléments de contexte

La pratique au quotidien du vélo doit être envisagée dans une optique d'intermodalité. **La Région Hauts-de-France promeut** (tout comme le système néerlandais) **le non emport du vélo dans le train aux heures de pointe** pour ne pas créer d'encombrement voire d'impossibilité à monter dans le train. Ainsi, un soin particulier doit être apporté au **traitement intermodal des pôles ferroviaires et routiers**, entre autres sur la question du **stationnement des vélos**.

Par ailleurs, le profil peu émetteur en gaz à effet de serre du train est mis à mal par les fortes émissions des véhicules utilisés pour rejoindre une gare. On estime en effet que **la moitié des usagers se rendent à la gare en voiture** et que près d'**un tiers des émissions GES du bilan carbone du TER Hauts-de-France est dû aux trajets en amont et en aval des gares**. Le fait d'utiliser un mode doux, et notamment le vélo pour ceux éloignés d'une gare jusqu'à 10 km, permettrait ainsi de décarbonner encore plus le transport en train.

Pour favoriser la pratique du vélo, diverses mesures peuvent être accentuées au niveau local, dont notamment la poursuite et l'amplification des aménagements cyclables : voies vertes, pistes et également stationnements sécurisés. En effet, **le risque de vol est l'un des principaux freins à l'utilisation du vélo** si un stationnement longue durée est nécessaire.

La loi d'orientation des mobilités vise à renforcer le niveau d'équipement des gares et des pôles d'échange fréquentés. Le décret du 10 juin 2021 liste les gares soumises à l'obligation d'équipement (à 70 m maximum de la gare), mais aussi le nombre minimal de places de stationnement vélo sécurisé qui devront être mises en place avant le 1er janvier 2024. 1 133 gares en France sont concernées par cette obligation qui s'impose notamment (en maîtrise d'ouvrage ou du moins chef de file) à la filiale SNCF Gares et connexions, soit 37 % de l'ensemble des gares ferroviaires du territoire. Dans les Hauts-de-France, **ce sont 106 gares qui sont recensées dans le décret** sachant que 25 d'entre elles sont déjà équipées. Les AOM peuvent cependant compléter cet investissement, sur les emplacements légaux ou sur un nombre supplémentaire en complétant l'offre en stationnement au-delà des obligations du décret si cela semble nécessaire. La sécurisation sous-entend un local fermé à l'accès réservé ou des places sous vidéosurveillance.

Sur les gares moins fréquentées et non concernées par la loi, « aucun minimum n'est prévu au niveau national. L'article L.1272-3 renvoie la décision au niveau local entre l'opérateur ferroviaire, les AOM et les propriétaires d'emprise concernés », précise le ministère de la Transition écologique.

Si **l'Etat propose de couvrir 80% de la dépense plafonnée à 1 800 €**, dans le cadre de la mise en application du décret de 2021 sur le déploiement de stationnement vélo sécurisé en gare, la Région peut accompagner financièrement les collectivités dans leurs investissements, au-delà de cette aide de l'Etat et soutenir des projets plus coûteux, proposant des services complémentaires (consignes, bornes de réparation, etc.). **La Région peut également accompagner et financer des emplacements supplémentaires**, ainsi que des stationnements dans les gares non concernées par la loi.

Caractérisation du bassin de mobilité

Sur le bassin de mobilité de l'Arrageois, 3 gares sont éligibles au décret du 10 juin 2021. Les gares d'Arras et Cambrai sont aujourd'hui insuffisamment équipées. La gare de Saint-Pol-sur-Ternoise propose plus de places sécurisées qu'il n'est exigé.

▶ G.5. Le stationnement vélo au droit des gares ferroviaires

La gare de Cambrai sera traitée prochainement (30 places légales contre 18 aujourd'hui), au titre d'une **convention signée en 2022 entre la Région, l'Etat et SNCF Gare et connexions**. La gare d'Arras propose actuellement 196 places contre 220 légalement exigées, elle sera aménagée sous maîtrise d'ouvrage de la Communauté urbaine d'Arras.

Par ailleurs, il est également utile d'examiner l'opportunité d'équiper en stationnements sécurisés adaptés les gares non visées par le décret, afin de faciliter l'usage du vélo au quotidien. Dans le cadre de l'enquête régionale menée début 2023 auprès des AOM, la Communauté d'Agglomération de Cambrai ainsi que les Communautés de Communes du Sud Artois et d'Osartis-Marquion ont indiqué cette action en projet.

Enjeux et perspectives

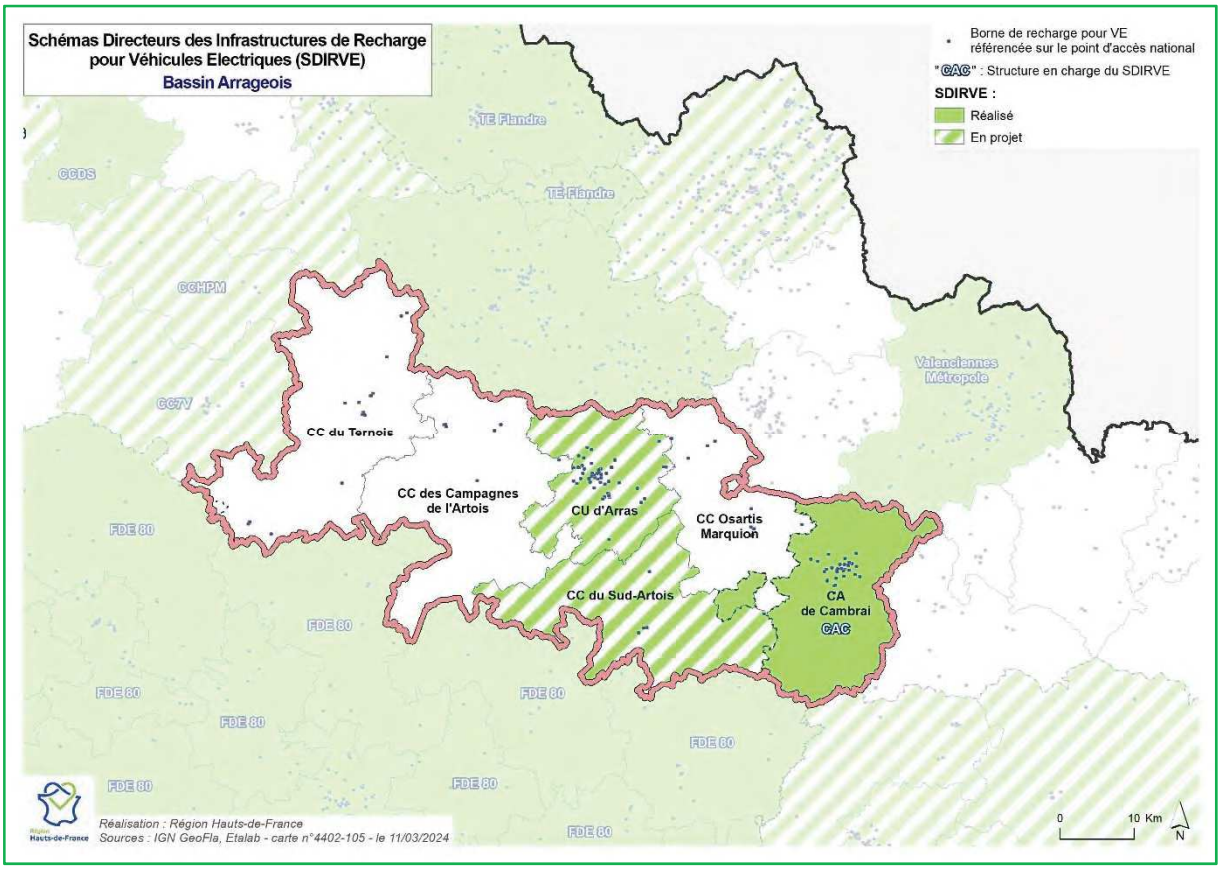
Le maillage de l'ensemble du territoire régional par un réseau d'abris-vélos sécurisés à proximité immédiate des gares ferroviaires contribuera d'une part à soulager la contrainte du transport de vélos dans les rames voyageurs : dans les TER, celle-ci est particulièrement délicate, voire impossible, sur les axes les plus circulés et aux heures de pointe. D'autre part, ceci permettrait de rejoindre une gare sans forcément prendre une voiture personnelle, ce qui dans les conditions actuelles du parc automobile, réduirait l'impact carbone indirect du train. **Le stationnement vélo sécurisé permettrait également d'engendrer une augmentation du trafic TER**, des études ayant montré que pour 50 places créées, on observait 6 à 12 nouveaux passagers réguliers.

En complément, il serait intéressant que les AOM réfléchissent à la **mise en place de location de vélos en gare,** pour faciliter le non emport du vélo dans le train ou le trajet, à la descente du train, pour se rendre à sa destination finale.

Par ailleurs, il convient de veiller à la bonne facilité d'usage, voire à **l'interopérabilité entre les systèmes d'ouverture (cartes, badges) des abris-vélos** qui peuvent être installés par différentes structures – SNCF, commune, etc. – au droit des gares, afin que les usagers ne soient pas confrontés à différents systèmes.

Cette question du stationnement vélo pourrait également être explorée pour les points routiers (desserte par les lignes de cars interurbains) pour lesquels le transport des vélos est très complexe à mettre en œuvre et ne pourra pas être massif. Ceci pourrait en effet **inciter les élèves à se rendre en vélo jusqu'à l'abribus.**

▶ G.6. La mobilité électrique automobile



▶ G.6. La mobilité électrique automobile

Eléments de contexte

En France, la consommation énergétique du **secteur des transports représente 30 % des émissions de gaz à effet de serre**, dont 16% par les voitures. C'est le seul secteur dont les émissions ont augmenté de façon continue depuis 1990. D'autre part, les oxydes d'azote et particules émis par les véhicules, et que nous inhalons, ont des effets délétères : **on estime entre 400 000 et 800 000 le nombre de décès en Europe causés par la pollution chaque année**. La maîtrise des impacts environnementaux des transports peut s'appuyer sur différentes solutions : report modal vers les transports en commun et la mobilité douce, développement du covoiturage et sobriété, mais également développement de différentes solutions techniques de mobilité propre, parmi lesquelles les véhicules électriques représentent aujourd'hui la principale solution envisagée pour réduire les émissions de gaz à effet de serre du transport routier[1]. Si les véhicules électriques ne constituent pas la seule solution pour décarboner le secteur des transports, leur développement est sensiblement plus avancé que celui des technologies propres alternatives.

L'Union européenne a entériné **la fin des véhicules thermiques en 2035**, en prévoyant de réduire à zéro les émissions de CO_2 des voitures neuves en Europe[2]. Par ailleurs, avant même la fixation de cet objectif contraignant, le *décret n°2021-546 du 4 mai 2021 sur les obligations d'information du public relatif aux infrastructures de recharge pour véhicules électriques et portant diverses mesures de transposition de la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs*, transpose la partie électrique de cette directive. En France, la dernière *Programmation pluriannuelle de l'énergie* (PPE 2019-2028) fixe sur le segment des voitures particulières un objectif de 660 000 véhicules électriques (VE). **Pour fin 2028, l'objectif passe à 3 millions de VE** (sur un parc actuel de 30 millions de véhicules particuliers). En 2022, les ventes de VE et hybrides rechargeables ont augmenté de 31,5% (20% du marché des voitures particulières en février 2022). En Hauts de France en 2021, on comptait 61 000 véhicules électriques et rechargeables.

L'électrification du parc de véhicules pose la question de l'offre de recharge adéquate, pour laquelle les collectivités et établissements publics ont un rôle majeur à jouer. Des objectifs nationaux existent mais c'est au niveau local qu'il est possible d'évaluer précisément les besoins et d'y répondre. La France comptait, au 28 février 2023, 90 803 points de recharge ouverts au public, soit une augmentation de 63 % en un an. **La région Hauts-de-France compte à cette même date 8 190 points de recharge**. Les besoins sont exponentiels.

S'il l'on sait qu'à ce jour **90 % de la recharge principale du véhicule se fait au domicile des particuliers**, la couverture du territoire en infrastructures de recharge pour véhicules électriques (IRVE) ouvertes au public[3] reste un sujet fondamental pour permettre une adoption massive des véhicules électriques. En effet, même si **les IRVE ouvertes au public** n'alimentent actuellement que marginalement les véhicules électriques en circulation, celles-ci jouent un rôle clef pour consolider la dynamique de l'électrification du parc : **elles seront indispensables pour les utilisateurs n'ayant pas de solution de recharge à domicile** (en France, 7 millions de ménages ne disposent pas de place de parking équipée en copropriété et 12 millions de ménages n'en disposent pas du tout) ou sur leur lieu de travail, ou encore pour les utilisateurs intensifs (professionnels notamment). Elles sont également essentielles pour les longs trajets, en complément des infrastructures de recharge installées le long des autoroutes.

[1] En revanche, le véhicule électrique ne solutionne que partiellement la problématique d'émissions de particules fines dans l'air du fait du système de freinage et des pneus, qui restent émissifs.

[2] Le Conseil européen a acté le 28 mars 2023 la fin théorique de la vente des véhicules à moteur thermique en 2035, dans le cadre du paquet législatif « Fit for 55 », dans le cadre du règlement fixant les nouvelles normes de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les véhicules neufs. Afin de satisfaire l'Allemagne, le règlement n'écarte toutefois pas l'utilisation des carburants synthétiques. Du fait de leur coût, ceux-ci ne concerneraient cependant que certains quelques modèles de niche, et par ailleurs, de nombreux constructeurs automobiles européens ont d'ores et déjà annoncé qu'ils renonceraient au moteur à combustion bien avant la date envisagée par l'Union européenne, dès 2030 ou même encore avant. Le secteur automobile se dirige donc aujourd'hui massivement à moyen terme vers le véhicule électrique. L'accord comprend une clause de revoyure qui programme, en 2026, l'évaluation des progrès accomplis et de l'éventuelle nécessité de revoir les objectifs pour 2035.

[3] Une infrastructure de recharge ou une station de recharge ou un point de recharge situé sur le domaine public ou sur un domaine privé, auquel les utilisateurs ont accès de façon non discriminatoire. L'accès non discriminatoire n'interdit pas d'imposer certaines conditions en termes d'authentification, d'utilisation et de paiement.

▶ G.6. La mobilité électrique automobile

En outre, elles permettent de mettre en confiance les usagers de véhicules électriques grâce à l'assurance psychologique de pouvoir recharger le véhicule en cas d'imprévu *(Guide schéma directeur IRVE, ecologie.gouv).*

L'article 68 de la LOM indique que le **schéma directeur de développement des infrastructures de recharges ouvertes au public pour les véhicules électriques (SDIRVE)** *et les véhicules hybrides rechargeables* définit les priorités de l'action des autorités locales afin de parvenir une offre de recharge suffisante pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables pour le trafic local et le trafic de transit.

Le schéma directeur peut être réalisé par les intercommunalités et établissements publics, notamment les autorités organisatrices de la mobilité ou les autorités organisatrices de la distribution d'électricité (AODE), titulaires de la compétence de création et d'entretien d'IRVE prévue à l'article L. 2224-37 du Code général des collectivités territoriales (CGCT). Les communes qui n'ont pas transféré cette compétence[4] peuvent réaliser un schéma directeur uniquement si elles sont concernées par des configurations spécifiques.

Dans la région, se sont emparés de son élaboration et sa gestion soit les autorités organisatrices de la distribution d'énergie, soit les EPCI porteurs de la compétence énergie et/ou mobilité. Le SDIRVE est élaboré en concertation avec le ou les gestionnaires de réseau de distribution concernés et avec les AOM. **À noter que lorsqu'un plan de mobilité existe ou est élaboré, il peut être décidé qu'il intègre et tienne lieu de SDIRVE**. Les opérateurs d'infrastructures de recharge doivent également fournir aux collectivités des informations relatives à l'usage de leurs infrastructures. Enfin, la mise en place d'un SDRIVE est incontournable en cas de zones à faible émissions mobilité (ZFE-m) obligatoires.

Le schéma directeur donne à la collectivité ou à l'établissement public un rôle de chef d'orchestre du développement de l'offre de recharge ouverte au public sur son territoire, pour aboutir à une offre :

- coordonnée entre les maîtres d'ouvrage publics et privés ;
- cohérente avec les politiques locales de mobilité, de protection de la qualité de l'air et du climat, d'urbanisme et d'énergie ;
- adaptée à l'évolution des besoins de recharge pour le trafic local ou de transit.

Le schéma comprend un diagnostic, une stratégie, des objectifs opérationnels et un calendrier.

Concernant les bornes de recharge, la LOM (article 64) a au total quatre objectifs :

- la multiplication par 5 du nombre de bornes de recharge existantes entre 2019 et 2022 ;
- le pré-équipement des parkings, des infrastructures résidentielles ou non neuves ou qui font l'objet de gros travaux pour installer des IRVE (parkings de plus de 10 places en résidentiel ou en tertiaire) et à partir de 2025, tous parkings de bâtiments non résidentiels de plus de 20 places ;
- permettre le passage des câbles pour installer une borne de recharge ;
- prévoir les besoins en énergie en fonction du nombre d'équipements mis en place.

[4] La compétence de création et d'entretien d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques (IRVE) décrite au premier alinéa de l'article L. 2224-37 du Code général des collectivités territoriales (CGCT) est initialement une compétence communale, sauf dans le cas des métropoles et des communautés urbaines qui exercent obligatoirement cette compétence.

▶ G.6. La mobilité électrique automobile

Caractérisation du bassin de mobilité

Dans le bassin de mobilité de l'Arrageois, un seul SDIRVE a été réalisé par la communauté d'agglomération de Cambrai. Deux autres collectivités ont en projet d'en réaliser un : c'est le cas de la communauté de communes Sud Artois et de la communauté urbaine d'Arras.

La carte associée reprend les bornes de recharge pour véhicules électriques référencée sur le **point d'accès national**. Cette carte ne reprend pas les projets de bornes de recharge qui sont inscrits dans les SDIRVE.

Les bornes se concentrent dans les zones urbaines où l'habitat est dense. Dans les territoires ruraux du bassin de mobilité, il y a peu de demande en bornes électriques publiques car les habitants ont la facilité d'installer leurs propres bornes au sein de leurs habitats qui sont majoritairement des maisons individuelles.

Enjeux et perspectives

Si l'on souhaite une accélération de la baisse des émissions des véhicules, de même qu'une diminution des émissions responsables de la dégradation de la qualité de l'air en milieu urbain**, il est nécessaire que l'emploi des véhicules électriques soit facilité en ville comme en milieu périurbain et rural**. Aussi il est souhaitable que **l'installation en bornes de recharge se fasse de façon réfléchie et cohérente avec les déplacements**. On peut imaginer qu'à court terme, l'ensemble du territoire soit couvert par un SDIRVE.

Concernant les **bornes de recharge, un des enjeux est d'articuler les déploiements publics et privés**. Si le **SDIRVE** permet notamment de travailler sur le secteur public, le déploiement cohérent est plus difficile pour le privé, que ce soit en domaine privé (centres commerciaux, stationnements ouverts au public d'hôtels, commerces, copropriétés, etc.) ou en concession, avec de nombreux opérateurs qui démarchent aujourd'hui les communes pour déployer leur propre réseau. La question de l'accès à l'offre implique la mise en œuvre d'une **interopérabilité entre réseaux de bornes**, obligatoire dans la réglementation européenne. Elle reflète toutefois une **grande complexité du paysage des acteurs** de la recharge électrique, source de confusion pour les usagers notamment en matière de transparence des tarifs.

Au-delà de ces efforts sur l'équipement, que ce soit en véhicules électriques ou en bornes de recharge, **la question se pose de la transposition à l'électrique de notre modèle actuel de mobilité** basé sur l'automobile en propriété individuelle. Ne faut-il pas repenser l'ensemble du système des mobilités pour, entre autres dans ce domaine, aller vers des solutions partagées ? La mobilité électrique peut notamment donner lieu à des services d'autopartage mis en place par les secteurs publics et privés, en intermodalité avec d'autres moyens de transport (transports collectifs, mobilité douce). La mutualisation pourrait aussi se réaliser pour les bornes d'avitaillement pour les flottes de véhicules de différents réseaux de transport public.

CHAPITRE

H

@evalley.fr

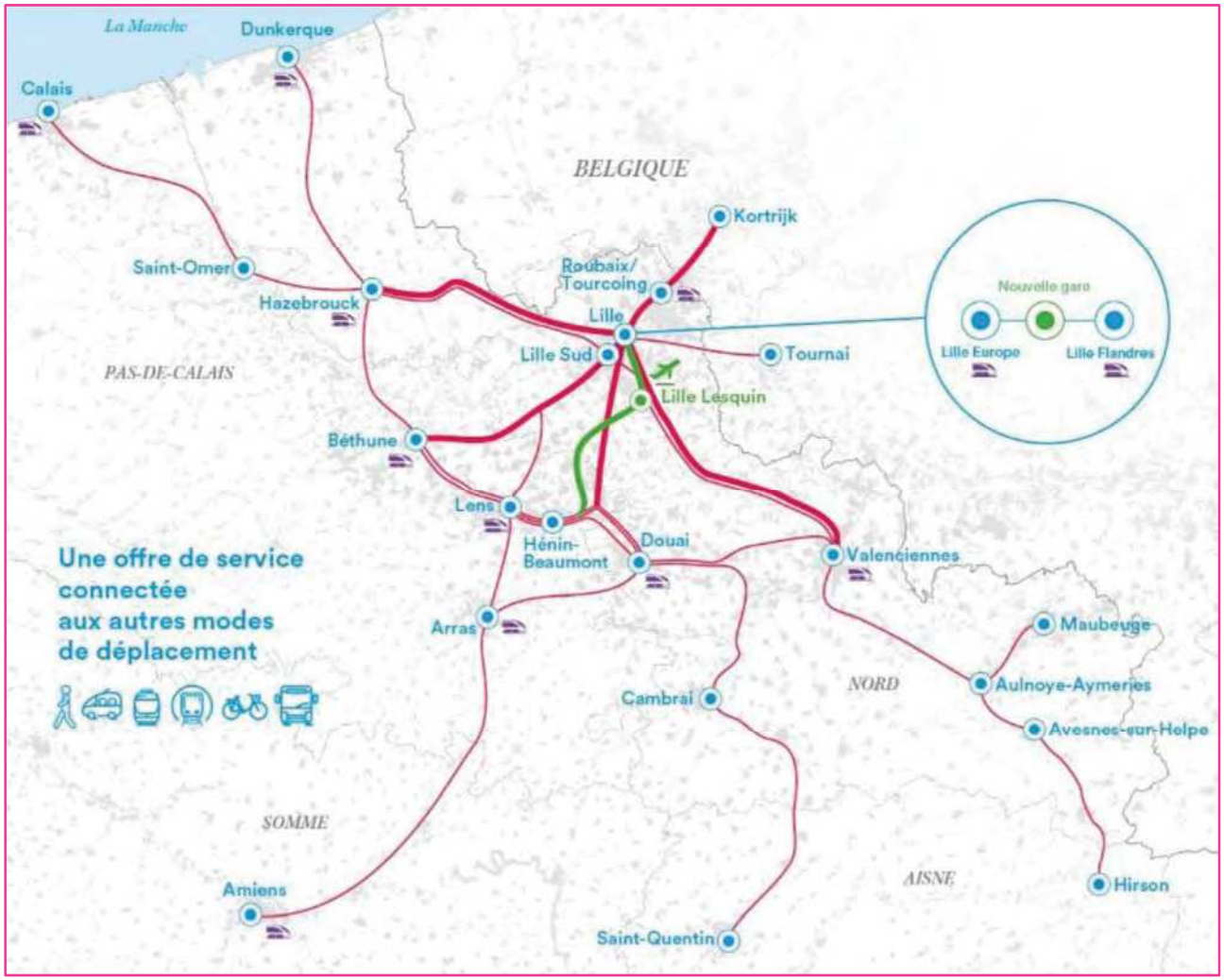
Plateforme logistique E-Valley (image de synthèse)

Les thématiques spécifiques au bassin de mobilité

Certains grands projets peuvent concerner plus particulièrement ce bassin de mobilité et avoir un impact notable sur les besoins en déplacements de ses habitants ou faire évoluer sensiblement le niveau de service s'agissant de l'offre en transport à laquelle ils ont accès.

Ce chapitre propose de zoomer sur les sujets et projets correspondants.

▶ H.1. Le Service Express Régional Métropolitain Hauts-de-France



Les principes du schéma de desserte

- **Augmentation de la fréquence** depuis et vers les pôles de l'aire métropolitaine (≈ 40 km), heure pleine
  → Un train toutes les 5-10 min alternant rapides / omnibus
- Extension des horaires de service de **5h à 23h**
- Renforcement sensible de l'offre en **heure creuse**
  → Un train toutes les 15 à 30 min
- **Trains rapides prolongés** vers les pôles > 50 km
  → 2 trains par heure de pointe vers Calais, Dunkerque, Arras, Amiens, Cambrai, Saint-Quentin, Maubeuge, Hirson
- **Offre symétrique**, offrant des opportunités de services équivalentes dans toutes les directions
- Liaisons pôle à pôle sans correspondance à Lille **grâce à une nouvelle gare traversante**
- **Des opportunités de liaisons de rocade** reliant les pôles régionaux
- Une amélioration de la **desserte transfrontalière**
- Accessibilité de l'**aéroport de Lille-Lesquin**
- Une offre complémentaire de transport express routier à étudier

▶ H.1. Le Service Express Régional Métropolitain Hauts-de-France

Eléments de contexte

La Loi d'orientation des mobilités (LOM) promulguée en décembre 2019 a confié à SNCF Réseau la mission de présenter au gouvernement un plan d'ensemble pour les grands nœuds ferroviaires permettant d'accroître la part modale du train et de faciliter son usage pour les mobilités du quotidien. Dans ce cadre, l'Etat et SNCF Réseau se sont engagés dans le déploiement de « Services Express Métropolitains » sur 12 étoiles ferroviaires, dont celle de Lille.

Le développement des services ferroviaires sur le réseau régional nécessite d'entreprendre des travaux de modernisation importants afin de remédier à sa congestion actuelle. La Région a ainsi entrepris une réflexion en ce sens depuis longtemps.

Un projet de Réseau express Grand Lille (REGL), porté par la région Nord-Pas-de-Calais a ainsi été présenté au débat public au printemps 2015. Il proposait la création d'une liaison ferroviaire rapide entre Lille et le bassin minier du Pas-de-Calais, le réseaux express Grand Lille (REGL).

Dans la continuité de la fusion des régions Nord-Pas-de-Calais et Picardie, le REGL a évolué et son périmètre s'est élargi à l'ensemble des pôles régionaux des Hauts-de-France. Le projet, devenu Réseau express Hauts-de-France (REHF),a été inscrit au Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET.

La loi sur le Services Express Régionaux et Métropolitains (SERM) a complété cette réflexion. Elle a été votée fin 2023, et est parue au Journal Officiel du 27 décembre 2023. Il s'agit de dépasser la seule logique ferroviaire en concevant un système intégré de mobilité. Cette Loi propose ainsi la définition suivante :

« Un service express régional métropolitain est une offre multimodale de services de transports collectifs publics qui s'appuie sur un renforcement de la desserte ferroviaire et intègre, le cas échéant, la mise en place de services de transport routier ou fluvial à haut niveau de service et de services de transports guidés ainsi que la création ou l'adaptation de gares ou de pôles d'échanges multimodaux. Ces gares et pôles d'échanges comprennent des aménagements permettant l'accès et le stationnement sécurisés des véhicules de covoiturage, des autres moyens de mobilité partagée et des vélos. »

« Un service express régional métropolitain vise une amélioration de la qualité des transports du quotidien, notamment par des dessertes plus fréquentes et plus fiables des zones périurbaines, la réduction de la pollution de l'air, la lutte contre l'auto-solisme, le désenclavement des territoires périurbains et ruraux insuffisamment reliés aux centres urbains, une meilleure accessibilité, notamment pour les personnes en situation de handicap, et la décarbonation des mobilités. »

Il y a donc lieu de définir le SERM, en dépassant la seule logique ferroviaire, les questions d'intermodalité et multimodalité s'avérant nécessaires à la réussite de l'ambition.

Caractérisation du bassin de mobilité

Les éléments suivants sont issus, en grande partie, du « dossier minute » de labellisation du projet de service express régional métropolitain Hauts-de-France transmis par la Société des Grands Projets.

La Région Hauts-de-France, la Métropole européenne de Lille et l'Etat ont décidé d'étudier le lancement d'un Service express régional métropolitain des Hauts-de-France, projet structurant de transformation des territoires de la région métropolitaine lilloise, en développant une offre de service multimodale de transports collectifs publics fondée sur un renforcement de la desserte ferroviaire, et d'inscrire ainsi le projet dans le cadre de la loi SERM promulguée en décembre 2023.

▶ H.1. Le Service Express Régional Métropolitain Hauts-de-France

Le projet de SERM Hauts-de-France concerne un périmètre géographique étendu regroupant la métropole de Lille, la Flandre intérieure et maritime, le Calaisis, l'Audomarois, l'Artois, l'Arrageois, le Douaisis, le Cambrésis, le Valenciennois, la Sambre-Avesnois, l'Amiénois et le Saint-Quentinois, ainsi que les agglomérations belges de Courtrai et Tournai, fortement connectées à la métropole lilloise.

Il correspond à une région métropolitaine transfrontalière de plus de 4 millions d'habitants, où la densité urbaine et les flux domicile-travail sont particulièrement intenses et les aires d'attraction des pôles urbains contiguës.

Il intègre également dans sa partie centrale l'aire métropolitaine lilloise qui se caractérise par de fortes densités de population, un aménagement du territoire multipolaire et une très forte intensité de déplacements quotidiens vers et depuis Lille ainsi que les principaux pôles urbains adjacents, situés entre 30 et 40 km de Lille, pour une grande partie dans l'ancien bassin minier du Nord et du Pas-de-Calais : Hazebrouck, Béthune, Lens, Hénin-Beaumont, Douai, Valenciennes.

Le périmètre du SERM Hauts-de-France s'attache à répondre aux enjeux de mobilité du territoire eurométropolitain tout en assurant les liaisons avec les autres pôles et systèmes régionaux : le système littoral, les pôles d'Amiens, Saint-Quentin et Maubeuge. Actuellement le développement de l'offre est limité par la capacité des voies en plus de celle de la gare Lille Flandres. Augmenter la capacité entre Lille et la première couronne permettra également un développement de l'offre vers les territoires les plus éloignés.

Le projet de déploiement du SERM Hauts-de-France a une triple ambition :

- **doubler l'offre ferroviaire :**
  - aux territoires du bassin de mobilité de l'aire métropolitaine : une desserte rapide au quart d'heure entre Lille et les pôles principaux (Hazebrouck, Béthune, Lens, Hénin-Beaumont, Douai, Valenciennes) complétée, en alternance, par une desserte omnibus au quart d'heure – et à la demi-heure en heures creuses
  - aux pôles régionaux : des liaisons rapides semi-directes cadencées à la demi-heure, vers et depuis Lille ainsi qu'entre les pôles eux-mêmes (Dunkerque, Calais, Saint-Omer, Arras, Amiens, Cambrai, Saint-Quentin, Aulnoye-Aymeries, Maubeuge et Avesnes-sur-Helpe) ;
  - le renforcement des dessertes de rocade, entre pôles régionaux sans passer par Lille ;
  - la diamétralisation de nombreux trains à travers Lille permettant de relier sans correspondance les territoires sud et nord, est et ouest de la région métropolitaine lilloise.
- **renforcer l'intermodalité :**

  le SERM Hauts-de-France devra porter à l'échelle de chaque pôle gare et de son quartier environnant. Il permettra le développement d'un système de mobilité complet avec une offre de service intermodale améliorée et efficace, ainsi que le développement d'un aménagement urbain durable avec comme nouvelle centralité, la gare.
- **développer la multimodalité**

  le SERM Hauts-de-France devra induire une mise en comptabilité de l'offre de service du réseau régional de transport collectif afin de proposer un réseau complet, limiter les correspondances, renforcer l'offre sur certains axes spécifiques.

▶ H.1. Le Service Express Régional Métropolitain Hauts-de-France

L'offre de service ferroviaire du SERM Hauts-de-France devra également être complétée par la poursuite du développement des voies réservées au covoiturage et, le cas échéant, la mise en œuvre de liaisons routières à haut niveau de service dans les territoires où la desserte en train est inexistante ou insuffisante.

Ce projet de SERM Hauts-de-France a été labellisé le 23 avril 2024, suite au dépôt du dossier minute. Par ailleurs, le projet de SERM Côte d'Opale, porté notamment par le Pôle Métropolitain Côte d'Opale a également été labellisé le 4 juillet 2024, avec des synergies à établir entre les deux projets.

Enjeux et perspectives

La mise en place complète du SERM Hauts-de-France est une opération de moyen et long terme, puisqu'il devrait être pleinement opérationnel en 2040.

Cette même loi lie labellisation de projet SERM à la signature, par les collectivités, d'un Contrat opérationnel de mobilité. Les partenaires vont devoir ainsi concilier les contraintes de ce planning.

Les premiers Contrats opérationnels de mobilité devront donc être pragmatiques et prévoir les mesures apportant des réponses de court terme, anticipant le résultat final. Il pourra s'agir d'acter la réalisation progressive des travaux de modernisation du réseau existant pour optimiser les offres ferroviaires, d'anticiper la modernisation des pôles d'échanges multimodaux, d'examiner la question des tarifications et/ou billettique intégrée, d'envisager des évolutions de l'offre routière interurbaine…

Afin de répondre aux obligations législatives sans démultiplier les instances, les grands principes suivants pourraient être envisagés :

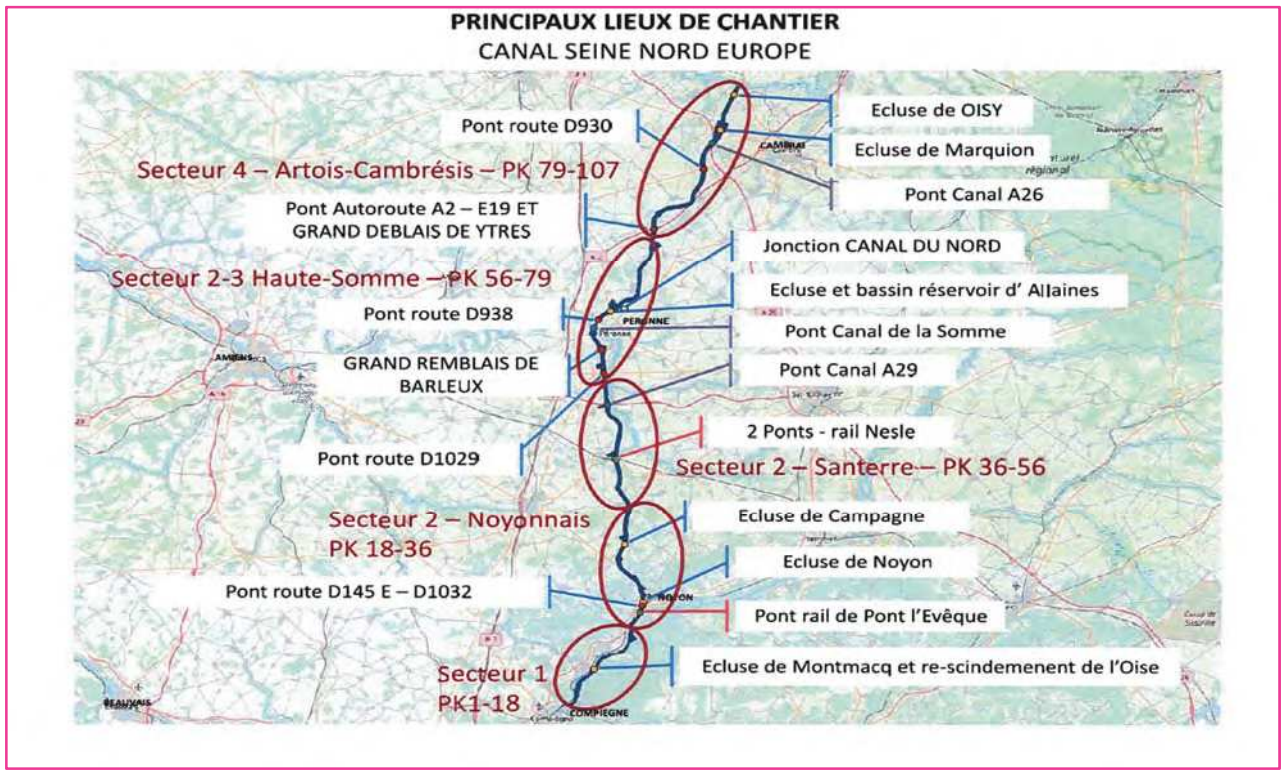
- la SGP pilote les réflexions essentiellement sur le périmètre ferroviaire et sur le réseau à créer. Cela vaut pour le volet infrastructures mais aussi pour la définition des niveaux de service/desserte et pour la stratégie de desserte des territoires et des gares et pôles d'échanges, en lien étroit avec SNCF Réseau, potentiel maître d'ouvrage, et la Région, en charge du TER et des lignes routières interurbaines et chef de file mobilité. De manière synthétique, la SGP doit définir la partie « RER » du SERM, les lignes, la desserte et les gares.

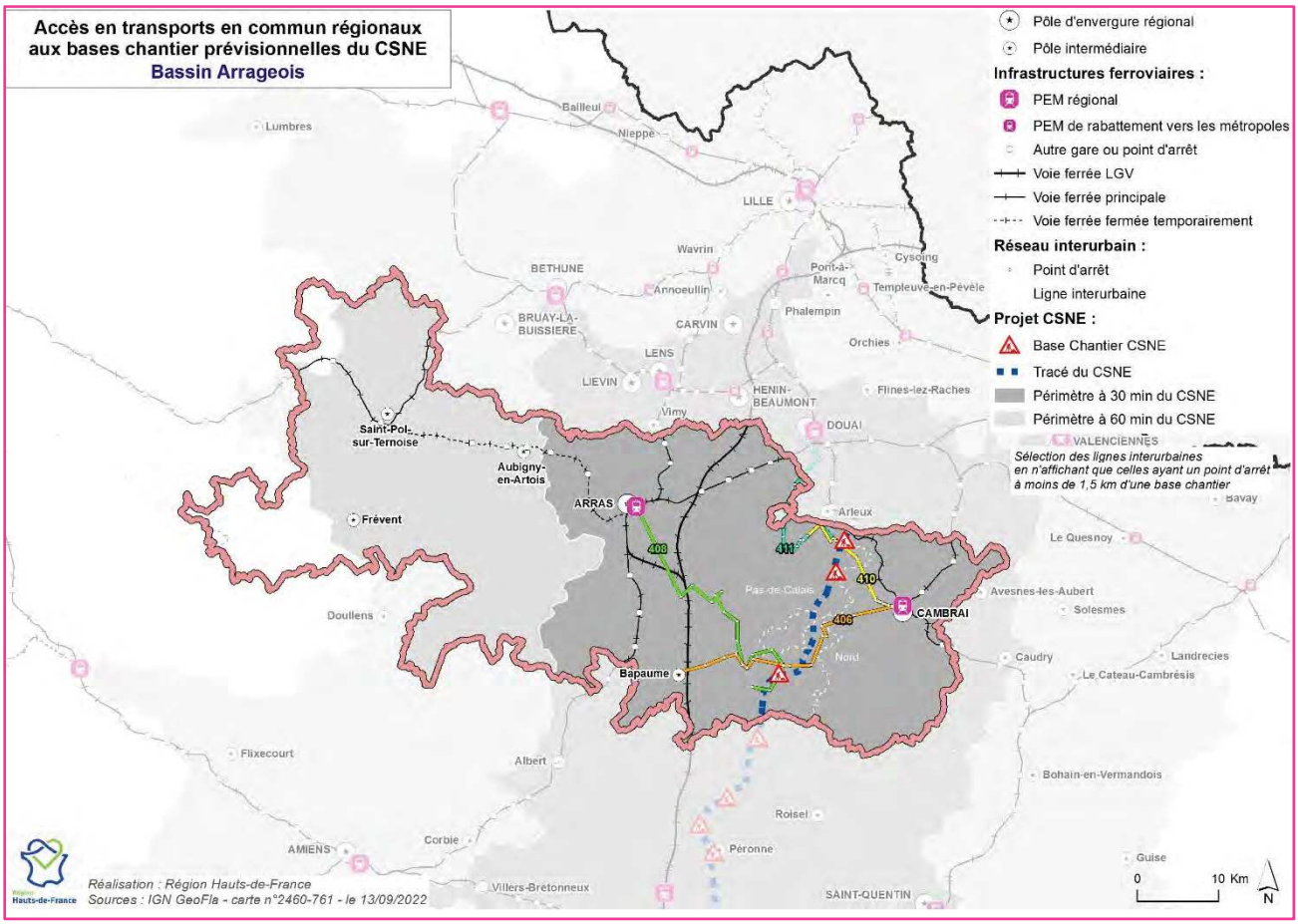
  La SGP organise également le dialogue avec les territoires et une première phase de consultation du grand public

- la Région pilote les réflexions s'agissant des connexions et de la bonne articulation avec le fonctionnement des territoires. Le résultat de ces réflexions doit être écrit dans les COM dont le premier portera sur une période de 5 ans. D'autres devraient être établis par la suite pour couvrir progressivement toute la durée de mise en œuvre du SERM en proposant ainsi un phasage opérationnel des actions à mener « autour du SERM » pour le bénéfice de tous les territoires

- les deux démarches devront s'enrichir l'une l'autre en continu. La SGP doit notamment communiquer les éléments sur la programmation des travaux et sur le déploiement des services en lien évidemment avec la Région AOM pour le TER. La Région, via son chef de filât et l'animation des travaux COM, veille à ce que les actions portées par les territoires concourent au bon fonctionnement du SERM, répondent aux besoins de leurs habitants et s'inscrivent dans des pratiques durables.

▶ H.2. L'accès aux chantiers du futur Canal Seine Nord Europe (CSNE)





▶ H.2 L'accès aux chantiers du futur Canal Seine Nord Europe (CSNE)

Eléments de contexte

Le Canal Seine-Nord Europe, grand projet d'aménagement du territoire alliant performance technique, respect de l'environnement et sécurité, va **relier Compiègne, dans l'Oise, à Aubencheul-au-Bac, dans le Nord**, d'ici 2030. Ce canal à grand gabarit de 107 kilomètres de long et de 54 mètres de large est un maillon essentiel de la liaison fluviale Seine-Escaut, qui **connectera le réseau français aux 20 000 km de voies européennes**. Il permettra ainsi le développement du fluvial, solution écologique de transport de marchandises, et facteur de compétitivité des productions et d'attractivité des territoires. Ce grand chantier est un investissement de **plus de 5 milliards d'euros financé par l'Union européenne**, la France et les Collectivités territoriales qui pilotent la Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE), établissement public qui en assure la maîtrise d'ouvrage.

Pour permettre à chacun de saisir ces opportunités, les collectivités et les partenaires du projet sont mobilisés, main dans la main, autour d'un dispositif exceptionnel réservé aux grands projets d'aménagement du territoire : la « Démarche Grand Chantier ». L'un des principaux défis de la démarche Grand Chantier consiste, dans la durée, à faire des territoires des acteurs du projet, en leur permettant d'anticiper le chantier et la phase d'exploitation du canal, et de se saisir de ses opportunités à toutes les échelles. La conduite de la démarche est assurée, par l'Etat et la Région Hauts-de-France, à l'échelle de trois territoires (Compiégnois-Noyonnais / Santerre-Haute Somme / Artois-Cambrésis. Elle se traduit par l'établissement des contrats territoriaux de développement (CTD) qui précisent pour chaque territoire des objectifs partagés en termes :

- *Volet 1* : d'aménagements bord à voie d'eau ;
- *Volet 2* : de développement économique par l'emploi, l'insertion, la formation, l'accueil du chantier et l'appui aux entreprises pendant et après le chantier ;
- *Volet 3* : d'organisation du chantier en lien avec la vie du territoire, dont les questions de sécurité du chantier ;
- *Volet 4* : de devenir des canaux existants.

Par ailleurs, la « Démarche Grand Chantier » se décline à l'échelle régionale en 5 dispositifs pour que les habitants et les entreprises puissent bénéficier des retombées du chantier du Canal et s'y impliquer :

- ***Canal Entreprises***, pour aider les chefs d'entreprise à accéder aux marchés, faire monter leurs équipes en compétence et recruter ;
- ***Canal Emploi***, pour identifier les besoins du chantier, les métiers en tension et partager les offres d'emploi ;
- ***Canal Formation***, pour rapprocher formateurs et candidats ;
- ***Canal Solidaire***, pour accompagner les personnes dans des parcours d'insertion ;
- ***Canal Accueil***, pour fédérer les énergies de l'ensemble des partenaires locaux et préparer dans les meilleures conditions l'accueil du chantier et de ses compagnons.

La question de la mobilité des personnes qui vont œuvrer sur le chantier, et des ouvriers en particulier, doit également être anticipée et l'élaboration du PAMS doit permettre de consolider les réflexions correspondantes en réunissant autour d'une même table les acteurs du grand projet (lien avec les contrats territoriaux de développement), les AOM, les opérateurs et offreurs de services ainsi que les acteurs de la mobilité solidaire. Il s'agira notamment de faciliter l'accès au différentes bases-travaux du chantier CSNE par des solutions alternatives à la voiture-solo.

▶ H.2. L'accès aux chantiers du futur Canal Seine Nord Europe (CSNE)

Caractérisation du bassin de mobilité

Il est délicat aujourd'hui de connaître la provenance des différentes personnes qui contribueront à la réalisation du Il est délicat aujourd'hui de connaître la provenance des différentes personnes qui contribueront à la réalisation du canal. Toutefois, même si on ne connaît pas leur origine géographique, on a une meilleure lisibilité sur la façon dont vont se dérouler les travaux, du nord au sud, et le volume de personnes qui devraient œuvrer sur les différents lieux du chantier (*cf. carte suivante*) :

Territoire	Secteur	Période travaux	Nombre travailleurs
Compiégnois	1	2022-2028	1 200
Noyonnais	2	Fin 2024 début 2025 jusqu'à mi-2029	1 300
Santerre	2		900
Haute-Somme	2-3		1 200
Artois-Cambrésis	4		1 100

Dans le cadre de l'organisation du chantier, différentes alternatives à la voiture particulière doivent être envisagées pour se rendre sur les différents lieux des travaux (notamment les bases chantiers) afin de limiter les nuisances (environnementales et sonores) et de **favoriser l'accessibilité du chantier aux personnes les plus vulnérables**. En effet, un premier examen, en superposant les bases-travaux potentielles et les dessertes assurées par le TER et les cars interurbains, montre que l'accès au chantier en transports collectifs « classiques » n'est pas commode sur l'essentiel du tracé du canal. Et ce constat pourrait être accentué en regardant de plus près la position des points d'arrêts par rapport aux bases-travaux ou encore en vérifiant la compatibilité des horaires, entre les cars et les arrivées-départs des ouvriers sachant que ceux des cars sont essentiellement calées sur le ramassage scolaire et la desserte des établissements scolaires.

Aussi, il est indispensable de s'appuyer sur d'autres solutions de mobilité comme **le covoiturage, voire le vélo pour les ouvriers se trouvant à proximité** ou combinant leur déplacement avec un trajet réalisé en amont en train, par exemple. D'autres solutions, même temporaires, pourraient éventuellement être déployées localement, de type privé ou publique (ex : TAD).

Enfin, les entreprises retenues pour certains lots sont susceptibles de proposer des facilités d'accès à leurs employés. A minima, elles peuvent les inciter à covoiturer.

Enjeux et perspectives

L'enjeu majeur pour la réussite du projet est de permettre aux compagnons du chantier de pouvoir rejoindre les différents sites de travaux dans le respect des besoins inhérents à la bonne conduite des opérations. A ce titre, les futurs salariés doivent pouvoir disposer d'une offre intermodale de qualité afin d'accéder au chantier. Aussi, les territoires situés dans la zone d'influence du CSNE, particulièrement ceux pouvant contribuer de façon importante à la satisfaction des besoins de main d'œuvre (6 000 personnes au plus fort du chantier, dont 3 000 recrutements locaux) doivent être desservis de façon efficace et rapide.

Une attention particulière devra être apportée aux publics les plus vulnérables, notamment à ceux relevant de l'insertion par l'activité économique.

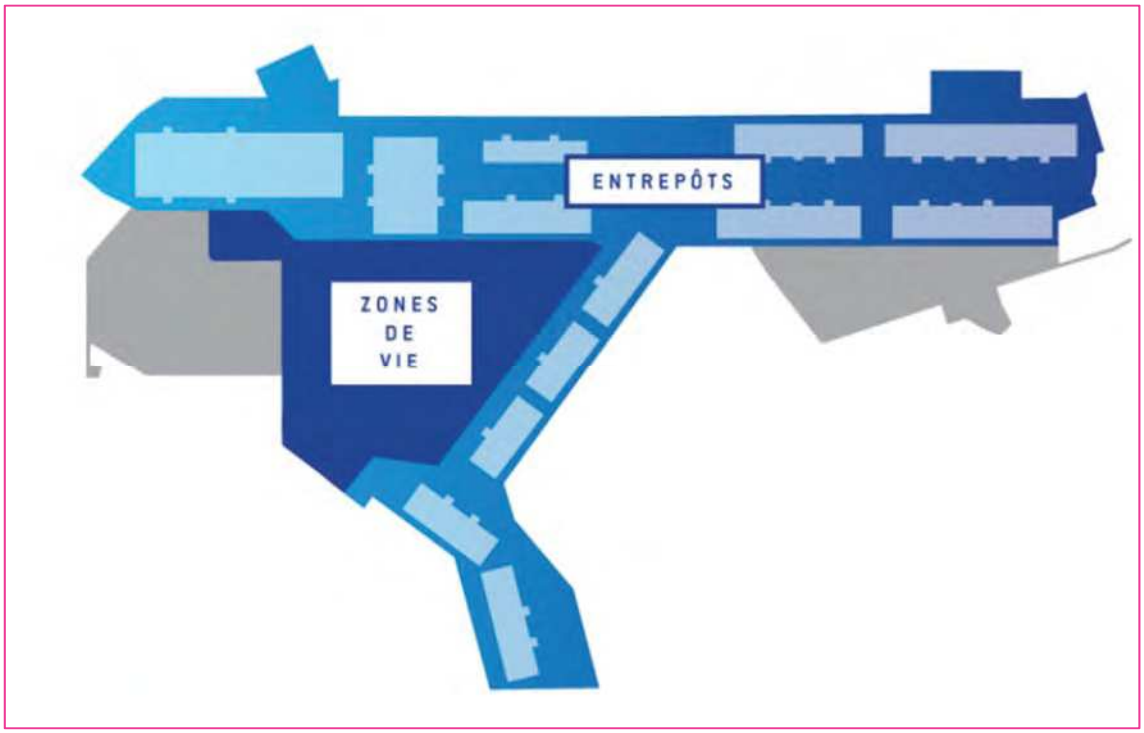
▶ H.2 L'accès aux chantiers du futur Canal Seine Nord Europe (CSNE)

Par ailleurs, **les sites d'hébergement des compagnons doivent pouvoir se connecter aux différents réseaux présents** avec une durée de trajet compatible avec les horaires des chantiers (embauche, débauche sur 5 jours par semaine).

De manière synthétique, **différents défis sont à relever pour faciliter l'accès au chantier** autrement que seul dans sa voiture :

- **recenser et identifier des différentes solutions de mobilité existantes** ;
- **diffuser l'information**, en particulier auprès des entreprises ;
- **prévoir avec précisions les différents lieux et moments pour dialoguer avec les acteurs** d'un chantier en mouvement.

▶ H.3. Le parc logistique E-Valley



Plan général du site E-Valley – Evalley.fr

▶ H.3. Le parc logistique E-Valley

Eléments de contexte

L'ancienne base aérienne 103 située sur la commune d'Epinoy présente une position stratégique à proximité des autoroutes A2 et A26, ainsi que du futur Canal Seine Nord Europe. Il est situé à cheval sur les départements du Nord et du Pas-de-Calais et sur 3 EPCI : la Communauté de Communes d'Osartis Marquion, la Communauté d'Agglomération de Cambrai et la Communauté d'Agglomération de Douai.

Après sa fermeture en 2009, les collectivités envisagent une reconversion économique du site et l'inscrivent dans leurs Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT) en tant que **projet économique de premier plan**.

Caractérisation du bassin de mobilité

Porté par le groupe Castignac, la transformation du site est orienté vers le développement d'**un parc e-logistique dédié au e-commerce et au commerce hybride**.

En octobre 2019, la première entreprise s'installe dans le parc logistique. Il s'agit de Survey Copter, filiale d'Airbus qui expérimente la livraison par drone. Depuis, d'autres entreprises sont venues implanter des entrepôts (La Redoute, AB InBev France (entreprise brassicole), …).

Sur le site seront également présents des prestataires spécialisés dans les domaines du transport, de la logistique et du e-commerce afin d'offrir aux entreprises des solutions clés en main : fabricants de cartons et d'emballages, d'ateliers mécaniques ou de fournisseurs et installateurs d'équipements de stockage, shooting photo, …

A terme, le site devrait créer **plus de 1 500 emplois** dans les secteurs de la logistique et du e-commerce. Pour cela, les porteurs de projet ambitionnent de former et requalifier la main d'œuvre locale via différentes structures (centre de formation aux métiers du e-commerce, Centre d'Aide par le Travail (CAT)), ainsi que via des antennes France travail et proch'emploi (dispositif régional pour faire le lien entre les demandeurs d'emploi et les employeurs qui peinent à recruter) directement sur le site.

Il est situé à proximité du futur Canal Seine Nord Europe et limitrophe du futur port intérieur Marquion-Cambrai accessible par la route, la voie ferrée et la voie d'eau. Le but est de créer **une place économique régionale** en favorisant le transport fluvial et **l'intermodalité du transport de marchandises** pour répondre aux exigences du développement durable.

Enjeux et perspectives

L'enjeu majeur pour la réussite du projet est de permettre **aux salariés d'accéder au site, celui-ci étant éloigné des lieux d'habitation**. A ce titre, les futurs salariés doivent pouvoir disposer d'une offre alternative à la voiture de qualité. Aussi, les autorités organisatrices de la mobilité situées dans la zone d'influence ; mais aussi les entreprises présentes sur le parc, doivent pouvoir contribuer à l'accès au site.

La réflexion sur la mobilité des salariés doit également se faire **à l'intérieur du parc** présentant une superficie de plus de 300 ha, et dont la distance entre l'entrée du site et les entreprises est de 3 kilomètres. Les entreprises doivent se saisir du sujet, dans une logique d'attractivité de leurs emplois.

Une attention particulière devra être apportée aux publics les plus vulnérables, notamment à ceux relevant de l'insertion par l'activité économique.

GLOSSAIRE

Sigles généraux

AAH : ..... Allocation aux Adultes Handicapés
AAV : ..... Aire d'Attraction des Villes
ADEME : ..... Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie
AMI : ..... Appel à Manifestation d'Intérêt
AODE : ..... Autorité Organisatrice de la Distribution d'Énergie
AOM : ..... Autorité Organisatrice de la Mobilité
ARS : ..... Agence Régionale de Santé
ATP : ..... Aide aux Transports aux Particuliers
CA : ..... Communauté d'Agglomération
CAT : ..... Centre d'Aide par le Travail
CC : ..... Communauté de Communes
CCI : ..... Chambre de Commerce et d'Industrie
CESER : ..... Conseil Économique, Social, Environnemental Régional
CFA : ..... Centre de Formation d'Apprentis
CGCT : ..... Code Général des Collectivités Territoriales
CMI : ..... Carte Mobilité Inclusion
CO_2e : ..... gaz à effet de serre en équivalent CO_2
COM : ..... Contrat Opérationnel de Mobilité
CREDOC : ..... Centre de Recherche pour l'Étude et l'Observation des Conditions de vie
CTAP : ..... Conférence Territoriale de l'Action Publique
CTD : ..... Contrat Territorial de Développement
CU : ..... Communauté Urbaine
CUD ou CUDGL : Communauté Urbaine de Dunkerque Grand Littoral
DGFiP : ..... Direction Générale des Finances Publiques
DIR : ..... Direction Interdépartementale des Routes
DREAL : ..... Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
D-T : ..... Domicile – Travail
EMD : ..... Enquête Ménages Déplacements
EPCI : ..... Établissement Public de Coopération Intercommunale
EPR : ..... Réacteur Pressurisé Européen
FttH : ..... « Fiber To The Home », fibre optique jusqu'au domicile
GECT : ..... Groupement Européen de Coopération Territoriale
GES : ..... Gaz à Effet de Serre
GNV : ..... Gaz Naturel pour Véhicules
HDFM : ..... Hauts-De-France Mobilités
IDH : ..... Indice de Développement Humain
IME : ..... Institut Médico-Educatif
IRVE : ..... Infrastructures de Recharge pour Véhicules Électriques
LOM : ..... Loi d'Orientation des Mobilités
MEL : ..... Métropole Européenne de Lille
MSAP : ..... Maison de Services Au Public
NEET : ..... Neither in Employment nor in Education or Training, catégorie de jeunes de 15 à 24 ans qui ne sont ni en emploi, ni en études et ni en formation
NFC : ..... Near Field Communication (technologie qui autorise le paiement sans contact ou le passe transport sur mobile)
OD : ..... Origine Destination
PAMS : ..... Plan d'Action en matière de Mobilité Solidaire
PAN : ..... Point d'Accès National
PCAET : ..... Plan Climat Air Énergie Territorial
PDM : ..... Plan De Mobilité
PDMS : ..... Plan De Mobilité Simplifié
PDU : ..... Plan de Déplacements Urbains
PEM : ..... Pôle d'Échanges Multimodal
PETR : ..... Pôle d'Équilibre Territorial et Rural
PLU : ..... Plan Local d'Urbanisme

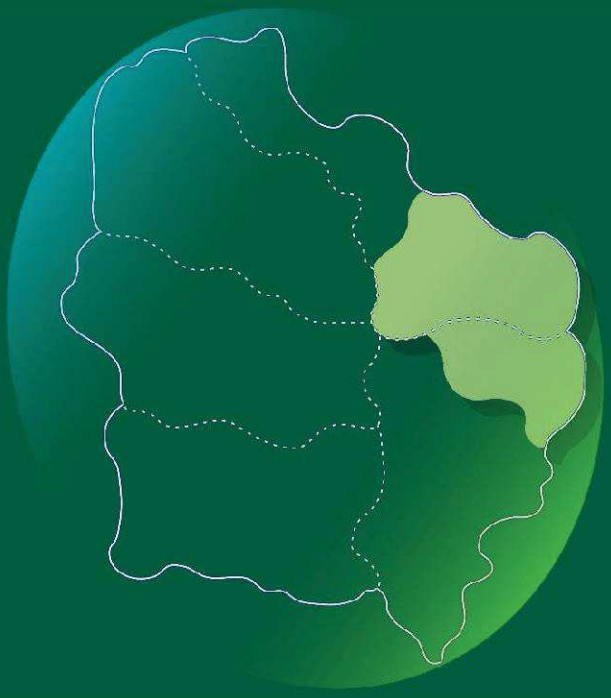
PLUi : ..... Plan Local d'Urbanisme intercommunal
PMR : ..... Personne à Mobilité Réduite
PNR : ..... Parc Naturel Régional
PNUD : ..... Programme des Nations Unies pour le Développement
PPA : ..... Plan de Protection de l'Atmosphère
PPE : ..... Programmation Pluriannuelle de l'Énergie
PRI-PRIT : ..... Planification Régionale de l'Intermodalité et Planification Régionale des Infrastructures de Transport (document lié au SRADDET)
PSH : ..... Personne en Situation de Handicap
REFOCO : ..... RÉférentiel FOnctionnel Commun
REGL : ..... Réseau express Grand Lille
REHF : ..... Réseau express Hauts-de-France
RPC : ..... Regroupement Pédagogique Communal
RPI : ..... Regroupement Pédagogique Intercommunal
SAEIV : ..... Système d'Aide à l'Exploitation et d'Information Voyageurs
SAV : ..... Service Après-Vente
SCoT : ..... Schéma de Cohérence Territoriale
SD : ..... Schéma Directeur
SDAASP : ..... Schéma Départemental d'Amélioration de l'Accessibilité des Services au Public
SDAP : ..... Schéma Directeur d'Accessibilité Programmé
SDIRVE : ..... Schéma Directeur des Infrastructures de Recharge pour Voiture Electrique
SERM : ..... Service Express Régional Métropolitain
SGP : ..... Société des Grands Projets
SIM : ..... Système d'Information Multimodal
SIMOUV : ..... Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois
SISMO : ..... Système Intégré des Services à la Mobilité sur le département de l'Oise
SM SRU : ..... Syndicat Mixte de type SRU (Solidarité Renouvellement Urbain)
SMTAG : ..... Syndicat Mixte des Transports Artois Gohelle, devenu Artois Mobilités
SMTCO : ..... Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise
SMTUS : ..... Syndicat Mixte des Transports Urbains de la Sambre, devenu Sambre Mobilités
SPEL : ..... Service Public pour l'Emploi Local
SPM : ..... Services Publics de la Mobilité
SRADDET : ..... Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Egalité des Territoires
SRV : ..... Schéma Régional du Vélo
STAPSH : ..... Service de Transport Adapté aux Personnes en Situation de Handicap
TAD : ..... Transport À la Demande
TC : ..... Transport Collectif
TCAD : ..... Transports Collectifs À la Demande
TCU : ..... Transport en Commun Urbain
TER : ..... Train Express Régional
TERGV : ..... Train Express Régional à Grande Vitesse
TIVA : ..... Transport Isarien en Véhicule Adapté
TPV : ..... Terminal Point de Vente
TPVS : ..... Terminal Point de Vente Simplifié
VE : ..... Véhicule Électrique
ZAE : ..... Zone d'Activités Economiques
ZAN : ..... Zéro Artificialisation Nette
ZFE-m : ..... Zone à faibles émissions - mobilité

Sigles des structures du bassin de mobilité Arrageois

Arc-en-Ciel : ..... réseau de transport routier régional sur le département du Nord
AeC 1 : ..... lot 1 du réseau de transport routier régional sur le département du Nord
Artis : ..... réseau de transports en commun organisé par la CU d'Arras
AUC : ..... Aire Urbaine Centrale (bassin de mobilité)
CAC : ..... Communauté d'Agglomération de Cambrai
CUA : ..... Communauté Urbaine d'Arras
OSCAR : ..... réseau de transport routier régional sur le département du Pas-de-Calais
TUC Cambrésis : . réseau de transports en commun organisé par la CA de Cambrai

Région
Hauts-de-France

Annexe 4



LE CONTRAT OPERATIONNEL DE MOBILITE DU BASSIN DE MOBILITE HAINAUT – CAMBRESIS - THIERACHE

2025-2029

Région Hauts-de-France

Sommaire

Edito Région 4

Contrat 5

- **Les signataires** 5
- **Visas** 8
- **Préambule** 9
- **Article 1 – L'objet du contrat** 10
- **Article 2 – La composition du document** 10
- **Article 3 – La démarche dans le bassin de mobilité** 11
- **Article 4 – Les principales caractéristiques du bassin Hainaut Cambrésis Thiérache** 13
  - a) Un nouvel espace de collaboration issu de la loi LOM 13
  - b) Un territoire dont les vulnérabilités économiques et sociales sont les plus importantes des Hauts-de-France 13
  - c) Un atout pour le territoire : le Pacte Sambre Avesnois Thiérache (SAT) 14
  - d) Des stratégies mobilité existantes à intégrer 14
  - e) Des réseaux de transports collectifs à mieux coordonner pour garantir une mobilité efficiente 15
  - f) Des offres à étoffer pour tendre vers une mobilité durable 15
- **Article 5 – Les enjeux et objectifs arrêtés par l'ensemble des partenaires** 16
- **Article 6 – La présentation des actions retenues** 18
- **Article 7 – La gouvernance mise en place** 24
- **Article 8 – La durée du contrat** 25
- **Article 9 – Le suivi et les indicateurs** 26
- **Article 10 – L'évaluation à mi-parcours et les modalités de révision** 26

Glossaire 27

Edito

Xavier Bertrand
Président de la Région
Hauts-de-France

Olivier Engrand
Conseiller régional
délégué à la mobilité
dans les territoires

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

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

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

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

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

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

Les signataires

Les signataires

ENTRE

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

ET

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

ET

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

ET

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

ET

SNCF Gares et Connexions, gestionnaire de gares de voyageurs, représentée par ……., agissant en qualité de directeur/directrice régional(e) Hauts-de-France - Normandie, désignée ci-après par « SNCF Gares et Connexions » ;

ET

Les Autorités Organisatrices de la Mobilité composant le bassin de mobilité Hainaut Cambrésis Thiérache :

- La Communauté d'agglomération de Cambrai, représentée par ……., son/sa Président(e), désignée ci-après par « CA de Cambrai » ;
- La Communauté d'agglomération du Caudrésis et du Catésis, représentée par ……., son/sa Président(e), désignée ci-après par « CA du Caudrésis et du Catésis » ;
- La Communauté de communes du Pays de Mormal, représentée par ……., son/sa Président(e), désignée ci-après par « CC du Pays de Mormal » ;

Les signataires

- La Communauté de communes du Pays Solesmois, représentée par ……., son/sa Président(e), désignée ci-après par « CC du Pays Solesmois » ;

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

- Le Pôle d'Equilibre Territorial et Rural (PETR) du Pays de Thiérache, représenté par ……., son/sa Président(e), désigné ci-après par « PETR du Pays de Thiérache » ;

- Le Syndicat Mixte Sambre Mobilités, représenté par ……., son/sa Président(e), désigné ci-après par « Sambre Mobilités » ;

- Le Syndicat intercommunal de mobilité et d'organisation urbaine du Valenciennois (SIMOUV), représenté par ……., son/sa Président(e), désigné ci-après par « SIMOUV » ;

ET

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

- La Communauté de communes Cœur de l'Avesnois, représentée par ……., son/sa Président(e), désigné ci-après par « CC Cœur de l'Avesnois ».

Visas

Vu le code général des collectivités territoriales,

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

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

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

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

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

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

Préambule

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) impose l'élaboration d'un Contrat Opérationnel de Mobilité (COM) pour chaque bassin de mobilité, dont les limites sont définies par la Région après concertation. Ce contrat doit préciser les modalités de l'action commune des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) et la coordination avec les gestionnaires de voirie et d'infrastructures. L'objectif est de créer des conditions favorables au développement des mobilités, en répondant aux enjeux de décarbonation, de développement durable et d'amélioration de la qualité de vie des habitants.

Conformément à l'article L 1215-2 du code des transports, les COM doivent être élaborés sous la direction de la Région, en concertation avec tous les acteurs concernés. Cette concertation inclut les AOM, les Départements, les syndicats mixtes créés par la Loi Solidarité et Renouvellement Urbain du 13 décembre 2000, les gestionnaires de gares et de pôles d'échanges, ainsi que les Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) où la Région intervient en tant qu'AOM. Tous les partenaires susceptibles d'apporter une contribution pertinente peuvent également être associés. Cette démarche participative est essentielle pour garantir que les solutions proposées répondent aux besoins et attentes de tous les habitants.

L'objectif est de promouvoir une mobilité plus fluide, inclusive et respectueuse de l'environnement, en favorisant les modes doux et les alternatives à la voiture individuelle. Les COM doivent être cohérents avec les autres documents de planification territoriale, tels que les plans de mobilité, les Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT) et les Plans Locaux d'Urbanisme intercommunaux (PLUi). Ces documents opérationnels visent à mettre en œuvre des actions et des stratégies définies par les nombreux acteurs impliqués.

Les COM ambitionnent de proposer des solutions concrètes et adaptées aux spécificités de chaque bassin, visant à améliorer la qualité de vie des habitants et à relever les défis de la mobilité durable. Ils cherchent à faciliter les pratiques intermodales, permettant ainsi aux habitants d'accéder à une offre de mobilité adaptée sans être limités par les frontières administratives.

En Hauts-de-France, dix bassins de mobilité ont été définis et arrêtés le 27 janvier 2022 par délibération de l'assemblée régionale. Cette cartographie résulte d'un travail partenarial réalisé en 2021, impliquant plus de 175 structures.

Le présent contrat opérationnel de mobilité concerne spécifiquement le bassin de mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache.

Article 1 – L'objet du contrat

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

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

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

Les modalités correspondantes doivent être précisées dans un contrat opérationnel de mobilité établi à l'échelle de chacun des bassins de mobilité. Le présent document vaut ainsi pour le bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache.

Article 2 – La composition du document

Le COM du bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache est composé de trois documents :

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

Article 3 – La démarche dans le bassin de mobilité

Un peu plus de deux ans s'est écoulé entre le premier comité technique, organisé le 1er octobre 2024, et le comité de pilotage examinant le projet final de COM pour le bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache, le 4 novembre 2025. Cela aura été le temps nécessaire pour partager une méthode et élaborer de manière collective ce nouveau document-cadre pour la mobilité.

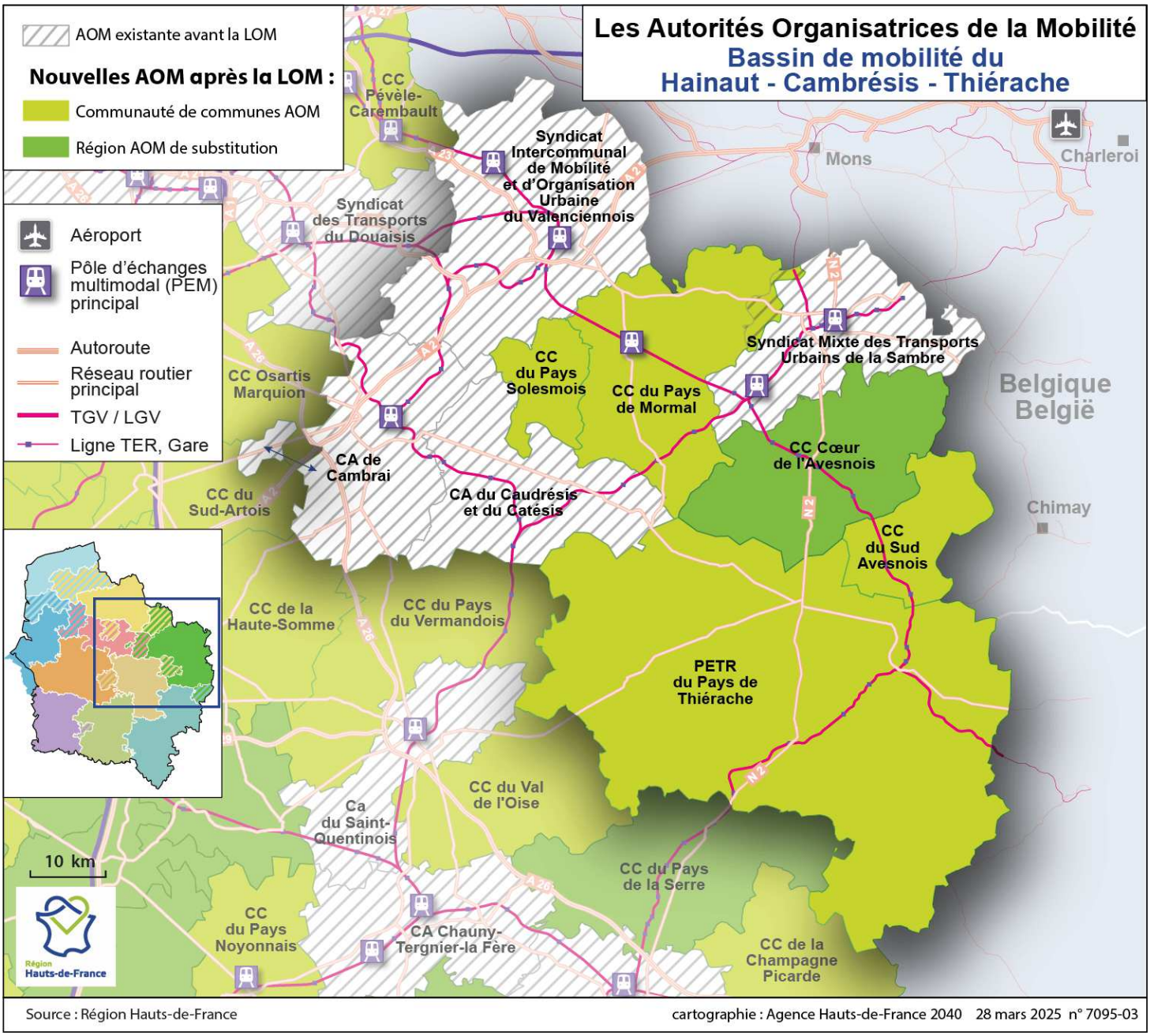
Cette démarche a été menée en deux temps, avec une première phase de diagnostic et une seconde phase permettant d'identifier les actions réalisables ou engageables sur la période 2025-2029.

La première phase, commune au COM et au Plan d'Action commun en matière de Mobilité Solidaire (PAMS), a permis de dresser un état des lieux de la mobilité sur ce bassin. Les membres du comité de pilotage, qui se sont réunis le 25 mars 2025, ont pu s'appuyer sur ce diagnostic problématisé pour identifier les principaux enjeux se présentant sur le bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache et pour définir les objectifs à viser en priorité pour relever les défis correspondants.

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

- une enquête réalisée en juin 2022 par l'Observatoire Régional des Transports (ORT) auprès de l'ensemble des EPCI des Hauts-de-France afin de recenser leurs services et dispositifs de mobilité solidaire ;
- une enquête menée en janvier 2023 par la Région auprès de l'ensemble des AOM afin de les interroger sur la mobilité et les services de transport ;
- un recueil de fiches thématiques élaboré par les services de la Région ;
- les travaux des membres du comité technique qui se sont réunis les 1er octobre 2024 à Beauvois en Cambrésis et 28 janvier 2025 à Maubeuge.

La deuxième phase s'est attachée à l'élaboration collective de 23 fiches actions par les membres du comité technique qui se sont notamment retrouvés le 12 mai 2025 à Maubeuge. Ces propositions d'actions, devant constituer le cœur du futur COM, ont ensuite fait l'objet d'une consultation écrite auprès des structures membres du comité de pilotage du 15 juillet au 31 août 2025. Le résultat de cette consultation, ainsi que le projet de COM Hainaut-Cambrésis-Thiérache, ont été présentés lors du comité de pilotage final du 4 novembre 2025 à Fourmies.


Les Autorités Organisatrices de la Mobilité
Bassin de mobilité du
Hainaut - Cambrésis - Thiérache
AOM existante avant la LOM
Nouvelles AOM après la LOM :
Communauté de communes AOM
Région AOM de substitution
Aéroport
Pôle d'échanges multimodal (PEM) principal
Autoroute
Réseau routier principal
TGV / LGV
Ligne TER, Gare
CC Pévèle-Carembault
Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois
Syndicat des Transports du Douaisis
Mons
Charleroi
Belgique
België
Syndicat Mixte des Transports Urbains de la Sambre
CC du Pays Solesmois
CC du Pays de Mormal
CC Osartis Marquion
CA de Cambrai
CC du Sud-Artois
CA du Caudrésis et du Catésis
CC Cœur de l'Avesnois
CC du Sud Avesnois
Chimay
CC de la Haute-Somme
CC du Pays du Vermandois
PETR du Pays de Thiérache
CC du Val de l'Oise
Ca du Saint-Quentinois
CC du Pays de la Serre
CC du Pays Noyonnais
CA Chauny-Tergnier-la Fère
CC de la Champagne Picarde
10 km
Région Hauts-de-France
Source : Région Hauts-de-France
cartographie : Agence Hauts-de-France 2040 28 mars 2025 n° 7095-03

Article 4 – Les principales caractéristiques du bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache

a) Un nouvel espace de collaboration issu de la loi LOM

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

Le bassin de mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache est l'un des plus grands bassins de mobilité de la région Hauts-de-France en termes de superficie. A l'image de la tendance régionale, ce territoire a perdu de la population entre 2014 et 2020. Si les tendances démographiques récentes se prolongent, le bassin pourrait voir sa population diminuer d'environ 7% à l'horizon 2040.

Les trois pôles urbains régionaux du bassin, à savoir Valenciennes, Cambrai et Maubeuge, polarisent fortement les flux. Des pôles intermédiaires structurent le reste du bassin, tels que Aulnoye-Aymeries, Avesnes-sur-Helpe, Fourmies, Hirson, Le Quesnoy, Le Cateau-Cambrésis, Caudry et Vervins. De plus, le bassin s'inscrit pleinement dans son environnement, en articulation avec les bassins voisins, notamment celui de l'Aire Urbaine Centrale et celui de l'Arrageois. Il se caractérise également par une dimension transfrontalière importante, partageant une large portion de frontière avec la Belgique sur ses parties nord et est.

b) Un territoire dont les vulnérabilités économiques et sociales sont les plus importantes des Hauts-de-France

A l'échelle du bassin de mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache, le revenu disponible médian et le plus bas des dix bassins de mobilité de la région Hauts-de-France. En conséquence, le taux de pauvreté atteint 22,0% contre 17,6% en moyenne régionale.

Ce constat masque toutefois de fortes disparités internes : les revenus sont plus élevés dans le nord du bassin, notamment à l'est de Valenciennes et au nord de la Porte du Hainaut, ainsi que dans une moindre mesure dans le Cambrésis. A l'inverse, l'arrondissement de Vervins, le Maubeugeois et l'ouest du Valenciennois enregistrent des niveaux de revenus inférieurs à la moyenne régionale.

Les fragilités économiques se répercutent directement sur la mobilité des habitants. Pour de nombreux ménages en difficulté, l'accès à un vhéicule personnel représente un coût difficile à assumer, ce qui limite leurs possibibilités de déplacement, notamment en milieu rural où les alternatives sont peu nombreuses. Dans certains cas, l'absence de moyens de transport conduit à un renoncement à la mobilité, avec des conséquences sur l'accès aux soins, à l'éducation ou à l'emploi.

c) Un atout pour le territoire : le Pacte Sambre Avesnois Thiérache (SAT)

Le premier Pacte pour la réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache signé en 2018, puis sa deuxième version en 2021, couvrent une partie du bassin de mobilité du Hainaut-Cambrésis-Thiérache. Ce sont des contrats de territoire conclus entre l'Etat, la Région Hauts-de-France, les Départements du Nord et de l'Aisne, les intercommunalités et les communes concernées. Leur objectif principal est de réduire ces inégalités territoriales et d'améliorer la qualité de vie des habitants.

En septembre 2025, un troisième pacte SAT a été signé, intégrant un axe dédié aux mobilités qui est un enjeu pour l'attractivité du territoire. Cet engagement se traduit par la poursuite des investissements dans les grandes infrastructures de transport, qu'elles soient ferroviaires, routières ou orientées vers les mobilités actives. L'objectif est également de garantir une coordination efficace entre l'ensemble des acteurs de la mobilité, en s'appuyant sur la mise en œuvre de la loi LOM à travers le Contrat Opérationnel de Mobilité (COM) et le Plan d'Action commun en matière de Mobilité Solidaire (PAMS) du bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache.

d) Des stratégies mobilités existantes à intégrer

Le COM s'est nourri des objectifs et attentes déjà exprimés par les différents partenaires dans leurs différents documents stratégiques traitant de la thématique des mobilités.

Dans le cadre de son Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalite des Territoires (SRADDET), la Région s'attache par exemple à promouvoir un modèle de développement équilibré, dans lequel chaque territoire participe, de manière complémentaire, à la dynamique de développement régionale. Le bassin est au cœur de l'espace à enjeux SRADDET « soutenir et développer les réussites locales et favoriser l'ouverture » et au nord-ouest dans la dynamique « amplifier le rayonnement métropolitain et les dynamiques frontalières ». Ces objectifs du SRADDET mettent en valeur la diversité des échanges au sein du bassin.

Localement, certains acteurs du territoire possèdent des plans de mobilité, pour certains en cours de révision, et d'autres se sont saisis de la possibilité d'élaborer des plans de mobilités simplifiés. Il convient d'articuler aux mieux les initiatives qui pourraient émerger à l'échelle du bassin de mobilité.

Enfin, le bassin présente un caractère transfrontalier important avec la Belgique. Sur une partie de cette frontière, un projet interreg a été lancé il y a un peu plus d'un an. En matière de stratégie, ce projet vise l'élaboration d'un schéma de mobilité transfrontalière. Il conviendra de veiller à l'articulation étroite entre ce document et le COM du bassin afin d'assurer la complémentarité des démarches et la cohérence des orientations stratégiques.

e) Des réseaux de transports collectifs à mieux coordonner pour une mobilité efficiente

Le bassin de mobilité bénéficie aujourd'hui de trois réseaux structurés de transports collectifs portés par la CA de Cambrai, le SIMOUV pour Valenciennes Métropole et la CA de la Porte du Hainaut, et Sambre Mobilités pour la CA de Maubeuge. Ces offres sont complétées par les offres interurbaines nombreuses sur le bassin : 11 lignes ferroviaires TER desservant 15 gares et 33 haltes ferroviaire, ainsi que 73 lignes routières interurbaines complétées par 89 circuits scolaires.

Ces offres ne peuvent toutefois pas couvrir l'ensemble des besoins exprimés, notamment ceux dans les zones rurales.

Consciente de ces enjeux, les nouvelles AOM se sont saisies du sujet et se lancent dans des démarches concrètes pour compléter l'offre existante : des offres de TAD, de covoiturage ou à destination des cyclistes. Et les AOM dites « historiques » continuent notamment à compléter leurs offres avec par exemple de la location de vélo en longue durée ou encore du TAD à destination des salariés.

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

f) Des offres à étoffer pour tendre vers une mobilité durable

Sur l'ensemble du bassin qu'il s'agisse d'espaces urbains, de zone périurbaines ou de territoires ruraux plus dispersés ; la question de la mobilité durable se pose avec acuité. La priorité consiste à réduire les émissions polluantes en encourageant le recours aux transports collectifs, aux mobilités actives et aux solutions partagées.

Dans les zones rurales où la dépendance à la voiture individuelle reste marquée en raison du manque d'alternatives et des distances à parcourir, l'enjeu est de mettre en place des solutions adaptées permettant de limiter l'autosolisme et d'offrir à tous des options de déplacement crédibles et accessibles.

La transition vers une mobilité plus durable implique donc des approches différenciées selon les types de territoires mais qui doivent rester cohérentes et complémentaires à l'échelle de l'ensemble du bassin.

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

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

Enjeu 1 – Valoriser et faire connaître les aides et services existants

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

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

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

- **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.**

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

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

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

- **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.**

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

L'enjeu précedent contribuerait à améliorer la visibilité et l'efficacité des services et dispositifs de mobilité existants mais cela ne suffirait pas à répondre à l'ensemble des besoins en déplacement des habitants. Il reste indispensable de renforcer certains services déjà mis en place et d'en créer de nouveaux, afin d'offrir des alternatives crédibles à l'usage de la voiture individuelle sur un territoire aussi varié que le Hainaut-Cambrésis-Thiérache.

Dans cette persepctive, le développements de services de mobilité active ou partagée, notamment le covoiturage dans les secteurs les plus ruraux, constitue un levier intéressant à explorer par les territoires.

Les objectifs proposés face à cet enjeu ambitionnent de :

- **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.**

Enjeu 4 – Améliorer les liaisons territoriales

Le bassin de mobilité du Hainaut-Cambrésis-Thiérache bénéficie de connexions fortes avec les territoires voisins. Les échanges sont particulièrement important sur sa frange transfrontalière avec la Belgique mais également avec les bassins de mobilité limitrophes, tels que l'Aire Urbaine Centrale et l'Arrageois.

Ces interconnexions constituent un atout stratégique pour soutenir le développement économique du territoire et renforcer son attractivité.

Dans ce contexte, les partenaires souhaitent :

- **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.**

Article 6 – La présentation des actions retenues

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

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

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

« Coordination des acteurs et complémentarité des offres »

Ces **6 actions** visent en priorité à améliorer et à renforcer les échanges entre les partenaires dans l'objectif d'une meilleure articulation des offres de mobilité et à faciliter le partage des bonnes pratiques et le retour d'expérience.

FA 1 – Associer les acteurs locaux au processus d'évolution des offres régionales
Cette action doit permettre de clarifier et faire connaître auprès des partenaires les instances de dialogue existantes ainsi que les contraintes à prendre à compte dans l'élaboration ou l'évolution de l'offre de transport régionale tout en veillant à dialoguer avec les AOM pour assurer une bonne articulation entre les réseaux.
FA 2 – Valoriser et faire connaître les services du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France aux AOM
Le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, structure dédiée à l'intermodalité, travaille sur les sujets de l'information voyageurs multimodale, de l'aide à l'exploitation et de billettique interopérable. Au-delà des outils déployés dans le cadre de ses compétences obligatoires, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France porte d'autres travaux (covoiturage, TAD, centrale d'achat, accompagnement technique, etc.) et a développé une expertise en matière de mobilité qui constitue une plus-value importante pour les AOM. Trois AOM du bassin vont mettre en place prochainement des services de TAD grâce à la centrale d'achat du syndicat. L'objectif est de faire connaitre et présenter clairement les outils du syndicat et ce qu'il peut apporter à ses membres en vue de susciter de nouvelles adhésions.

FA 3 – Faciliter le partage d'expérience et l'accompagnement des maîtres d'ouvrage pour les projets de mobilité
Les partenaires ont régulièrement mis en avant la nécessité de renforcer les échanges et le partage d'expérience. Si des échanges existent déjà, ils méritent d'être facilités et encouragés en s'appuyant sur les instances de dialogue et l'accompagnement partenarial en place, quitte à les renforcer. Ainsi, cette action doit permettre de poser les bases d'un réseau à l'échelle du bassin de mobilité, et entre les bassins de mobilité, afin de favoriser et valoriser les retours d'expériences.
FA 4 – Développer des partenariats entre les AOM locales, la Région et les acteurs belges pour construire des offres de mobilité coordonnées
La construction de nouvelles offres de mobilité ne peut se faire qu'au regard de l'existant afin d'éviter les concurrences et viser la complémentarité. La mise en place d'offres de transport peut nécessiter des accords entre les différents niveaux d'AOM. L'objectif général est de partager une approche globale et cohérente de l'offre de mobilité, à l'échelle du bassin de mobilité, et de définir une procédure de travail entre AOM pour arrêter les modalités d'échanges d'informations et de concertation technique et financière relatives à chacune des solutions de transport étudiées.
FA 5 – Coordonner les offres de transport en lien avec le canal Seine-Nord Europe
L'accès aux bases chantier, situées dans des territoires peu denses, doit faire l'objet de coordination entre les différentes AOM et acteurs de l'insertion afin de proposer des solutions alternatives à l'utilisation de la voiture individuelle. Les actions de coordination seront envisagées avec la Société du Canal (SCSNE) et les acteurs territoriaux compétents en matière de mobilité et d'insertion.
FA 6 – Développer l'accessibilité des zones d'activités du bassin existantes et en projet (E-Valley, ZAE, …)
Les zones d'activités, majoritairement situées en périphérie, rencontrent des difficultés d'accessibilité liées à leur éloignement des réseaux de transports collectifs ainsi qu'aux horaires postés. Leur dépendance à la voiture individuelle limite l'accès à l'emploi et freine leur attractivité économique. Aussi, cette question de l'accès aux zones d'activités nécessite une approche globale et coordonnée, en recherchant des solutions complémentaires et adaptées aux besoins des salariés et des entreprises.

« Communication, information et données »

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

FA 7 – Faire connaître les offres de mobilité existantes

Par cette action, les partenaires vont s'organiser pour améliorer l'information et faire connaître les offres de mobilité. Cela devra passer par l'ensemble des canaux de communication dont l'usage devra être renforcé et amélioré. De plus, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, en proposant la constitution d'un annuaire des services de mobilité, y compris de ceux à destination des publics vulnérables, propose un outil-phare des COM et des PAMS, à l'échelle régionale. Pour que ces outils soient pleinement opérationnels, les partenaires devront veiller à fournir des données et des informations de qualité.

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

Dans le cadre de ses missions, le Syndicat Mixte des Moblités des Hauts-de-France a développé un outil d'information multimodale, Pass Pass. Cet outil est alimenté par les données fournies par les AOM membres. Pour que cet outil d'information soit efficace, le syndicat dépend totalement de ses membres qui ont la responsabilité de fournir des données robustes relatives à leurs services ainsi que d'en assurer la mise à jour. De son côté le syndicat veillera à faire évoluer son outil en intégrant par exemple des informations sur de nouveaux services. Dans ce contexte, il s'agit notamment de mettre en place un accompagnement technique des AOM pour faciliter l'alimentation des outils d'information voyageurs.

FA 9 – Améliorer la diffusion de l'information sur les situations dégradées

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

FA 10 – Produire des données de qualité en vue d'alimenter les outils d'information voyageurs

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

FA 11 – Améliorer la signalétique sur l'ensemble des points d'arrêts multimodaux

Le COM est l'occasion de favoriser la coordination entre les différents acteurs concernés par les arrêts de transports en commun ou les pôles d'échanges multimodaux.

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

FA 12 – Mieux connaître et développer les services de mobilité transfrontalière

L'objectif est de caractériser les besoins en déplacements transfrontaliers et d'identifier les services existants. La démarche d'observatoire Interreg, avec un volet mobilité transfrontalière, devrait contribuer significativement au partage de connaissances de part et d'autre de la frontière franco-belge. Un autre projet Interreg, Cross4mobility, ambitionne de développer des solutions innovantes et accessibles pour la mobilité des habitants entre Charleroi Métropole, le nord des ardennes françaises, le Pays de Thiérache et l'arrondissement d'Avesnes-sur-Helpe.

« Tarification, distribution et billettique »

Il s'agit ici de traiter des services permettant de faciliter l'intermodalité et qui sont en lien direct avec les compétences obligatoires des syndicats mixtes de type SRU. Ces actions visent en priorité à s'appuyer sur les démarches partenariales et les outils existants afin de poursuivre leur développement et ainsi viser une interopérabilité des systèmes à l'échelle de chaque bassin et sur l'ensemble du territoire régional. **2 actions** sont présentées ci-dessous.

FA 13 – Accompagner les AOM en matière de billettique

En Hauts-de-France, de nombreux systèmes billettiques cohabitent, essentiellement sur le réseau régional et les réseaux urbains les plus denses.

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

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

Pour faciliter le parcours intermodal des usagers, les AOM doivent veiller à développer des services de distribution qui soient complémentaires et non concurrentiels. Pour cela, il est nécessaire que les AOM puissent partager et s'appuyer sur l'expérience des outils de distribution digitaux ou physiques des autres AOM et du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France. Il s'agira notamment de permettre au syndicat de distribuer les titres de transport de ses membres, notamment en ce qui concerne le TER. Ces réflexions devront être menées en relation étroite avec les travaux sur les sujets billettique.

« Infrastructures, PEM et aires de mobilités »

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

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

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

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

Au vu de la complexité que peuvent présenter l'aménagement de PEM, il est utile d'accompagner dans leurs réflexions les porteurs de projets, tout particulièrement dans les espaces peu denses.

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

FA 17 – Assurer la continuité des itinéraires cyclables structurants

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

FA 18 – Faire connaître et développer les aires de covoiturage

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

« Nouveaux services (vélo et mobilités partagées) »

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

FA 19 – Poursuivre l'étude sur le covoiturage dynamique et expérimenter cette solution

Une ligne de covoiturage, parfois intitulée « dynamique », est une ligne virtuelle de transport, où les sièges libres sont proposés par les voitures en circulation. Suite à une étude portée le SCoT Sambre Avesnois sur l'arrondissement de Maubeuge, une étude de faisabilité a mis en avant des lignes potentielles. La fiche vise à poursuivre les travaux engagés et définir une ligne potentielle pour expérimenter cette solution.

FA 20 – Faciliter le développement du Transport à la Demande (TAD)

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

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

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

FA 22 – Faciliter la mobilité électrique en zones peu denses

L'enjeu de décarbonation des mobilités se pose aussi pour les habitants des zones peu denses. Afin de faciliter la mobilité électrique dans ces territoires, il convient d'être attentif à la mise en œuvre des SDIRVE. Sur le bassin de mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache, deux SDIRVE ont été élaborés : l'un par la Communauté d'Agglomération de Cambrai, et l'autre par Valenciennes Métropole.

FA 23 – Favoriser la pratique du vélo pour le dernier kilomètre et les déplacements du quotidien

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

Article 7 – La gouvernance mise en place

La démarche d'élaboration du présent COM et de son équivalent sur la mobilité solidaire, le PAMS, a préfiguré la gouvernance proposée pour le suivi et la mise en œuvre des actions identifiées. Au-delà de veiller à leur bonne réalisation, il s'agit en effet de renforcer l'écosystème de la mobilité sur le bassin 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 Hainaut-Cambrésis-Thiérache »** qui vaudra comité de pilotage à la fois pour le COM et pour le PAMS et qui sera organisé annuellement.

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

- La Région ;
- Le Département du Nord ;
- Le Département de l'Aisne ;
- 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 ;
  - La Communauté de communes du Pays de Mormal ;
  - La Communauté de communes du Pays Solesmois ;
  - La Communauté de communes du Sud Avesnois ;
  - Le Syndicat Mixte Sambre Mobilités ;
  - Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois (SIMOUV) ;
  - Le Pôle d'Equilibre Territorial et Rural (PETR) du Pays de Thiérache ;

- La Communautés de communes où la Région intervient en tant qu'AOM de substitution : La Communauté de communes Cœur de l'Avesnois ;
- SNCF Gares et Connexions.

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

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

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

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

Ce comité se réunit a minima une fois par an.

Article 8 – La durée du contrat

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

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

Article 9 – Le suivi et les indicateurs

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

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

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

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

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

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

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

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

Glossaire

- AOM : Autorité Organisatrice de la Mobilité
- CA : Communauté d'Agglomération
- CC : Communauté des Communes
- COM : Contrat Opérationnel de Mobilité
- EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale
- LOM : Loi d'Orientation des Mobilités
- MAPTAM : Loi de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropole
- ORT : Observatoire Régional des Transports
- PAMS : Plan d'Action commun en matière de Mobilité Solidaire
- PEM : Pôle d'Echanges Multimodal
- PETR : Pôle d'Équilibre Territorial et Rural
- PLUi : Plan Local d'Urbanisme intercommunal
- SAT Sambre Avesnois Thiérache
- SCoT : Schéma de Cohérence Territorial
- SCSNE : Société du Canal Seine-Nord Europe
- SDIRVE : Schéma Directeur des Infrastructures de Recharge des Véhicules Electriques
- SIMOUV : Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois
- SRADDET : Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires
- SRU : Solidarité et Renouvellement Urbain
- SRV : Schéma Régional des Véloroutes
- TAD : Transport à la Demande
- TER : Train Express Régional

Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache

Signataire 1/14

À _____

Le _____

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

Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache

Signataire 2/14

À _____

Le _____

Le/La Président(e) du Département de l'Aisne

Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache

Signataire 3/14

À _____

Le _____

Le/La Président(e) du Département du Nord

Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache

Signataire 4/14

Syndicat Mixte des Mobilités Hauts de France

À _____

Le _____

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

Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache

Signataire 5/14

À _____

Le _____

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

Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache

Signataire 6/14

Communauté d'agglomération de Cambrai

À _____

Le _____

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

Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache

Signataire 7/14

À _____

Le _____

Le/La Président(e) de la Communauté d'agglomération
du Caudrésis et du Catésis

Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache

Signataire 8/14

À _____

Le _____

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

Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache

Signataire 9/14

À _____

Le _____

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

Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache

Signataire 10/14

À _____

Le _____

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

Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache

Signataire 11/14

À _____

Le _____

Le/La Président(e) du Syndicat Mixte Sambre Mobilités

Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache

Signataire 12/14

À _____

Le _____

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

Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache

Signataire 13/14

À _____

Le _____

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

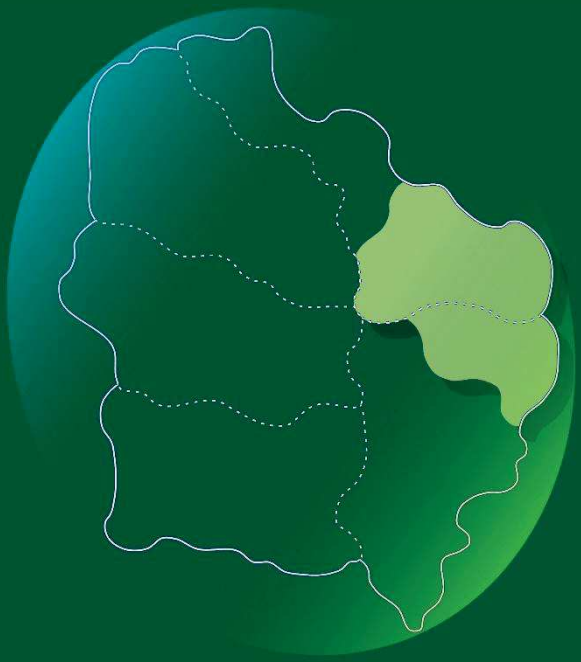
Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache

Signataire 14/14

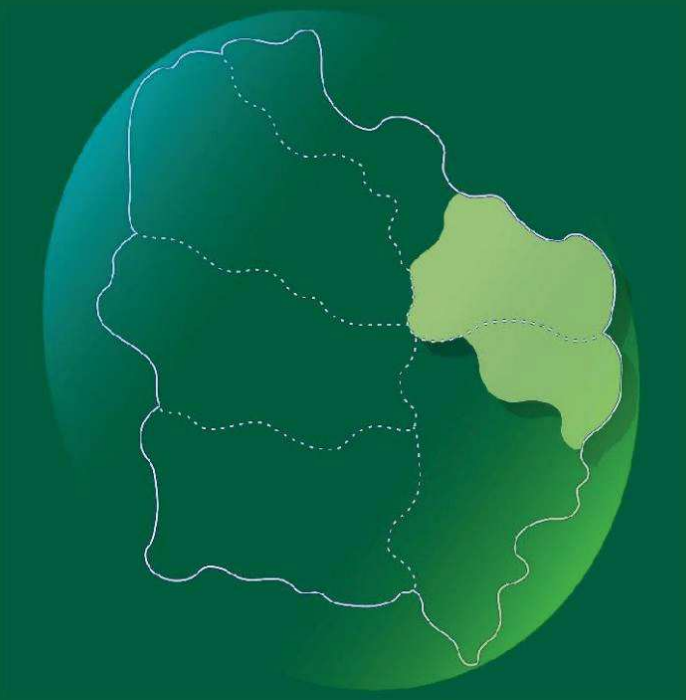
À _____

Le _____

Le/La Président(e) de la Communauté de communes
du Cœur de l'Avesnois



Novembre 2025



LES FICHES ACTIONS DU CONTRAT OPERATIONNEL DE MOBILITE DU BASSIN DE MOBILITE HAINAUT – CAMBRESIS - THIERACHE

2025-2029

Région Hauts-de-France

Sommaire

- Les fiches actions 4
- **FA 1** - Associer les acteurs locaux au processus d'évolution des offres régionales 6
- **FA 2** - Valoriser et faire connaître les services du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France aux AOM 8
- **FA 3** - Faciliter le partage d'expérience et l'accompagnement des maîtres d'ouvrage pour les projets de mobilité 12
- **FA 4** - Développer des partenariats entre les AOM locales, la Région et les acteurs belges pour construire des offres de mobilité coordonnées 15
- **FA 5** - Coordonner les offres de transport en lien avec le Canal Seine-Nord Europe 18
- **FA 6** - Développer l'accessibilité des zones d'activités du bassin existantes et en projet (E-valley, ZAE, …) 21
- **FA 7** - Faire connaître les offres de mobilité existantes 24
- **FA 8** - Poursuivre le développement et la promotion des outils d'information voyageurs en accompagnant les AOM dans leurs travaux 27
- **FA 9** - Améliorer la diffusion de l'information sur les situations dégradées 30
- **FA 10** - Produire des données de qualité en vue d'alimenter les outils d'information voyageurs 33
- **FA 11** - Améliorer la signalétique sur l'ensemble des points d'arrêt multimodaux 37
- **FA 12** - Mieux connaître et développer les services de mobilité transfrontalière 39
- **FA 13** - Accompagner les AOM en matière de billettique 42
- **FA 14** - Développer et faciliter l'usage des outils de distribution 45
- **FA 15** - Moderniser les Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) 47
- **FA 16** - Accompagner les maîtres d'ouvrage dans leurs projets de PEM 50
- **FA 17** - Assurer la continuité des itinéraires cyclables structurants 52
- **FA 18** - Faire connaître et développer les aires de covoiturage 55
- **FA 19** - Poursuivre l'étude sur le covoiturage dynamique et expérimenter cette solution 64
- **FA 20** - Faciliter le développement du Transport A la Demande (TAD) 67
- **FA 21** - Favoriser le développement de la mobilité partagée, en particulier dans les secteurs peu denses 70
- **FA 22** - Faciliter la mobilité électrique en zones peu denses 73
- **FA 23** - Favoriser la pratique du vélo pour le dernier kilomètre et les déplacements du quotidien 76
- Glossaire 79

	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	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	Permettre une mobilité accessible à tous	Couvrir le bassin par un maillage des lieux d'accompagnement	Encourager et accompagner le développement de nouveaux services de mobilité	Améliorer la mobilité transfrontalière	Développer des solutions pour permettre l'accessibilité aux soins	Améliorer les connexions avec les bassins limitrophes de l'AUC et de l'Arrageois
	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
1 - ASSOCIER LES ACTEURS LOCAUX AU PROCESSUS D'ÉVOLUTION DES OFFRES RÉGIONALES	X	X	X	X	X							
2 - VALORISER ET FAIRE CONNAÎTRE LES SERVICES DU SYNDICAT MIXTE DES MOBILITÉS DES HAUTS-DE-FRANCE AUX AOM	X	X	X	X	X		X		X			
3 - FACILITER LE PARTAGE D'EXPÉRIENCE ET L'ACCOMPAGNEMENT DES MAÎTRES D'OUVRAGE POUR LES PROJETS DE MOBILITÉ	X		X	X	X				X	X	X	X
4 - DÉVELOPPER DES PARTENARIATS ENTRE LES AOM LOCALES, LA RÉGION ET LES ACTEURS BELGES POUR CONSTRUIRE DES OFFRES DE MOBILITÉ COORDONNÉES	X	X	X	X	X		X		X	X	X	
5 - COORDONNER LES OFFRES DE TRANSPORT EN LIEN AVEC LE CANAL SEINE-NORD EUROPE			X	X		X	X					
6 - DÉVELOPPER L'ACCESSIBILITÉ DES ZONES D'ACTIVITÉS DU BASSIN EXISTANTES ET EN PROJET (E-VALLEY, ZAE, …)	X	X	X	X	X				X	X		X
7 - FAIRE CONNAÎTRE LES OFFRES DE MOBILITÉ EXISTANTES	X	X					X	X		X	X	X
8 - POURSUIVRE LE DÉVELOPPEMENT ET LA PROMOTION DES OUTILS D'INFORMATION VOYAGEURS EN ACCOMPAGNANT LES AOM DANS LEURS TRAVAUX		X	X	X	X	X						
9 - AMÉLIORER LA DIFFUSION DE L'INFORMATION SUR LES SITUATIONS DÉGRADÉES				X		X						
10 - PRODUIRE DES DONNÉES DE QUALITE EN VUE D'ALIMENTER LES OUTILS D'INFORMATION VOYAGEURS		X	X	X		X						
11 - AMÉLIORER LA SIGNALÉTIQUE SUR L'ENSEMBLE DES POINTS D'ARRÊT MULTIMODAUX	X	X	X	X		X	X		X	X		X

	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 de l'offre de mobilité et des aides disponibles	Optimiser les besoins et capitaliser sur les retours d'expérience	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	Permettre une mobilité accessible à tous	Couvrir le bassin par un maillage des lieux d'accompagnement	Encourager et accompagner le développement de nouveaux services de mobilité	Améliorer la mobilité transfrontalière	Développer des solutions pour permettre l'accessibilité aux soins	Améliorer les connexions avec les bassins limitrophes de l'AUC et de l'Arrageois
12 - MIEUX CONNAÎTRE ET DÉVELOPPER LES SERVICES DE MOBILITÉ TRANSFRONTALIÈRE	X	X	X	X	X		X		X	X	X	
13 - ACCOMPAGNER LES AOM EN MATIÈRE DE BILLETTIQUE			X	X	X	X						X
14 - DÉVELOPPER ET FACILITER L'USAGE DES OUTILS DE DISTRIBUTION			X	X	X	X						
15 - MODERNISER LES PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX (PEM)			X	X	X				X	X		X
16 - ACCOMPAGNER LES MAÎTRES D'OUVRAGE DANS LEURS PROJETS DE PEM			X	X	X				X	X		X
17 - ASSURER LA CONTINUITÉ DES ITINÉRAIRES CYCLABLES STRUCTURANTS		X	X	X	X		X	X	X	X		X
18 - FAIRE CONNAÎTRE ET DÉVELOPPER LES AIRES DE COVOITURAGE	X	X	X	X			X		X	X	X	X
19 - POURSUIVRE L'ÉTUDE SUR LE COVOITURAGE DYNAMIQUE ET EXPÉRIMENTER CETTE SOLUTION			X	X			X		X	X	X	X
20 - FACILITER LE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT À LA DEMANDE (TAD)	X	X	X	X	X		X		X	X	X	X
21 - FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT DE LA MOBILITÉ PARTAGÉE, EN PARTICULIER DANS LES SECTEURS PEU DENSES	X	X	X	X			X		X	X	X	X
22 - FACILITER LA MOBILITÉ ÉLECTRIQUE EN ZONES PEU DENSES	X	X	X				X		X	X	X	X
23 - FAVORISER LA PRATIQUE DU VÉLO POUR LE DERNIER KILOMÈTRE ET LES DÉPLACEMENTS DU QUOTIDIEN		X	X	X	X		X	X	X	X		X

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

ENJEU 1 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 2 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 3 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 4 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

- pour le ferroviaire : historiquement, chaque Région mettait en place une unique convention d'exploitation pour le TER avec la SNCF, opérateur unique. Avec l'ouverture à la concurrence, cela se matérialise par la mise en place d'une convention, avec l'opérateur retenu, pour chaque lot préalablement identifié ;

- pour le transport routier : le choix et la durée de contractualisation sont différents en fonction de chaque département. Ainsi, pour les départements de l'Aisne, du Nord et de la Somme, les échéances de contrats sont fixées à fin 2027. Pour les départements de l'Oise et du Pas-de-Calais, elles sont fixées à fin 2029.

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

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

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

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

Ce document devra permettre de :

- rappeler les contraintes calendaires et financières existantes liées aux engagements en cours (convention TER, contrats routiers…) ;

- établir un rétroplanning permettant aux territoires de signaler leurs besoins au bon moment ;

- distinguer le fonctionnement de l'organisation routière de celle du ferroviaire, qui ont des temporalités et des contraintes différentes ;

- rappeler les contraintes liées à la création de grilles horaires qui ne peuvent pas répondre à l'ensemble des besoins de la population, qui sont parfois difficilement conciliables.

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

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

PILOTE	MAITRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)
• Région Hauts-de-France	• Région Hauts-de-France	• AOM • SNCF Réseau • Exploitants ferroviaires et routiers

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

2ème semestre 2025

- Lancement des travaux d'élaboration du guide.

1er trimestre 2026

- Finalisation et mise à disposition du guide.

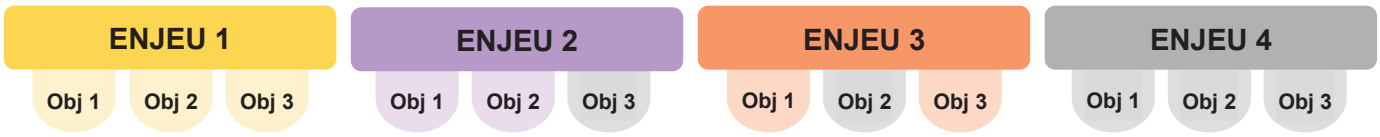
INDICATEURS DE SUIVI

- Création du Vademecum (oui/non).

ACTIONS LIÉES

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

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



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

La LOM a fixé un certain nombre d'objectifs :

- en matière d'intermodalité : développement des SIM (Système d'Information Multimodale), sujet de l'open data, référencement des dispositifs et des offres de mobilité solidaire, billettique et distribution ;
- de partenariat et de coordination entre les acteurs, en lien avec les différents rôles des Régions, cheffes de file mobilité, et des syndicats mixtes de type SRU.

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

Sur le bassin de mobilité du Hainaut Cambrésis Thiérache, seuls le SIMOUV, Sambre Mobilités, la CC Sud Avesnois et la CA de Cambrai sont membres du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France. La Maison de la Mobilité de la CA de Cambrai dispose d'un terminal TPVS qui permet à l'usager d'obtenir des titres de transport pour le périmètre de l'agglomération et également en dehors (excepté les transports régionaux).

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

- **la Centrale Pass Pass, comme un MaaS régional, composé de :**
  - une démarche commune Pass Pass qui a permis de définir un ensemble de règles communes visant à permettre une interopérabilité des système et ainsi permettre à l'usager de se déplacer facilement entre les réseaux de transport qui sont équipés de cette billettique (TER, cars interurbains, réseaux de transport en commun urbains) et pour l'ensemble de leurs services de mobilités (parking sécurisés vélo, vélos en libre-service, bornes de recharge électriques, bornes d'accès aux aires de covoiturage, systèmes d'autopartage etc.). Ce support billettique est aujourd'hui essentiellement utilisé pour les réseaux de transports collectifs et très peu pour les autres services de mobilité ;
  - un service après-vente qui est en cours de construction (avec le déploiement des flux INTERBOB) qui à terme doit permettre d'offrir un SAV complet aux usagers en tout point du territoire, à partir du moment où l'AOM concernée prend en compte et respecte les spécifications techniques de la communauté Pass Pass. Sur ce bassin, cela est déployé de manière parcellaire pour le réseau Artis (réseau urbain de la Communauté Urbaine d'Arras) ;

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

- **la plateforme Pass Pass Covoiturage** (site et application mobile), qui met en relation conducteurs et passagers dans toute la région, sans commission.

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

En faisant partie du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, les AOM bénéficient notamment :

- d'un accompagnement à l'usage des outils développés par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, que sont les plateformes www.passpass.fr et www.passpasscovoiturage.fr :
  - l'accompagnement Pass Pass se matérialise par la mise en œuvre de formations dont les thèmes sont : utilisation des outils Pass Pass (site internet, calculateur d'itinéraires, annuaire des services de mobilité, utilisation de la carte Pass Pass, TPV/TPVS Pass Pass) ; acculturation à la mobilité en Hauts-de-France (présentation des offres de mobilité sur le territoire formé, acculturation à l'intermodalité, préconisations de langage pour l'accompagnement) ; fourniture de documentation et flyers pédagogiques. Ces formations sont à destination des prescripteurs et acteurs de la mobilité, et sont dispensées par le Gestionnaire Pass Pass, administrateur de la Centrale Pass Pass. Dans le futur, ces formations seront intégrées à un plan de formation communiqué à chaque membre du Syndicat qui pourra effectuer une demande de formation au grès de ses besoins. Ces formations ne sont accessibles qu'aux membres ;
  - l'accompagnement Pass Pass Covoiturage se traduit par plusieurs actions telles que la création d'une communauté pour le territoire avec accès aux statistiques, l'organisation d'animations, la sensibilisation des entreprises, la mise à disposition d'un kit de communication etc.) et la possibilité d'intégrer certains outils (via API ou widget) sur le site web de la collectivité.
- d'un accès au marché mutualisé de Transport à la Demande que le syndicat a lancé en avril 2024 ;
- d'un accès aux données collectées via la Centrale Pass Pass et sous certaines conditions selon les données ;
- d'un accompagnement à la qualification des données ;
- d'un accompagnement dans le lancement d'études comme les Plans de Mobilité Simplifiés et les Schémas Directeurs Cyclables, notamment à travers la mise à disposition d'outils mutualisables entre AOM (documents de passation de marché, etc.) et de financements ;

- d'un partage d'expériences entre élus et techniciens des AOM historiques et des nouvelles AOM, à travers les commissions et groupes de travail « Billettique et Information Voyageur », « Coordination des AOM », « Covoiturage », « Transport à la Demande », « Nouvelles AOM » ;
- d'un appui dans la réalisation d'un diagnostic « mobilité » du territoire, qui alimentera les Plans d'Action Mobilité Solidaire (PAMS) et permettra aux AOM de développer des solutions de mobilité adaptées aux besoins de leur territoire (Transport à la demande, covoiturage, modes actifs etc.) ;
- d'un accompagnement dans la définition des volets « Coordination et complémentarité des offres », « tarification, billettique et distribution » et « Informations et données » des Contrats Opérationnels de Mobilité (COM) ;
- d'une possibilité de commandes mutualisées via la centrale d'achat du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France (exemples : commandes de cartes, commandes d'équipements billettiques, etc.).

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

Cette action vise donc pour le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France à faire évoluer les outils et services existants et en développer de nouveaux pour répondre aux besoins des usagers. Il convient que le syndicat puisse poursuivre son travail de valorisation de ses outils pour une appropriation optimale par les AOM adhérentes.

PILOTE	MAITRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)
• Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France	• Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France	• AOM du Hainaut-Cambrésis-Thiérache • Région Hauts-de-France • Départements du Nord et de l'Aisne

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Septembre 2025

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

2

2025 - 2029

- Travail en continu sur la durée du contrat.

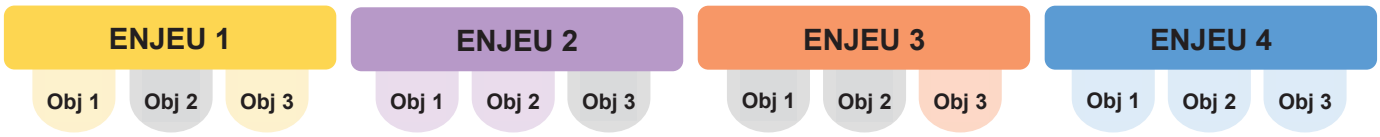
INDICATEURS DE SUIVI

- Part des AOM adhérant au Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France ;
- Nombre d'outils et de services qui ont été créés ou développé par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France aux bénéfices des AOM du bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache.

ACTIONS LIÉES

- FA 3 - Faciliter le partage d'expérience et l'accompagnement des maîtres d'ouvrage pour les projets de mobilité ;
- FA 7 – Faire connaître les offres de mobilité existantes ;
- FA 10 - Produire des données de qualité en vue d'alimenter les outils d'information voyageurs ;
- FA 13 - Accompagner les AOM en matière de billettique ;
- FA 14 - Développer et faciliter l'usage des outils de distribution.

Fiche action 3 – Faciliter le partage d'expérience et l'accompagnement des maîtres d'ouvrage pour les projets de mobilité



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

- **la Cellule régionale France Mobilités**, qui regroupe le Cerema, la DREAL, l'ADEME, la Banque des Territoires, l'ANCT et la Région ;
- **le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France (SMMHdF)** qui regroupe toutes les AOM de ce bassin ainsi que la Région et le Département du Nord ;
- **l'Observatoire Régional des Transports** (ORT).

Ces lieux d'échange, peu ou mal connus, méritent davantage de visibilité et pourront être complétés par d'autres démarches thématiques (par exemple sur la mobilité solidaire).

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

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

De même, l'outil « aides territoires » propose un recensement de tous les dispositifs de financement et d'accompagnement des porteurs de projets via son moteur de recherche.

Aides territoires : https://aides-territoires.beta.gouv.fr/

Aides territoires via France mobilités : https://www.francemobilites.fr/orienter-financements

- **Le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France** : lieu d'accompagnement technique pour les projets de leurs membres, mise à disposition d'outils mutualisés, valorisation de démarches mutualisés ;
- **L'ORT** : mise à disposition de données, de ressources ou réalisation d'études pour alimenter les acteurs de la mobilité et les porteurs de projets

  https://www.observatoire-transports-hauts-de-france.fr/

Cette action vise donc à valoriser et organiser ces instances pour qu'elles puissent constituer de vrais lieux d'échanges et de réponses aux besoins des AOM.

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

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

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

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

Dans le cadre de la mise en place du Plan d'Action commun en matière de Mobilité Solidaire (PAMS) Hainaut-Cambrésis-Thiérache, un nouvel lieu d'échanges permettant un retour d'expériences est mis en place. Le Club de la mobilité solidaire de l'Arrageois sera en effet un espace où les différents acteurs de la mobilité solidaire pourront avoir l'ensemble des informations sur la thématique et s'inspirer des expériences des acteurs à proximité.

PILOTE	MAITRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)
• Région Hauts-de-France	• Cellule France Mobilité • Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France • ORT	• AOM du bassin • Départements du Nord et de l'Aisne

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

2025 – 2029

- Travail en continu sur la durée du contrat.

INDICATEURS DE SUIVI

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

ACTIONS LIÉES

- FA 7 - Faire connaître les offres de mobilité existantes ;
- FA 8 - Poursuivre le développement des outils d'information voyageurs en accompagnant les AOM dans leurs travaux ;
- FA 9 - Améliorer la diffusion l'information sur les situations dégradées ;
- FA 17 - Assurer la continuité des itinéraires cyclables structurants ;
- FA 20 - Faciliter le développement du Transport A la Demande (TAD) ;
- Fiche PAMS 2.4 Savoir mobiliser les leviers de financements pour développer des actions complémentaires, notamment dans les territoires ruraux.

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

ENJEU 1	ENJEU 2	ENJEU 3	ENJEU 4
Obj 1 Obj 2 Obj 3	Obj 1 Obj 2 Obj 3	Obj 1 Obj 2 Obj 3	Obj 1 Obj 2 Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

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

En matière de coordination, les autorisations de circulation des cars régionaux en système de portes ouvertes permettent aux usagers de réaliser un trajet à l'intérieur du périmètre de l'AOM locale mais en utilisant les lignes régulières régionales qui pénètrent ce ressort territorial. C'est une mutualisation de l'offre régionale dans les zones périurbaines de ces territoires. Sur le bassin du Hainaut Cambrésis Thiérache, 4 AOM disposent d'une convention permettant cette pratique (CA de Cambrai, CA Caudrésis-Catésis, SIMOUV et Sambre Mobilités).

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

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

La Région réfléchit actuellement à l'évolution de ses principes de délégations de compétence, de transfert de services régionaux et d'autorisations d'embarquement. Cette action vise donc à définir :

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

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

PILOTE	MAITRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)
• Région Hauts-de-France	• Région Hauts-de-France • AOM locales	• Acteurs de la mobilité en Belgique

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

2025 – 2029

- Travail en continu sur la durée du contrat.

ELEMENTS FINANCIERS

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

INDICATEURS DE SUIVI

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

ACTIONS LIÉES

- FA 1 - Associer les acteurs locaux au processus d'évolution des offres régionales ;
- FA 3 - Faciliter le partage d'expérience et l'accompagnement des maîtres d'ouvrage pour les projets de mobilité ;
- FA 5 - Coordonner les offres de transport en lien avec le Canal Seine-Nord Europe ;
- FA 6 - Développer l'accessibilité des zones d'activités existantes ou en projet (E-Valley, ZAE, …).

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

ENJEU 1 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 2 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 3 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 4 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

L'accès aux bases chantier, situées dans des territoires peu denses doit faire l'objet de coordination entre les différentes AOM et acteurs de l'insertion afin de proposer des solutions alternatives à l'utilisation de la voiture individuelle. Sur le bassin de mobilité du Hainaut Cambrésis Thiérache, aucune base chantier n'est prévu à l'intérieur du bassin mais 3 bases chantiers sont localisées en limite avec le bassin Arrageois.

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

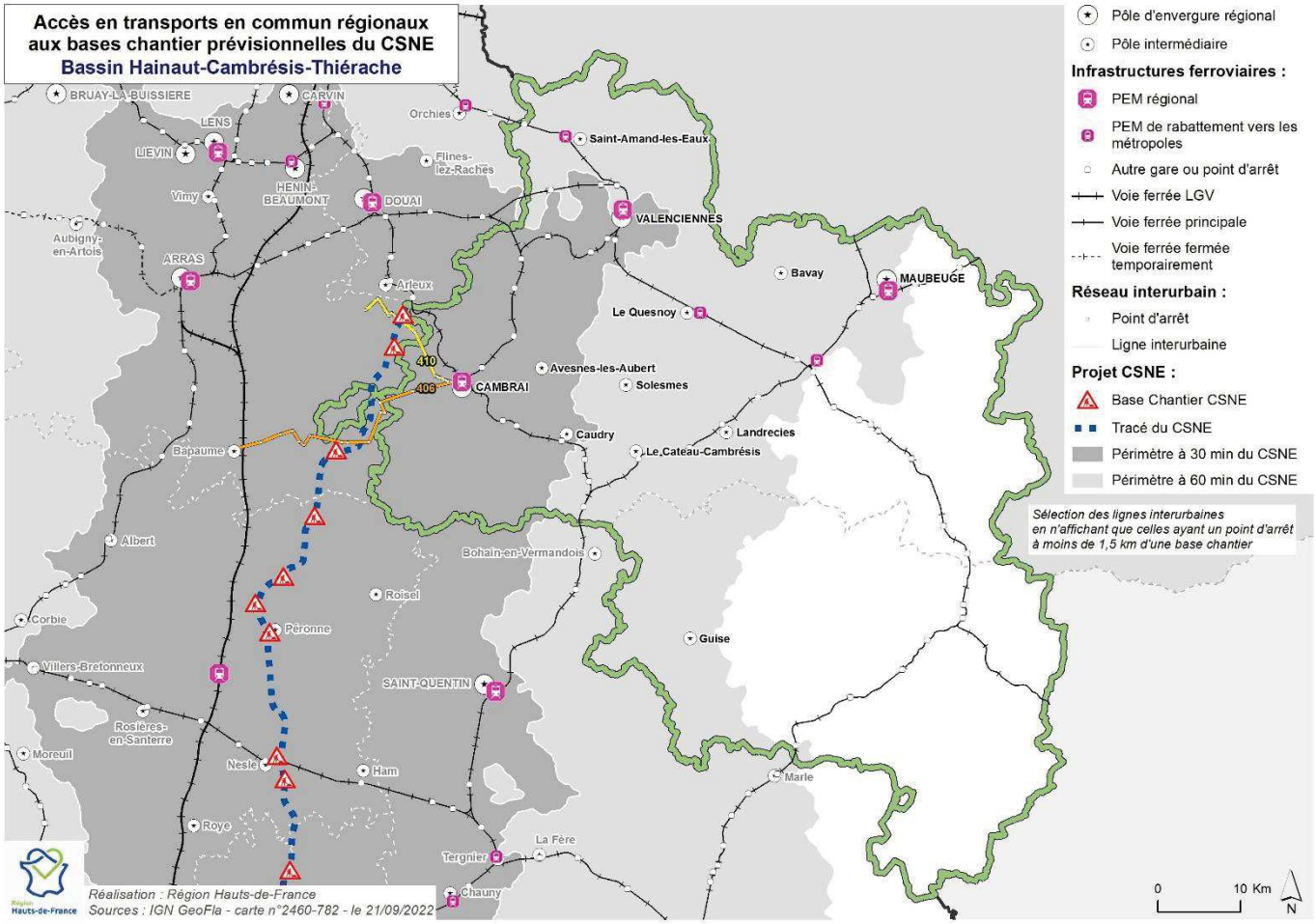
L'ensemble des bases travaux pour la réalisation du CSNE seront actives à compter de 2026. Ainsi, ces actions de coordination devront être menées sur l'année 2025.

Les actions à mettre en place sont les suivantes :

- la société du Canal (SCSNE) engagera un dialogue avec les entreprises attributaires ;
- un guide sera mis à disposition des entreprises intervenant sur le chantier afin de rappeler les dispositifs existants et les structures à contacter pour les diverses thématiques, dont la mobilité de leurs employés;
- impliquer et encourager les entreprises à mettre en place des solutions de mobilité à destination de leurs salariés et les informer sur les dispositifs qu'elles peuvent mettre en œuvre (cf. guide et dialogue préalable) ;

- la SCSNE se rapprochera des AOM pour définir les solutions les plus adaptées au contexte local permettant de limiter l'usage de la voiture individuelle ;
- valoriser les initiatives locales mises en place pour favoriser l'accès aux bases chantier du CSNE.

Il est à noter qu'une fiche équivalente existe dans le PAMS Hainaut-Cambrésis-Thiérache, visant à développer des actions à destination de publics rencontrant davantage de difficultés en matière de mobilité (financière ou psychologique).



PILOTE	MAITRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)
• Société du Canal Seine-Nord Europe	• AOM • Région Hauts-de-France	• Départements • Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

2025-2029

- Sur la durée des travaux du CSNE sur le secteur concerné.

INDICATEURS DE SUIVI

- Réalisation du guide (oui/non) ;
- Solutions de transport retenues avec les AOM.

ACTIONS LIÉES

- FA 4 - Développer des partenariats entre les AOM locales, la Région et les acteurs belges pour construire des offres de mobilité coordonnées ;
- Fiche action PAMS 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 6 – Développer l'accessibilité des zones d'activités du bassin existantes et en projet (E-valley, ZAE, …)

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 parcs d'activités implantés en périphérie des centres-villes, telle que la plateforme E-Valley développée sur le site d'une ancienne base militaire (A 103), présentent des problématiques spécifiques d'accessibilité.

Éloignés des réseaux de transports en commun, ces parcs restent difficilement accessibles sans véhicule individuel, ce qui constitue un frein à l'emploi et à l'attractivité économique.

La CAC a lancé une étude sur les enjeux de mobilité et d'accès à l'emploi au regard du site E-Valley et demain du port intérieur de Marquion ainsi qu'une nouvelle ZAE de 43 ha.

Enfin, il est à noter que les employeurs représentent désormais 50% des sièges au sein des comités des partenaires. Ces instances favorisent le dialogue et les échanges.

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

La réponse aux problématiques de mobilité des parcs d'activités éloignés des centres urbains repose sur une approche globale et coordonnée, fondée sur un **bouquet de solutions** complémentaires. L'objectif est de proposer des alternatives diversifiées et adaptées aux besoins des usagers et des entreprises du territoire :

- **Adaptation de l'offre de transport en commun** : Il s'agit d'ajuster les services existants pour mieux desservir les parcs d'activités, en concertation étroite avec les entreprises. Par exemple, des ajustements peuvent être apportés aux lignes de **Transport à la Demande (TAD)**, tant au niveau des horaires que de la localisation des arrêts. Par ailleurs, une réflexion peut être menée sur la **prolongation ou l'adaptation de lignes existantes** (urbaines et régionales) pour intégrer les zones d'activités existantes non ou insuffisamment desservies ainsi que les nouveaux pôles d'emploi. La Communauté d'Agglomération de Cambrai a lancé une étude de ce type.
- **Promouvoir l'interconnexion des lignes routières et ferroviaires régionales avec les réseaux urbains existants : l**es lignes routières régionales 801 et 801E permettent aux habitants de Le Cateau et Caudry de rejoindre facilement le centre de Cambrai, tout en favorisant une synergie avec le réseau urbain du Cambrésis. Cette complémentarité pourrait, à terme, ouvrir la voie à de nouvelles dynamiques de desserte vers des sites stratégiques tels qu'E-Valley et le port intérieur de Marquion. Sambre Mobilités conduit également une réflexion similaire.
- **Développement du covoiturage** : Le renforcement du covoiturage passe par l'animation de **communautés de covoitureurs**, des actions de **sensibilisation et de communication**, ainsi que le développement d'outils numériques (Pass Pass covoiturage) pour mettre en relation les usagers, notamment au sein des mêmes parcs d'activités.

- **Création de services spécifiques de transport** : Le déploiement de **navettes dédiées** ou de **TAD en rabattement** sur les lignes régulières peut permettre de créer une liaison efficace entre les parcs d'activités et les principaux nœuds de transport (gares, arrêts de bus structurants). Le SIMOUV a lancé en juillet 2024 un service de TAD destiné uniquement aux salariés des parcs d'activités, appelé Flex pro. Ce service a été conçu avec les entreprises de ces parcs d'activités afin de répondre au plus près des besoins. La CA de Cambrai dispose elle aussi de navette desservant les deux parcs d'activités (Cantimpré et Actipôle) avec un système à la fois de réservation et des navettes à heures fixes permettant de larges amplitudes horaires.
- **Promotion de l'intermodalité** : Encourager l'utilisation combinée de plusieurs modes de transport permet de diversifier les possibilités d'accès. Cela inclut notamment les mobilités alternatives qui peuvent constituer une offre complémentaire aux modes classiques. Cela peut concerner par exemple l'emport **de vélos dans les trains**, la mise à disposition de **vélos en libre-service** à proximité des gares, ou encore le développement de **solutions d'autopartage** en complément de l'offre ferroviaire.
- **Engager le dialogue** avec les entreprises et les gestionnaires de parcs d'activités en vue de trouver des solutions adaptées et une complémentarité d'actions publiques et privées.

Il existe une fiche équivalente dans le PAMS Hainaut-Cambrésis-Thiérache, tourné autour de la plateforme logistique E-Valley et visant à développer des actions à destination de publics rencontrant davantage de difficultés en matière de mobilité (financière ou psychologique).

PILOTE	MAITRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)
• AOM	• AOM • Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France • Région Hauts-de-France	• EPCI • Gestionnaires des parcs d'activités

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

2025 – 2029

- Sur la durée du contrat : réflexion et mise en œuvre de services ou d'offres spécifiques à la desserte des zones d'activités du bassin.

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de services ou d'offres adapté(e)s pour desservir les zones d'activités.

ACTIONS LIÉES

- FA 1 - Associer les acteurs locaux au processus d'évolution des offres régionales ;
- FA 4 - Développer les partenariats entre les AOM locales, la Région et les acteurs belges pour construire des offres de mobilité coordonnées ;
- FA 7 - Faire connaître les offres de mobilité existantes ;
- Fiche action PAMS 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 7 – Faire connaître les offres de mobilité existantes

ENJEU 1 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 2 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 3 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 4 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

Il existe ainsi 3 réseaux de transports collectif urbain sur le bassin, déployées par la CA de Cambrai, le SIMOUV et Sambre Mobilités.

La Région Hauts-de-France, en tant qu'AOM régionale, organise une offre de transport par cars et par trains très conséquente. Ainsi, chaque jour, ce sont 1 300 trains qui circulent dans les Hauts-de-France permet 200 000 voyages quotidiens en desservant 380 communes dont 142 avec une gare, 238 avec une halte. Pour les services routiers interurbains et scolaires, on compte quotidiennement 12 000 courses transportant 240 000 voyageurs. 3 530 communes, soit 93% des communes des Hauts-de-France, sont desservies par le réseau de cars interurbains.

Les données relatives aux réseaux urbains ainsi que celle des services régionaux sont fournies au Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France afin d'alimenter ses outils, tout particulièrement le calculateur d'itinéraires Pass Pass présent sur passpass.fr, l'appli Pass Pass. Ces outils peuvent aussi être déployés sur les sites web des membres du syndicat, via des widgets.

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

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

Afin de garantir une proximité avec les usagers, il est primordial de s'appuyer sur des événements locaux bien identifiés et de mettre en place des rencontres avec les habitants pour promouvoir les solutions de mobilité.
Pour ce qui concerne la Région, des actions visant à valoriser l'utilisation des transports ferroviaires et interurbains seront lancées via différents supports, tels que le nouveau site internet, des fiches horaires, des kits de mobilité, des flyers et la signalétique des arrêts.

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

La Région a engagé des travaux visant à rapprocher ses offres routières et ferroviaires au sein d'un système d'information et de distribution.

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

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

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

- ***Développer un annuaire des services de mobilité et s'organiser collectivement pour l'alimentation de cet outil***

A l'échelle régionale, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France va développer en 2025 un annuaire des services de mobilité recensant les aides et dispositifs de droit commun, comme ceux destinés à des publics vulnérables. Cette annuaire permettra en particulier de délivrer une information plus personnalisée.

La mise à jour de l'annuaire est la clé de réussite de cet outil. Les acteurs doivent d'ores et déjà réfléchir ensemble à l'organisation pour la bonne remontée d'informations (quels acteurs, délais, …).

Cette action figure également dans le Plan d'Actions en matière de Mobilité Solidaire (PAMS) de l'Arrageois.

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

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

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

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

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

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

PILOTE	MAITRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)
• Région Hauts-de-France	• Région Hauts-de-France • AOM • Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France	• Entreprises

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

2025

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

2026

- Poursuite de l'installation de la signalétique régionale ;
- Organisation d'évènements associent les entreprises.

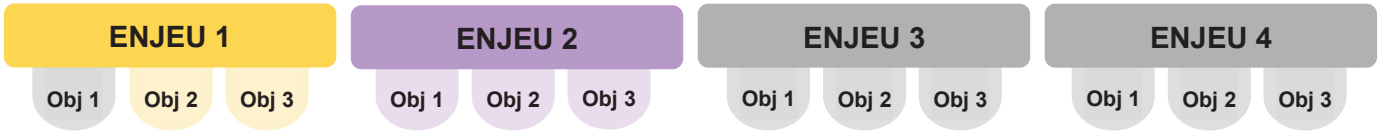
INDICATEURS DE SUIVI

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

ACTIONS LIÉES

- FA 3 - Faciliter le partage d'expérience et l'accompagnement des maîtres d'ouvrage pour les projets de mobilité ;
- FA 8 - Poursuivre le développement et la promotion des outils d'information voyageurs en accompagnant les AOM dans leurs travaux ;
- FA 20 - Faciliter le développement du Transport A la Demande (TAD) ;
- FA 21 - Favoriser la mobilité partagée, en particulier dans les secteurs peu denses ;
- Fiche action PAMS 1.1 Créer un annuaire des services de mobilité recensant l'ensemble des aides et services de mobilité solidaire.

Fiche action 8 – Poursuivre le développement et la promotion des outils d'information voyageurs en accompagnant les AOM dans leurs travaux



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

Afin de poursuivre leur développement, il est nécessaire de :

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

Le Système d'Information voyageur Multimodal (SIM) Pass Pass, développé par le SMMHdF, est composé de deux médias (site web passpass.fr et appli mobile Pass Pass) qui intègrent les éléments suivants :

- de l'information théorique sur tous les services de transport collectifs mis en place par les membres du syndicat, permettant ainsi de réaliser des recherches d'itinéraires sur l'ensemble du périmètre des autorités. Pour ce faire, le SMMHdF récupère l'ensemble des données des AOM mises à disposition sur le PAN par les AOM ;
- de l'information relative aux mobilités alternatives comme les vélos en libre-service, l'autopartage ou encore des trajets proposés sur la plateforme Pass Pass covoiturage ;
- le référencement des bornes de recharge électrique dans le cadre de Pass Pass électrique, des parkings relais ainsi que des stationnements vélos sécurisés.

A noter que cet outil peut aussi proposer de l'information temps réel pour les AOM étant en capacité de partager ces données au SMMHdF.

Les 3 AOM du bassin disposant d'un réseau urbain ont également développé une application permettant de donner de l'information sur leurs offres présentes sur leurs ressorts territoriaux : myTUC pour la CA de Cambrai, Transvilles pour le SIMOUV et Stibus pour Sambre Mobilités.

Sur le bassin du Hainaut Cambrésis Thiérache, le calculateur PassPass.fr, déployé par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, regroupe les informations théoriques relatives aux réseaux de la Région (TER et cars) et des 3 AOM disposant d'un réseau de transports urbains (CA de Cambrai, SIMOUV et Sambre Mobilités).

Le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France a renouvelé ses médias et ses outils d'information voyageurs (site internet, calculateur d'itinéraires ou encore application mobile). Ils sont disponibles pour le grand public et pour les AOM (via widget et API) depuis le 11 juin 2025.

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Pour proposer des outils d'information de qualité, les SM SRU dépendent totalement de leurs membres qui ont la responsabilité de fournir les données relatives à leurs services et de bonne qualité, conformes à la réglementation. Il est notamment nécessaire de s'accorder à l'échelle régionale sur des spécifications techniques relatives au formalisme des données et à leur transmission (les normes et standards attendus sont explicités dans la fiche action 10). Le futur système régional devra s'interfacer avec ceux des SM SRU pour intégrer les données des réseaux régionaux et ainsi permettre de remplir leur mission d'information multimodale.

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

La constitution d'un référentiel de données de qualité permettra ainsi d'alimenter les outils d'information voyageurs déployés par le SMMHdF ou par d'autres.

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

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

Dans ce cadre, les actions suivantes sont retenues :

- **poursuivre et renforcer le développement des outils d'informations voyageurs ;**
- **accompagner techniquement les AOM sur la constitution de jeux de données de qualité et conformes aux nouveaux standards** afin de faciliter l'alimentation des outils d'informations voyageurs avec des données de qualité (en lien avec la fiche action n° 11) ;
- **mettre en place des groupes de travail dédiés à l'information voyageurs** pour partager les réflexions et avancées des travaux.

PILOTE	MAITRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)
• Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France	• Région Hauts-de-France • AOM	• Exploitants

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025

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

2

2026 à 2029

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

INDICATEURS DE SUIVI

- Mise en place de groupes de travail sur l'information voyageur (oui/non).

ACTIONS LIÉES

- FA 7 - Faire connaître les offres de mobilité existantes ;
- FA 10 - Produire des données de qualité en vue d'alimenter les outils d'information voyageurs.

Fiche action 9 – Améliorer la diffusion de l'information sur les situations dégradées

ENJEU 1	ENJEU 2	ENJEU 3	ENJEU 4
Obj 1 Obj 2 Obj 3	Obj 1 Obj 2 Obj 3	Obj 1 Obj 2 Obj 3	Obj 1 Obj 2 Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Afin d'anticiper les effets induits par les événements programmés, de réduire ceux des événements inopinés et d'informer efficacement les usagers, il est impératif pour les AOM de connaître le plus en amont ou le plus rapidement possible ces différents événements.

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

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

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

- **établir un process avec les autorités gestionnaires de voirie** pour prévenir les AOM impactées par les travaux sur les routes dans le cadre de l'exploitation de leurs réseaux de transport ;
- **alimenter les sites Internet,** notamment ceux du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, **pour diffuser l'information relative aux perturbations vers les usagers** ;
- **mettre en place un process pour diffuser l'information concernant les perturbations programmées sur les différents réseaux.** Dans cette optique, il s'agit de poursuivre le travail entamé afin de permettre la mise à disposition par l'exploitant du réseau TER des données temps réel afin d'alimenter le système d'information voyageurs multimodal (à titre d'exemples : n° de train, n°de voies) ;
- **échanger sur les bonnes pratiques relatives à l'information en situation perturbée** afin de pouvoir dupliquer les dispositifs efficaces.

PILOTE	MAITRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)
• Région Hauts-de-France	• Région Hauts-de-France • AOM • Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France • Gestionnaires de voirie	• Gestionnaire de gares et PEM

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025

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

2

2025 - 2029

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

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

ELEMENTS FINANCIERS

- Prise en charge par l'AOM concernée.

INDICATEURS DE SUIVI

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

ACTIONS LIÉES

- FA 8 - Poursuivre le développement et la promotion des outils d'information voyageurs en accompagnant les AOM dans leurs travaux ;
- FA 10 - Produire des données de qualité en vue d'alimenter les outils d'information voyageurs.

Fiche action 10 – Produire des données de qualité en vue d'alimenter les outils d'information voyageurs

ENJEU 1 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 2 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 3 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 4 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

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

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

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

Dans le bassin du Hainaut Cambrésis Thiérache, seules 4 AOM sont membres du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, la CA de Cambrai, le SIMOUV, Sambre Mobilités et la CC Sud Avesnois. Les AOM du bassin ont mis en place des services de mobilité (transport en commun urbain, TAD, location de vélos, covoiturage organisé, autopartage) ou ont pour projet de mettre en place un service de mobilité (covoiturage organisé, autopartage, location de vélos, TAD).

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

Sur le volet des données, le syndicat peut réaliser les services suivants, notamment pour le compte de ses membres :

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

Actuellement, le SMMHdF travaille sur les sujets et évolutions suivantes en matière de données :

- En premier lieu, l'intégration de l'ensemble des jeux de données théoriques des transports collectifs de la région et limitrophes au format GTFS, ainsi que l'intégration des données temps réel des réseaux de type avance/retard, si disponible, au format GTFS-RT ;
- En parallèle, l'intégration des jeux de données des types de mobilité alternative (comme les vélos en libre-service, stations d'autopartage …) ;
- En second lieu, la prise en compte des nouveaux formats de données imposés par la réglementation européenne (NeTEx, Siri …), et la mise en place de groupe de travail à l'échelle régionale avec les partenaires AOM et exploitants, afin d'arriver à la définition et normalisation d'un « profil régional », ainsi que la montée en compétence et en qualité sur ces formats de données ;
- L'intégration et la diffusion des messages de perturbations sur les réseaux de transports en commun (sous réserve de leur disponibilité et en lien avec la prise en compte du format SIRI) ;
- Enfin, l'initiation des travaux sur le recensement et le partage des données d'accessibilité en coordination avec ses partenaires AOM (la donnée d'accessibilité étant un enjeu important de l'information voyageurs pour faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite).

De plus, à court terme, les informations liées à l'ensemble des services de mobilité en Hauts-de-France (et limitrophes), dont la mobilité solidaire, seront recensées dans un annuaire des services de mobilité au travers du nouveau site internet Pass Pass. La mise en service de l'annuaire est prévue pour l'automne 2025.

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

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

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

- La montée en qualité des données routières interurbaines grâce à une campagne de géolocalisation des 25 000 points d'arrêt routiers à partir de l'année 2025. Cette campagne permettra également d'enrichir les données actuelles en collectant les informations demandées par le format NeTEx (notamment celles concernant les équipements, l'accessibilité des points d'arrêt …). Jusqu'alors, les données étaient publiées au format GTFS ;
- Sur le volet ferroviaire, la construction du format NeTEx a été travaillé en partenariat avec SNCF Voyageurs au cours de l'année 2024. Des tests sont actuellement en cours afin de terminer la phase de pré-production. Le NeTEx sera effectif d'ici la fin de l'année 2025 ;
- Sur le volet routier, la mise en œuvre du NeTEx est conditionnée par le déploiement d'un nouvel outil. Les réflexions techniques sont en cours et devraient aboutir à la mise en production d'un NeTEx routier régional vers 2028-2029 ;
- Le chantier relatif aux données en temps réel n'en est qu'aux prémices.

Afin d'accompagner au mieux les AOM du bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache, cette action vise à :

- **Informer les AOM et plus particulièrement les nouvelles AOM sur les obligations en matière de données via l'organisation d'un webinaire par la Région et le SMMHdF. Si besoin, d'autres ateliers d'échanges en ligne pourront être proposés ;**

Rappeler et respecter le parcours de publication des données de chaque AOM en open data sur le Point d'Accès National (PAN) via le Point d'Accès Régional (PAR).

PILOTE	MAITRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)
• Région Hauts-de-France • Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France	• AOM • Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France • Région Hauts-de-France	• Géo2France • PAN

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025

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

2

2026

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

3

2025 - 2029

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

INDICATEURS DE SUIVI

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

ACTIONS LIÉES

- FA 8 - Poursuivre la promotion des outils d'information voyageurs en accompagnant les AOM dans leurs travaux.

Fiche action 11 – Améliorer la signalétique sur l'ensemble des points d'arrêt multimodaux

ENJEU 1 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 2 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 3 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 4 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Le travail sur la signalétique de l'ensemble des points d'arrêts multimodaux doit porter à la fois sur l'information statique et sur l'information dynamique pour les sites ou PEM les plus complets.

A noter que la Région mène actuellement un travail fin de diagnostic et de géolocalisation de l'ensemble de ses 25 000 points d'arrêts routiers. Ce travail conséquent a débuté en 2025 et doit permettre d'identifier les problèmes de signalétique ainsi que les sites où des actions sont à mener.

De plus, la Région a entamé un travail d'aménagement de signalétique sur ses points d'arrêts routiers. Ce chantier important est réalisé ligne par ligne. A ce jour, plus de 2 300 poteaux de signalétique ont été installés.

L'information statique

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

L'information dynamique

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

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

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

PILOTE	MAITRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)
• Région Hauts-de-France	• Région Hauts-de-France • AOM	• Cerema • Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France • SNCF Gares & Connexions

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

A partir de 2025 jusqu'en 2027

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

2

2027

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

INDICATEURS DE SUIVI

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

ACTIONS LIÉES

- FA 8 - Poursuivre le développement et la promotion des outils d'information voyageurs en accompagnant les AOM dans leurs travaux ;
- FA 9 - Améliorer la diffusion de l'information sur les situations dégradées ;
- FA 10 - Produire des données de qualité en vue d'alimenter les outils d'information voyageurs.

Fiche action 12 – Mieux connaître et développer les services de 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

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

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

Si on se concentre sur le périmètre du bassin du Hainaut Cambrésis Thiérache, près de 12 100 actifs se rendent en Belgique pour aller travailler, principalement sur Mons (16%), Tournai (8%), Charleroi (7%), Bruxelles (5%), etc.

Dans les communes frontalières telles que Cousolre, Taisnière-sur-Hon, Vieux-Reng… plus de 50% des actifs qui y habitent travaillent en Belgique

Il existe peu de services de transports collectifs transfrontaliers. Sur le bassin de mobilité, on recense deux lignes de TER (entre Aulnoye-Aymeries et Mons, et entre Maubeuge et Namur), une ligne de Ouigo (Bruxelles-Mons-Aulnoye-Aymeries-Paris), une ligne de bus (Hautmont-Jeumont-Erquelinnes) organisée par Stibus ainsi qu'une ligne de bus géré par le TEC belge qui relie Maubeuge à Mons.

Différentes études, initiatives et collaborations ont émergé ces dernières années mais la connaissance des flux et des besoins en services de mobilité transfrontalière reste encore très lacunaire.

Le projet interreg Cross4mobility, lancé depuis le 2e semestre 2024, vise à améliorer la mobilité entre la métropole de Charleroi, le nord des Ardennes françaises, le Pays de Thiérache et l'Arrondissement d'Avesnes-sur-Helpe. L'objectif est de développer une mobilité durable et résiliente en renforçant les connexions en transport en commun transfrontalier, en promouvant l'intermodalité et les mobilités douces et en créant une coopération transfrontalière.

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

- **S'appuyer sur le projet interreg Cross4mobility pour accélérer la mise en œuvre de solutions de transports transfrontalières**

Parmi les actions du projet interreg, plusieurs portent sur la création d'infrastructures ou de services de transport en commun pour développer les mobilités transfrontalières et gommer cet « effet frontière ».

On peut citer notamment la création d'un pôle d'échange multimodal (PEM) transfrontalier sur la commune de Bettignies (prévu pour 2028), la coordination des services de TAD dédié(s) aux trajets inter-hospitaliers de chaque côté de la frontière, ou encore la création de stations d'autopartage dans plusieurs communes transfrontalières.

Ces nouveaux services et infrastructures devront faire l'objet d'une évaluation approfondie afin d'en mesurer la pertinence (points forts/points faibles, coût global, ...). Sur la base des résultats obtenus, il serait alors possible d'envisager de dupliquer ces services et infrastructures sur d'autres territoires transfrontaliers (le Hainaut par exemple) en adaptant les modèles aux spécificités locales.

Ce projet interreg doit permettre de créer du dialogue entre les acteurs de mobilité belges et français pour consolider une coopération durable et développer de nouvelles solutions de mobilité transfrontalière alternatives à la voiture individuelle. Ce réseau favorise l'échange de données et d'expériences transférables de part et d'autre de la frontière et permet une continuité de certains services transfrontaliers.

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

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

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

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

Certes, il existe de nombreuses études réalisées sur le sujet mais à ce jour il y a un manque de données stabilisées, coordonnées entre les différents acteurs de part et d'autre de la frontière. La première étape sera d'ailleurs très probablement de réaliser l'état des lieux des études existantes et d'identifier les manques éventuels, les complémentarités à réaliser entre les études menées par les différents partenaires.

- **Mieux faire connaitre les services de mobilité transfrontalière existants**

Malgré les efforts de communication, conjugués de la part des acteurs de part et d'autre de la frontière, les liaisons transfrontalières en transport en commun restent encore peu connues de la population.

En fonction de l'observation des besoins, des flux existants, il pourrait être pertinent **d'expérimenter d'autres services de transports transfrontaliers** et de développer des connexions entre des services déjà existants. Des réflexions pourraient être menées afin de simplifier le parcours de l'usager transfrontalier. Pour faciliter les mobilités transfrontalières, il pourrait être proposé de développer la communication en plusieurs langues dans les PEM, les trains, dans les systèmes d'information, etc.

PILOTE	MAITRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)
• Région Hauts-de-France • Mobilesem (en tant que pilote du projet interreg Cross4 mobility)	• Région Hauts-de-France • AOM • EPCI	• Acteurs de la mobilité de part et d'autre de la frontière

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

2025 - 2029

- En continu sur la durée du contrat.

INDICATEURS DE SUIVI

- Création de PEM transfrontalier ;
- Mise en place de l'observatoire transfrontalier sur les mobilités (oui/non) ;
- Nombre d'offres et de services transfrontaliers.

ACTIONS LIÉES

- FA 7 - Faire connaître les offres de mobilité existantes ;
- FA 20 - Faciliter le développement du Transport A la Demande (TAD) ;
- FA 21 - Favoriser le développement de la mobilité partagée, en particulier dans les secteurs peu denses.

Fiche action 13 – Accompagner les AOM en matière de billettique

ENJEU 1 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 2 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 3 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 4 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

Le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France veille à l'interopérabilité des systèmes avec la mise en place d'un socle documentaire précisant les spécifications techniques communes. Il veille au respect de ses règles communes grâce à la PlateForme Régionale de tests (PFR) qui mènent les campagnes d'interopérabilité billettique garantissant son bon fonctionnement sur tous les réseaux intégrés.

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

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

Sur le bassin de mobilité du Hainaut-Cambrésis-Thiérache, les réseaux du SIMOUV et de la CA de Cambrai ont déployé un système billettique s'inscrivant dans la démarche d'interopérabilité Pass Pass.

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

De manière générale, il est important que les différentes AOM veillent à participer aux démarches d'interopérabilité des systèmes. Il s'agit tout particulièrement de veiller à ce que les membres du syndicat respectent les règles et spécifications définies par la communauté Pass Pass. Ainsi, dans le cadre de leurs travaux sur la billettique (développement ou évolution des systèmes), les AOM doivent examiner différents points :

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

Les spécifications Pass Pass ont été conçues de manière à ce que les cartes Pass Pass puissent être utilisées comme support physique pour accéder à d'autres services de mobilité (stationnement vélos, vélos en libre-service, borne de recharge électrique, etc.). Toutefois, à ce jour, les réseaux équipés en carte Pass Pass l'utilisent essentiellement pour les transports collectifs. La CUA l'utilise déjà sur les bornes de recharge de Pass Pass électrique et prochainement dans un parking relais.

En intégrant de nouveaux types de services, cette carte pourrait ainsi devenir la carte des mobilités en Hauts-de-France, par exemple en donnant accès aux stationnement vélos sécurisés.

La Région a engagé des travaux visant à se doter d'un système d'information et de distribution propre à l'ensemble de son réseau régional. Ce futur système s'intégrera à la communauté Pass Pass dont le SMMHdF est le garant.

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

- **Les SM SRU sont à disposition de leurs membres pour les accompagner dans leurs réflexions quant aux choix de système billettique** y compris pour le déploiement. A ce titre, ils pourront aussi faciliter la mise en relation entre acteurs dans le cadre de retours d'expérience en Hauts-de-France.
- **Le SMMHdF porte une réflexion visant à proposer la mise en place d'une centrale d'achat pour des équipements billettiques et d'exploitation (distribution, validation, contrôle, SAE, etc.), des supports, de l'hébergement et de l'assistance à maitrise d'ouvrage.** Cela permettrait au syndicat de proposer à ses membres une solution billettique « clé en mains » favorisant l'interopérabilité et l'intermodalité.

En parallèle, **le Syndicat pourra mener une étude stratégique sur les évolutions technologies en matière de support et de dématérialisation** notamment dans les espaces peu denses et en tenant compte des choix faits par les AOM en matière de distribution.

PILOTE	MAITRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)
• Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France	• Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France • Région Hauts-de-France	• AOM • Opérateurs de mobilité

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025 – 2029

- En continu sur la durée du contrat.

INDICATEURS DE SUIVI

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

ACTIONS LIÉES

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

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

ENJEU 1	ENJEU 2	ENJEU 3	ENJEU 4
Obj 1	Obj 1	Obj 1	Obj 1
Obj 2	Obj 2	Obj 2	Obj 2
Obj 3	Obj 3	Obj 3	Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

Les choix réalisés en matière d'outils de distribution sont propres à chaque AOM. Dans ce contexte, pour faciliter les déplacements des usagers, il apparaît nécessaire que les différents outils déployés proposent un niveau de services équivalents entre eux ou qu'ils puissent distribuer des titres multi-opérateurs.

En parallèle, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France a développé des outils permettant de distribuer les titres de transport pour le compte de ses membres.

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

Il s'agira donc de poursuivre le développement des outils de distribution en élargissant la possibilité de vendre l'ensemble des titres de l'ensemble des réseaux et gammes tarifaires de la Région, notamment ceux du TER Hauts-de-France. Le paramétrage de la centrale Pass Pass est en cours avec les titres TER billettisés (uniquement les abonnements).

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

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

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

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

Ainsi une formation sera proposée pour les agents des réseaux de transports ou des nouveaux lieux de distribution des titres

L'ensemble de ces travaux doit s'inscrire dans un objectif à plus long terme visant à définir un schéma général de fonctionnement du parcours client, en incluant les problématiques d'achat, de distribution mais aussi de service après-vente. Dans ce cadre, il serait particulièrement intéressant de prendre également en compte des lieux multiservices où des équipements de distribution pourraient être installés (ex : Maisons France Service, Maisons de la mobilité, etc.) afin d'intégrer la distribution dans une démarche d' « aller vers ». Cela permettra de répondre pour partie à l'éloignement constaté des services dans les territoires ruraux.

PILOTE	MAITRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)
• Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France • Région Hauts-de-France	• Région Hauts-de-France • AOM	• Opérateurs de mobilité • EPCI • Communes

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1 — 2025

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

2 — 2026 - 2029

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

INDICATEURS DE SUIVI

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

ACTIONS LIÉES

- FA 2 - Valoriser et faire connaître les services du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France aux AOM ;
- FA 13 - Accompagner les AOM en matière de billettique ;
- Fiche PAMS 1.3 - Former les prescripteurs et les acteurs relais aux dispositifs de mobilité solidaire.

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

ENJEU 1 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 2 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 3 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 4 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

Sur le bassin du Hainaut Cambrésis Thiérache, plusieurs sites ont fait l'objet ou font l'objet de projet d'aménagement afin d'améliorer les conditions d'accès aux sites ou de passage d'un mode à l'autre. Ainsi, au cours des vingt dernières années, plusieurs projets d'aménagement de PEM et d'abords de gares ont été réalisés ou sont en cours de réalisation sur ce bassin : Maubeuge, Aulnoye-Aymeries, Valenciennes, Cambrai et Le Quesnoy.

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

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Partant du principe que tous les points d'arrêts de transports collectifs constituent des lieux d'intermodalité, la Région a établi, via le SRADDET, **un référentiel relatif aux PEM** permettant d'identifier des catégories de sites présentant des caractéristiques et problématiques communes. La règle 27 du SRADDET (fascicule du SRADDET, partie prescriptive) pose les principes d'utilisation de cette typologie par l'ensemble des acteurs, notamment sur sa déclinaison au travers de documents de planification locaux. Cela doit permettre d'avoir une classification des sites harmonisée et de s'assurer de la cohérence des choix entre territoires. La Région a en particulier arrêté la liste des sites relevant des deux premières catégories, à savoir les PEM régionaux et les PEM de rabattement vers les métropoles. En parallèle, **la Région a mis en place un cahier de préconisations** précisant le type d'interventions à privilégier sur les différents sites « PEM » (délibération n°2023-01484 du 12 octobre 2023).

Ainsi, l**es territoires sont invités à préciser le rôle de leurs PEM sur leur ressort territorial en s'appuyant sur le référentiel du SRADDET et sur le cahier de préconisations de la Région (orientations et choix d'aménagement).**

Les partenaires identifieront les sites présentant des dysfonctionnements et sur lesquels une intervention pourrait être proposée. Sur ces sites préalablement identifiés, des échanges particuliers entre les acteurs locaux (AOM, EPCI, communes, Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France), la Région et SNCF Gares et Connexions pourraient alors être organisés pour déterminer la pertinence et les conditions de réalisation d'un futur projet d'aménagement.

En effet, certains sites non-traités peuvent présenter des dysfonctionnements ne permettant pas une circulation et des changements de modes aisés. D'autres sites préalablement identifiés comme présentant des dysfonctionnements nécessitant une intervention pourraient aussi être identifiés à l'image de Jeumont (à court terme), Avesnes-sur-Helpe et Fourmies (à moyen terme) ou encore Erquelinnes.

Sur les sites identifiés et considérés comme prioritaires par les partenaires, les maitres d'ouvrage engageront des études de réaménagement sur base d'un diagnostic de site (intégrant les flux), de l'examen de plusieurs scénarios et du choix final d'aménagement. De la phase « émergence » à la phase « travaux », le projet sera piloté en mode projet. Sur cette base, la réalisation de l'opération pourra être engagée. Par ailleurs, les partenaires s'engagent au bon avancement des projets en cours.

- ***Les partenaires s'engagent au bon avancement de ces projets ;***
- ***La Région et SNCF Gares et Connexions peuvent accompagner les réflexions des porteurs de projets comportant une dimension ferroviaire, tout particulièrement dans les espaces peu denses.***

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

PILOTE	MAITRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)
• Région Hauts-de-France	• Acteurs locaux (EPCI/communes)	• SNCF Gares & Connexions • AOM • Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2026

- Identification des sites présentant des dysfonctionnements.

2

2025 - 2029

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

ELEMENTS FINANCIERS

- Politique régionale d'accompagnement des projets d'aménagement des abords de gares ;
- FEDER.

INDICATEURS DE SUIVI

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

ACTIONS LIÉES

- FA 3 - Faciliter le partage d'expérience et l'accompagnement des maîtres d'ouvrage pour les projets de mobilité ;
- FA 11 - Améliorer la signalétique sur l'ensemble des points d'arrêts multimodaux ;
- FA 16 - Accompagner les maîtres d'ouvrage dans leurs projets de PEM.

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

ENJEU 1 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 2 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 3 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 4 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

- **Une présentation du phasage d'un projet de PEM par la Région** :
  - en s'appuyant sur le cahier de préconisations élaboré par la Région, cette partie permettra de bien identifier les grandes étapes d'un tel projet (les études à réaliser, les financements, le phasage et le calendrier, les grandes fonctions, accessibilité et intégration du site dans son environnement, etc.) ainsi que les difficultés et les écueils à éviter ;
  - cette partie évoquera également les services intermodaux que l'on est en droit d'attendre dans ces PEM, par exemple en termes d'information multimodale.
- **Une description des contraintes rencontrées sur le domaine ferroviaire par SNCF Gares et Connexions**. Cette seconde partie permettra aux porteurs de projets de prendre en compte les spécificités du ferroviaire :
  - les contraintes calendaires : le délai de réalisation des études et procédures particulières, les interruptions temporaires de circulation pour la bonne réalisation de travaux, etc ;
  - les contraintes techniques et administratives : mutabilité et dépollution des sols, mise à disposition du foncier, précision sur les modèles juridiques envisageables et réalisation des conventions d'occupation temporaires, etc ;
  - les contraintes financières : en particulier concernant les coûts de libération revenant à l'acquéreur (coût et bouclage des plans de financement, prise en compte d'éventuelles recettes, etc.).

Par ailleurs, est envisagée **une revue de projet annuelle entre la Région et SNCF Gares et Connexions**, afin d'examiner l'ensemble des projets en cours ou à venir, d'identifier les points de blocage ou de vigilance et de proposer les possibilités de résolution permettant ainsi la bonne réalisation des projets se situant en particulier dans le bassin de mobilité de l'Arrageois. Des retours spécifiques à chaque site pourront être faits lors des instances de suivi de chaque projet.

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

PILOTE	MAITRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)
• Région Hauts-de-France • SNCF Gares & Connexions	• Acteurs locaux (EPCI/communes)	• Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France • Départements du Nord et de l'Aisne

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

2025 – 2026

- Réalisation du guide d'aménagement des PEM.

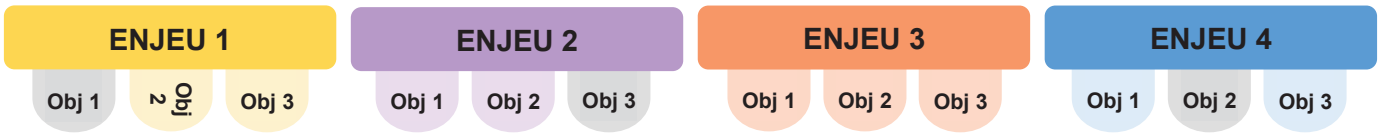
INDICATEURS DE SUIVI

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

ACTIONS LIÉES

- FA 11 - Améliorer la signalétique sur l'ensemble des points d'arrêt ;
- FA 15 - Moderniser les Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM).

Fiche action 17 – Assurer la continuité des itinéraires cyclables structurants



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

La Région Hauts-de-France a actualisé le schéma régional des véloroutes (SRV) en octobre 2023, lors de l'adoption de son plan vélo. La constitution du schéma régional permet de rendre plus lisibles et cohérentes les politiques de création d'infrastructures cyclables et notamment la hiérarchisation des axes à aménager à l'échelle régionale : prioritairement les axes européens, puis nationaux, régionaux et locaux. A noter que ces derniers ne peuvent pas être financés par la Région mais sont éligibles aux fonds européens s'ils sont situés en zone urbaine.

Les schémas locaux de planification et cyclables doivent tenir compte du SRV qui est également inscrit dans le SRADDET de la Région Hauts-de-France. Dans ce cadre, le schéma régional doit être intégré aux documents de planification : SCoT, PLUi ou PLU.

Via leur plan de mobilité ou leur schéma cyclable, les EPCI définissent généralement des itinéraires structurants à aménager pour leur territoire. Il convient dès lors de garantir une continuité et une homogénéité d'aménagement entre les sections qui peuvent être réalisées par des maitres d'ouvrage différents.

Les Départements sont des acteurs déterminant dans la stratégie pour développer les modes doux sur les territoires, le Département du Nord a par exemple élaboré son Schéma cyclable en 2018.

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

Le SRV, en utilisant les axes structurants, permet de garantir une bonne desserte des territoires. La création de cette « colonne vertébrale » des modes actifs aura pour rôle de faciliter les connexions avec les aménagements à vocation plus locale mais également des pôles d'échanges multimodaux. Cette « colonne vertébrale » est aussi l'outil indispensable pour développer le tourisme à vélo, que ce soit pendant la durée du séjour ou dans une pratique itinérante. On sait en effet que les véloroutes constituent de véritables attractions pour les bassins touristiques émetteurs adeptes du vélo, en particulier l'Ile-de-France, la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne (premier marché vélotouristique d'Europe). C'est pourquoi le Comité Régionale du Tourisme, les agences départementales de développement touristique et les offices de tourisme travaillent depuis plusieurs années à la mise en tourisme des itinéraires structurants de cette « colonne vertébrale » pour en faire un vecteur de retombées économiques.

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

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

Dans cet écosystème, les **Départements ont un rôle particulier à jouer** en étant :

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

Les actions suivantes seront donc à mettre en place :

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

PILOTE	MAITRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)
• Région Hauts-de-France	• Départements • Acteurs locaux (EPCI/communes)	• DREAL • Cerema • Association • Office de tourisme de l'Avesnois

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025

- Bilan annuel du Plan Régional Vélo.

2

2026 - 2029

- Travaux en continu sur la durée du contrat.

ELEMENTS FINANCIERS

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

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de km du SRV réalisés.

ACTIONS LIÉES

- FA 3 - Faciliter le partage d'expérience et l'accompagnement des maîtres d'ouvrage ;
- FA 23 - Favoriser la pratique du vélo pour le dernier kilomètre et les déplacements du quotidien.

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

ENJEU 1 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 2 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 3 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 4 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

Le recensement des aires de covoiturage est possible via la base nationale consolidée des lieux de covoiturage (BNLC) qui identifie actuellement 4 aires de covoiturage sur ce basin. Cette base recense les points de rencontre où les conducteurs peuvent déposer et prendre en charge des passagers. La connaissance des points de rencontre de covoiturage permet aux applications de covoiturage de fournir une information fiable sur les lieux où les conducteurs peuvent s'arrêter et stationner en toute sécurité. Ces données permettent également aux développeurs et aux applications de covoiturage de fournir une information fiable sur les points de rencontre (aires de covoiturage, sorties d'autoroutes, parkings, lieux d'autostop...).

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Les aires de covoiturage sont déterminantes pour le développement de la pratique du covoiturage, notamment au droit des principaux axes routiers (doublement de la RN2 en cours et création du contournement nord de Maubeuge à venir à prendre en compte) et de certaines gares (bien localisées pour favoriser le covoiturage) ou encore pour créer des lignes de covoiturage. Aussi, deux actions sont proposées afin de donner une meilleure lisibilité des sites existants et de définir collectivement le maillage-cible des aires de covoiturage à l'échelle du bassin de mobilité.

Tout d'abord, il convient d'insister sur la nécessité de **faire connaître et de recenser les aires et lieux de covoiturage existants**. À cet effet, il revient principalement aux maîtres d'ouvrage et aménageurs de ces sites de renseigner la BNLC. Afin de faciliter la saisie correspondante et de bénéficier d'une information plus riche, il est recommandé d'utiliser le point d'accès régional (PAR) mis en place par la Région **via la plateforme Géo2France**. Cela ne nécessite pas de double-saisie sachant que les plateformes nationale et régionale s'alimentent mutuellement. Un guide d'utilisation de ce PAR est annexé à la présente fiche. Il s'agira ensuite d'élaborer une communication vers les cibles d'usagers à partir de ce recensement pour valoriser et faire connaître la pratique.

Ensuite, en cohérence avec les besoins exprimés dans les différents bassins de mobilité lors de l'élaboration des différents COM et PAMS et en bonne articulation avec les offres en transport collectif structurantes, la Région pourrait **élaborer un schéma de développement des aires de covoiturage en Hauts-de-France**. En étroite collaboration avec les Départements, les principales agglomérations et des acteurs tels que la SANEF, il s'agirait en particulier de proposer un maillage-cible d'aires en s'appuyant sur les schémas départementaux et en complétant là où ils n'existent pas. Ce travail nécessitera également de prendre en compte les principales aires identifiées dans les autres schémas locaux, notamment le schéma interdépartemental des aires de covoiturage du Nord et du Pas-de-Calais en cours d'actualisation du côté du Département du Pas-de-Calais ; mais aussi dans les études menées par les territoires (exemple de l'étude portée par le SCoT Sambre Avesnois à l'échelle de l'arrondissement d'Avesnes-sur-Helpe).

PILOTE	MAITRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)
• Région Hauts-de-France	• Région Hauts-de-France • AOM	• Gestionnaires de voiries • SANEF • SNCF Gares & Connexions • Départements • Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

2026

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

ELEMENTS FINANCIERS

Hypothèses de coût extraites du schéma de la Région Bourgogne Franche Comté :

	Aire structurante	Aire complémentaire	Aire locale
Nombre de places	> 20 places	> 10 à 20 places	< 10 places
Coût moyen d'une aire nouvelle	165 000 € *(pour 40 places)* 4 125 €/place	54 000 € *(pour 15 places)* 3 600 €/place	32 500 € *(pour 10 places)* 3 250 €/place
Coût moyen d'une aire sur un parking existant	33 000 € 825 €/place	3 500 € 233 €/place	2 500 € 250 €/place
Coût annuel d'entretien	400 €/place	350 €/place	300 €/place

INDICATEURS DE SUIVI

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

ACTIONS LIÉES

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

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

Géo2France

Alimenter la base de données des aires de covoiturage

Mode d'emploi | Octobre 2024

UNION EUROPÉENNE — l'Europe s'engage en Hauts-de-France avec le FEDER — PRÉFET DE LA RÉGION HAUTS-DE-FRANCE — Région Hauts-de-France

Contexte

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

Géo2France

Accéder à l'espace collaboratif

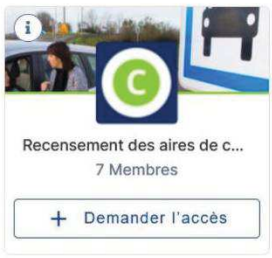
Portail Géo2France

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

Accéder à l'espace collaboratif

Portail Géo2France

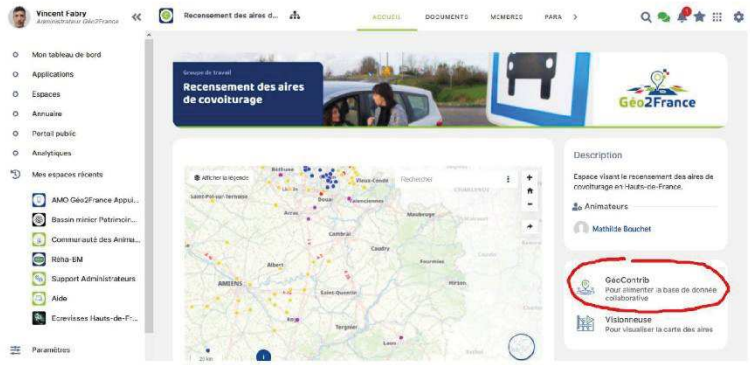
- Cliquer sur « Espaces » pour voir l'ensemble des groupes de travail, et chercher celui sur le recensement des aires de covoiturage.
- Si vous n'êtes pas déjà membre de l'espace, vous pouvez demander à y adhérer : l'animateur validera votre demande.



Alimenter la base de donnée

Outil : GéoContrib

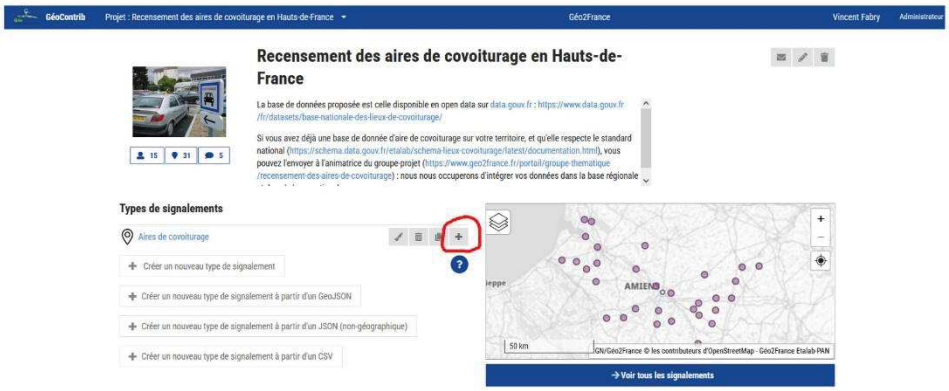
- Géo2France met à disposition GéoContrib, un outil simple d'alimentation de base de donnée.
- Pour y accéder, cliquer sur GéoContrib, sur la page d'accueil de l'espace collaboratif :



Alimenter la base de donnée

Outil : GéoContrib

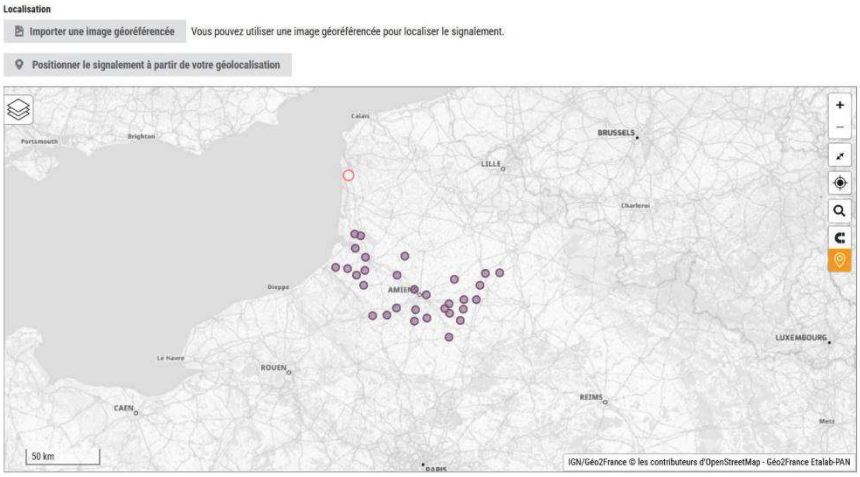
- Dans GéoContrib, cliquer sur « ajouter un signalement »



Alimenter la base de donnée

Outil : GéoContrib

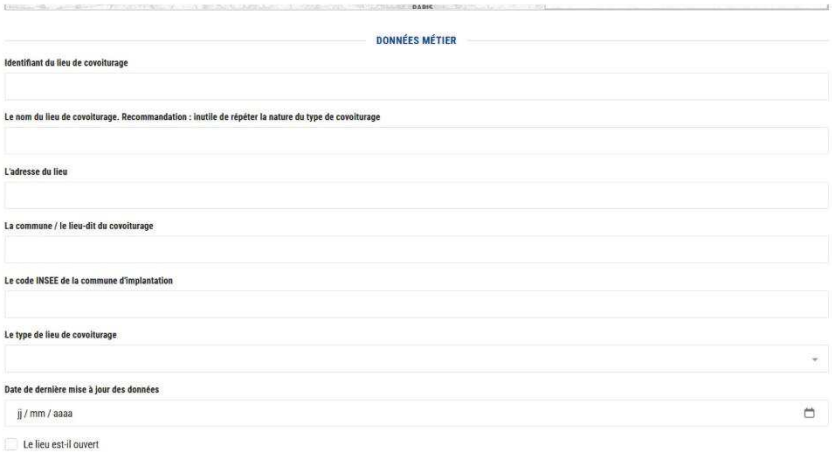
- Pointer l'aire de covoiturage dans la carte :



Alimenter la base de donnée

Outil : GéoContrib

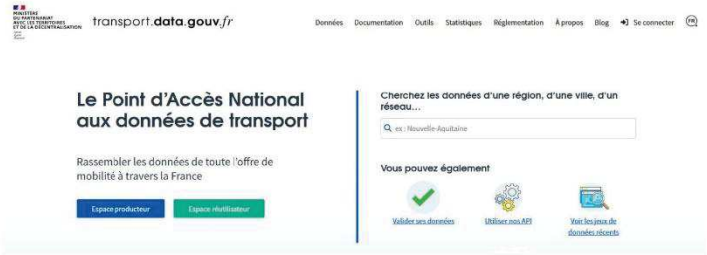
- Remplir le formulaire (qui correspond au modèle de donnée discuté en groupe de travail, et compatible avec le modèle national)



Alimentation de la base nationale

Portail transport.data.gouv.fr

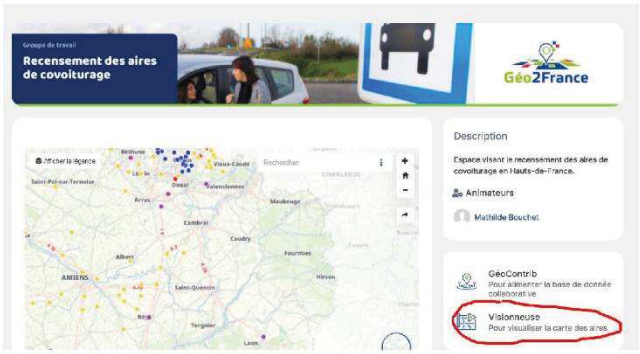
- Quand vous validez votre signalement, l'aire de covoiturage est ajoutée à la base régionale.
- Tous les jours, ces données sont remontées automatiquement vers le PAN, et donc alimentent la base nationale des aires de covoiturage (**bInc**) disponible sur data.gouv et transport.data.gouv



Visualiser la base de donnée régionale et nationale

Visionneuse cartographique

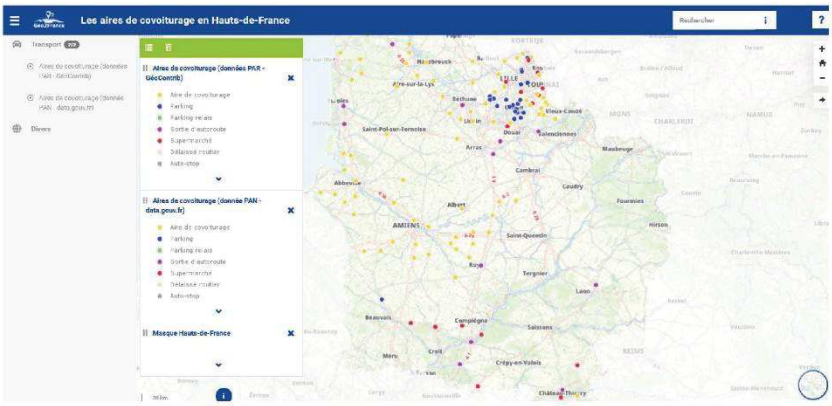
- Si vous avez uniquement besoin de visualiser les données des aires de covoiturage, Géo2France met à disposition une visionneuse cartographique, disponible depuis l'espace collaboratif :



Visualiser la base de donnée régionale et nationale

Visionneuse cartographique

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



Fiche action 19 – Poursuivre l'étude sur le covoiturage dynamique et expérimenter cette solution

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

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

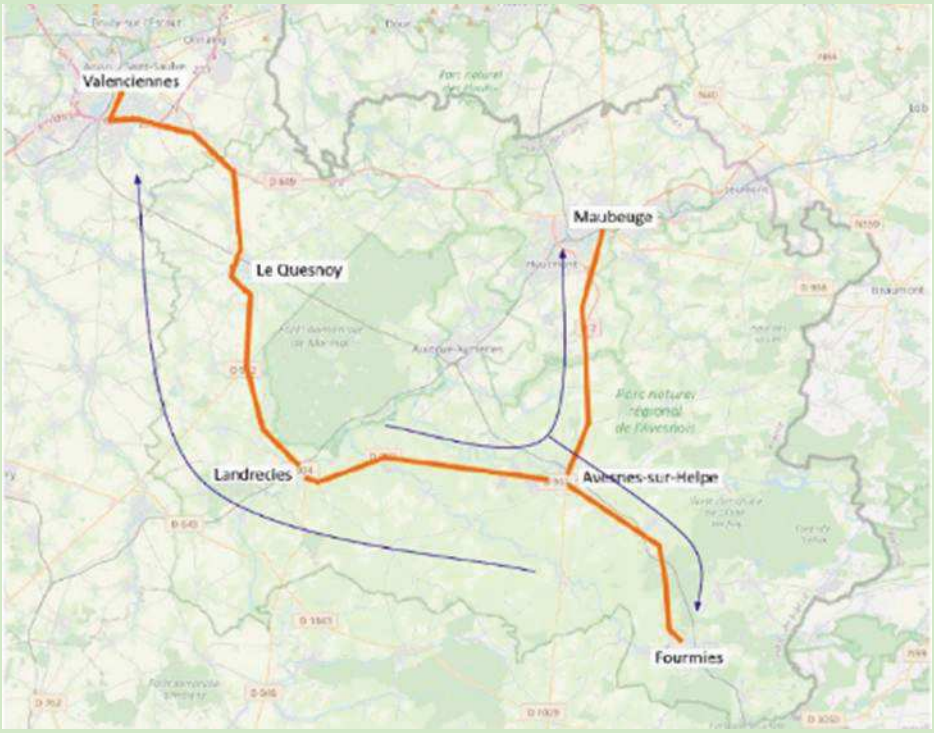
Une ligne de covoiturage peut comporter les éléments suivants :

- des arrêts aménagés ;
- des trajets avec ou sans réservation ;
- une application de mise en relation ;
- une prise en charge totale ou partielle du coût du trajet pour les passagers ;
- une garantie départ (par exemple mobiliser un taxi si le passager attend trop longtemps, 15-20 minutes) ;
- une indemnisation pour les conducteurs.

A l'échelle du bassin de mobilité du Hainaut Cambrésis Thiérache, une étude a été lancée en 2024, portée par le SCOT à l'échelle des 4 EPCI de l'arrondissement de Maubeuge (CC Pays de Mormal, CA Maubeuge Val de Sambre, CC Cœur avesnois et CC Sud avesnois).

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

L'étude de faisabilité du Syndicat Mixte du Scot, a mis en avant des lignes potentielles, au-delà de l'arrondissement de Maubeuge



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

- le déploiement, c'est-à-dire l'installation du mobilier de signalisation notamment, d'éventuels abris voyageurs, l'achat de logiciels… ;
- l'exploitation de ce nouveau service (la gestion du service, l'animation et la communication, les incitations financières pour les conducteurs, une éventuelle garantie de retour…).

Les partenaires doivent s'accorder et contribuer au financement au regard de leur champ de compétence.

Parallèlement, d'autres études sont en cours d'investigation en Hauts-de-France par d'autres structures, en particulier par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, selon des périmètres d'analyses variés.
Ces études doivent également prendre en compte les projets de développement du covoiturage (dynamique ou non) par d'autres AOM (pour exemple, le PETR Pays de Thiérache réfléchit à s'associer à un prestataire de covoiturage pour développer le service sur son territoire).

PILOTE	MAITRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)
• AOM	• AOM • EPCI et communes • Départements • Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France	• Syndicat mixte SCoT Sambre Avesnois

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

2025 - 2029

- Poursuite de l'étude et priorisation d'une partie des lignes potentielles identifiées.

INDICATEURS DE SUIVI

- Lignes de covoiturage expérimentées.

ACTIONS LIÉES

- FA 18 - Faire connaître et développer les aires de covoiturage ;
- FA 21 - Favoriser le développement de la mobilité partagée, en particulier dans les secteurs peu denses.

Fiche action 20 – Faciliter le développement du Transport A la Demande (TAD)

ENJEU 1 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 2 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 3 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 4 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

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

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

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Actuellement, sur le bassin de mobilité du Hainaut Cambrésis Thiérache, de nombreux territoires ont déjà mis en place un Transport à la Demande (SIMOUV, CA de Cambrai, Sambre Mobilités et CC Sud Avesnois).

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

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

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

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

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

PILOTE	MAITRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)
• Région Hauts-de-France	• AOM	• ADEMA • Cerema • DREAL • Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

Dès 2025

- Sur les ressorts territoriaux des AOM intéressées.

ELEMENTS FINANCIERS

Coût d'une étude de faisabilité pour un projet de TAD : de 25 000 € à 35 000 € HT.

Coût de fonctionnement : de 20 000 € à 60 000 € par an et par véhicule (accès à la centrale de réservation, coûts d'exploitation des véhicules, etc.).

Coût moyen d'investissement pour un véhicule 9 places :

- 35 000 € HT pour un véhicule électrique ;
- 20 000 € HT pour un véhicule thermique.

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de services de TAD disponibles sur le bassin.

ACTIONS LIÉES

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

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

ENJEU 1 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 2 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 3 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 4 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

L'enjeu de décarbonation des mobilités concerne l'ensemble des territoires qu'ils soient urbains ou ruraux. Au-delà du développement de l'offre de transports collectifs ou à la demande, l'émergence de nouveaux services de mobilité partagée peut apporter des solutions concrètes aux besoins des habitants. De plus, ces types de services peuvent contribuer à la diminution des émissions de CO_2 du transport en zones peu denses.

Deux types de services de mobilité partagée peuvent être développés :

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

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

- **le développement des infrastructures** : aménagement d'aires de covoiturage ou d'aires de mobilité. A ce titre, un référencement des aires de covoiturage existantes et à aménager devra être fait pour les hiérarchiser (localisation, nombre de places, services supplémentaires...). Un travail sur l'uniformisation des standards (signalétique etc.) sera également à réaliser ;

- **la création d'un service de covoiturage organisé** : déploiement des outils de mise en relation des usagers et mise en place de moyens de communication pour informer le grand public. Sur ce point, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France met à disposition de ses adhérents une plateforme de covoiturage (Pass Pass Covoiturage) permettant d'organiser la mise en relation des usagers, de gérer un registre de preuves de covoiturage, ou encore de créer des communautés spécifiques à des entreprises du territoire.

Le PETR Pays de Thiérache envisage également le recours à d'autres plateformes de mise en relation pour le covoiturage.

En complément de ces deux leviers de développement, il est proposé de développer la pratique du covoiturage en s'appuyant sur la plateforme Pass Pass Covoiturage.

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

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

Dans ce cadre, l'action porte sur :

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

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

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

- **les infrastructures** : aménagement de station d'autopartage. Les Départements sont des acteurs importants du projet en réalisant les aménagements et adaptations nécessaires sur les routes départementales ;
- **le développement d'un service d'autopartage** : création des outils de location et de réservation des véhicules d'autopartage (y compris en le délégant à des entreprises spécialisées), mise en place de moyens de communication pour informer le grand public.

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

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

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

- **via la cellule régionale France Mobilités** pour un accompagnement de premier niveau pour répondre aux premières questions techniques et juridiques ou pour connaître les dispositifs financiers ;

- **via des accompagnements techniques pour définir et concevoir le projet**, notamment par les services de la Région ou par le Cerema (avec des modalités pouvant être différentes suivant si le porteur est adhérent du Cerema ou non).

PILOTE	MAITRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)
• Région Hauts-de-France	• AOM pour les services • Départements et collectivités gestionnaires de voiries pour les infrastructures	• ADEME • Cerema • Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France • Départements

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

Dès 2025

- Travaux en continu sur la durée du contrat.

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de trajets proposés sur la plateforme passpasscovoiturage.fr ;
- Nombre d'AOM proposant un services d'autopartage.

ACTIONS LIÉES

- FA 3 - Faciliter le partage d'expérience et l'accompagnement des maîtres d'ouvrage pour les projets de mobilité ;
- FA 7 - Faire connaître les offres de mobilité existantes ;
- FA 18 - Faire connaître et développer les aires de covoiturage.

Fiche action 22 – Faciliter la mobilité électrique en zones peu denses

ENJEU 1 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 2 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 3 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 4 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

Les communes et leurs groupements, notamment les autorités organisatrices de la distribution de l'énergie (les syndicats d'énergie), ont la compétence pour planifier et organiser le déploiement des IRVE. C'est le rôle des schémas directeurs pour les infrastructures de recharge (SDIRVE). Dans l'Aisne, le SDIRVE est élaboré au niveau départemental et piloté par l'USEDA. Cette structure réalise pour le compte des communes et des EPCI l'installation des bornes de recharge. L'exploitation est confiée à des exploitants commerciaux, la société Electromaps pour l'Aisne. Le département du Nord ne dispose pas de SDIRVE à son échelle. A l'échelle de l'arrondissement d'Avesnes-sur-Helpe, le SEAA (Syndicat d'Electricité de l'Arrondissement d'Avesnes-sur-Helpe) mène actuellement une étude de définition des besoins d'IRVE à l'échelle de son territoire.

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

Dans ce cadre, la structure compétente sur le département de l'Aisne (USEDA) et les collectivités compétentes pour les IRVE sur le département du Nord sont encouragées à piloter la mise en œuvre opérationnelle des SDIRVE et à assurer le lien avec les projets des acteurs privés pour permettre une couverture territoriale la plus homogène possible.

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

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

Toujours dans le cadre de ce programme Advenir, il existe des aides, à destination des collectivités, pour le déploiement de bornes de recharge (IRVE) en voirie (https://advenir.mobi/).

PILOTE	MAITRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)
• Région Hauts-de-France	• USEDA (Aisne) • Autorités compétentes en charge des SDIRVE (Nord) • Syndicat d'Electricité de l'Arrondissement d'Avesnes-sur-Helpes	• Pôlénergie • Entreprises • AOM

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

Dès 2025

- Travaux en continu sur la durée du contrat.

ELEMENTS FINANCIERS

- Coût de mise en place d'une station de recharge avec 4 bornes de recharge électrique : entre 15 000 € et 25 000 € HT (selon emplacement et travaux nécessaires).

INDICATEURS DE SUIVI

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

ACTIONS LIÉES

- FA 3 - Faciliter le partage d'expérience et l'accompagnement des maîtres d'ouvrage pour les projets de mobilité.
- FA 12 - Mieux connaître et développer les services de mobilité transfrontalière.

Fiche action 23 – Favoriser la pratique du vélo pour le dernier kilomètre et les déplacements du quotidien

ENJEU 1 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 2 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 3 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 4 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

En zones peu denses, les aménagements peuvent favoriser le développement de la pratique quotidienne du vélo : création de pistes cyclables, mise à disposition de vélo, stationnements sécurisés ...

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

- **Développer le réseau cyclable à l'échelle du bassin de mobilité**. Dans cette optique, la Région finance la réalisation du SRV en priorité hors des zones urbaines (au sens de l'INSEE) au travers de l'Appel à projets Mobilité et Territoires. Le FEDER (PO 2022-2027) pourra être mobilisé en priorité sur les projets cyclables situés en zone urbaine et la Région accompagnera les porteurs de projet dans l'élaboration de leur dossier de demande.
- **Proposer un nombre suffisant de stationnements en gare (sécurisés, abrités, éclairés …)**. Pour ce faire, la Région peut accompagner techniquement les AOM dans leurs projets et le cas échéant compléter les financements de l'Etat. Au-delà du stationnement en gare, il est nécessaire de mettre en place une signalétique adaptée pour les vélos en libre-service et la connexion aux véloroutes situées à proximité. Enfin, pour l'accès aux stationnements sécurisés par badge, en gare ou en ville, il sera nécessaire d'assurer l'interopérabilité des systèmes d'accès avec le système régional billettique Pass Pass. Au niveau des stationnement vélo, la Région accompagne actuellement la SNCF dans l'installation d'abris-vélos sécurisés au droit des gares, tel que prévu au décret n° 2021-741 du 8 juin 2021.
- **Engager des expérimentations de location de vélos en gare**. Cette initiative pourrait répondre à la problématique d'emport des vélos dans les TER. Les AOM du bassin de mobilité peuvent manifester leur intérêt pour participer à l'expérimentation. La Région se coordonnera ensuite avec elles pour définir les modalités de mise en place de cette expérimentation.
- **Etudier la connexion des principaux équipements générateurs de flux au réseau cyclable** et la sécurisation de ces connexions. Dans ce cadre, la Région, en s'appuyant sur le Plan Vélo adopté en octobre 2023, va réaliser une étude spécifique sur la connexion cyclable des gares, des sites touristiques et des lycées au réseau régional des véloroutes.

- **Favoriser et soutenir la pratique du vélo** dans les territoires par des opérations de communication, de sensibilisation et de formation, ou encore dans les Plans de Déplacements d'Etablissements Scolaires (PDES). A noter que la Région Hauts-de-France subventionne le Centre de Ressources en Ecomobilité (CREM) afin d'animer la mission PDES pour des lycées des Hauts-de-France. Ainsi, le CREM peut accompagner des lycées, via une formation, afin qu'ils puissent réaliser leurs PDES en toute autonomie.
- **Veiller à la cohérence des schémas directeurs cyclables (SDC) à l'échelle des bassins de mobilité** et avec les schémas départementaux et le Schéma Régional des Véloroutes (SRV). Dans ce cadre, chaque AOM gagne à associer les AOM voisines lors de l'élaboration de schémas des mobilités ou cyclables. La Région sera par ailleurs garante de la cohérence entre les schémas locaux et le schéma régional des véloroutes (SRV). Ce dernier étant inscrit au SRADDET, il est impératif que les collectivités prévoient l'emprise des axes cyclables identifiés dans leurs documents d'aménagement (par exemple SCoT, PLUi, PLU…).

PILOTE	MAITRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)
• Région Hauts-de-France	• AOM • Région Hauts-de-France • Départements • SNCF Gares & Connexion • EPCI	• ADEME • CREM • Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

2027

- Réalisation des études et expérimentations sur la durée du contrat pour les investissements.

ELEMENTS FINANCIERS

Idée de coûts relatifs aux actions proposées :

- Coût d'une étude : 15 000 € HT à l'échelle d'une AOM ;
- Coût moyen d'un stationnement sécurisé en gare : de 20 000 € HT pour 10 places collectifs à 80 000 € HT pour 40 places ;
- Expérimentation de vélos en libre-service : entre 1 500 et 3 000 € HT par vélo (investissement et fonctionnement).

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de stationnements sécurisés réalisées au droit des gares.

ACTIONS LIÉES

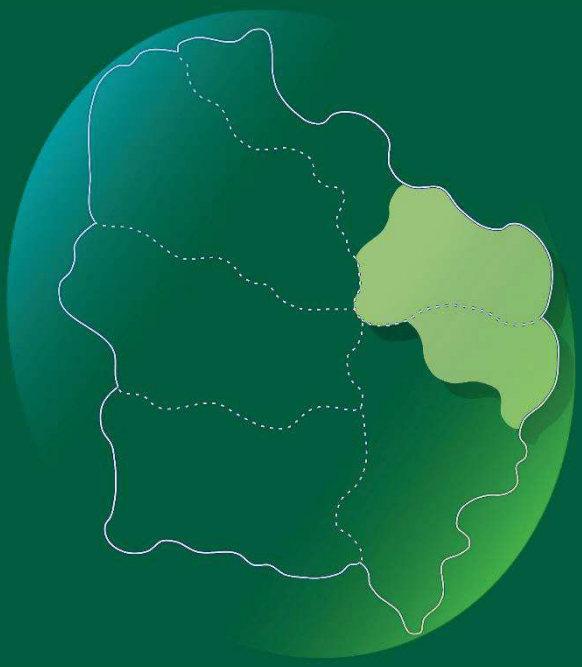
- FA 3 - Faciliter le partage d'expérience et l'accompagnement des maîtres d'ouvrage pour les projets de mobilité ;
- FA 17 - Assurer la continuité des itinéraires cyclables structurants.

Glossaire

- ADEME : Agence de l'Environnement et de Maîtrise de l'Energie
- AMO : Assistance à Maîtrise d'Ouvrage
- ANCT : Agence Nationale de Cohésion Territoriale
- AOM : Autorité Organisatrice de la Mobilité
- AOMR : Autorité Organisatrice de la Mobilité Régionale
- API : Application Programming Interface
- AVERE : Association nationale pour le développement de la mobilité électrique
- BNLC : Base Nationale des Lieux de Covoiturage
- CA : Communauté d'Agglomération
- CC : Communauté de Communes
- CEE : Certificat d'Economie d'Energie
- Cerema : Centre d'études sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
- COM : Contrat Opérationnel de Mobilité
- CREM : Centre de Ressources en EcoMobilité
- CSNE : Canal Seine-Nord Europe
- CTD : Contrat Territorial de Développement
- DREAL : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
- EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale
- FEDER : Fond Européen de Développement des Espaces Ruraux
- Géo2France : Plateforme partenariale réunissant des utilisateurs et des producteurs de données dans les Hauts-de-France
- GTFS : General Transit Feed Specification (format de données)
- GTFS-RT : General Transit Feed Specification-Real Time (format de données)
- INSEE : Institut National des Statistiques et des Etudes Economiques
- INTERBOB : INTERopérabilité du Back-Office Billettique (normalise les échanges de données clients sur la validations des titres billettiques, la distribution…)
- IRVE : Infrastructures de Recharge des Véhicules Electriques
- LOM : Loi d'Orientations sur les Mobilités
- MaaS : Mobility as a Service
- MAPTAM : Loi de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropole
- ORT : Observatoire Régional des Transports
- NeTEx : Network Timetable Exchange (format d'échange de données)
- PAMS : Plan d'Actions commun en matière de Mobilité Solidaire
- PAN : Point d'Accès National
- PAR : Point d'Accès Régional
- PDES : Plan de Déplacement d'Etablissement Scolaire
- PEM : Pôle d'Echanges Multimodal
- PETR : Pôle d'Équilibre Territorial et Rural
- PFR : PlateForme Régionale de tests du SMMHdF
- PLU : Plan Local d'Urbanisme
- PLUi : Plan Local d'Urbanisme intercommunal
- PO : Programme Opérationnel
- PRI : Planification Régionale de l'Intermodalité

Glossaire

- PRIT : Planification Régionale des Infrastructures de Transport
- SAE : Système d'Aide à l'Exploitation
- SANEF : Société des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France
- SAV : Service Après-Vente
- SCoT : Schéma de Cohérence Territorial
- SDC Schéma Directeur Cyclable
- SDIRVE : Schéma Directeur des Infrastructures de Recharge des Véhicules Electriques
- SIM : Système d'Information Multimodal
- SIMOUV : Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois
- SIRI : Service Interface for Real time Information (format d'échange de données)
- SMMHdF : Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France
- SM SRU : Syndicat Mixte de type Solidarité et Renouvelle Urbain
- SMTCO : Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise
- SNCB : Société Nationale des Chemins de fer Belges
- SCSNE : Société du Canal Seine Nord Europe
- SEAA : Syndicat d'Electricité de l'Arrondissement d'Avesnes-sur-Helpe
- SRADDET : Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires
- SRU : Solidarité et Renouvellement Urbain
- SRV : Schéma Régional des Véloroutes
- TAD : Transport à la Demande
- TER : Train Express Régional
- TPV : Terminal Point de Vente
- TPVS : Terminal Point de Vente Simplifié
- UE : Union Européenne
- USEDA : Union des Secteurs d'Energie de l'Aisne
- VAE : Vélo à Assistance Electrique
- VLS : Vélo en Libre Service



Novembre 2025

LE DIAGNOSTIC DES MOBILITÉS DANS LE BASSIN HAINAUT-CAMBRESIS-THIERACHE

Fiches thématiques

JANVIER 2025

Région Hauts-de-France

▶ Sommaire

Introduction 7

Résumé 9

A. Les bassins de mobilité, nouveaux espaces de collaboration

A.1. Les Bassins de mobilité, nouvelle échelle de collaboration 16
A.2. Les autorités organisatrices de la mobilité 20
A.3. La démographie et les projections à 2040 24
A.4. Les infrastructures de transport 28
A.5. Les principaux pôles générateurs de déplacements 32
A.6. Les interrelations entre les pôles d'emploi 36

B. Les orientations stratégiques mobilité des différents partenaires

B.1. L'articulation SRADDET et les bassins de mobilité 42
B.2. Les documents stratégiques et de planification locaux 48
B.3. Les objectifs mobilité des SDAASP 52

C. Les déplacements des habitants

C.1. La demande en déplacements 58
C.2. La fréquentation des services de transport régionaux 62

D. L'offre de services en transports collectifs

D.1. Les services de transport régionaux 68
D.2. L'offre de Transport Collectif Urbain (TCU) 74
D.3. Les services de transport à la demande (TAD) 78

E. L'intermodalité

E.1. Les déplacements intermodaux 82
E.2. La tarification intermodale et la distribution 86
E.3. Les services intermodaux des syndicats mixtes de coordination 92
E.4. Le développement des pôles d'échanges multimodaux 96

▶ Sommaire

F. Les vulnérabilités et les dispositifs de mobilité solidaire

F.1. Les ruralités 100
F.2. L'accès aux équipements 104
F.3. Les vulnérabilités sociales 108
F.4. La fragilité numérique 112
F.5. La mobilité solidaire : services et accompagnements 116
F.6. La place de la voiture dans les territoires 122
F.7. La mobilité et les jeunes 126
F.8. Les apprentis 132
F.9. La mobilité et les seniors 136
F.10. La continuité de la chaîne de déplacements pour les PSH-PMR . 142

G. Vers une mobilité durable et décarbonée

G.1. Les émissions dues aux trajets des navetteurs 146
G.2. Les mobilités partagées (covoiturage et autopartage) 152
G.3. Le schéma régional du vélo et l'accès aux principaux sites 160
G.4. La réalisation des schémas directeurs cyclables 164
G.5. Le stationnement vélo au droit des gares ferroviaires 168
G.6. La mobilité électrique automobile 172

H. Les thématiques spécifiques au bassin de mobilité

H.1. Le service express régional métropolitain Hauts-de-France 178
H.2. Les échanges avec la Belgique 182
H.3. Les échanges avec Grand Est 186

Glossaire 190

INTRODUCTION

▶ Introduction

Ce recueil de fiches offre une analyse approfondie des enjeux et des opportunités qui se présentent dans le bassin de mobilité du Hainaut-Cambrésis-Thiérache concernant les déplacements de ses habitants.

Fruit d'une collaboration sans précédent entre l'Etat, la Région, les Départements du Nord et de l'Aisne, les autorités organisatrices de la mobilité (AOM), les agences d'urbanisme, Hauts-de-France mobilités, les opérateurs, ainsi que l'ensemble des acteurs territoriaux, ces fiches offrent un aperçu des défis qui attendent le territoire à horizon de 5 ans.

Elles ne constituent pas une sorte d'encyclopédie de la mobilité, en traitant tous les sujets dans leur exhaustivité, mais elles ont pour vocation d'apporter un éclairage sur les principaux thèmes à aborder dans le Contrat Opérationnels de Mobilité (COM) et dans le Plan d'Action commun en matière de Mobilité Solidaire (PAMS) en vue d'identifier des actions qui permettront de faciliter les pratiques intermodales, d'apporter des solutions de mobilité adaptées à tous les territoires ou encore d'accompagner les publics vulnérables dans leurs déplacements du quotidien.

Ce recueil de fiches s'organise ainsi autour de 8 thématiques :

- des éléments de contexte : démographie, économie, emploi… ;
- les orientations stratégiques des différents partenaires ;
- les déplacements des habitants ;
- l'offre de services de transports collectifs ;
- l'intermodalité ;
- les vulnérabilités et les dispositifs de mobilité solidaire ;
- vers une la mobilité durable et décarbonée ;
- les thématiques spécifiques au bassin de mobilité.

Plusieurs moyens ont été proposés afin d'associer l'ensemble des partenaires et d'enrichir ce travail d'élaboration des fiches piloté par les services de la Région (Direction des Services de Transports, Agence Hauts-de-France 2020-2040 et Direction des Infrastructures de mobilité et du Canal Seine Nord Europe) :

- une enquête a été menée en juin 2022 auprès de tous les EPCI des Hauts-de-France afin de connaître leurs dispositifs de mobilité solidaire (plus d'un tiers de taux de réponse) ;

- une autre enquête a été menée auprès des AOM en janvier 2023 et toutes ont répondu au questionnaire portant sur les transports de « droit commun » et le sujet de la coordination des offres ;

- un espace collaboratif et dématérialisé a été partagé avec les techniciens des différentes structures afin que chacun puisse alimenter directement les fiches ;

- différentes rencontres ont permis de recueillir les compléments et attentes : comité de bassin le 19 octobre 2022 et comités techniques les 1er octobre 2024 à Beauvois-en-Cambrésis et 28 janvier 2025 à Maubeuge;

- enfin, le Cabinet Auxilia, qui assure une assistance à maîtrise d'ouvrage pour la réalisation du PAMS, aux côtés des Départements, de la Région et de l'Etat (stratégie de lutte contre la pauvreté), a mené 5 mini-ateliers à l'automne 2024 et organisé une matinée de travail le 26 novembre 2024 à Fourmies afin que l'ensemble des acteurs de la mobilité solidaire puissent participer à ces travaux, au-delà des seules structures invitées aux comités de pilotage et techniques.

▶ Introduction

Ainsi, cette publication marque l'achèvement de la phase diagnostic de l'élaboration des COM et des PAMS, et constituera la clé de voûte des actions qui s'inscriront dans ces futurs documents.

En soi, c'est une première action de cette démarche collective. Ce diagnostic a une utilité directe à l'échelle du bassin de mobilité du Hainaut-Cambrésis-Thiérache mais il doit pouvoir également alimenter des réflexions locales, par exemple l'élaboration d'un plan de mobilité simplifié, en apportant des éléments d'état des lieux, en montrant ce qui se passe autour ou encore en insistant sur la nécessité de faciliter l'articulation entre les réseaux et services.

Enfin, l'ensemble des acteurs territoriaux, collectivités, opérateurs, structures associatives, témoignent ici de leur engagement pour une mobilité coordonnée, agile et durable, et s'engagent dans la voie d'une démarche partenariale renouvelée, telle que voulue dans la loi d'orientation des mobilités (LOM) et dans le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) des Hauts-de-France.

Matinée atelier PAMS – CC Sud-Avesnois – Novembre 2024 – ©C.Zaborowski

RESUMÉ

A Les bassins de mobilité, nouveaux espaces de collaboration

Le bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache couvre 13 EPCI situés dans le Nord et l'Aisne, avec plusieurs intercommunalités à cheval sur d'autres bassins voisins. Il compte actuellement 9 Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM), dont certaines ont été créées avec la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) de 2021. La région reste AOM de substitution pour les territoires sans compétence mobilité.

Avec 806 130 habitants, le bassin représente 13,4 % de la population régionale, mais il subit un déclin démographique marqué (-0,3 %/an entre 2014 et 2020), principalement en raison d'un solde migratoire négatif. Ce déclin concerne toutes les intercommunalités sauf Valenciennes Métropole. D'ici 2040, la population pourrait diminuer de 7 % avec un vieillissement marqué (+55 % de 75 ans et plus).

Le territoire est structuré autour des pôles urbains de Valenciennes, Maubeuge et Cambrai, et dispose d'un réseau ferré de 15 gares et 33 haltes ferroviaires. Toutefois, des zones du sud et de l'ouest de la Thiérache sont mal desservies. Le bassin est parcouru par des axes autoroutiers comme l'A2, l'A23 et l'A26, complétés par des routes nationales.

L'économie du bassin repose sur l'industrie (1 emploi sur 5) avec des spécialisations en métallurgie, agroalimentaire, textile et transport (ex : Toyota, Stellantis, Alstom). L'agriculture est également présente, surtout au sud. Des disparités existent en accès à l'emploi, les taux variant de 55,5 % à 70,2 % selon les EPCI.

Enfin, le bassin joue un rôle clé dans la stratégie de spécialisation intelligente (S3) des Hauts-de-France, avec Valenciennes comme pôle pour les industries créatives et la mobilité terrestre et fluviale.

B Les orientations stratégiques mobilité des différents partenaires

Le bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache, composé de 13 EPCI et 1 pôle métropolitain, s'articule autour de 3 pôles régionaux majeurs (Cambrai, Maubeuge, Valenciennes) et 15 pôles intermédiaires structurant un territoire rural en développement. Il est ancré dans le SRADDET, visant à renforcer les dynamiques locales et l'ouverture territoriale.

Le territoire est concerné par les trois types de ruralité définis dans le SRADDET : espaces périurbains, ruraux en développement et isolés. Des ambitions collectives portent sur la transition énergétique, le développement d'une destination touristique, l'excellence agricole, et le renforcement des connexions interrégionales et transfrontalières.

En matière de mobilité, les défis sont nombreux : atteindre une part modale de 10-12 % pour les transports en commun, améliorer leur qualité, réduire les temps de trajet et accompagner les publics vulnérables. Deux AOM ont adopté des Plans de Mobilité, et un Plan de Mobilité Simplifié a été validé en 2023 pour la Thiérache.

Des enjeux spécifiques concernent les relations transfrontalières, avec un « effet frontière » marqué nécessitant une meilleure coordination des flux vers la Belgique. Des initiatives, comme le projet Interreg Cross4Mobility, visent à réduire ces contraintes en s'appuyant sur une coopération transfrontalière renforcée.

Enfin, les problématiques d'accès aux services, exacerbées par une précarité élevée et une forte dépendance à la voiture (80 % des actifs), sont au cœur des priorités territoriales. Des dispositifs comme les maisons France Services et les SDAASP des départements du Nord et de l'Aisne cherchent à améliorer l'accès physique et numérique aux services, en promouvant des alternatives collaboratives et inclusives à la voiture individuelle.

▶ Résumé

C Les déplacements des habitants

Le bassin de mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache enregistre environ **1 103 000 déplacements quotidiens** tous modes et motifs confondus. Parmi eux, **73 % sont internes à un même EPCI**, **18 % concernent des échanges entre EPCI**, et **9 % impliquent l'extérieur**. Les flux externes se dirigent principalement vers l'Aire Urbaine Centrale (61 %), suivie par le Saint-Quentinois (13 %), l'Île-de-France (9 %), l'Arrageois (7 %) et le Sud de l'Aisne (7 %).

Les **227 800 actifs** effectuant des trajets domicile-travail internes au bassin se déplacent majoritairement en voiture (95 %), avec une faible utilisation des transports en commun (moins de 15 %). Parmi eux, **122 000 actifs parcourent plus de 10 km** ; 61 % de ces trajets sont internes au bassin.

Concernant les **grands mobiles** (36 % des habitants de plus de 11 ans), ils effectuent en moyenne **4,4 déplacements par jour**, parcourent **77 km** en **1h44**. La voiture est prédominante (87 %) pour les trajets longs, les transports collectifs restant marginaux.

Sur le réseau **TER Hauts-de-France**, **21 900 voyages quotidiens** concernent le bassin, dont **26 % sont internes**. Les gares de Lille et Valenciennes concentrent la majorité des échanges. Les abonnés TER (14 900 en 2019) résident principalement à Valenciennes, Cambrai et Maubeuge. Un potentiel de **27 200 trajets/jour** pourrait être transféré de la route vers le rail, notamment pour des relations internes et avec Lille.

Le réseau de transport **interurbain régional** est largement utilisé par les scolaires (**16 148 abonnés**) pour des trajets vers 240 établissements du bassin. En 2022, les voyages commerciaux ont atteint **950 000**, avec **688 000 voyages urbains** dans le cadre des cars « portes ouvertes ». Les **10 lignes commerciales les plus fréquentées** représentent 53 % des déplacements, notamment la ligne **952 Maubeuge-Avesnes-Fourmies** (77 193 voyages).

Ces chiffres témoignent d'une forte dépendance à la voiture et d'un potentiel de développement des transports en commun, particulièrement sur des axes structurants internes et vers Lille.

D L'offre de services en transports collectifs

L'offre de transport régional s'organise autour des réseaux routiers (RRTHDF et Arc-en-Ciel) et du réseau ferroviaire TER. Le territoire est desservi par **73 lignes interurbaines** reliant 282 communes et par **89 circuits scolaires** pour les élèves de 240 établissements. Le réseau TER se compose de **11 lignes** avec des niveaux de desserte adaptés : TERGV Krono+, TER Krono, City et Proxy. La relance de la liaison ferroviaire Paris-Bruxelles via Aulnoye-Aymeries marque également un développement transfrontalier.

Le réseau routier intègre une offre scolaire et commerciale, incluant des lignes Express (4), fortes (13) et de proximité (19), qui favorisent la connectivité avec les pôles de mobilité et le réseau ferroviaire. Une tarification intermodale permet l'utilisation conjointe des réseaux urbains et régionaux, facilitant les déplacements dans le ressort des AOM urbaines.

Les AOM concernées (Cambrai, SIMOUV et Sambre Mobilités) organisent des réseaux urbains denses complétés par des services de Transport à la Demande (TAD), renforçant l'accessibilité des zones rurales. Enfin, des initiatives comme le dispositif éTER et les packs touristiques TER encouragent l'usage des transports collectifs pour les loisirs et le tourisme.

E L'intermodalité

Le bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache présente une importante dynamique de déplacements, avec 586 200 trajets quotidiens de plus de 10 km réalisés par les habitants de plus de 11 ans. Parmi ceux-ci, 28 500 sont intermodaux (5 %), impliquant généralement plus de deux modes de transport pour une distance moyenne de 59 km. Les combinaisons les plus fréquentes incluent voiture + train (26 %) et divers autres modes tels que TCU, autocars et TER.

Les services régionaux sont caractérisés par plusieurs initiatives d'intégration tarifaire, notamment dans les territoires de Cambrai et du SIMOUV. À Cambrai, les usagers peuvent utiliser 9 lignes régionales avec un titre urbain, tandis que le SIMOUV permet l'usage des réseaux TER sans surcoût avec un abonnement Transvilles. Par ailleurs, un abonnement intermodal mensuel à 10 € pour les détenteurs de titres TER reste peu connu.

En matière de billettique, seuls Cambrai et le SIMOUV ont déployé des systèmes interopérables PassPass, tandis que le SMTUS travaille sur une intégration similaire. D'autres AOM du bassin n'ont pas encore adopté de telles solutions. Le réseau régional Arc-en-Ciel est équipé de PassPass, garantissant une interopérabilité régionale, tandis que le réseau RTA de l'Aisne utilise MATAWAN avec une compatibilité partielle. Le réseau TER est également doté du système PassPass.

Le bassin compte neuf AOM, dont quatre (SIMOUV, Cambrai, SMTUS, Sud Avesnois) et la Région Hauts-de-France sont membres d'HDFM. Une réflexion est en cours pour l'adhésion du PETR de Thiérache, tandis que la CC Cœur de l'Avesnois, non AOM, est inéligible.

Enfin, les réseaux urbains intégrant leurs données au calculateur d'itinéraires PassPass sont le SIMOUV, Cambrai et Sambre Mobilités, tandis que la Région fournit les données de ses services pour enrichir la plateforme PassPass.fr.

F Les vulnérabilités et les dispositifs de mobilité solidaire

Le bassin de mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache se caractérise par une forte diversité géographique et sociale. Les espaces urbains, concentrés autour des pôles de Valenciennes, Cambrai et Maubeuge, contrastent avec les zones rurales moins denses, notamment dans l'Avesnois et la Thiérache. Deux tiers de la population résident en zones urbaines, mais un habitant sur dix vit en milieu rural faiblement connecté aux pôles.

Les disparités socio-économiques sont marquées. Le revenu médian est le plus bas des Hauts-de-France (18 800 € en 2019), avec un taux de pauvreté de 22 %, bien supérieur à la moyenne régionale. Ces inégalités touchent particulièrement le sud du bassin et l'arrondissement de Vervins. Les jeunes sont également vulnérables : plus de 27,5 % des 15-29 ans ne sont ni en emploi ni en formation, un taux qui dépasse 30 % dans certaines intercommunalités.

L'accessibilité aux services est globalement satisfaisante dans les pôles urbains, mais des zones à enjeux subsistent, notamment au sud du bassin pour les services publics et l'offre médicale, ainsi que dans le nord du Maubeugeois. Ces territoires souffrent également de fragilité numérique, exacerbée dans la Thiérache.

Le vieillissement de la population est un enjeu clé, avec une augmentation prévue de 60 % des 75 ans et plus d'ici 2040. Cela soulève des besoins en termes de silver-économie et de services à la personne. En parallèle, les seniors et les jeunes doivent être prioritairement pris en compte dans les politiques de mobilité et d'accès aux équipements.

Le territoire bénéficie de diverses initiatives de mobilité solidaire, incluant garages et auto-écoles solidaires, aides au permis, et services de transport adaptés comme Mobi+ et Sésame. Cependant, les infrastructures restent inégalement réparties, et les trajets domicile-travail peuvent s'avérer longs, surtout pour les habitants des zones périphériques.

Enfin, l'accès à la formation professionnelle demeure un défi, les CFA étant souvent éloignés des transports publics, nécessitant une amélioration des solutions de mobilité pour les apprentis. L'objectif du SRADDET de renforcer les mobilités pour tous s'avère crucial pour répondre à ces enjeux territoriaux.

A noter enfin que la mobilité solidaire est soutenue par divers services et accompagnements, y compris des politiques volontaristes des Départements et de la Région.

▶ Résumé

G Vers une mobilité durable et décarbonée

Le bassin de mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache compte 258 843 actifs dont 87 % utilisent la voiture pour leurs trajets domicile-travail, bien au-dessus de la moyenne régionale. Cela génère 235 330 tonnes de GES annuelles, soit 13 % des émissions régionales, avec des niveaux moyens supérieurs à 124 g/km. Les déplacements domicile-travail y sont peu éco-efficaces, notamment entre les principales intercommunalités, où les alternatives comme les transports en commun ou les modes doux restent marginales (8 % pour les premiers, 5 % pour les seconds).

Pour réduire l'impact carbone, des initiatives se développent. Le covoiturage bénéficie d'un schéma interdépartemental du Nord et du Pas-de-Calais structurant (une partie du bassin seulement est concerné), avec plusieurs niveaux d'aires de stationnement, mais un recensement complet reste à faire. Certaines collectivités utilisent la plateforme Pass Pass Covoiturage pour faciliter les trajets partagés, tandis que des projets de covoiturage et d'autopartage se multiplient, notamment dans la CC du Pays de Mormal et le PETR Pays de Thiérache.

Concernant les infrastructures cyclables, les aménagements restent limités, malgré des efforts autour de l'eurovélo 3. Plusieurs schémas directeurs cyclables ont été réalisés, mais l'accès en vélo à des lieux stratégiques comme les gares ou établissements scolaires demeure difficile.

Les gares du bassin sont en cours de mise à niveau pour offrir davantage de stationnements sécurisés pour vélos, notamment dans le cadre des exigences de la LOM. Enfin, les bornes de recharge pour véhicules électriques sont concentrées dans les zones urbaines, alors que les territoires ruraux privilégient des installations privées.

H Les thématiques spécifiques au bassin de mobilité

Le projet de Service Express Régional Métropolitain (SERM) Hauts-de-France, inscrit dans la loi SERM de décembre 2023, constitue une initiative majeure pour transformer la mobilité dans la région métropolitaine lilloise et au-delà. Porté par la Région Hauts-de-France, la Métropole Européenne de Lille et l'État, il vise à renforcer l'offre multimodale de transports publics à travers une amélioration significative du réseau ferroviaire et des connexions intermodales.

Le périmètre du SERM couvre une vaste région transfrontalière de plus de 4 millions d'habitants, incluant la métropole lilloise, des territoires voisins comme le bassin minier, ainsi que des pôles belges tels que Courtrai et Tournai.

Le territoire franco-belge, bien que doté de deux lignes ferroviaires transfrontalières et de plusieurs liaisons cyclables, reste largement dépendant de l'automobile pour les déplacements des actifs, nécessitant une meilleure coordination et de nouvelles alternatives de mobilité. Des efforts sont envisagés pour harmoniser les politiques de mobilité, intégrer les données et stimuler les collaborations entre acteurs locaux, régionaux et transfrontaliers.

CHAPITRE

Novembre 2024 ©C. Zaborowki

Journée PAMS 2024 - Fourmies

A

Les bassins de mobilité, nouveaux espaces de collaboration

L'objectif de ces premières fiches est de faire ressortir les principales caractéristiques du bassin de mobilité Hainaut Cambrésis Thiérache qui est un nouvel espace de collaboration voulu par la loi d'orientation des mobilités (LOM).

Ces caractéristiques structurantes, portant notamment sur la démographie, le positionnement des infrastructures de transport et des pôles générateurs de déplacements, sont ainsi mises en avant au regard de l'impact qu'elles ont sur les pratiques de mobilité des habitants de ce bassin.

▶ A.1. Les Bassins de mobilité, nouvelle échelle de collaboration

▶ A.1. Les Bassins de mobilité, nouvelle échelle de collaboration

Eléments de contexte

La LOM renforce **le rôle de chef de file « mobilité et intermodalité » de la Région** en donnant un cadre et **des outils** pour définir **les modalités de coordination et de partenariat** avec l'ensemble des acteurs de la mobilité : AOM, syndicats mixtes de coordination, départements, gestionnaires de pôles d'échanges, représentants des employeurs, des habitants et des usagers, etc.

Ce **chef de filât** s'exerce essentiellement **à l'échelle de bassins de mobilité** que la Région devait définir après concertation.

Avant d'arrêter la cartographie des bassins de mobilité, la Région a donc mené **une phase de concertation** auprès des acteurs identifiés dans la loi – les départements, les AOM, les syndicats mixtes de type SRU ou encore les EPCI où la Région est AOM de substitution – et elle a choisi d'élargir cette concertation à d'autres acteurs : structures pouvant devenir AOM (PETR, syndicats mixtes porteurs de ScoT ou gestionnaires de PNR), pôles métropolitains, agences d'urbanisme, régions limitrophes, acteurs transfrontaliers et services de l'Etat. Cette concertation a été lancée officiellement lors de la Conférence Territoriale de l'Action Publique (CTAP) du 25 janvier 2021. Un cahier de concertation et un espace dédié sur internet ont été mis à disposition. De plus, **175 partenaires ont été invités à participer à 5 webinaires** qui ont eu lieu en avril 2021 pour présenter la démarche. Au final, la Région a pu s'appuyer sur 45 contributions écrites.

Ce travail de définition des bassins s'est inscrit dans la continuité des principes arrêtés dans **le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires** en partant, pour les décliner en bassins de mobilité, des espaces à enjeu identifiés dans le SRADDET qui étaient déjà le fruit de nombreux échanges avec l'ensemble des acteurs régionaux. Il s'agissait de retenir une échelle suffisamment large pour **faciliter le développement des pratiques intermodales et la bonne coordination des interventions des différents acteurs de la mobilité**.

Sur cette base, la Région a délibéré le 27 janvier 2022 pour définir les **10 bassins de mobilité**, qui s'affranchissent en particulier des limites départementales.

Aussi, c'est à l'échelle de ces 10 bassins de mobilité que la Région et ses partenaires doivent désormais **élaborer les futurs contrats opérationnels de mobilité et plans d'action en matière de mobilité solidaire** sur une durée de 5 ans. A l'issue de cette première génération de documents, en 2029, les contours de ces bassins pourront être re-questionnés et ajustés le cas échéant.

Caractérisation du bassin de mobilité

Le Bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache est constitué de **13 EPCI** répartis sur les départements du Nord et de l'Aisne**.**

Des EPCI sont à cheval entre plusieurs bassins du fait de leurs interconnexions. Ce sont :

- la Communauté d'Agglomération de Cambrai qui appartient également au bassin de l'Arrageois ;
- les Communautés d'Agglomération de Valenciennes Métropole et de la Porte du Hainaut sont partagées avec le bassin de l'Aire Urbaine Centrale ;
- la Communauté de Communes Thiérache Sambre et Oise appartenant également au bassin du Saint-Quentinois ;
- la Communauté de Communes des Portes de la Thiérache à cheval avec le bassin du Sud de l'Aisne.

▶ A.1. Les Bassins de mobilité, nouvelle échelle de collaboration

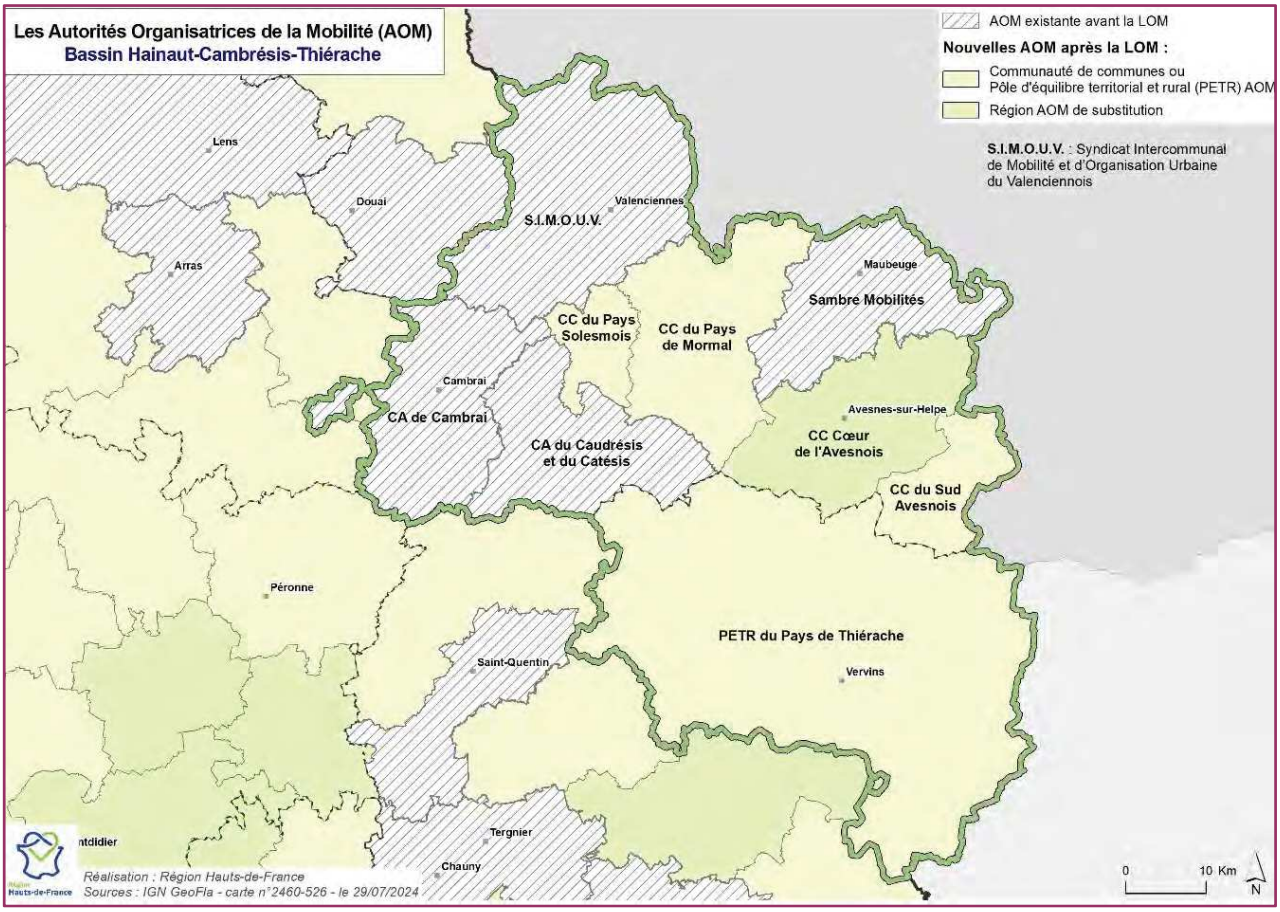
Enjeux et perspectives

Ces bassins de mobilité **ne doivent pas constituer une nouvelle « frontière »**. Cela serait contraire à l'esprit de la LOM qui considère que la mobilité ne connaît pas de limites administratives.

Certes, les bassins de mobilité sont créés quasi exclusivement au sein du périmètre de la Région Hauts-de-France, mais **les enjeux de mobilité interrégionale et transfrontalière** devront également être traités.

Les 5 EPCI concernés par deux bassins de mobilité devront être signataire des 2 COM et PAMS en lien avec le bassin dont ils sont partagés.

▶ A.2. Les autorités organisatrices de la mobilité



▶ A.2. Les autorités organisatrices de la mobilité

Eléments de contexte

En termes de gouvernance relative à la mobilité, l'un des objectifs principaux de la LOM est de **couvrir l'ensemble du territoire national par des autorités organisatrices de la mobilité (AOM)**.

Une AOM est une personne publique compétente pour l'organisation des mobilités au sein de son ressort territorial. Elle est notamment compétente pour organiser des services[1] :

- réguliers de transport public de personnes ;
- à la demande de transport public de personnes ;
- de transport scolaire ;
- relatifs aux mobilités actives ;
- relatifs aux usages partagés des véhicules ;
- de mobilité solidaire.

Avant la LOM, le territoire régional était seulement en partie couvert par des AOM, principalement par les Communautés Urbaines et Communautés d'Agglomération. Depuis la LOM, **l'ensemble du territoire national, et donc régional, est désormais couvert par une AOM** car la possibilité a été offerte aux Communautés de communes de prendre cette compétence dans les secteurs moins denses au 1er juillet 2021. Là où les Communauté de communes ne se sont pas saisies de la compétence mobilité, c'est la Région qui est devenue à cette date AOM par substitution.

En Hauts-de-France, la Région a encouragé l'ensemble des communautés de communes à se saisir de cette compétence ou à la confier à une structure supra-communautaire, comme énoncé dès le 9 décembre 2020 dans une délibération. **En Hauts-de-France**, sur 59 communautés de communes qui étaient amenées à se prononcer, **49 sont devenues AOM** et la Région est désormais AOM par substitution dans seulement 10 communautés de communes.

A noter que les communautés de communes devenues AOM ne reprendront les services assurés par la Région, intégralement dans leur ressort territorial, que si elles en font la demande.

Caractérisation du bassin de mobilité

Le Bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache est constitué actuellement de **9 Autorités Organisatrices de la Mobilité** :

- **4 AOM existaient avant la LOM, avec les 2 Communautés d'agglomération et 2 syndicats mixtes :**
  - Communauté d'Agglomération de Cambrai ;
  - Communauté d'Agglomération du Caudrésis-Catésis ;
  - Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois (SIMOUV) ;
  - Syndicat Mixte des Transports Urbains de la Sambre (SMTUS) devenu Sambre Mobilités.
- **3 communautés de communes et un PETR sont devenus AOM depuis la LOM, en juillet 2021 :**
  - Communauté de Communes du Pays Solesmois ;
  - Communauté de Communes du Pays de Mormal ;
  - Communauté de Communes Sud Avesnois ;
  - PETR du Pays de Thiérache.

[1] Article L1231-1-1 du code des transports

▶ A.2. Les autorités organisatrices de la mobilité

La Communauté de communes Cœur de l'Avesnois n'a pas pris la compétence mobilité. La Région est ainsi devenue AOM de substitution sur ce territoire au 1er juillet 2021.

Par ailleurs, **la Région est également Autorité organisatrice de la mobilité régionale.** Elle dispose de la capacité d'exercer sur son ressort territorial les mêmes types de services qu'une AOM « locale », mais qui sont d'intérêt régional.

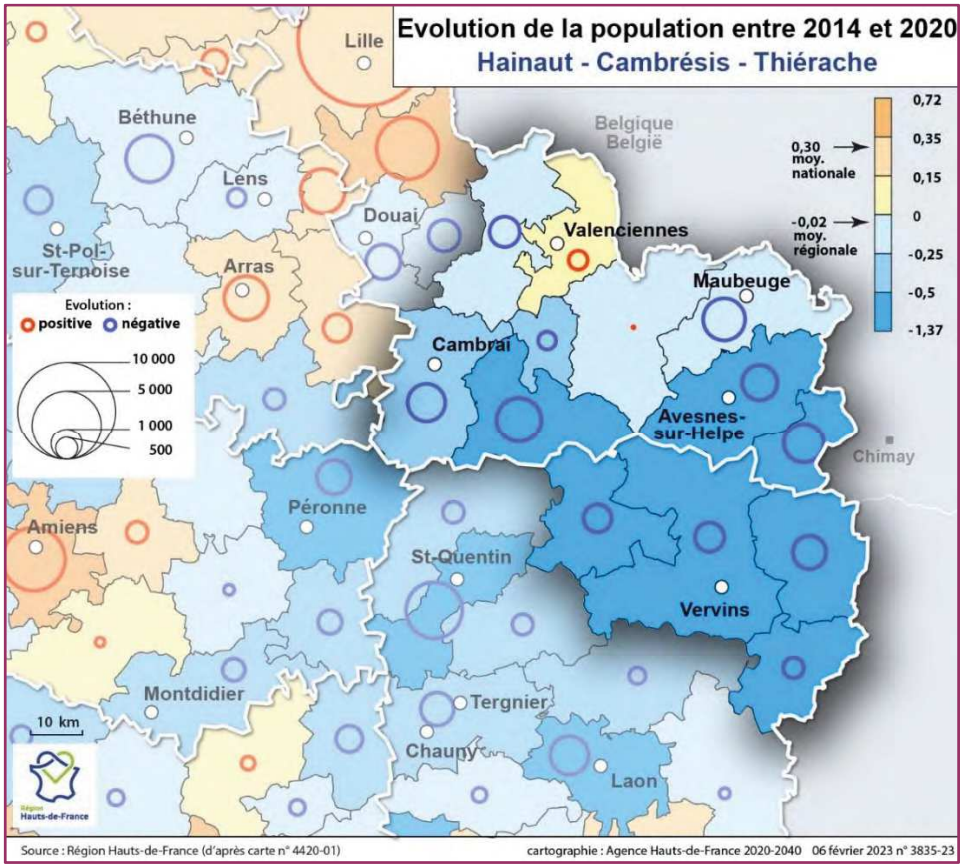
A ce jour, aucune communauté de communes devenue AOM n'a exprimé le souhait de reprendre les services assurés par la Région, dans son ressort territorial.

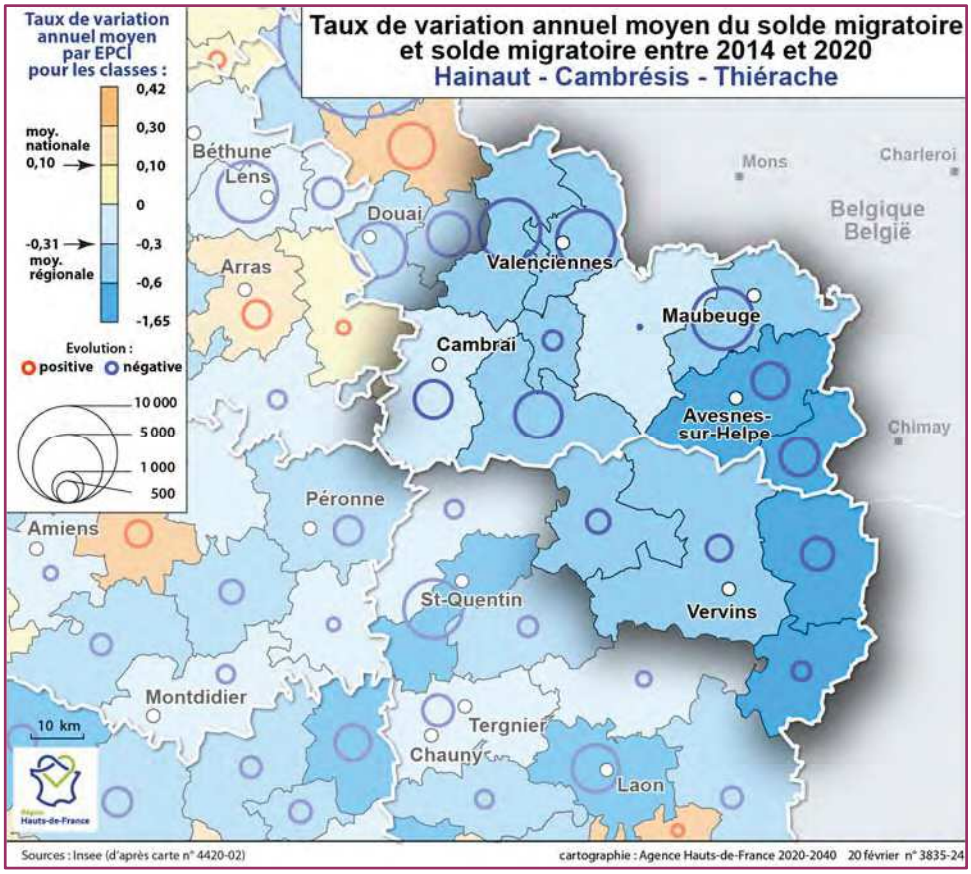
Enjeux et perspectives

Les AOM ont un rôle décisif dans l'élaboration des COM et des PAMS. Il ne s'agit pas de faire preuve d'ingérence et de s'intéresser à leurs actions qui touchent uniquement leurs différents ressorts territoriaux mais plutôt d'identifier **les projets nécessitant une bonne coordination avec les AOM voisines**, notamment pour s'affranchir des limites administratives et faciliter les déplacements nécessitant l'usage de plusieurs réseaux, pour gérer les situations perturbées, etc.

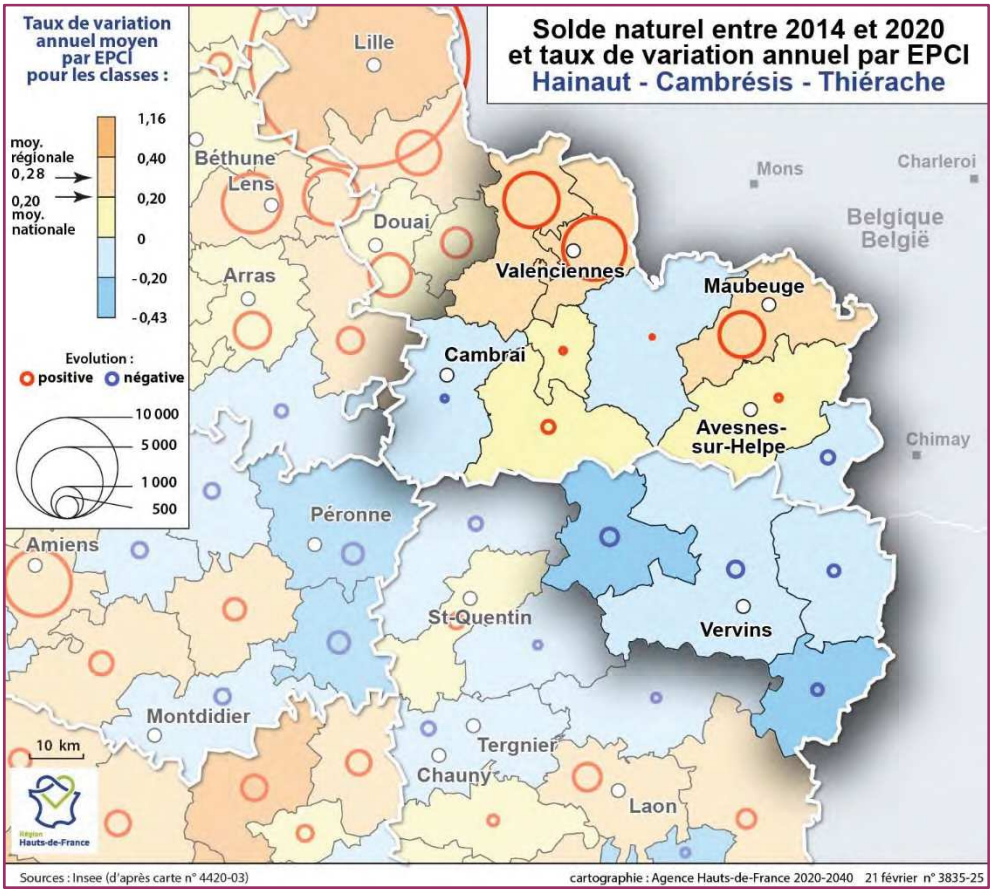
A noter que la carte des AOM peut potentiellement évoluer car La LOM prévoit que d'autres structures supra communautaires puissent également devenir AOM lorsque la compétence mobilité leur a été transférée : Parc naturel régional, Pôle d'équilibre territorial et rural (PETR), Pôle Métropolitain ou encore les syndicats mixtes porteurs de SCOT.

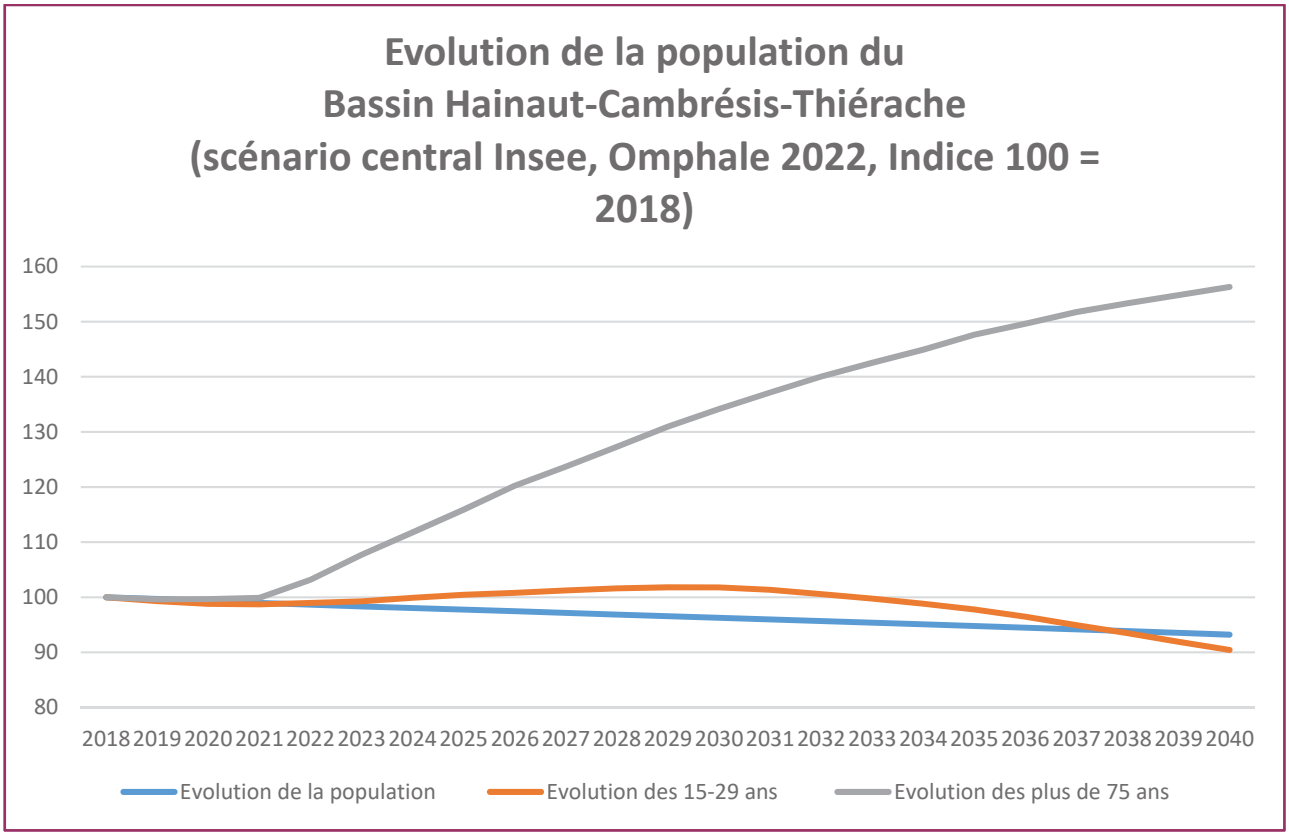
▶ A.3. La démographie et les projections à 2040





▶ A.3. La démographie et les projections à 2040





▶ A.3. La démographie et les projections à 2040

Eléments de contexte

Les dynamiques démographiques sont essentielles à observer afin d'analyser l'attractivité des territoires et les flux qu'elle engendre. Les comportements de mobilité vont également différer selon les caractéristiques sociales et démographiques des personnes.

Au 1er janvier 2020, **la région Hauts-de-France compte 5 997 700 habitants**, soit 9 % de la population métropolitaine.

Entre 2014 et 2020, la population des Hauts-de-France est quasi stable alors qu'elle augmentait de 12 400 habitants en moyenne par an entre 2009 et 2014. Dans le même temps, la France métropolitaine enregistre une croissance démographique de +0,3 % par an.

Les Hauts-de-France connaissent **un solde migratoire négatif** (davantage de départs que d'arrivées dans la région) avec une perte moyenne de 18 400 habitants par an entre 2014 et 2020. Ce déficit migratoire n'est plus compensé aujourd'hui par un excédent naturel (l'excès des naissances sur les décès) qui tirait précédemment la croissance démographique. Le fléchissement du solde naturel est principalement le résultat de la baisse des naissances, avec une fécondité qui a récemment rejoint la moyenne nationale.

Si les tendances démographiques récentes se prolongeaient, la population des Hauts-de-France diminuerait de 10 % entre 2018 et 2070, pour atteindre 5,4 millions d'habitants à cet horizon. Non seulement la région continuerait de perdre des habitants au jeu des migrations résidentielles, mais elle commencerait également à enregistrer plus de décès que de naissances à partir de 2040 environ.

La région va être marquée par **un fort vieillissement démographique** : d'ici 2070, la population des seniors, âgés de 65 ans ou plus, devrait croître de 400 000 personnes environ, une croissance essentiellement portée par l'augmentation du nombre de 75 ans ou plus qui doublerait quasiment sur la période.

Caractérisation du bassin de mobilité

Le bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache représente **13,4 % de la population régionale avec 806 130 habitants** (soit une densité de 175,4 habitants/km² contre 189 habitants/km² en Hauts-de-France).

A l'image de la tendance régionale, ce territoire a **perdu de la population entre 2014 et 2020** avec une perte de 12 461 habitants entre 2014 et 2020 (soit -0,3 %/an contre -0,02 %/an en moyenne régionale). Pour ce bassin de mobilité, cette baisse de la population s'explique par un déficit migratoire (- 0,4 % par an) qui n'est pas compensé par le solde naturel sur cette période (+0,2 % par an).

A l'exception de la Communauté d'Agglomération de Valenciennes Métropole, toutes les intercommunalités de ce bassin ont perdu des habitants entre 2014 et 2020. Les pertes relatives les plus importantes sont sur la partie sud du bassin (de -0,5 % par an sur la Communauté d'Agglomération du Caudrésis et du Catésis à -1,1 % par an pour la Communauté de Communes du Sud Avesnois), en raison d'un cumul d'un solde naturel et d'un solde migratoire apparent négatifs.

Si les tendances démographiques récentes se prolongent, **le bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache verrait sa population diminuer d'environ 7 % à l'horizon 2040** (scénario central Insee, Omphale 2022).

A l'image de la région, le bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache va être marqué par un fort vieillissement de la population à l'horizon 2040 (projections Insee et Omphale 2022) : si les tendances actuelles se prolongent, **le nombre de 75 ans et plus devrait augmenter de plus de 55 % d'ici 2040**, tandis que le nombre de jeunes (15-29 ans) pourrait diminuer d'environ 10 %. Les plus de 75 ans représenteraient 14 % de la population du bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache en 2040.

Ce vieillissement peut être vu comme un enjeu de développement territorial : silver-économie, développement des services à la personne, attractivités de retraités ou de touristes.

Enjeux et perspectives

Les projections ne sont pas des prévisions. Elles se contentent de mesurer les impacts d'un prolongement des tendances passées. Par exemple, dans un scénario alternatif proposé par l'Insee consistant à augmenter l'indice de fécondité, l'espérance de vie et les migrations entrantes, la population régionale augmenterait de 200 000 habitants d'ici 2070.

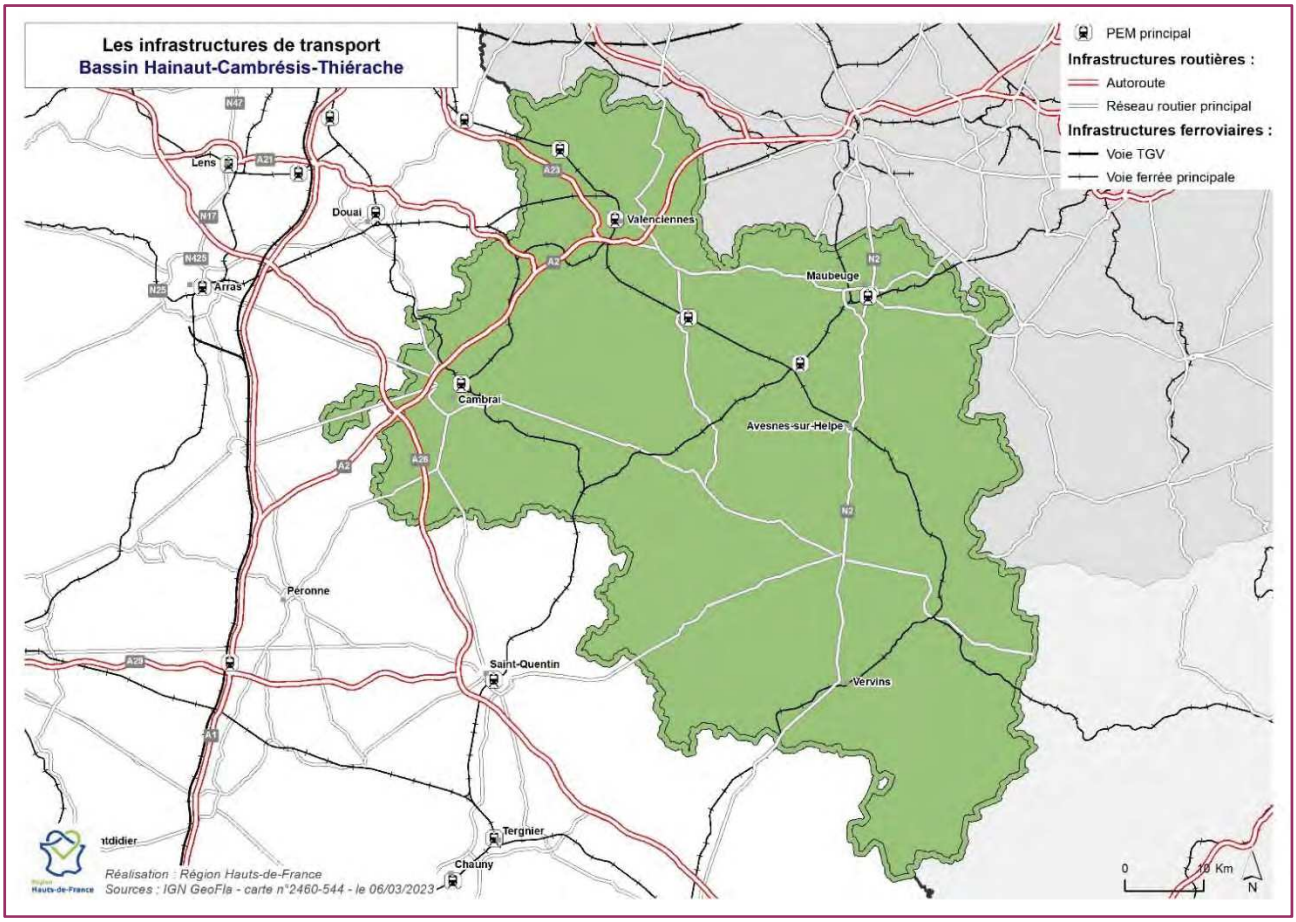
Le développement territorial et les politiques régionales ont un rôle à jouer dans l'évolution des différents paramètres sur lesquels reposent les projections. Ainsi, la fécondité est influencée par la confiance des ménages en l'avenir, elle-même liée à la qualité de vie présente sur le territoire. De même, les politiques en faveur de la santé, notamment en matière de prévention favorisent la progression de l'espérance de vie et le nécessaire rattrapage régional dans cette dimension. Enfin, le déficit migratoire renvoie aux politiques d'attractivité et de développement économique de la région.

Néanmoins, le vieillissement démographique restera une tendance lourde à l'échelle de ce bassin, quels que soient les scénarios. Aussi, **l'adaptation des politiques publiques et des territoires au vieillissement est un enjeu considérable** sur ces prochaines années.

Le vieillissement démographique doit être pris en compte notamment dans les politiques de mobilité, en particulier avec le **PAMS**. Une partie de plus en plus importante de la population va ainsi être concernée par des difficultés relatives à la mobilité.

A ce titre, la mission gouvernementale consacrée aux mobilités actives précise, dans son rapport de mars 2022, que dans un contexte de vieillissement de la population, la promotion des mobilités actives constitue un important levier pour bien vieillir.

▶ A.4. Les infrastructures de transport



▶ A.4. Les infrastructures de transport

Eléments de contexte

La région Hauts-de-France se caractérise par un relief faible qui s'est avéré propice à la construction de nombreuses voies de communication. Son réseau dense constitue **un atout au regard de sa position stratégique en Europe**.

Le réseau routier des Hauts-de-France est ainsi particulièrement important, se caractérisant par 1 179 km d'autoroutes, 567 km de routes nationales et 65 709 km de routes départementales et voies communales.

Le réseau ferroviaire de la Région Hauts-de-France est également fortement maillé, doté de deux axes à grande vitesse qui se croisent à Lille, et c'est le réseau ferroviaire le plus dense de France après celui de l'Ile-de-France. Il est ainsi constitué de 2 500 km de voies ferrées, dont près de 1 650 km sont électrifiées. Environ 200 km sont circulés par le TERGV.

La Région compte **de nombreux Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM), soit 26 PEM régionaux et 25 PEM de rabattement vers les métropoles**. Plus globalement, 358 gares et haltes sont desservies par le train.

Caractérisation du bassin de mobilité

Le bassin de mobilité du Hainaut-Cambrésis-Thiérache est caractérisé par sa **frontière avec la Belgique** qui s'étend sur presque toute sa partie nord et est.

Il s'organise autour de **3 pôles urbains d'envergure régionale** que sont Cambrai, Maubeuge et Valenciennes, ainsi que de **15 pôles intermédiaires** qui structurent la partie sud du bassin de mobilité.

Le réseau ferré sur le bassin de mobilité dessert **15 gares** ainsi que **33 haltes ferroviaires**. Les gares de Maubeuge, Valenciennes, Cambrai et Avesnes-sur-Helpe jouent un rôle structurant pour le bassin de mobilité par leurs dessertes d'axes importants reliant à la fois des pôles inter-bassins mais également des pôles extérieurs au bassin de mobilité (Douai, Lille, Lens, …).

On note une inégalité de desserte du territoire du réseau ferré puisque certains territoires du bassin de mobilité ne comportent aucune gare ni halte ferroviaire (c'est le cas du sud et ouest de la Thiérache ainsi que de la frange sud limitrophe avec la Belgique).

Le territoire est **desservi par des autoroutes uniquement pour la partie nord-est**. Cette dernière est parcourue par l'A2 qui assure la liaison avec la Belgique (vers Bruxelles) depuis l'A1 dans la Somme, l'A23 reliant Valenciennes à la métropole lilloise par l'ouest et dans une moindre mesure par l'A26 qui relie Calais à Troyes en passant à proximité de Cambrai.

Les autres infrastructures routières complètent les dessertes du bassin de mobilité :

- par un axe nord-sud, la RN2, qui relie la Belgique à la région parisienne ;
- vers les pôles des autres bassins de mobilité limitrophes, notamment vers Douai, Arras, Saint Quentin et Laon ainsi que vers la Belgique.

▶ A.4. Les infrastructures de transport

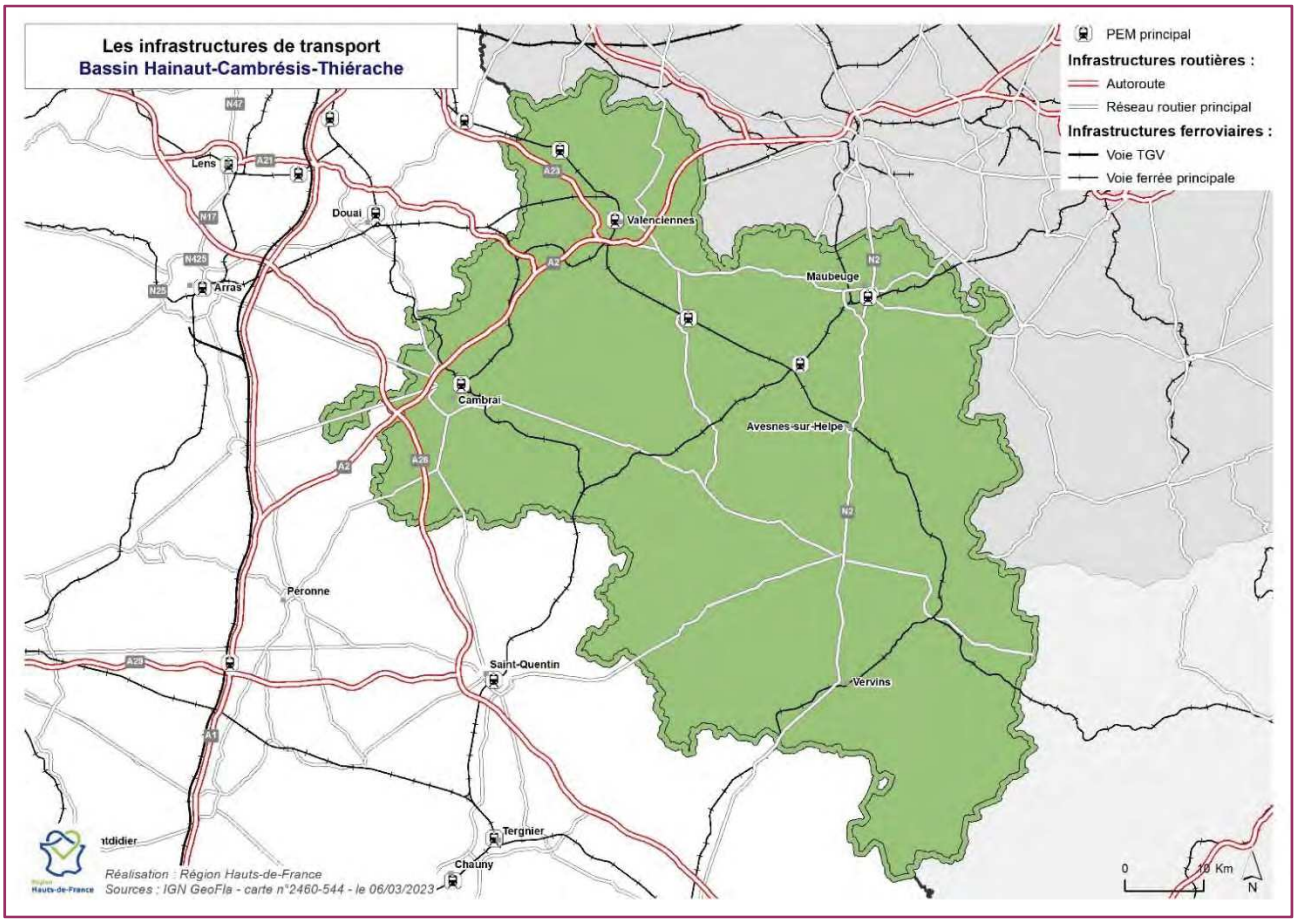
Enjeux et perspectives

Le réseau routier de l'A23 entre Lille et Valenciennes est saturé aux heures de pointes en semaine. Il convient de réfléchir à **l'accessibilité de la métropole lilloise**, en complémentarité avec les travaux sur le service express régional métropolitain lillois qui doit se connecter à Valenciennes.

L'efficacité du système TER est également à conforter, conformément aux objectifs du SRADDET, afin d'assurer le maximum de report modal de la route vers le train.

En dehors des agglomérations desservies par le train et pourvue d'un système de transport collectif urbain (TCU), la voiture reste l'outil principal pour assurer sa mobilité dans le bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache. L'enjeu principal est d'augmenter le nombre de personnes par voiture pour lutter contre l'autosolisme.

▶ A.5. Les principaux pôles générateurs de déplacements



▶ A.5. Les principaux pôles générateurs de déplacements

Eléments de contexte

Les mobilités sont à la charnière entre déplacement, technologie utilisée pour se déplacer, organisation spatiale du territoire et fonctionnement de ce qui fait la vie économique et sociale de ce dernier. **La prise en compte des générateurs de flux est essentielle** pour appréhender la mobilité sur un territoire.

Ces générateurs de flux sont bien évidemment très nombreux, dans des domaines aussi importants que l'économie, la santé, la formation, le sport, la culture…

De manière classique, il est proposé de zoomer à travers cette fiche sur les principaux pôles générateurs de déplacements suivants :

- les lycées et les établissements d'enseignement supérieur ;
- les établissements commerciaux de plus de 400 m ;
- les établissements de santé (centres hospitaliers, maisons de santé, centre médico-psychologique, établissement et service d'aide par le travail…) ;
- les gares et les points d'arrêt ferroviaires.

D'autres pôles générateurs de déplacements auraient également pu être représentés, ce qui n'est pas le cas sur cette carte, tels que des équipements touristiques ou encore des gares routières et aires de covoiturage.

Caractérisation du bassin de mobilité

Dans le bassin du Hainaut-Cambrésis-Thiérache, on constate **une polarisation forte des générateurs de flux vers les trois pôles urbains régionaux, à savoir Valenciennes, Cambrai et Maubeuge**. Ils concentrent la grande majorité des établissement d'enseignement supérieur, des grandes surfaces commerciales ainsi que des établissements de santé.

Des pôles secondaires regroupent quelques générateurs de flux, tels que Aulnoye-Aymeries, Avesnes-sur-Helpe Fourmies, Hirson, Le Quesnoy, Le Cateau-Cambrésis, Caudry et Vervins.

A contrario, certains établissements et zones d'activités économiques sont disséminés et se situent éloignés de toutes infrastructures structurantes du territoire, qu'elles soient ferroviaires ou routières. L'accès à ces établissements ne peut se faire qu'en voiture par des axes secondaires, ce qui allonge les temps de déplacements pour se rendre dans ses structures.

Même s'ils ne sont pas représentés sur la carte suivante, les **équipements touristiques** sont également des pôles générateurs importants de déplacements en saison estivale (par exemple le Val Joly à Eppe-Sauvage).

▶ A.5. Les principaux pôles générateurs de déplacements

Enjeux et perspectives

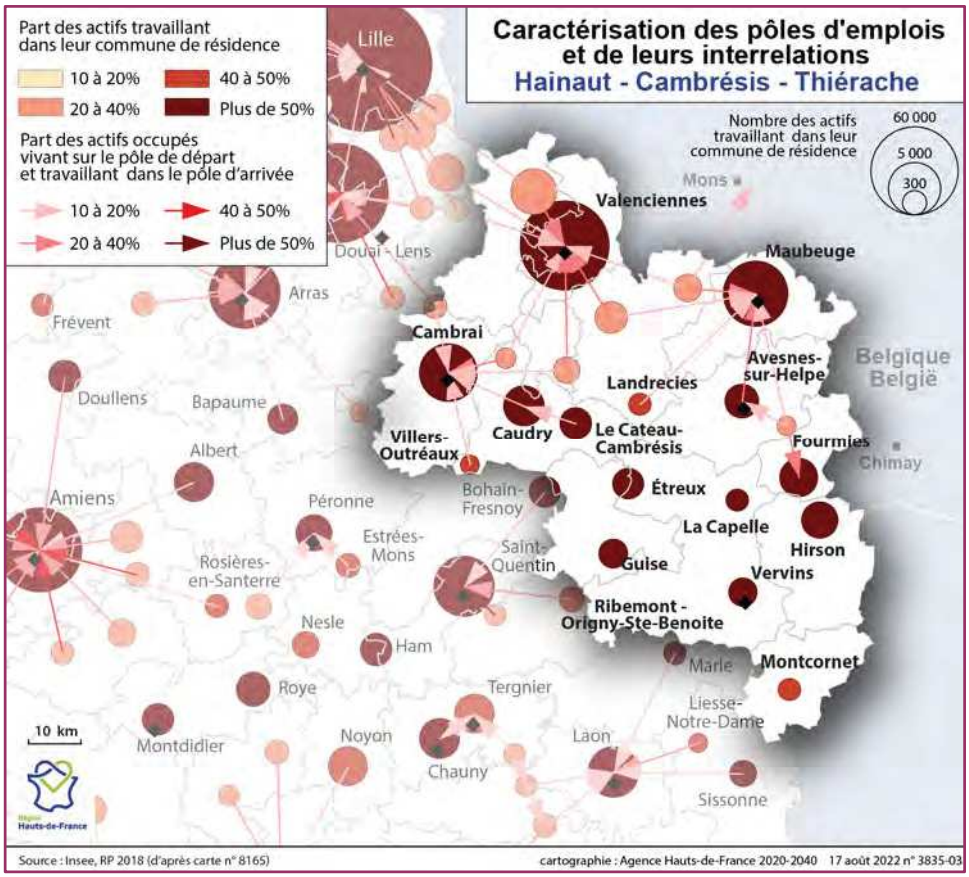
Les enjeux de mobilité et d'aménagement du territoire sont intrinsèquement liés.

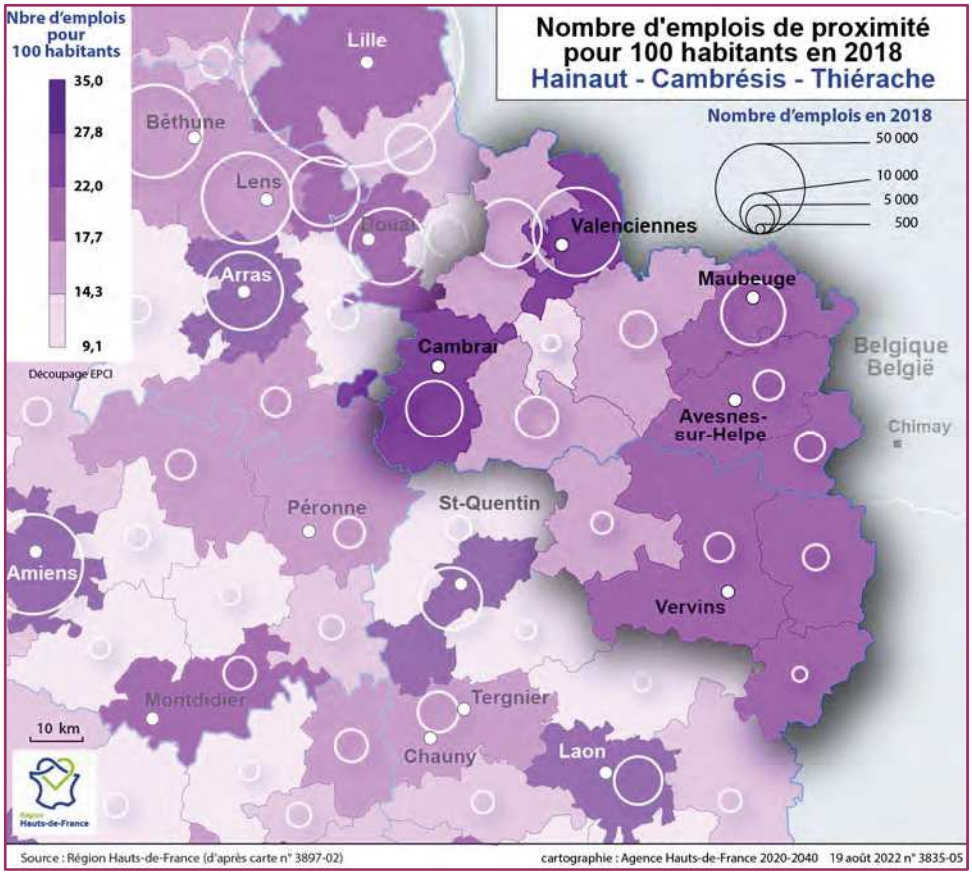
Les pôles générateurs de transport apparaissent souvent concentrés, avec des horaires communs de déplacements, engendrant **une saturation des réseaux, routiers et ferroviaires**. Des réflexions pourraient être menées pour limiter le fait que les déplacements soient réalisés sur les mêmes plages horaires : le développement du télétravail, le développement des tiers-lieux ou encore des aménagements horaires pour les entreprises et les établissements d'études supérieures.

Par ailleurs, par rapport à l'urbanisation existante, **les transports en commun actuels ne peuvent pas répondre à tous les besoins de déplacements**, avec une multiplicité de pôles générateurs diffus. Une réflexion peut être menée afin **d'élargir le panel de solutions de transports** ou de mieux coordonner des offres de transport existantes.

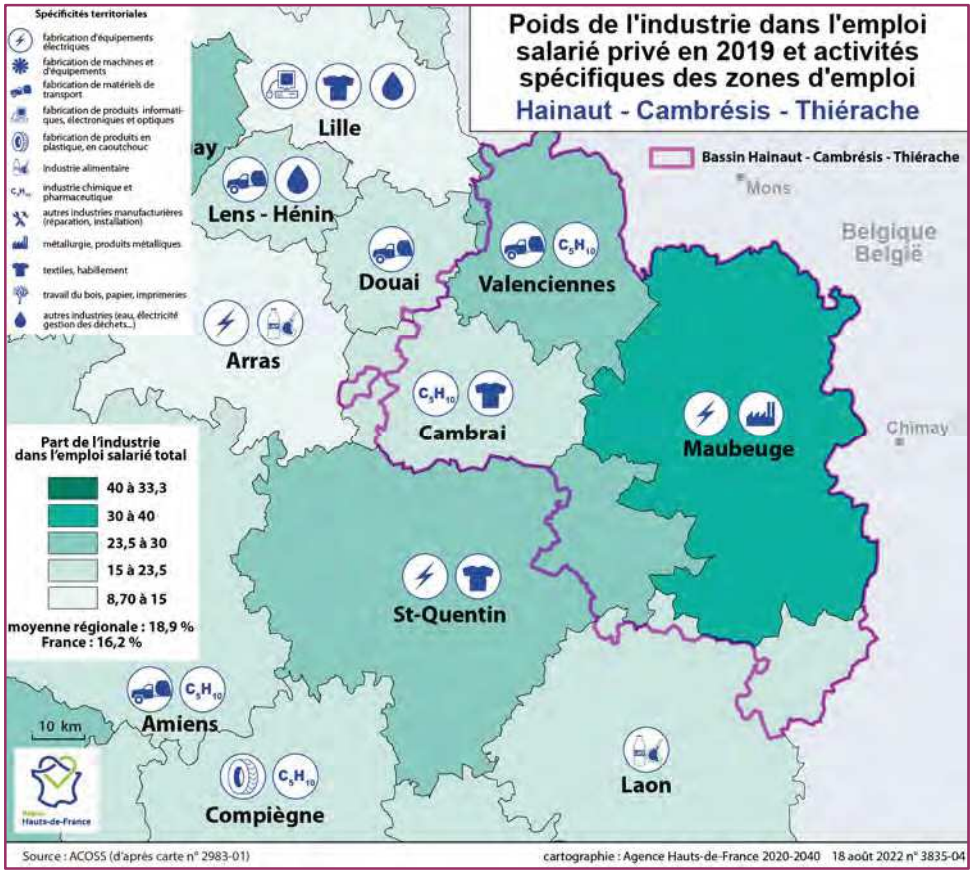
De plus, **une réflexion approfondie sur les déplacements du quotidien** devrait être dès aujourd'hui menée pour toute nouvelle création de site d'attractivité ainsi que pour toute extension urbaine. Le SRADDET Hauts-de-France demande ainsi de définir une organisation spatiale visant à limiter l'étalement urbain. Le regroupement des activités permet d'éviter la multiplication et l'allongement des déplacements, et incite à l'utilisation des modes doux sur des trajets de courte distance.

▶ A.6. Les interrelations entre les pôles d'emploi





▶ A.6. Les interrelations entre les pôles d'emploi



Eléments de contexte

Les Hauts-de-France regroupent près de **2 120 000 emplois**. Les fonctions « transversales »[1] y sont bien implantées. Elles incluent notamment les activités de logistique qui bénéficient du positionnement géographique favorable de la région et représentent près d'un emploi sur dix (première région française pour la part de la logistique dans l'emploi salarié régional). D'un poids comparable au niveau national, les fonctions « productives »[2] regroupent près d'un emploi sur cinq. A l'inverse, **les fonctions « métropolitaines »**[3] sont sous-représentées dans la région (un emploi sur cinq) et concentrées dans l'aire de Lille. Enfin, l**es fonctions « présentielles »**[4] concentrent près de 2 emplois sur 5, soit un peu plus qu'en France métropolitaine.

L'organisation territoriale des Hauts-de-France et la répartition des emplois est i**mpactée par deux influences métropolitaines**. En interne, **la Métropole Européenne de Lille (MEL)** étend principalement son influence au Bassin minier et à la Flandre intérieure. La seconde influence métropolitaine correspond à **l'extension francilienne** qui déborde sur une large partie sud de la région. Ces influences se traduisent par d'importants flux domicile-travail et font des Hauts-de-France **la première région au regard des déplacements domicile-travail** avec près de 3 actifs sur 4 travaillant hors de leur commune de résidence.

[1] Les fonctions transversales regroupent les professions de transport-logistique d'une part (flux de personnes et de marchandises) et d'entretien-réparation d'autre part (nettoyage, maintenance).
[2] Les emplois dans les fonctions productives sont ceux produisant des biens matériels ou mettant en œuvre concrètement des processus techniques (agriculture, fabrication, BTP).
[3] Les emplois liés aux fonctions dites « métropolitaines » correspondent aux métiers à forte valeur ajoutée dans les domaines de la gestion, la conception-recherche, les prestations intellectuelles, le commerce inter-entreprise et les services de culture-loisirs.
[4] Les fonctions présentielles regroupent des métiers répondant localement aux besoins de la population (résidente ou touristique).

▶ A.6. Les interrelations entre les pôles d'emploi

Si la métropolisation constitue une opportunité de développement, elle induit également des impacts sociaux et environnementaux négatifs. L'allongement des distances domicile-travail et la concentration des flux se traduisent par un allongement des durées de transport, une saturation des axes routiers et une dégradation de la qualité de l'air impactant la qualité de vie des actifs et des résidents.

Ces liaisons se concrétisent également par **l'importance des déplacements longs sur le territoire**. Ainsi, 1 770 000 personnes de plus de 11 ans sont considérées comme des grands mobiles, c'est-à-dire effectuant un déplacement d'au moins 10 kilomètres dans la journée. Ces personnes effectuent en moyenne 83 kilomètres de déplacement par jour et consacrent 1h59 à la mobilité. Elles sont globalement les plus nombreuses dans les territoires sous l'influence des agglomérations de Paris, Lille et Amiens. Un actif se déplaçant en train jusque l'Ile-de-France réalise en moyenne 3h30 de déplacement quotidien.

Si les Hauts-de-France se distinguent par deux influences métropolitaines, celles-ci ne couvrent pas l'ensemble des territoires régionaux qui disposent **d'autres moteurs de développement**. Les Hauts-de-France se caractérisent par la présence de nombreux pôles d'emploi structurants et par plusieurs systèmes territoriaux au regard des liens entre ces pôles engendrés par les déplacements domicile-travail.

Caractérisation du bassin de mobilité

L'économie du territoire est caractérisée par une pluralité de moteurs de développement économique : 10,5 milliards d'euros de richesse sont dégagés par les établissements implantés sur le territoire (plus de 11 % de la richesse produite sur l'ensemble du territoire régional). Près de 80 % de cette richesse est concentrée sur quatre EPCI : la CA Valenciennes Métropole, la CA de la Porte du Hainaut, la CA Maubeuge Val de Sambre, la CA de Cambrai. On observe une relative autonomie au sud du bassin avec peu de flux de richesses avec l'extérieur (peu de flux de masses salariales liés aux déplacements domicile-travail). On note également pour ce bassin un potentiel lié au « tourisme vert ».

L'industrie conserve un rôle assez important avec diverses spécialisations. Elle représente un emploi sur cinq contre 13,7 % en moyenne régionale. Cette part atteint même 1 emploi sur 4 en Thiérache du Centre. Elle s'appuie sur diverses spécialisations : métallurgie, caoutchouc-plastique, fabrication de matériel de transport, agroalimentaire, ou encore textile dans le Cambrésis. On peut citer pour la fabrication de matériel de transport Toyota à Onnaing, Stellantis à Hordain, Renault (MCA) à Maubeuge, Alstom à Crépin et Petite-Forêt ; pour l'agroalimentaire Candia à Awoingt, Royal Canin à La-Rue-des-Vignes, Mondelez France Biscuit à Vervins ; pour le textile Porthault à Cambrai et Groupe Sophie Halette à Caudry ; pour la métallurgie, Vallourec à Aulnoye-Aymeries.

La filière agricole est plus présente qu'en moyenne régionale, notamment sur le sud du bassin avec près d'un emploi sur 10 (2,1 % en moyenne régionale).

De fortes disparités territoriales sont observées en termes d'accès au marché du travail avec **des taux d'emploi qui varient de 55,5 % (CA Maubeuge Val de Sambre) à 70,2 % (CC du Pays de Mormal)**. Seuls trois EPCI du bassin ont des taux d'emploi supérieur à la moyenne régionale (CC du Pays de Mormal, CA de Cambrai et CC du Pays du Solesmois) Au sein du bassin de mobilité, trois emplois sur quatre sont concentrés sur 4 EPCI : CA Valenciennes Métropole, CA de la Porte du Hainaut, CA Maubeuge Val de Sambre et CA de Cambrai.

Trois pôles d'emploi très important structurant au nord du bassin interagissent avec des pôles voisins proches : Valenciennes, Maubeuge et Cambrai.

On note de plus petits pôles d'emploi dans la partie sud du bassin qui fonctionnent de façon relativement autonome et apparaissent peu reliés entre eux.

▶ A.6. Les interrelations entre les pôles d'emploi

Dans le cadre de la programmation 2014-2020 des fonds européens, l'UE a demandé aux régions d'élaborer une « stratégie de spécialisation intelligente » (« smart specialization strategy ») pour la recherche et l'innovation : c'est la S3. Chaque région se concentre dans les domaines d'innovation où elle a les meilleurs atouts par rapport aux autres régions européennes.

Le bassin Hainaut Cambrésis Thiérache est particulièrement au cœur de la S3 avec Valenciennes en binôme « tête de réseau » de la S3 dans deux spécialisations régionales : Industries créatives en binôme avec la Métropole Lilloise et Mobilité terrestre et fluviale en binôme avec Compiègne. La spécialisation Industries créatives est en lien avec la production audiovisuelle (contenus et médias interactifs comprenant de la réalité virtuelle, de la réalité augmentée… ou conception des jeux vidéo). En Hauts-de-France, cela vise surtout les domaines de la culture et du tourisme. La spécialisation « Mobilité terrestre et fluviale » concerne la conception et les matériaux pour les trains, les voitures au regard des innovations technologiques récentes, notamment la fin de l'utilisation des moteurs entièrement thermiques.

Enjeux et perspectives

La concentration de ¾ emplois dans 4 EPCI du bassin Hainaut Cambrésis Thiérache engendre des flux de mobilité important au sein du bassin de mobilité. Ceci pose la question de l'accès aux activités sur l'agglomération, notamment en périurbain et rural.

Une majorité des flux sont réalisés en voiture, il convient de proposer des alternatives en transports en commun, des parkings relais ou autre solution afin d'éviter les engorgements en entrée et en sortie d'agglomération et diminuer les émissions de gaz à effet de serre et la pollution de l'air.

CHAPITRE

B

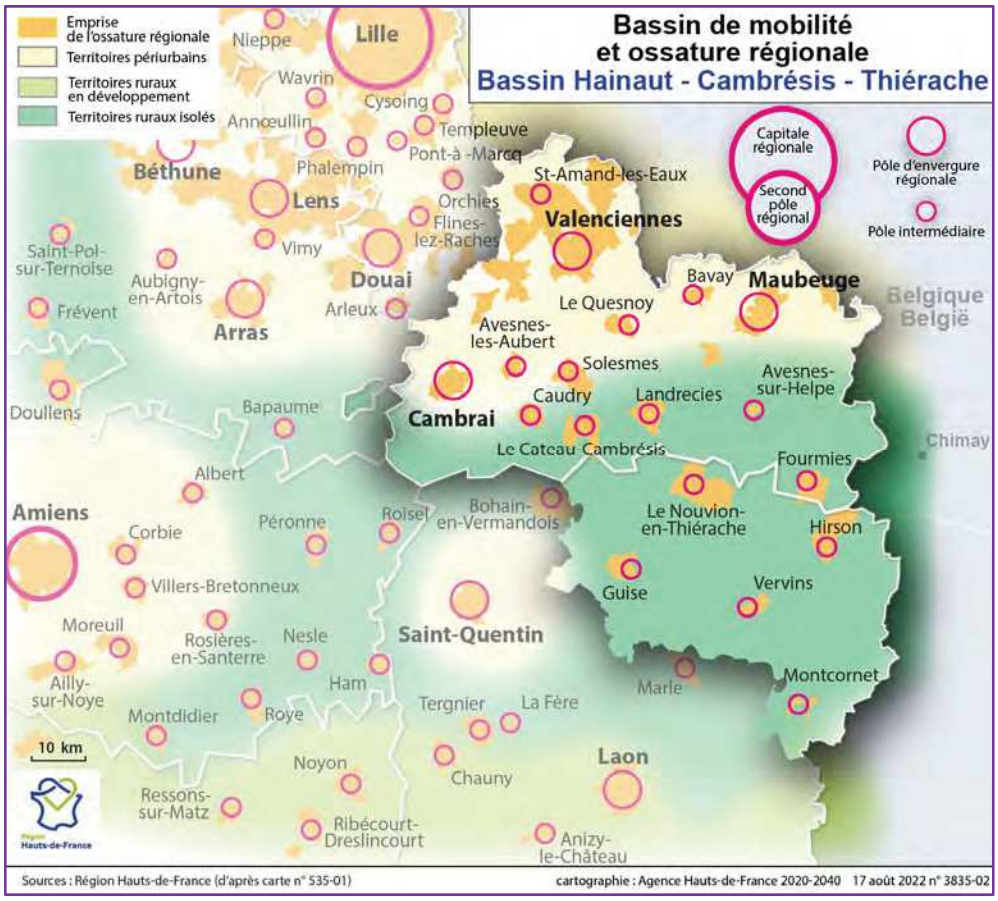
Paysage de la Thiérache

Les orientations stratégiques mobilité des différents partenaires

La Région, les Départements et l'Etat ont déjà élaboré des stratégies sur la mobilité, notamment à travers le SRADDET et les SDAASP. Plus localement, les territoires disposent également de documents intégrant une dimension transport comme les plans de mobilité.

Aussi, comme précisé dans les fiches qui suivent, il convient de prendre en compte les stratégies déjà arrêtées par l'ensemble des partenaires à partir du moment où elles visent une meilleure coordination des actions et s'inscrivent dans les objectifs retenus collectivement à l'échelle du bassin de mobilité.

▶ B.1. L'articulation SRADDET et les bassins de mobilité



▶ B.1. L'articulation SRADDET et les bassins de mobilité

Eléments de contexte

La Région Hauts-de-France a adopté son projet de Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) le 30 juin 2020. Il est le fruit d'un travail de concertation avec les acteurs régionaux de l'aménagement du territoire et les collectivités des Hauts-de-France. Outre le diagnostic réalisé, le SRADDET définit différents objectifs permettant d'atteindre **« une région attractive, des territoires moteurs et un développement équilibré »**.

La région est composée **de territoires aux fonctionnements et aux modèles de développements variés** : les métropoles, les agglomérations, les territoires ruraux et périurbains. Cette diversité est un atout pour la région et pour son attractivité. Tirant parti de ces caractéristiques, il s'agit de promouvoir un modèle de développement équilibré, dans lequel chaque territoire trouve sa place et contribue, à sa manière, au développement régional. Ainsi, **cinq espaces à enjeux de mobilisation des territoires au service d'un développement équilibré** ont été identifiées dans le SRADDET par la Région et structurées sur cinq ensembles stratégiques.

Ces ensembles stratégiques, « locomotives régionales », ont bien pour vocation d'impulser des dynamiques de développement, de se nourrir d'une gouvernance entre les espaces et d'irriguer l'ensemble du territoire régional. Il s'agit d'entraîner chaque type de pôle de l'ossature urbaine régionale dans ces grandes dynamiques afin de maximiser les effets leviers et créer les conditions d'un développement régional plus équilibré.

Cinq espaces à enjeux au service d'un développement équilibré pour fédérer les territoires ont été identifiés :

- diffuser l'économie maritime ;
- amplifier le rayonnement métropolitain et les dynamiques transfrontalières ;
- optimiser les retombées des dynamiques franciliennes et rémoises ;
- soutenir et développer les réussites locales et favoriser l'ouverture ;
- développer les relais métropolitains et les excellences productives.

Ces espaces à enjeux ont bien été **pris en compte au moment de la définition des bassins de mobilité**.

En conséquence, le SRADDET propose **une ossature régionale structurée autour de :**

- deux métropoles : Lille et Amiens ;
- des pôles d'envergure régionale ;
- des espaces ruraux et périurbaines et leurs pôles intermédiaires.

La question du transport des personnes est au cœur du SRADDET, avec pour ambition de ***« garantir un système de transport fiable et attractif »***, un des objectifs principaux définis relatifs à l'aménagement du territoire.

Afin de décliner cette ambition de manière plus opérationnelle, la Région Hauts-de-France a réalisé un document de Planification Régionale de l'Intermodalité et Planification Régionale des Infrastructures de Transport (PRI-PRIT). Il s'agit de l'annexe 4 du SRADDET.

Le PRI-PRIT est l'occasion de rappeler la densité de l'offre de services et d'infrastructures de transports dans la Région. La Région souhaite offrir des solutions de transports aux différentes échelles territoriales. Le réseau régional des transports doit être l'épine dorsale de la mobilité en Hauts-de-France. Le PRI-PRIT insiste également sur le fait **que les transports collectifs ne peuvent pas apporter une réponse à tous les besoins en déplacements**, en particulier quand les flux correspondants sont faibles et diffus.

▶ B.1. L'articulation SRADDET et les bassins de mobilité

L'apparition de nouveaux services à la mobilité ainsi que la volonté générale de tendre vers des pratiques plus durables doivent faciliter l'essor de **nouvelles pratiques visant principalement à éviter l'autosolisme**.

La Région affiche dans ce document la volonté d'encourager des solutions de mobilité pour les publics et les territoires vulnérables, ce pourquoi les travaux sur le Plan d'Action en matière de mobilité solidaire relatifs à l'application de la LOM sont prioritaires.

L'accent est également mis sur les liaisons avec les métropoles, et notamment l'amélioration de la métropole lilloise, mais également sur les déplacements transfrontaliers.

Dans le PRI-PRIT, l'innovation pour répondre aux besoins des habitants par une approche transversale de la mobilité est mise en exergue. Des actions relatives aux changements de comportements seront menées en s'appuyant sur le développement des modes actifs et nouveaux services.

Enfin, une attention particulière est apportée dans le PRI-PRIT sur l'optimisation de l'intermodalité dans les Hauts-de-France.

Caractérisation du bassin de mobilité

Organisation territoriale au regard de l'Ossature du SRADDET :

Cet espace est composé de :

- 3 pôles d'envergure régionale : Cambrai, Maubeuge et Valenciennes
- 15 pôles intermédiaires qui structurent la partie sud du bassin de mobilité
- 1 bassin composé essentiellement de territoires ruraux en développement

Quelques chiffres clés pour un territoire qui compte :

- 13 EPCI et 1 pôle métropolitain
- 3 SCoTs approuvés (SCoT du Valenciennois porté par le SIMOUV, SCoT de la Sambre Avesnois comprenant 4 EPCI : CA Maubeuge Val de Sambre, CC Pays de Mormal, CC Cœur de l'Avesnois et CC Sud Avesnois, le SCoT du PETR du Pays du Cambrésis comprenant 3 EPCI : la CA de Cambrais, la CA du Caudrésis et du Catésis et la CC du Pays Solesmois) 1 SCoT en cours d'élaboration qui vaudra également PCAET (PETR Pays de Thiérache)
- 2 PCAETs adoptés (CA de Valenciennes et PETR du Pays du Cambrésis) et 1 PCAET en cours de révision (PCAET porté par le SCoT de la Sambre Avesnois) et 1 PCAET en cours d'élaboration (intégré dans le SCoT du PETR Pays de Thiérache),

Ce bassin est concerné par les 3 types de ruralité définis dans le SRADDET :

- Espaces périurbains
- Espaces ruraux en développement
- Espaces ruraux isolés

Ce bassin est au cœur de l'espace à enjeux SRADDET : « soutenir et développer les réussites locales et favoriser l'ouverture »

Il repose sur une ambition collective : sur cet espace peu impacté par les influences lilloises et franciliennes, mobiliser l'ensemble des territoires en faveur d'une approche renouvelée du développement local, que ce soit au regard des excellences productives ou de la valorisation des aménités.

Le SRADDET met en évidence des conditions de l'équilibre de cette ambition : étendre les dynamiques en faveur de la transition énergétique et numérique, concrétiser une destination touristique sur l'ensemble du territoire, développer une activité agricole de haute qualité et valoriser les productions, renforcer les connexions au reste du territoire et aux régions voisines.

Il est aussi impliqué au nord-ouest dans la dynamique du SRADDET : « amplifier le rayonnement métropolitain et les dynamiques frontalières »

Il repose sur une ambition collective : faire monter en gamme la métropole européenne, notamment dans sa dimension transfrontalière, au bénéfice des territoires, et mobiliser l'ensemble des territoires dans la dynamique métropolitaine.

Le SRADDET met en évidence des conditions de l'équilibre de cette ambition : renforcer la dimension multipolaire de la dynamique métropolitaine, renforcer les liaisons est-ouest au sein du bassin minier en développant notamment l'offre de mobilité interurbaine, améliorer la relation emploi/habitat en faveur des déplacements moins contraints.

Il est aussi impliqué au sud-est dans la dynamique du SRADDET : « optimiser les retombées et dynamiques franciliennes et rémoises »

Il repose sur une ambition collective : mobiliser l'ensemble des territoires dans une stratégie d'accueil (résidentiel et économique) en limitant le mitage de l'espace et en préservant la qualité de vie. Il met en évidence les conditions de l'équilibre : rééquilibrer les formes de développement (résidentiel et économique), optimiser les réseaux de transports en faveur d'une meilleure efficacité fonctionnelle et environnementale, organiser le développement logistique pour éviter la dispersion.

Pour les territoires du sud-est, cette stratégie est également à envisager concernant l'influence de Reims. Et deux axes spécifiques sont à développer avec la région Grand-Est : à la fois des enjeux de proximité, et le développement des relations interrégionales en matière de flux logistiques.

Ce bassin est particulièrement concerné par 3 objectifs du SRADDET sur le transport de voyageurs et l'intermodalité :

- *Proposer des conditions de déplacements soutenables (en transports en commun et sur le réseau routier)*
  - atteindre une part modale des TC de 10 à 12 % ;
  - diminuer les temps de déplacements (dans les transports collectifs et sur la route) ;
  - améliorer la qualité des transports collectifs et des services de mobilité y compris dans les territoires les moins denses.
- *Améliorer l'accessibilité de la métropole*
  - décongestionner l'accès routier et réguler les trafics ;
  - fiabiliser la desserte ferroviaire et la rendre plus capacitaire et rapide.
- *Encourager des solutions de mobilité pour tous les publics et les territoires les plus vulnérables*
  - une couverture des territoires par une autorité organisatrice de la mobilité (AOM) qui devra proposer des services adaptés aux besoins locaux ;
  - une réponse adaptée aux besoins des territoires les moins denses ;
  - un accompagnement des publics les plus fragiles (levée des freins psychologiques, accompagnement via des plateformes de mobilité, etc.).

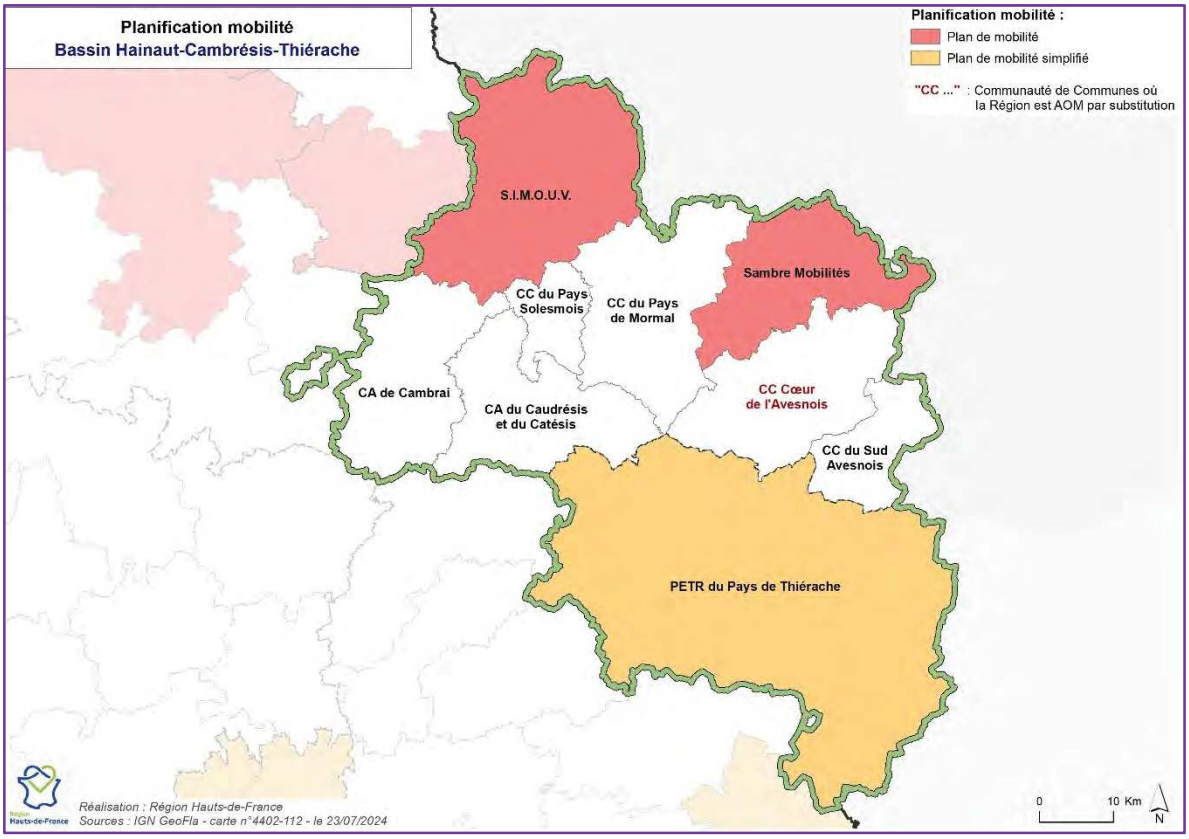
▶ B.1. L'articulation SRADDET et les bassins de mobilité

Le bassin de mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache est également particulièrement concerné par l'objectif du SRADDET relatif à l'amélioration des relations transfrontalières. Le PRI-PRIT met en avant le fait qu'il existe un « effet frontière » pour le déplacement des personnes, avec des travaux à mener pour améliorer les relations avec la Belgique. Un des premiers enjeux est de qualifier les flux pour permettre de mieux y répondre.

Enjeux et perspectives

Les politiques d'aménagement (en matière de transport, habitat, commerce, services et équipement) devront être adaptées au développement des territoires : elles devront être abordées et **mises en œuvre de manière différenciée**, au service d'un développement territorial plus équilibré, selon le positionnement du territoire dans l'ossature urbaine. Une partie des thématiques abordées dans le SRADDET et le PRI-PRIT seront au cœur des travaux des COM et PAMS.

▶ B.2. Les documents stratégiques et de planification locaux



▶ B.2. Les documents stratégiques et de planification locaux

Eléments de contexte

Il existe de **nombreux outils de planification ou de stratégie relatifs à la mobilité sur un territoire**. La structure intercommunale doit en particulier décliner localement les objectifs du SRADDET présentés par ailleurs dans ce diagnostic.

Les contrats opérationnels de mobilité (COM) et les plans d'action communs pour la mobilité solidaire (PAMS) ne doivent pas être réalisés « hors-sol », mais au contraire tenir compte des réalités territoriales et des réflexions et plans d'actions en cours sur la mobilité.

Sans viser à l'exhaustivité, il convient d'évoquer ici **différents documents qui devront être intégrés aux réflexions** dans les travaux relatifs aux COM et aux PAMS.

La LOM redéfinit les outils juridiques qui permettent la construction et la mise en œuvre d'une politique de mobilité locale en fonction des besoins de chaque territoire. La planification locale de la mobilité se fait ainsi au moyen de deux outils complémentaires[1] :

- **le plan de mobilité (PdM), ex-plan de déplacements urbain (PDU),** qui relève des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) dont le ressort territorial est situé dans les grandes agglomérations de plus de 100 000 habitants ;
- **le plan de mobilité simplifié (PdMS),** à destination des AOM des autres territoires, qui est conçu comme un outil simple et agile pour les territoires moins denses tels que les villes moyennes et les territoires ruraux. Il intègre en effet l'ex-plan de mobilité rurale. Le cadre juridique du plan de mobilité simplifié est volontairement limité afin de permettre une souplesse dans sa déclinaison et une grande adaptabilité aux enjeux de chaque territoire. Il s'appuie sur leur capacité à innover, fédérer, concerter et créer des synergies entre la politique de mobilité et les autres politiques publiques, telles que l'urbanisme, l'environnement, la santé ou la politique sociale.

La loi SRU de 2000 a créé les **Schémas de cohérence territoriale (SCoT),** documents de planification stratégique à long terme. Le Scot est piloté par un syndicat mixte, un pôle d'équilibre territorial et rural (PETR), un pôle métropolitain, un parc naturel régional, ou un EPCI. Le SCot est destiné à servir de référence pour les politiques sectorielles, notamment celles de l'organisation de l'espace, de l'urbanisme et des mobilités.

Institué en 2007, **le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET)** est un projet territorial de transition énergétique et écologique. Il est obligatoire pour les EPCI de plus de 20 000 habitants. Les PCAET traitent également de mobilité puisqu'ils ont notamment pour objectifs de réduire les émissions de gaz à effet de serre du territoire et d'améliorer la qualité de l'air. Le PCAET doit être compatible avec les règles du SRADDET et prendre en compte le SCoT.

Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) est un outil de planification qui vise à reconquérir et à préserver la qualité de l'air sur le territoire. A l'échelle d'un territoire, le PPA a pour objectif de ramener la concentration en polluants dans l'atmosphère à un niveau conforme aux normes de qualité de l'air. Obligatoire pour certains territoires, dont les agglomérations de plus de 250 000 habitants, ce plan est élaboré par le préfet. Le PPA s'impose notamment aux PdM et aux PCAET.[2]

Les Départements, même s'ils ne sont pas AOM, **ont un rôle significatif concernant la mobilité** dans les territoires. Ils financent par exemple les travaux relatifs aux routes départementales, prennent en charge le transport scolaire des élèves en situation de handicap, peuvent créer des aires de covoiturage, impulser des dynamiques pour le développement du vélo… Les Départements peuvent alors réaliser des documents stratégiques permettant de structurer les accompagnements sur un territoire comme un **schéma relatif aux aires de covoiturage, un plan vélo**, etc.

[1] CEREMA, https://www.cerema.fr/fr/actualites/plan-mobilite-simplifie-note-synthese-du-cerema
[2] CEREMA, http://outil2amenagement.cerema.fr/le-plan-de-protection-de-l-atmosphere-ppa-r439.html

▶ B.2. Les documents stratégiques et de planification locaux

Par ailleurs, de nombreux acteurs proposent **des orientations relatives à la mobilité** dans les Hauts-de-France. Le Conseil Economique, Social, Environnemental Régional (CESER) Hauts-de-France, Assemblée des représentants de la société civile, a ainsi voté le 28 septembre 2021 un rapport-avis intitulé « La Mobilité en Hauts-de-France : voir loin agir maintenant »[3]. Avec ce travail, le CESER réalise 5 recommandations, déclinées en plusieurs propositions. Ces recommandations évoquent aussi bien l'accessibilité des transports collectifs, que des questions d'aménagement du territoire, la mobilité partagée, les mobilités actives, l'intermodalité…

Des réflexions sont également menées au niveau des Pôles métropolitains et PETR sur la mobilité.

La mobilité est aussi au cœur des enjeux traités par les **Groupements Européens de Coopération Territoriale** (GECT) présents en Région Hauts-de-France.

Les agences d'urbanisme ont également réalisé de nombreuses études sur la mobilité et accompagné les collectivités, à l'échelle de leurs territoires de référence.

Caractérisation du bassin de mobilité

Deux AOM du bassin de mobilité bénéficient chacune d'un **plan de mobilité** approuvés :

- sous l'appellation Plan de Déplacement Urbain (PDU) approuvé en mars 2019 pour le Syndicat Mixte des Transports Urbains de la Sambre (SMTUS), aujourd'hui Sambre Mobilités. Il définit pour la période 2019-2029 les principes généraux de l'organisation des transports ainsi que de la circulation et du stationnement à son échelle ;
- un PDU, approuvé en 2014 pour le Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois (SIMOUV) à l'échelle de son territoire (CA de Valenciennes Métropole et CA de la Porte du Hainaut). Le projet de Plan de Mobilité a été arrêté en février 2025 et sera approuvé d'ici fin 2025.

Les autres AOM ne sont pas soumises à l'élaboration de Plan de Mobilité (agglomération de moins de 100 000 habitants). Toutefois, le PETR du Pays de Thiérache (AOM regroupant les 4 communautés de communes de la Thiérache) s'est saisi de la possibilité d'élaborer un Plan de Mobilité Simplifié, véritable ligne directrice de la politique de mobilités, qu'il a approuvé en 2023.

Le Plan de protection de l'atmosphère du Nord et du Pas-de-Calais est actuellement en révision. Auparavant, le PPA couvrait l'intégralité des départements du Nord et du Pas-de-Calais. Son périmètre va être plus restreint, puisqu'il regroupera les agglomération de Lille, Béthune, Douai-Lens, Valenciennes, et les EPCI situés entre ces agglomérations.[4] Plusieurs actions sont actuellement travaillées en lien avec la mobilité (plan de déplacements des entreprises, plans de déplacements établissements scolaires, schémas cyclables…).

Les départements du Nord et du Pas-de-Calais ont adopté un Schéma interdépartemental de covoiturage[5] en 2015. L'objectif de ce document partagé entre les deux départements était *« d'établir un document de référence, commun et partagé, de gestion de la politique de covoiturage avec le souci de répondre au mieux aux besoins de mobilité des habitants ».*

Le Départements du Nord est également très investi afin de développer la pratique du vélo dans ce territoire. Il participe notamment à la réalisation d'infrastructures dédiées à ce mode de déplacement.

[3] CESER Hauts-de-France, https://ceser.hautsdefrance.fr/rapports/article/la-mobilite-en-hauts-de-france-voir-loin-agir-maintenant-810
[4] DREAL, https://www.nord.gouv.fr/contenu/telechargement/78266/479447/file/DI_PPA_signee.pdf
[5] https://info.lenord.fr/upload/attachments/apaac2023schemainterdepartementaldecovoiturage5962-6399ec862c3d5.pdf

Un GECT est concerné par le bassin de mobilité du Hainaut Cambrésis Thiérache, le GECT Parc Naturel Européens Plaines Scarpe-Escaut. Cette structure vise à faciliter l'émergence de projets à l'échelle des deux parcs sur des sujets divers.

De plus, un **projet interreg, Cross4mobility**, vient d'être adopté en juin 2024 associant 24 partenaires le long de la frontière entre la CC du Pays de Mormal et celle du Sud Avesnois.

Sept axes de travail ont été retenus, dont les transports et la mobilité durable afin de réduire « l'effet frontière » pour les déplacements de la population. Il vise notamment au déploiement d'un schéma d'orientation de la mobilité transfrontalière. Ce travail devra être réalisé en étroite collaboration avec l'élaboration des COM et des PAMS à l'échelle du bassin afin de faire dialoguer de manière cohérente et coordonnée les deux démarches.

A noter que ce projet n'est pas piloté par un GECT mais par une assemblée transfrontalière regroupant les partenaires du projet et les communes concernées.

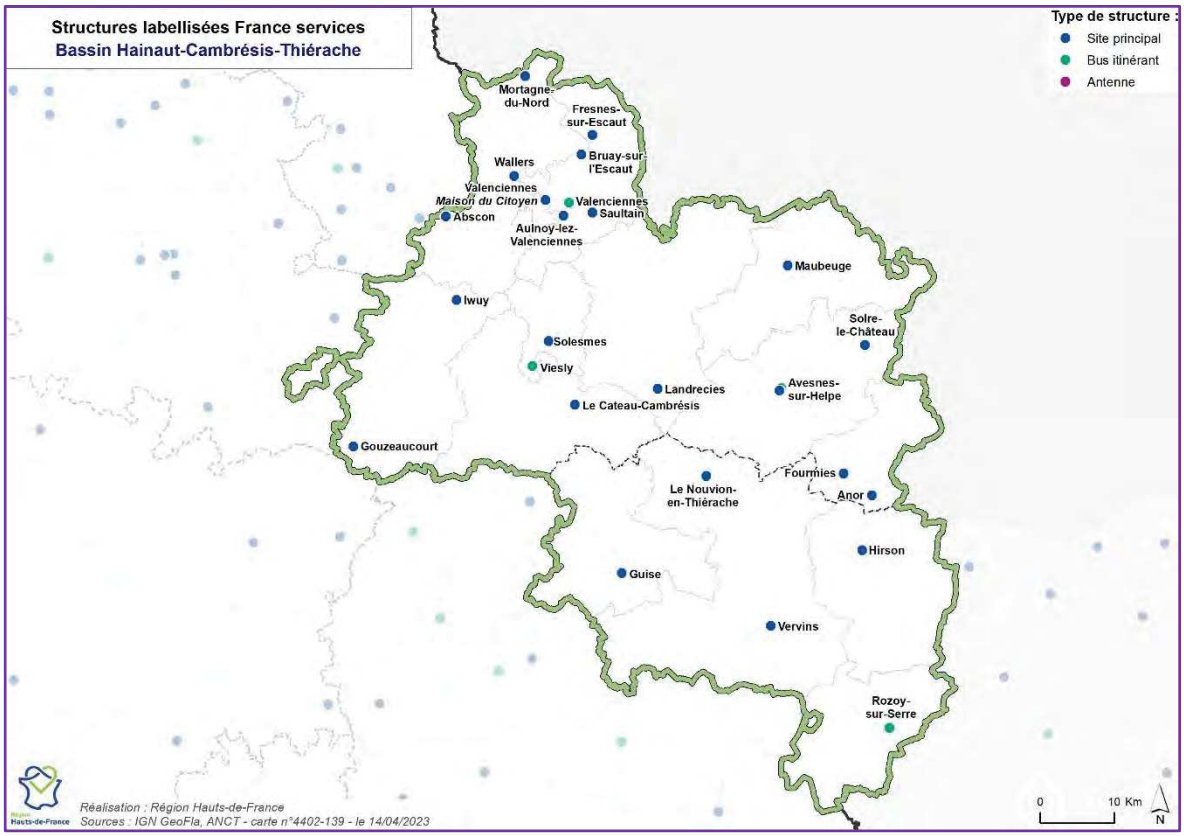
Enjeux et perspectives

Il est déterminant que les travaux relatifs aux COM et aux PAMS puissent **prendre en compte les orientations « mobilités » déjà arrêtés par les acteurs locaux au travers de leurs différents documents de planification.**

Il revient d'ailleurs à chaque structure de **signaler les priorités et actions identifiées dans ses documents stratégiques** qui peuvent trouver un champ de mise en œuvre à l'échelle du bassin de mobilité parce qu'elles intéressent les territoires voisins ou encore parce qu'elles nécessitent une bonne coordination avec d'autres.

Dans certaines circonstances, il est vraisemblable que les COM et PAMS mettront en exergue des actions de coordination déjà existantes. Il conviendra parfois de les articuler au mieux avec des initiatives qui pourraient émerger à l'échelle du bassin de mobilité. Au contraire, lorsque des initiatives efficientes sont proposées à d'autres échelles, il ne sera pas nécessairement pertinent d'en créer de nouvelles.

▶ B.3. Les objectifs mobilité des SDAASP



▶ B.3. Les objectifs mobilité des SDAASP

Eléments de contexte

La question de la présence des services publics dans les territoires est essentielle et très prégnante depuis le début des années 1990. **Afin de limiter les conséquences de la diminution des services publics et d'améliorer l'accessibilité et la polyvalence des sites physiques**, la Loi NOTRe du 7 août 2015 (Loi n°2015-991 portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République) a rendu obligatoire **l'élaboration de Schémas Départementaux d'Amélioration de l'Accessibilité des Services au Public (SDAASP).** L'objectif d'un SDAASP est de remédier aux principaux déséquilibres constatés, dans chaque département, entre l'offre de services et les besoins des habitants. Ces schémas sont élaborés pour une durée de 6 ans et de manière collaborative entre l'Etat, les départements et les EPCI à fiscalité propre.

Un SDAASP comporte les éléments suivants :

- un bilan de l'offre existante, une analyse des besoins en service, et l'identification des territoires présentant un déficit d'accessibilité à ces services ;
- un programme d'actions d'une durée de 6 ans comportant des objectifs de renforcement de l'accessibilité des services au public et des mesures permettant d'atteindre ces objectifs ;
- un plan de développement de la mutualisation des services publics.

Les différents services, majoritairement traités dans les SDAASP, sont les écoles, la santé et la protection sociale (retraite, allocations familiales), La Poste, Pôle Emploi, les Sous-Préfectures, les trésoreries et les services des Impôts (DGFiP), les services de sécurité (gendarmerie, service de secours), les services de transport et de mobilité, le numérique, les services liés à l'enfance et à la jeunesse, la culture, les sports et loisirs, et les commerces.

L'accessibilité d'un service repose en priorité sur **l'accès physique aux équipements** (temps et modes d'accès), mais doit aussi prendre en compte **les aspects « amont » de l'accessibilité (visibilité du service, prise de contact avec le service, adaptation des horaires et des disponibilités des services) et les aspects « aval » (accessibilité des différents publics, politique tarifaire, qualité du service rendu)**. Ces différents aspects sont à mettre en perspective avec une mobilité relative qui est en baisse depuis le début des années 2000 et différenciées selon les profils et les tranches d'âge. De plus, **la dématérialisation des services peut susciter un sentiment d'abandon**, en particulier de la part des personnes peu connectées et peu formées aux outils numériques (près de 20% de la population française est en difficulté avec l'accès ou l'usage du numérique).

Afin de répondre aux besoins de services publics de proximité des habitants, **les maisons « France Services »** ont été mises en place, à la suite des « Maison de Services au Public ». En 2019, un rapport de mission de l'Assemblée Nationale préconise de recentrer le maillage des maisons France Services autour des bassins de vie, en respectant un temps d'accès maximal de 20 minutes en voiture. En 2023, on comptabilise 2 454 guichets uniques de proximité Maisons « France Services » sur le territoire national. Il existe ainsi 178 maisons « France Services » en région Hauts-de-France.

Caractérisation du bassin de mobilité

Comme pour la Région Hauts-de-France, les départements du Nord et de l'Aisne ont un taux d'utilisation de la voiture particulière pour les déplacements domicile-travail très élevé : plus de 80% des actifs vont travailler en voiture (taux supérieur à la moyenne nationale – 71%). On observe par ailleurs, sur le bassin de mobilité et plus globalement sur les deux départements concernés, un taux approchant les 20% de ménages sous le seuil de pauvreté, et **près d'un ménage sur six ne disposant pas de voiture**. Ainsi, **la précarité accentue les problématiques d'accès aux services**. Il est à noter également l'importance des **freins psychologiques à la mobilité au sein des populations les plus vulnérables**.

▶ B.3. Les objectifs mobilité des SDAASP

Sur le bassin de mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache, on recense, en 2022, **22 maisons « France Services » et 4 bus « France Services »** permettant de mailler le territoire et de limiter les difficultés d'accès aux services dans les zones rurales. Quant à l'accessibilité digitale, si le territoire est bien couvert par un réseau de qualité (fibre optique ou ADSL > 8 Mbits/s), **près d'un ménage sur dix ne dispose pas d'accès à Internet**, soit par choix, soit par manque de moyens. Ainsi, la dématérialisation des services, si elle est essentielle, **ne permet toutefois pas de régler toutes les problématiques d'accès**.

Les Département du Nord et de l'Aisne ont tous deux élaborés un SDAASP en vigueur. Ces deux documents préconisent notamment les éléments suivants en matière de mobilité et d'accès physique aux services :

- **SDAASP du Nord (2018-2023) - orientation 4/des services de mobilité coordonnés et complétés par de nouvelles solutions collaboratives**
  - action n°8 : engager une réflexion sur le développement des services de Transport à la demande ;
  - action n°9 : accompagner la mobilité des publics les plus fragiles par le développement de plateformes de mobilité-insertion ;
  - action n°10 : développer les alternatives à la voiture individuelle ;
  - action n°11 : assurer une meilleure intégration des solutions de mobilité.

A noter que le SDAASP du Nord est en cours de révision et devrait être adopté en 2025.

- **SDAASP de l'Aisne (adopté en 2017) - 2 axes de progrès en matière de mobilité et d'accès physique au services pour améliorer la mobilité des personnes :**
  - agir sur la mobilité des personnes (soit par des soutiens directs aux publics, soit par un élargissement de la gamme de l'offre de transport) ;
  - aller vers l'usager, par le biais de permanences dans des lieux mutualisés ou par l'itinérance des services.

Dans ce cadre, *la fiche action 3.1 « Soutenir les dispositifs permettant d'aller vers les publics les plus en difficulté et les moins mobiles »*, précise les actions à mettre en place sur ce sujet.

Enjeux et perspectives

La mobilité constitue un enjeu fondamental pour l'accessibilité des services. L'accessibilité ainsi définie, participe à caractériser la qualité de vie ressentie par les habitants d'un territoire, tout comme les conditions de logement ou la présence d'espaces verts. Son amélioration, qui se traduit par le rapprochement des centres économiques, des activités et des bassins d'habitat grâce au développement du réseau de transport, conduit à transformer le cadre de vie d'un territoire.

Bien que **les SDAASP** soient des documents relativement récents, ils visent à **renforcer l'offre de services dans les zones présentant un déficit d'accessibilité des services, en mettant en exergue des actions concrètes pilotées par un panel de pilotes institutionnels.** Grâce à leur élaboration et aux bilans à mi-parcours réalisés, un suivi et une évaluation contribuent à garantir l'opérationnalité et l'efficience des actions mises en place.

▶ B.3. Les objectifs mobilité des SDAASP

Une articulation est nécessaire entre les différents schémas en place dans les territoires. Les objectifs étant sensiblement les mêmes, par exemple entre **les SDAASP et les PAMS**, ces documents **doivent être complémentaires, sans être redondants**. La question de la mobilité solidaire est particulièrement prégnante pour les SDAASP. Alors que de nouveaux SDAAP vont être prochainement élaborés, ils devront tenir compte des démarches entreprises sur la mobilité à l'échelle des bassins de mobilité. De même, les PAMS ne pourront être décorrélés des objectifs et actions qui seront définis dans le cadre des SDAASP. Les SDAASP pourraient notamment mettre en exergue les actions inscrites dans les PAMS des différents bassins de mobilité.

CHAPITRE

C

©Région Hauts-de-France

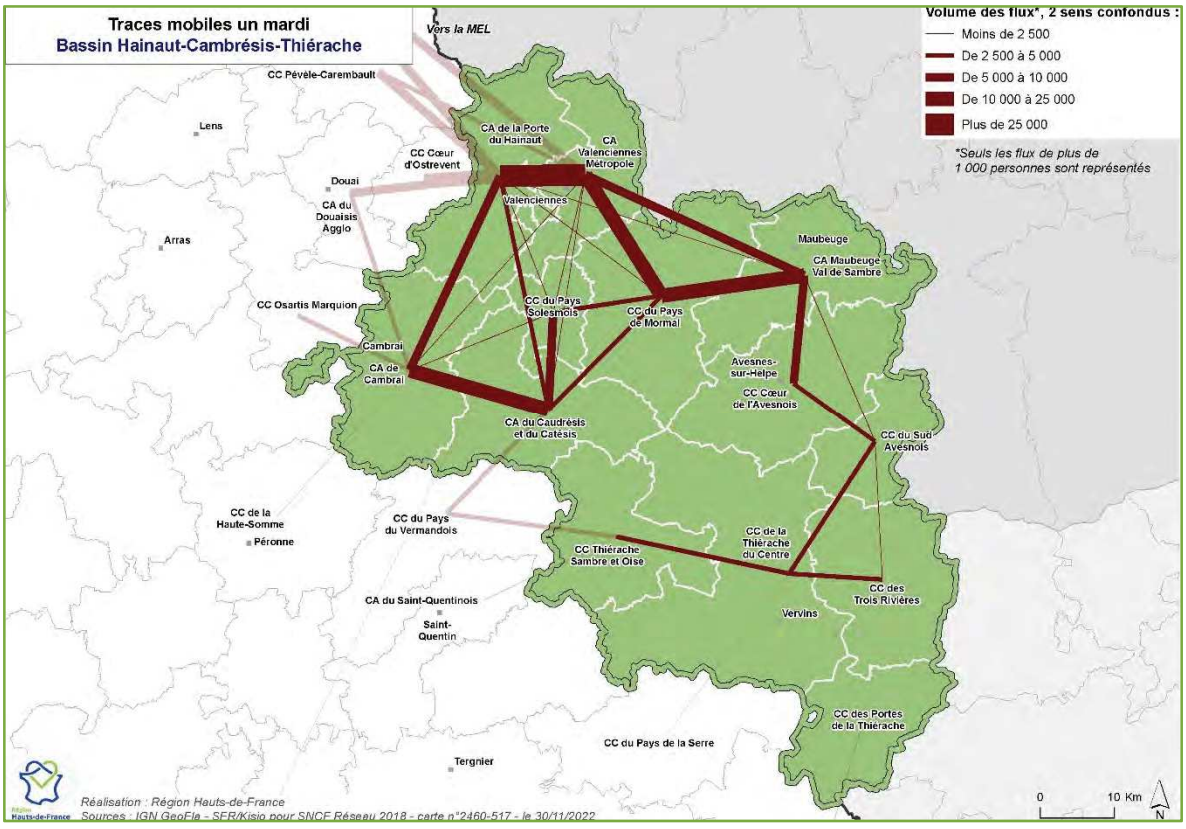
Transport scolaire

Les déplacements des habitants

Cette partie porte sur la demande et les besoins en déplacements. Elle recense les principaux flux et pratiques de mobilité des habitants du bassin de mobilité en s'intéressant essentiellement aux déplacements de moyenne-longue distances et à ceux qui peuvent nécessiter une meilleure coordination entre les différents réseaux et modes de transport afin de proposer une alternative solide à la voiture.

Ce chapitre traite en particulier la fréquentation des services de transport régionaux et la question des échanges transfrontaliers.

▶ C.1. La demande en déplacements



Eléments de contexte

Pour présenter à grands traits **la demande en déplacements**, c'est-à-dire les flux et pratiques de déplacement des habitants du bassin de mobilité, il est proposé à travers cette fiche d'**utiliser 3 sources différentes** :

- **les données issues des traces mobiles** de l'opérateur téléphonique SFR (source : SNCF Réseau, octobre 2018) qui, redressées, permettent d'avoir un bon aperçu des déplacements tous modes tous motifs un jour moyen, hors vacances ou situation exceptionnelle ;
- **le recensement des trajets domicile-travail** (source : INSEE, 2019) qui est une information exploitée de façon systématique dans les études transport-mobilité, notamment parce que les déplacements des actifs (et des scolaires-étudiants) sont très dimensionnants pour organiser les dessertes en transport collectif ;
- **les résultats des enquêtes ménages déplacements** (EMC2 ou ex-EMD) qui permettent sur tous les territoires des Hauts-de-France de connaître la mobilité des « grands mobiles », c'est-à-dire des habitants qui s'éloignent de chez eux de plus de 10 km dans la journée et qui sont potentiellement des gens intéressés par des offres de transport sur les moyennes et longues distances.

Caractérisation du bassin de mobilité

A partir des **traces mobiles** laissées par les téléphones portables, on peut estimer à près de 1 103 000 le nombre de déplacements, tous modes et tous motifs, effectués quotidiennement et concernant ce bassin de mobilité, sachant que 73% de ces déplacements sont internes à un même EPCI du bassin, 18% sont des échanges entre EPCI du bassin et 9% sont des flux avec l'extérieur. S'agissant des échanges avec l'extérieur du bassin, 61% se font avec l'Aire Urbaine Centrale, 13% avec le Saint-Quentinois, 9% avec l'Ile-de-France, 7% avec l'Arrageois et 7% avec le Sud de l'Aisne.

On constate qu'au sein du bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache, les flux internes les plus importants sont dirigés vers Valenciennes, Cambrai, Maubeuge, la CA de la Porte du Hainaut et la CC du Pays de Mormal. Les flux tournés vers l'extérieur du bassin sont principalement tournés vers la MEL et les AOM limitrophes appartenant au bassin Minier (CA du Douaisis, et CC Cœur d'Ostrevent).

227 800 **actifs** réalisent des trajets domicile-travail (D-T) internes au bassin, dont 68% sont même internes à un seul EPCI. Sur les 72 400 D-T entre EPCI du bassin, 95% sont faits en voiture.

Les déplacements domicile-travail entre EPCI du bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache ont une part faible d'utilisation des transports en commun comprise entre 5 et 15% ou inférieure à 5 %.

Concernant les flux d'échanges avec l'extérieur du bassin[1] et hors relations avec la Belgique, on comptabilise 65 400 actifs et ces échanges se font principalement avec l'Aire Urbaine Centrale (69%), le Saint-Quentinois (8%) et l'Arrageois (7%). A noter que l'usage des TC et du train, dans les échanges avec l'AUC, représente une part modale intéressante de 11%.

[1] 2 sens confondus, c'est-à-dire en prenant en compte les actifs résidant dans le bassin et travaillant à l'extérieur du bassin ainsi que les actifs qui habitent en-dehors du bassin mais qui viennent y travailler.

▶ C.1. La demande en déplacements

Par ailleurs, 122 000 actifs résidant dans ce bassin effectuent une distance domicile-travail supérieure à 10 km ; la plupart de ces trajets de moyennes-longues distances concernant les ressorts territoriaux de plusieurs AOM. 61% de ces déplacements longs sont internes au bassin. Pour ceux sortant du bassin, 68% se rendent ailleurs en Hauts-de-France, 22% en Belgique, 6% en Ile-de-France et 3% dans le Grand Est. Dans l'autre sens, on compte 24 200 « entrants » en parlant d'actifs de l'extérieur venant travailler dans ce bassin de mobilité.

Enfin, on estime à près de 248 700 le nombre de **grands mobiles** résidant dans ce bassin, soit 36% des habitants de plus de 11 ans. Dans la journée, ils font en moyenne 4,4 déplacements, parcourent 77 km sur 1h44 de temps. On peut supposer que ces grands mobiles réalisent plus de 80% des distances couvertes par l'ensemble des habitants du bassin.

53% sont des hommes. On note en particulier que 51% des grands mobiles ont un travail à plein temps (contre 8% à temps partiel), 14% sont des scolaires ou étudiants, 12% sont à la retraite et 6% sans emploi. 81% ont le permis de conduire. 8% utilisent régulièrement les TC urbains, au moins 2 fois par semaine.

56% sont des hommes. On note en particulier que 55% des grands mobiles ont un travail à plein temps (contre 8% à temps partiel), 12% sont des scolaires ou étudiants, 14% sont à la retraite et 5% sans emploi. 86% ont le permis de conduire. 7% utilisent régulièrement les TC urbains, au moins 2 fois par semaine.

Chaque jour, ce bassin est concerné par **190 000 déplacements de plus de 10 km** dont 65% sont complètement réalisés à l'intérieur du bassin. La voiture est le « mode principal » pour 88% de ces longs déplacements, loin devant le car (5%) et le train (3%).

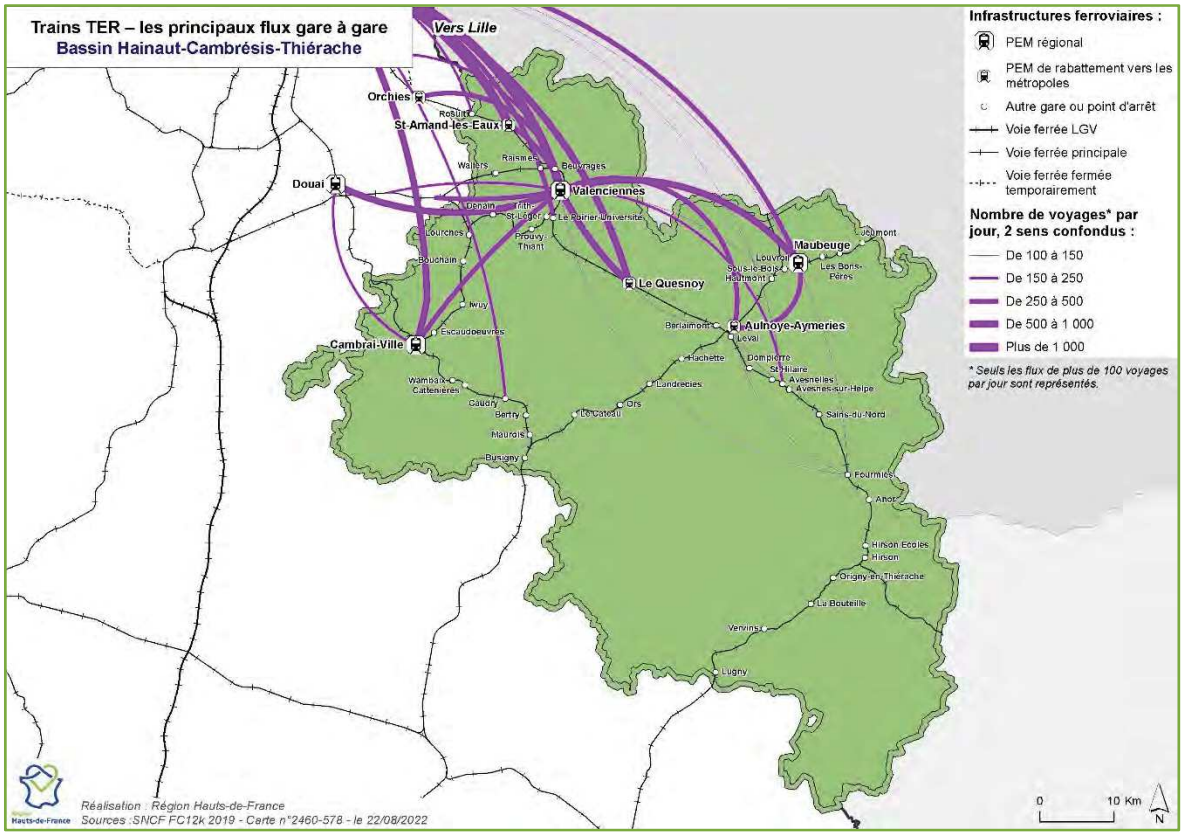
Enjeux et perspectives

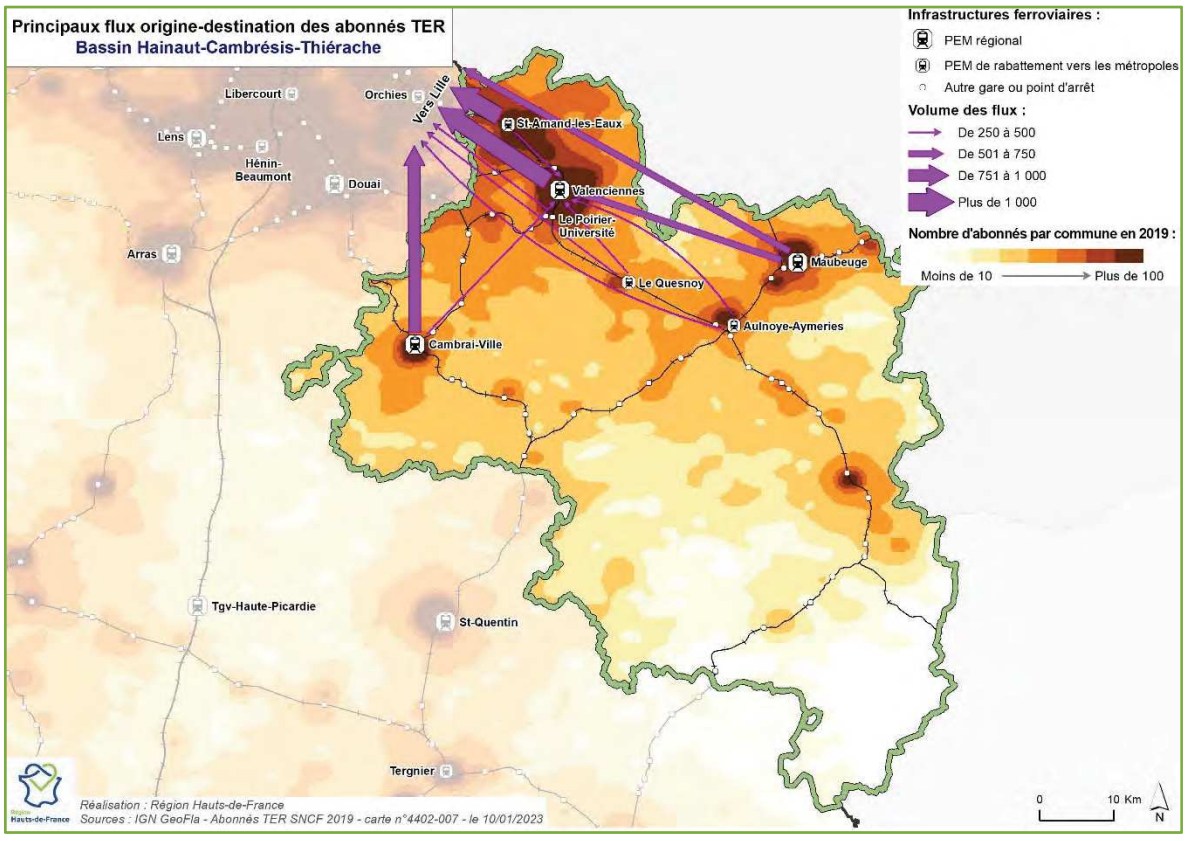
68% des déplacements quotidiens du bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache sont internes à un même EPCI du bassin. La majeure partie de ces flux internes se contrent sur la CA de la Porte du Hainaut, la CA Valenciennes Métropole, la CA de Cambrai, la CA Maubeuge Val de Sambre et la CC du Pays de Mormal. Aussi, **l'accès aux agglomérations et l'adéquation des offres en transport en commun reliant les principaux pôles urbains avec les besoins des usagers** peuvent être des sujets centraux pour ce bassin de mobilité.

Les trajets de moyennes-longues distances concernent souvent les ressorts territoriaux de plusieurs AOM. La coordination entre les AOM est donc une réponse possible pour favoriser des pratiques de mobilités plus durables.

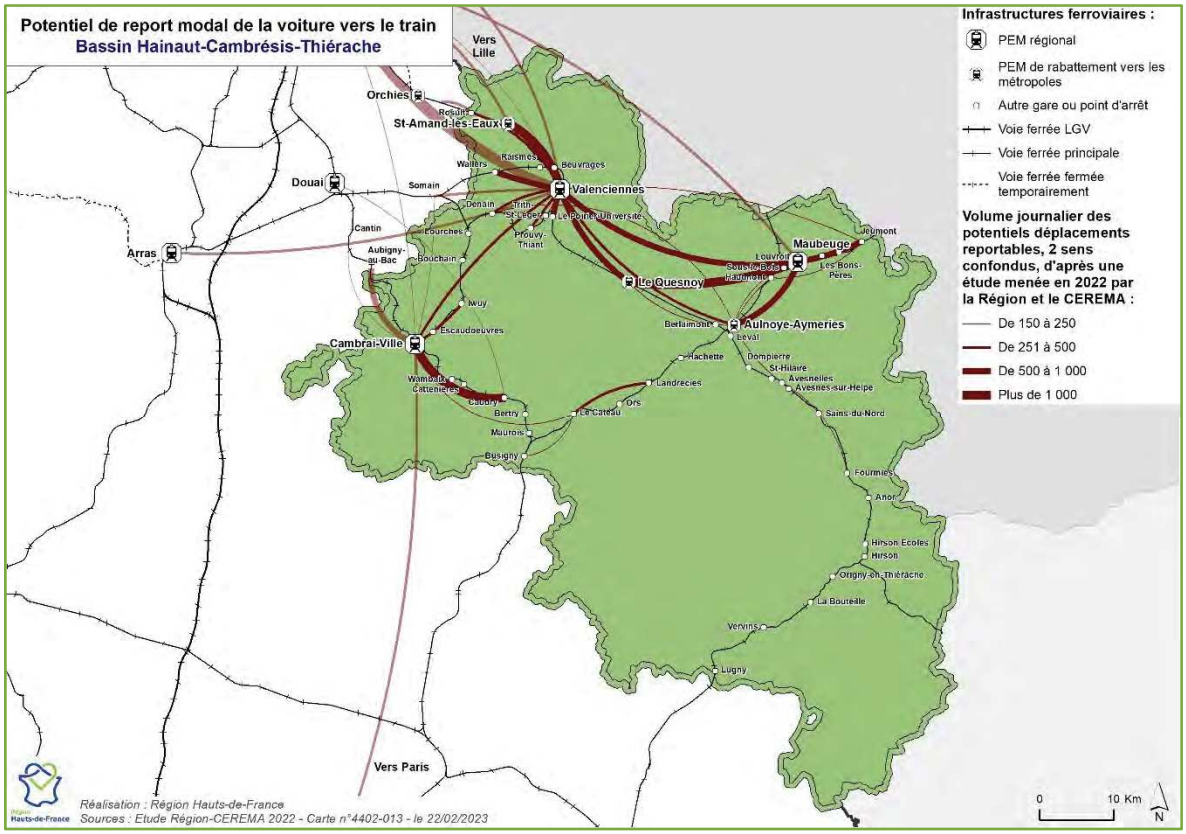
95% des déplacements domicile-travail du bassin se font en voiture. Cela interroge sur **la place de la voiture** dans les territoires et sur l'existence et la connaissance des solutions alternatives disponibles.

▶ C.2. La fréquentation des services de transport régionaux





▶ C.2. La fréquentation des services de transport régionaux



Eléments de contexte

La Région est l'autorité organisatrice de la mobilité en charge de l'organisation du service public régional de voyageurs. L'offre régionale s'organise essentiellement aujourd'hui autour **des services ferroviaires régionaux** (TER et TERGV) depuis 2002 et des **services routiers interurbains et scolaires** depuis 2017. Ces services régionaux, en assurant des relations interurbaines et en reliant les différents pôles, ont naturellement un rôle structurant à jouer pour faciliter les déplacements en transport en commun et les pratiques intermodales.

Ainsi, **93% des communes des Hauts-de-France sont directement desservies par au moins un des transports régionaux** :

- 1 300 trains circulent chaque jour et desservent 380 communes dont 142 avec une gare, 238 avec une halte. Ils permettent quelques 200 000 voyages quotidiens ;
- 12 000 courses quotidiennes desservent 3 530 des 3 788 communes des Hauts-de-France, y compris dans le périmètre d'AOM urbaines. Elles transportent 240 000 voyageurs au quotidien.

Caractérisation du bassin de mobilité

1. La fréquentation des trains régionaux

Trois sources différentes permettent de comprendre l'usage du train par les habitants du bassin de mobilité :

▶ C.2. La fréquentation des services de transport régionaux

A. **La mesure de la fréquentation du réseau TER Hauts-de-France à partir des ventes de titres de circulation** (source : SNCF-FC12K) : en considérant les données de l'année 2019, avant la crise sanitaire, on dispose d'une image solide des flux gare à gare pour l'ensemble des usagers du train, tous motifs confondus.

La fréquentation du réseau ferroviaire est essentiellement tournée vers Lille et Valenciennes. On observe dans une moindre mesure l'attractivité de Cambrai, Maubeuge et Le Quesnoy. Sur 21 900 voyages quotidiens ayant au moins une gare située dans le bassin de mobilité, on constate ainsi que 5 700 sont internes au bassin ; autrement dit que les 74% restants sont des échanges avec l'extérieur.

B. **Le listing des abonnés actifs et étudiants** (source : SNCF) : sur la même année 2019, il est possible de savoir dans quelles communes habitent ces abonnés, dans quelle gare ils montent et dans laquelle ils se rendent.

On enregistre ainsi près de 14 900 abonnés TER résidant dans le bassin : 72% se rendent à l'extérieur du bassin, principalement à Lille et, dans une moindre mesure, à Valenciennes. 4 100 abonnés réalisent des déplacements internes au bassin et de manière diffuse. Ces abonnés habitent en grand nombre sur les pôles du bassin : Valenciennes, Cambrai, Maubeuge et à proximité de l'axe Valenciennes – Lille (gare de Saint-Amand-les-Eaux).

C. Enfin, un travail exploratoire réalisé récemment par le Cerema et par la Région, à partir **des résultats des enquêtes ménages déplacements (EMD)** : il permet d'estimer le potentiel de report de la route vers le rail, c'est-à-dire d'identifier les trajets réalisés aujourd'hui en voiture et qui pourraient être effectués en train dans des conditions comparables à celles acceptées par les usagers actuels.

On peut estimer à 27 200 le volume maximal de déplacements transférables vers le train par jour. Il convient de prendre ce résultat avec prudence car certaines personnes refuseront catégoriquement de changer leurs pratiques, l'offre actuelle ne permettrait pas d'accueillir plus de voyageurs à certains moments de la journée, etc. Toutefois, ce travail permet d'identifier les principales relations sur lesquelles il existe un potentiel d'usagers nouveau intéressant : ces relations sont principalement internes au bassin ou en direction de Lille.

2. La fréquentation des transports routiers interurbains et scolaires régionaux

- Le réseau de transport interurbain régional des Hauts-de-France est majoritairement utilisé par des scolaires.

Dans le bassin de mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache, on dénombre ainsi environ 16 148 scolaires qui sont abonnés au transport par car organisé par la Région. Cette utilisation importante du réseau par les scolaires s'explique historiquement puisqu'il a été construit pour permettre à chaque élève de se rendre à son établissement scolaire de secteur, que ce soit en primaire, collège ou au lycée. Les transports régionaux par car desservent ainsi de nombreux établissements scolaires dans le bassin de mobilité : 76 lycées, 75 collèges et 89 écoles ou RPI.

En une année, l'ensemble des voyages scolaires routiers réalisés sur le réseau régional s'élève à environ 3,2 millions sur le bassin de mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache.

- Le réseau de transport interurbain régional compte 73 lignes commerciales (50 dans le Nord, 21 dans l'Aisne et 2 dans Pas-de-Calais) desservant au moins un arrêt dans le bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache. A noter que dans le département du Nord, l'intégralité de l'offre de transport interurbain est ouverte aux usagers commerciaux.

En 2022, on dénombre ainsi 950 000 voyages commerciaux routiers et 688 000 voyages effectués avec un titre urbain dans le cadre des cars « portes ouvertes » dans le bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache.

▶ C.2. La fréquentation des services de transport régionaux

Enfin, en 2022, on constate que les 10 lignes commerciales les plus fréquentées dans le bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache tous usagers confondus (usagers scolaires, usagers commerciaux et usagers utilisant un titre urbain dans le cadre des cars « portes ouvertes ») concernent 53% des voyages réalisés. Il s'agit des lignes suivantes :

- 952 Maubeuge – Avesnes-sur-Helpe : ..... 77 193 voyages
- 801 Le Cateau – Cambrai :..... 77 032 voyages
- 951 Maubeuge – Valenciennes : ..... 64 534 voyages
- 801E Le Cateau – Cambrai : ..... 63 079 voyages
- 802 Solesmes – Cambrai : ..... 42 007 voyages
- 803 Caudry – Famars : ..... 40 755 voyages
- 954 Landrécis – Le Quesnoy : ..... 37 964 voyages
- 953 Le Quesnoy – Préseau – Valenciennes : ..... 37 084 voyages
- 824 Avesnes-les-Aubert – Denain : ..... 32 265 voyages
- Saint Quentin – Guise par Mézières sur Oise : ..... 32 216 voyages

Enjeux et perspectives

Le train est aujourd'hui utilisé dans 46% des déplacements intermodaux des habitants du bassin (les déplacements intermodaux représentent 3% des déplacements de plus de 10 km) et c'est donc un mode qui assure souvent la jonction entre deux réseaux urbains et nécessite une bonne articulation avec ces derniers. Au droit de gares qui se situent dans des secteurs moins denses, **la question du dernier kilomètre et de la diffusion au sein des territoires** peuvent également être facilitées grâce à une bonne coordination entre acteurs. Les sujets de coordination autour du réseau ferroviaire sont ainsi nombreux comme les questions d'information multimodale au droit des gares, en temps réel notamment, l'accessibilité aux gares depuis les territoires avoisinants, etc.

Le transport interurbain par car joue un rôle structurant dans les espaces ruraux, ne disposant souvent que de peu ou pas de transports publics. Les transports interurbains assurent les liaisons avec les pôles urbains que sont Arras, Cambrai et dans une moindre mesure, Saint-Pol-sur-Ternoise. Toutefois, la plupart des lignes régionales en vigueur sur le bassin de mobilité étant dédiées principalement au transport scolaire, la praticité d'usage par d'autres publics des cars interurbains sur le bassin de mobilité reste limitée.

Les enjeux relatifs à **la coordination des horaires entre les transports interurbains et le TER** sont également importants, pour optimiser l'intermodalité.

Enfin, le report modal de la voiture vers le train ou les cars interurbains reste l'un des principaux leviers pour limiter l'usage de la voiture particulière dans les déplacements internes et externes au bassin de mobilité. Au regard de ces éléments, les adaptations de l'offre régionale peuvent être l'occasion de rendre l'offre plus attractive pour l'usager.

CHAPITRE

D

©Région Hauts-de-France

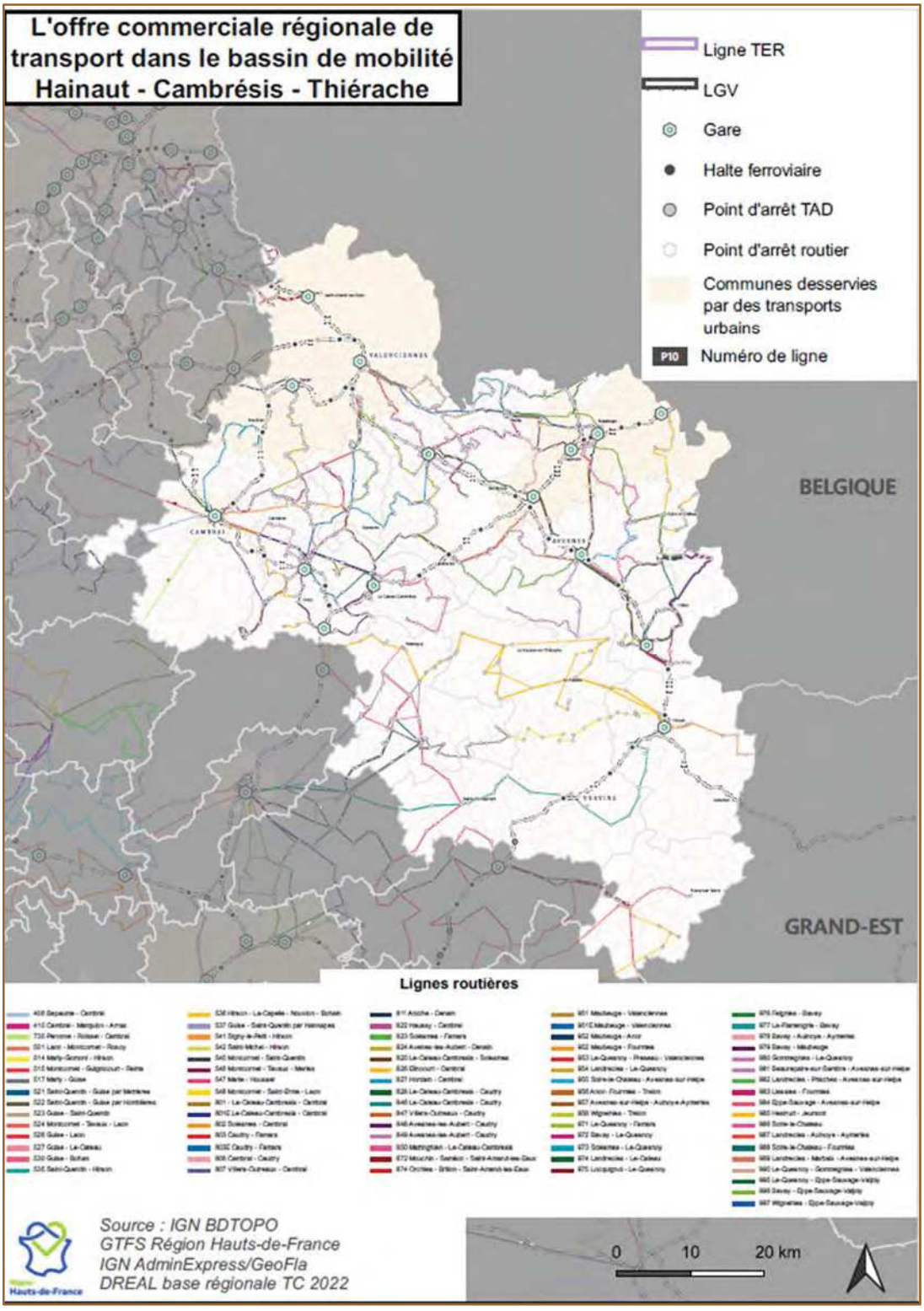
Car Région Hauts-de-France

L’offre de services en transports collectifs

Cette partie est consacrée aux transports collectifs afin de disposer d’une vision globale de l’offre en transport « de droit commun » proposée aux habitants du bassin.

Ces fiches s’intéressent ainsi aux services de transport régionaux et urbains, supports principaux des trajets du quotidien (hors voiture), ainsi qu’aux services de transport à la demande qui visent à combler les trous d’offre et sont principalement le fruit d’initiatives locales.

▶ D.1. Les services de transport régionaux



Eléments de contexte

La Région est l'autorité organisatrice de la mobilité en charge de l'organisation du service public régional de voyageurs. L'offre régionale s'organise essentiellement autour des **services ferroviaires régionaux** (TER et TERGV) depuis 2002 et des **services routiers interurbains et scolaires** depuis 2017. Ces services régionaux, en assurant des relations interurbaines et en reliant les différents pôles, ont naturellement un rôle structurant à jouer pour faciliter les déplacements en transport en commun et les pratiques intermodales.

Ainsi, 93% des communes des Hauts-de-France sont directement desservies par au moins un des transports régionaux.

1 300 trains circulent chaque jour et desservent 380 communes dont 142 avec une gare, 238 avec une halte. Ils permettent ainsi près de 200 000 voyages quotidiens.

Le budget annuel alloué pour le fonctionnement du TER est de 550 millions d'euros. La Région finance également l'achat du matériel roulant et sa rénovation. Depuis 2021, elle s'est engagée à investir 1,2 milliard d'euros pour l'achat de 52 nouveaux trains et pour les opérations de rénovation à mi-vie de 150 trains du parc actuel.

De leur côté, **les services routiers** régionaux **assurent 12 000 courses quotidiennes** desservant 3 530 des 3 788 communes de la Région, y compris dans le périmètre d'AOM urbaine. Ils transportent 240 000 voyageurs au quotidien. Le budget annuel des services routiers est de plus de 360 millions d'euros. Le parc de véhicules mobilisé est de 2 500 cars.

Pour faciliter les déplacements des habitants, la Région **propose des tarifs adaptés à chaque situation** :

- elle assure la gratuité des transports scolaires de la maternelle à la terminale pour tous les élèves relevant de sa compétence ainsi que pour les élèves boursiers ;
- pour les services d'autocar, une gamme tarifaire avantageuse avec un titre unitaire à 1 € et des titres à tarif réduit ou gratuits en direction des jeunes, des séniors et des PMR ;
- pour le TER, la gamme tarifaire propose des titres pour les déplacements occasionnels et fréquents qui permettent aux jeunes, aux bénéficiaires des minimas sociaux, aux actifs ou à l'ensemble des voyageurs de bénéficier de solutions sur mesure. A noter que les enfants accompagnés de moins de 12 ans voyagent toute l'année au tarif de 1€ sur le réseau TER HDF.

Caractérisation du bassin de mobilité

L'offre de transport régionale dans le bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache s'organise autour des réseaux routiers Aisne et Arc-en-Ciel (Nord) ainsi que réseau TER.

On compte ainsi :

- **73 lignes routières interurbaines** à vocation commerciale desservant 282 communes du bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache dont 50 lignes pour le réseau Arc-en-Ciel (Nord), 23 pour la Régie Régionale des Transports des Hauts de France (RRTHDF sur l'Aisne et le Pas-de-Calais)
- **89 circuits scolaires** desservent les établissements scolaires pour les élèves résidant dans le bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache dont 76 lycées, 75 collèges et 89 écoles ou RPI ;
- **11 lignes ferroviaires TER** desservant 15 gares et 33 haltes ferroviaires maillant le territoire.

▶ D.1. Les services de transport régionaux

1. L'offre de transport régionale

a. L'offre de transport ferroviaire

Le réseau TER est organisé selon différents niveaux de desserte : les lignes TERGV Krono +, les lignes TER Krono, les lignes TER City et les lignes TER Proxy. On dénombre sur le bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache :

- **5 lignes TER Krono** : ces TER permettent des liaisons directes avec peu d'arrêts entre les grands pôles régionaux ;
- **1 ligne TER City** : les lignes City sont des TER fréquents desservant tous les arrêts autour des grandes villes ;
- **5 lignes TER Proxy** : il s'agit de TER de proximité desservant le cœur du territoire régional.

Il existe également une ligne TGV reliant directement Paris à Valenciennes en passant par Arras et Douai, à raison de 3 TGV par jour dans chaque sens.

Enfin, ce bassin a la particularité d'être frontalier avec la Belgique. La ligne de train reliant Paris à Bruxelles en passant par Aulnoye-Aymeries et Mons a été relancé depuis la fin d'année 2024. Cette offre est organisée conjointement entre la SNCF et la SCNB.

b. L'offre de transport par car

Elle s'articule autour d'une offre scolaire et d'une offre commerciale.

L'offre de transport scolaire vise à répondre aux besoins de déplacements des élèves selon le secteur de rattachement de leur commune. Ainsi, la Région organise et prend en charge les transports scolaires des élèves de primaires, collégiens et lycéens. Les transports des élèves par autocar sont assurés par des circuits de transport réservés aux seuls scolaires ou par les lignes interurbaines ouvertes à tous publics sur le réseau de l'Aisne. Sur le réseau Arc-en-Ciel, l'offre est organisée autour des circuits scolaires et de lignes régulières ouvertes à l'ensemble des usagers

Ouverte à tous les usagers (scolaires compris), l'offre commerciale permet la desserte des pôles du bassin de mobilité (Valenciennes, Maubeuge et Cambrai) ou extérieurs au bassin (Arras et Saint-Quentin). Les lignes proposées concilient à la fois le besoin de déplacements des élèves (essentiellement des lycéens transportés sur ces lignes) et une complémentarité avec l'offre ferroviaire. Sur le réseau Aisne, les lignes régulières (contrairement aux circuits scolaires) fonctionnent de septembre à juillet pour l'ensemble des usagers.

Les lignes régulières du réseau Arc-en-ciel se distinguent par le niveau de services proposé à la population. De ce fait, une hiérarchisation a été arrêtée : lignes Express, lignes fortes et lignes de proximité. Ainsi, on compte :

- 4 lignes Express : 801E, 803E, 951E et 952E

Elles proposent des temps de parcours rapides en limitant le nombre d'arrêts et de communes à desservir. Elles sont structurées autour de la desserte d'un pôle urbain ou en reliant deux pôles urbains (intégrant la desserte de communes interurbaines stratégiques sur le territoire). Par ailleurs, les véhicules affectés à ces lignes proposent le wifi gratuit aux usagers et sont notamment équipés d'écrans TFT servant pour le Système d'Information Voyageurs embarqué, mais également pour la diffusion d'une communication promotionnelle sur le réseau ou sur l'action de la Région.

- 13 lignes fortes : 410, 801, 802, 803, 806, 807, 811, 822, 824, 951, 952, 953 et 954

Elles assurent prioritairement une intermodalité avec les réseaux urbains et le réseau ferroviaire TER. Ces lignes ont pour vocation de relier les pôles urbains du territoire.

- 19 lignes de proximité : 823, 824, 825, 826, 827, 828, 872, 874, 957, 971, 974, 976, 978, 979, 985, 986, 987, 990 et 996

Elles adaptent le niveau de service à la densité de population et au tissu économique local. Reliant les pôles secondaires du territoire interurbain, les offres y sont généralement réduites à un minimum de 2 allers-retours par jour.

2. Tarification intermodale

Concernant les services régionaux routiers, dans le ressort territorial des AOM urbaines du Pas-de-Calais et du Nord, il a été établi des conventions de partenariat qui permettent :

- d'une part, le transport d'élèves relevant de la compétence de la Région sur le réseau urbain
- d'autre part, la possibilité pour des usagers urbains d'utiliser des lignes régulières commerciales qui pénètrent dans le ressort territorial avec leur titre urbain. C'est une **mutualisation de l'offre régionale dans les zones périurbaines de ces territoires**.

4 AOM sont concernées dans le bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache :

- sur la CA de Cambrai, 9 lignes sont en « portes ouvertes »
- sur le Syndicat Intercommunal de la Mobilité urbaine du Valenciennois, 14 lignes sont en « portes ouvertes »
- sur la CA du Caudrésis et du Catésis, 6 lignes sont en « portes ouvertes »
- sur le périmètre de Sambre Mobilités, 12 lignes sont en « portes ouvertes »

Par ailleur, l'intégration tarifiaire permet à un usager d'utiliser son titre urbain à bord d'un autocar interurbain ou du TER et de réaliser un trajet à l'intérieur du ressort territorial de l'AOM.

Sur le bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache, l'intégration tarifaire est en place sur le périmètre du SIMOUV. Ainsi, les usagers du réseau Transvilles peuvent avec leur abonnement urbain emprunter le réseau TER pour des trajets internes au ressort territorial de la communauté urbaine sans payer de supplément, mais également avec le réseau de bus interurbain de la Région (réseau Arc en Ciel dont 10 lignes pénétrantes sont intégrées).

3. Evènementiel, lignes estivales

Lors de la saison estivale, l'ensemble des habitants du bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache peuvent bénéficier du dispositif éTER pour se rendre en train grâce à un billet à 1€ le trajet dans des destinations Mer et des destinations Nature et Ville sur l'ensemble du territoire régional. Ce tarif préférentiel a été mis en place pour encourager l'utilisation des transports collectifs, valoriser le TER comme vecteur de loisirs et faciliter l'accès aux sites touristiques régionaux. Le bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache compte 7 destinations Nature et Ville parmi les 27 proposées dans le cadre de **l'opération éTER** : Aunoye-Aimeries, Cambrai, Fourmies, Le Quesnoy, Maubeuge, Sains-du-Nord et Valenciennes.

De plus, la Région Hauts-de-France a mis en place **quatre packs** touristiques accessibles depuis l'ensemble des gares des Hauts-de-France, **incluant le transport et la visite d'un lieu**.

- Pack TER Château de Chantilly : 25€ pour les adultes et 1€ pour les enfants, ce pack comprend :
  - 1 aller-retour en TER à destination de Chantilly-Gouvieux ;
  - l'entrée au château de Chantilly.
- Pack TER de la Baie de Somme : 27€ pour les adultes et 11€ pour les enfants, ce pack comprend :
  - 1 aller-retour en TER à destination de Noyelles-sur-Mer ;
  - un pass 2 jours illimité pour visiter la Baie de Somme à bord de trains historiques.
- Pack Nausicaa : 34,50€ pour les adultes et 19,50€ pour les enfants de 3 à 11 ans, ce pack comprend :
  - 1 aller-retour en TER à destination de Boulogne-Ville ;
  - la liaison entre la gare de Boulogne Ville et l'aquarium Nausicaa en bus Marinéo ;
  - les entrée à Nausicaa.
- Pass Louvre-Lens : il donne droit à :
  - 50% de réduction sur le billet aller/retour en TER à destination de Lens ;
  - une réduction sur l'entrée aux expositions temporaires.

Enjeux et perspectives

Il faut noter que l'offre régionale de transport est adaptée chaque année. Pour le TER, le nouveau plan de transport est publié en décembre de l'année N-1. **Des évolutions font suite aux comités de desserte** et aux plans de travaux prévus par SNCF Réseau. Pour les réseaux routiers, les concessionnaires élaborent au printemps un plan annuel d'adaptation qui compile les demandes d'évolution des territoires et des établissements scolaires. Les transporteurs, par eux-mêmes ou sur demande de la Région, peuvent proposer des ajustements d'offre (optimisation ou renfort). Les propositions chiffrées sont ensuite arbitrées par la Région.

Au niveau des transports routiers, **le principal constat est que les habitants n'ont pas nécessairement connaissance de la possibilité d'utiliser les transports interurbains**, et notamment les transports scolaires (hors circuits de RPI) pour réaliser des déplacements quotidiens (domicile-travail notamment). Certes ce réseau de transport a été historiquement conçu par rapport à la demande des scolaires, mais une meilleure connaissance permettrait de répondre à des besoins de transports de la population.

De plus, si de nombreux voyages sont réalisés par des scolaires avec le réseau de transport routier régional, un enjeu important est de permettre la continuité de ce service public du quotidien. Pour maintenir cette qualité de service, il convient de **poursuivre les efforts pour accroitre le nombre de conducteurs de cars** (formations, plannings, …).

Concernant le transport ferroviaire de voyageurs, un **fort enjeu existe quant à la régularité des trains et à la réalisation de l'offre de transport prévue**. Des problématiques de manque de personnel, notamment en raison d'une rupture dans la formation des conducteurs pendant la pandémie de COVID 19, sont constatées.

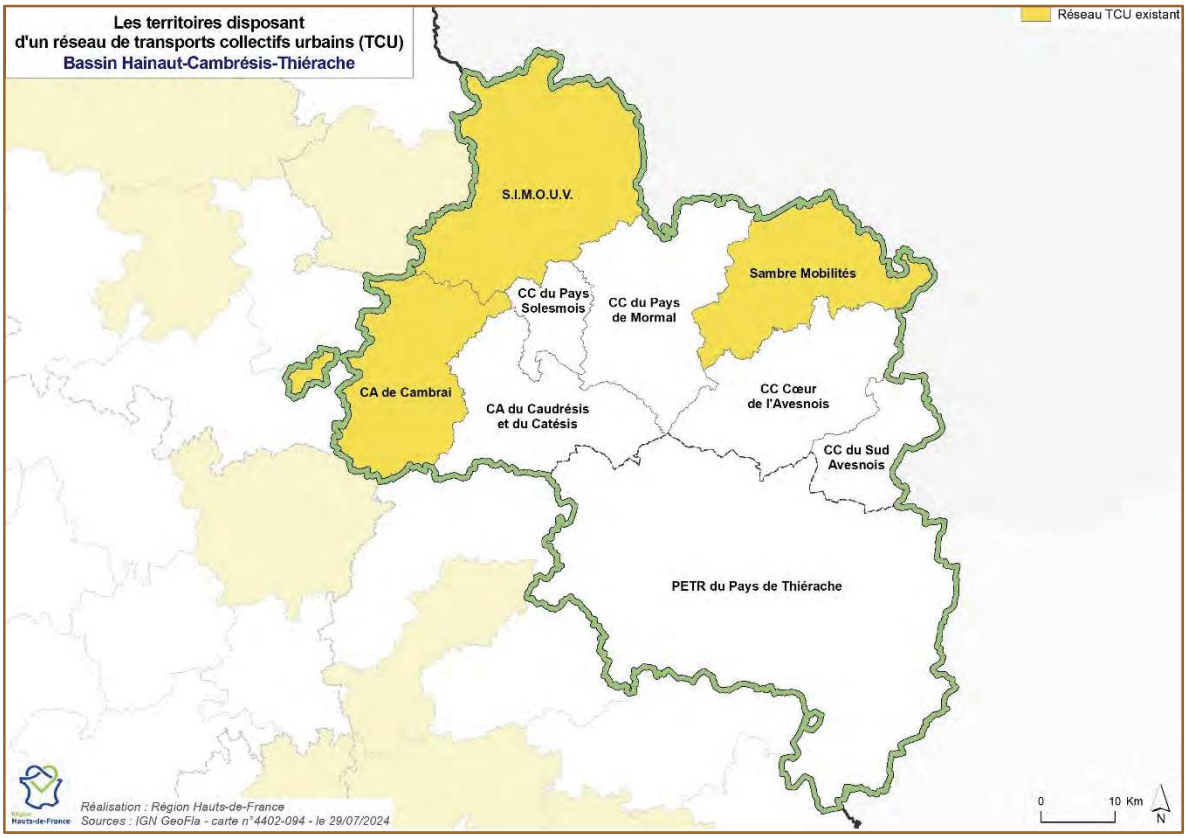
Le bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache est concerné par l'attribution de **3 lots dans le cadre de l'ouverture à la concurrence** :

- L'axe Aulnoye-Aymeries <-> Hirson est concerné par le lot de l'étoile d'Amiens. L'ouverture à la concurrence est effective depuis le 15 décembre 2024 (Service Annuel 2025). Elle est basée sur un cahier des charges bâti sur le Service Annuel 2022. Ce dernier impose une régularité des trains de 98,5% et une augmentation de l'offre de 9,5%, ce qui devrait permettre de conforter l'offre actuelle et de la rendre plus attractive.

- L'axe Maubeuge <-> Paris est concerné par le lot des dessertes parisiennes, ouvert à la concurrence pour le SA 2027.
- A plus long terme le bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache sera concerné par l'attribution du lot Lille-littoral, pour lesquels le calendrier définitif n'est pas encore connu. Ceci occasionnera une modification de l'offre de transport.

Concernant la visibilité et la lisibilité des services régionaux de transport, il faut noter que **l'offre de transport régionale ne dispose pas, à ce jour, d'une identité unique à l'échelle des Hauts-de-France**, voire d'une marque. Dans la même logique, il serait utile de matérialiser les arrêts routiers interurbains avec des poteaux présentant les informations nécessaires aux usagers comme le nom de l'arrêt, le nom du réseau de transport, les lignes desservant l'arrêt ou encore les fiches horaires associées.

▶ D.2. L'offre de Transport Collectif Urbain (TCU)



▶ D.2. L'offre de Transport Collectif Urbain (TCU)

Eléments de contexte

La LOM a changé **l'écosystème de la mobilité qui s'articule désormais principalement autour du binôme EPCI-Région**. Les transports collectifs urbains des AOM et les dessertes structurantes interurbaines proposées par la Région, par car et par train, continuent naturellement de supporter l'essentiel des déplacements du quotidien autres que ceux réalisés seuls en voiture.

En 2020, avant la LOM, on comptait déjà dans les Hauts-de-France **32 collectivités organisant des services publics de la mobilité**. 572 communes sont ainsi desservies par des transports collectifs urbains, soit 15% des communes de la région. Les départements du Nord et du Pas-de-Calais sont ceux dont l'offre bénéficie de la plus grande part de couverture de leur population. En effet, les territoires des AOM sont plus denses dans ces deux départements, ce qui est propice à la mise en place de services de transports en commun.

Pour renforcer cette alternative à l'autosolisme en s'appuyant sur les services proposés par les AOM au sein de leur ressort territorial, il convient de **faciliter les « passerelles » entre les différents réseaux**. Ce sont des sujets réfléchis par chacun et qui font typiquement l'objet d'actions spécifiques dans les plans de mobilité et ex-PDU - développement de parkings-relais, déploiement de systèmes d'information multimodale en lien avec les syndicats mixtes de coordination, etc. – ou déjà d'accords avec d'autres AOM pour étendre des lignes, proposer une intégration tarifaire ou encore pour permettre aux cars régionaux d'assurer des arrêts au sein de leur territoire.

Aussi, **il est important d'intégrer dans les réflexions les propositions déjà retenues dans les stratégies d'intervention locales** et qui trouveraient pleinement leur place dans les futurs COM et PAMS sachant que ces derniers visent la mise en œuvre de projets nécessitant une bonne coordination entre acteurs et pouvant être engagés sur la période 2024-2029.

Caractérisation du bassin de mobilité

Sur le bassin de mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache, il existe 3 AOM qui organisent des transports collectifs de personnes sur leurs ressorts territoriaux.

Il s'agit des EPCI ou syndicats de transports suivants :

- la Communauté d'Agglomération de Cambrai est l'AOM qui assure l'organisation du transport urbain sur 55 communes (81 000 habitants). Le nom du réseau est le **TUC Cambrésis**, exploité par l'entreprise Place Mobilité. Le réseau est composé de 1**5 lignes urbaines et périurbaines, ainsi que de 4 navettes desservant les parcs d'activités** (Actipôle et Cantimpré). La fréquentation s'établit en 2019 (selon l'enquête sur l'offre de transports collectifs urbains en Région Hauts-de-France, édition 2020[1]) à 348 221 voyages, et en moyenne 6,28 voyages/habitant/an ;

- le SIMOUV est l'AOM qui assure l'organisation du transport urbain sur le ressort territorial de la Communauté d'agglomération du Valenciennois Métrople et de la Communauté d'agglomération de la Porte du Hainaut sur 82 communes (350 000 habitants). Le réseau s'appelle **Transvilles**, géré par une filiale de Keolis depuis le 1er janvier 2023. C'est le seul réseau du bassin qui comporte un **tramway composé de 2 lignes**. Il est complété par un réseau de **40 lignes de bus et 5 navettes centre-ville**. Depuis le 8 juillet 2024, des changements sur le réseau ont eu lieu avec notamment la mise en place de 2 lianes avec une fréquence élevée et une meilleure lisibilité du réseau. La fréquentation s'établit en 2019 à presque 11 millions de voyages (selon l'enquête sur l'offre de transports collectifs urbains en Région Hauts-de-France, édition 2020[2]) et en moyenne 31,14 voyages/habitant/an ;

[1] https://www.observatoire-transports-hauts-de-france.fr/IMG/pdf/2021_smi_ort_tcu_pap_v8.pdf
[2] https://www.observatoire-transports-hauts-de-france.fr/IMG/pdf/2021_smi_ort_tcu_pap_v8.pdf

- Sambre Mobilités est l'AOM qui assure l'organisation du transport urbain sur le ressort territorial de la Communauté d'agglomération de Maubeuge - Val de Sambre sur 45 communes (130 000 habitants). Le nom du réseau est le **STIBUS**, exploité par la SPLTISA (Société Publique Locale des Transports Intercommunaux de Sambre-Avesnois). Le réseau se compose de **10 lignes urbaines et périurbaines** circulant tous les jours, 4 lignes urbaines et périurbaines circulant uniquement les dimanches et jours fériés, 4 citadines et une navette de Transport à la Demande (Filobus). La fréquentation s'établit en 2017 (selon le site internet du STIBUS) à 21,58kms/an/habitant.

Il est à noter qu'il s'agit de réseaux de transports collectifs réguliers très denses qui couvrent une grande partie des ressorts territoriaux concernées. Cela est notamment dû à la densité urbaine des EPCI concernés.

A noter que sur tous ces ressorts territoriaux, les systèmes de transports collectifs urbains sont tous complétés par un transport à la demande (TAD). Le plus souvent les TAD prolongent les horaires du service régulier, desservent des communes rurales peu ou pas connectées avec le réseau régulier, et relient des communes proches. Au-delà des connexions avec les réseaux urbains concernées, les TAD assurent également des connexions avec les réseaux TER et interurbains.

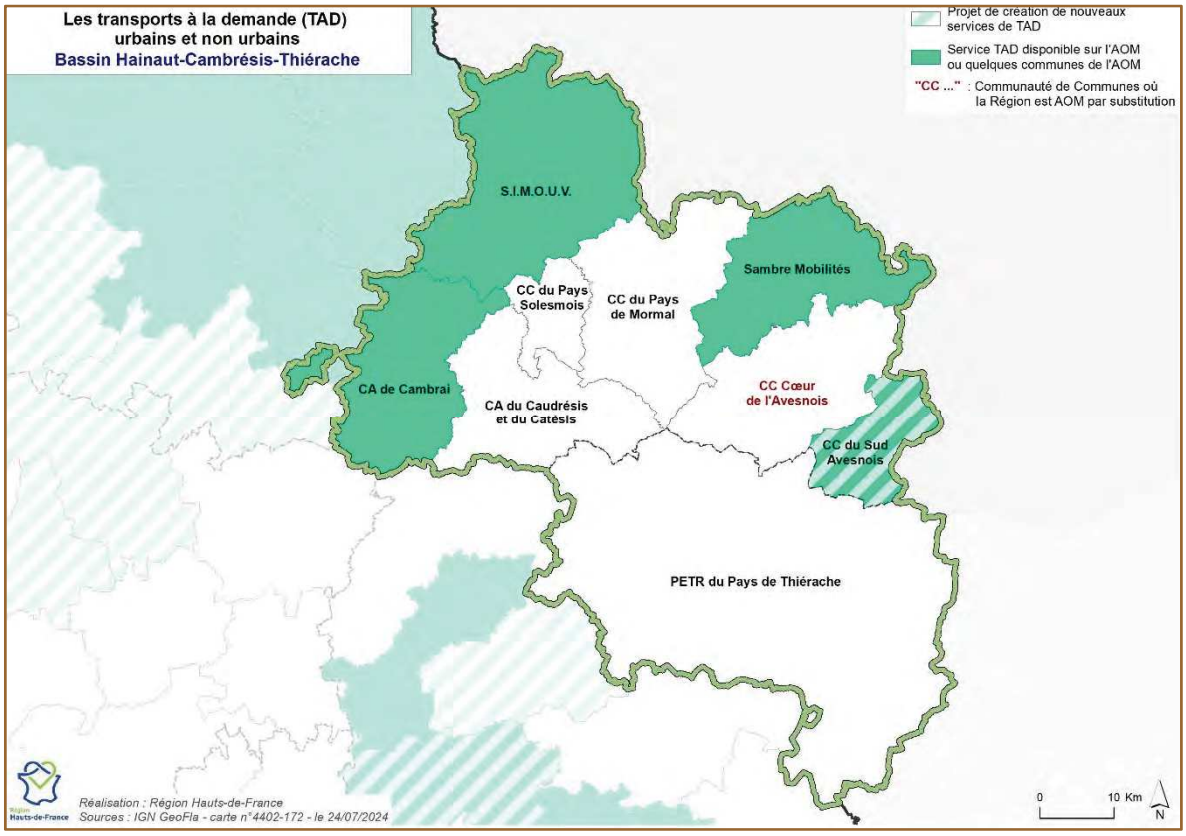
Enjeux et perspectives

A ce stade, ces éléments diagnostic ont pour seule ambition de planter le décor et d'indiquer les endroits où une offre en TCU est proposée aujourd'hui. **Il revient à chaque AOM de faire remonter les liens qu'elle aimerait renforcer avec les territoires voisins ou à l'échelle du bassin**. Aussi, il s'agit d'extraire de leurs stratégies et projets ceux qui pourraient trouver un cadre facilitateur de mise en œuvre via les COM et PAMS parce qu'ils nécessitent notamment une coordination forte entre acteurs et permettent de s'affranchir des limites des ressorts territoriaux.

A titre d'exemples, **les problématiques suivantes pourraient remonter** :

- comment élargir ou renforcer le **service dans les communes rurales** de proximité ?
- comment mieux **articuler les offres urbaine et régionale** (TER et cars interurbains) ?
- comment développer en particulier le taux de **report modal au droit des parking relais** ?
- quelles solutions pour développer la **performance énergétique** de ces réseaux, éventuellement en mutualisant les moyens entre AOM ?
- etc.

▶ D.3. Les services de transport à la demande (TAD)



▶ D.3. Les services de transport à la demande (TAD)

Eléments de contexte

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

Le TAD est **une notion qui regroupe tous les services publics de transport dont tout ou partie ne s'effectue qu'à la demande expresse de ceux qui les utilisent.**

Ils se distinguent des transports réguliers qui s'effectuent en fonction de programme d'horaires et d'arrêts préalablement définis. Et ils sont différents des transports d'utilité sociale ou des services dédiés à un type particulier de publics.

Il existe **plusieurs types de TAD** fonctionnant sur la base d'une réservation préalable :

- **en ligne virtuelle** : des lignes de circulation sont préalablement définies mais les circulations ne sont déclenchées qu'après réservation ;
- **zonal porte-à-porte** : à l'intérieur d'un périmètre défini, les courses sont construites et regroupées sur la base des réservations. Les courses n'ont pas de points d'arrêt et chaque usager est embarqué à son domicile pour ensuite être déposé à sa destination finale ;
- **zonal porte à arrêt** : la différence avec le cas précédent porte sur le lieu de dépose qui est un arrêt pré-identifié ;
- **zonal arrêt à arrêt** : toujours sur les mêmes principes, ce type de services fonctionne sur la base d'un ensemble de points d'arrêts préalablement identifiés sur le territoire concerné.

La mise en place d'un tel mode de transport **nécessite obligatoirement le déploiement d'une centrale de réservation** permettant de recenser les demandes et d'organiser les regroupements d'usagers et les courses. De même pour s'assurer du bon fonctionnement et de la bonne compréhension du service, l'information et la communication constituent des éléments importants pour la réussite du service.

Caractérisation du bassin de mobilité

A ce jour, quatre des huit AOM du bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache ont mis en place un service TAD :

- **le Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois (SIMOUV) :** son service TAD (appelé FlexTAD) s'inscrit en complémentarité avec le réseau urbain et interurbain existant dans son ressort territorial et dessert 8 zones de transport couvrant 67 communes. Il est complété par un service de transport dédié aux personnes présentant des handicaps moteurs ou visuels rendant difficile l'utilisation du réseau classique, appelé flexSésame, couvrant les 82 communes du SIMOUV ;

  De nouvelles navettes ont été mises en place depuis le mois de juillet 2024 : Flexpro pour faciliter les déplacements professionnels quotidien à destination de 6 zones d'activités et FlexO pour les déplacements en soirée desservant les communes de proximité de Saint-Amand-les-Eaux, Condé, Denain et Valenciennes (6 zones desservies) ;

▶ D.3. Les services de transport à la demande (TAD)

- **Sambre Mobilités :** Filobus est le service de TAD desservant 4 zones du territoire (nord, sud, est et centre), comptant au total 36 communes. Il est réalisé de point d'arrêt à point d'arrêt ;
- **la Communauté d'Agglomération de Cambrai** : le service mis en place permet la desserte de « deux bassins de vie », secteur Sud et Iwuy, et vise à compléter le réseau urbain en offrant une desserte des communes de chacun des bassins de vie. De plus, en proposant des rabattements vers la ligne 5 du réseau urbain, ce service doit permettre un accès facilité à Cambrai, la ville centre de l'agglomération. L'utilisation de ce service nécessite une réservation 24h à l'avance ;
- **la Communauté de communes Sud Avesnois** : un nouveau service de TAD a été lancé afin de permettre la desserte de 12 communes de l'EPCI. Il fonctionne du lundi au vendredi de 5h à 21h et le trajet coûte 1€. En parallèle de ce service existant, la Communauté de Communes a décidé de participer à la démarche de TAD mutualisé de HDFM, dont elle est membre. D'ici quelques mois, de nouveaux services de TAD devraient être mis en place sur ce territoire.

Enjeux et perspectives

Les services de TAD peuvent a priori offrir des solutions sur des relations où **le volume de la demande ne justifie pas la mise en place d'un service régulier classique.** Aussi, ils sont souvent envisagés pour desservir des communes excentrées, dans les territoires ruraux ou périurbains ou encore pour accéder à des pôles d'échanges importants. Ils peuvent également avoir **une visée plus sociale en permettant l'accès aux soins, aux marchés, aux principaux bourgs, etc.** Et ils sont alors à distinguer d'autres types de services comme les transports d'utilité sociale portés par des associations ou encore des services privés.

Ils doivent faire l'objet d'études d'opportunité et de faisabilité en amont afin de définir le mode de fonctionnement, la gouvernance – en particulier, un TAD concernant plus d'une AOM relève de la compétence de la Région - les outils indispensables à son bon fonctionnement et d'assurer une bonne information et communication. Au sein du bassin de mobilité, il peut notamment être utile de repérer les axes potentiels de TAD venant compléter les dessertes interurbaines existantes ou encore les services qui permettraient de faciliter l'accès aux principaux pôles d'échanges multimodaux.

En parallèle, **la possibilité de mettre en place des outils mutualisés** comme une centrale de réservation unique pourrait être étudiée, afin de réaliser des économies d'échelles, de permettre aux AOM aux moyens financiers contraints de pouvoir envisager ce type de solutions ou encore pour donner une plus grande visibilité à l'existence de ces services parfois peu connus des habitants.

CHAPITRE

E

©Région Hauts-de-France

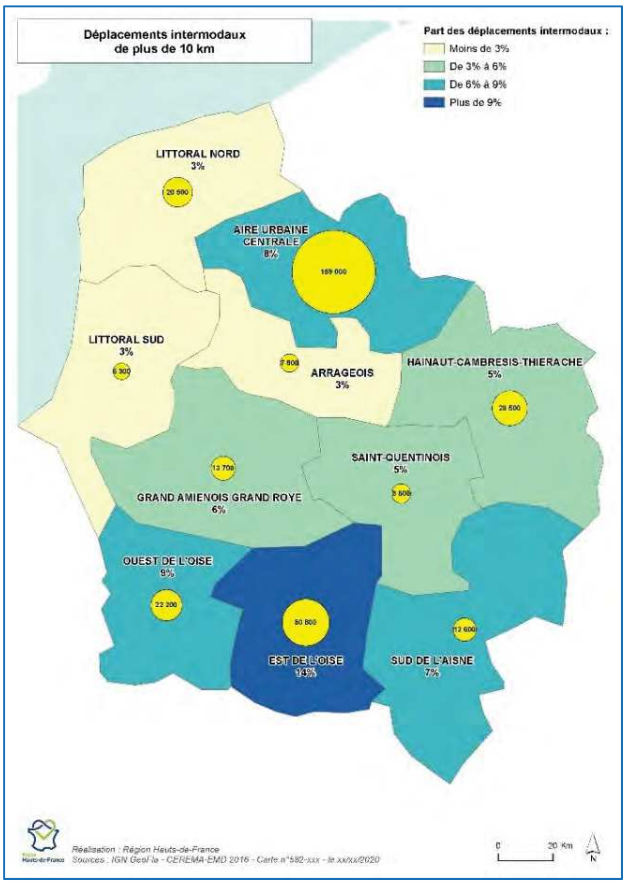
Gare Maubeuge

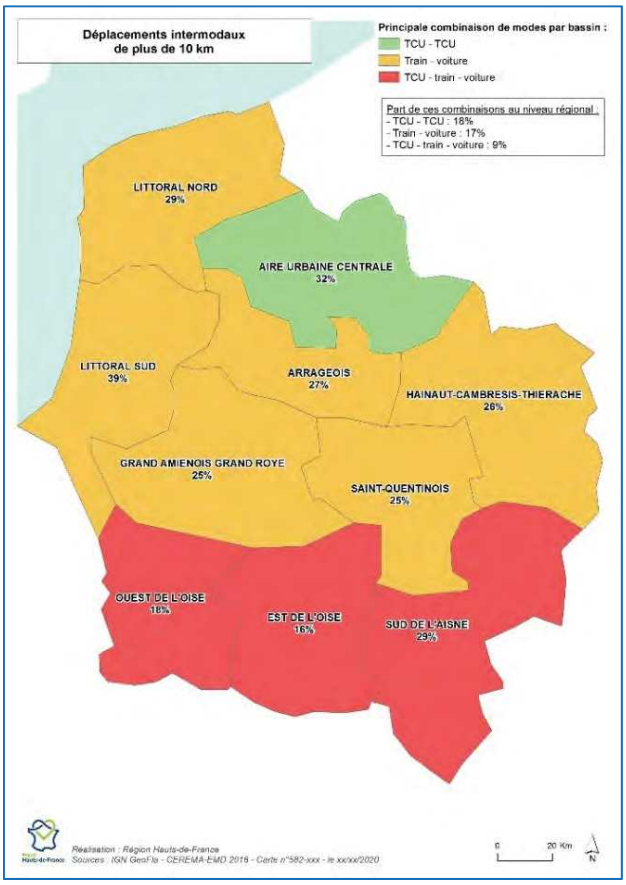
L’intermodalité

Un des principaux objectifs des COM est de faciliter les pratiques intermodales, c’est-à-dire de rendre plus fluides les déplacements qui nécessitent au moins une rupture de charge et le recours à plusieurs modes.

Sont notamment présentés dans ces fiches la question du développement des pôles d’échanges ainsi que les services intermodaux des syndicats mixtes de coordination, dont Hauts-de-France Mobilités, qui jouent un rôle déterminant dans la coordination des offres, la billettique et l’information multimodale.

▶ E.1. Les déplacements intermodaux





▶ E.1. Les déplacements intermodaux

Eléments de contexte

Un des principaux objectifs des COM est de **faciliter les pratiques intermodales**, c'est-à-dire de rendre plus fluides les déplacements qui nécessitent au moins une rupture de charge et le recours à plusieurs modes.

Au travers des résultats des enquêtes ménages déplacements (EMD) réalisées sur l'ensemble du territoire régional, il est possible de **mieux connaître les pratiques intermodales** actuelles et de donner quelques grands points de repère sur ces pratiques.

Même si les EMD ont été réalisées à des périodes différentes, certaines commençant à dater, elles permettent essentiellement de décrypter les déplacements intermodaux de **plus de 10 km**. Il est intéressant de réfléchir sur de telles distances car cela représente des trajets relativement longs pour lesquels une meilleure coordination entre AOM peut être attendue.

Caractérisation du bassin de mobilité

Les habitants (de plus de 11 ans) de ce bassin effectuent **quotidiennement** près de 586 200 déplacements de plus de 10 km, dont **28 500 peuvent être considérés comme intermodaux**, soit 5%.

7% de ces habitants effectuent au moins un déplacement de ce type chaque jour, hors week-end, et on comptabilise près de 41 déplacements intermodaux pour 1 000 habitants (moyenne régionale : 57).

Ces déplacements intermodaux font **en moyenne 59 km** et se décomposent **en 2,2 trajets**. Autrement dit, chacun de ces déplacements nécessite en général le recours à un peu plus de 2 modes/véhicules différents.

Les **combinaisons de modes,** dans ces déplacements intermodaux, sont très variées mais celles qui reviennent le plus souvent sont les suivantes : **voiture + train (26%)**, TCU+TCU[1] (20%), voiture + TCU (9%), voiture + autocar (7%) et train + TCU (7%).

La voiture particulière est utilisée dans 59% des trajets intermodaux, viennent ensuite les TCU (53%), le train (46%) et le car (12%).

Enjeux et perspectives

La connaissance de ces déplacements intermodaux est certainement à parfaire, pour cibler géographiquement les relations ou les lieux sur lesquelles des améliorations peuvent être attendues en priorité.

A titre d'exemples, les points suivants pourraient être approfondis :

- **l'intermodalité au droit des principaux pôles d'échanges** du bassin. Des enquêtes menées par des AOM urbaines sont peut-être disponibles pour faire ces zooms ;

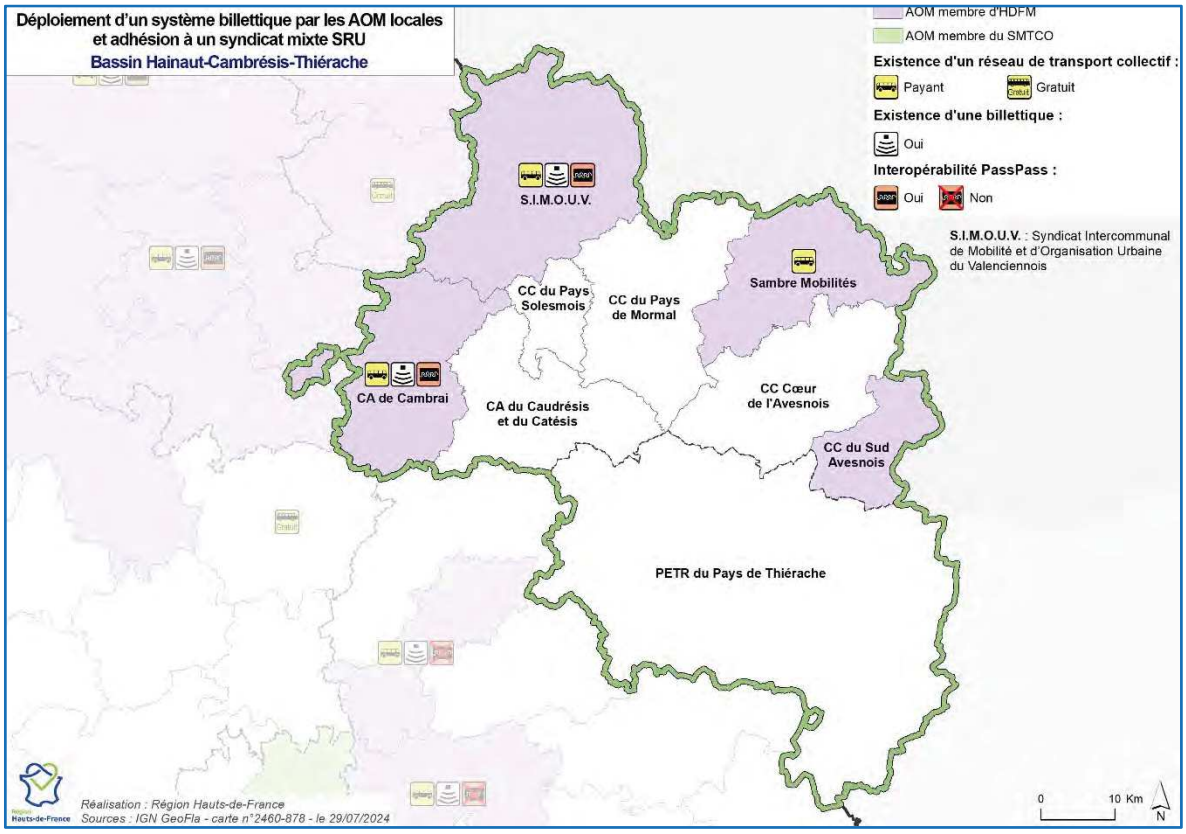
[1] Transport Collectif Urbain (TCU)

▶ E.1. Les déplacements intermodaux

- **l'intermodalité pour réaliser des déplacements transfrontaliers**. Le projet Interreg Cross4mobility vise notamment à unir et réunir les partenaires de la mobilité transfrontalière et à valoriser et promouvoir les connexions transfrontalières. Un lien entre le COM devra être fait

De plus, les résultats présentés donnent un aperçu des pratiques actuelles qui sont fortement dépendantes des offres proposées aujourd'hui par les différentes AOM. Il convient de se projeter à moyen terme et de réfléchir aux besoins en mobilité des habitants pour lesquels des offres complémentaires et intermodales mériteraient d'être développées. Ces offres, une fois mises en place, se traduiraient vraisemblablement par une augmentation des déplacements intermodaux et par du report modal de la voiture vers les services de mobilité alternatifs.

▶ E.2. La tarification intermodale et la distribution



▶ E.2. La tarification intermodale et la distribution

Eléments de contexte

Il existe aujourd'hui de **nombreuses situations et solutions quant à la tarification et au système billettique** choisis : gratuité du réseau, payant, vente à bord, post-paiement et différentes technologies billettiques. Les collectivités territoriales financent en grande partie les transports publics car les recettes produites par la vente des titres ne couvrent pas l'ensemble des frais de fonctionnement du réseau. En 2015, **dans les réseaux de transport de province hors métro et tramway, les usagers supportaient 12 % du coût du transport urbain et 20% dans ceux équipés de métro ou de tramway** (source : Datalab Essentiel n°150, septembre 2018). En 2023, en Hauts-de-France, **les usagers du TER supportent en moyenne 25% du coût d'exploitation**.

Pour chaque réseau de transport une gamme tarifaire est construite. Elle comprend l'ensemble des produits tarifaires du réseau de transport ainsi que les conditions d'attribution et d'utilisation des titres de transport. Elle est constituée d'une grille tarifaire et d'un profil tarifaire présentant les éventuelles réductions auxquelles l'usager a droit selon différents critères (l'âge, le niveau de ressources, la composition familiale, l'existence d'un handicap, l'absence d'emploi…). Le choix du titre de transport pour l'usager se fait en fonction de la fréquence d'utilisation du réseau de transport et de sa situation personnelle. On distingue généralement les titres unitaires des abonnements (hebdomadaires, mensuels, annuels). Ces titres de transport se présentent sous différentes formes selon le système billettique utilisé, par exemple : support papier, billets dématérialisés (sms-ticketing, e-ticketing…), cartes sans contact (open-payment).

1. Tarification intermodale

La tarification est un des leviers à disposition des AOM pour faciliter les déplacements intermodaux de leurs usagers. En effet, lorsque des déplacements nécessitent l'usage de plusieurs réseaux de transport collectif, relevant d'AOM différentes, des **tarifications partenariales** peuvent être instaurées. Elles évitent ainsi à l'usager d'acheter un titre de transport par réseau de transport. Elles peuvent prendre différentes formes :

- **la réciprocité tarifaire** : cette tarification est spécifique au réseau TER. Il s'agit d'une convention de réciprocité entre une région et les régions ou pays limitrophes. Des abonnements Hauts-de-France sont autorisés à circuler sur les lignes à destination d'un territoire limitrophe (Grand Est, Ile-de-France, Normandie et Belgique) et inversement des abonnements des régions limitrophes sont acceptés sur le réseau de transport TER Hauts-de-France. Un mécanisme financier de compensation est mis en place. Cela permet à des usagers d'effectuer des trajets interrégionaux avec un seul titre ;
- **la tarification combinée ou soudée** : les titres de plusieurs AOM sont combinés en un seul afin de permettre à l'usager de réaliser un trajet nécessitant l'usage de plusieurs réseaux de transport. Elle offre à l'usager une réduction tarifaire par rapport à l'achat séparé des titres de transport. Elle s'applique dans le cas d'une tarification combinée AOM urbaine et TER, sur une OD précise pour le trajet effectué en train. En région Hauts-de-France, par exemple, il existe des titres combinant TER et réseau urbain ;
- **l'intégration tarifaire** : elle permet à l'usager de se déplacer avec un seul titre sur l'ensemble d'un ressort territorial d'une AOM et d'emprunter plusieurs réseaux de transports collectifs desservant ce périmètre. Elle résulte d'une convention entre plusieurs AOM. La Région Hauts-de-France offre sur le ressort territorial de certaines AOM la possibilité pour l'usager d'utiliser le réseau TER ou le réseau de cars interurbains avec son titre urbain.

- **le titre unique ou tarification intégrée** : c'est le cas de figure le plus poussé concernant la tarification intermodale. Il donne la possibilité à l'usager de se déplacer avec un seul titre sur l'ensemble d'un territoire et d'emprunter plusieurs réseaux. Ce territoire est souvent vaste (l'échelle d'une région ou d'un département) et couvre généralement plusieurs AOM. L'usager bénéficie également d'une réduction tarifaire en comparaison à l'achat séparé de chacun des titres de transport nécessaire à son trajet. Cette tarification suppose en amont une harmonisation de la gamme tarifaire des différents réseaux, par exemple que le tarif jeune soit défini selon la même limite d'âge. Cette tarification n'existe pas en Hauts-de-France.

Par ailleurs, en Région Hauts-de-France, il existe également des conventions de partenariat entre la Région et des AOM locales concernant des lignes de cars interurbains pénétrant sur le ressort territorial d'une AOM. Elles permettent aux usagers urbains d'utiliser des lignes régulières commerciales qui pénètrent dans le ressort territorial avec leur titre urbain. C'est une mutualisation de l'offre régionale dans les zones périurbaines de ces territoires.

2. Distribution

La distribution quant à elle, concerne **l'ensemble des moyens** (outils, circuits) mis en œuvre **afin que les titres de transports soient mis en vente auprès des usagers**. L'achat des titres de transport peut s'effectuer via différents canaux : la vente à bord, en agence commerciale, depuis des automates au niveau du point d'arrêt, dans la gare, chez des dépositaires (en général des commerces de proximité), sur le site internet du réseau de transport et via des applications de téléphonie mobile et, depuis la LOM, via des fournisseurs de services numériques multimodaux qui en feraient la demande. **Chaque AOM décide des canaux de vente qu'elle souhaite mettre en place** selon l'ampleur de son réseau et le profil des usagers concernés.

Parmi les systèmes de distribution, les ventes croisées sont un exemple en faveur de l'intermodalité. Dans ce cas, le terminal point de vente (TPV) propose à la vente des titres de plusieurs AOM ou opérateurs de transport. Cela permet à l'usager d'acheter l'ensemble de ses titres de transport à un seul endroit. Ce type de distribution est recherché via les outils des syndicats mixte SRU en Région Hauts-de-France.

3. Systèmes billettique et interopérabilité

Deux technologies existent aujourd'hui en France dans le domaine de la billettique transport : la carte centrique et le cloud centrique ou serveur centrique. **La carte centrique** contient l'ensemble des informations relatives à l'usager (son identité, son numéro d'abonné mais aussi ses abonnements ou ses titres, des crédits éventuels).

Le cloud centrique repose sur un serveur central stockant toutes les informations sur les titres de transport et le profil d'un usager. La carte de transport ne contient que des informations permettant d'identifier l'usager (un code barre par exemple).

Depuis quelques années, **l'open payment** a modifié les pratiques, notamment pour les usagers occasionnels en leur permettant de valider et de payer leur trajet avec leur carte bancaire, leur smartphone. L'usager ne dispose donc pas de carte d'abonnement ou de ticket.

L'un des grands enjeux de ces systèmes est leur capacité à être interopérables afin de simplifier le parcours de l'usager sur différents réseaux de transport. On parle d'interopérabilité lorsqu'un système billettique associé à un réseau de transport a la capacité de communiquer ou d'échanger avec le système billettique d'un autre réseau. L'interopérabilité offre la possibilité à l'usager de s'affranchir des limites géographiques des réseaux en utilisant un support unique. Elle peut se faire à différents niveaux, présentés ici de manière croissante (les niveaux 2 et 3 supposent la mise en place des paliers précédents) :

1. au niveau des supports : l'usager peut voyager sur deux réseaux de transport avec la même carte de transport mais il doit avoir au préalable, acheter ses deux titres de transport auprès de chacun des deux réseaux ;

2. au niveau de la distribution : l'usager peut voyager sur les deux réseaux de transports en ayant acheté ses titres auprès d'un seul réseau. C'est le principe de la vente croisée. Par ailleurs, si deux AOM proposent une tarification intégrée, l'usager peut alors acheter un titre unique valable sur les deux réseaux ;

3. au niveau des systèmes centraux billettiques : les systèmes billettiques de différents réseaux peuvent communiquer entre eux et s'échanger des informations pour réaliser des services d'exploitation commun. Il est nécessaire dans ce cas que les échanges entre systèmes soient normalisés pour pouvoir communiquer entre eux.

4. Situation en Hauts-de-France

Les syndicats mixtes de type SRU (SM SRU) ont notamment dans leurs compétences obligatoires l'objectif de **favoriser la création d'une tarification coordonnée et de titres de transport uniques ou unifiés**. La région Hauts-de-France héberge deux structures de ce type : **le syndicat mixte des transports collectifs de l'Oise (SMTCO)** sur le département de l'Oise et **Hauts-de-France Mobilités (HDFM)** couvrant partiellement le reste de la région. Chacun de ces syndicats a développé ses propres **outils intermodaux** : le **SISMO pour le SMTCO** et la **Centrale Pass Pass pour HDFM**.

Le SMTCO dispose d'une billettique interopérable avec le système billettique régional Pass Pass. Elle équipe l'ensemble des véhicules des réseaux payants de l'Oise. La carte de transport est depuis juillet 2023 une carte Pass Pass. Le SMTCO met à disposition de ses membres des terminaux points de vente (TPV), aujourd'hui répartis sur 5 AOM : CA du Beauvaisis, CA Creil-Sud-Oise, CA de la Région de Compiègne et de la Basse Automne, CC Senlis Sud Oise et CC du Pays de Valois.
Les titres peuvent être vendus à bord des véhicules, en agence commerciale, chez les dépositaires (uniquement pour l'AXO (CA Creil Sud Oise) et COROLIS (CA du Beauvaisis)), sur le site internet (via la eboutique ou l'application pour les titres M-ticket) ou encore via téléphone portable en envoyant un SMS (Ticket SMS).

HDFM met à disposition de ses membres des TPV et des terminaux points de vente simplifiés (TPVS). Ils ont vocation à pouvoir distribuer l'ensemble des gammes tarifaires des réseaux urbains, interurbains et ferrés billettisés. Actuellement, ils permettent techniquement de vendre les titres des réseaux Ilévia (MEL), Tadao (SMTAG), Transvilles (SIMOUV), Marinéo (CA du Boulonnais), Arc en Ciel (titres interurbains régionaux sur le département du Nord) et Artis (CU d'Arras). Des travaux sont en cours pour permettre la distribution des titres TER et Stibus (SMTUS).
HDFM vend sans commission des titres pour le compte des réseaux sur sa boutique en ligne passpass.fr, uniquement des titres tout public (Ilévia, TADAO, AeC 1, Marineo, Transvilles, bientôt Artis). Les titres peuvent être chargés via lecteur de carte (en vente par HdFM) ou par NFC sur smartphone Android.

Les SM SRU et de nombreuses AOM ont développé leur système billettique basé sur des technologies différentes : carte centrique, cloud centrique et open payment. Un travail est actuellement mené par **HDFM afin d'améliorer l'interopérabilité entre les différents systèmes**. De son côté le SMTCO, pour le déploiement de SISMO 2, a décidé d'utiliser les spécifications techniques définies par HDFM pour la démarche PassPass, s'inscrivant ainsi dans une démarche d'interopérabilité.

▶ E.2. La tarification intermodale et la distribution

Caractérisation du bassin de mobilité

1. Tarification intermodale

Dans le bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache, concernant les services régionaux routiers, il existe des conventions de partenariat « portes ouvertes ». Les usagers urbains du réseau **peuvent utiliser, avec leur titre urbain, des lignes régulières commerciales qui pénètrent dans le ressort territorial de deux des AOM de ce bassin** :

- à l'intérieur du périmètre de la Communauté d'Agglomération de Cambrai, les usagers sont autorisés à circuler avec un titre urbain sur 9 des 10 lignes régionales desservant ce territoire ;
- sur le syndicat intercommunal de la Mobilité Urbaine du Valenciennois, 2 lignes sont en « portes ouvertes »

Sur le bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache, l'intégration tarifaire fonctionne sur le périmètre du SIMOUV. Ainsi, les usagers du réseau Transvilles peuvent avec leur abonnement urbain emprunter le réseau TER pour des trajets internes au ressort territorial de la CA de la Porte du Hainaut et la CA Valenciennes Métropole sans payer de supplément.

De plus, il existe un produit tarifaire intermodal qui a été mis en place sur le territoire du SIMOUV : sur présentation d'un abonnement TER, les usagers peuvent bénéficier d'un abonnement mensuel à tarif réduit.

2. Distribution

Sur le territoire du bassin, il n'existe pas, actuellement, de système de vente croisée. A ce jour, seuls les titres tout public du réseau Transvilles sont disponibles à la vente sur les outils PassPass développés par HDFM.

Concernant les titres régionaux, il est possible d'acheter les titres :

- routiers interurbains à bord des véhicules, en agence commerciale, chez des dépositaires, sur internet ou par correspondance ;
- TER en vente physique (guichets SNCF TER ou Voyages, distributeurs de billets, régularisation à bord, Mobileo, chez des dépositaires) ou à distance (site internet TER, application SNCF Connect, agences de voyage, par téléphone via le service contact TER Hauts-de-France).

3. Billettique et interopérabilité

Sur ce bassin, seuls la CA de Cambrai et le SIMOUV ont déployé un système billettique répondant à **l'interopérabilité PassPass** respectant le référentiel fonctionnel défini par HDFM.

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

- le **réseau Arc-en-Ciel**, sur la partie desservant les territoires du département du Nord, équipé en billettique PassPass, permettant une interopérabilité avec les autres réseaux respectant les spécifications PassPass ;
- le **réseau RTA**, organisé sur les territoires du département de l'Aisne, équipé en billettique MATAWAN (ex-UBI) et dont l'interopérabilité avec les réseaux équipés de PassPass est en cours de déploiement;
- le **réseau TER**, équipé en billettique PassPass.

▶ E.2. La tarification intermodale et la distribution

Enjeux et perspectives

Le choix et la définition de la tarification est l'un des leviers d'action permettant aux AOM d'encourager l'usage des transports collectifs ou de favoriser certaines lignes ou modes de transport du réseau. Développer des titres intermodaux simplifie l'expérience des usagers lors d'un trajet combinant plusieurs transports collectifs. Cela peut donc favoriser l'essor de l'intermodalité. La tarification intermodale nécessite en amont une harmonisation de la gamme tarifaire afin que les prix et les profils correspondent entre les différentes AOM. **Relevant de l'autorité de chaque AOM, la tarification intermodale sous-entend des questions de flux financiers** et de compensation financière, **ainsi qu'une forte complexité de mise en œuvre tant sur le plan technique qu'administratif**. Ce sujet pourra être traité dans le cadre des futurs COM.

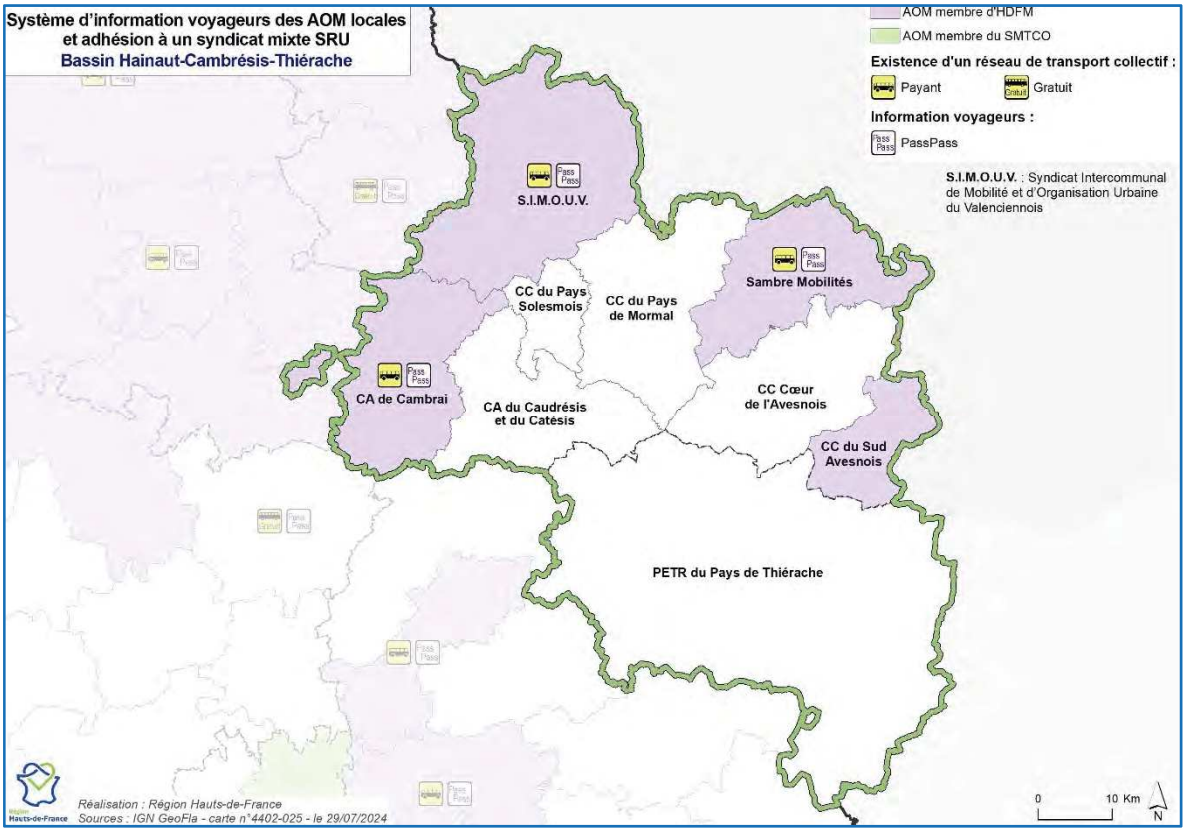
Un « droit à la mobilité » doit être assuré dans le cadre de l'organisation des transports collectifs. **Une tarification sociale et solidaire est nécessaire** pour permettre aux **publics plus vulnérables** d'accéder aux transports collectifs. Les AOM développent pour leur réseau de transport ce type de tarifications, voire font le choix de la gratuité de leur transport. Il n'existe pas à ce jour **d'homogénéisation des gammes tarifaires**, par exemple un tarif jeunes n'est pas attribué pour les mêmes tranches d'âges selon les AOM. Cette question pourra être abordée lors de l'élaboration des PAMS.

De plus, il est essentiel de **veiller à une bonne communication sur la tarification** proposée afin que les usagers puissent être bien informés. La lisibilité des informations données et une communication régulière sur différents canaux (en agence, format papier, sur le site internet du réseau de transport, via une application…) permettent de toucher l'ensemble des publics. La LOM a également imposé de nouvelles exigences en matière de services numériques multimodaux : **dorénavant, un usager devra pouvoir y trouver toutes les informations tarifaires en lien avec son profil**.

Par ailleurs, l'interopérabilité, en favorisant le développement des titres intermodaux, participe à l'amélioration des services proposés aux usagers en fluidifiant l'achat des titres et en s'affranchissant des limites géographiques propres à chaque réseau. Pour réaliser cet objectif, il est indispensable de **disposer d'un socle technique commun aux différentes AOM**, c'est-à-dire d'un référentiel, une documentation technique, s'appuyant sur des normes, des formats d'échange nationaux ou européens. Il est nécessaire de s'appuyer sur les **travaux en cours portés par les deux SM SRU** que ce soit sur le développement des outils interopérables ou sur la définition d'un socle technique commun et partagé.

Enfin, concernant la distribution, **il est important que les différents canaux de distribution soient maintenus et développés afin de toucher l'ensemble des publics**, notamment les publics vulnérables (personnes âgées, jeunes, personnes sans emploi, PMR). Des réflexions sur la base des travaux des SM SRU sur les **ventes croisées** pourraient aussi être poursuivies tout en prêtant attention à ce que cela pourrait impliquer, notamment financièrement.

▶ E.3. Les services intermodaux des syndicats mixtes de coordination



▶ E.3. Les services intermodaux des syndicats mixtes de coordination

Eléments de contexte

Les syndicats mixtes de type SRU, également appelés syndicats de coordination, ont été créés par la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) du 13 décembre 2000. Ces structures ont une vocation dédiée à la mobilité et à l'intermodalité. En effet, la loi SRU confie à ce type de syndicat 3 compétences obligatoires : tarification unifiée et billettique (1), information multimodale (2) et coordination de l'offre (3). Seuls les AOM et les Départements peuvent en être membres. Leur vocation première est donc de regrouper et de coordonner plusieurs AOM sur les différents champs de l'intermodalité.

De plus, sous réserve des délégations de compétence correspondantes le cas échéant, ces syndicats peuvent aussi se doter de compétences optionnelles : organisation de services publics réguliers de transport ou encore la réalisation, gestion et exploitation d'infrastructures de transport comme les gares routières ou les pôles d'échange multimodal (PEM), accompagnement financier de projets intermodaux portés par les membres du syndicat, etc.

La région Hauts-de-France a la particularité d'héberger deux structures de ce type : le syndicat mixte des transports collectifs de l'Oise (SMTCO) sur le département de l'Oise et Hauts-de-France Mobilités (HDFM) couvrant partiellement le reste de la région. Chacun de ces syndicats a développé ses propres outils intermodaux : le SISMO pour le SMTCO et la Centrale PassPass pour HDFM.

1. La démarche PassPass

Le système PassPass se décompose en deux outils distincts

- ***l'information multimodale :*** en 2017, HDFM a mis en place un calculateur d'itinéraires via un site internet décliné en application mobile. Pour alimenter ce système d'informations multimodale (SIM), chaque membre disposant de services de mobilité doit fournir l'information et les données au syndicat afin de compléter le SIM. HDFM souhaite renouveler et améliorer ses outils d'information multimodale. Ainsi, au cours de l'année 2023, un nouveau calculateur d'itinéraires et une nouvelle application seront mis en place ;

- ***la billettique :*** pour le compte de ses membres, le syndicat a élaboré en 2015 un référentiel fonctionnel commun (REFOCO) que chaque AOM membre doit utiliser lors de la mise en place de système billettique. Ces éléments sont accompagnés par la mise en place d'outils facilitant le déploiement de systèmes billettiques, comme une plateforme de tests située à Armentières. Ainsi, chaque AOM reste maître d'ouvrage de son système billettique et en assure la mise en place. HDFM a procédé à une mise à jour de son référentiel en 2022.

2. La démarche SISMO (Système Intégré de Services à la Mobilité dans l'Oise)

Le SMTCO a développé pour le compte de ses membres un outil unique, le SISMO, qui a vu depuis 2010 ses fonctionnalités s'étendre progressivement. Ce système intégrateur est mis gracieusement à disposition de l'ensemble de ses membres. Il comporte à la fois des fonctionnalités billettique et information multimodale sur la base d'un unique référentiel de données. Ainsi, chaque membre du syndicat a accès à cet outil permettant d'équiper ses matériels roulants (avec des valideurs, des bandeaux d'information embarquée, des outils de contrôle) et ses espaces de vente. Cet outil comporte un calculateur d'itinéraires regroupant l'ensemble des informations relatives aux services de mobilité mis en place par les AOM membres.

Le SMTCO travaille actuellement au renouvellement du SISMO. Le nouveau système sera déployé à compter de septembre 2023 et s'appuiera sur les spécifications techniques définies dans le cadre de la démarche PassPass afin de garantir une interopérabilité entre les systèmes PassPass et SISMO.

▶ E.3. Les services intermodaux des syndicats mixtes de coordination

Caractérisation du bassin de mobilité

Le bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache compte 9 AOM. Au 1er janvier 2023, seules 4 AOM sont membres d'HDFM (le SIMOUV, la CA de Cambrai, le SMTUS et la CC Sud Avesnois). De plus, le Département du Nord et la Région en sont aussi membres.

Une réflexion est actuellement en cours quant à une possible adhésion du PETR de Thiérache à HDFM. En ce qui concerne la CC Cœur de l'Avesnois, n'étant pas AOM, elle ne peut pas y adhérer.

1- La billettique

Sur ce bassin, seuls le SIMOUV et la CA de Cambrai ont déployé un système billettique interopérable PassPass respectant le référentiel fonctionnel défini par HDFM. Ces systèmes billettiques équipent leur réseau urbain payant respectif. De son côté, le SMTUS travaille actuellement avec HDFM pour déployer un système billettique intégré PassPass. Les autres AOM de ce bassin n'ont pour l'instant pas déployé de système billettique.

Sur ce bassin, la Région Hauts-de-France organise 4 services de transport distincts avec différents niveaux d'équipements billettique :

- le réseau Arc-en-Ciel, sur la partie desservant les territoires du département du Nord, équipé en billettique PassPass, permettant une interopérabilité avec les autres réseaux respectant les spécifications PassPass ;
- le réseau interurbain de l'Aisne, desservant les territoires de l'Aisne, est équipé en billettique MATAWAN. A ce jour, une interopérabilité de support existe avec les outils PassPass ;
- le réseau TER, équipé en billettique PassPass.

2- L'information multimodale

Les 3 AOM disposant d'un réseau de transport en commun urbain (SIMOUV, Sambre Mobilités et CA de Cambrai) alimentent avec leurs données le calculateur d'itinéraires PassPass.

La Région, quant à elle, fournit à HDFM l'ensemble des données des services qu'elle organise afin d'alimenter la Centrale PassPass.fr.

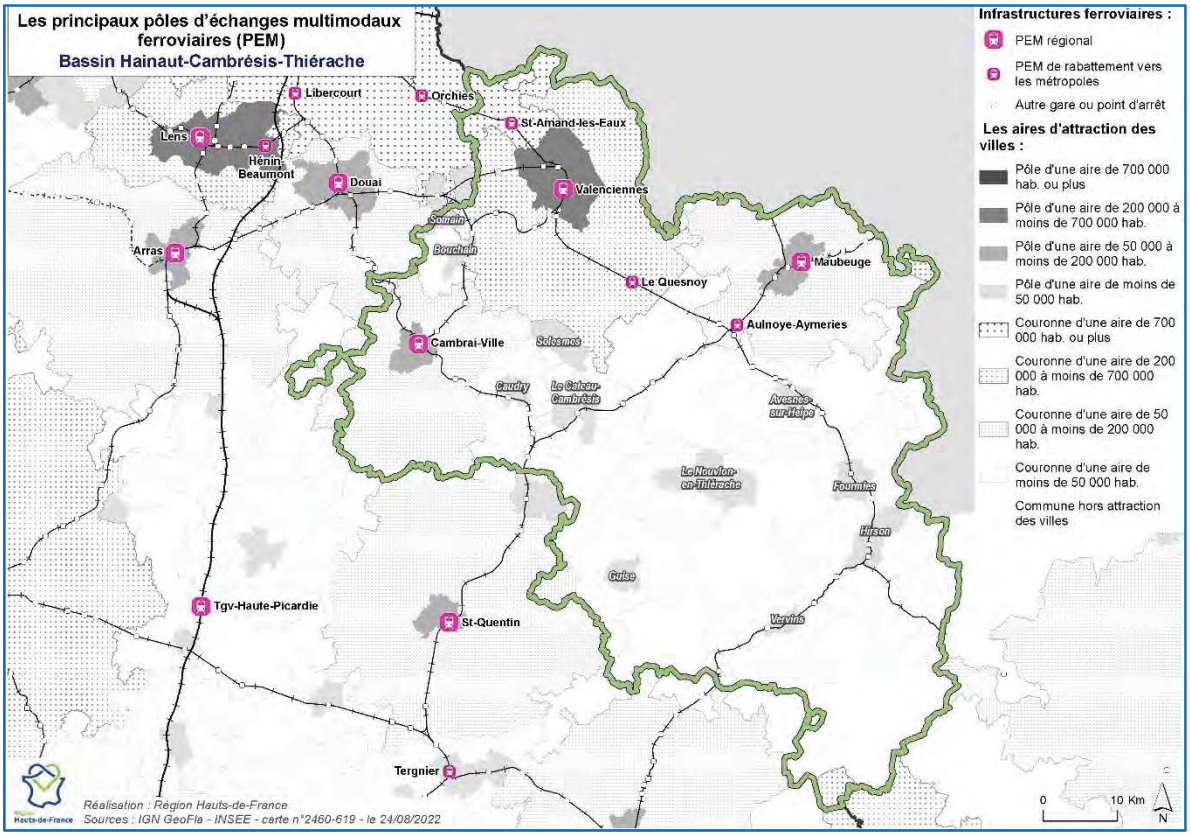
Enjeux et perspectives

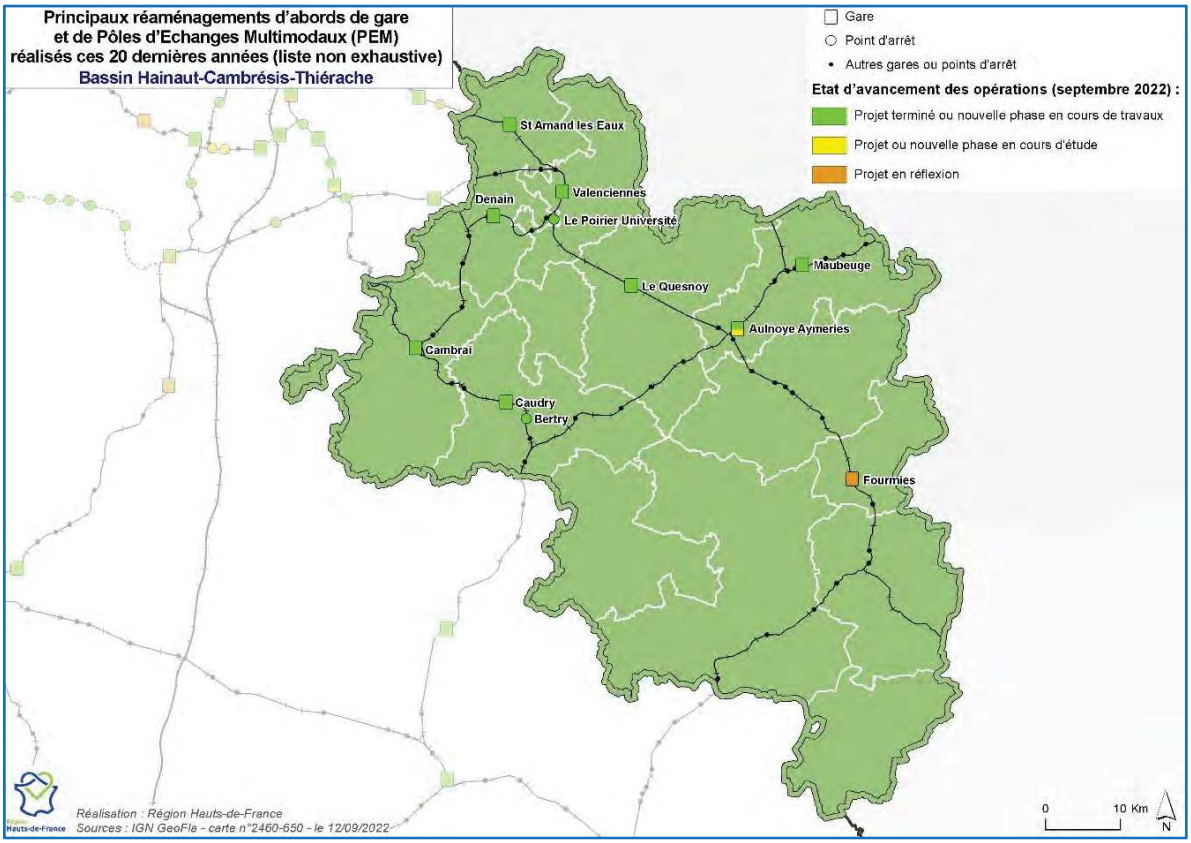
Le bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache n'est que partiellement couvert par HDFM. Seules les AOM présentant le profil le plus urbain en sont adhérentes, avec la CC Sud Avesnois. A ce jour, les AOM n'ayant pas adhéré au syndicat sont la CC du Solesmois, la CC du Pays de Mormal, la CA du Caudrésis-Catésis et le PETR de Thiérache. Pour cette dernière AOM, une réflexion est en cours sur une potentielle adhésion.

S'agissant de la billettique, il s'agit de **veiller à la bonne prise en compte des spécifications techniques définies dans le cadre de la démarche PassPass** afin que chaque système billettique déployé soit bien interopérable et permette ainsi aux usagers de réaliser des déplacements s'affranchissant des frontières administratives. Si à l'avenir de nouveaux réseaux étaient développés et équipés d'un système billettique, il sera nécessaire que cela s'intègre dans le cadre de la Communauté PassPass afin de répondre aux objectifs de facilitation des déplacements à l'échelle de la Région.

En matière d'**information multimodale**, conformément aux objectifs visés par la LOM, l'enjeu principal porte sur la fourniture des données relatives à l'ensemble des services de mobilité existants aux syndicats mixtes afin d'offrir aux usagers une information complète. Cette nécessité s'applique aux services existants non encore répertoriés dans les SIM comme aux futurs services qui seront proposés par les AOM.

▶ E.4. Le développement des pôles d'échanges multimodaux





▶ E.4. Le développement des pôles d'échanges multimodaux

Eléments de contexte

Un des objectifs du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) des Hauts-de-France vise à **« développer les pôles d'échanges multimodaux (PEM) »** en proposant un traitement des gares et points d'arrêt ferroviaires et routiers, différenciés selon leurs spécificités, en intégrant au mieux les gares et pôles d'échanges dans la ville et les territoires et en offrant **une accessibilité et des services efficaces aux usagers au droit de ces sites**. A cet effet, il s'agit notamment de s'appuyer sur l'amélioration des liaisons entre les PEM et les polarités desservies, sur une meilleure accessibilité aux gares pour un développement de l'utilisation du TER et des transports régionaux ou encore sur le développement des quartiers de gares.

Pour ce faire, la Région propose **une typologie des PEM** dans sa partie prescriptive et son fascicule (règle générale n°27). Ce référentiel doit désormais être pris en compte lors de l'élaboration des documents locaux de planification en matière de mobilité. Cela doit permettre, d'avoir une typologie homogène d'un territoire à l'autre ou encore de hiérarchiser les opérations.

La Région, en tant qu'accompagnatrice technique et financière en matière d'aménagement des PEM, a porté une délibération cadre intitulée « Actualisation de la politique d'intervention en faveur de l'aménagement des abords de gares et des Pôles d'Echanges Multimodaux ». Parallèlement à cette délibération cadre, un document « Cadre d'intervention régionale en matière d'aménagement des abords de gares et des Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) » est établi. Cette liste corrobore les dernières législations de l'Etat (par exemple les réglementations sur les ombrières, sur la gestion des eaux, sur les ZAN). Ainsi sont concernés par ces dispositions techniques et financières, tous les aménagements et les équipements relatifs aux PEM et abords de gare en faveur des besoins des usagers, du développement des transports collectifs et des nouvelles dispositions environnementales.

Les principaux PEM - 26 PEM régionaux et 25 PEM de rabattement vers les métropoles – sont déjà identifiés dans le SRADDET. Il convient de partager des réflexions entre acteurs locaux et AOM régionale pour recenser les autres PEM présents à l'échelle du bassin de mobilité, autres que les gares, et de classer l'ensemble des PEM dans le référentiel régional. Ce travail particulier doit faciliter les échanges autour de la programmation des aménagements à prévoir à court et moyen termes.

Caractérisation du bassin de mobilité

Le bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache comporte 15 gares et 33 haltes ferroviaires, soit un total de 48 arrêts ferroviaires. Parmi eux, 6 sites sont identifiés dans les deux premières catégories du SRADDET :

- **3 PEM régionaux :** Cambrai, Maubeuge et Valenciennes, desservies à la fois par le réseau urbain de l'AOM locale et par le réseau routier interurbain et scolaire organisé par la Région ;
- **3 PEM de rabattement vers les métropoles :** Aulnoye-Aymeries, Le Quesnoy et Saint-Amand-les-Eaux. Aulnoye-Aymeries et Saint-Amand-les-Eaux sont desservies par le réseau urbain de l'AOM locale et par l'offre régionale interurbaine et scolaire. Le Quesnoy quant à elle n'est desservie que par les services interurbains et scolaires régionaux.

Au cours des vingt dernières années, de nombreux projets d'aménagement de PEM et d'abords de gares ont été réalisés et portés localement. Plus récemment, un certain nombre de projet ont été menés à bien ou sont en cours que ce soit sur les principaux sites ou sur des points d'arrêts ferroviaires secondaires :

- à ce jour les travaux d'aménagement ont été terminés dans 8 gares et 2 haltes ferroviaires. Tous les PEM régionaux du bassin de mobilité ont ainsi été traités, ainsi que les PEM de rabattement vers les métropoles de ce bassin. A noter qu'une nouvelle phase d'aménagement des abords de la gare d'Aulnoye-Aymeries aura lieu prochainement.
- la gare de Fourmies fait l'objet de réflexions quant à la réalisation de projets d'aménagement.

Enjeux et perspectives

La démarche d'élaboration d'un COM peut permettre collectivement de :

- **recenser tous les PEM présents** dans le bassin de mobilité, y compris les pôles d'échanges routiers ;
- **préciser le rôle de chacun de ces PEM** en s'appuyant, en particulier, sur le référentiel du SRADDET ;
- **s'entendre sur une hiérarchisation des interventions** en identifiant les projets à engager ou à mettre en œuvre sur la période 2024-2029 ;
- **s'intéresser à l'accessibilité de ces sites**, au droit du PEM mais également dans une logique du **« dernier kilomètre »** afin d'assurer leur bon rayonnement au sein des territoires ;
- **traiter la question de la gestion du site** afin d'assurer une bonne coordination, notamment en cas de situation dégradée, pour l'entretien, la mise en sécurité, etc.

CHAPITRE

F

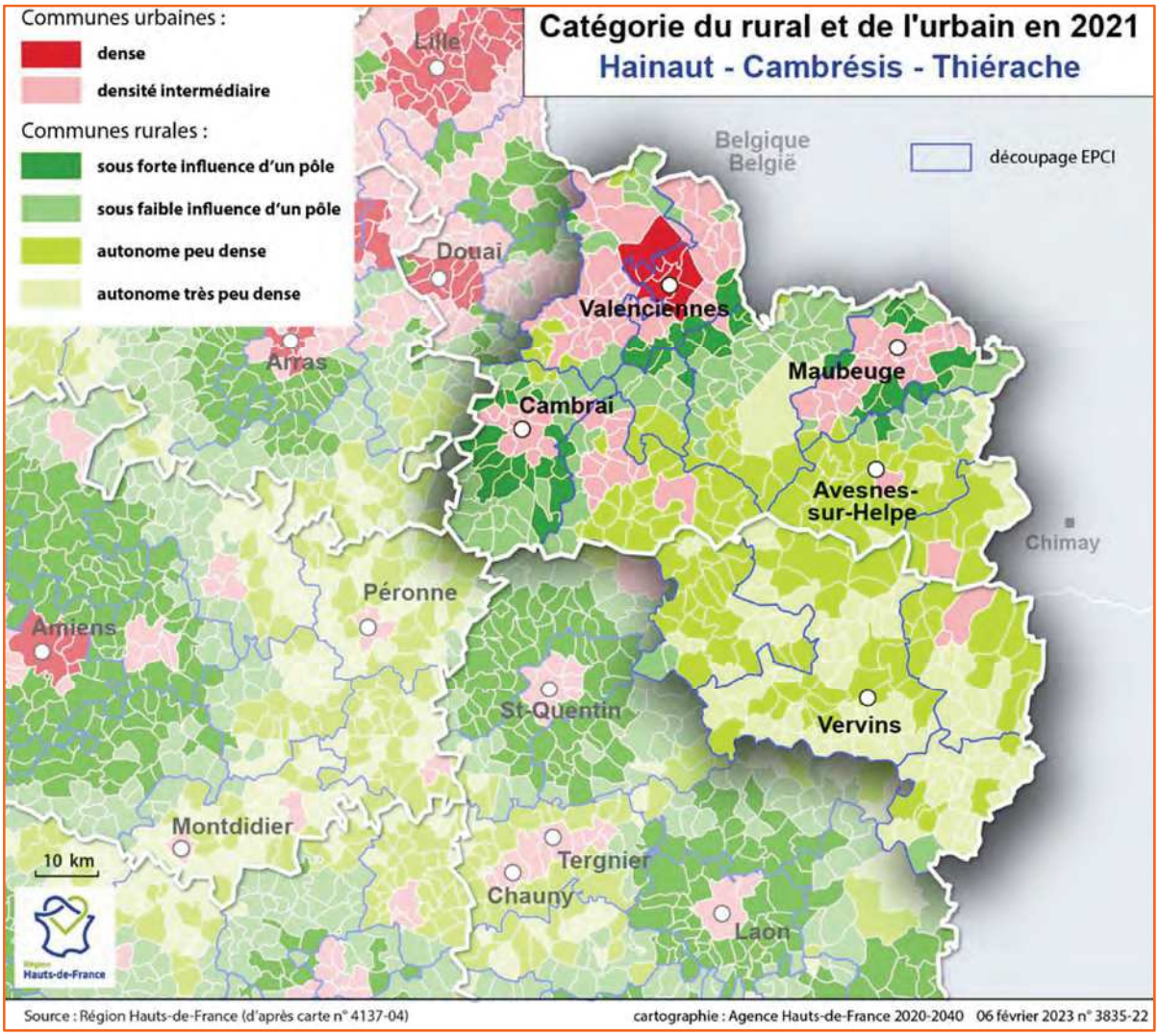
« Aide au permis de conduire »

Les vulnérabilités et les dispositifs de mobilité solidaire

L'objectif de ces fiches est de développer les sujets liés à la mobilité solidaire. Une fiche consacrée aux nombreux services et dispositifs d'accompagnement existant sur le territoire illustre en particulier la richesse et la complexité de ce domaine.

Ce chapitre met l'accent sur certains publics vulnérables et sur des caractéristiques du bassin qui peuvent constituer un frein à la mobilité : ruralité, vulnérabilités sociales, fragilité numérique, dépendance à la voiture, handicap...

▶ F.1. Les ruralités



▶ F.1. Les ruralités

Eléments de contexte

Le **caractère rural** d'un territoire renvoie à **plusieurs dimensions** : **faible densité, importance des espaces peu artificialisés, éloignement des pôles d'emplois ou d'équipements**…

Depuis 2021, l'**Insee** définit les espaces ruraux par un **nouveau zonage**. Il s'appuie d'abord sur une grille communale de densité qui prend en compte la population communale et sa répartition dans l'espace. Elle s'appuie sur la distribution de la population à l'intérieur de la commune en découpant le territoire en carreaux de 1 kilomètre de côté. Elle repère ainsi des zones agglomérées. L'importance de ces zones agglomérées, au sein des communes, va permettre de les caractériser selon **quatre niveaux de densité (très peu dense, peu dense, de densité intermédiaire, dense)**. Parmi ces quatre niveaux, les communes rurales sont les communes très peu denses et peu denses.

Pour mieux appréhender la grande diversité des espaces ruraux, un critère de type fonctionnel permet de distinguer quatre catégories de communes rurales en fonction de l'importance des liens avec les pôles d'emplois, mesurée à partir du zonage en aires d'attraction des villes. Selon cette définition, **3 158 communes sont rurales en Hauts-de-France**, soit 83% des communes de la région, contre 90 % en France hors Ile-de-France. Elles occupent 26 300 km², c'est-à-dire **82 % de la superficie** de la région, un peu moins que la moyenne de France hors Ile-de-France. Ces communes rurales regroupent près de **30 % de la population** régionale (10 points de moins que la France hors Ile-de-France).

Caractérisation du bassin de mobilité

Le positionnement des espaces urbains et ruraux du bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache dessine une géographie relativement contrastée : les communes dites urbaines selon la typologie de l'Insee sont principalement regroupées autour d'**un pôle dense** (Valenciennes) et de **deux pôles de densité intermédiaire** (Cambrai et Maubeuge).

Le reste du bassin est composé de communes rurales autonomes peu ou très peu denses, notamment dans l'Avesnois et l'arrondissement de Vervins.

A l'échelle du bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache, **deux habitants sur trois habitent une commune urbaine** (15% dans une commune urbaine dense, un peu plus d'un sur deux dans une commune de densité intermédiaire) tandis qu'**un habitant sur 10 réside dans une commune rurale** sous faible influence d'un pôle.

▶ F.1. Les ruralités

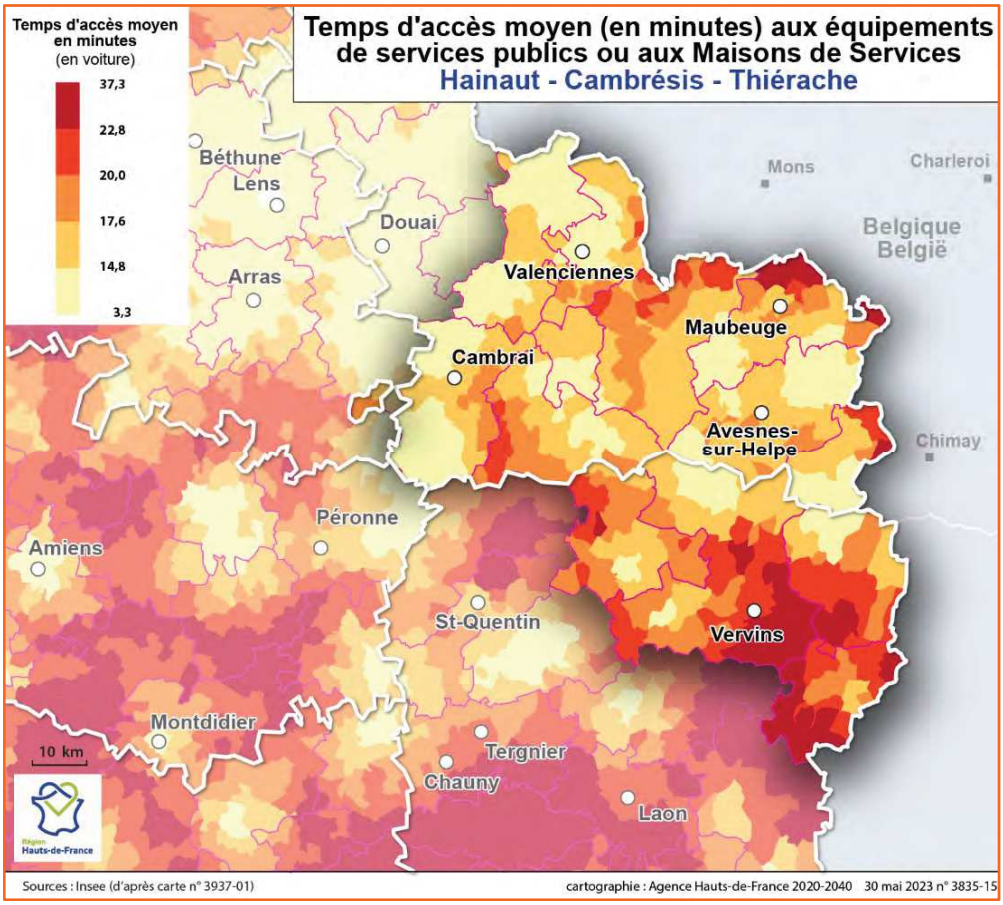
Enjeux et perspectives

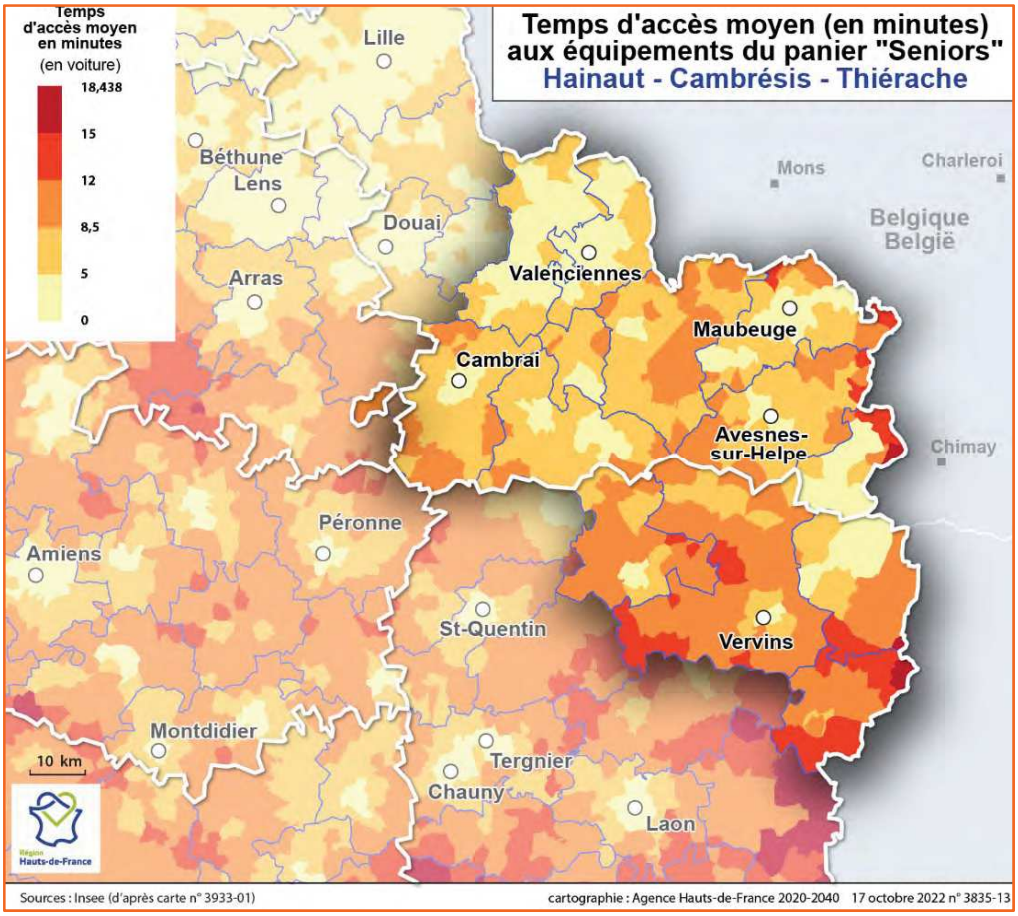
Les espaces ruraux remplissent des fonctions essentielles à la région : contribution à la qualité de vie et à l'attractivité, vecteurs stratégiques du tourisme, de l'agroalimentaire, de la production d'énergies renouvelables, de l'artisanat, et d'aménités environnementales …

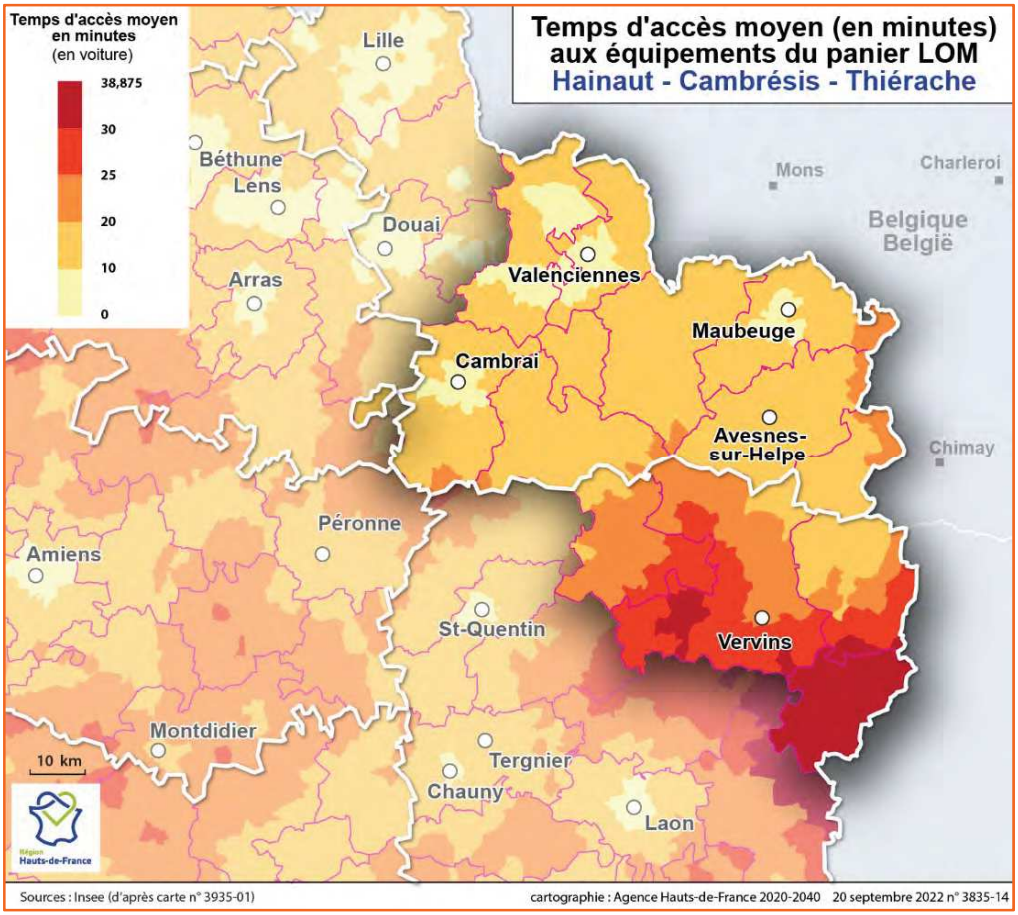
Ces fonctions sont à préserver et à valoriser, tout en prenant en compte la très grande hétérogénéité de ces espaces. Pour cela, **le SRADDET s'appuie sur un maillage de pôles intermédiaires**, caractérisés par un bon niveau d'équipements et de services, et représentant une centralité structurante pour leur territoire environnant et complémentaire des grandes agglomérations. La stratégie régionale d'aménagement vise à renforcer ces polarités : la construction de logements (de différents types) doit être réalisée prioritairement dans ces polarités en cohérence avec les divers besoins du marché et des dynamiques démographiques observées ; la concentration de commerces et **de services est à encourager en développant des solutions de mobilité vers ces polarités**.

Dans les espaces ruraux les moins denses et les plus isolés, **le SRADDET encourage l'expérimentation de nouvelles formes de développement local** afin de valoriser les capacités des territoires et de s'appuyer sur de nouvelles sources de développement endogène. Le maintien et la diversification des emplois et des activités agricoles, le développement de l'artisanat, des productions agricoles, d'énergies renouvelables, du tourisme local sont à privilégier, en mettant en valeur et en respectant les milieux et le patrimoine. Enfin, **les offres de mobilité adaptées**, de même que l'accompagnement des habitants en matière d'information (où acheter mon titre de transport ? comment me déplacer ?), doivent y être encouragées.

▶ F.2. L'accès aux équipements







Eléments de contexte

Trois paniers d'équipements sont ici proposés pour **identifier des territoires à enjeux en termes d'accessibilité à des équipements structurants. Des temps d'accès moyens aux différents équipements sont calculés à partir des distances routières** (exprimées en kilomètres et en temps de trajet aux heures pleines) fournies par le distancier Métric de l'Insee. Ils ont donc un caractère théorique car, en pratique, les trajets ne se font pas forcément en voiture, et certains critères ne sont pas pris en compte dans la modélisation (lieux de travail ou de scolarisation, recherche d'une place de parking …). Ils permettent cependant d'appréhender des situations très diverses en matière d'accessibilité.

1. **Le panier « services publics » (Insee) comprend 6 équipements :**

   - police, gendarmerie ;
   - girection régionale/départementale des finances publiques ;
   - réseau de proximité Pôle Emploi / réseau partenarial Pôle Emploi ;
   - maison de justice et du droit / antenne de justice ;
   - bureau de Poste, relais Poste, agence Postale ;
   - les MSAP (Maisons de services au public) ou Maisons France Services qui délivrent une offre de proximité à tous les publics. En raison de leur caractère structurant, un poids équivalent à l'ensemble des 5 autres équipements leur est accordé dans le calcul du temps moyen aux équipements de ce panier.

▶ F.2. L'accès aux équipements

2. **Le panier « LOM »** (réalisé par l'Agence Hauts-de-France 2020-2040) comprend 13 types d'équipements de niveau intermédiaire ou supérieur :

   - Tribunal de Grande Instance
   - lycée d'enseignement général et/ou technologique
   - lycée d'enseignement professionnel
   - UFR
   - ecole d'ingénieurs
   - urgences
   - maternité
   - spécialiste en cardiologie
   - spécialiste en radiodiagnostic et imagerie médicale
   - gare de voyageurs d'intérêt régional
   - bassin de natation
   - cinéma
   - bibliothèque

L'objectif de **ce panier dit « LOM » est de définir des mobilités nécessaires pour accéder à des équipements de niveau intermédiaire ou supérieur**, qui n'ont pas vocation à être de grande proximité nécessairement.

3. **Le panier « seniors »** (Insee) comprend **16 équipements liés à la santé, les sports et loisirs et les services** principalement à destination des personnes de 65 ans et plus :

   - magasin d'optique
   - urgence
   - médecin omnipraticien
   - spécialiste Cardiologie
   - infirmier
   - masseur kinésithérapeute
   - pharmacie
   - laboratoire d'analyses médicales
   - personnes âgées - hébergement
   - personnes âgées - soins à domicile
   - personnes âgées - service d'aide
   - bassin de natation
   - boulodrome
   - tennis
   - cinéma
   - salle ou terrain multisports

Ces équipements sont tirés de la **Base permanente des équipements 2020 (BPE 2020)** réalisée par l'Insee. Elle comporte un large éventail d'équipements et de services rendus à la population. Le champ actuel recouvre les domaines des services, marchands ou non, des commerces, de la santé et de l'action sociale, de l'enseignement, du sport, des loisirs, du tourisme, des transports et de la culture.

▶ F.2. L'accès aux équipements

Caractérisation du bassin de mobilité

On observe **une bonne accessibilité aux différents équipements des 3 paniers analysés dans le Valenciennois ou dans les cœurs du Cambrésis ou du Maubeugeois.**

Il existe toutefois **des territoires à enjeux** :

- toute la **partie sud du bassin** pour les paniers « Services publics » et « LOM », et à un moindre degré pour la panier « Seniors ». En effet, pour les paniers « services publics » et « LOM » les temps d'accès en voiture aux équipements sont supérieurs à 20 minutes.

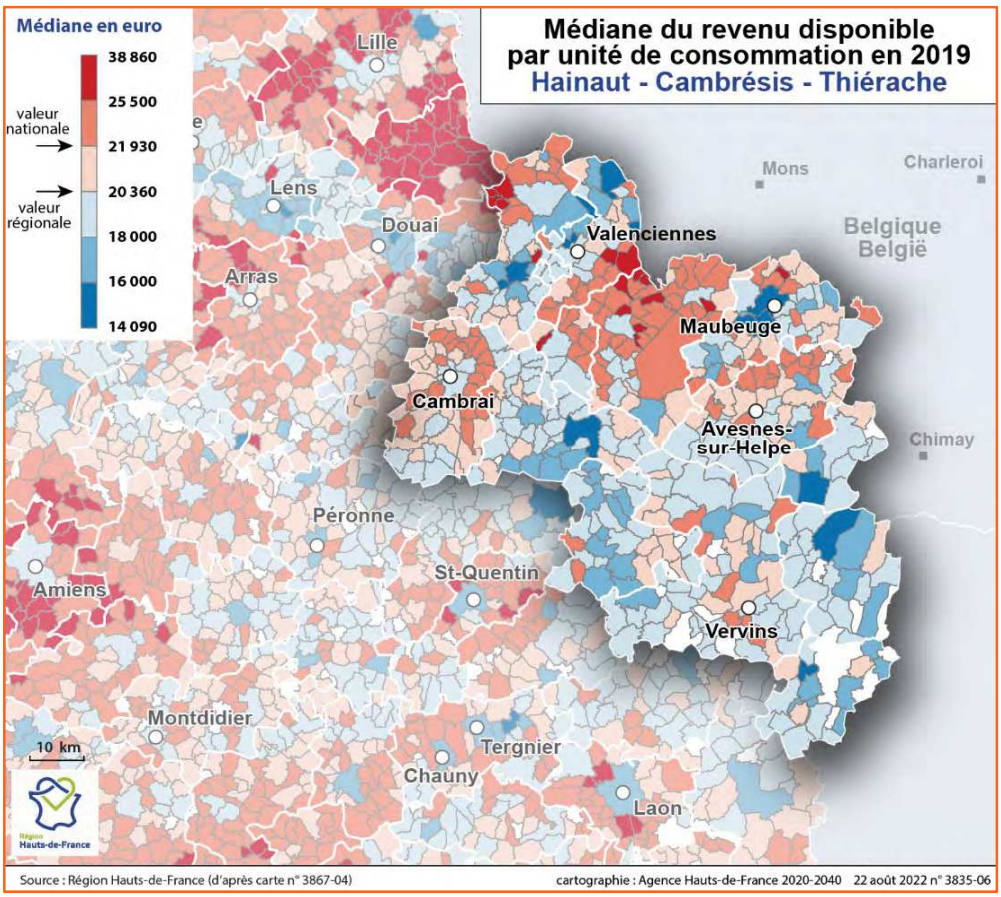
  Pour le panier « séniors » le temps d'accès en voiture est moindre, supérieur à 8 minutes, mais concernant une population vulnérable cet éloignement peut être préjudiciable.

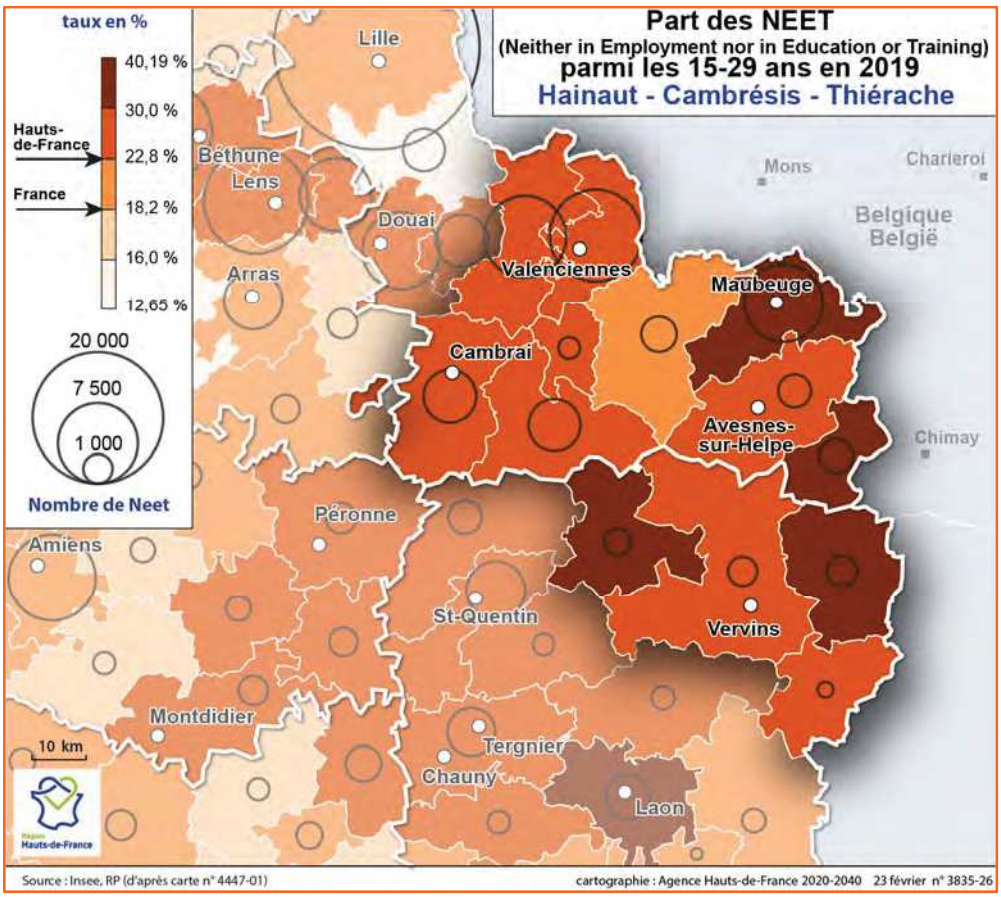
- **le nord du Maubeugeois** pour la panier « Services publics » avec des temps d'accès compris entre 20 et 37 minutes.

Enjeux et perspectives

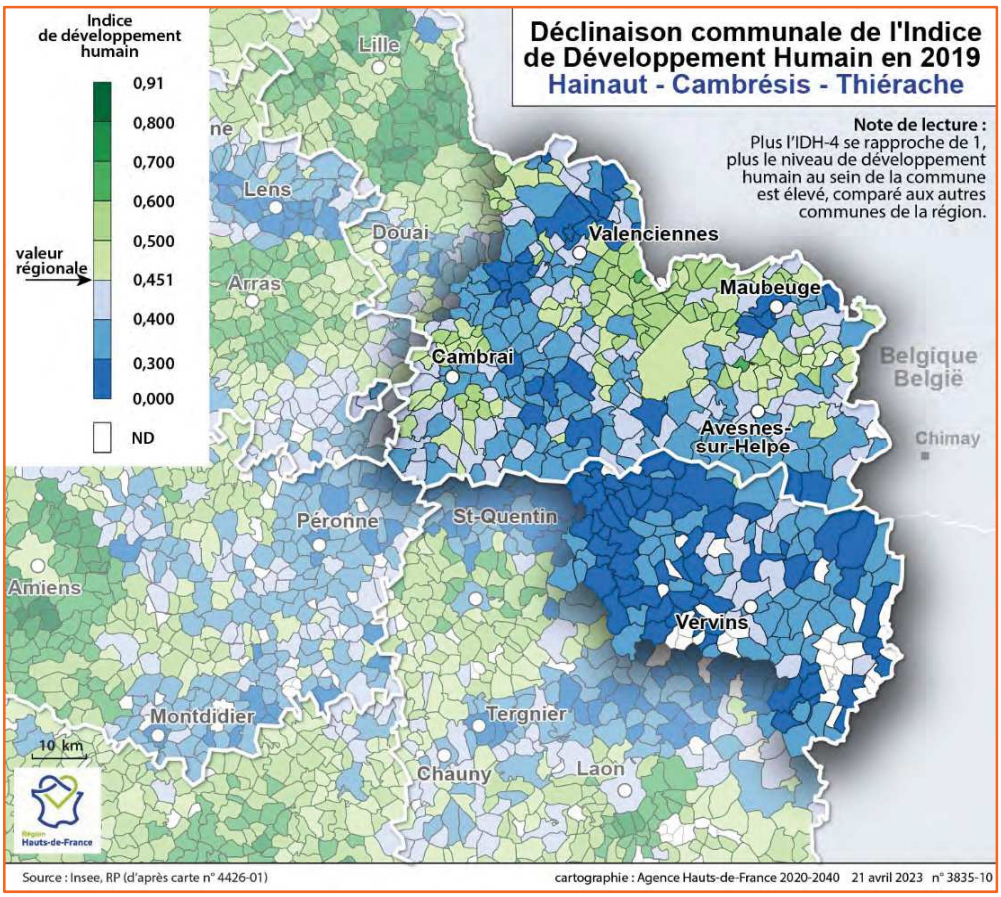
L'accès aux équipements et aux services est un facteur clé de la qualité de vie des habitants et de l'attractivité du territoire. La qualité de vie sur les territoires tient en effet pour beaucoup à l'accessibilité des équipements et des services, c'est-à-dire à la possibilité d'atteindre les lieux disposant d'une fonction particulière nécessaire au bien-être des habitants (administration, services publics, commerces, loisirs, santé, etc.). Un éloignement et une dispersion des équipements et services entrainent des déplacements plus longs en distance et en temps, plus fréquents, voire à un renoncement, pour les habitants. Il y a un **enjeu de structuration et de renforcement des pôles de services en cohérence avec l'offre de mobilité et en lien avec l'ossature du SRADDET**.

▶ F.3. Les vulnérabilités sociales





▶ F.3. Les vulnérabilités sociales



Eléments de contexte

Selon une enquête menée par le Laboratoire de la Mobilité inclusive et l'institut Elabe, **un français sur cinq déclare rencontrer des difficultés à se déplacer**. Ces difficultés peuvent souvent être liées à une précarité monétaire.

Près d'un **quart des Français déclare avoir déjà renoncé à un travail ou à une formation faute de moyen pour se déplacer**. Le taux est même plus élevé chez les populations les plus jeunes (près d'un jeune sur 2) et socialement les plus fragiles (54 % des personnes vivant dans un foyer avec moins de 1 000 euros par mois).

Par ailleurs, **près d'un Français sur cinq déclare avoir déjà renoncé à se rendre à un entretien d'embauche** ou dans une structure d'aide à la recherche d'emploi (Pôle emploi par exemple) faute de moyen pour se déplacer, en particulier chez les plus jeunes et les ménages les plus défavorisés.

Le contexte actuel de crise énergétique, d'inflation et de hausse du prix du carburant renforce ces risques de difficultés de mobilité chez les ménages les plus précaires.

Plus globalement, la crise sanitaire liée à la Covid-19 a mis en évidence de fortes inégalités sociales face aux problématiques de mobilité. De nombreuses personnes se sont notamment retrouvées isolées, privées de liens sociaux et familiaux durant les différents épisodes de confinement.

Les enjeux sociaux en Hauts-de-France restent particulièrement prégnants. La région **Hauts-de-France** est très concernée par les phénomènes de pauvreté : avec **18,1 % de sa population vivant sous le seuil de pauvreté**, soit un million d'habitants, elle est la deuxième région métropolitaine la plus pauvre après la Corse.

▶ F.3. Les vulnérabilités sociales

Au-delà de la pauvreté monétaire, cette population présente d'autres fragilités : déficit de formation, éloignement durable du marché du travail, notamment pour les femmes, ou retard scolaire. L'insertion des jeunes apparait particulièrement difficile : 28 % des 18-25 ans ne sont ni en formation, ni en emploi, soit six points de plus qu'au niveau national. Les difficultés sont d'autant plus importantes que la région est celle qui compte relativement le plus de jeunes de 18-25 ans, après l'Ile-de-France : ils représentent un habitant sur dix.

Si la région Hauts-de-France affiche globalement **le niveau de développement humain le plus faible** des régions de France métropolitaine, les contrastes sont importants à l'échelle infrarégionale, avec des territoires concentrant, en un espace et à une période donnée, des populations avec un certain degré de ressources monétaires, éducatives et sanitaires.

La déclinaison communale de l'indicateur de développement humain (IDH-4) permet de mesurer ces contrastes à l'échelle des territoires.

L'IDH-4 constitue en effet une déclinaison régionale de l'Indicateur de Développement Humain du PNUD (Programme des Nations Unies pour le Développement). Il reprend les trois grandes dimensions de cet indicateur : la santé, l'éducation et le niveau de vie, à savoir la capacité à bénéficier d'une vie longue et saine, la capacité d'accès à l'éducation et aux connaissances et enfin la possibilité d'accéder aux ressources matérielles indispensables pour atteindre un niveau de vie décent.

À une échelle territoriale fine, l'IDH-4 synthétise un état de développement humain relatif à des populations qui, à un moment donné, y résident, sans nécessairement y inscrire l'ensemble de leur cycle de vie.

Dans le cadre des enjeux de mobilité solidaire, **la LOM vise également à apporter des améliorations à l'accessibilité à la mobilité pour les personnes en situation de handicap**. En Hauts-de-France, les bénéficiaires de l'Allocation aux Adultes Handicapés (AAH) représentent près de 4 % de la population des 20-64 ans en 2020, contre 3,3 % en moyenne en France métropolitaine.

Caractérisation du bassin de mobilité

A l'échelle du bassin de mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache, le revenu disponible médian (par Unité de Consommation) des ménages est **nettement inférieur à la moyenne régionale (18 800 € contre 20 360 € en 2019, soit le plus faible revenu disponible médian des 10 bassins de mobilité de la région)**. Le taux de pauvreté (défini à 60 % du revenu médian disponible) est nettement supérieur à la moyenne régionale (22 % contre 17,6 %).

D'importantes disparités territoriales en matière de revenus sont néanmoins observées sur ce bassin de mobilité : les niveaux de revenus sont relativement élevés dans la partie nord du bassin à l'est de Valenciennes et le nord de la Porte du Hainaut ou à un degré moindre dans le Cambrésis, tandis qu'ils sont inférieurs à la moyenne régionale sur l'arrondissement de Vervins, le Maubeugeois ou une partie de l'ouest du Valenciennois.

Conséquence de ces revenus plus faibles, la pauvreté est relativement plus présente sur ces territoires, avec notamment sur la Communauté d'Agglomération de Maubeuge Val de Sambre et sur la Communauté de Communes du Pays des Trois Rivières, plus d'un ménage sur quatre en situation de pauvreté.

Les bénéficiaires de l'Allocation aux Adultes Handicapés (AAH) sont relativement plus nombreux sur le bassin de mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache comparé à la moyenne régionale (5,1 % des 20-64 ans chez les hommes et 4,7 % des 20-64 ans chez les femmes, contre respectivement 4 et 3,6 % en moyenne régionale).

▶ F.3. Les vulnérabilités sociales

L'éloignement de l'emploi pour les jeunes (15-29 ans) est un vrai enjeu social sur ce bassin de mobilité : plus d'un jeune sur quatre (15-29 ans) n'est ni en emploi ni en qualification (27,5 % contre 22,8 % en moyenne régionale), la part de NEETs *(« Neither in Employment nor in Education or Training »)* dépassant même les 30 % sur quatre intercommunalités du bassin (la Communauté de Communes du Sud Avesnois, la Communauté d'Agglomération Maubeuge Val de Sambre, la Communauté de Communes du Pays des Trois Rivières et la Communauté de Communes Thiérache Sambre et Oise), avec sur l'ensemble de ces 4 intercommunalités près de 33 000 jeunes ni en emploi ni en qualification.

A l'exception de la Communauté de Communes du Pays de Mormal, toutes les intercommunalités du bassin ont un taux de jeunes ni emploi ni en qualification supérieur à la moyenne régionale.

L'analyse de l'IDH-4 illustre des disparités en termes de développement humain sur le bassin Hainaut-Cambrésis- Thiérache.

Toute la partie sud du bassin concentre des vulnérabilités sur les trois dimensions de l'IDH-4 : santé, éducation et niveau de vie. Ces territoires ont notamment une surmortalité tous âges importante comparée à la moyenne nationale.

A contrario, l'indice de développement humain est plus élevé que la moyenne régionale entre Valenciennes et Maubeuge et autour de Cambrai, en raison notamment d'un niveau de vie des habitants relativement plus élevé.

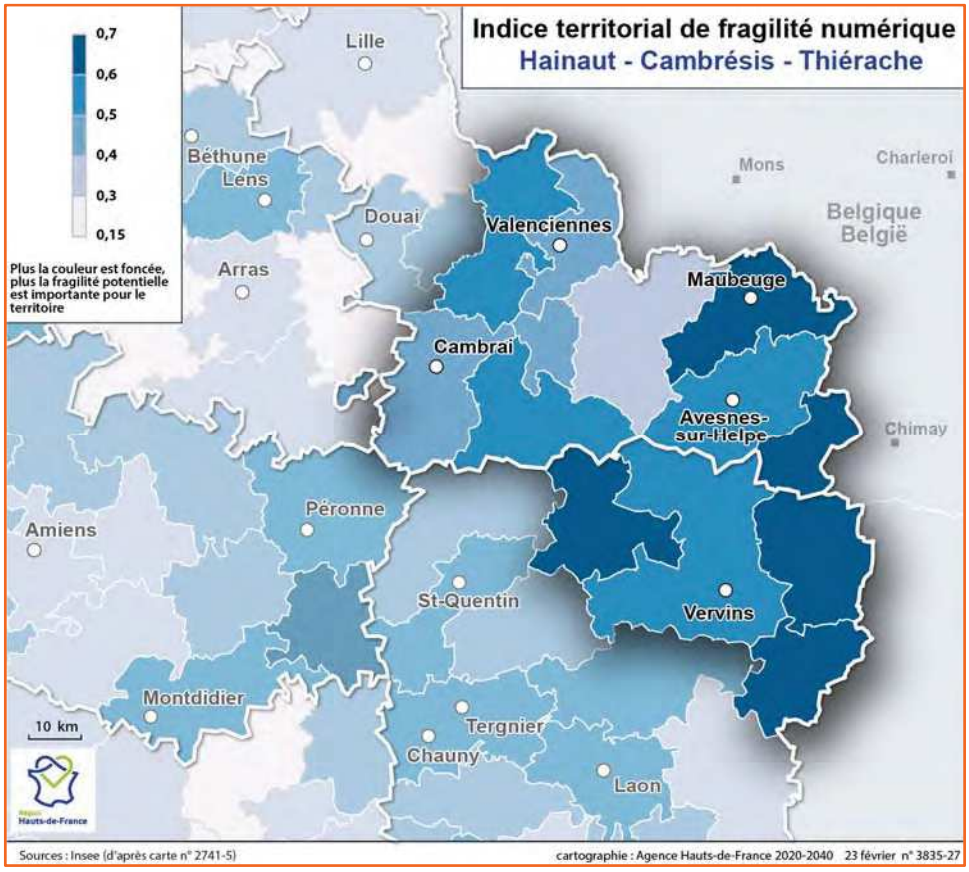
Enjeux et perspectives

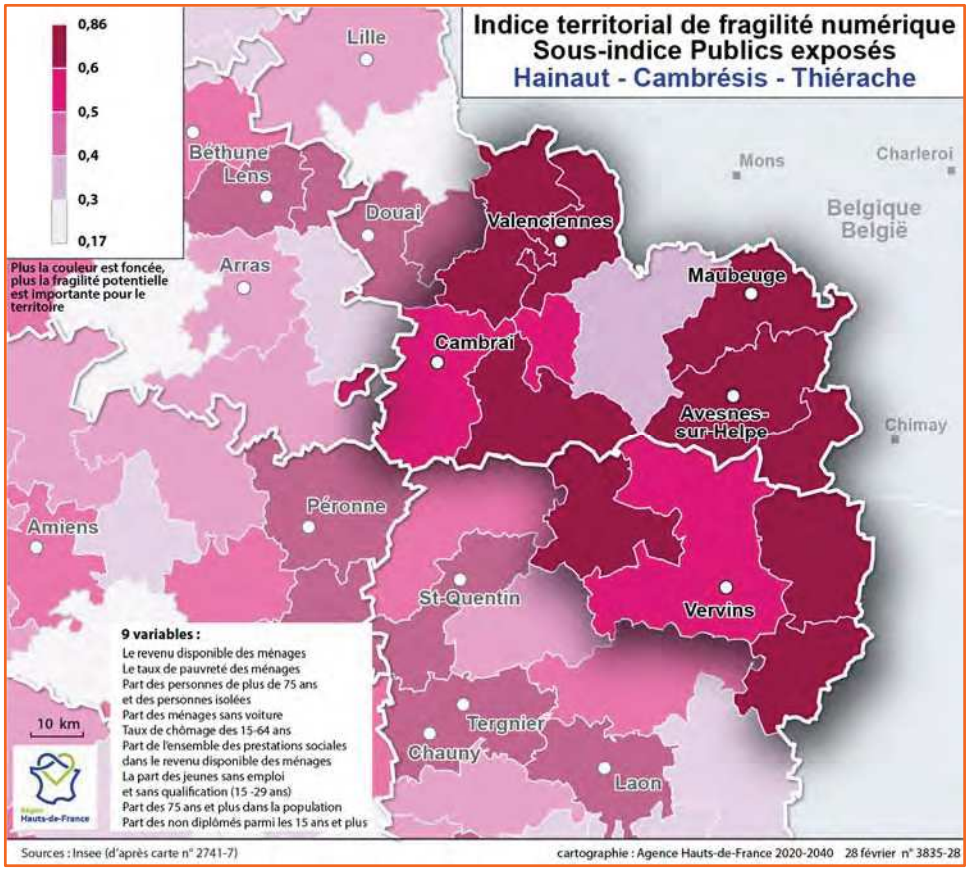
Les indicateurs mettent en avant des difficultés importantes relatives à la vulnérabilité des publics dans ce bassin de mobilité. Le PAMS pourra préciser les publics vulnérables du bassin pour **prioriser les cibles prioritaires du plan d'actions**.

La part relativement importante de NEETs *(« Neither in Employment nor in Education or Training »)* dans ce bassin de mobilité est un indicateur important sur la nécessité de **proposer des outils favorisant la mobilité des jeunes, éloignés de l'emploi et des formations**.

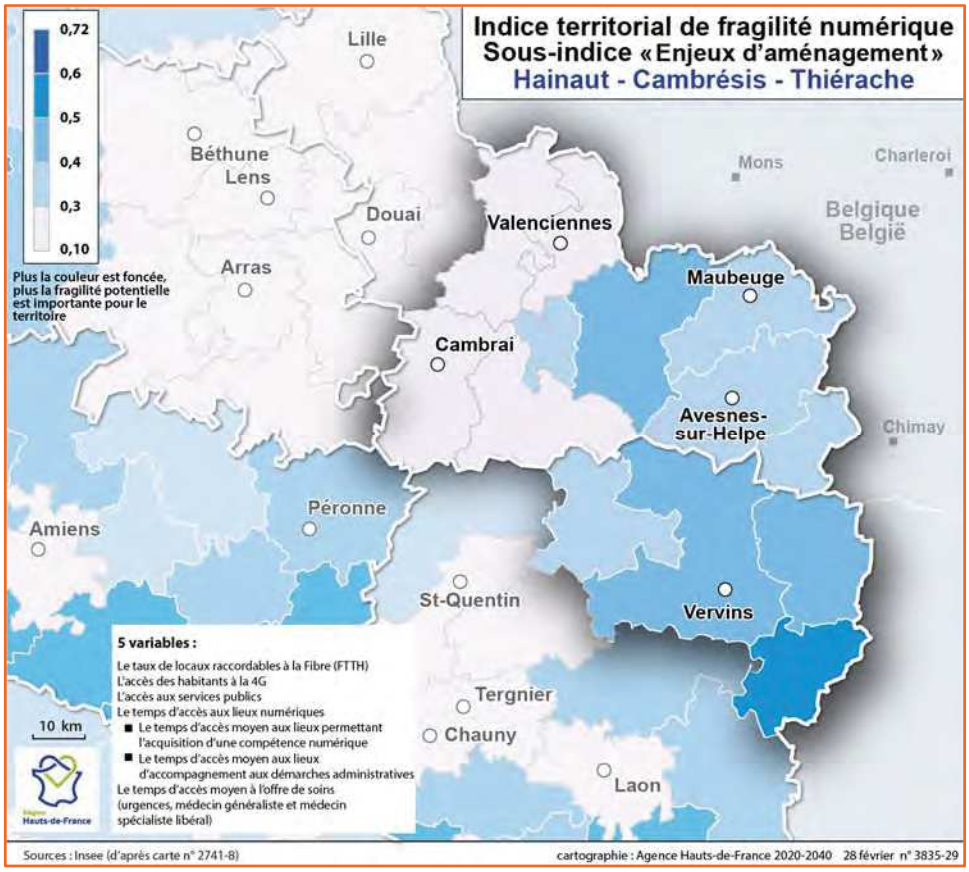
Alors que le coût de l'énergie est de plus en plus élevé, les informations relatives aux revenus de la population sont décisives. Il sera plus opportun pour les populations avec des revenus faibles, particulièrement concentrées sur certains territoires du bassin, de **disposer de transports en commun**, souvent avec des **tarifications sociales adaptées voire la gratuité**, que d'utiliser une voiture individuelle engendrant des dépenses élevées.

▶ F.4. La fragilité numérique





▶ F.4. La fragilité numérique



Eléments de contexte

Notre société a été bouleversée en profondeur par la crise de la Covid-19 et les multiples mesures qui ont été prises pour endiguer la pandémie (confinements, couvre-feux, fermetures de certains commerces, etc.). Télétravail, école à distance, développement du « click and collect », réunions de travail ou consultations médicales en visio, **de nombreux usages digitaux se sont développés ces trois dernières années**. Les modes de connexion se sont aussi fortement diversifiés, notamment avec le développement des usages nomades et la crise sanitaire a également intensifié l'achat de biens en ligne, et par conséquent la livraison de colis.

L'édition 2021 du baromètre du numérique réalisé par le Centre de Recherche pour l'Etude et l'Observation des Conditions de Vie (CREDOC) met en évidence **une progression des usages quelle que soit la fréquence d'utilisation** allant de +7 points en un an (smartphone) à +17 points (tablette). L'utilisation quotidienne de ces équipements progresse également, très fortement s'agissant de l'ordinateur (+19 points en un an), en partie portée par la diffusion du télétravail ou l'enseignement en ligne pendant la crise sanitaire.

Le développement des usages du numérique s'est donc considérablement intensifié alors qu'il connaissait déjà un essor important avant la crise sanitaire : en 2019, 7 personnes sur 10 en France se connectaient à internet quotidiennement ou presque, alors qu'elles étaient moins de la moitié en 2009.

▶ F.4. La fragilité numérique

Si la numérisation de nombreuses activités peut faciliter la vie quotidienne pour certains, elle peut la rendre beaucoup plus difficile pour d'autres. **Une partie de la population peut avoir des difficultés à accéder à internet**, pour des raisons de disponibilité du réseau ou pour des raisons de coûts d'acquisition d'équipements numériques, voire d'abonnements. Par ailleurs, **le manque de compétences numériques peut aussi être un frein** extrêmement important à l'utilisation de ces outils dans la vie de tous les jours.

Une étude, réalisée par l'INSEE en 2020, montre que **dans les Hauts-de-France, 17 % de la population âgée de 15 ans ou plus est en situation d'illectronisme, soit 800 000 habitants**. Parmi eux, plus de 9 personnes sur 10 n'ont pas utilisé internet dans l'année. Les autres utilisent internet mais n'ont les connaissances numériques de base dans aucun des 4 domaines de compétences définis par Eurostat, à savoir la recherche d'information, la communication, la résolution de problèmes et l'usage de logiciels.

L'indice territorial de fragilité numérique comprend 4 axes :

- **accéder aux interfaces numériques** : cet axe permet d'identifier les territoires mal couverts par les réseaux dans lesquels les populations en situation de précarité auraient des difficultés pour accéder aux équipements numériques ;
- **accéder à l'information et aux services publics** : cet axe permet d'identifier les territoires mal couverts par une offre de services publics en fonction de la taille de population des communes et des populations isolées ;
- **avoir des compétences administratives et être exposé aux exigences du numérique** : cet axe permet de cibler les populations qui pourraient avoir des difficultés avec les démarches administratives tout en étant exposés à la réalisation de ces démarches (recherche d'emploi, bénéficiaire de minima sociaux, …) ;
- **avoir des compétences numériques** : cet axe permet d'identifier les populations qui pourraient être en difficulté avec l'utilisation d'Internet ou même des équipements numériques.

Chacun des 4 axes de l'analyse prend en compte différentes variables qui désignent des caractéristiques susceptibles d'expliquer la fragilité numérique. Cet indice permet ainsi d'identifier des territoires à enjeux sur les questions autour de la vulnérabilité numérique, et d'estimer le degré de cumul de fragilité sur les différentes dimensions de l'indice.

Caractérisation du bassin de mobilité

A la lecture de l'indice de fragilité numérique, le bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache apparait particulièrement exposé à différents enjeux de fragilité numérique.

Cette fragilité numérique potentielle apparait encore plus **accentuée sur l'est du bassin et sur la Thiérache Sambre et Oise**.

Elle s'explique notamment, sur l'ensemble du bassin à l'exception du Pays de Mormal, par une sur-représentation de publics exposés aux exigences du numérique dans différentes démarches matérialisées à réaliser : jeunes sans emploi et sans qualification, demandeurs d'emploi, bénéficiaires de minima sociaux. Ces difficultés sociales sont encore plus accentuées sur la partie est du bassin et la Thiérache Sambre et Oise.

L'arrondissement de Vervins est également caractérisé par une sur-représentation de publics pouvant potentiellement connaitre des difficultés dans les usages des interfaces numériques (les personnes âgées de plus de 75 ans et les non diplômés).

Comparés à ces problématiques d'accompagnement de publics en difficultés, les enjeux d'aménagement apparaissent moins prégnants avec néanmoins l'identification de quelques territoires sous-équipés : l'accès aux services publics sur l'arrondissement de Vervins, l'accès aux offres de soins (en particulier à la commune disposant d'au moins un médecin spécialiste libéral ou au service d'urgence le plus proche) sur le sud du bassin notamment sur les Portes de la Thiérache. L'arrondissement de Vervins est par contre caractérisé par des temps d'accès relativement courts aux lieux numériques (lieux avec acquisition de compétences numériques ou d'accompagnements aux démarches dématérialisées).

Enjeux et perspectives

Les enjeux relatifs à l'accès au numérique et à la mobilité sont importants, et pourraient être traités notamment dans le PAMS de ce bassin de mobilité.

Le premier enjeu pour les voyageurs en situation de fragilité numérique est d'avoir accès à une information à jour et exhaustive (horaires, recherche d'itinéraires mais aussi informations en cas de situation dégradée, promotions tarifaires…). **Sans maîtrise du numérique, il est en effet difficile pour des voyageurs, ou potentiels voyageurs, d'imaginer utiliser les transports en commun**. Des **accompagnements** (qui existent déjà dans certains territoires) pourraient éventuellement être **développés pour ces publics en difficultés**. Le maintien de **supports papier** pourrait également être envisagé. Dans cette optique, **la vente des titres de transport dans les Maisons France services** est l'une des pistes à explorer. Par exemple, l'Espace France Services de La Fère, géré par la CA Chauny – Tergnier – La Fère, est dépositaire du réseau de transport. Le personnel de cet espace a été formé pour renseigner les usagers et pour vendre des titres de transport.

Sans maîtrise du numérique, une partie de la population ne sera pas en capacité d'utiliser des **titres dématérialisés**. Il est important de tenir compte de cette difficulté notamment dans la mise en place des **nouvelles billettiques**.

L'absence d'une présence physique, avec des agences commerciales ou des guichets notamment, est intrinsèquement lié à la difficulté d'accès à l'information pour certains publics.

▶ F.5. La mobilité solidaire : services et accompagnements

Formation sécurité routière – La clef du Permis à La Sentinelle

▶ F.5. La mobilité solidaire : services et accompagnements

Eléments de contexte

Le droit au transport, tel que défini par le Code des Transports, ne se limite pas à l'accès aux transports collectifs, il s'étend à l'accès des personnes les plus vulnérables à l'emploi et la formation, aux services et fonctions de proximité, voire à leur accompagnement. **Pour ces publics plus fragiles, les enjeux de la mobilité sont** :

- **sociaux** pour répondre aux freins psychologiques et permettre à tous de pouvoir se déplacer. En Hauts-de-France, le taux d'illettrisme est de 5,1 % et peut même atteindre 6,9 % dans l'Aisne, par rapport au niveau national de 3,6 %. L'illettrisme empêche de lire un plan, de comprendre l'organisation des lignes de transport, les horaires, d'acheter un billet, etc.
- **territoriaux** dans un objectif de développement et d'aménagement du territoire équilibré. En Hauts-de-France, plus de 96 % de la population régionale habite à 10 kilomètres ou moins d'une desserte ferroviaire, et 20 % de la population régionale, 31,5 % des emplois et 45 % des lycéens se trouvent à moins d'un kilomètre d'une gare. Dans le même temps, la part modale moyenne de la voiture dans les déplacements domicile-travail en 2016 s'élève à 78%.
- **économiques** pour faciliter l'emploi et la formation. 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. Chez les personnes en insertion, une sur deux a déjà refusé un emploi ou une formation en raison de problèmes pour se déplacer, et 28 % a déjà abandonné une activité pour cette raison.

Par ailleurs, la LOM pose un nouveau cadre d'action pour les autorités organisatrices de mobilité (AOM) en leur donnant la capacité d'agir en matière de mobilité solidaire.

Afin de pallier l'ensemble de ces entraves à la mobilité, **des solutions** existent et **peuvent être mises en place par les AOM**, particulièrement **à destination des publics dits « vulnérables »** (demandeurs d'emplois, jeunes sortis du système scolaire sans qualification, salariés en insertion, bénéficiaire d'une allocation handicap, de l'APA, d'une allocation d'invalidité, etc.) :

- l'organisation de services de mobilité solidaire tels que le transport à la demande (TAD), ou les plateformes de mobilité, lieu d'accompagnement proposant un panel de services[1] [2];
- la contribution à des services de mobilité solidaire organisés par une autre collectivité au titre de sa compétence sociale ou par un acteur privé ou associatif (plateforme de mobilité, garage solidaire, association mettant en place du transport d'utilité sociale) ;
- la mise en œuvre de services de conseil et d'accompagnement individualisé à la mobilité ;
- le versement d'aides individuelles à la mobilité, à caractère social par exemple : chèque mobilité, aides à l'obtention du permis de conduire et à l'achat de véhicules.

Cette liste n'est pas exhaustive.

[1] La Région s'implique depuis 2018 sur cette problématique par le biais d'une ligne budgétaire "mobilité inclusive" spécifique. Elle accompagne, depuis, la montée en puissance de ces besoins : ainsi, en 2022, plus de 330 000 euros sont attribués à une quinzaine d'associations travaillant sur ce registre à travers le territoire régional.

[2] Le Département de l'Aisne soutient depuis 2022 le déploiement de plateformes de mobilité sur le territoire axonais dans le cadre d'un co-financement avec l'Etat. Un appel à projets triennal a été lancé en octobre 2024. Ainsi, quatre plateformes sont en vigueur sur le territoire pour la période courant du 1er janvier 2025 au 31 décembre 2027. Leur financement est assuré au travers du Contrat Local des Solidarités de l'Aisne. **L'association Face Thiérache porte la plateforme subventionnée pour partie par le Département de l'Aisne sur les secteurs de Guise et Hirson.**

▶ F.5. La mobilité solidaire : services et accompagnements

Caractérisation du bassin de mobilité

Le premier tableau présenté ci-après liste de façon non exhaustive les **différents services et accompagnements en matière de mobilité solidaire**[3] sur le territoire du bassin. On peut constater leurs présences **dans de très nombreux territoires, à l'échelle de la commune ou de l'EPCI**.

Le deuxième tableau[4] présente les dispositifs d'accompagnement mis en place par les Départements et la Région, à destination des particuliers, mais aussi des associations et collectivités principalement. On constate ainsi des politiques volontaristes dans ces domaines pour permettre à chaque habitant, quelle que soit sa situation, de pouvoir avoir accès à la mobilité.

Parmi les services présents sur le territoire permettant une mobilité de tous les publics, on recense par exemple des garages solidaires, des auto-écoles solidaires, des tarifications adaptées, des locations de véhicules, des aides au permis, des micro-crédits, de l'accompagnement à la mobilité…

Enjeux et perspectives

La LOM enjoint les Départements et la Région à copiloter les plans d'actions communs en matière de mobilité solidaire (PAMS)[5].

Ces véritables feuilles de route opérationnelles de la mobilité solidaire doivent être finalisées fin 2024 - début 2025 dans les 10 bassins de mobilité que compte la région.

Au-delà de l'accès à l'emploi par la mobilité, premier objectif affiché par la loi, l'ambition est d'amener les acteurs de la mobilité solidaire à **renforcer leur culture commune par le décloisonnement du social et de la mobilité**, et à prendre en considération de nouveaux paradigmes qu'induisent les modes actifs, la voiture décarbonée, le déploiement d'infrastructures cyclables, la mise en œuvre des zones à faibles émissions mobilité, le développement d'aides au remplacement de véhicules, etc.

Il conviendra notamment de **compléter la liste des dispositifs et services relatifs à la mobilité solidaire sur le Hainaut-Cambrésis-Thiérache**, à ce jour certainement incomplète. Une **cartographie des acteurs** est indispensable, et une vision globale des actions et compétences de chacun, ce qui permettra potentiellement de :

- **outiller les prescripteurs de la mobilité**,
- permettre aux institutions de **comprendre** quels sont **les besoins** éventuellement non couverts en terme de mobilité solidaire,
- **permettre aux acteurs de la mobilité solidaire de renforcer leurs synergies**

[3] Liste établie à partir :
- d'un questionnaire Mobilité Solidaire envoyé aux EPCI en juin 2022,
- du recensement de services publiés sur Tous Mobiles pour l'Emploi,
- de la cartographie des plateformes de mobilité publiée par le Laboratoire de la Mobilité Inclusive –LMI),
- de recherches variées sur le web.

[4] Liste établie à partir des échanges bilatéraux entre Région et Départements.

[5] Ils définissent les conditions dans lesquelles un conseil et un accompagnement personnalisé à la mobilité peuvent être apportés, et ils prévoient 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 aux jeunes en contrat d'apprentissage.

▶ F.5. La mobilité solidaire : services et accompagnements

Liste des dispositifs de mobilité solidaire du bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache portés par des EPCI, Syndicats Mixtes, Syndicats Mixtes de type SRU, Associations, Entreprises

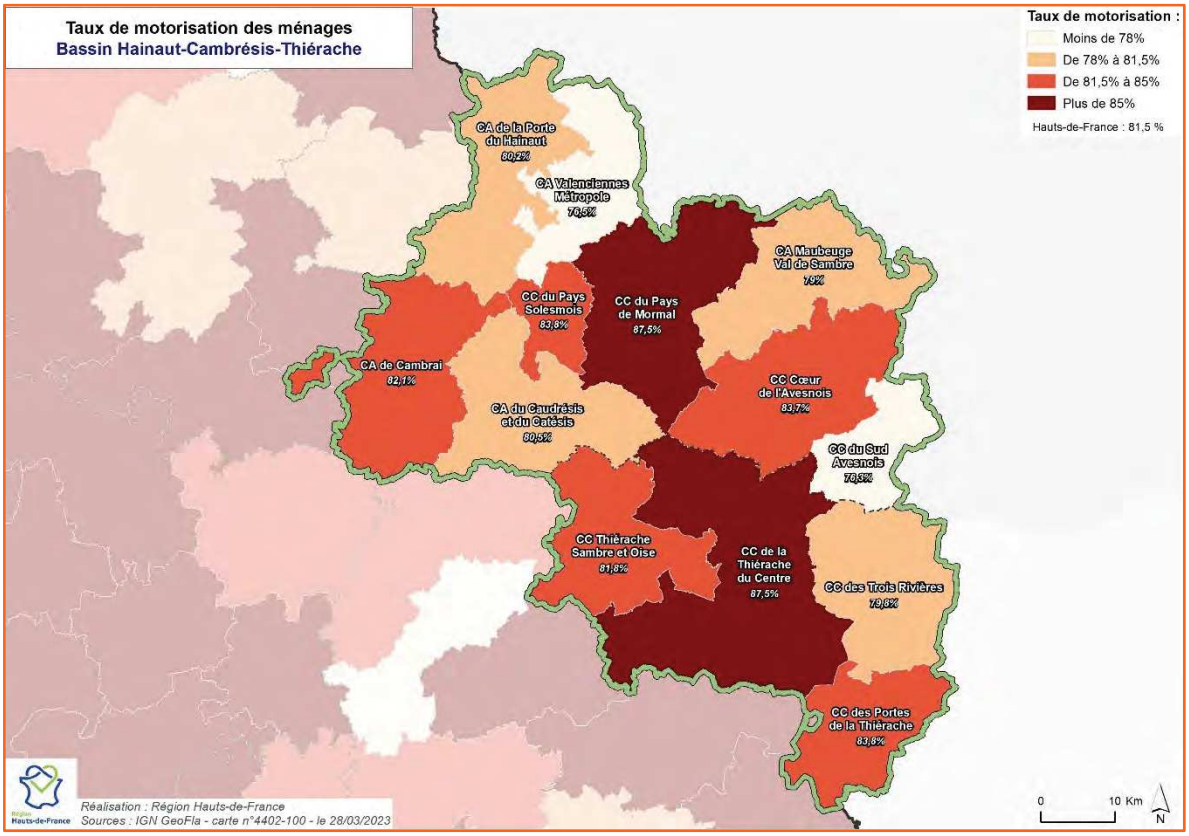
Territoire couvert	Organisme	Services	Aides financières	Diagnostic mobilité	Accompagnement à la mobilité	Transport solidaire	Services de location	Services d'achat	Services de réparation
Anzin	Commune d'Anzin	Aides financières	X						
Aulnoy-lez-Valenciennes (CA Valenciennes Métropole)	Garages Norauto	Garage solidaire							X
CA de Cambrai	CA de Cambrai	Aides financières	X						
		Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation	X		X		X		X
		Transport à la demande (TAD)				X			
	FAZ TRANSPORTS	Transport solidaire			X	X			
	PHARE	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X	X	X		
		Location de vélos			X		X		
	Wimoov Caudry	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X				
		Garage solidaire		X				X	X
		Location de véhicule		X			X		
		Micro-crédit	X	X					
		Transport solidaire		X		X			
CA de la Porte du Hainaut	La clef du permis	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation			X				
		Garage solidaire						X	X
		Micro-crédit	X						
		Transport solidaire				X			
	Wimoov Valenciennes	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X				
		Garage solidaire						X	X
		Location de véhicule					X		
		Micro-crédit	X						
		Transport solidaire				X			
	SIMOUV via son délégataire TRANSVILLES	Tarification	X						
		Tarification	X						
		Tarification	X						
		Transport solidaire				X			
CA Valenciennes Métropole	La clef du permis	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation			X				
		Garage solidaire						X	X
		Micro-crédit	X						
		Transport solidaire				X			
	Wimoov Valenciennes	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X				
		Garage solidaire						X	X
		Location de véhicule					X		
		Micro-crédit	X						
		Transport solidaire				X			
	SIMOUV via son délégataire TRANSVILLES	Tarification	X						
		Tarification	X						
		Tarification	X						
		Transport solidaire				X			
CA du Caudrésis et du Catésis	Wimoov Caudry	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X				
		Garage solidaire		X				X	X
		Location de véhicule		X			X		
		Micro-crédit	X	X					
		Transport solidaire		X		X			
CA Maubeuge Val de Sambre	Garage Solidaire Sambre Avesnois Thiérache (G2SA)	Garage solidaire						X	X
		Garage solidaire						X	X
		Location de véhicule					X		
		Location de véhicule					X		
	Trajectoire	Auto-école solidaire			X				
Cambrai	Garages Norauto	Garage solidaire	X						X
	Commune de Cambrai	Aides financières	X						
Caudry	Garages Norauto	Garage solidaire	X						X
CC de la Thiérache du Centre	Mission Locale de Thiérache	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X				
	Garage Solidaire Sambre Avesnois Thiérache (G2SA)	Location de véhicule					X		
		Garage solidaire						X	X
	Mission Locale de la Thiérache	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X		X		
	Trajectoire	Auto-école solidaire			X				
CC des Portes de la Thiérache	MEF du Grand Laonnois	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X				
		Location solidaire					X		
CC des Trois Rivières	Mission Locale de Thiérache	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X				
		Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X		X		
	Trajectoire	Auto-école solidaire			X				
CC du Pays de Mormal	CC du pays de Mormal	Transport solidaire				X			
		Aides financières	X						
		Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation			X				
CC du Pays Solesmois	Wimoov Caudry	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X				
		Garage solidaire		X				X	X
		Location de véhicule		X			X		
		Micro-crédit	X	X					
		Transport solidaire		X		X			
CC du Sud Avesnois	Association Synergie	Garage solidaire						X	X
		Location de véhicule					X		
	Avesnois mobilités	Transport à la demande (TAD)				X			
	Garage Solidaire Sambre Avesnois Thiérache (G2SA)	Garage solidaire						X	X
		Location de véhicule					X		
	TAD - Transdev	Transport solidaire				X			
	Trajectoire	Auto-école solidaire			X				
CC Thiérache Sambre et Oise	Mission Locale de Thiérache	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X				
		Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X		X		
	Trajectoire	Auto-école solidaire			X				
Département de l'Aisne	UDAF 02	Micro-crédit	X						
Département du Nord	Département du Nord	Aide à la mobilité	X						
		Aide au permis de conduire	X						
		Transport solidaire				X			
	Hauts-de-France Mobilités/Maison France Services	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation			X				
Hirson	CCAS Hirson	Navette gratuite				X			
Le Quesnoy	Garages Norauto	Garage solidaire	X						X
Louvroil	Garages Norauto	Garage solidaire	X						X
Masnières	Action	Auto-école solidaire			X				
Maubeuge	Commune de Maubeuge	Aides financières	X						
Petite-Forêt (CA VAlenciennes Métropole)	Garages Norauto	Garage solidaire							X
UTAS Thiérache Sambre et Oise	Wimoov	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X		X		X

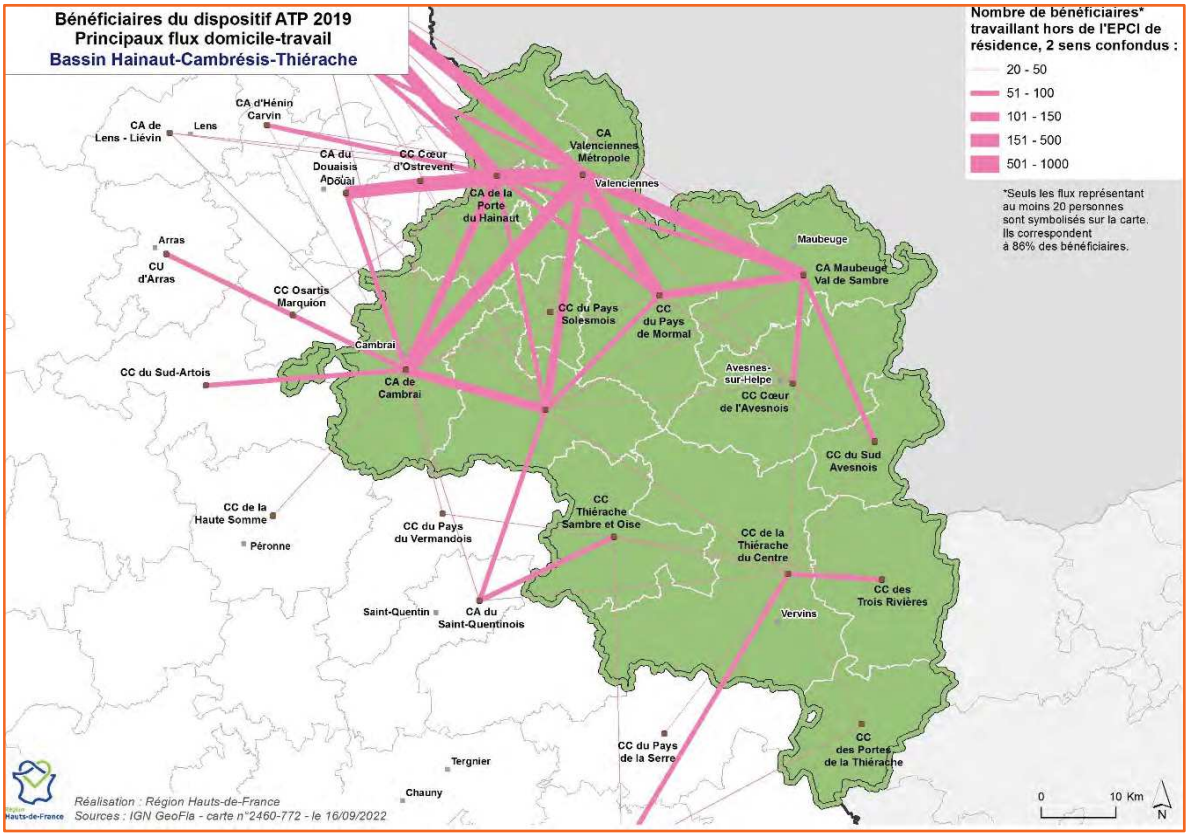
▶ F.5. La mobilité solidaire : services et accompagnements

Liste des dispositifs de mobilité solidaire du bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache portés par la Région et les Départements

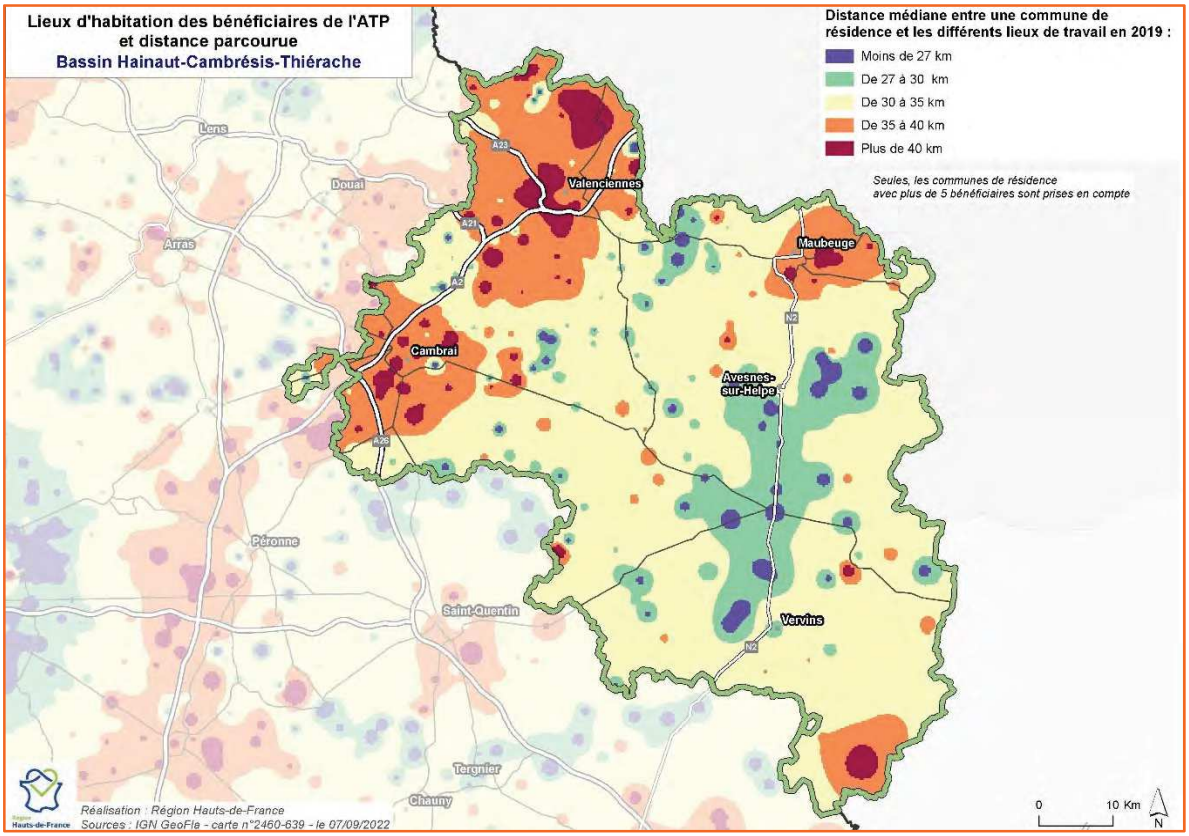
Intitulé du Dispositif/Action	Descriptif de l'action
Département du Nord	
Appel à projets Mobilité Innovante en Milieu Rural	Soutien à la mise en œuvre de projets en lien avec la mobilité dans les territoires ruraux (communes, EPCI, associations, …) - thématique : insertion, culture, soutien personnes âgées, mobilité douce…
Stratégie de lutte contre la pauvreté en ERBM	plateforme mobilité inclusive avec Wimoov
AAP Insertion 2019-2021 des ARSA	Favoriser la mobilité des allocataires du RSA dans une persepective de retours et d'accès à l'emploi: - acquisition de compétences mobilité - disposer d'outils de mobilité (location/ mise à disposition de véhicules) - se doter d'un permis de conduire
Autonomie	Transport des personnes en situation de handicap Carte mobilité inclusive PH
Autonomie	Carte mobilité inclusive PA
Insertion des allocataires RSA	
Aide au permis de conduire et Soutien au transport	
Expérimentation pass pass France services itinérante des Flandres	Accompagnement à la mobilité et achat de titres de transports via le site pass pass (lecteur de carte)
Plans déplacements collèges	Accompagnement des collèges à la réalisation d'un diagnostic mobilité et accessibilité
Marchés de transport scolaire handicap	
Formation des personnes à mobilité réduite au permis de conduire	Formation des personnes à mobilité réduite au permis de conduire sur véhicule aménagé.
Sensibilisation à la prévention routière	Programme de sensibilisation à la prévention routière proposé aux résidents des habitats inclusifs, foyers de vie, foyers d'hébergement et résidence autonomie. L'objectif de cette action est d'encourager ces Personnes à se déplacer en toute autonomie quelques soit le mode de transport.
Projets de « démobilité » : épicerie itinérante, culture itinérante…	
Schéma Départemental de l'Amélioration de d'Accessibilité des Services au Public (SDAASP)	Schéma dans lequel figure l'orientation 4 / Des services de mobilité coordonnés et complétés par de nouvelles solutions collaboratives - Action n°8 : Engager une réflexion sur le développement des services de Transport à la demande ; - Action n°9 : Accompagner la mobilité des publics les plus fragiles par le développement de plateformes de mobilité-insertion ; - Action n°10 : Développer les alternatives à la voiture individuelle ; - Action n°11 : Assurer une meilleure intégration des solutions de mobilité.
Département de l'Aisne	
Appel à projet Insertion	Volet mobilité avec 2 axes et 4 sous-axes à l'échelle des unité territoriales d'action sociale. Les actions proposées dans ce cadre ont vocation à agir sur l'accès à l'emploi des bénéficiaires du RSA en permettant la levée du frein mobilité.
Dispositif Aisne Starter	Aides destinées aux ARSA soumis à droits et devoirs et aux Jeunes sortants de l'Aide Sociale à l'Enfance (ASE), prenant ou reprenant une activité rémunérée ou non rémunérée. Elle concerne notamment la prise en charge de frais liés aux déplacements et à la garde d'enfants.
Appel à projets plateformes de mobilité	Le Département de l'Aisne soutient depuis 2022 le déploiement de plateformes de mobilité sur le territoire axonais dans le cadre d'un co-financement avec l'Etat. Un Appel à projets triennal a été lancé en octobre 2024. Ainsi quatre plateformes sont en vigueur sur le territoire pour la période courant du 1er janvier 2025 au 31 décembre 2027. Leur financement est assuré au travers du Contrat Local des Solidarités de l'Aisne. L'association Face Thiérache porte la plateforme subventionnée pour partie par le Département de l'Aisne sur les secteurs de Guise et Hirson).
Plateforme aisne-actifs.com	Plateforme de mise en relation entre employeurs et bénéficiaires RSA lancée en février 2021. la plateforme facilite la rencontre de l'offre et de la demande d'emploi des BRSA au travers notamment de la géolocalisation des offres d'emploi (possibilité également d'intégrer à terme dans l'application l'offre de mobilité présente sur le territoire)
Fonds d'aide aux jeunes dans le cadre d'une formation ou d'une reprise d'emploi	les aides en faveur de la Mobilité des jeunes proposées dans le cadre du FAJ = aides au déplacement, prise en charge des frais d'assurance véhicule, aide au permis de conduire, prise en charge achat de vélo ou de cyclomoteur, de location de cyclomoteur)
Dispositif FSE-Accompagnement renforcé et actions d'insertion auprès des publics éloignés de l'emploi (avec 2 opérations sur la thématique insertion via la mobilité)	Il s'agit de 2 opérations FSE de 2 porteurs de projets. L'objectif étant de permettre aux personnes en recherche d'emploi ou dans un parcours d'insertion d'accéder à une solution de mobilité autonome et pérenne, adaptée à leurs besoins et attentes, et aux caractéristiques du territoire; Constituer un levier pour favoriser l'insertion professionnelle et sociale en proposant des solutions pour acquérir une mobilité autonome (aide au code et à la conduite) Mettre en place une offre matérielle de services de transport notamment pour permettre aux bénéficiaires d'élargir leur potentiel de recherche d'emploi (location de véhicule à tarif social)
Région Hauts-de-France	
Aide au Transport aux Particuliers	Depuis le 1er mars 2016 une aide au transport de 20 euros par mois est destinée aux salariés (CDI, CDD, Apprentis, intérimaires) qui habitent à plus de 20 km de leur lieu de travail, qui perçoivent un salaire inférieur ou égal à deux fois le SMIC, et qui n'ont pas d'autre choix que d'utiliser leur véhicule pour s'y rendre. Et depuis le 1er janvier 2019, l'aide a été élargie aux étudiants et aux parents conduisant leur enfant vers l'internat ou l'IME.
Soutien aux plateformes de mobilité	La ligne budgétaire « mobilité inclusive » existe depuis 2018 et 5 plates-formes de mobilité sont aidées par la Région en 2020. Ces structures proposent aux personnes ayant des difficultés de déplacements d'ordre physique, économique, cognitif ou culturel, des actions d'information et d'accompagnement individuel leur permettant de devenir autonomes. Les services proposés peuvent être de différents ordres : pédagogiques (ateliers de formation, information sur les offres de transport, covoiturage, orientation vers auto-école sociale…), matériels (prêt de véhicules…) et financiers (micro-crédits, accompagnement dans l'achat d'un véhicule…)
Tarification Coup de Pouce	La Région est autorité organisatrice pour les transports interurbains organisés par car (DTSI) ou par TER (DTR). Elle définit la gamme tarifaire de ses réseaux et les conditions d'accès à la gratuité des transports scolaires dans le cadre du règlement régional de transport. Pour une mobilité plus inclusive, la Région intervient directement auprès des habitants, au cœur de leur quotidien et en faveur de leur pouvoir d'achat, en proposant une tarification à 1 € le titre unitaire pour se déplacer en autocar sur les lignes interurbaines ainsi que des abonnements réduits pour les bénéficiaires du tarif Coupe de Pouce du TER.
Tarification Pass Emploi	La tarification Pass Emploi permet aux demandeurs d'emploi se rendant à un entretien d'embauche en empruntant le réseau TER HDF, d'obtenir un titre aller-retour gratuit. Les titres sont distribués par les agences Pôle Emploi et les missions locales. Ce dispositif est complémentaire au dispositif national proposé par Pôle Emploi (qui ne couvre que les déplacements de plus de 2h aller/retour ou de plus de 60km et pour les contrats d'une durée minimum de 3 mois consécutifs)
Mise en œuvre des schémas directeurs d'accessibilité (SDAP)	Les ex Régions Picardie et Nord-Pas-de-Calais ont établi chacune leur Schéma Directeur d'Accessibilité (SDAP). Les engagements, établis à horizon 2024, portent notamment sur : • L'aménagement des gares, • La formation des personnels, • La modernisation du parc de matériel roulant, • L'accompagnement et l'information dans les gares.
Aide individuel au Transport	Une aide individuelle au transport peut être versée au représentant légal de l'élève mineur ayant-droit, ou à l'élève s'il est majeur ayant-droit, en l'absence de transport régional ou s'il ne correspond pas aux horaires d'ouverture et de fermeture de l'établissement de secteur fréquenté.
Ateliers d'accompagnement à la mobilité	Faire connaitre l'offre de mobilité proposée par la Région (incluant les aides à la mobilité) et informer sur l'ensemble des solutions de mobilité sur un secteur donné.
En route pour l'emploi	Dispositif mis en place en 2017. Prêt d'un véhicule à raison de 2 € par jour ouvré et pour une durée de deux mois maximum, Initialement aider à la mobilité lorsque celle -ci conditionne une insertion ou une réinsertion professionnelle d'un Demandeur d'emploi. En 2018, extension du dispositif à d'autres publics (étudiants, apprentis) et pour une autre problématique (prêt aux salariés dont la voiture est en panne),
Aide au permis de conduire	La Région propose un prêt jusqu'à 1 000 euros pour aider les jeunes à passer leur permis de conduire. L'aide peut être accordée soit pour la préparation aux épreuves théorique (code) et pratique (conduite) du permis de conduire B, soit seulement pour la préparation de l'épreuve pratique (conduite) si l'épreuve théorique (code) a déjà été obtenue.
Dispositif Soutien Régional à l'Emploi et à l'Innovation (SREI)	Politique ayant un volet fonctionnement (3 millions d'€) et investissement (3,5 m d'€) pour 199 quartiers prioritaires. Chaque année, l'Etat lance un AAP pour financer des actions dans le cadre des contrats de ville, la Région et les autres collectivités territoriales financent également ces actions. Dans le cadre du volet fonctionnement, des actions portées par des associations ou des communes en lien avec la thématique "mobilité" peuvent être accompagner. Pour le dispositif SREI, ces actions se classent dans la priorité "Emploi - développement économique" car beaucoup d'entre-elles permettent de lever les freins à l'emploi
Aide pour passer le permis	Aide au permis pour les PH en recherche d'emploi ou maintien dans l'emploi

▶ F.6. La place de la voiture dans les territoires





▶ F.6. La place de la voiture dans les territoires



Eléments de contexte

La voiture est le moyen de transport privilégié pour les déplacements, notamment domicile – travail. Ainsi, en Hauts-de-France, **les actifs, pour se rendre à leur travail, sont 79% à utiliser un 4 roues motorisé** (voiture, camion ou fourgonnette) et parcourent en moyenne **23 km chaque jour**.

Le taux de motorisation des ménages, calculé par l'INSEE, est un indicateur permettant d'appréhender la place de la voiture dans la région. En 2019, 81,5% des ménages disposaient au moins d'une voiture dans les Hauts-de-France. Deux constats peuvent expliquer notamment pourquoi près de **20% des ménages des Hauts-de-France sont sans voiture** :

- un certain nombre de personnes sont sans permis de conduire et/ou n'ont pas les moyens d'acheter un véhicule ;
- dans les grandes agglomérations, l'offre de transport collectif répond davantage aux besoins en déplacements que sur d'autres territoires.

Par ailleurs, en Hauts-de-France, **les frais de trajet domicile – travail représentent une part significative dans le budget des ménages** de la région où la part des travailleurs qui parcourent de longues distances est l'une des plus élevées de France.

Le 1er mars 2016, la Région Hauts-de-France a mis en place **l'aide au transport aux particuliers (ATP)** qui est une aide à la mobilité de **20 euros par mois** destinée aux habitants des Hauts-de-France salariés en CDI ou en CDD d'au moins un mois (y compris apprentis et intérimaires), habitant à plus de 30 km de leur lieu de travail et percevant un salaire inférieur à deux fois le SMIC.

▶ F.6. La place de la voiture dans les territoires

Afin de ne pas délivrer cette aide à des personnes disposant de transports collectifs performants pour se déplacer, le dispositif n'est pas ouvert aux habitants domiciliés et travaillant dans le ressort territorial des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) de plus de 50 000 habitants. Peuvent toutefois déroger à ce critère territorial et donc bénéficier de l'ATP, les travailleurs en horaires décalés, les travailleurs handicapés et ceux pour lesquels le temps de déplacement en transports collectifs est supérieur ou égal à deux heures aller-retour.

Depuis le 1er janvier 2019, le seuil du nombre de kilomètres de distance domicile-travail a été abaissé de 30 km à 20 km - et même à 10 km pour les salariés en covoiturage - et le dispositif a été élargi à d'autres publics : les étudiants qui se rendent sur leur lieu d'étude et les parents conduisant leur enfant vers un internat ou un Institut Médico-Educatif (IME).

Il est intéressant de regarder le comportement des **bénéficiaires de l'ATP** sachant qu'il s'agit a priori de **personnes contraintes d'utiliser leur voiture pour se rendre sur leur lieu de travail**. De plus ces bénéficiaires ont des ressources limitées et peuvent être considérés, à ce titre, comme des **publics « vulnérables »** à prendre en compte dans les futurs PAMS.

Caractérisation du bassin de mobilité

Dans le bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache, on constate que les taux de motorisation des ménages diffèrent selon les territoires :

- on observe dans 6 AOM du bassin, des ménages moins motorisés que dans le reste du bassin de mobilité avec des taux de motorisation allant de 76,3% à 80,5%, inférieurs à la moyenne régionale (81,5%). Cela concerne la CC du Sud Avesnois, la CA Valenciennes Métropole, la CA Maubeuge Val de Sambre, la CC des Trois Rivières, la CA de la Porte du Hainaut et la CA du Caudrésis et du Catésis ;
- la CC Thiérache Sambre Oise est proche de la moyenne régionale avec un taux de motorisation de 81,8% ;
- les 6 autres AOM ont un taux de motorisation supérieur à celui de la région compris entre 82,1% (CA de Cambrai) et 87,5% (CC du Pays de Mormal et CC de la Thiérache du Centre).

En 2019, près de **4 900 bénéficiaires de l'ATP** résident dans le bassin de mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache, soit 11% des bénéficiaires du dispositif sachant que 12% des actifs des Hauts-de-France habitent dans ce même bassin.

Les cartes suivantes montrent :

- les trajets domicile-travail réalisés par ces bénéficiaires et entre les différents EPCI. On constate que ces relations sont très nombreuses. Il faut également noter **l'importance des échanges internes au bassin de mobilité et des trajets en périphérie importants vers la MEL et les pôles urbains à proximité du bassin tels qu'Arras, Douai, Saint-Quentin et Laon** ;
- la localisation des bénéficiaires et les distances moyennes parcourues. On constate que les bénéficiaires habitant dans les principaux pôles du bassin (Valenciennes, Maubeuge, Cambrai) sont ceux qui font les déplacements les plus longs. Seuls, les habitants de la CC des Portes de la Thiérache, sont également concernés par des distances de plus de 40 km entre leur lieu de résidence et leur domicile. A l'inverse, les bénéficiaires résidant dans les espaces les moins denses, comme au centre et à l'est du bassin, font des trajets en voiture plus courts.

▶ F.6. La place de la voiture dans les territoires

Enjeux et perspectives

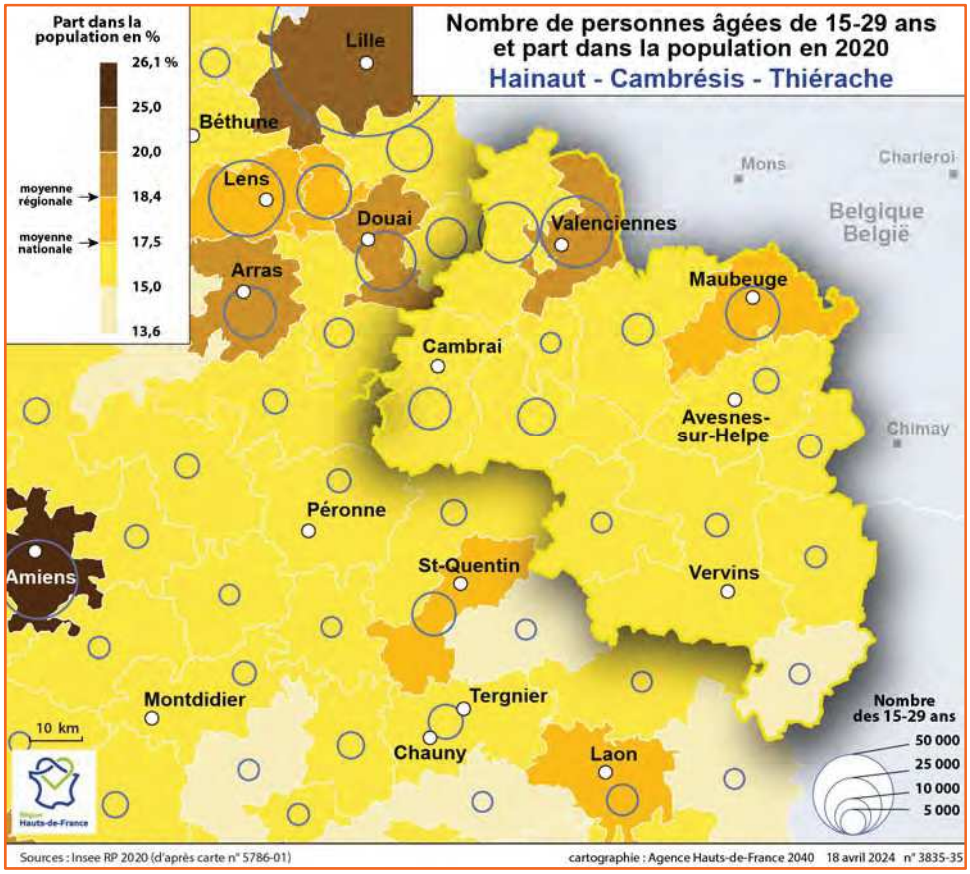
L'ATP soutient les déplacements à longue distance pour des trajets sans alternative à la voiture : afin de les limiter, il faut étudier l'évolution des pratiques et des besoins de mobilité à moyen terme. C'est un véritable changement de paradigme qui se dessine, d'une représentation du permis comme fin en soi à celle du permis comme « tremplin social », à articuler avec d'autres leviers afin d'amener à une autonomie de mobilité par la capacité à jongler entre une multiplicité de solutions.

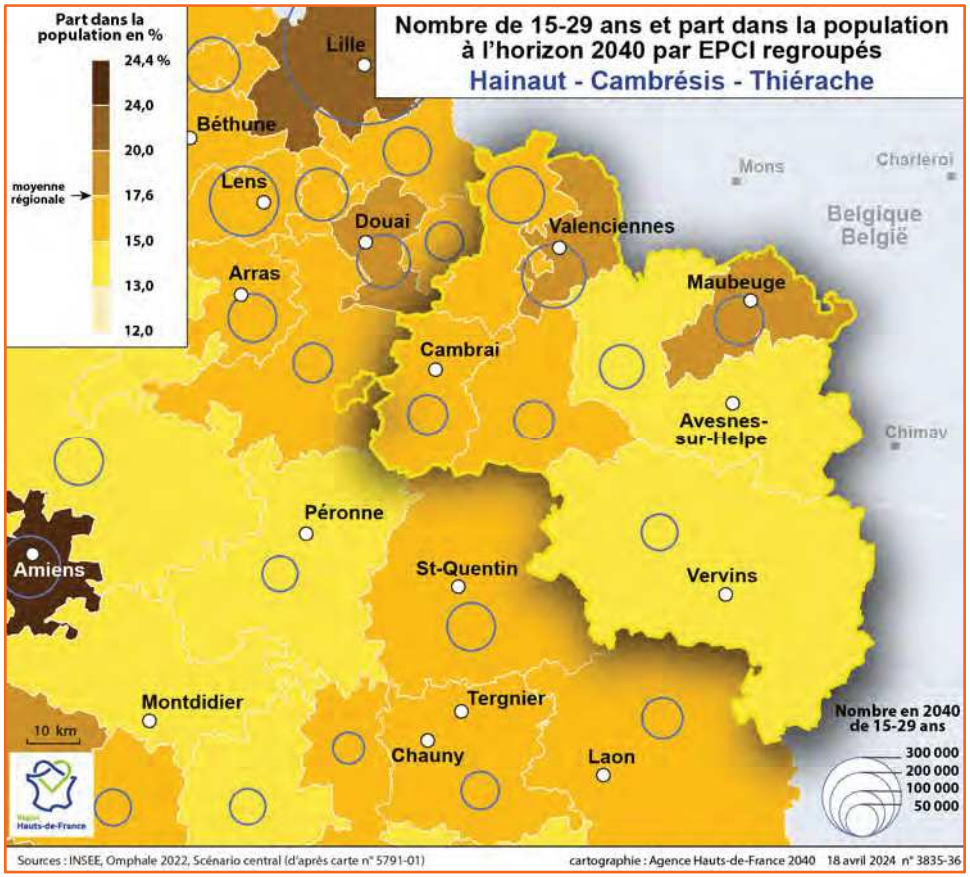
Cet accompagnement dans les situations difficiles est à mettre en regard de contraintes inéluctables à long terme (disponibilité des carburants, lutte contre le réchauffement climatique).

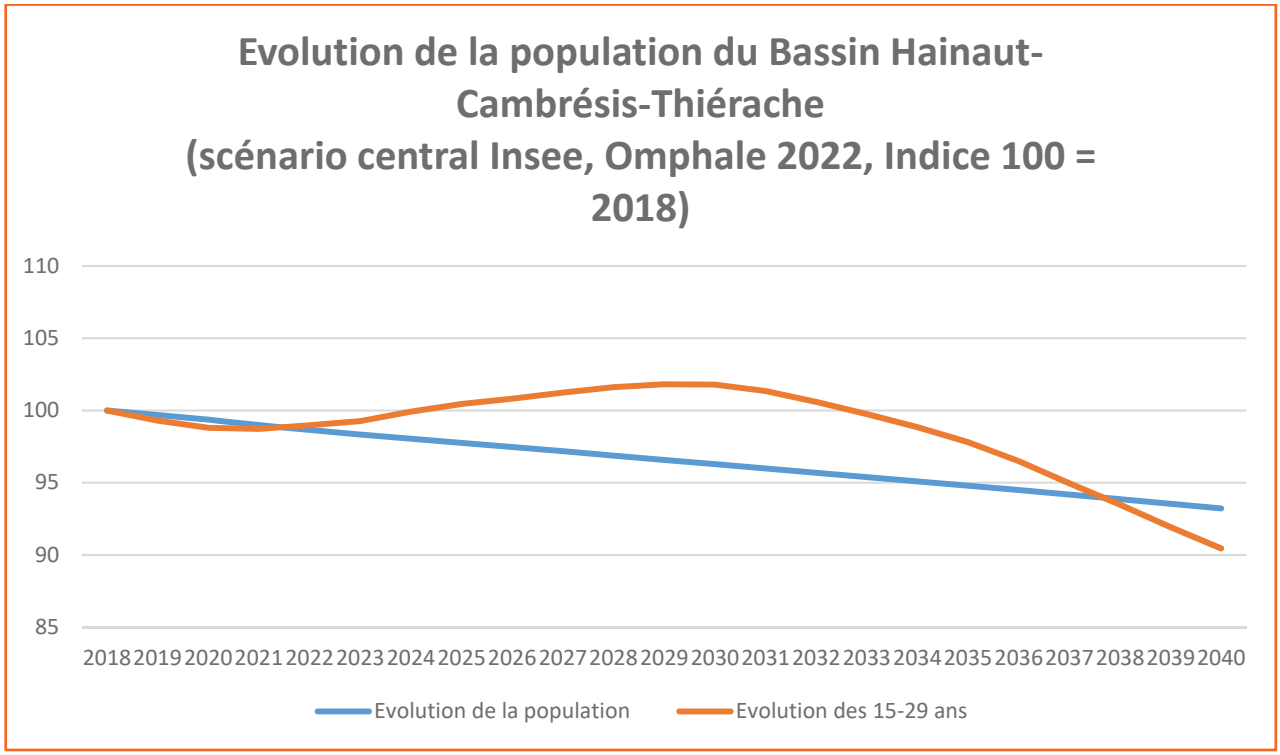
Ainsi, **les risques de précarisation liés à la décarbonation de la mobilité** concernent non seulement les publics en difficulté, mais également l'activité même de certains acteurs chargés de les accompagner. C'est potentiellement le cas des garages solidaires, dont l'activité est fortement liée à la réparation d'anciens véhicules susceptibles d'être progressivement interdits, notamment dans les agglomérations soumises à l'arrivée d'une ZFE d'ici 2025.

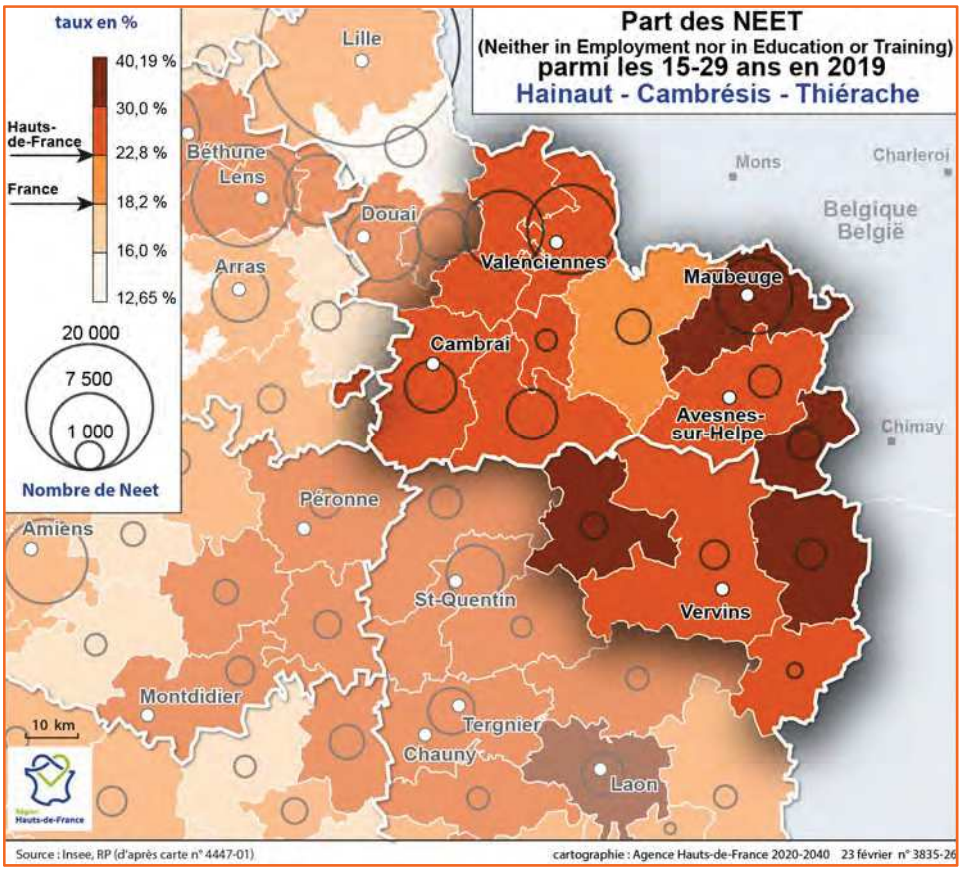
Il y a en effet un enjeu collectif à **lutter contre l'autosolisme** et à convaincre les automobilistes de changer leur comportement, en particulier pour les **trajets domicile-travail où le taux d'occupation des véhicules est très faible.** Sur les moyennes et longues distances, il est utile d'identifier les relations pour lesquelles l'offre en transport collectif n'est pas suffisante et celles sur lesquelles d'autres solutions pourraient être développées, notamment en **développant le covoiturage ou d'autres formules pouvant** faciliter la mobilité et **améliorer l'accès à l'emploi**.

▶ F.7. La mobilité et les jeunes

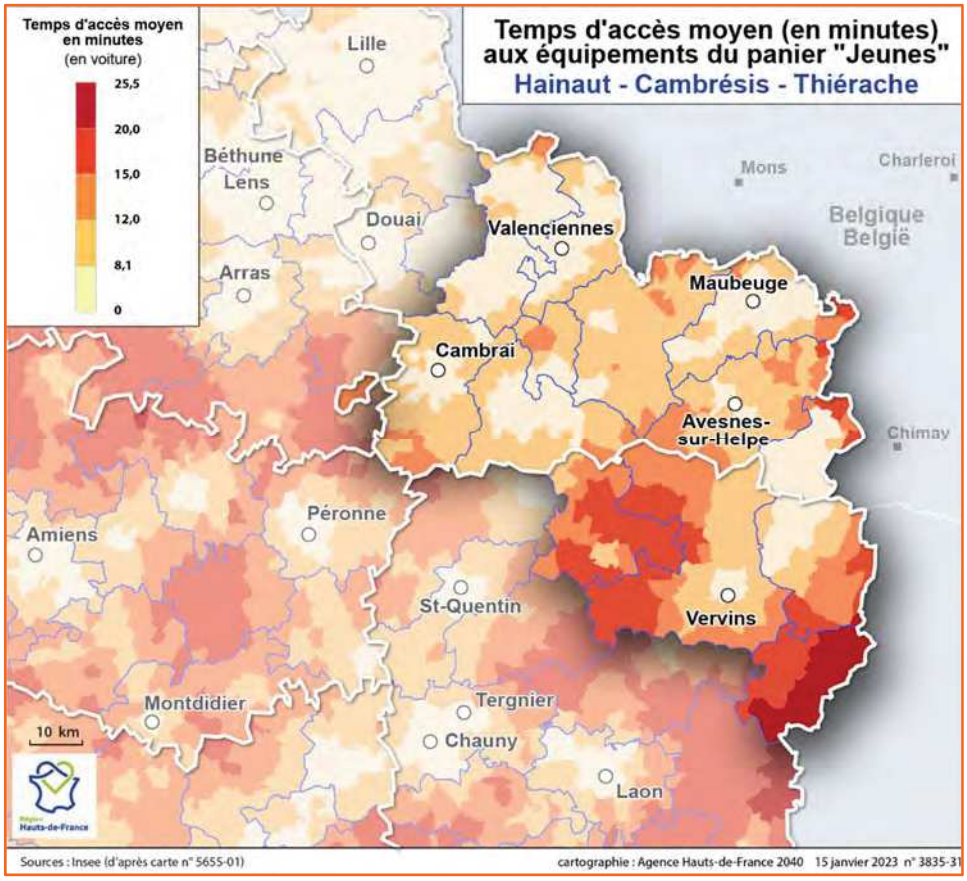


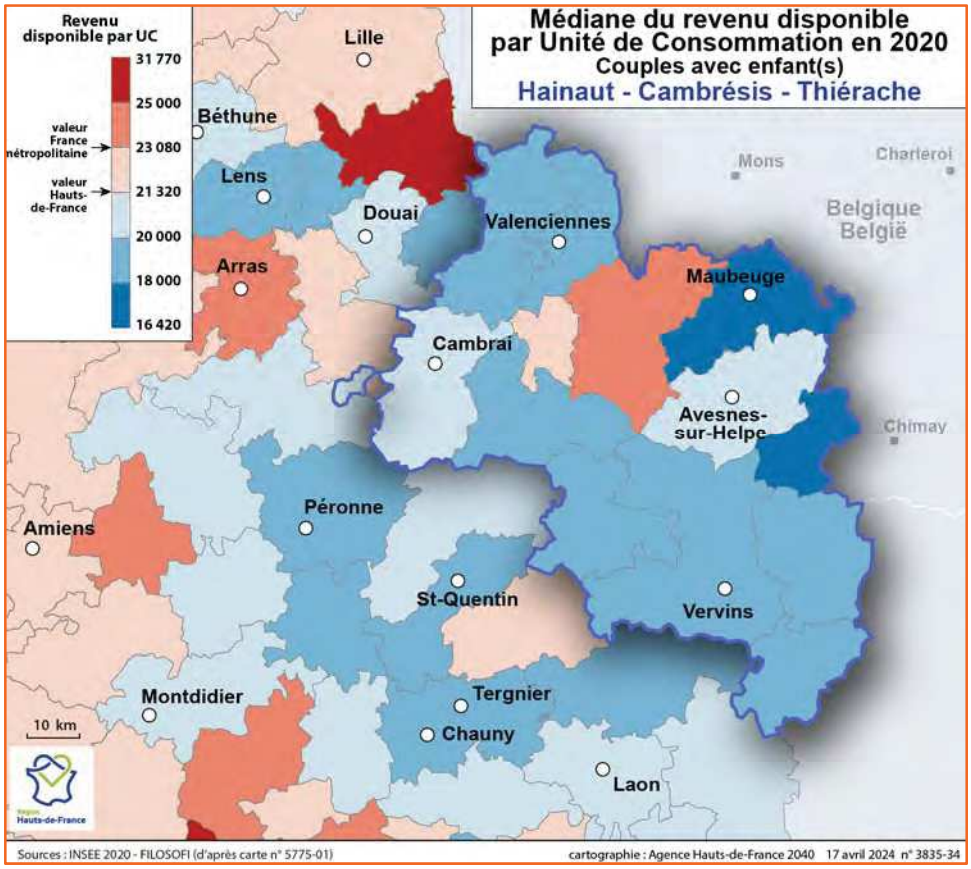



Evolution de la population du Bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache (scénario central Insee, Omphale 2022, Indice 100 = 2018)
110
105
100
95
90
85
2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 2031 2032 2033 2034 2035 2036 2037 2038 2039 2040
Evolution de la population
Evolution des 15-29 ans


Part des NEET
(Neither in Employment nor in Education or Training)
parmi les 15-29 ans en 2019
Hainaut - Cambrésis - Thiérache
taux en %
40,19 %
30,0 %
22,8 %
18,2 %
16,0 %
12,65 %
Hauts-de-France
France
20 000
7 500
1 000
Nombre de Neet
Lille
Béthune
Lens
Douai
Arras
Valenciennes
Maubeuge
Cambrai
Avesnes-sur-Helpe
Mons
Charleroi
Belgique
België
Chimay
Péronne
Amiens
St-Quentin
Vervins
Montdidier
Tergnier
Chauny
Laon
10 km
Source : Insee, RP (d'après carte n° 4447-01)
cartographie : Agence Hauts-de-France 2020-2040 23 février n° 3835-26

▶ F.7. La mobilité et les jeunes





▶ F.7. La mobilité et les jeunes

Eléments de contexte

La mobilité joue un rôle fondamental chez les jeunes dans leur socialisation. Elle leur permet de gagner leur indépendance et d'apprendre à trouver leur place dans le domaine public. Elle est à la base de manières d'habiter qui vont structurer leur parcours professionnel et leur vie future. **Leur capacité de mobilité va être en partie déterminée par le contexte social et territorial dans lequel ils vivent**. Par ailleurs, le rôle des parents, et notamment via leurs ressources financières, est important, car certains peuvent apporter une aide à leurs enfants et d'autres n'en n'ont pas les moyens. Par exemple, les études et rapports sur le sujet soulignent que les aides parentales sur l'obtention du permis de conduire induisent des inégalités liées aux revenus des familles.

Les enjeux de mobilité ont un impact sur le lien social. Selon un sondage national ELABE réalisé en 2018 pour le Laboratoire de la mobilité inclusive, **37 % des 18-24 ans ont déjà renoncé plusieurs fois** à passer du temps avec leurs amis et 32 % à rendre visite à leur famille en raison de problème de mobilité. **Un quart des jeunes a renoncé à un emploi et 21 % à une formation** en raison de difficultés de déplacement ; et plus de la moitié a dû restreindre sa vie sociale et ses activités de loisirs, faute de moyens de transport adaptés : c'est six jeunes sur dix qui ont dû renoncer à une activité sociale de loisir, à un emploi ou une formation en raison de difficultés liées aux déplacements. Près de 15 % des jeunes ont dû renoncer à au moins quatre activités sur les cinq suivantes (visite à des proches, loisir, emploi, vacances, formation ou études). **Le renoncement touche davantage les jeunes les plus en difficulté**.

Les déplacements quotidiens sont une source d'autonomie pour beaucoup, d'angoisse pour certains. Si pour les jeunes les déplacements sont majoritairement synonymes d'accès à l'autonomie, ainsi qu'à des équipements et des services, ils représentent également une épreuve ou une source d'angoisse pour près de trois jeunes sur dix selon l'enquête ELABE. Les déplacements sont d'autant plus source d'angoisse que le jeune est dans une situation difficile ou en cours d'acquisition de son autonomie.

La mobilité constitue un des principaux freins pour l'accès à l'emploi des publics en situation de précarité, notamment les jeunes.

En Hauts-de-France, cet enjeu est particulièrement prégnant. La part des personnes en emploi parmi les 15-24 ans est de 27 % dans la région, soit 3 points de moins qu'en moyenne nationale. La région détient la part de jeunes chômeurs la plus élevée de France métropolitaine.

En 2019, la part des jeunes âgés de 15 à 29 ans ni en formation ni en emploi est de 22,8 % contre 18,2 % en moyenne France hexagonale.

Selon les dernières projections démographiques de l'INSEE, la structure de la population se trouverait sensiblement modifiée d'ici 2070 avec une part des jeunes de moins de 20 ans qui passerait de 26 % en 2018 à 21 % en 2070.
La région Hauts-de-France resterait toutefois, comme aujourd'hui, la région qui aurait la part des jeunes de moins de 20 ans la plus élevée des régions de France hexagonale, juste derrière l'Ile-de-France.

▶ F.7. La mobilité et les jeunes

Caractérisation du bassin de mobilité

Le bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache est caractérisé, par un poids des 15-29 ans dans la population, inférieur à la moyenne régionale : le nombre des 15-29 ans s'élève à 141 764, soit 17,6 % de la population totale du bassin, pour 18,4 % au niveau régional. Cette part de jeunes est inférieure à la moyenne régionale pour chaque intercommunalité du bassin, à l'exception de la Communauté d'Agglomération de Valenciennes Métropole.

A l'image de la région, le bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache va être marqué par un fort vieillissement de la population à l'horizon 2040 (projections Insee Omphale 2022) : si les tendances actuelles se prolongent, le nombre de 75 ans et plus devrait augmenter de près de 60 % d'ici 2040, tandis que le nombre de jeunes (15-29 ans) diminuerait de près de 10 %.

L'objectif du SRADDET d'encourager des solutions de mobilité pour tous les publics et les territoires les plus vulnérables doit particulièrement prendre en compte dans ce bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache les publics jeunes et les publics seniors.

L'éloignement de l'emploi pour les jeunes (15-29 ans) est un vrai enjeu social sur ce bassin de mobilité : plus d'un jeune sur quatre (15-29 ans) n'est ni en emploi ni en qualification (27,5 % contre 22,8 % en moyenne régionale), la part de NEETs *(« Neither in Employment nor in Education or Training »)* dépassant même les 30 % sur quatre intercommunalités du bassin (la Communauté de Communes Sud Avesnois, la Communauté d'Agglomération Maubeuge-Val de Sambre, la Communauté de Communes du Pays des Trois Rivières et la Communauté de Communes Thiérache Sambre et Oise, avec sur l'ensemble de ces 4 intercommunalités près de 33 000 jeunes ni en emploi ni en qualification). A l'exception de la Communauté de Communes du Pays de Mormal, toutes les intercommunalités du bassin ont un taux de jeunes ni emploi ni en qualification supérieur à la moyenne régionale.

Le bassin de mobilité est caractérisé par des disparités d'accès au panier d'équipements destinés aux jeunes, comprenant notamment le réseau de proximité Pôle emploi, les écoles de conduite, les maternités et les gares[1]. Si les temps d'accès à ce panier « Jeunes » sont relativement courts sur toute la partie nord du bassin, quelques territoires à enjeux peuvent être identifiés : la Thiérache Sambre et Oise, les Portes de la Thiérache, l'est du Pays des Trois Rivières et l'est du Sud Avesnois. Les jeunes de ces territoires mettent plus de 15 minutes en moyenne pour accéder au panier d'équipements « Jeunes ».

Le bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache présente enfin de nombreux enjeux en termes de niveau de vie des habitants.

A l'échelle des intercommunalités, seules la Communauté de Communes du Pays de Mormal et la Communauté de Communes du Pays Solesmois ont un revenu disponible médian des couples avec enfant(s) supérieur à la médiane régionale. Le niveau de vie des couples avec enfant(s) apparait très nettement inférieur à la médiane régionale sur deux intercommunalités du bassin : la Communauté d'Agglomération de Maubeuge-Val de Sambre et la Communauté de Communes Sud Avesnois.

[1] Le panier « jeunes », tel que défini par l'INSEE, comprend 13 équipements liés à l'enseignement, la santé, la mobilité, l'insertion professionnelle et les sports et loisirs : réseau de proximité Pôle Emploi, Ecoles de conduite, Agence de travail temporaire, Centre de formation d'apprentis (hors agriculture), Maternité, Spécialiste en Gynécologie, Gare, Bassin de natation, Tennis, Athlétisme, Cinéma, Salle ou terrain multisports, Salle de sport spécialisée

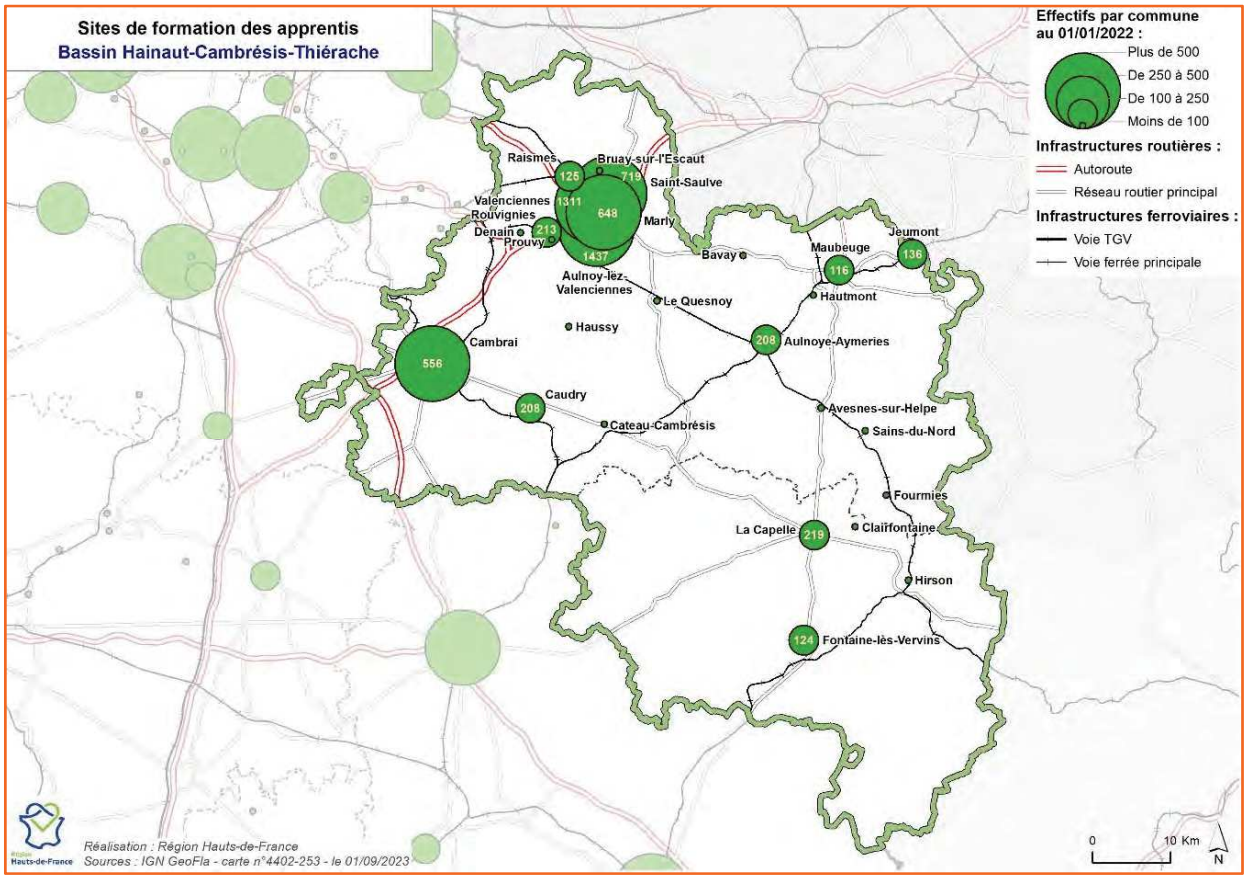
▶ F.7. La mobilité et les jeunes

Enjeux et perspectives

Pour les prochaines années, au regard de la **transition écologique et sociale**, il s'agira de **faire de la mobilité un tremplin pour le parcours d'insertion des jeunes dans la société**, afin de permettre aux jeunes de se réaliser, de mettre en œuvre leurs projets de vie, d'élargir leur réseau social et d'accéder plus facilement à l'emploi, dans un contexte régional de fortes évolutions géographiques et professionnelles des formations et des activités économiques.

Même si, selon les dernières projections démographiques de l'INSEE, la structure de la population régionale serait sensiblement modifiée d'ici 2070 avec un vieillissement démographique conséquent, la région resterait toutefois, comme aujourd'hui, la plus jeune des régions de France hexagonale, juste derrière l'Ile-de-France.

▶ F.8. Les apprentis



▶ F.8. Les apprentis

Eléments de contexte

La Région Hauts-de-France poursuit son implication pour le développement de l'apprentissage à travers son cadre d'intervention politique voté en 2019. Celui-ci s'articule naturellement avec les autres stratégies régionales sur l'emploi, l'information sur les métiers, l'éducation et la formation des jeunes.

Cette politique régionale en faveur du développement de l'apprentissage s'intègre pleinement dans les orientations du **Contrat de Plan Régional de Développement des Formations et de l'Orientation Professionnelles** (CPRDFOP) qui prévoit l'élaboration d'un Schéma Régional de Développement de l'Alternance pour amplifier le rapprochement de tous les acteurs dans une visée de développement économique, d'aménagement du territoire et d'appui à l'insertion professionnelle des jeunes.

En cette rentrée 2023, la Région a poursuivi son offre de service, d'accompagnement et de financement auprès des apprentis, des CFA et des jeunes en recherche de solution en lien avec les dynamiques territoriales portées par les SPEL et en réponse aux besoins de développement économique des entreprises.

L'apprentissage connaît une dynamique positive ces dernières années notamment du fait de l'accompagnement financier pour le soutien à l'embauche des apprentis, dispositif national.

L'évolution de l'apprentissage est constante. Au 1er janvier 2022, près de **65 000 apprentis** étaient inscrits dans l'une des 900 formations dispensées dans les **152 CFA** répertoriés **en Hauts-de-France** et répartis sur quelques **548 sites de formation**.

Les secteurs du commerce, de la construction, des métiers de l'administration et du tertiaire concentrent les deux tiers des nouveaux contrats d'apprentissage. Le développement de l'apprentissage continue sa percée dans les formations du supérieur (54% de BAC+2 à Bac +5).

Les apprentis sont confrontés, particulièrement en zones rurales, peu desservies par les transports en commun, **à un double problème de mobilité** : en effet, ils doivent trouver des solutions **pour se rendre sur leur lieu de formation mais aussi dans leur entreprise**. On peut également constater parfois des freins liés à une absence de culture de la mobilité. Enfin, la répartition géographique des lieux de formation ne permet pas toujours d'envisager un parcours d'apprentissage à proximité du lieu de vie.

Les apprentis peuvent d'ores et déjà bénéficier de différentes aides régionales aux transports :

- **la carte Génération # HDF-APPRENTIS** : aide aux transports (dite THR) : le montant de l'aide au transport est forfaitaire, calculée à partir d'un barème kilométrique, sur la base: « Domicile/CFA » par année de contrat. Elle est comprise entre 0 à 200 euros en fonction de la distance parcourue ;
- **l'Aide aux Transports aux particuliers** : 15 euros par mois, si le lieu d'études ou de travail est supérieur à 20 km du domicile ;
- **le Fonds de solidarité de l'apprenti** : il s'agit d'une aide destinée aux apprentis en difficulté financière. L'objectif est d'éviter une rupture de contrat et l'abandon de formation. Outre des aides pour se loger, se soigner, se nourrir… Il est possible de faire appel au fonds de soutien à hauteur maximum de 600 € pour «se déplacer » ;

▶ F.8. Les apprentis

- **en Route pour l'Emploi** : possibilité de disposer d'un véhicule mis à disposition par la Région, pour 1 € par jour pendant 2 mois, pour les titulaires d'un contrat en alternance (en période d'essai ou si véhicule en panne).
- **l'aide individuelle au permis de conduire** : aide de 850 € pour les apprentis (en plus de celle de l'Etat de 500 €).
- Pour les jeune de 16 à 25 ans qui ne sont ni en études, ni en formation, ni en emploi (NEETs) (dans le cadre du FSE Initiative pour **l'Emploi des Jeunes**) : des actions peuvent être financées pour lever les freins à l'insertion professionnelle, y compris la mobilité.

D'autres aides, de l'Etat et d'initiatives locales, par exemple, peuvent être mobilisées pour faciliter la mobilité des apprentis.

Caractérisation du bassin de mobilité

En 2022, le bassin comptait environ **6 700 apprentis**. Les plus gros contingents étaient formés par les spécialités de l'industrie (environ 1 300), du commerce (1 000 environ), des métiers de bouche et de la beauté - artisanat d'art (environ 1 000) et des fonctions administratives et tertiaires (environ 900).

Diverses actions sont mises en place directement par les CFA ou les partenaires de l'insertion professionnelle, pour favoriser la mobilité des apprentis, non encore recensées à ce jour.

Les sites accueillant des apprentis sont principalement situés dans les zones urbaines. Il existe des spécialisations entre les différents sites des CFA. Il est ainsi parfois nécessaire pour le jeune de réaliser de longs déplacements pour pouvoir avoir accès à une formation en apprentissage. **Les CFA ne sont pas toujours situés à proximité immédiate d'un moyen de transport en commun**.

Enjeux et perspectives

La mobilité des apprentis est un enjeu important. Force est de constater que **de nombreux jeunes choisissent leur formation** non pas en fonction de leurs désirs, ou des débouchés professionnels, mais **par la proximité** des formations. Cette problématique de la mobilité est d'autant plus prégnante pour les apprentis, avec à la fois un lieu de formation et un lieu d'activité professionnelle.

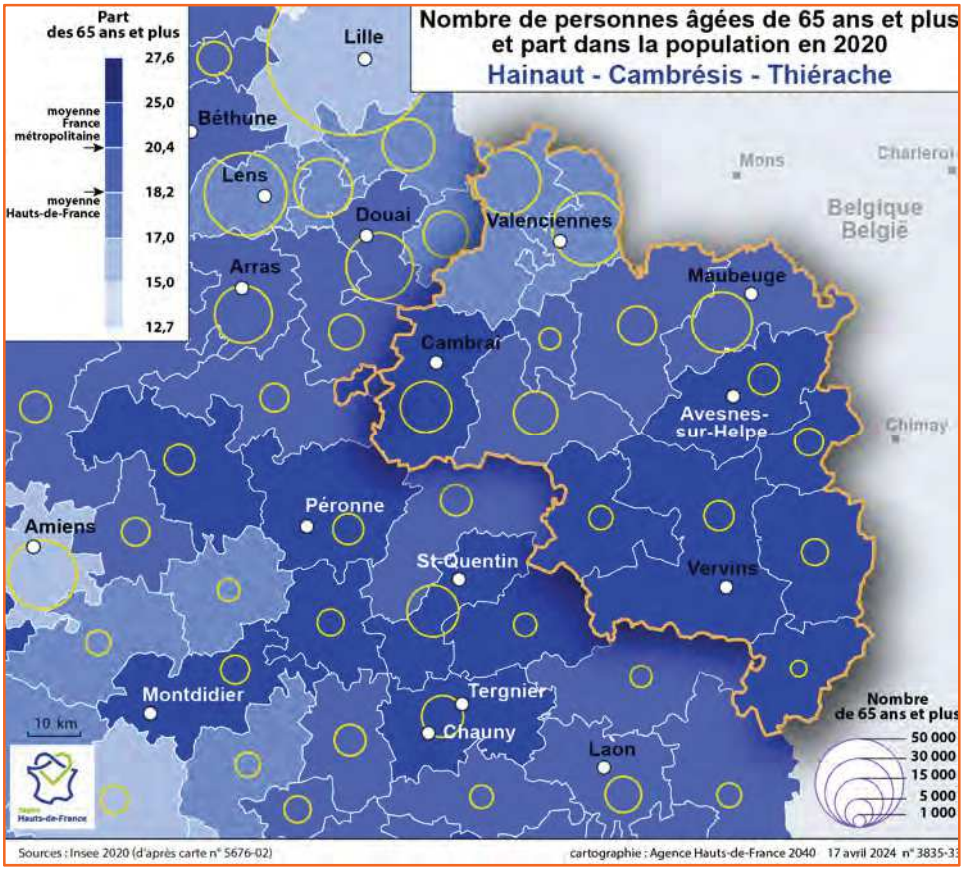
Il existe déjà **diverses aides** directes à destination des apprentis. Néanmoins, il semble que celles-ci ne soient **pas nécessairement connues des jeunes. Recenser l'ensemble de ces aides, puis communiquer** davantage sur les dispositifs déjà existants **représente ainsi un objectif important**.

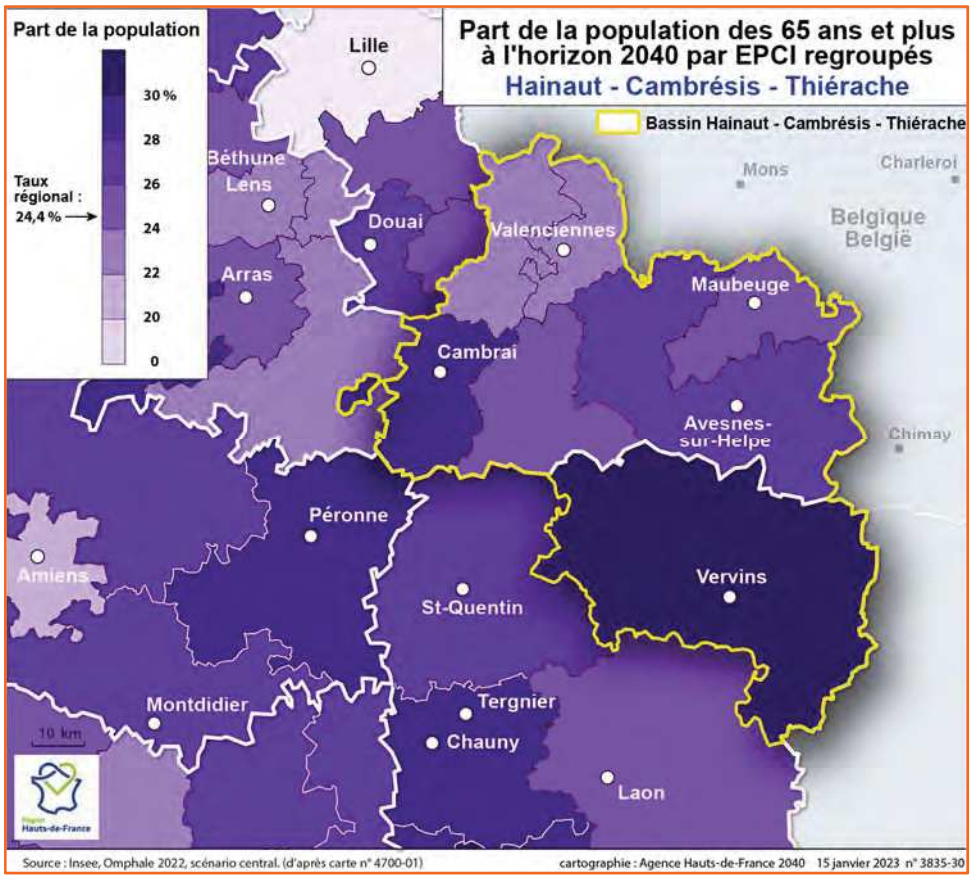
Outre des aides directes, notamment financières, il semble que ces dernières ne soient pas suffisantes pour lever l'ensemble des leviers à la mobilité des apprentis.

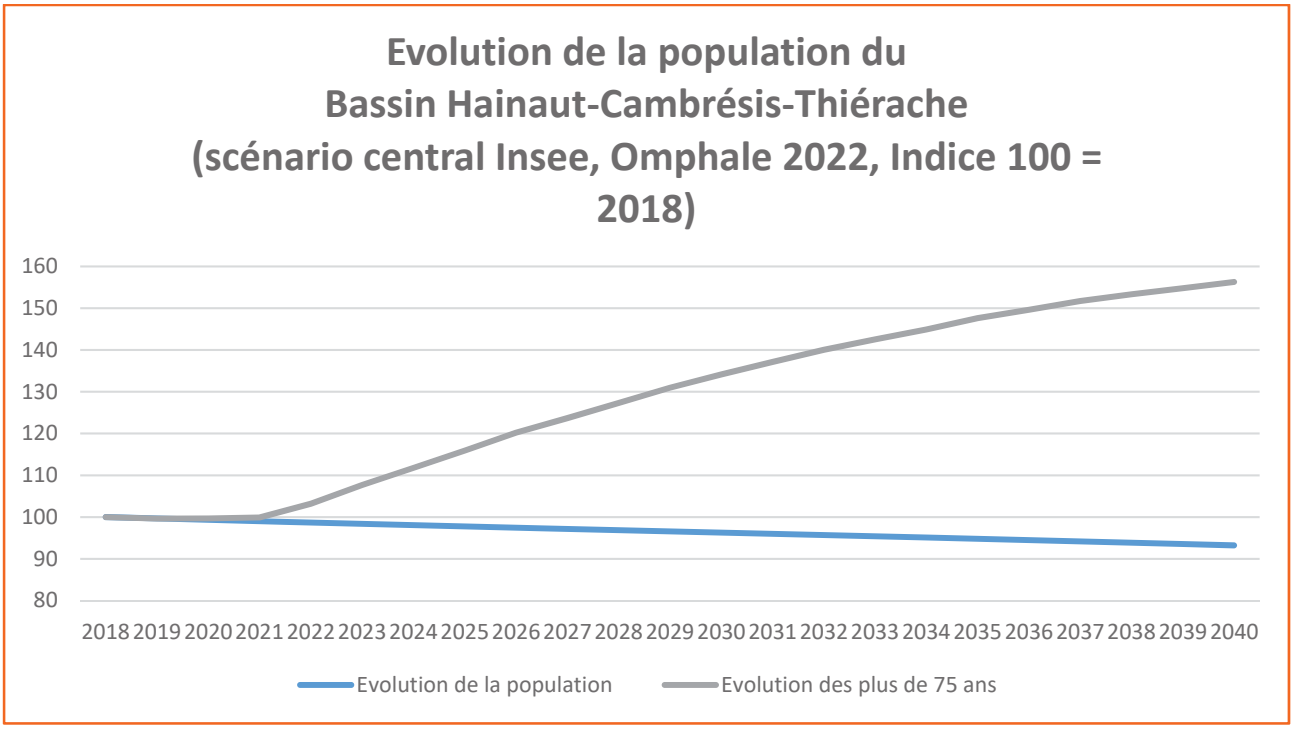
Plusieurs pistes d'actions pourraient alors être envisagées telle que **la création d'un module de formation à la mobilité dans les CFA** pour lever les freins psychologiques ou encore pour acquérir le savoir-faire de base permettant d'utiliser différents services de mobilité et en particulier les transports collectifs : utilisation d'un titre de transport, d'un calculateur d'itinéraires…

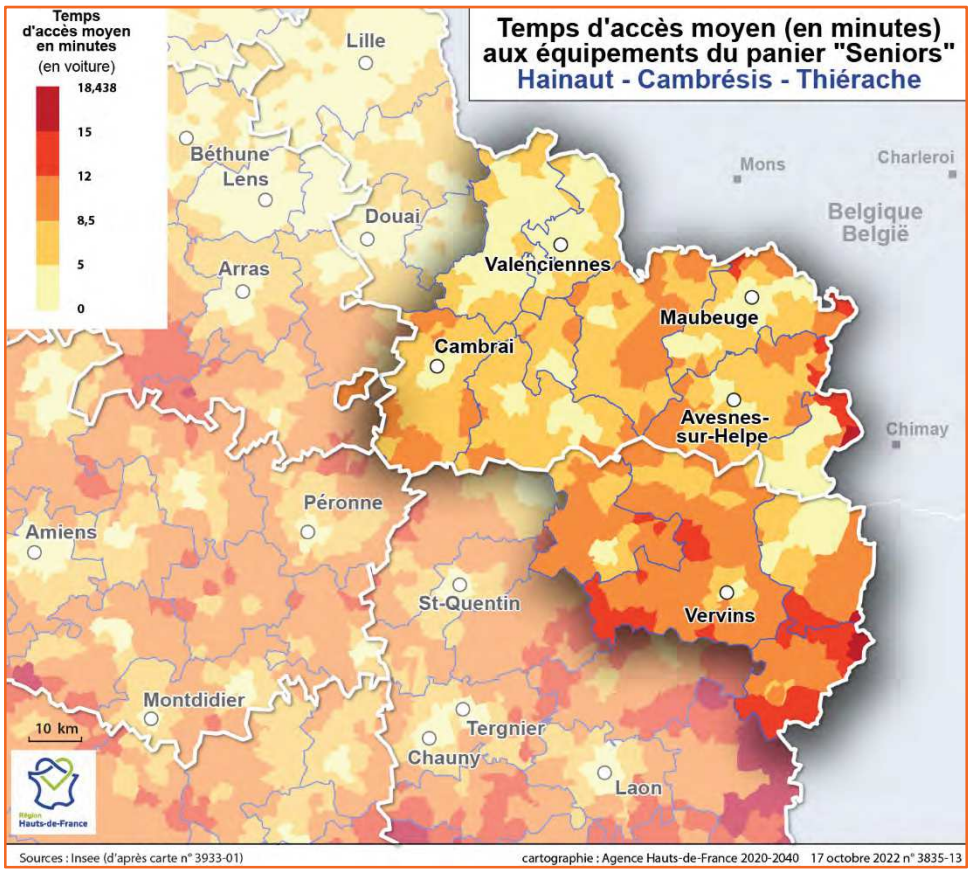
Par ailleurs, il est utile de vérifier qu'un moyen de transport est proposé entre certains lieux de formation et le pôle d'échange multimodal ou la gare à proximité. Le cas échéant, il conviendrait d'en mettre un en place.

▶ F.9. La mobilité et les séniors

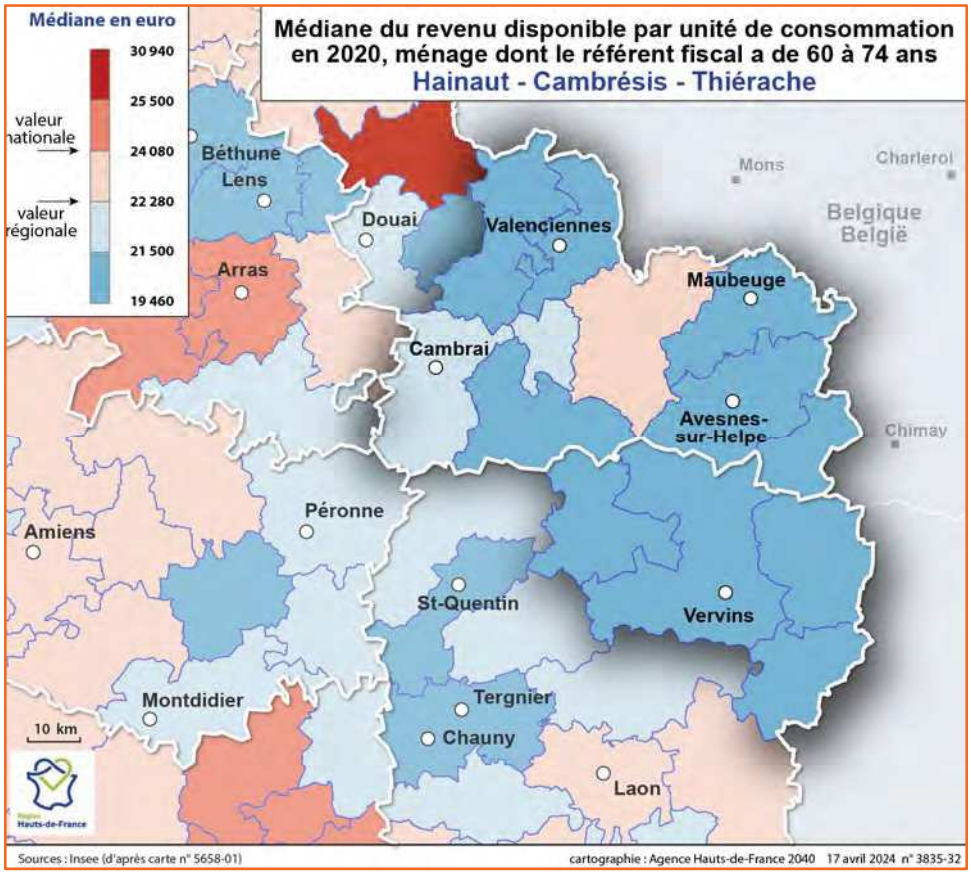





Evolution de la population du Bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache (scénario central Insee, Omphale 2022, Indice 100 = 2018)
160
150
140
130
120
110
100
90
80
2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 2031 2032 2033 2034 2035 2036 2037 2038 2039 2040
Evolution de la population
Evolution des plus de 75 ans


Temps d'accès moyen en minutes (en voiture)
18,438
15
12
8,5
5
0
Temps d'accès moyen (en minutes) aux équipements du panier "Seniors"
Hainaut - Cambrésis - Thiérache
Lille
Béthune
Lens
Douai
Arras
Valenciennes
Mons
Charleroi
Belgique
België
Maubeuge
Cambrai
Avesnes-sur-Helpe
Chimay
Péronne
Amiens
St-Quentin
Vervins
Montdidier
Tergnier
Chauny
Laon
10 km
Sources : Insee (d'après carte n° 3933-01)
cartographie : Agence Hauts-de-France 2020-2040 17 octobre 2022 n° 3835-13

▶ F.9. La mobilité et les séniors



Eléments de contexte

Selon une étude nationale d'AG2R La Mondiale réalisée en partenariat avec Wimoov entre juin et octobre 2018, **la fréquence de la mobilité des seniors est très marquée par leurs caractéristiques sociodémographiques**. 63 % des seniors se déplacent quotidiennement en dehors de chez eux. Les seniors les plus jeunes sont significativement plus nombreux à se déplacer quotidiennement que les plus âgés (68 % chez les 65-74 ans contre 41 % chez les plus de 75 ans).

La mobilité est beaucoup plus faible chez les seniors disposant de revenus peu élevés (45 % des seniors percevant moins de 1000 euros se déplacent quotidiennement contre 72 % chez ceux touchant plus de 1700 euros). Les seniors vivant en couples sortent également plus que ceux vivant seuls ou en famille.

La marche à pied constitue le principal mode de transport des seniors (42 % en mode principal, 63 % en modes principal et secondaire) juste devant **la voiture** (41 % en principal, 47 % en modes principal et secondaire). **Les transports collectifs** représentent 6 % en mode principal. Dans les espaces ruraux, le mode de transport principal des seniors est la voiture (58 %), tandis que dans les espaces urbains, la marche à pied est davantage privilégiée (51 %). La proportion des modes de déplacement les plus utilisés par les seniors varie selon les motifs de déplacement entre la marche à pied et la voiture.

51 % des séniors se déplacent plusieurs fois par semaine pour faire leurs courses, 47 % pour leur vie sociale, pour le travail ou une activité bénévole, 28 % pour rendre visite à leur famille et 11 % pour des obligations administratives ou médicales.

▶ F.9. La mobilité et les séniors

Un senior sur quatre rencontre plusieurs freins à sa mobilité. La perte d'autonomie est une question de vieillissement mais également de moyens financiers : les problèmes de santé (31 %) et les coûts des déplacements (36 %) sont les premiers freins à la mobilité des seniors.

On constate des disparités socio-économiques très nettes qui tirent à la baisse la mobilité d'une part significative de la population des seniors. Les « mobiles vulnérables » ont une mobilité significativement inférieure à la moyenne nationale avec seulement 37 % qui se déplacent quotidiennement en dehors de chez eux, contre 68 % pour la moyenne nationale.

Si les tendances démographiques actuelles se prolongent, la région va être marquée par un fort vieillissement démographique : d'ici 2070, la population des seniors, âgés de 65 ans ou plus, devrait croître de 400 000 personnes environ, une croissance essentiellement portée par l'augmentation du nombre de 75 ans ou plus qui doublerait quasiment sur la période.

Le vieillissement de la population s'expliquerait par **une accumulation de plusieurs facteurs**. D'une part, l'allongement de l'espérance de vie, passant de 83,1 années en 2018 à 87,6 années en 2070 pour les femmes, et de 76,7 années à 85,3 années pour les hommes, entrainerait une hausse du nombre de personnes âgées. D'autre part, la baisse du nombre de naissances déjà constatée depuis 2014, au niveau régional comme au niveau national, réduirait la part des plus jeunes. De plus, les personnes qui arriveront à un âge avancé en 2070 font partie des générations plus nombreuses nées au moment où l'indicateur conjoncturel de fécondité était encore relativement élevé (supérieur à 2 enfants par femme avant 2014). Enfin, les départs des Hauts-de-France concernent davantage les jeunes générations qui quittent la région pour des raisons professionnelles, amplifiant ainsi le processus de vieillissement en Hauts-de-France. En conséquence, l'âge moyen s'établirait à 45 ans en 2070 contre à peine 40 ans en 2018.

Caractérisation du bassin de mobilité

Le bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache est caractérisé, par un poids des seniors dans la population, supérieur à la moyenne régionale : le nombre des 65 ans et plus s'élève à 152 821, soit 18,9 % de la population totale du bassin, pour 18,2 % au niveau régional. Les personnes âgées de 75 ans et plus représentent 8,3 % de la population totale (soit 66 980 personnes) contre 8,0 % en moyenne régionale.

A l'image de la région, le bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache va être marqué par un important vieillissement de la population à l'horizon 2040 (projections Insee et Omphale 2022) : si les tendances actuelles se prolongent, le nombre de 75 ans et plus devrait augmenter de près de 60 % d'ici 2040.

A l'horizon 2040 (projections Insee Omphale 2022), si les tendances actuelles se prolongent, les 65 ans et plus représenteraient plus d'un habitant sur quatre (soit plus de 190 000 personnes). Ce vieillissement serait encore plus prononcé dans l'arrondissement de Vervins.

L'objectif du SRADDET d'encourager des solutions de mobilité pour tous les publics et les territoires les plus vulnérables doit particulièrement prendre en compte dans ce bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache les publics jeunes et les publics seniors.

Des problématiques d'accès aux équipements peuvent être identifiées sur certains territoires du bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache : par exemple, toute la partie sud du bassin pour le panier « LOM » et à un moindre degré pour le panier « Seniors », le nord du Maubeugeois pour le panier « Services publics ». en revanche, on observe une bonne accessibilité aux différents équipements, et en particulier ceux du panier d'équipements « Seniors » dans le Valenciennois ou dans les cœurs du Cambrésis ou du Maubeugeois (fiche *« Accès aux équipements »*).

▶ F.9. La mobilité et les séniors

Le bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache présente enfin de nombreux enjeux en termes de niveau de vie des habitants.

A l'échelle des intercommunalités, seule la Communauté de Communes du Pays de Mormal a une médiane du revenu disponible des ménages dont la personne de référence est âgée de 60 à 74 ans supérieure à sa valeur régionale.

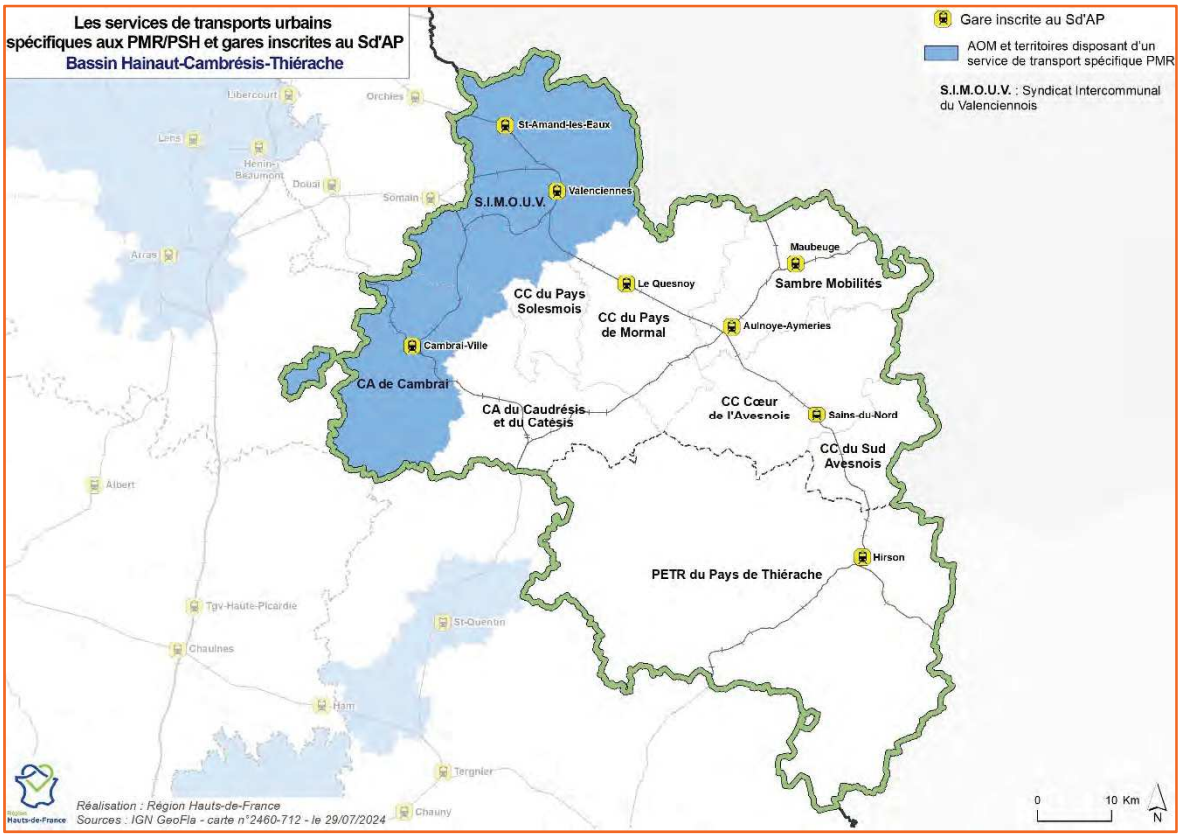
Ce vieillissement peut être vu comme un enjeu de développement territorial : silver-économie, développement des services à la personne, attractivités de retraités ou de touristes.

Caractérisation du bassin de mobilité

La région sera marquée par un fort vieillissement démographique, quels que soient les scénarios de projections retenus. Aussi, l'adaptation des politiques publiques et des territoires au vieillissement est un enjeu considérable sur ces prochaines années.

Le vieillissement démographique doit être pris en compte notamment dans les politiques de mobilité, en particulier avec le PAMS. Une partie de plus en plus importante de la population va ainsi être concernée par des difficultés relatives à la mobilité.

▶ F.10. La continuité de la chaîne de déplacement pour les PSH-PMR



▶ F.10. La continuité de la chaîne de déplacement pour les PSH-PMR

Eléments de contexte

Chaque AOM doit mettre en accessibilité son réseau de transport (loi handicap 2005). Elle doit en particulier préciser les principes de réalisation correspondants dans ***un schéma directeur d'accessibilité programmée*** **ou un agenda d'accessibilité programmée** (SDAP). Par ailleurs, elle peut également proposer un **service de transport adapté aux personnes en situation de handicap (STAPSH)** ; service qui n'est pas ouvert à tous les publics.

Au travers des COM, on est en droit de s'intéresser à la continuité des offres pour les *Personnes en Situation de Handicap* ou dont la *Mobilité est Réduite* (PSH-PMR), c'est-à-dire de voir comment ces personnes peuvent passer dans de bonnes conditions d'un réseau à l'autre et faire leur déplacement de bout en bout en empruntant les différents services.

Cette fiche vise notamment à identifier les relations concernant plusieurs réseaux qui apparaissent aujourd'hui comme accessibles. Elle se base sur les informations disponibles au sein des services régionaux et recueillies lors d'enquêtes menées auprès des AOM respectivement en 2018 et début 2023.

Par ailleurs, le nombre de personnes ayant des difficultés de déplacement peut être appréhendé à partir du nombre de bénéficiaires de la **Carte Mobilité Inclusion (CMI)**.

Créée par la loi n° 2016-1321 du 7 octobre 2016 Pour une République numérique, la CMI s'adresse aux personnes handicapées ou âgées en perte d'autonomie. Il existe **3 types de CMI**, attribué selon le degré d'invalidité de l'individu :

- **la CMI stationnement** : elle permet au détenteur de la carte et à la personne qui l'accompagne de se garer gratuitement et sans limitation de durée ;
- **la CMI priorité** : elle offre la possibilité au détenteur de la carte d'éviter les files d'attente ou d'être prioritaire pour s'asseoir dans les transports en commun ;
- **la CMI invalidité** : elle concerne des personnes ayant une forte perte d'autonomie. Elle présente les mêmes avantages que la carte priorité et permet en plus de bénéficier de réductions tarifaires dans les transport et d'avantages fiscaux.

La Carte Mobilité Inclusion (CMI) permet également à son détenteur de réserver un transport par tout service de transport adapté aux PSH/PMR STAPSH, sur le ressort territorial du détenteur de la CMI mais également les STAPSH de la Région et même de toute la France

Caractérisation du bassin de mobilité

Il n'existe a priori pas de STAPSH sur les périmètres des territoires qui sont devenus AOM en juillet 2021. Deux AOM, Cambrai et le SIMOUV, disposent d'un STAPSH :

- **la Communauté d'agglomération de Cambrai (CAC)** avec **Mobi+**, service de transport en porte à porte, destiné aux détenteurs d'une carte d'invalidité présentant un taux d'incapacité d'au moins 80% ou aux bénéficiaires de l'allocation personnalisée d'autonomie (APA), catégorisés GIR1, 2 ou 3
- **le Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois (SIMOUV)** avec **Sésame**, service de transport collectif destiné aux personnes présentant des handicaps moteurs ou visuels rendant difficile l'utilisation du réseau bus/tram du réseau Transvilles. Il fonctionne grâce à un système de réservation.

▶ F.10. La continuité de la chaîne de déplacement pour les PSH-PMR

Par ailleurs, afin d'effectuer des déplacements au-delà du ressort territorial d'une seule AOM, les habitants peuvent emprunter le réseau TER Hauts-de-France. Comme pour certains réseaux urbains, il existe des SDAP ferroviaires et **8 gares et points d'arrêt prioritaires inscrits au Sd'aP sont identifiés sur ce bassin de mobilité : Cambrai, Saint-Amand-les-Eaux, Valenciennes, Hirson, Sains-du-Nord, Aulnoye-Aymeries, Maubeuge et Le Quesnoy.** Parmi celles-ci, Cambrai, Valenciennes et Saint-Amand-les-Eaux sont situées dans les périmètres d'AOM proposant chacune un STAPSH. Toutes ces gares proposent déjà le service ACCES TER ou ACCES PLUS pour la prise en charge des PMR usagers du TER.

S'agissant des déplacements sortant d'un ressort territorial urbain, à l'intérieur du Bassin de Mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache, une PSH/PMR peut avoir besoin de faire appel à plusieurs services. Par exemple, pour se déplacer **entre Cambrai et Valenciennes** la PSH/PMR résidant sur le ressort territorial de la CAC pourra réserver et utiliser le service Mobi+ de la CAC pour le trajet entre son domicile et la gare de Cambrai-Ville, réserver et utiliser le service ACCES TER pour utiliser le TER de la gare de Cambrai-Ville à la gare de Valenciennes puis réserver et utiliser le service Sésame depuis la gare de Valenciennes jusqu'à sa destination finale au sein du SIMOUV.

D'autres déplacements en dehors du bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache sont possibles dans des conditions équivalentes (STAPSH + TER + STAPSH) depuis la CAC ou le SIMOUV, en direction :

- d'une des 9 autres AOM des Hauts de France proposant un STAPSH : **CUA**, **CUDGL, Artois Mobilités, MEL, CA Amiens Métropole, CA Baie Somme, CA Boulonnais et CA du Saint-Quentinois ;**
- de toute gare du Département de l'Oise inscrite au Sd'aP, le département étant couvert par le service TIVA ;
- de toute gare accessible située en France et localisée dans une AOM proposant un STAPSH.

Enjeux et perspectives

On dispose a priori d'une mauvaise connaissance des besoins en mobilité des PSH-PMR, notamment en termes de volumes et de flux de déplacements. De plus, il n'est pas évident de caractériser le niveau d'accessibilité des différents réseaux de transport. Ces éléments apparaissent peu, en particulier, sur les canaux de promotion des réseaux de transport.

Aussi, tout en essayant de préciser ces informations de base – besoins et services - il pourrait par exemple être intéressant de se coordonner pour offrir une chaîne de déplacements totalement accessibles aux différentes formes de handicap : physique, cognitive et sensorielle et aux personnes à mobilité réduite sur quelques relations fréquentées et d'en faire la publicité.

Le futur COM comme le PAMS doit proposer des solutions d'amélioration s'agissant de cette question de la continuité de la chaîne de déplacements pour les PSH-PMR et, par extension, pour l'ensemble des usagers des transports. Cela passe notamment par la valorisation des services existants et par certains projets communs, à initier, qui permettraient de proposer un cheminement accessible et continu d'un réseau à l'autre.

CHAPITRE

G

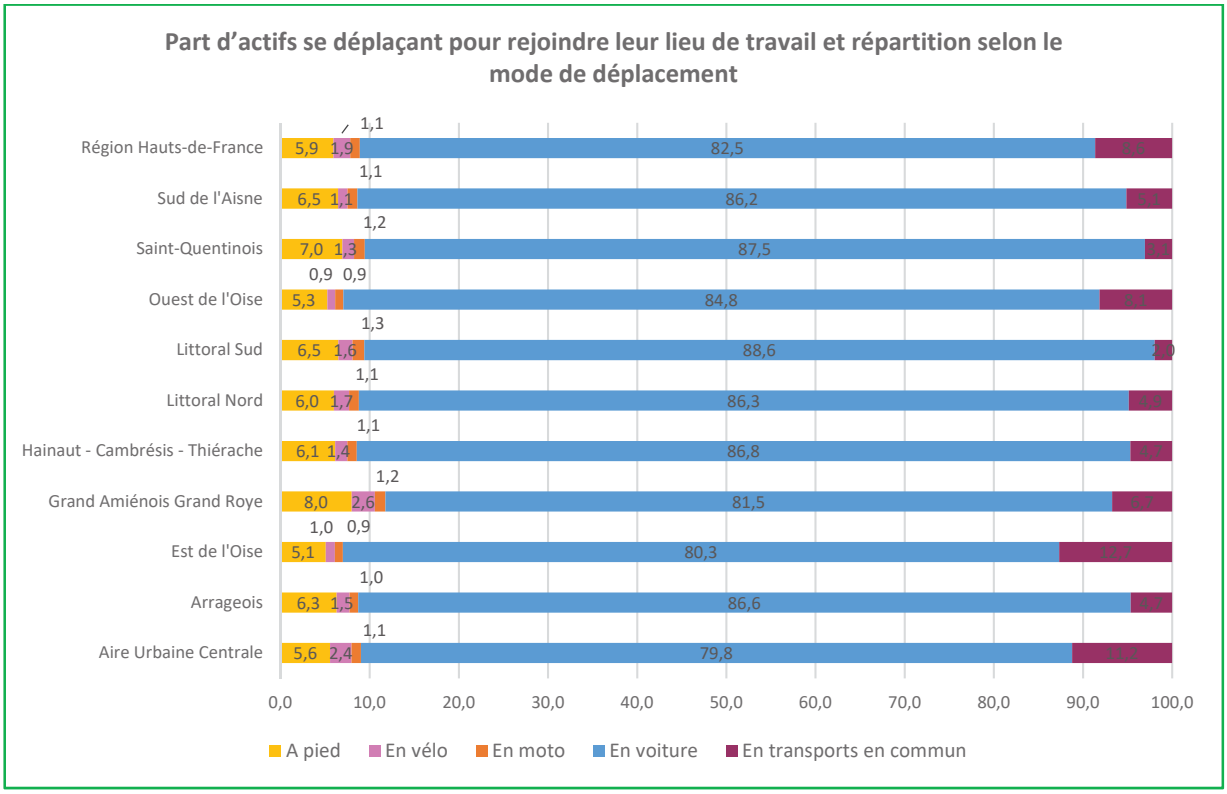
Aire de covoiturage Onnaing

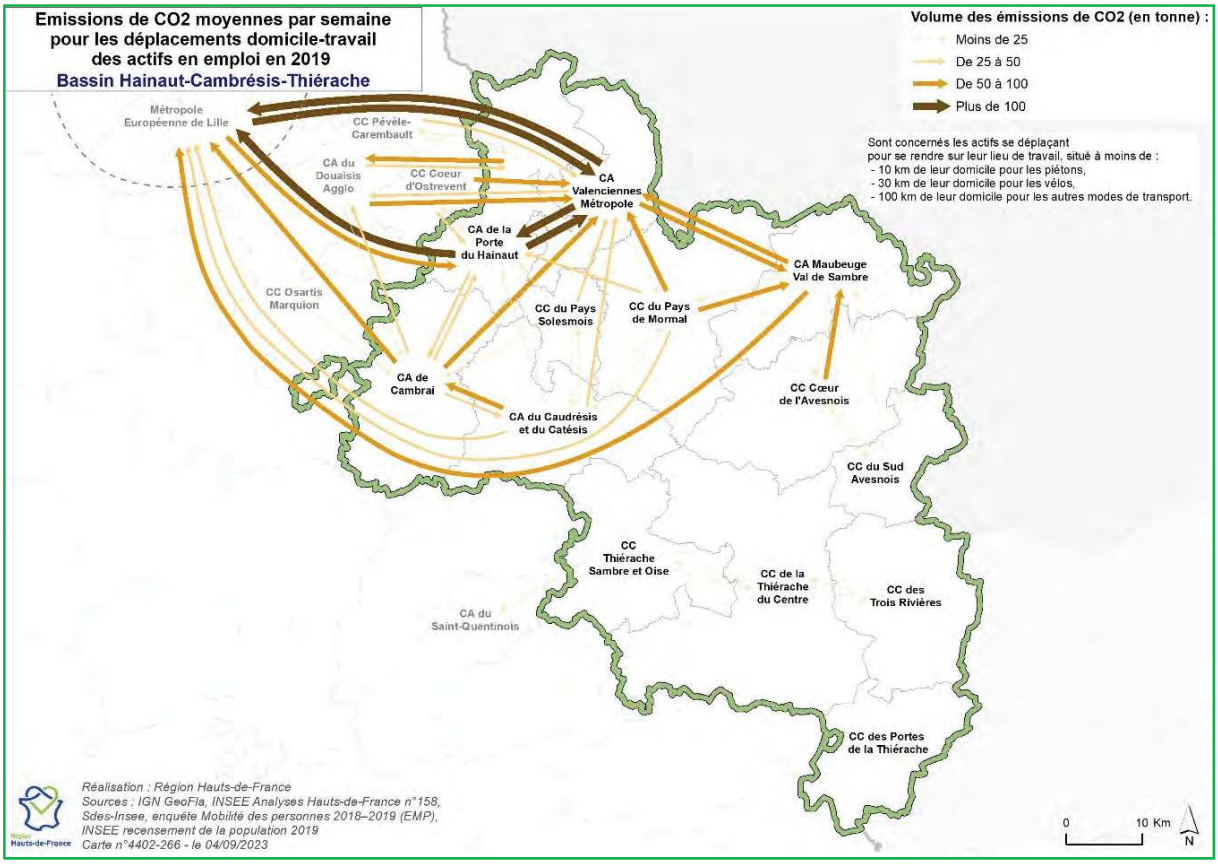
Vers une mobilité durable et décarbonée

Ce chapitre vient compléter les précédents pour présenter les alternatives à l'autosolisme, autres que les services de transports collectifs, qui présentent un impact environnemental plus limité en termes d'émissions de GES ou de consommation énergétique.

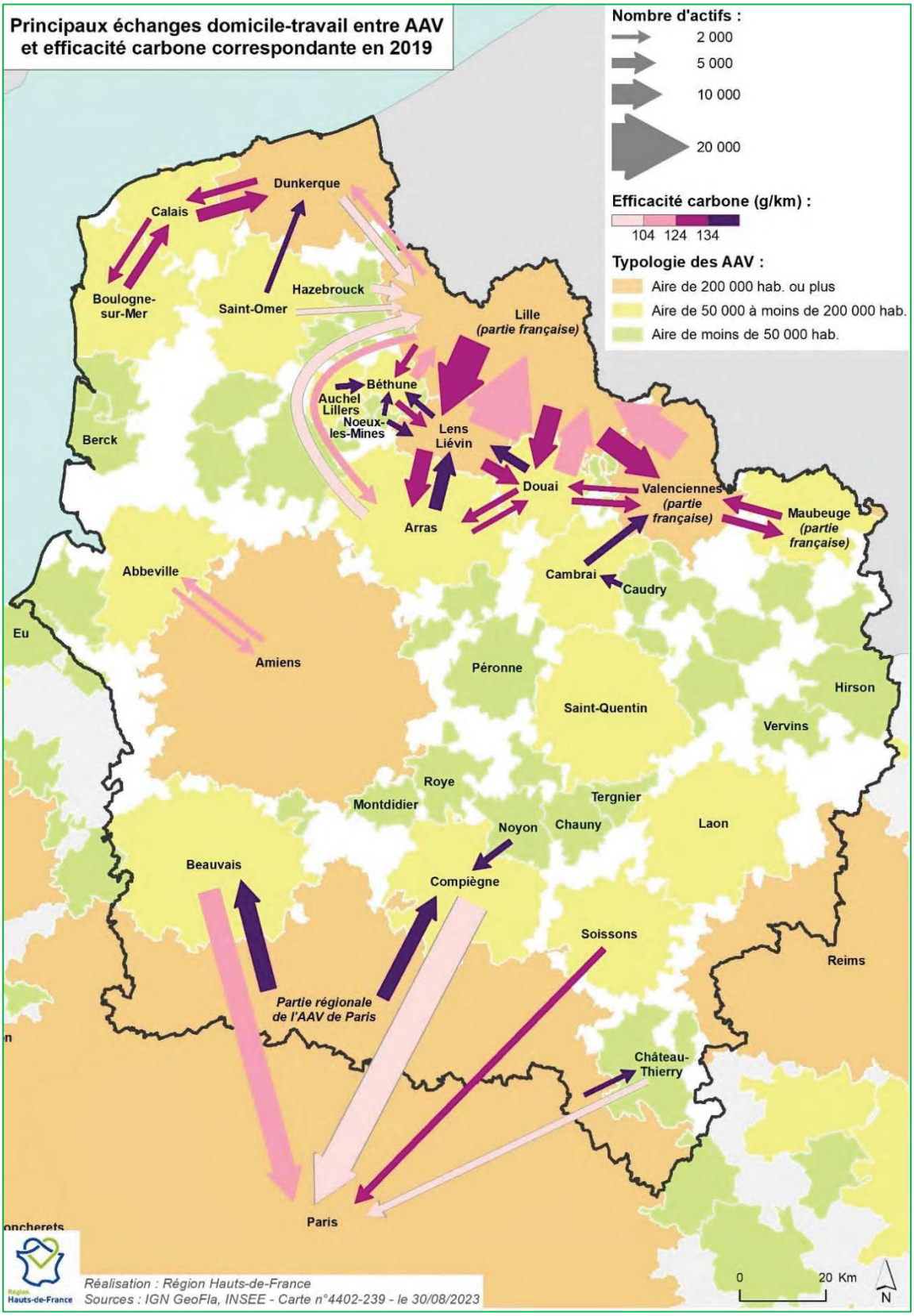
Les solutions abordées ici pour tendre vers des pratiques durables portent essentiellement sur le développement du vélo et de la voiture partagée (covoiturage, autopartage).

▶ G.1. Les émissions dues aux trajets des navetteurs





▶ G.1. Les émissions dues aux trajets des navetteurs

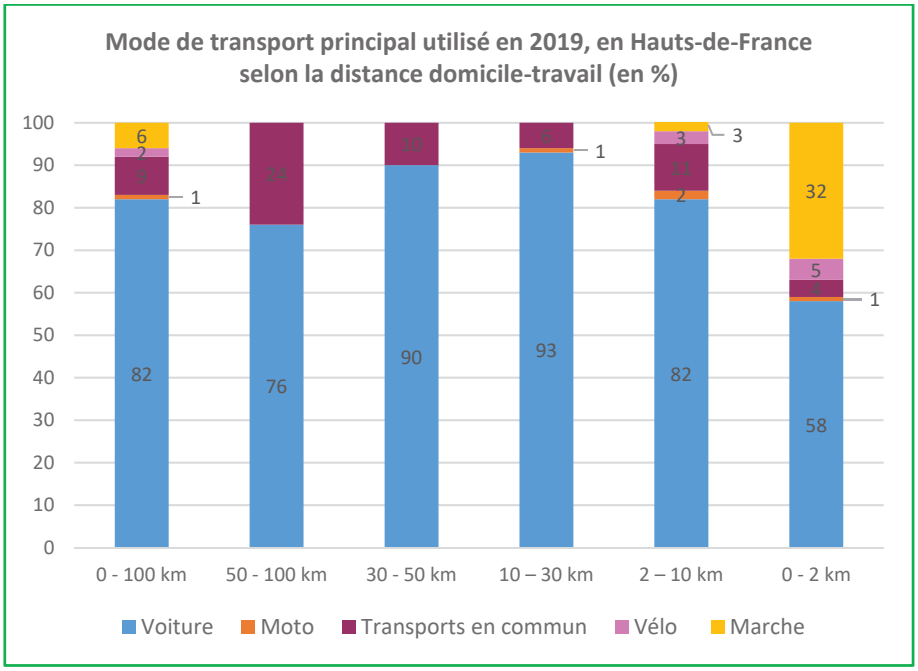


▶ G.1. Les émissions dues aux trajets des navetteurs

Eléments de contexte[1]

Dans le contexte actuel d'un réchauffement climatique planétaire, la stratégie nationale bas-carbone française prévue par **la loi sur la transition énergétique** fixe deux objectifs principaux de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) : **une réduction de 40% des émissions nationales d'ici 2030** par rapport aux GES émis en 1990 et **une neutralité carbone en 2050**. En France, en 2022, les transports avec 32% des émissions de GES constituent le secteur d'activité le plus émetteur de GES (Source : INSEE). En province, les flux domicile – travail correspondent à 41 % de l'ensemble des déplacements par la route (source : INSEE).

En Hauts-de-France, en 2019, **2 116 220 actifs** dont le lieu de travail est situé à moins de 100 km, **parcourent en moyenne chaque semaine 129 km** contre 114 km en province, générant ainsi **1,8 million de tonnes de GES en équivalent CO2 (CO2e) au cours de l'année**. Chaque année, un navetteur des Hauts-de-France émet en moyenne 833 kg de GES CO2e soit 7% de plus qu'en moyenne en France de province. Toutefois, si l'on rapporte leurs émissions de GES au nombre de kilomètres parcourus, elles sont les plus faibles de province avec 124 g/km contre 131 g/km en moyenne en province. Il n'est actuellement pas possible de connaître les émissions des 65 000 navetteurs résidant dans les Hauts-de-France et travaillant à 100 km ou plus de leur domicile.



En Hauts-de-France, **utilisée par 82% des navetteurs, la voiture est le mode de transport privilégié**. Les transports en commun et les modes doux (marche ou vélo) ne concernent respectivement que 9% et 8% des actifs. Cette répartition est à nuancer selon la distance parcourue entre le domicile et le lieu de travail. Sur les faibles distances (0 à 2 km), la marche concerne 32% des actifs. Les transports en commun sont surtout empruntés pour des trajets longues distances, compris entre 50 et 100 km. Le vélo reste peu utilisé dans les déplacements domicile – travail, ne dépassant jamais 5% quelle que soit la distance du trajet domicile – travail.

[1] Les chiffres présentés pour les Hauts-de-France sont issus de l'étude INSEE Analyses Hauts-de-France n°157, publiée le 07/09/2023

Enfin, on constate que les déplacements en dehors d'un pôle ou de sa couronne sont particulièrement émetteurs. **20% des actifs travaillent dans une autre aire d'attraction des villes (AAV) que celle où ils résident**. Ces actifs **génèrent 40% des émissions régionales de GES** car ils parcourent en moyenne 256 km par semaine, soit deux fois plus que les actifs en Hauts-de-France. **Les actifs résidant dans la couronne d'une AAV ou hors d'une AAV émettent près de deux fois plus de CO_2e que ceux habitant dans le pôle d'une AAV**. Cette situation s'explique par la concentration plus importante d'emplois dans les pôles des AAV, et la possibilité pour ceux qui y résident de se déplacer sur de plus courtes distances, plus souvent en mode doux ou en transports en commun.

Caractérisation du bassin de mobilité

Dans le bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache, on compte **258 843 actifs dont le lieu de travail est situé à moins de 100 km de leur lieu de résidence** soit 12% des navetteurs des Hauts-de-France. Ils parcourent en moyenne selon l'intercommunalité de résidence entre 104 km (CC du Sud Avesnois) et 161 km (CC du Pays de Mormal) par semaine pour se rendre sur leur lieu de travail. 87% des actifs du bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache effectuent leurs trajets domicile – travail en voiture, soit 4 points de plus qu'en Hauts-de-France. Il s'agit de l'un des bassins de mobilité dans lequel les actifs utilisent le plus leur voiture pour se rendre sur leur lieu de travail. Si les modes doux sont utilisés par 8% des actifs, les transports en commun ne sont que très peu empruntés, seuls 5% des actifs les utilisent pour leurs trajets domicile – travail.

Ainsi, **l'ensemble de ces actifs émettent** en moyenne à l'année 235 330 tonnes de GES en équivalent CO_2 soit **13% des émissions annuelles en Hauts-de-France**. Les émissions moyennes rapportées au kilomètre d'un navetteur du bassin Hainaut - Cambrésis - Thiérache sont en moyenne supérieures à 124 g/km (moyenne régionale) pour l'ensemble des 13 EPCI du bassin. En effet, un navetteur émet en moyenne chaque semaine, entre 126 g/km (CA Valenciennes Métropole) et 146 g/km (CC des Portes de la Thiérache) de GES selon son EPCI de résidence.

Les émissions en GES hebdomadaires d'au moins 25 tonnes de GES en équivalent CO_2 sont nombreuses. Les émissions les plus importantes, supérieures à 100 tonnes de GES en équivalent CO_2, s'observent en direction de la MEL, de la CA Valenciennes Métropole et de la CA de la Porte du Hainaut. On constate également de nombreuses émissions comprises entre 25 et 100 tonnes de GES en équivalent CO_2 entre de nombreuses AOM du bassin et des AOM du bassin Aire Urbaine Centrale (par exemple, depuis ou en direction de la CC du Pays de Mormal, de la CA Maubeuge Val de Sambre, de la CA de Cambrai, de la CA du Caudrésis et du Catésis, de la CC Cœur d'Ostrevent, de la CA du Douaisis…) et des émissions inférieures à 25 tonnes de GES en équivalent CO_2 entre les AOM rurales de l'Avesnois et de la Thiérache.

Enfin, sur le bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache, on observe des trajets domicile – travail effectués entre les AAV ont une éco-efficacité faible : les émissions sont supérieures à 124 g/km (moyenne régionale), voire supérieures à 134 g/km. Ces flux se font depuis les AAV de Valenciennes, de Maubeuge, de Cambrai et de Caudry. L'éco-efficacité de ces trajets étant faible, on peut supposer que ces déplacements domicile - travail se font principalement en voiture.

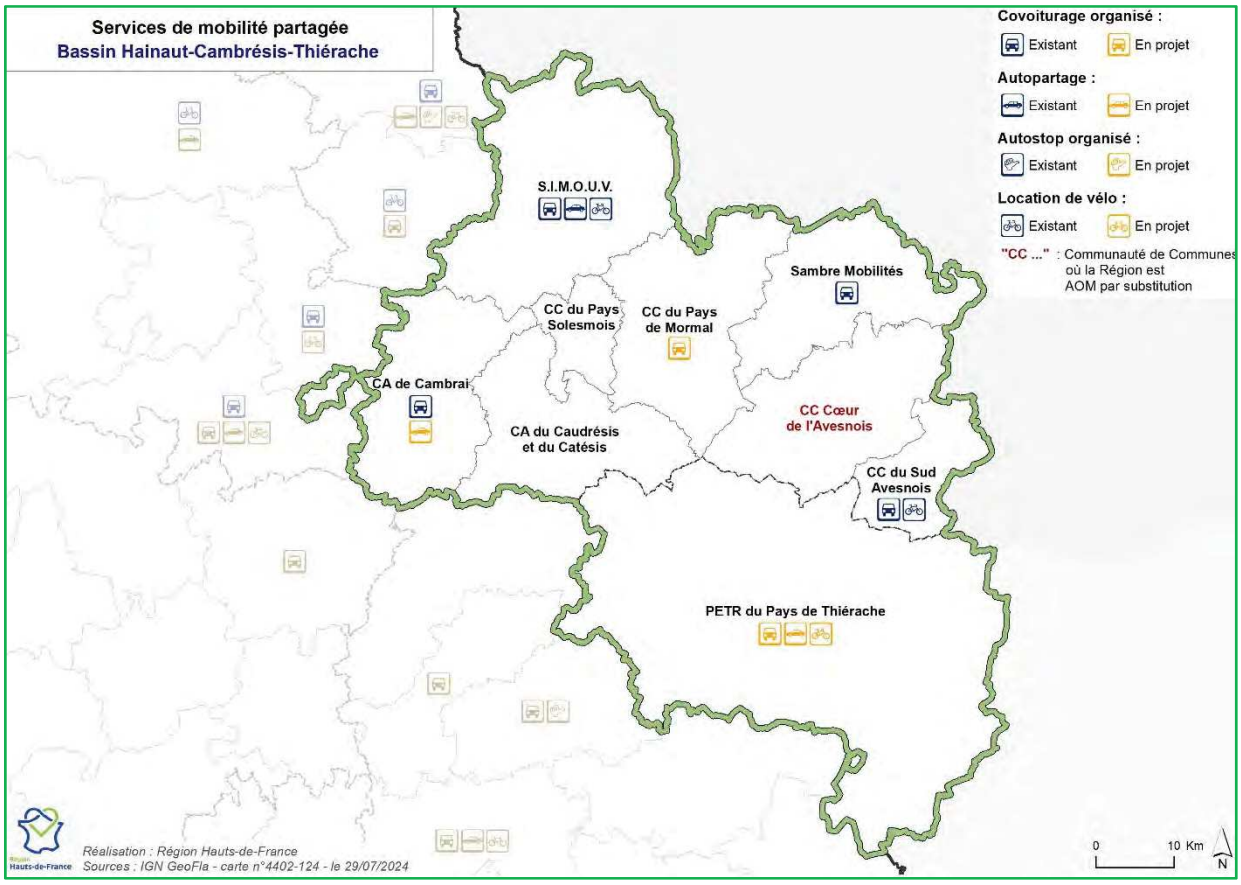
▶ G.1. Les émissions dues aux trajets des navetteurs

Enjeux et perspectives

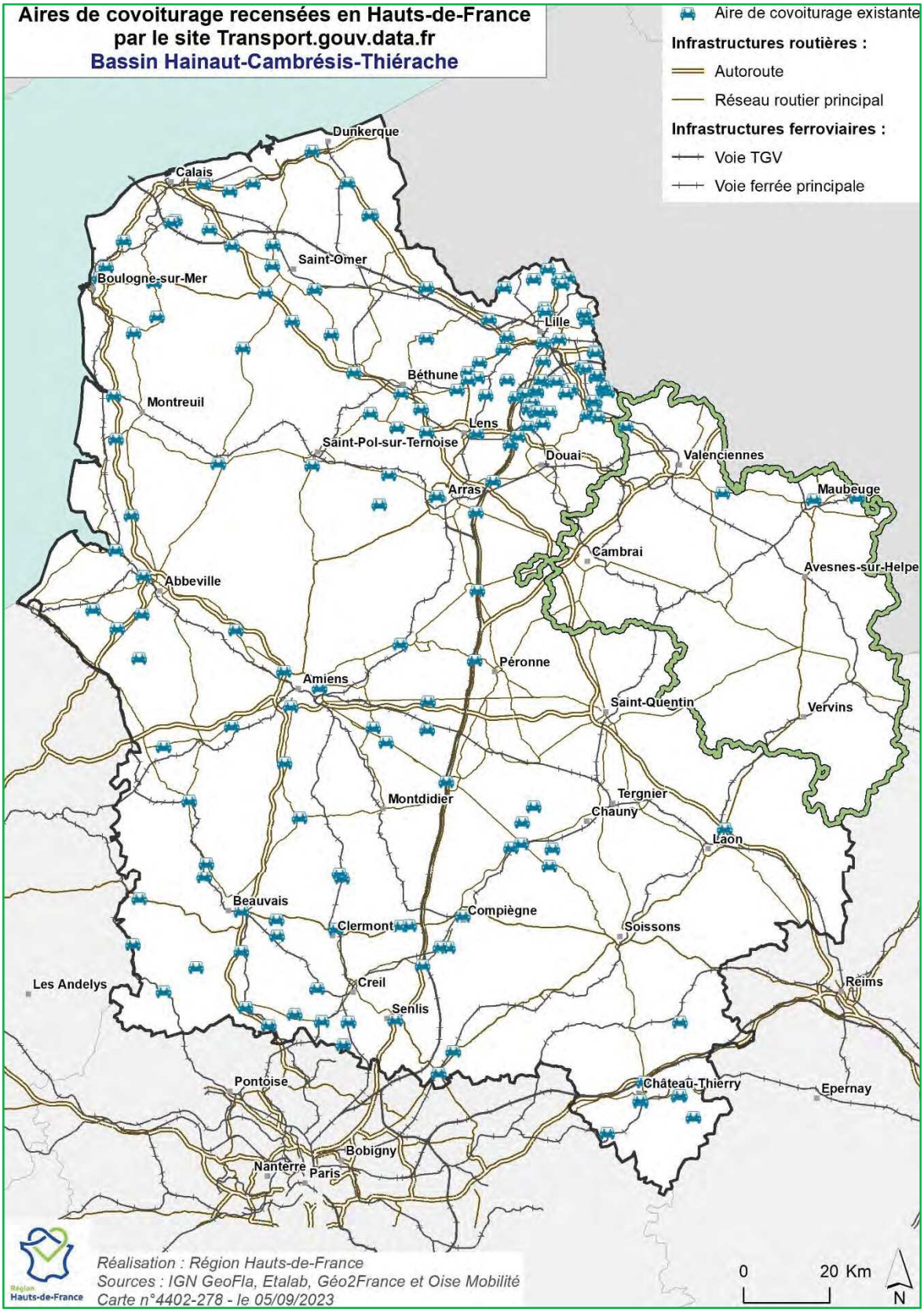
Les émissions de GES dues aux navettes domicile-travail constituent un enjeu majeur pour les politiques publiques en matière de lutte contre le changement climatique. Il est donc nécessaire d'envisager différents leviers afin de limiter ces émissions : **le report modal de la voiture vers les transports en commun ou les modes doux, le développement du covoiturage, l'impact du télétravail en raison de la modération du nombre de trajets, le renouvellement du parc automobile pour des véhicules moins polluants, etc.**

Dans le bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache, 12% des navetteurs des Hauts-de-France y résident et ils produisent 13% des émissions de GES constatées pour leurs déplacements domicile-travail. L'enjeu sur ce bassin est de proposer aux actifs **des alternatives à la voiture** (promotion du covoiturage, valorisation des offres de transport en commun, et les renforcer si nécessaire…).

▶ G.2. Les mobilités partagées (covoiturage et autopartage)



▶ G.2. Les mobilités partagées (covoiturage et autopartage)

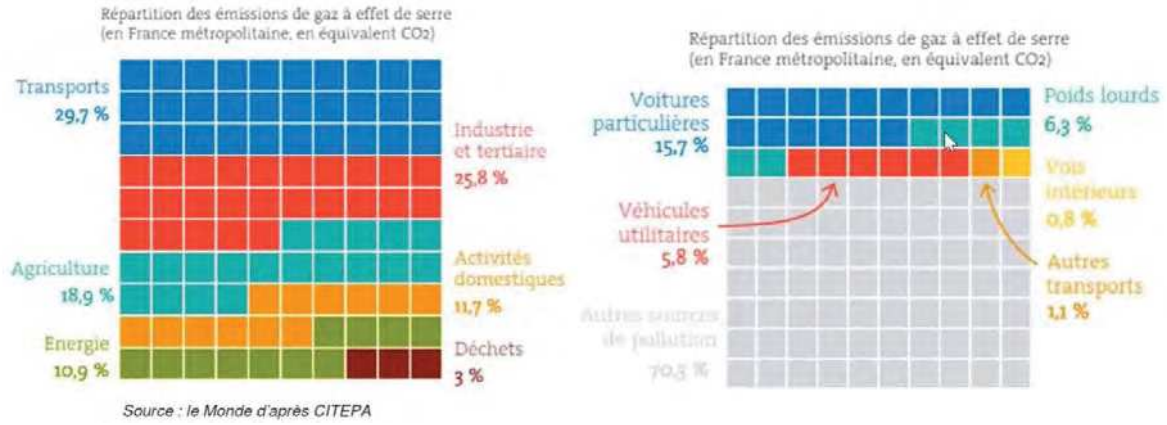


▶ G.2. Les mobilités partagées (covoiturage et autopartage)

Eléments de contexte

La notion de mobilités partagées recouvre des nouveaux usages de l'automobile qui sont de plus en plus encouragés pour réduire la congestion, les frais liés à l'automobile et limiter l'impact de la voiture sur l'environnement. Les deux principales solutions de mobilités partagées sont le covoiturage et l'autopartage. Aux côtés des transports collectifs et des mobilités actives, en offrant une solution alternative à la voiture individuelle, les mobilités partagées apparaissent comme indispensables pour éviter l'autosolisme, notamment dans les zones peu denses où les transports en commun ne peuvent se développer, faute de modèle économique suffisamment robuste.

L'infographie ci-dessous montre que l'usage de la voiture particulière est responsable de 16% des émissions de gaz à effets de serre (CO2) en France (*données 2019*) quand, par ailleurs, 13 millions de Français (soit plus de 20%) peuvent être considérés en situation de « précarité mobilité ».



Source : le Monde d'après CITEPA

Pour compléter ces données, il faut noter que 87% des déplacements domicile-travail[1] sont réalisés par des personnes seules dans leur véhicule (autosolisme).

En 2014, la loi MAPTAM a posé la définition des services de mobilité partagée que sont le covoiturage et l'autopartage. Par la suite, en 2019, la loi d'orientation des mobilités (LOM) a complété et enrichi le champ d'intervention des AOM en :

- précisant que **les AOM locales peuvent développer des services de mobilité partagée** ou concourir à leur développement au sein de leur ressort territorial (*article L.1231-1-1 du code des transports*) ;
- **élargissant le champ de compétence de la Région à la mobilité partagée**. Elle peut également dorénavant développer des services de mobilité partagée ou concourir à leur développement *(article L.1231-3 du code des transports).*

L'action de la puissance publique en faveur de la mobilité partagée peut être à 3 niveaux :

- **les infrastructures** : aménagement d'aire de covoiturage ou de station d'autopartage ;
- **la création d'un service de covoiturage ou d'autopartage** : création des outils de mise en relation pour le covoiturage ou de location des véhicules d'autopartage (y compris en le délégant à des entreprises spécialisées), mise en place de moyens de communication pour informer le grand public ;
- le **subventionnement direct** : la force publique peut **financer une partie du coût du trajet en covoiturage** pour réduire le coût pour l'usager.

[1] « Le taux d'autosolisme culmine à 87% entre 7H00 et 8H30 puis commence à décroître pour atteindre 79% à 10H00 » (*Source : Baromètre Vinci Autoroutes 2022*)

▶ G.2. Les mobilités partagées (covoiturage et autopartage)

L'action publique dans le domaine des mobilités partagées ne relève pas que des AOM. Par exemple, la création d'infrastructures s'exerce au travers de la compétence voirie-aménagement de communes ou d'intercommunalités qui ne sont pas AOM et d'autres acteurs peuvent également intervenir en matière d'animation et de communication, comme les syndicats mixtes SRU.

1. Le covoiturage

Le Code des Transport définit, dans son article L.3132-1, le covoiturage comme : *« l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte. Leur mise en relation, à cette fin, peut être effectuée à titre onéreux. »*

La loi d'orientation des mobilités (LOM) notamment, donne les outils aux collectivités pour développer une politique plus ambitieuse en faveur du covoiturage : création de plateformes de mise en relation entre usagers, versement d'une allocation aux conducteurs et aux passagers, inclusion dans le forfait mobilités durables, possibilité pour les communes de réserver des emplacements spécifiques, création d'aires de covoiturage et de voies réservées … L'objectif est de développer des masses critiques sur les trajets récurrents afin d'avoir un impact significatif.

En décembre 2022, pour gérer la problématique de hausse du coût de l'énergie et contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre, l'Etat a lancé **un plan covoiturage** contenant 14 mesures et mobilisant 150 M€, avec 3 mesures phare :

- prime de 100 € pour les nouveaux conducteurs, versée par les plateformes de covoiturage pour inciter à démarrer le covoiturage ;
- soutien aux covoitureurs en complément des collectivités sur le principe « 1 € de l'État pour 1 € de la collectivité » ;
- mobilisation du Fonds Vert pour soutenir les collectivités dans leurs projets de développement d'infrastructures de covoiturage (aires, lignes ou expérimentation de voies dédiées).

Un site Internet gouvernemental dédié covoiturage.ecologie.gouv.fr permet aux usagers de consulter les aides nationales et locales auxquels ils sont éligibles pour pratiquer le covoiturage. Le Plan vise également à accompagner les employeurs pour améliorer la mobilité de leurs salariés et promouvoir le covoiturage auprès de leurs collaborateurs.

Le covoiturage peut être spontané (entre voisins, collègues…) ou planifié grâce à des intermédiaires. Des sociétés privées développent depuis des années des solutions numériques qui, en partenariat avec des collectivités, permettent de gérer la mise en relation, structurer la pratique et créer un cadre rassurant pour l'utilisateur. Ces services proposent du covoiturage longue distance ou courte distance (moins de 80 km).

Le covoiturage peut être aussi organisé par lignes prédéfinies, avec la possibilité de réserver à l'avance sur un site Internet, avec implantation de bornes de covoiturage, panneaux signalétiques… ce principe est notamment utilisé sur des trajets très usités où les collectivités veulent diminuer le nombre de véhicules. Il faut aussi citer l'autostop organisé, déployé en réseau sur un territoire, avec lequel les personnes doivent se rendre à des emplacements signalés par des panneaux et être emmenées par des conducteurs recensés.

En France, on compte près d'une soixantaine de collectivités engagées avec un ou plusieurs opérateurs de covoiturage dans ce type de dispositif et soutenues par l'État dans le cadre du plan national.

En Hauts-de-France, très peu de collectivités ont mis en place pour l'instant une aide au covoiturage ou financent un service de covoiturage.

Il convient toutefois de signaler les services proposés par les deux syndicats mixtes SRU :

- **PassPasscovoiturage.fr :**

HDFM a créé une plateforme de mise en relation gérée par la société Ecov, permettant de créer des communautés, des événements publics ou privés, de délivrer les preuves de covoiturage ou de gérer les flux financiers, y compris la prime CEE. En plus de ce service de mise en relation, le syndicat propose un accompagnement et des outils en matière de communication.

HDFM prépare actuellement le renouvellement de son marché pour aboutir à la mise en place d'une nouvelle plateforme courant 2024. A ce jour, de plus en plus de collectivités réfléchissent à s'appuyer sur cet outil plutôt que de créer leur propre plateforme.

- **Covoiturage Oise Mobilité :**

De son côté, le SMTCO a souhaité que soit intégrée une plateforme de mise en relation au sein de son outil SISMO 2, développé à l'échelle du département de l'Oise. Celle-ci est aussi gérée par la société Mobicop. Elle permet de gérer la mise en relation des covoitureurs, de créer des communautés et d'éditer des preuves de covoiturage. Elle prend aussi en compte la mise en place de la prime CEE covoiturage. Par contre, elle ne peut pas gérer la participation financière des acteurs publics aux frais de covoiturage.

La plateforme du SMTCO, intégrée dans le cadre du SISMO 2, devrait donc rester sous cette forme jusqu'à la fin du Partenariat Public Privé correspondant, en 2033.

2. **L'autopartage**

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

Plusieurs entreprises ont développé des systèmes gérant un parc de véhicules, souvent électriques, et ce **surtout dans les grandes villes**. En milieu plus rural, des collectivités se sont saisies du sujet pour proposer des solutions locales adaptées à leurs spécificités et aux besoins de leurs habitants, avec l'achat de véhicules dédiés et liés à des stations, en s'appuyant en général sur des opérateurs privés pour gérer les réservation et location du véhicule.

L'intérêt est que **la voiture en autopartage puisse remplacer le deuxième véhicule du foyer**. En milieu urbain, combiné à un système de transport collectif efficace, l'autopartage peut même permettre de se passer totalement de voiture individuelle.

Il faut également mentionner **la pratique du prêt de véhicules associatifs ou publics sur les temps de leur non-utilisation**, ainsi que l'ensemble des systèmes de prêt à vocation sociale, comme par exemple le dispositif « En route pour l'emploi » mis en place par la Région (prêt de véhicules de service pour un demandeur d'emploi).

Caractérisation du bassin de mobilité

Sur le bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache, des services de covoiturage et d'autopartage ont été mis en place ou sont en projet.

1. **Covoiturage :**

C'est par l'infrastructure que le sujet covoiturage est avant tout abordé. Dans ce cadre, **les départements sont souvent des acteurs de premier plan** même si le développement du covoiturage n'est pas appréhendé de la même manière de part et d'autre des frontières.

▶ G.2. Les mobilités partagées (covoiturage et autopartage)

Les départements du Pas-de-Calais et du Nord ont adopté un Schéma interdépartemental des Aires de Covoiturage en 2015. Celui-ci a été actualisé en 2019 et est toujours mis en œuvre aujourd'hui. Le premier était d'augmenter la part du covoiturage sur des territoires avec des enjeux très différents. Le second était d'augmenter le taux d'occupation des véhicules de 0,1% en 10 ans.

Les départements interviennent en tant que gestionnaires de la voirie départementale en organisant des espaces réservés au covoiturage le long des principaux axes routiers. Ces espaces réservés au covoiturage peuvent être de nature très différente. Il convient ainsi de distinguer les aires de covoiturage nettement identifiées par un marquage au sol, une signalétique, des sorties d'autoroutes, parkings de supermarché, et délaissés routiers … qui sont des lieux fréquents de covoiturage. Les Départements, pour des raisons de sécurité, ne font la promotion que des aires de covoiturage aménagées par les collectivités et sociétés concessionnaires d'autoroutes.

Ce schéma interdépartemental des aires de covoiturage identifie 3 niveaux d'aires de covoiturage :

- de 5 à 20 places : aire de covoiturage locale
- de 20 à 50 places : aire de covoiturage complémentaire
- dlus de 50 places : aire de covoiturage structurante

A ces 3 catégories, s'ajoute un 4ème niveau concernant les aires de covoiturage de proximité (de 2 à 5 places) se basant sur une mutualisation des espaces en utilisant les aménagements existants (parkings de village, de supermarché, etc.). Ces dernières ne sont pas portées par les Départements mais maillent le territoire.

Par ailleurs, un recensement des aires de covoiturage est assuré par l'Etat, via son Point d'accès national (PAN) à des lieux de covoiturage. Cette base de données agrège les informations fournies par BlaBlaCar et de la Fabrique des Mobilités, ainsi que les données qui sont remontées en open-data par les collectivités territoriales. A ce jour, cette base recense 4 aires de covoiturage sur le bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache (voir carte 2).

Dans le bassin de mobilité, le SIMOUV, la CA de Cambrai, Sambre Mobilités et la CC Sud Avesnois ont mis en place un service de covoiturage organisé en s'appuyant sur la plateforme pass pass covoiturage de Hauts de France Mobilités.

Des Communautés spécifiques peuvent être créées pour mettre en relation des habitants travaillant ou vivant au même endroit. Certaines collectivités du bassin ont fait le choix de créer des communautés spécifiques : c'est le cas de la CA de Cambrai, Valenciennes Métropole, la CC Sud Avesnois ainsi que le département du Nord et la Région Hauts de France.

La CC du Pays de Mormal et le PETR du Pays de Thiérache réfléchissent au développement de services de covoiturage.

2. Autopartage

Le SIMOUV propose un service d'autopartage. La CA de Cambrai et le PETR du Pays de Thiérache ont pour projet de développer ce type de service de mobilité sur leur territoire. Cela pourrait s'orienter sur de la location de voiture, mais également de scooter ou de voiture sans permis pour les habitants ne disposant pas du permis de conduire.

▶ G.2. Les mobilités partagées (covoiturage et autopartage)

Enjeux et perspectives

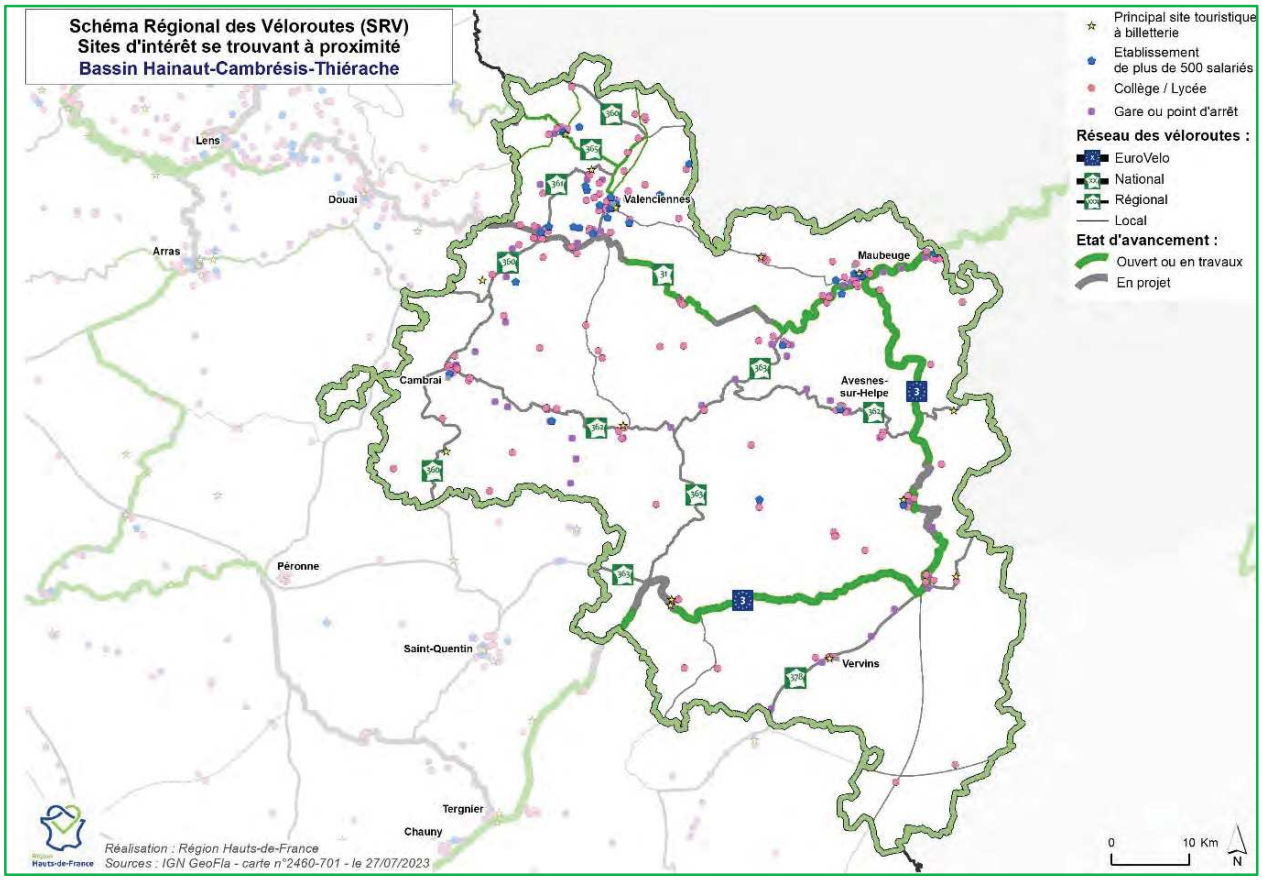
Sur le bassin de mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache, 95% des déplacements domicile-travail internes aux bassins sont réalisés en voiture. Aussi, pour limiter les impacts négatifs de l'autosolisme et pour offrir des solutions de mobilité aux personnes ne disposant pas de moyens de locomotion, il apparaît nécessaire de faciliter le covoiturage et l'autopartage.

Les AOM, et notamment les nouvelles, vont progressivement s'approprier la compétence mobilité définie par la récente LOM et mettre en œuvre des actions pour soutenir le développement de solutions de mobilité alternatives à la mobilité individuelle et complémentaires aux transports collectifs. L'animation et la communication grand public autour de la mise en place de ces services est essentielle et conditionne, pour une bonne part, leur succès.

Dans une optique d'efficacité, il s'agira d'accompagner au mieux ces collectivités pour créer un réseau et des solutions de mobilités partagées attractives pour les usagers. Elles peuvent d'ores et déjà s'appuyer sur les outils proposés par Hauts-de-France Mobilités ou encore bénéficier de retours d'expériences pour des solutions expérimentées en région (exemple : le service d'autopartage par la Communauté de communes du Pays de Lumbres) ou ailleurs. Et il convient également de veiller à bien recenser les aires de covoiturage et de vérifier qu'elles proposent une couverture satisfaisante du territoire.

A noter enfin que la Région pourra s'appuyer sur les réflexions menées à l'échelle des bassins, et sur les besoins exprimés par les territoires, pour bâtir sa stratégie autour des mobilités partagées, sachant que c'est une compétence nouvelle que lui a donnée la LOM. En particulier, ces travaux pourraient permettre d'identifier les axes ou relations inter-EPCI pour lesquels le covoiturage peut venir en complément des dessertes plus lourdes organisées par car ou par train.

▶ G.3. Le schéma régional du vélo et l'accès aux principaux sites



▶ G.3. Le schéma régional du vélo et l'accès aux principaux sites

Eléments de contexte

On estime que **le report modal du vélo** est à fort potentiel de développement sur des distances jusqu'à 5 km pour un vélo sans assistance électrique (correspondant à 20 minutes de déplacement) et jusqu'à 8 à 10 km pour un vélo avec assistance électrique, ceci pour les usages du quotidien : se rendre à l'école, au travail, faire les courses. La distance s'allonge pour le vélo loisir, pour accéder à un site touristique.

Appuyé sur le schéma national publié en 2018, **la Région Hauts-de-France a voté le schéma régional des véloroutes le 30 janvier 2020** (initialement intitulé SR3V). La constitution du schéma régional permet de rendre plus lisibles et cohérentes les politiques de création d'infrastructures cyclables : les schémas locaux de planification et cyclables prennent en compte le SRV qui est inscrit dans le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'équilibre des territoires (SRADDET) de la Région Hauts-de-France. Dans ce cadre, le schéma régional doit être intégré aux documents de planification : SCOT, PLUI ou PLU.

C'est **un réseau cyclable structurant**, hiérarchisé de l'EuroVelo (itinéraire européen) aux véloroutes d'intérêt national, régional et local, qui accueille aussi d'autres usagers pratiquant des mobilités douces (piétons, personnes à mobilité réduite, rollers… et cavaliers dans certains cas). Particulièrement en milieu très dense, les aménagements doivent prendre en compte les différents types d'usage pour permettre une cohabitation harmonieuse. Le schéma régional intègre les tracés des schémas départementaux.

Les axes régionaux et locaux ont été définis selon quelques critères fixés en amont : maillage du territoire (pas d'itinéraire en « impasse »), liaison des pôles régionaux du SRADDET, connexion des gares et pôles d'échange, juxtaposition au réseau fluvial, connexion des sites touristiques, desserte des principaux employeurs et des établissements scolaires.

La Région n'est pas maître d'ouvrage sur les projets de véloroutes ; elle accompagne les différents porteurs de projet (départements, mais aussi établissements publics de coopération intercommunale, communes, syndicats mixtes) en mettant en avant ses propres objectifs : proposer un maillage structurant en respectant des normes d'aménagement des infrastructures, favoriser des logiques d'intermodalité, faciliter les pratiques utilitaires et quotidiennes du vélo, permettre l'accès en mode doux aux pôles d'attraction, et faire des véloroutes l'un des leviers de l'attractivité touristique des Hauts-de-France.

Du fait du potentiel que représente le vélo pour le développement d'une mobilité durable au quotidien, la Région souhaite **connecter en modes doux dès que possible le réseau régional aux principaux sites générateurs de déplacement**, il s'agit de la notion du « dernier kilomètre ». C'est la raison pour laquelle les connexions en site propre vers les gares et pôles d'échange, les principaux sites touristiques (patrimoniaux ou naturels, accueillant plus de 10.000 visiteurs par an), vers les lycées et centres de formation des apprentis ou vers les principaux employeurs (plus de 500 salariés) doivent être recherchées. Ces connexions sont à prendre en compte dans la création des schémas locaux cyclables ou modes doux.

Caractérisation du bassin de mobilité

Le bassin de mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache est sillonné par :

- l'**EuroVelo 3** appelée la Scandibérique en France. C'est un itinéraire reliant Trondheim (Norvège) à Cap-Fisterra (Espagne) en passant par Saint-Jacques-de-Compostelle. Sur le bassin, elle arrive depuis Jeumont, traverse les bocages de l'Avesnois et se dirige ensuite vers Guise et Paris. Elle est réalisée sur une bonne partie de son tracé sur le bassin. Elle constitue d'ores et déjà un itinéraire de choix pour les clientèles touristiques d'Allemagne et du Bénélux voulant rallier la capitale, ou les clientèles franciliennes en court séjour train+vélo;

▶ G.3. Le schéma régional du vélo et l'accès aux principaux sites

- une **véloroute nationale** (31) reliant l'EuroVelo 3 au niveau de Aulnoye-Aymeries jusqu'au bassin minier dont seule une portion a été réalisé par la CC du Pays de Mormal entre Jolimetz et Artres ;
- **plusieurs véloroutes régionales** pour l'instant à l'état de projet :
  - V360 dite « Véloroute de l'Escaut » (Saint Simon – Saint-Quentin – Cambrai – Valenciennes – Anvers), projet de véloroute le long du canal de Saint-Quentin puis de l'Escaut traversant le bassin du nord au sud, avec un potentiel d'attraction touristique très fort à terme pour les clientèles belges (opportunité d'itinérance aux sources du fleuve),
  - V362, projet de liaison entre l'Avesnois et la Côte d'Opale, via le bassin minier,
  - V363, dite « Véloroute Stevenson » (Maubeuge – Compiègne – Conflans Sainte-Honorine), autre projet de véloroute à très fort potentiel touristique sur les traces de l'aventurier. Traversant le bassin par les vallées de la Sambre et de l'Oise et les canaux correspondants, reliant 4 département et 2 régions, l'itinéraire revêt un potentiel important d'attraction touristique sur le bassin des clientèles franciliennes (notamment en court séjour train+vélo) mais aussi anglo-saxonnes (très attachées à Stevenson). Il est déjà aménagé en partie dans l'Aisne et l'Oise (où il suit l'itinéraire de l'EV3) mais présente encore de larges sections non aménagées, en particulier le long du Canal de la Sambre à l'Oise (toujours non cyclable),
  - V365 reliant Valenciennes à Roubaix, avec une section déjà aménagée et en partie terminée au niveau de la Pévèle et de la Métropole Lilloise, mais une large section dans le bassin qui reste à l'état de projet.

Le bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache présente un taux assez faible d'aménagement des itinéraires vélo réalisés, les efforts se concentrent principalement sur l'EuroVelo 3. Pourtant, une grande partie des itinéraires longe le réseau des Voies Navigables de France (VNF), dont la densité est ici remarquable. Cette situation présente l'avantage de travailler avec un seul interlocuteur (VNF), contrairement aux berges d'un fleuve impliquant une multitude d'interlocuteurs. En outre, la réalisation des itinéraires permettrait de faciliter l'accès en vélo à un certain nombre de sites générateurs de déplacement notamment dans les agglomérations (établissements scolaires, entreprises, gares). Cependant certains de ces sites sont assez éloignés de ces itinéraires (de nombreuses gares ou haltes ferroviaires notamment).

Plusieurs collectivités du bassin reconnaissent qu'il est **difficile de se rendre à vélo dans une gare** (35%), ou jusqu'à **un établissement d'enseignement supérieur** (60%). Toutes les collectivités s'accordent à reconnaitre qu'il est difficile de se rendre à vélo **jusqu'à un site touristique important.**

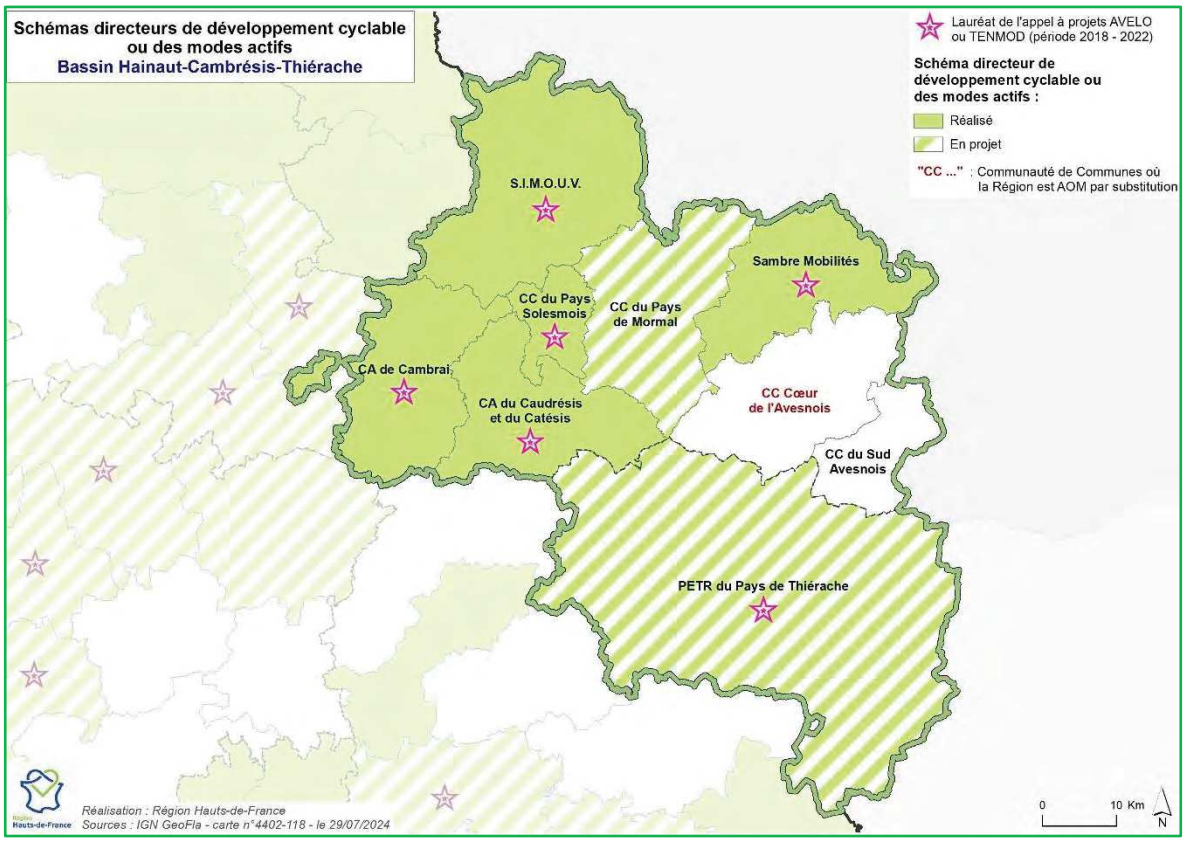
Enjeux et perspectives

La recherche d'amélioration de la « cyclabilité » du territoire pourrait s'appuyer, à l'échelle du bassin de mobilité, sur **l'identification des sites à relier en priorité au schéma régional**.

Parmi ceux-ci, les établissements scolaires, notamment du secondaire et de l'enseignement supérieur, revêtent une importance forte du fait de l'existence et du potentiel de jeunes s'y rendant de manière autonome en vélo. **Des études sur l'accès cyclable aux établissements pourraient être menées**.

Sur ce sujet, suite à l'enquête régionale menée auprès des AOM, on peut relever qu'une grande majorité **des collectivités prévoient de réaliser des aménagements cyclables** pour améliorer l'accès aux pôles d'échanges multimodaux (gares principalement), aux établissements d'enseignement notamment supérieur et aux sites touristiques. Il est primordial que ces liaisons locales d'accès aux services du quotidien s'arriment au réseau des véloroutes du schéma régional afin d'assurer une continuité entre les différents réseaux et usagers (jalonnement, accès aux services, retombées économiques, …).

▶ G.4. La réalisation des schémas directeurs cyclables



▶ G.4. La réalisation des schémas directeurs cyclables

Eléments de contexte

La notion de **mobilités actives** recouvre la marche et le vélo. La mobilité active peut être choisie ou subie, par choix personnel ou par contrainte économique, la possession d'un véhicule coûtant cher. Aujourd'hui, les pouvoirs publics tendent à favoriser l'usage du vélo car il représente un potentiel important d'alternative à la voiture du fait des distances qu'il permet de parcourir.

Le vélo est dans la région un peu moins pratiqué qu'en moyenne nationale (4,6% contre 5,2% en moyenne nationale hors Ile-de-France). En revanche, **la marche est plus pratiquée en Hauts-de-France** (18,1% contre 16,9%). Plus l'aire d'attraction d'une ville est peuplée, plus les actifs utilisent des modes de transport doux pour les trajets courts (moins de 2 km). Cependant, aujourd'hui, le développement des modes actifs n'est plus considéré comme réservé aux grandes villes. Leur marge de développement est importante dans tous les types de territoire, d'autant plus lorsque le niveau de pratiques des modes actifs est initialement très faible. La preuve de ce nouvel intérêt réside dans **la réalisation, actuellement, de schémas directeurs cyclables ou mode actifs par la majorité des autorités organisatrices de la mobilité de la région**.

Porté par l'ADEME, le programme AVELO s'inscrit dans l'objectif national de faire passer la part modale du vélo de 3 % à 9 % d'ici 2024, en cohérence territoriale dans la continuité de la loi d'orientation des mobilités (LOM). Cet appel à projets, reconduit depuis 2019, permet de financer la politique cyclable locale (aménagements, stratégie, animation…). L'appel à manifestation d'intérêt (AMI) TEN MOD en est en 2022 à sa sixième édition : il vise à encourager de nouvelles solutions de mobilité quotidienne dans des territoires peu denses, en soutenant financièrement l'ingénierie nécessaire à leur développement. Il permet de soutenir le déploiement d'une mobilité durable et solidaire, sur des projets de mutualisation, expérimentations de solutions, services de mobilité…

Parmi les nombreuses actions ayant trait au vélo (création d'infrastructures, développement d'animation et de services), **le schéma directeur cyclable est un outil de programmation et de planification qui permet de définir les actions à mettre en place** à court, moyen et long terme pour améliorer et encourager la pratique cyclable et de programmer les investissements dans un plan pluriannuel. Il s'agit de la pierre socle pour développer cette pratique. Le schéma directeur des modes actifs est plus complet en incluant également la marche pour la sécurisation des parcours et donner à ce mode la place qui lui revient de fait dans l'espace public (pour les trajets inférieurs à 2 km, la marche est le mode de déplacement le plus utilisé, hors voiture).

Caractérisation du bassin de mobilité

Sur les neuf AOM composant le bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache, **six ont réalisé un schéma directeur cyclable** : le SIMOUV, Sambre Mobilités, le Pays du Cambrésis pour les trois intercommunalités qui le composent (CA Cambrai, CA Caudrésis-Catésis et CC Pays du Solesmois) et le PETR du Pays de Thiérache intégré à son Plan de Mobilité Simplifié.

A court terme, **une AOM prévoit d'en réaliser un** : la CC du Pays de Mormal

La CC Cœur de l'Avesnois n'est pas concernée car c'est la Région qui est AOM par substitution.

▶ G.4. La réalisation des schémas directeurs cyclables

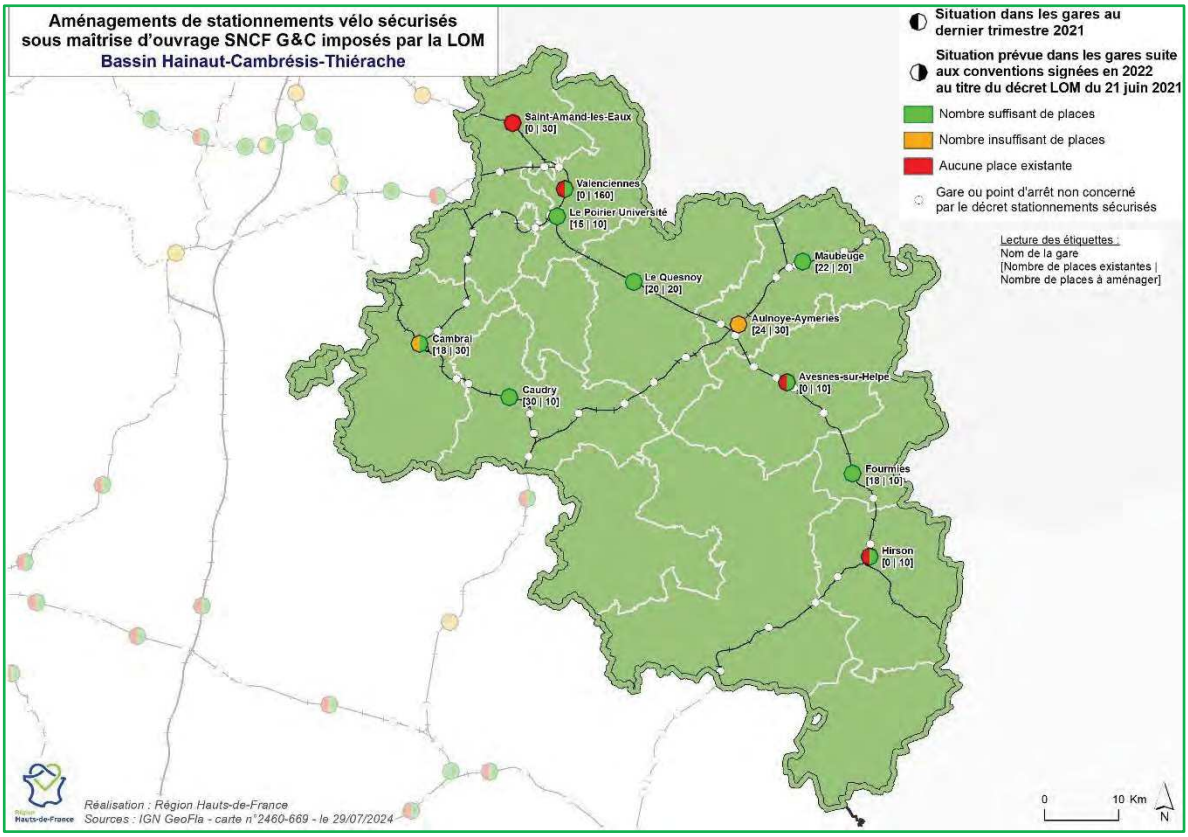
Enjeux et perspectives

Les schémas cyclables étant élaborés à l'échelle des intercommunalités, la mise en œuvre du contrat opérationnel de mobilité (COM) pourrait permettre de vérifier que **les linéaires cyclables ne s'arrêtent pas aux frontières des collectivités** et de penser aux continuités cyclables entre les territoires, a minima à l'échelle des bassins de mobilité, notamment lorsque des pôles générateurs de déplacement existent sur un territoire et drainent de nombreuses personnes de l'extérieur (gares, établissements scolaires, zones d'activités…).

Le COM peut aussi être l'**occasion d'identifier les aménagements ou services prioritaires pour faciliter les pratiques quotidiennes** du vélo et pour faciliter l'accès aux réseau de transport structurant.

Au-delà de dresser l'état des lieux de la « cyclabilité » du territoire (facilité ou non de circuler à vélo dans les communes, entre les communes et d'accéder aux sites d'intérêt accueillant du public) et de déterminer les perspectives, il est essentiel que le schéma directeur cyclable puisse déboucher sur une programmation opérationnelle d'aménagements cyclables améliorant la pratique du vélo au quotidien. Ces aménagements peuvent bénéficier d'aides de l'Europe, de l'Etat, de la Région et/ou des Départements.

▶ G.5. Le stationnement vélo au droit des gares ferroviaires



▶ G.5. Le stationnement vélo au droit des gares ferroviaires

Eléments de contexte

La pratique au quotidien du vélo doit être envisagée dans une optique d'intermodalité. **La Région Hauts-de-France promeut** (tout comme le système néerlandais) **le non emport du vélo dans le train aux heures de pointe** pour ne pas créer d'encombrement voire d'impossibilité à monter dans le train. Ainsi, un soin particulier doit être apporté au **traitement intermodal des pôles ferroviaires et routiers**, entre autres sur la question du **stationnement des vélos**.

Par ailleurs, le profil peu émetteur en gaz à effet de serre du train est mis à mal par les fortes émissions des véhicules utilisés pour rejoindre une gare. On estime en effet que **la moitié des usagers se rendent à la gare en voiture** et que près d'**un tiers des émissions GES du bilan carbone du TER Hauts-de-France est dû aux trajets en amont et en aval des gares**. Le fait d'utiliser un mode doux, et notamment le vélo pour ceux éloignés d'une gare jusqu'à 10 km, permettrait ainsi de décarbonner encore plus le transport en train.

Pour favoriser la pratique du vélo, diverses mesures peuvent être accentuées au niveau local, dont notamment la poursuite et l'amplification des aménagements cyclables : voies vertes, pistes et également stationnements sécurisés. En effet, **le risque de vol est l'un des principaux freins à l'utilisation du vélo** si un stationnement longue durée est nécessaire.

La loi d'orientation des mobilités vise à renforcer le niveau d'équipement des gares et des pôles d'échange fréquentés. Le décret du 10 juin 2021 liste les gares soumises à l'obligation d'équipement (à 70 m maximum de la gare), mais aussi le nombre minimal de places de stationnement vélo sécurisé qui devront être mises en place avant le 1er janvier 2024. 1 133 gares en France sont concernées par cette obligation qui s'impose notamment (en maîtrise d'ouvrage ou du moins chef de file) à la filiale SNCF Gares et Connexions, soit 37 % de l'ensemble des gares ferroviaires du territoire. Dans les Hauts-de-France, **ce sont 106 gares qui sont recensées dans le décret** sachant que 25 d'entre elles sont déjà équipées. Les AOM peuvent cependant compléter cet investissement, sur les emplacements légaux ou sur un nombre supplémentaire en complétant l'offre en stationnement au-delà des obligations du décret si cela semble nécessaire. La sécurisation sous-entend un local fermé à l'accès réservé ou des places sous vidéosurveillance.

Sur les gares moins fréquentées et non concernées par la loi, « aucun minimum n'est prévu au niveau national. L'article L.1272-3 renvoie la décision au niveau local entre l'opérateur ferroviaire, les AOM et les propriétaires d'emprise concernés », précise le ministère de la Transition écologique.

Si **l'Etat propose de couvrir 80% de la dépense plafonnée à 1 800 €**, dans le cadre de la mise en application du décret de 2021 sur le déploiement de stationnement vélo sécurisé en gare, la Région peut accompagner financièrement les collectivités dans leurs investissements, au-delà de cette aide de l'Etat et soutenir des projets plus coûteux, proposant des services complémentaires (consignes, bornes de réparation, etc.). **La Région peut également accompagner et financer des emplacements supplémentaires**, ainsi que des stationnements dans les gares non concernées par la loi.

Caractérisation du bassin de mobilité

Sur le bassin de mobilité du Hainaut-Cambrésis-Thiérache, 11 gares sont éligibles au décret du 10 juin 2021. Les gares de Saint-Amand-les-Eaux, Cambrai, Valenciennes, Aulnoye-Aymeries, Avesnes-sur-Helpe et Hirson sont aujourd'hui insuffisamment équipées. Les gares de Caudry, Maubeuge et Fourmies proposent plus de places sécurisées qu'il n'est exigé.

▶ G.5. Le stationnement vélo au droit des gares ferroviaires

Les gares de Valenciennes, Cambrai, Avesnes-sur-Helpe et Hirson seront traitées prochainement au titre d'une **convention signée en 2022 entre la Région, l'Etat et SNCF Gare et Connexions**, afin d'augmenter le nombre de places de stationnement en gare pour répondre aux exigence de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM).

La gare de Aulnoye-Aymeries fait l'objet d'un projet de pôle d'échange multimodal porté par la Communauté d'Agglomération de Maubeuge Val de Sambre qui visera entre autre à créer 6 places supplémentaires de stationnement vélo, passant de 24 places disponibles actuellement à 30.

Le garage à vélo de la gare de Saint-Amand-les-Eaux a été rénové par le SIMOUV en 2024 avec la création de 72 places de stationnement vélo. Il est accessible avec la carte PassPass ou l'application de la Ruche à Vélos.

Par ailleurs, il est également utile d'examiner l'opportunité d'équiper en stationnements sécurisés adaptés les gares non visées par le décret, afin de faciliter l'usage du vélo au quotidien. Dans le cadre de l'enquête régionale menée début 2023 auprès des AOM, la Communauté d'Agglomération de Cambrai a indiqué cette action en projet.

Enjeux et perspectives

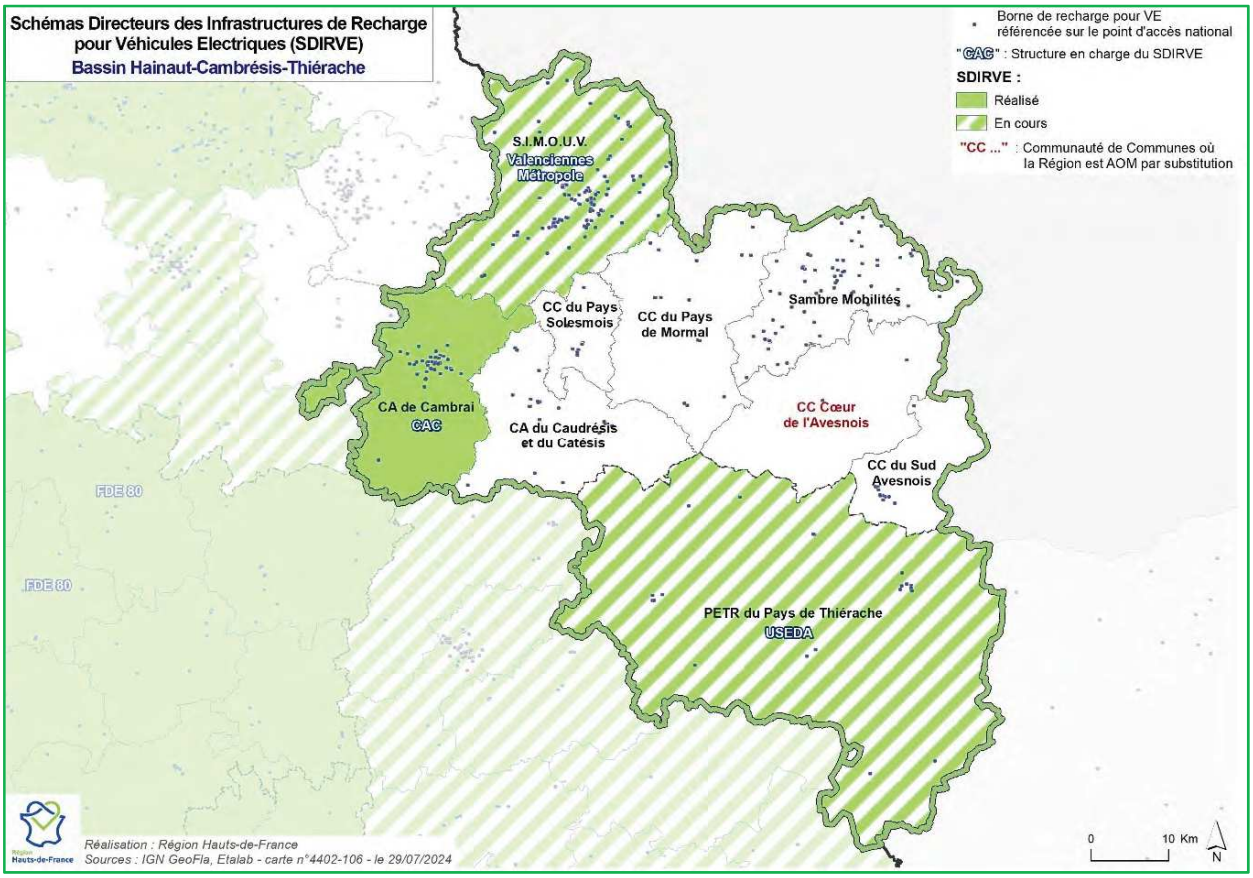
Le maillage de l'ensemble du territoire régional par un réseau d'abris-vélos sécurisés à proximité immédiate des gares ferroviaires contribuera d'une part à soulager la contrainte du transport de vélos dans les rames voyageurs : dans les TER, celle-ci est particulièrement délicate, voire impossible, sur les axes les plus circulés et aux heures de pointe. D'autre part, ceci permettrait de rejoindre une gare sans forcément prendre une voiture personnelle, ce qui dans les conditions actuelles du parc automobile, réduirait l'impact carbone indirect du train. **Le stationnement vélo sécurisé permettrait également d'engendrer une augmentation du trafic TER**, des études ayant montré que pour 50 places créées, on observait 6 à 12 nouveaux passagers réguliers.

En complément, il serait intéressant que les AOM réfléchissent à la **mise en place de location de vélos en gare,** pour faciliter le non emport du vélo dans le train ou le trajet, à la descente du train, pour se rendre à sa destination finale.

Par ailleurs, il convient de veiller à la bonne facilité d'usage, voire à **l'interopérabilité entre les systèmes d'ouverture (cartes, badges) des abris-vélos** qui peuvent être installés par différentes structures – SNCF, commune, etc. – au droit des gares, afin que les usagers ne soient pas confrontés à différents systèmes.

Cette question du stationnement vélo pourrait également être explorée pour les points routiers (desserte par les lignes de cars interurbains) pour lesquels le transport des vélos est très complexe à mettre en œuvre et ne pourra pas être massif. Ceci pourrait en effet **inciter les élèves à se rendre en vélo jusqu'à l'abribus.**

▶ G.6. La mobilité électrique automobile



▶ G.6. La mobilité électrique automobile

Eléments de contexte

En France, la consommation énergétique du **secteur des transports représente 30 % des émissions de gaz à effet de serre**, dont 16% par les voitures. C'est le seul secteur dont les émissions ont augmenté de façon continue depuis 1990. D'autre part, les oxydes d'azote et particules émis par les véhicules, et que nous inhalons, ont des effets délétères : **on estime entre 400 000 et 800 000 le nombre de décès en Europe causés par la pollution chaque année**. La maîtrise des impacts environnementaux des transports peut s'appuyer sur différentes solutions : report modal vers les transports en commun et la mobilité douce, développement du covoiturage et sobriété, mais également développement de différentes solutions techniques de mobilité propre, parmi lesquelles les véhicules électriques représentent aujourd'hui la principale solution envisagée pour réduire les émissions de gaz à effet de serre du transport routier[1]. Si les véhicules électriques ne constituent pas la seule solution pour décarboner le secteur des transports, leur développement est sensiblement plus avancé que celui des technologies propres alternatives.

L'Union Européenne a entériné **la fin des véhicules thermiques en 2035**, en prévoyant de réduire à zéro les émissions de CO_2 des voitures neuves en Europe[2]. Par ailleurs, avant même la fixation de cet objectif contraignant, le *décret n°2021-546 du 4 mai 2021 sur les obligations d'information du public relatif aux infrastructures de recharge pour véhicules électriques et portant diverses mesures de transposition de la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs*, transpose la partie électrique de cette directive. En France, la dernière *Programmation pluriannuelle de l'énergie* (PPE 2019-2028) fixe sur le segment des voitures particulières un objectif de 660 000 véhicules électriques (VE). **Pour fin 2028, l'objectif passe à 3 millions de VE** (sur un parc actuel de 30 millions de véhicules particuliers). En 2022, les ventes de VE et hybrides rechargeables ont augmenté de 31,5% (20% du marché des voitures particulières en février 2022). En Hauts de France en 2021, on comptait 61 000 véhicules électriques et rechargeables.

L'électrification du parc de véhicules pose la question de l'offre de recharge adéquate, pour laquelle les collectivités et établissements publics ont un rôle majeur à jouer. Des objectifs nationaux existent mais c'est au niveau local qu'il est possible d'évaluer précisément les besoins et d'y répondre. La France comptait, au 28 février 2023, 90 803 points de recharge ouverts au public, soit une augmentation de 63 % en un an. **La région Hauts-de-France compte à cette même date 8 190 points de recharge**. Les besoins sont exponentiels.

S'il l'on sait qu'à ce jour **90 % de la recharge principale du véhicule se fait au domicile des particuliers**, la couverture du territoire en infrastructures de recharge pour véhicules électriques (IRVE) ouvertes au public[3] reste un sujet fondamental pour permettre une adoption massive des véhicules électriques. En effet, même si **les IRVE ouvertes au public** n'alimentent actuellement que marginalement les véhicules électriques en circulation, celles-ci jouent un rôle clef pour consolider la dynamique de l'électrification du parc : **elles seront indispensables pour les utilisateurs n'ayant pas de solution de recharge à domicile** (en France, 7 millions de ménages ne disposent pas de place de parking équipée en copropriété et 12 millions de ménages n'en disposent pas du tout) ou sur leur lieu de travail, ou encore pour les utilisateurs intensifs (professionnels notamment).

[1] En revanche, le véhicule électrique ne solutionne que partiellement la problématique d'émissions de particules fines dans l'air du fait du système de freinage et des pneus, qui restent émissifs.

[2] Le Conseil européen a acté le 28 mars 2023 la fin théorique de la vente des véhicules à moteur thermique en 2035, dans le cadre du paquet législatif « Fit for 55 », dans le cadre du règlement fixant les nouvelles normes de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les véhicules neufs. Afin de satisfaire l'Allemagne, le règlement n'écarte toutefois pas l'utilisation des carburants synthétiques. Du fait de leur coût, ceux-ci ne concerneraient cependant que certains quelques modèles de niche, et par ailleurs, de nombreux constructeurs automobiles européens ont d'ores et déjà annoncé qu'ils renonceraient au moteur à combustion bien avant la date envisagée par l'Union européenne, dès 2030 ou même encore avant. Le secteur automobile se dirige donc aujourd'hui massivement à moyen terme vers le véhicule électrique. L'accord comprend une clause de revoyure qui programme, en 2026, l'évaluation des progrès accomplis et de l'éventuelle nécessité de revoir les objectifs pour 2035.

[3] Une infrastructure de recharge ou une station de recharge ou un point de recharge situé sur le domaine public ou sur un domaine privé, auquel les utilisateurs ont accès de façon non discriminatoire. L'accès non discriminatoire n'interdit pas d'imposer certaines conditions en termes d'authentification, d'utilisation et de paiement.

▶ G.6. La mobilité électrique automobile

Elles sont également essentielles pour les longs trajets, en complément des infrastructures de recharge installées le long des autoroutes. En outre, elles permettent de mettre en confiance les usagers de véhicules électriques grâce à l'assurance psychologique de pouvoir recharger le véhicule en cas d'imprévu *(Guide schéma directeur IRVE, ecologie.gouv).*

L'article 68 de la LOM indique que le **schéma directeur de développement des infrastructures de recharges ouvertes au public pour les véhicules électriques (SDIRVE)** *et les véhicules hybrides rechargeables* définit les priorités de l'action des autorités locales afin de parvenir à une offre de recharge suffisante pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables pour le trafic local et le trafic de transit.

Le schéma directeur peut être réalisé par les intercommunalités et établissements publics, notamment les autorités organisatrices de la mobilité ou les autorités organisatrices de la distribution d'électricité (AODE), titulaires de la compétence de création et d'entretien d'IRVE prévue à l'article L. 2224-37 du Code général des collectivités territoriales (CGCT). Les communes qui n'ont pas transféré cette compétence[4] peuvent réaliser un schéma directeur uniquement si elles sont concernées par des configurations spécifiques.

Dans la région, se sont emparés de son élaboration et sa gestion soit les autorités organisatrices de la distribution d'énergie, soit les EPCI porteurs de la compétence énergie et/ou mobilité. Le SDIRVE est élaboré en concertation avec le ou les gestionnaires de réseau de distribution concernés et avec les AOM. **À noter que lorsqu'un plan de mobilité existe ou est élaboré, il peut être décidé qu'il intègre et tienne lieu de SDIRVE**. Les opérateurs d'infrastructures de recharge doivent également fournir aux collectivités des informations relatives à l'usage de leurs infrastructures. Enfin, la mise en place d'un SDRIVE est incontournable en cas de zones à faible émissions mobilité (ZFE-m) obligatoires.

Le schéma directeur donne à la collectivité ou à l'établissement public un rôle de chef d'orchestre du développement de l'offre de recharge ouverte au public sur son territoire, pour aboutir à une offre :

- coordonnée entre les maîtres d'ouvrage publics et privés ;
- cohérente avec les politiques locales de mobilité, de protection de la qualité de l'air et du climat, d'urbanisme et d'énergie ;
- adaptée à l'évolution des besoins de recharge pour le trafic local ou de transit.

Le schéma comprend un diagnostic, une stratégie, des objectifs opérationnels et un calendrier.

Concernant les bornes de recharge, la LOM (article 64) a au total quatre objectifs :

- la multiplication par 5 du nombre de bornes de recharge existantes entre 2019 et 2022 ;
- le pré-équipement des parkings, des infrastructures résidentielles ou non neuves ou qui font l'objet de gros travaux pour installer des IRVE (parkings de plus de 10 places en résidentiel ou en tertiaire) et à partir de 2025, tous parkings de bâtiments non résidentiels de plus de 20 places ;
- permettre le passage des câbles pour installer une borne de recharge ;
- prévoir les besoins en énergie en fonction du nombre d'équipements mis en place.

[4] La compétence de création et d'entretien d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques (IRVE) décrite au premier alinéa de l'article L. 2224-37 du Code général des collectivités territoriales (CGCT) est initialement une compétence communale, sauf dans le cas des métropoles et des communautés urbaines qui exercent obligatoirement cette compétence.

▶ G.6. La mobilité électrique automobile

Caractérisation du bassin de mobilité

Dans le bassin de mobilité du Hainaut-Cambrésis-Thiérache, **deux SDIRVE** ont été réalisés : l'un par la communauté d'agglomération de Cambrai, le second par Valenciennes Métropole. Le PETR Pays de Thiérache et la Communauté de la Porte du Hainaut ont pour projet d'en réaliser un.

La carte associée reprend les bornes de recharge pour véhicules électriques référencée sur le **point d'accès national**. Cette carte ne reprend pas les projets de bornes de recharge qui sont inscrits dans les SDIRVE.

Les bornes se concentrent dans les zones urbaines où l'habitat est dense. Dans les territoires ruraux du bassin de mobilité, il y a peu de demande en bornes électriques publiques car les habitants ont la facilité d'installer leurs propres bornes au sein de leurs habitats qui sont majoritairement des maisons individuelles.

Enjeux et perspectives

Si l'on souhaite une accélération de la baisse des émissions des véhicules, de même qu'une diminution des émissions responsables de la dégradation de la qualité de l'air en milieu urbain, il est nécessaire que l'emploi des véhicules électriques soit facilité en ville comme en milieu périurbain et rural. Aussi il est souhaitable que l'installation en bornes de recharge se fasse de façon réfléchie et cohérente avec les déplacements. On peut imaginer qu'à court terme, l'ensemble du territoire soit couvert par un SDIRVE.

Concernant les bornes de recharge, **un des enjeux est d'articuler les déploiements publics et privés**. Si le SDIRVE permet notamment de travailler sur le secteur public, le déploiement cohérent est plus difficile pour le privé, que ce soit en domaine privé (centres commerciaux, stationnements ouverts au public, d'hôtels, commerces, copropriétés, etc.) ou en concession, avec de nombreux opérateurs qui démarchent aujourd'hui les communes pour déployer leur propre réseau. La question de l'accès à l'offre implique **la mise en œuvre d'une interopérabilité entre réseaux de bornes**, obligatoire dans la réglementation européenne. Elle reflète toutefois une grande complexité du paysage des acteurs de la recharge électrique, source de confusion pour les usagers notamment en matière de transparence des tarifs.

Au-delà de ces efforts à mettre en œuvre rapidement sur l'équipement que ce soit en véhicules électriques ou en bornes de recharge, la question se pose de la transposition à l'électrique de notre modèle actuel de mobilité basé sur l'automobile en propriété individuelle. Ne faut-il pas repenser l'ensemble du système des mobilités pour, entre autres dans ce domaine, aller vers des solutions partagées ? La mobilité électrique peut notamment **donner lieu à des services d'autopartage** mis en place par les secteurs publics et privés, en intermodalité avec d'autres moyens de transport (transports collectifs, mobilité douce). La mutualisation peut aussi se réaliser pour les bornes d'avitaillement pour les flottes de véhicules de différents réseaux de transport public.

CHAPITRE

H

©Charleroi Découverte

Gare de Charleroi

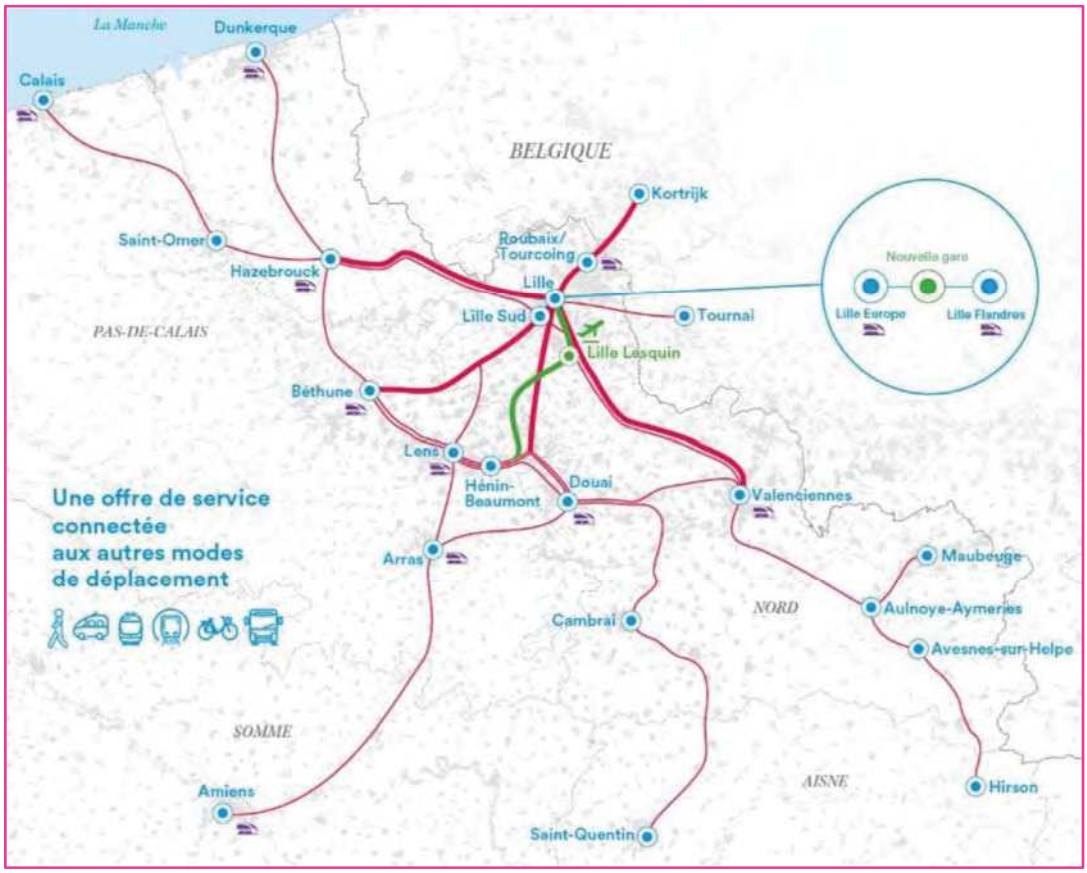
Les thématiques spécifiques au bassin de mobilité

Certains grands projets peuvent concerner plus particulièrement ce bassin de mobilité et avoir un impact notable sur les besoins en déplacements de ses habitants ou faire évoluer sensiblement le niveau de service s'agissant de l'offre en transport à laquelle ils ont accès.

Ce chapitre propose de zoomer sur les sujets et projets correspondants.

▶ H.1. Le service Express Régional Métropolitain Hauts-de-France

Schéma d'ensemble du SERM Hauts-de-France



Les principes du schéma de desserte

- **Augmentation de la fréquence** depuis et vers les pôles de l'aire métropolitaine (≈ 40 km), heure pleine
  → Un train toutes les 5-10 min alternant rapides / omnibus
- Extension des horaires de service de **5h à 23h**
- Renforcement sensible de l'offre en **heure creuse**
  → Un train toutes les 15 à 30 min
- **Trains rapides prolongés** vers les pôles > 50 km
  → 2 trains par heure de pointe vers Calais, Dunkerque, Arras, Amiens, Cambrai, Saint-Quentin, Maubeuge, Hirson
- **Offre symétrique**, offrant des opportunités de services équivalentes dans toutes les directions
- Liaisons pôle à pôle sans correspondance à Lille **grâce à une nouvelle gare traversante**
- **Des opportunités de liaisons de rocade** reliant les pôles régionaux
- Une amélioration de la **desserte transfrontalière**
- Accessibilité de l'**aéroport de Lille-Lesquin**
- Une offre complémentaire de transport express routier à étudier

▶ H.1. Le service Express Régional Métropolitain Hauts-de-France

Eléments de contexte

La Loi d'orientation des mobilités (LOM) promulguée en décembre 2019 a confié à SNCF Réseau la mission de présenter au gouvernement un plan d'ensemble pour les grands nœuds ferroviaires permettant d'accroître la part modale du train et de faciliter son usage pour les mobilités du quotidien. Dans ce cadre, l'Etat et SNCF Réseau se sont engagés dans le déploiement de « Services Express Métropolitains » sur 12 étoiles ferroviaires, dont celle de Lille.

Le développement des services ferroviaires sur le réseau régional nécessite d'entreprendre des travaux de modernisation importants afin de remédier à sa congestion actuelle. La Région a ainsi entrepris une réflexion en ce sens depuis longtemps.

Un projet de Réseau Express Grand Lille (REGL), porté par la région Nord-Pas-de-Calais a ainsi été présenté au débat public au printemps 2015. Il proposait la création d'une liaison ferroviaire rapide entre Lille et le bassin minier du Pas-de-Calais, le Réseaux Express Grand Lille (REGL).

Dans la continuité de la fusion des régions Nord-Pas-de-Calais et Picardie, le REGL a évolué et son périmètre s'est élargi à l'ensemble des pôles régionaux des Hauts-de-France. Le projet, devenu Réseau Express Hauts-de-France (REHF), a été inscrit au Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET).

La loi sur les Services Express Régionaux et Métropolitains (SERM) a complété cette réflexion. Elle a été votée fin 2023, et est parue au Journal Officiel du 27 décembre 2023. Il s'agit de dépasser la seule logique ferroviaire en concevant un système intégré de mobilité. Cette Loi propose ainsi la définition suivante :

« Un service express régional métropolitain est une offre multimodale de services de transports collectifs publics qui s'appuie sur un renforcement de la desserte ferroviaire et intègre, le cas échéant, la mise en place de services de transport routier ou fluvial à haut niveau de service et de services de transports guidés ainsi que la création ou l'adaptation de gares ou de pôles d'échanges multimodaux. Ces gares et pôles d'échanges comprennent des aménagements permettant l'accès et le stationnement sécurisés des véhicules de covoiturage, des autres moyens de mobilité partagée et des vélos. »

« Un service express régional métropolitain vise une amélioration de la qualité des transports du quotidien, notamment par des dessertes plus fréquentes et plus fiables des zones périurbaines, la réduction de la pollution de l'air, la lutte contre l'auto-solisme, le désenclavement des territoires périurbains et ruraux insuffisamment reliés aux centres urbains, une meilleure accessibilité, notamment pour les personnes en situation de handicap, et la décarbonation des mobilités. »

Il y a donc lieu de définir le SERM, en dépassant la seule logique ferroviaire, les questions d'intermodalité et multimodalité s'avérant nécessaires à la réussite de l'ambition.

Caractérisation du bassin de mobilité

Les éléments suivants sont issus, en grande partie, du « dossier minute » de labellisation du projet de service express régional métropolitain Hauts-de-France transmis par la Société des Grands Projets.

La Région Hauts-de-France, la Métropole européenne de Lille et l'Etat ont décidé d'étudier le lancement d'un Service express régional métropolitain des Hauts-de-France, projet structurant de transformation des territoires de la région métropolitaine lilloise, en développant une offre de service multimodale de transports collectifs publics fondée sur un renforcement de la desserte ferroviaire, et d'inscrire ainsi le projet dans le cadre de la loi SERM promulguée en décembre 2023.

▶ H.1. Le service Express Régional Métropolitain Hauts-de-France

Le projet du SERM Hauts-de-France concerne un périmètre géographique étendu regroupant la métropole de Lille, la Flandre intérieure et maritime, le Calaisis, l'Audomarois, l'Artois, l'Arrageois, le Douaisis, le Cambrésis, le Valenciennois, la Sambre-Avesnois, l'Amiénois et le Saint-Quentinois, ainsi que les agglomérations belges de Courtrai et Tournai, fortement connectées à la métropole lilloise.

Il correspond à une région métropolitaine transfrontalière de plus de 4 millions d'habitants, où la densité urbaine et les flux domicile-travail sont particulièrement intenses et les aires d'attraction des pôles urbains contiguës.

Il intègre également dans sa partie centrale l'aire métropolitaine lilloise qui se caractérise par de fortes densités de population, un aménagement du territoire multipolaire et une très forte intensité de déplacements quotidiens vers et depuis Lille ainsi que les principaux pôles urbains adjacents, situés entre 30 et 40 km de Lille, pour une grande partie dans l'ancien bassin minier du Nord et du Pas-de-Calais : Hazebrouck, Béthune, Lens, Hénin-Beaumont, Douai, Valenciennes.

Le périmètre du SERM Hauts-de-France s'attache à répondre aux enjeux de mobilité du territoire euro-métropolitain tout en assurant les liaisons avec les autres pôles et systèmes régionaux : le système littoral, les pôles d'Amiens, Saint-Quentin et Maubeuge. Actuellement le développement de l'offre est limité par la capacité des voies en plus de celle de la gare Lille Flandres. Augmenter la capacité entre Lille et la première couronne permettra également un développement de l'offre vers les territoires les plus éloignés.

Le projet de déploiement du SERM Hauts-de-France a une triple ambition :

- **doubler l'offre ferroviaire :**
  - aux territoires du bassin de mobilité de l'aire métropolitaine : une desserte rapide au quart d'heure entre Lille et les pôles principaux (Hazebrouck, Béthune, Lens, Hénin-Beaumont, Douai, Valenciennes) complétée, en alternance, par une desserte omnibus au quart d'heure – et à la demi-heure en heures creuses ;
  - aux pôles régionaux : des liaisons rapides semi-directes cadencées à la demi-heure, vers et depuis Lille ainsi qu'entre les pôles eux-mêmes (Dunkerque, Calais, Saint-Omer, Arras, Amiens, Cambrai, Saint-Quentin, Aulnoye-Aymeries, Maubeuge et Avesnes-sur-Helpe) ;
  - le renforcement des dessertes de rocade, entre pôles régionaux sans passer par Lille ;
  - la diamétralisation de nombreux trains à travers Lille permettant de relier sans correspondance les territoires sud et nord, est et ouest de la région métropolitaine lilloise.
- **renforcer l'intermodalité :**

Le SERM Hauts-de-France devra porter à l'échelle de chaque pôle gare et de son quartier environnant. Il permettra le développement d'un système de mobilité complet avec une offre de service intermodale améliorée et efficace, ainsi que le développement d'un aménagement urbain durable avec comme nouvelle centralité, la gare.

- **développer la multimodalité**

Le SERM Hauts-de-France devra induire une mise en comptabilité de l'offre de service du réseau régional de transport collectif afin de proposer un réseau complet, limiter les correspondances, renforcer l'offre sur certains axes spécifiques.

L'offre de service ferroviaire du SERM Hauts-de-France devra également être complétée par la poursuite du développement des voies réservées au covoiturage et, le cas échéant, la mise en œuvre de liaisons routières à haut niveau de service dans les territoires où la desserte en train est inexistante ou insuffisante.

Ce projet de SERM Hauts-de-France a été labellisé le 23 avril 2024, suite au dépôt du dossier minute.

Par ailleurs, le projet de SERM Côte d'Opale, porté notamment par le Pôle Métropolitain Côte d'Opale a également été labellisé le 4 juillet 2024, avec des synergies a établir entre les deux projets.

▶ H.1. Le service Express Régional Métropolitain Hauts-de-France

Enjeux et perspectives

La mise en place complète du SERM Hauts-de-France est une opération de moyen et long terme, puisqu'il devrait être pleinement opérationnel en 2040.

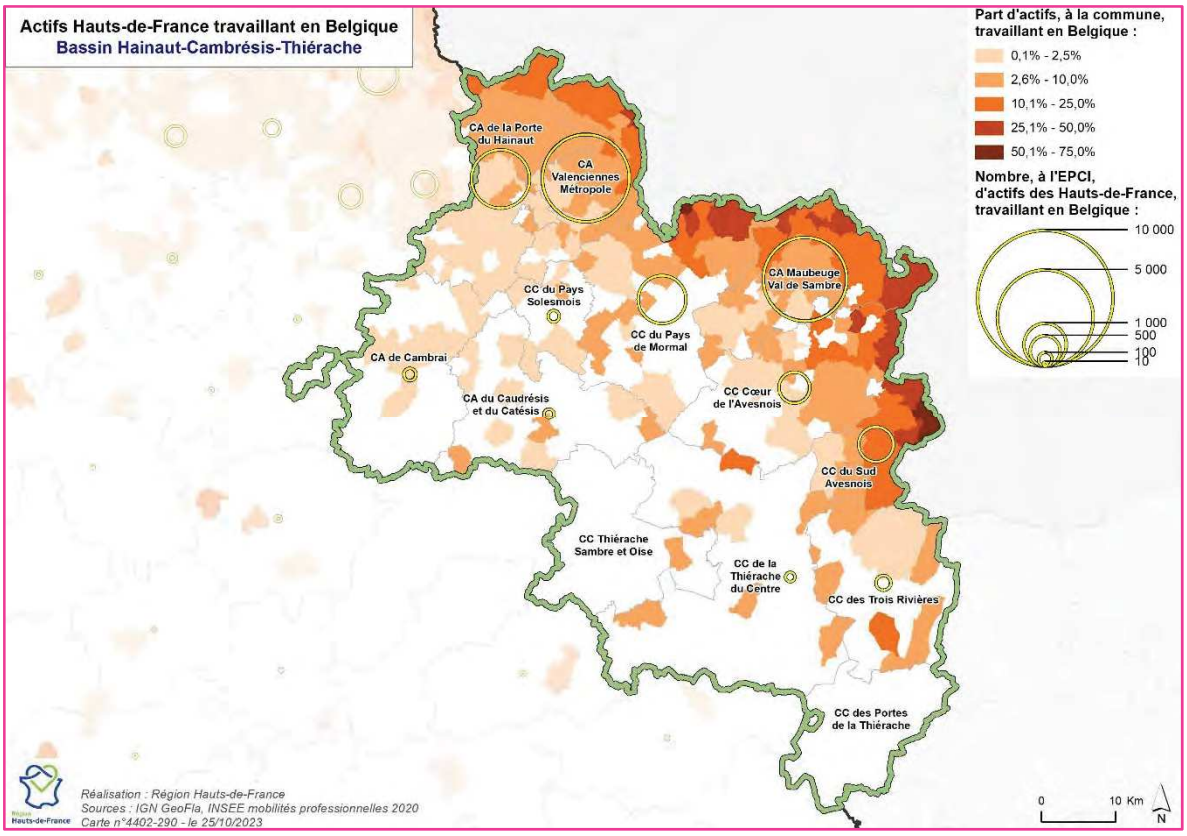
Cette même loi lie labellisation de projet SERM à la signature, par les collectivités, d'un Contrat opérationnel de mobilité. Les partenaires vont devoir ainsi concilier les contraintes de ce planning.

Les premiers contrats opérationnels de mobilité devront donc être pragmatiques et prévoir les mesures apportant des réponses de court terme, anticipant le résultat final. Il pourra s'agir d'acter la réalisation progressive des travaux de modernisation du réseau existant pour optimiser les offres ferroviaires, d'anticiper la modernisation des pôles d'échanges multimodaux, d'examiner la question des tarifications et/ou billettique intégrée, d'envisager des évolutions de l'offre routière interurbaine…

Afin de répondre aux obligations législatives sans démultiplier les instances, les grands principes suivants pourraient être envisagés :

- la SGP pilote les réflexions essentiellement sur le périmètre ferroviaire et sur le réseau à créer. Cela vaut pour le volet infrastructures mais aussi pour la définition des niveaux de service/desserte et pour la stratégie de desserte des territoires et des gares et pôles d'échanges, en lien étroit avec SNCF Réseau, potentiel maître d'ouvrage, et la Région, en charge du TER et des lignes routières interurbaines et chef de file mobilité. De manière synthétique, la SGP doit définir la partie « RER » du SERM, les lignes, la desserte et les gares.
  La SGP organise également le dialogue avec les territoires et une première phase de consultation du grand public ;
- la Région pilote les réflexions s'agissant des connexions et de la bonne articulation avec le fonctionnement des territoires. Le résultat de ces réflexions doit être écrit dans les COM dont le premier portera sur une période de 5 ans. D'autres devraient être établis par la suite pour couvrir progressivement toute la durée de mise en œuvre du SERM en proposant ainsi un phasage opérationnel des actions à mener « autour du SERM » pour le bénéfice de tous les territoires ;
- les deux démarches devront s'enrichir l'une l'autre en continu. La SGP doit notamment communiquer les éléments sur la programmation des travaux et sur le déploiement des services en lien évidemment avec la Région AOM pour le TER. La Région, via son chef de filât et l'animation des travaux COM, veille à ce que les actions portées par les territoires concourent au bon fonctionnement du SERM, répondent aux besoins de leurs habitants et s'inscrivent dans des pratiques durables.

▶ H.2. Les échanges avec la Belgique



▶ H.2. Les échanges avec la Belgique

Eléments de contexte

La Région Hauts-de-France est la première région au regard de la part des déplacements domicile-travail sortant de la commune de résidence avec près de 3 actifs sur 4 concernés. Ce phénomène se traduit par d'importants flux domicile-travail qui se concentrent en direction des grandes agglomérations régionales et limitrophes (Reims, Roissy, Cergy-Ponthoise…), des métropoles (Lille, Paris), mais également en direction de la Belgique.

En 2019, 9% des actifs travaillent hors des Hauts-de-France. 66% d'entre eux se rendent en Ile-de-France, 17% en Belgique, 7% en Région Grand Est et 5% en Normandie. L'influence des régions et pays limitrophes est donc forte concernant les déplacements domicile-travail. Cette influence ne se limite pas aux seuls actifs, les étudiants et les scolaires sont également concernés.

Afin de limiter les impacts liés à la concentration de ces flux vers certains pôles (congestion de certains axes routiers, forte fréquentation de certains axes ferroviaires et allongement des temps de transport en cas de perturbation du trafic…), **une coordination est nécessaire afin d'optimiser l'offre de transport sur les flux transrégionaux**. Cette nécessité peut se traduire par des accords entre la Région Hauts-de-France et les régions ou opérateurs belges concernant :

- **le transport interurbain par car**;
- **le TER** : le transport est organisé conjointement par la SNCF et la SNCB pour les lignes transfrontalières.

Aussi, il est important de tenir compte des mobilités transfrontalières et d'associer les acteurs concernés aux réflexions des futurs COM et PAMS.

Caractérisation du bassin de mobilité

Réseau transfrontalier entre le bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache et la Belgique :

On constate un maillage routier et autoroutier dense de part et d'autre de la frontière franco-belge. Deux axes majeurs ressortent en direction de Mons :

- l'autoroute A2 de Valenciennes vers Mons ;
- la route nationale N2 de Maubeuge vers Mons.

Il existe deux lignes ferroviaires transfrontalières qui sont utilisées pour le transport de voyageurs

- la ligne TER Aulnoye-Aymeries - Mons : 40 minutes
- la ligne TER Maubeuge - Charleroi - Namur : 1h08

Pour utiliser ces liaisons ferroviaires transfrontalières, il est possible de bénéficier d'un tarif négocié par les opérateurs ferroviaires et la Région Hauts de France pour favoriser les trajets transfrontaliers en train.

Aucune ligne interurbaine régionale n'existe entre le bassin Hainaut Cambrésis Thiérache et la Belgique. Cependant, il existe une ligne transfrontalière par car entre Mons et Maubeuge organisé par Stibus, réseau urbain de Maubeuge et de Sambre Mobilités.

Concernant les déplacements en vélo, on peut noter la présence significative de l'Eurovéloroute 3, la Scandibérique (Hirson, Maubeuge, Thuin, Charleroy, Namur, Liège…). Il existe d'autres itinéraires cyclables transfrontaliers entre la Belgique et le bassin de mobilité Hainaut–Cambrésis–Thiérache.

▶ H.2. Les échanges avec la Belgique

Il existe par ailleurs un nombre important de liaisons cyclables entre la France et la Belgique.

Déplacements transfrontaliers des actifs du Hainaut-Cambrésis-Thiérache vers la Belgique :

Dans le bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache, l'influence belge est d'autant plus marquée que les actifs résident à proximité de la frontière franco-belge. En effet, on observe, dans les communes frontalières telles que Coulsore, Taisnière-sur-Hon, Vieux-Reng… que plus de 50% des actifs qui y habitent, travaillent en Belgique. Dans les pôles tels que Valenciennes, Maubeuge, Cambrai, la part des actifs travaillant en Belgique est inférieure à 2,5% pour Valenciennes et Cambrai et comprise entre 2,6 et 10% pour Maubeuge.

Ainsi, en 2019, près de 12 100 actifs du bassin se rendent en Belgique pour travailler, principalement sur Mons, pour 16% d'entre eux, Tournai (8%), Charleroi (7%) et dans une moindre mesure sur Bruxelles (5%), Sains-Ghislain (5%), Péruwelz (5%). Les flux sont assez diffus vers la Belgique, aussi, on observe que les principales origines-destinations se font depuis Maubeuge (2%), Feignies (1%), Vieux Condé (1%) et Condé-sur-l'Escaut (1%).

Ces déplacements se font à hauteur de 98% en voiture et 1% en transport en commun

Le profil des navetteurs se caractérise par une prédominance dans les catégories socio-professionnelles des ouvriers (43%), suivis par les professions intermédiaires (28%), les employés (16%) et les cadres (11%).

Il conviendrait également de disposer des données « miroir », pour connaître plus précisément les déplacements transfrontaliers des actifs de la Belgique vers la France.

Les acteurs du transfrontalier impliqués dans la mobilité :

- GECT (Groupement Européen de Coopération Territoriale) Plaine de la Scarpe et de l'Escaut

Il est officiellement créé depuis le 11 mars 2022 suite à sa publication au journal officiel de l'Union Européenne, après plus de 40 ans de collaboration entre le Parc Naturel Régional Scarpe-Escaut (côté français) et le Parc Naturel des Plaines de l'Escaut (côté belge). Le territoire d'intervention du GECT est celui des deux parcs, étendu à une aire de coopération à adapter pour assurer la cohérence des actions engagées.

Il vise à faciliter la poursuite, la concrétisation et l'émergence de projets à l'échelle des deux parcs naturels pour améliorer le cadre de vie des habitants.

A ce jour, le plan d'actions pluriannuel du GECT n'est pas encore finalisé.

- Projet Interreg Cross4Mobility

Le projet a obtenu l'accord en juin 2024. Il s'étend de Jeumont à Givet, sur deux régions françaises (les Haut-de-France et Grand Est) et 10 communes belges appartenant à Charleroi Métropole. 24 partenaires sont associés : des partenaires de terrain, des connexions transfrontalières, des collectivités, du tourisme et de la santé.

Le constat est une forte dépendance à la voiture avec un manque d'alternatives à la voiture individuelle. De plus, il existe une méconnaissance et un manque de collaboration entre les acteurs de la mobilité (3 connexions transfrontalières sur 200km de frontière).

Pour cela, 4 actions seront mises en place :

- déploiement d'un schéma d'orientation de la mobilité transfrontalière
- unir et réunir les partenaires de la mobilité transfrontalière ;
- valoriser et promouvoir les connexions transfrontalières ;
- incubateur de nouvelles pratiques de mobilité.

Le projet n'est pas piloté par un GECT mais par une assemblée transfrontalière composé des partenaires du projet.

Enjeux et perspectives

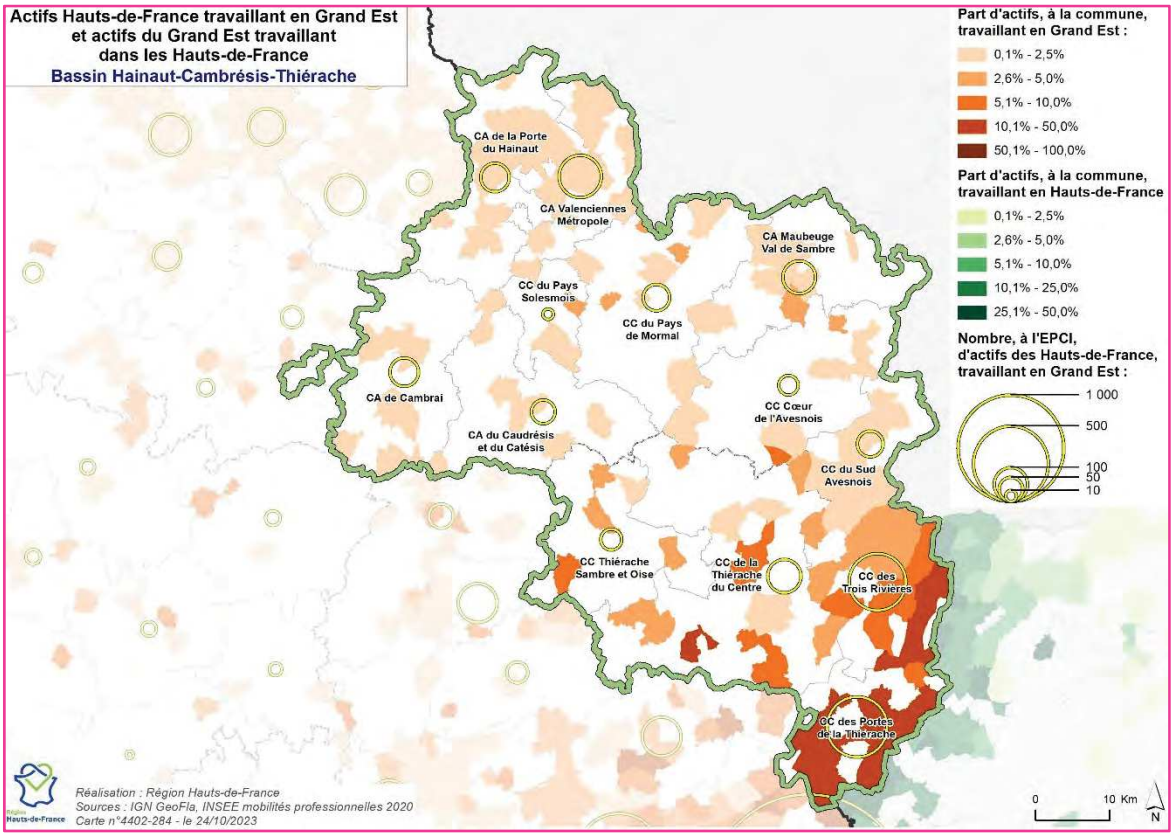
La LOM instaure le principe d'élaboration des COM en collaboration avec les Régions voisines. L'objectif est de **faciliter les déplacements entre les Régions et les AOM frontalières**.

Le COM est ainsi un document pertinent pour développer des solutions innovantes de gouvernance permettant une meilleure information des usagers et une meilleure coordination des systèmes de transports entre les AOM de part et d'autres des limites régionales.

L'influence de la dynamique belge au sein du bassin de mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache atteste de la nécessité de traiter le sujet des mobilités transfrontalière. L'objectif est de **favoriser l'usage des transports en commun et des mobilités partagées pour ce type de déplacements**.

Les travaux du projet Interreg Cross4mobility, et notamment le déploiement d'un schéma d'orientation de la mobilité transfrontalière, devra être réalisé de manière coordonné avec ceux du COM et du PAMS.

▶ H.3. Les échanges avec Grand Est



▶ H.3. Les échanges avec Grand Est

Eléments de contexte

La Région Hauts-de-France est **la première région au regard de la part des déplacements domicile-travail sortant de la commune de résidence avec près de 3 actifs sur 4 concernés**. Ce phénomène se traduit par d'importants flux domicile-travail qui se concentrent en direction des grandes agglomérations et des métropoles. Ainsi, en 2019, les actifs des Hauts-de-France parcourent en moyenne les plus longues distances en France métropolitaine, hors Ile-de-France avec 129 km par semaine contre 114 km pour les actifs de France de province.

En 2019, 9% des actifs travaillent hors des Hauts-de-France. 66% d'entre eux se rendent en Ile-de-France, 17% en Belgique, 7% en Région Grand Est et 5% en Normandie. L'influence des régions et pays limitrophes est donc forte concernant les déplacements domicile - travail. Cette influence ne se limite pas aux seuls actifs, les étudiants et les scolaires sont également concernés.

Afin de limiter les impacts liés à la concentration de ces flux vers certains pôles (congestion de certains axes routiers, forte fréquentation de certains axes ferroviaires et allongement des temps de transport en cas de perturbation du trafic…), **une coordination entre régions est nécessaire afin d'optimiser l'offre de transport sur les flux transrégionaux**. Cette nécessité peut se traduire par des accords entre les Régions concernant :

- **le transport scolaire par car** : chaque élève d'une région souhaitant emprunter le réseau de l'autre région demande l'autorisation à sa région d'origine. Après accord, une somme forfaitaire est versée, pour chaque élève transporté, par sa région d'origine à la région organisant le service de transport ;
- **le transport interurbain par car** (billet ponctuel ou abonnement de travail) : le tarif en vigueur dans chaque région s'applique aux personnes transportées quelle que soit leur région d'origine ;
- **le TER** : le transport est organisé par l'une des deux régions concernées par une ligne transversale (par exemple : Amiens–Rouen, Laon–Reims, …). L'usager achète son titre unique ou son abonnement dans une boutique ou une gare et la SNCF rétribue ensuite la Région concernée.

Aussi, il est important d'associer ces régions limitrophes aux réflexions des futurs COM et PAMS sachant que ces derniers visent la mise en œuvre de projets nécessitant une bonne coordination entre acteurs et pouvant être engagés sur la période 2024-2029.

▶ H.3. Les échanges avec Grand Est

Caractérisation du bassin de mobilité

Dans le bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache, **l'influence rémoise est d'autant plus marquée que les actifs résident dans la partie sud-est du bassin**.
En effet, on observe, dans certaines communes telles que Montcornet, Rozoy-sur-Serre, Dizy-le-Gros, Aubenton (CC des Portes de la Thiérache, CC des Trois Rivières) que la majorité des actifs (entre 50% et 100%) qui y habitent, travaillent en Grand Est. Dans les pôles tels que Valenciennes, Maubeuge, Cambrai, la part des actifs travaillant en Grand Est est inférieure à 2,5%.

Les actifs se déplaçant pour leur travail en Grand Est résident à proximité de la frontière administrative et sont répartis de manière diffuse dans différentes communes, principalement rurales.

Ainsi en 2019, près de 1 300 actifs se rendent en Grand Est, principalement sur Reims (pour 18% d'entre eux) et Charleville-Mézières (pour 9% d'entre eux). Les flux sont assez diffus, il n'existe pas de flux origine-destination principal.

Dans le sens contraire, près de 750 actifs de Grand Est viennent travailler dans le bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache. Ils résident notamment dans les communes proches de la frontière administrative, dans lesquelles on observe que 5 à 50% de leurs actifs travaillent dans les Hauts-de-France.

Ces déplacements transrégionaux se font à hauteur de 92% en voiture et 6% en transport en commun.

Le profil des navetteurs se caractérise par une prédominance dans les catégories socio-professionnelles des professions intermédiaires (28%), des employés (27%) et des ouvriers (26%). Les cadres ne concernant quant à eux que 15% des navetteurs.

Enjeux et perspectives

La LOM instaure le principe d'élaboration des COM en collaboration avec les Régions voisines. L'objectif est de **faciliter les déplacements entre les Régions et les AOM frontalières**.

Le COM est ainsi un document pertinent pour développer des solutions innovantes de gouvernance permettant une meilleure information des usagers et une meilleure coordination des systèmes de transports entre les AOM de part et d'autres des limites régionales.

L'existence de flux domicile – travail entre le bassin de mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache et la Région Grand Est atteste de la nécessité de traiter le sujet des mobilités interrégionales. L'objectif est de **favoriser l'usage des transports en commun et des mobilités partagées pour ce type de déplacements**.

GLOSSAIRE

Glossaire

Sigles généraux

AAH : Allocation aux Adultes Handicapés
AAV : Aire d'Attraction des Villes
ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie
AMI : Appel à Manifestation d'Intérêt
AODE : Autorité Organisatrice de la Distribution d'Énergie
AOM : Autorité Organisatrice de la Mobilité
ARS : Agence Régionale de Santé
ATP : Aide aux Transports aux Particuliers
CA : Communauté d'Agglomération
CC : Communauté de Communes
CCI : Chambre de Commerce et d'Industrie
CESER : Conseil Économique, Social, Environnemental Régional
CFA : Centre de Formation d'Apprentis
CMI : Carte Mobilité Inclusion
CO_2e : gaz à effet de serre en équivalent CO_2
COM : Contrat Opérationnel de Mobilité
CREDOC : Centre de Recherche pour l'Étude et l'Observation des Conditions de vie
CTAP : Conférence Territoriale de l'Action Publique
CU : Communauté Urbaine
DGFiP : Direction Générale des Finances Publiques
DIR : Direction Interdépartementale des Routes
DREAL : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
D-T : Domicile – Travail
EMD : Enquête Ménages Déplacements
EPCI : Établissement Public de Coopération Intercommunale
EPR : Réacteur Pressurisé Européen
GECT : Groupement Européen de Coopération Territoriale
GES : Gaz à Effet de Serre
GNV : Gaz Naturel pour Véhicules
HDFM : Hauts-De-France Mobilités
IME : Institut Médico-Educatif
IRVE : Infrastructures de Recharge pour Véhicules Électriques
LOM : Loi d'Orientation des Mobilités
MSAP : Maison de Services Au Public
NEET : Neither in Employment nor in Education or Training
NFC : Near Field Communication (technologie qui autorise le paiement sans contact ou le passe transport sur mobile)
OD : Origine Destination
PAMS : Plan d'Action en matière de Mobilité Solidaire
PCAET : Plan Climat Air Énergie Territorial
PDM : Plan De Mobilité
PDMS : Plan De Mobilité Simplifié
PDU : Plan de Déplacements Urbains
PEM : Pôle d'Échanges Multimodal
PETR : Pôle d'Équilibre Territorial et Rural
PLU : Plan Local d'Urbanisme
PLUi : Plan Local d'Urbanisme intercommunal
PMR : Personne à Mobilité Réduite

PNR : Parc Naturel Régional
PNUD : Programme des Nations Unies pour le Développement
PPA : Plan de Protection de l'Atmosphère
PRI-PRIT : Planification Régionale de l'Intermodalité et Planification Régionale des Infrastructures de Transport (document lié au SRADDET)
PSH : Personne en Situation de Handicap
REFOCO : RÉférentiel FOnctionnel Commun
SAEIV : Système d'Aide à l'Exploitation et d'Information Voyageurs
SAV : Service Après-Vente
SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale
SD : Schéma Directeur
SDAASP : Schéma Départemental d'Amélioration de l'Accessibilité des Services au Public
SDAP : Schéma Directeur d'Accessibilité Programmé
SDIRVE : Schéma Directeur des Infrastructures de Recharge pour Voiture Electrique
SERM : Service Express Régional Métropolitain
SIM : Système d'Information Multimodal
SISMO : Système Intégré des Services à la Mobilité sur le département de l'Oise
SM SRU : Syndicat Mixte de type SRU (Solidarité Renouvellement Urbain)
SMTCO : Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise
SPEL : Service Public pour l'Emploi Local
SPM : Services Publics de la Mobilité
SRADDET : Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Egalité des Territoires
SRV : Schéma Régional du Vélo
STAPSH : Service de Transport Adapté aux Personnes en Situation de Handicap
TAD : Transport À la Demande
TC : Transport Collectif
TCAD : Transports Collectifs À la Demande
TCU : Transport en Commun Urbain
TER : Train Express Régional
TERGV : Train Express Régional à Grande Vitesse
TPV : Terminal Point de Vente
TPVS : Terminal Point de Vente Simplifié
ZAN : Zéro Artificialisation Nette
ZFE-m : Zone à faibles émissions - mobilité

Sigles des structures du bassin de mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache

AeC 1 : Réseau Arc-en-Ciel lot 1, réseau de transport routier régional sur le département du Nord
Artis : réseau de transports en commun organisé par la CU d'Arras
AUC : Aire Urbaine Centrale (bassin de mobilité)
CAC : Communauté d'Agglomération de Cambrai
CAPH : Communauté d'Agglomération de la Porte du Hainaut
CAVM : Communauté d'Agglomération de Valenciennes Métropole
CUA : Communauté Urbaine d'Arras
SIMOUV : Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois
SMTUS : Syndicat Mixte des Transports Urbains de la Sambre
SNCB : Société Nationale des Chemins de fer Belges
TUC Cambrésis : réseau de transports en commun organisé par la CA de Cambrai
Transvilles : réseau de transports en commun organisé par le SIMOUV
WVI : West-Vlaanderen Intercommunale (Intercommunale de Flandre occidentale)

Région
Hauts-de-France

RAPPORT N° DTT/2026/159

COMMISSION PERMANENTE
Réunion du 29 juin 2026

OBJET : Approbation des Contrats Opérationnels de Mobilité (COM) du bassin de mobilité "Arrageois" et du bassin de mobilité "Hainaut-Cambrésis-Thiérache"

I. CONTEXTE

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 prévoit, à l'échelle des bassins de mobilité, la mise en place de Contrats Opérationnels de Mobilité (COM) et de Plans d'Actions en faveur des Mobilités Solidaires (PAMS).

Dans les Hauts-de-France, dix bassins de mobilité ont été définis, dont quatre sur le département du Nord : Littoral Nord, Aire Urbaine Centrale, Arrageois, Hainaut-Cambrésis-Thiérache (cf. cartes en annexes 1 et 2).

Le COM a pour objectif de coordonner l'offre de transport entre la Région et les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM), afin d'assurer la cohérence des déplacements et de favoriser l'intermodalité. Le PAMS, quant à lui, vise à garantir l'accès à la mobilité pour les publics vulnérables, grâce à des mesures telles que la tarification sociale, des services adaptés et un accompagnement personnalisé. Ces dispositifs sont complémentaires : le PAMS favorise l'inclusion sociale, tandis que le COM structure l'organisation des mobilités à l'échelle des bassins de mobilité.

La Région Hauts-de-France a choisi d'élaborer simultanément COM et PAMS, une approche unique en France, qui traduit la volonté des territoires d'intégrer la mobilité des publics fragiles dans une approche globale de mobilité quotidienne de tous les habitants.

En tant que chef de file en matière de mobilité et d'intermodalité, la Région conclut le COM avec les AOM, les Départements et les gestionnaires de gares et pôles d'échanges multimodaux concernés.

Ce contrat, d'une durée de cinq ans, vise à :

- améliorer le service rendu aux usagers dans leurs déplacements quotidiens ;
- coordonner l'action des acteurs publics pour faciliter l'intermodalité.

II. LES CONTRATS OPERATIONNELS DE MOBILITE ARRAGEOIS ET HAINAUT-CAMBRESIS-THIERACHE

Dans ce cadre, il est proposé de valider la mise en œuvre des Contrats Opérationnels de Mobilité (COM) des bassins de mobilité de l'Arrageois et du Hainaut-Cambrésis-Thiérache, joints, en annexes 3 et 4.

Une attention particulière a été portée aux publics fragiles, conformément aux priorités départementales en matière de solidarités humaines et territoriales. L'approche intégrée PAMS/COM a permis de garantir la cohérence des politiques de mobilité et d'inscrire la mobilité des publics

vulnérables dans une vision globale des déplacements quotidiens. Enfin, ces travaux s'inscrivent pleinement dans la cohérence du Schéma Départemental d'Amélioration de l'Accessibilité des Services au Public (SDAASP) du Nord 2025-2030, en renforçant l'accès à la mobilité, comme levier essentiel d'accès aux droits et aux services pour tous les habitants du territoire.

1. Le bassin de mobilité de l'Arrageois

Le bassin de mobilité de l'Arrageois, qui s'étend sur une partie des départements du Nord et du Pas-de-Calais (cf. carte annexe 2), regroupe six Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI), tous exerçant le rôle d'Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM).

Limitrophe de deux autres bassins, ce bassin de mobilité - l'un des plus petits de la région - regroupe 330 783 habitants (soit 5,5 % de la population régionale), dont 80 510 au sein de la Communauté d'Agglomération de Cambrai (CAC), seule agglomération du Nord intégrée à son périmètre.

Ce territoire se distingue par un contraste prononcé entre pôles urbains et espaces ruraux, ce qui renforce la nécessité de coordonner efficacement l'offre de transports collectifs. La mobilité durable y apparaît comme un enjeu central pour l'ensemble du bassin, tandis que le Canal Seine-Nord Europe s'impose comme un levier structurant pour dynamiser le transport de marchandises.

Le diagnostic a permis d'identifier les besoins en mobilité et de mieux comprendre le fonctionnement du territoire et de dégager quatre enjeux majeurs :

- une meilleure connaissance pour une meilleure communication ;
- une coordination et une gouvernance des acteurs ;
- la recherche de l'équilibre entre ruralités et urbanités ;
- le développement des conditions favorables à l'accueil des nouveaux emplois du bassin.

21 actions ont été retenues, dont certaines communes avec le PAMS :

- 6 pour améliorer et renforcer les échanges entre les partenaires ;
- 5 pour améliorer la connaissance des services existants, via des outils d'information ;
- 2 pour s'appuyer sur les démarches partenariales et outils existants, afin de faciliter l'intermodalité ;
- 4 pour faciliter la création, l'aménagement et la gestion des infrastructures ;
- 4 pour favoriser la mise en place de nouveaux services de mobilité (alternative à l'autosolisme ou complément aux transports collectifs existants).

2. Le bassin de mobilité du Hainaut-Cambrésis-Thiérache

Le bassin de mobilité du Hainaut-Cambrésis-Thiérache s'étend sur 13 EPCI répartis entre le Nord[1] et l'Aisne, dont plusieurs à cheval sur des bassins voisins. Il regroupe 9 Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM), la Région assurant par ailleurs la compétence d'AOM de substitution pour une intercommunalité du Nord, dépourvue de compétence mobilité.

Avec 806 130 habitants, soit 13,4 % de la population régionale, ce bassin de mobilité frontalier avec la Belgique constitue un territoire stratégique mais fragilisé. Il concentre en effet certaines des vulnérabilités économiques et sociales les plus marquées des Hauts-de-France, des fragilités qui se répercutent directement sur les mobilités du quotidien.

Si le bassin bénéficie de plusieurs réseaux structurants et d'une offre interurbaine dense, des besoins essentiels demeurent insuffisamment couverts, en particulier dans les espaces ruraux où la dépendance à la voiture individuelle reste forte. Face à cette réalité, les AOM multiplient les services complémentaires — transport à la demande, covoiturage, solutions vélo — dont la coordination

1 Communautés d'Agglomération de Cambrai, du Caudrésis et du Catésis, Maubeuge Val de Sambre, de la Porte du Hainaut et de Valenciennes Métropole et Communautés de Communes Coeur de l'Avesnois, du Pays de Mormal, du Pays Solesmois et du Sud Avesnois.

devient essentielle pour renforcer la cohérence, l'efficacité et l'équité de l'offre de mobilité sur l'ensemble du territoire.

Les quatre enjeux majeurs pour ce bassin de mobilité sont :

- valoriser et faire connaitre les aides et les 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.

23 actions ont été identifiées, dont plusieurs partagées avec le Plan d'Actions en faveur des Mobilités Solidaires (PAMS) :

- 6 pour améliorer et renforcer les échanges entre les partenaires ;
- 6 pour améliorer la connaissance des services existants, via des outils d'information ;
- 2 pour s'appuyer sur les démarches partenariales et outils existants afin de faciliter l'intermodalité ;
- 4 pour faciliter la création, l'aménagement et la gestion des infrastructures ;
- 5 pour favoriser la mise en place de nouveaux services de mobilité.

Des Comités de bassin de mobilité seront mis en place sur ces deux territoires afin de garantir la cohérence et la complémentarité des travaux menés autour des COM et des PAMS. Réunis chaque année, ils offriront un espace de coordination stratégique entre acteurs territoriaux. La Région assurera le pilotage des COM, en étroite collaboration avec les représentants des signataires.

Il est proposé à la Commission permanente :

- d'approuver le Contrat Opérationnel de Mobilité (COM) de l'Arrageois 2025-2029, dans les termes du projet, ci-joint, en annexe 3 ;

- d'approuver le Contrat Opérationnel de Mobilité (COM) du Hainaut-Cambrésis-Thiérache 2025-2029, dans les termes du projet, ci-joint, en annexe 4 ;

- d'autoriser Monsieur le Président à signer les Contrats Opérationnels de Mobilité (COM) de l'Arrageois et du Hainaut-Cambrésis-Thiérache 2025-2029.

Nicolas SIEGLER
Vice-Président