

4.4

Accusé de réception de la préfecture : 059-225900018-20260209-338164-DE-1-1

Date de réception en préfecture le 16 février 2026

Publié le 16 février 2026

**Suite à la convocation en date du 26 janvier 2026**  
**LA COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL DEPARTEMENTAL**  
**Réunie à Lille le 09 FÉVRIER 2026**

**Sous la présidence de Christian POIRET, Président du Conseil Départemental**

Nombre de membres en exercices : 82

Etaient présents : Salim ACHIBA, Martine ARLABOSSE, Grégory BARTHOLOMEUS, Charles BEAUCHAMP, Valentin BELLEVAL, Stéphanie BOCQUET, Anne-Sophie BOISSEAUX, Frédéric BRICOUT, Loïc CATHELAIN, Marie CHAMPAULT, Isabelle CHOAIN, Marie CIETERS, Sylvie CLERC, Valérie CONSEIL, Sylvie DELRUE, Agnès DENYS, Jean-Luc DETAVERNIER, Carole DEVOS, Jean-Claude DULIEU, Monique EVRARD, Marie-Laurence FAUCHILLE, Michel GACEM, Michelle GREAUME, Maël GUIZIOU, Mickaël HIRAUX, Jacques HOUSSIN, Simon JAMELIN, Sylvie LABADENS, Eric LAVALLEE, Nicolas LEBLANC, Maryline LUCAS, Didier MANIER, Françoise MARTIN, Luc MONNET, Laurent PERIN, Christian POIRET, Marie-Paule ROUSSELLE, Caroline SANCHEZ, Marie SANDRA, Céline SCAVENNEC, Nicolas SIEGLER, Marie TONNERRE-DESMET, Anne VANPEENE, Philippe WAYMEL, Isabelle ZAWIEJA-DENIZON.

Absent(e)(s) représenté(e)(s) : Pierre-Michel BERNARD donne pouvoir à Valérie CONSEIL, François-Xavier CADART donne pouvoir à Sylvie LABADENS, Yannick CAREMELLE donne pouvoir à Frédéric BRICOUT, Régis CAUCHE donne pouvoir à Monique EVRARD, Paul CHRISTOPHE donne pouvoir à Martine ARLABOSSE, Christine DECODTS donne pouvoir à Grégory BARTHOLOMEUS, Béatrice DESCAMPS-MARQUILLY donne pouvoir à Marie CIETERS, Isabelle FERNANDEZ donne pouvoir à Françoise MARTIN, Michel LEFEBVRE donne pouvoir à Isabelle ZAWIEJA-DENIZON, Sébastien LEPRETRE donne pouvoir à Jacques HOUSSIN, Valérie LETARD donne pouvoir à Jean-Luc DETAVERNIER, Elisabeth MASSE donne pouvoir à Marie-Laurence FAUCHILLE, Anne MIKOLAJCZAK donne pouvoir à Maël GUIZIOU, Charlotte PARMENTIER-LECOCQ donne pouvoir à Luc MONNET, Michel PLOUY donne pouvoir à Sylvie DELRUE, Marie-Hélène QUATREBOEUF donne pouvoir à Nicolas LEBLANC, Bertrand RINGOT donne pouvoir à Didier MANIER, Frédérique SEELS donne pouvoir à Anne-Sophie BOISSEAUX, Karima ZOUGGAGH donne pouvoir à Marie CHAMPAULT.

Absent(e)(s) excusé(e)(s) : Benjamin CAILLIET, Barbara COEVOET, Frédéric DELANNOY, Claudine DEROEUX, Soraya FAHEM, Patrick VALOIS, Aude VAN CAUWENBERGE.

Absent(e)(s) : Barbara BAILLEUL, Doriane BECUE, Josyane BRIDOUX, Olivier CAREMELLE, Jean-Luc DARCOURT, Laurent DEGALLAIX, Stéphane DIEUSAERT, Vincent LEDOUX, Eric RENAUD, Sébastien SEGUIN, Jean-Noël VERFAILLIE.

**OBJET** : Approbation du Contrat Opérationnel de Mobilité (COM) du bassin de mobilité "Littoral Nord"

Vu le rapport DTT/2026/65

## **DECIDE à l'unanimité:**

- d'approuver le Contrat Opérationnel de Mobilité (COM) du Littoral Nord 2025-2029, dans les termes du projet ci-joint en annexe 2 ;
  - d'autoriser Monsieur le Président à signer ce Contrat Opérationnel de Mobilité du Littoral Nord 2025-2029.
- 

Le quorum a été vérifié à l'appel de l'affaire à 16 h 59.

45 Conseillers départementaux étaient présents en séance. Ils étaient porteurs de 19 pouvoirs.

Madame CLERC, présente à l'appel de l'affaire, avait quitté définitivement la séance préalablement à la prise de décision sans donner de procuration. Elle est donc comptée absente sans procuration pour cette prise de décision.

Madame ARLABOSSE (porteuse du pouvoir de Monsieur CHRISTOPHE), présente à l'appel de l'affaire, avait quitté définitivement la séance préalablement au vote sans donner de procuration. Elle est donc comptée absente sans procuration pour cette prise de décision et il n'est pas tenu compte du pouvoir de Monsieur CHRISTOPHE pour cette affaire.

## **Décision acquise par assentiment de l'assemblée.**

Signé électroniquement



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

Eric LECAT

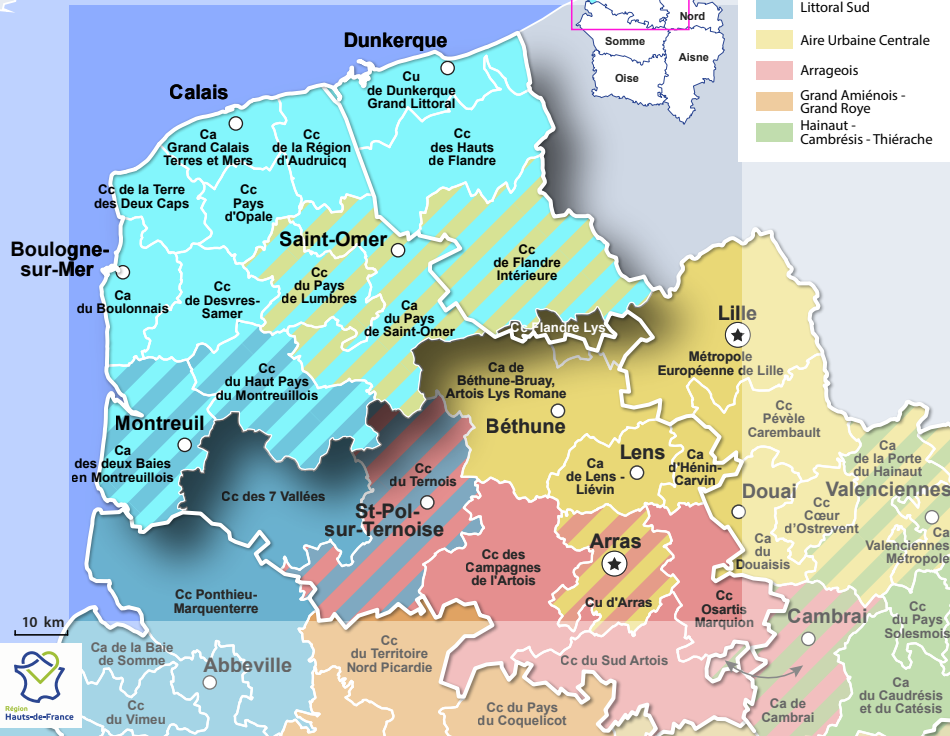
# Localisation du Bassin de mobilité Littoral Nord en région Hauts-de-France

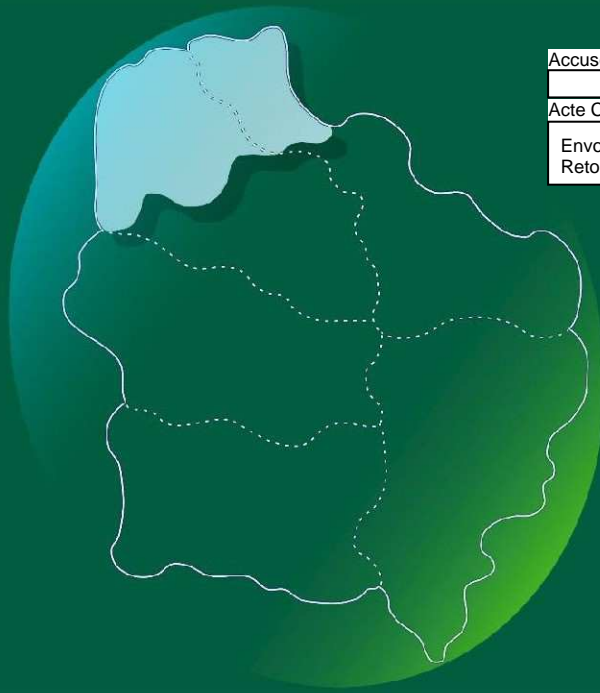
## Annexe 1

★ Préfecture

### Bassins de mobilité :

- Littoral Nord**
- Littoral Sud
- Aire Urbaine Centrale
- Arrageois
- Grand Amiénois - Grand Roye
- Hainaut - Cambrésis - Thiérache





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

# LE CONTRAT OPERATIONNEL DE MOBILITE DU BASSIN DE MOBILITE LITTORAL NORD

2025-2029





# Sommaire

<b>Q</b> Edito Région.....	4
<b>Q</b> Contrat.....	5
<b>▶</b> Les signataires.....	5
<b>▶</b> Visas.....	8
<b>▶</b> Préambule.....	9
<b>▶</b> Article 1 – L’objet du contrat.....	10
<b>▶</b> Article 2 – La composition du document.....	10
<b>▶</b> Article 3 – La démarche dans le bassin de mobilité .....	11
<b>▶</b> Article 4 – Les principales caractéristiques du bassin Littoral Nord .....	13
a) Le bassin de mobilité Littoral Nord, une nouvelle échelle de dialogue.....	13
b) La mobilité au cœur des documents stratégiques de planification.....	13
c) Un territoire de contrastes engendrant des défis de mobilité .....	13
d) Un réseau d’infrastructures de transport relativement dense.....	14
e) Une offre de transports collectifs développée.....	14
f) Des flux de déplacements importants .....	14
g) De nouvelles installations d’entreprises impactant les mobilités.....	15
<b>▶</b> Article 5 – Les enjeux et objectifs arrêtés par l’ensemble des partenaires .....	15
<b>▶</b> Article 6 – La présentation des actions retenues.....	17
<b>▶</b> Article 7 – La gouvernance mise en place.....	24
<b>▶</b> Article 8 – La durée du contrat.....	26
<b>▶</b> Article 9 – Le suivi et les indicateurs.....	26
<b>▶</b> Article 10 – L’évaluation à mi-parcours et les modalités de révision .....	26
<b>Q</b> Glossaire.....	27





# Les signataires





# Les signataires

## **ENTRE**

La Région Hauts-de-France, représentée par Monsieur Xavier BERTRAND, agissant en qualité de Président du Conseil régional des Hauts-de-France, désignée ci-après par « La Région » ;

## **ET**

Le Département du Nord, représenté par Monsieur Christian POIRET, agissant en qualité de Président du Conseil départemental du Nord, désigné ci-après par « Le Département du Nord » ;

## **ET**

Le Département du Pas-de-Calais, représenté par Monsieur Jean-Claude LEROY, agissant en qualité de Président 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 Monsieur Christophe COULON, agissant en qualité de Président 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 Céline GODIN, agissant en qualité de directrice régionale Hauts-de-France - Normandie, désignée ci-après par « SNCF Gares et Connexions » ;

## **ET**

Les Autorités Organisatrices de la Mobilité composant le bassin de mobilité Littoral Nord :

- La Communauté urbaine de Dunkerque Grand Littoral, représentée par Monsieur Patrice VERGRIETE, son Président, désignée ci-après par « CU de Dunkerque Grand Littoral » ;
- La Communauté d'agglomération Cœur de Flandres, représentée par Monsieur Valentin BELLEVAL, son Président, désignée ci-après par « CA Cœur de Flandre » ;
- La Communauté d'agglomération des Deux Baies en Montreuillois, représentée par Monsieur Bruno COUSEIN, son Président, désignée ci-après par « CA des Deux Baies en Montreuillois » ;
- La Communauté d'agglomération du Boulonnais, représentée par Monsieur Frédéric CUVILLIER, son Président, désignée ci-après par « CA du Boulonnais » ;
- La Communauté d'agglomération du Pays de Saint-Omer, représentée par Monsieur Laurent DENIS, son Président, désignée ci-après par « CA du Pays de Saint-Omer » ;



# Les signataires

- Le Syndicat Intercommunal des Transports urbains de l'Agglomération du Calaisis, représentée par Monsieur Philippe MIGNONET, son Président, désigné ci-après par « SITAC » ;
- La Communauté de communes de Desvres-Samer, représentée par Monsieur Claude PRUDHOMME, son Président, désignée ci-après par « CC de Desvres-Samer » ;
- La Communauté de communes de la Région d'Audruicq, représentée par Madame Nicole CHEVALIER, sa Présidente, désignée ci-après par « CC de la Région d'Audruicq » ;
- La Communauté de communes de la Terre des Deux Caps, représentée par Monsieur Francis BOUCLET, son Président, désignée ci-après par « CC de la Terre des Deux Caps » ;
- La Communauté de communes des Hauts de Flandre, représentée par Monsieur André FIGOUREUX, son Président, désignée ci-après par « CC des Hauts de Flandre » ;
- La Communauté de communes du Haut-Pays du Montreuillois, représentée par Monsieur Philippe DUCROCQ, son Président, désignée ci-après par « CC du Hauts Pays du Montreuillois » ;
- La Communauté de communes du Pays de Lumbres, représentée par Monsieur Christian LEROY, son Président, désignée ci-après par « CC du Pays de Lumbres » ;
- La Communauté de communes Pays d'Opale, représentée par Monsieur Ludovic LOQUET, son Président, désignée ci-après par « CC Pays d'Opale » ;

## ET

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



# Visas

Vu le code général des collectivités territoriales,

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

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

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

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

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

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



# Préambule

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) impose l'élaboration d'un Contrat Opérationnel de Mobilité (COM) pour chaque bassin de mobilité, dont les limites sont définies par la Région après concertation. Ce contrat doit préciser les modalités de l'action commune des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) et la coordination avec les gestionnaires de voiries 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 de substitution. Tous les partenaires susceptibles d'apporter une contribution pertinente peuvent également être associés. Cette démarche participative est essentielle pour garantir que les solutions proposées répondent aux besoins et attentes de tous les habitants.

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

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

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

Le présent contrat opérationnel de mobilité concerne spécifiquement le bassin de mobilité Littoral Nord.



## 📍 Article 1 – L’objet du contrat

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

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

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

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

## 📍 Article 2 – La composition du document

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

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



## **Q Article 3 – La démarche dans le bassin de mobilité**

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

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

La première phase, commune au COM et au Plan d'Action 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 5 décembre 2023, ont pu s'appuyer sur ce diagnostic problématisé pour identifier les principaux enjeux se présentant sur le bassin Littoral Nord et pour définir les objectifs à viser en priorité pour relever les défis correspondants.

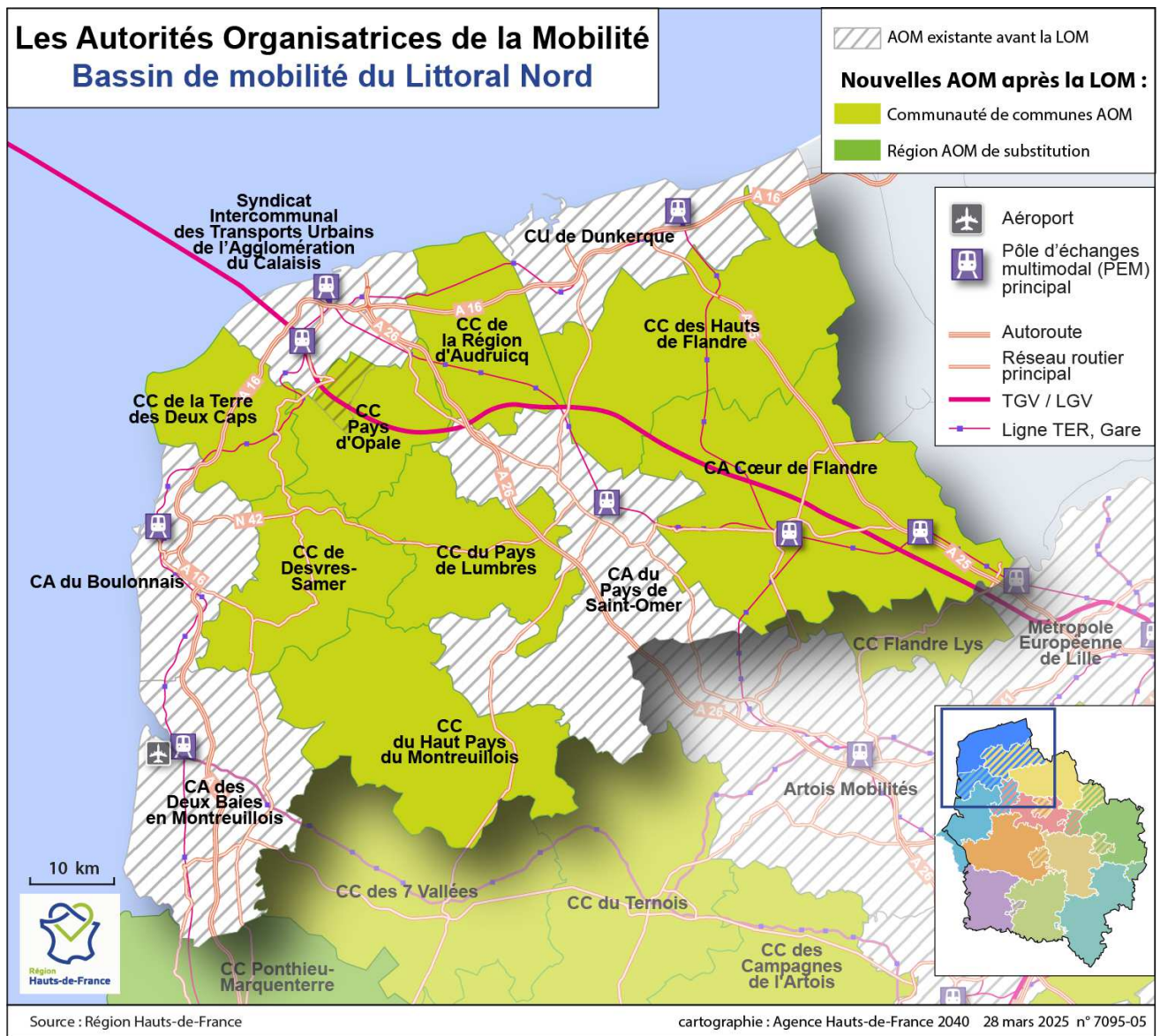
A noter que le diagnostic remis est le fruit d'un large travail partenarial qui a pu s'appuyer sur les ressources suivantes :

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

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



# Articles





## **Q Article 4 – Les principales caractéristiques du bassin Littoral Nord**

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

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

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

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

### **b) La mobilité au cœur des documents stratégiques de planification**

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

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

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

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

### **c) Un territoire de contrastes engendrant des défis de mobilité**

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



# Articles

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

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

## **d) Un réseau d'infrastructures de transport relativement dense**

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

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

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

## **e) Une offre de transports collectifs développée**

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

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

## **f) Des flux de déplacements importants**

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

71% de ces déplacements sont internes à un même EPCI du bassin, 19% sont des échanges entre EPCI du bassin et 10% sont des flux avec les territoires limitrophes du bassin.

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

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



# Articles

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

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

## **g) De nouvelles installations d'entreprises impactant les mobilités**

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

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

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

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

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

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



# Articles

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

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

## **Enjeu 2 – Coordonner les acteurs de la mobilité**

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

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

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

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

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

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

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



# Articles

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

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

Dans ce contexte, les partenaires visent à :

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

## Article 6 – La présentation des actions retenues

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

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

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



### « Coordination des acteurs et complémentarité des offres »

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



# Articles

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

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

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

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

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

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

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



# Articles

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

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

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

D'autres démarches, menées à moyen et long terme pourraient ensuite être envisagées dans le cadre du SERM Côte d'Opale.



### « Communication, information et données »

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

## FA 6 – Faire connaître les offres de mobilité existantes

Par cette action, les partenaires vont s'organiser pour améliorer l'information et faire connaître les offres de mobilité. Cela devra passer par l'ensemble des canaux de communication dont l'usage devra être renforcé et amélioré. De plus, le 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 7 – Poursuivre le développement et la promotion des outils d'information voyageurs

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



# Articles

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

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

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

Les données constituent un enjeu majeur des politiques publiques de transport. Depuis quelques années, de nouvelles normes d'échanges des données doivent être utilisées. Dans ce contexte, cette action vise à informer les AOM et plus particulièrement les nouvelles AOM, sur les obligations en matière de données. Elle doit aussi permettre d'identifier les ressources disponibles auprès du Syndicat Mixte des Mobilités 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 10 – Améliorer la signalétique sur l'ensemble des points d'arrêts multimodaux

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

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

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

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



## « Tarification, distribution et billettique »

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



# Articles

## FA 12 – Mener des études sur l’harmonisation des profils tarifaires

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

## FA 13 – Renforcer l’interopérabilité billettique à l’échelle régionale

En Hauts-de-France, de nombreux systèmes billettiques cohabitent sur le réseau régional (composé du TER et des cars interurbains et scolaires) et les réseaux urbains les plus denses. Dans ce cadre, il s’agit d’assurer des conditions d’interopérabilité entre les systèmes afin de permettre aux usagers de réaliser leurs déplacements de la manière la plus fluide possible. Afin d’y parvenir, cette action propose de s’appuyer sur les outils et l’expertise du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France pour accompagner les AOM membres dans les choix et les évolutions de leur système billettique. De plus, les partenaires devront s’engager à respecter les référentiels d’interopérabilité définis dans le cadre de la démarche Pass Pass, dans l’objectif de renforcer l’interopérabilité des systèmes et ainsi de faciliter le passage d’un mode à un autre.

## 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. Dans le cadre de leur réflexion, les AOM membres du syndicat pourront s’appuyer sur son expertise pour leur choix en matière de distribution. Ces réflexions devront bien évidemment être menées en relation étroite avec les travaux menés sur les sujets billettique.



## « Infrastructures, PEM et aires de mobilités »

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



# Articles

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

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

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

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

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

## **FA 17 – Veiller à la continuité des itinéraires cyclables structurants**

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

## **FA 18 – Faire connaître et développer les aires de covoiturage**

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



# Articles



## « Nouveaux services (vélo et mobilités partagées) »

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

### FA 19 – Expérimenter des lignes de covoiturage sur le bassin de mobilité

Une ligne de covoiturage, parfois intitulée « dynamique », est une ligne virtuelle de transport, où les sièges libres sont proposés par les voitures en circulation. Suite à une étude portée par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, il apparaît comme pertinent de développer des lignes de covoiturage sur ce bassin. En particulier, une expérimentation devrait être menée sur un axe Calais-Dunkerque, avec a priori une quinzaine d'arrêts potentiels.

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

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

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

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

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

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



# Articles

## FA 23 – Faciliter la mobilité électrique en zones peu denses

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

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

## 📍 Article 7 – La gouvernance mise en place

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

Aussi, il est proposé de mettre en place une gouvernance unique à l'échelle de ce bassin de mobilité, notamment dans l'objectif de veiller à la cohérence et la complémentarité des travaux des COM et des PAMS. Cette gouvernance se matérialisera à travers la constitution d'un « **Comité de bassin de mobilité Littoral Nord** » qui vaudra comité de pilotage à la fois pour le COM et 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 de Dunkerque Grand Littoral ;
  - ▶ La Communauté d'agglomération Cœur de Flandres ;
  - ▶ La Communauté d'agglomération des Deux Baies en Montreuillois ;
  - ▶ La Communauté d'agglomération du Boulonnais ;
  - ▶ La Communauté d'agglomération du Pays de Saint-Omer ;
  - ▶ Le Syndicat Intercommunal des Transports urbains de l'Agglomération du Calaisis



# Articles

- ▶ La Communauté de communes de Desvres-Samer ;
- ▶ La Communauté de communes de la Région d'Audruicq ;
- ▶ La Communauté de communes de la Terre des Deux Caps ;
- ▶ La Communauté de communes des Hauts de Flandre ;
- ▶ La Communauté de communes du Haut-Pays du Montreuillois ;
- ▶ La Communauté de communes du Pays de Lumbres ;
- ▶ La Communauté de communes Pays d'Opale ;
- SNCF Gares et Connexions ;
- Le Pôle Métropolitain de la Côte d'Opale.

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

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.



# Articles

## 📍 Article 8 – La durée du contrat

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

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

## 📍 Article 9 – Le suivi et les indicateurs

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

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

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 AOM signataire à son comité des partenaires tels que définis dans l'article L.1231-5 du Code des Transports.

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



# Glossaire

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

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

**Signataire 1/19**



À \_\_\_\_\_

Le \_\_\_\_\_

Le Président de la Région Hauts-de-France

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

**Signataire 2/19**



À \_\_\_\_\_

Le \_\_\_\_\_

Le Président du département du Nord

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

Signataire 3/19



À \_\_\_\_\_

Le \_\_\_\_\_

Le Président du département du Pas-de-Calais

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

**Signataire 4/19**



À \_\_\_\_\_

Le \_\_\_\_\_

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

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

**Signataire 5/19**



À \_\_\_\_\_

Le \_\_\_\_\_

La Directrice Régionale  
des Gares Hauts-de-France - Normandie

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

**Signataire 6/19**



À \_\_\_\_\_

Le \_\_\_\_\_

Le Président de la Communauté urbaine de  
Dunkerque Grand Littoral

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

**Signataire 7/19**



À \_\_\_\_\_

Le \_\_\_\_\_

Le Président de la Communauté d'agglomération  
Cœur de Flandres

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

**Signataire 8/19**



À \_\_\_\_\_

Le \_\_\_\_\_

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

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

**Signataire 9/19**



**Communauté  
d'agglomération**  
*du Boulonnais*  
[www.agglo-boulonnais.fr](http://www.agglo-boulonnais.fr)

À \_\_\_\_\_

Le \_\_\_\_\_

Le Président de la Communauté d'agglomération du Boulonnais

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

**Signataire 10/19**



À \_\_\_\_\_

Le \_\_\_\_\_

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

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

**Signataire 11/19**



À \_\_\_\_\_

Le \_\_\_\_\_

Le Président Syndicat Intercommunal des  
Transports urbains de l'Agglomération du Calaisis

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

**Signataire 12/19**



**Communauté de Communes  
de Desvres-Samer**

À \_\_\_\_\_

Le \_\_\_\_\_

Le Président de la Communauté de communes  
de Desvres-Samer

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

**Signataire 13/19**



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

À \_\_\_\_\_

Le \_\_\_\_\_

Le Président de la Communauté de communes  
de la Région d'Audruicq

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

**Signataire 14/19**



À \_\_\_\_\_

Le \_\_\_\_\_

Le Président de la Communauté de communes  
de la Terre des Deux Caps

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

**Signataire 15/19**



À \_\_\_\_\_

Le \_\_\_\_\_

Le Président de la Communauté de communes  
des Hauts de Flandre

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

**Signataire 16/19**



À \_\_\_\_\_

Le \_\_\_\_\_

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

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

**Signataire 17/19**



**PAYS DE  
LUMBRES**

COMMUNAUTE DE COMMUNES

À \_\_\_\_\_

Le \_\_\_\_\_

Le Président de la Communauté de communes  
du Pays de Lumbres

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

**Signataire 18/19**



À \_\_\_\_\_

Le \_\_\_\_\_

Le Président de la Communauté de communes Pays d'Opale

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

**Signataire 19/19**

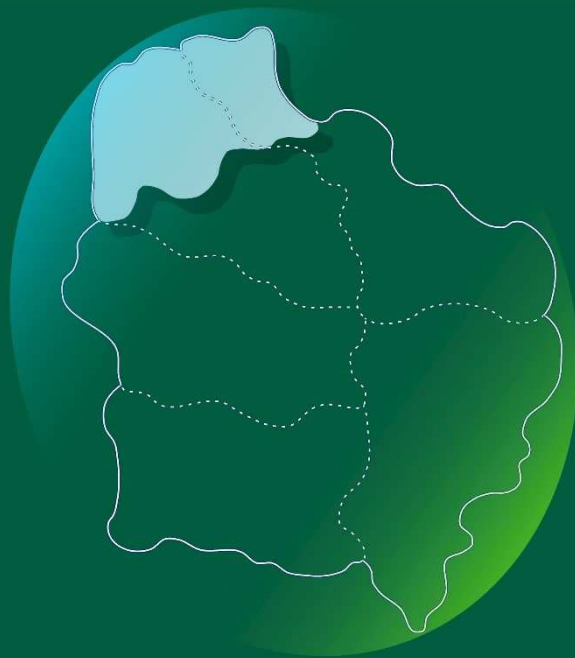


**P Ô L E  
MÉTROPOLITAIN  
DE LA CÔTE  
D'OPALE**

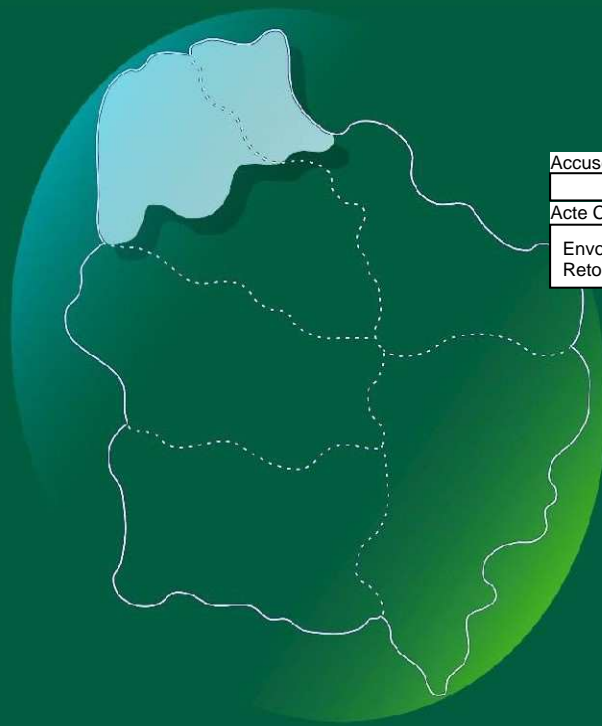
À \_\_\_\_\_

Le \_\_\_\_\_

**Le Président du Pôle Métropolitain de la Côte d'Opale**



**Juin 2025**



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

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

2025-2029





# Sommaire

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



# Les fiches actions

COM Littoral Nord  
Page 4

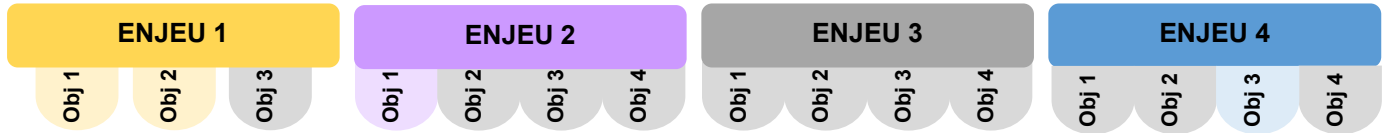
	Une meilleure connaissance des services de mobilité pour une information optimisée à destination de la population			Coordonner les acteurs de la mobilité				Une offre de mobilité complémentaire, adaptée au territoire et aux différents publics				La mobilité en Littoral Nord: un levier pour l'accès aux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

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





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



## ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

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

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



## DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

Ce document devra permettre de :

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

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

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



### PILOTE

- Région



### MAITRE D'OUVRAGE

- Région



### PARTENAIRE(S)

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



## ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2<sup>ème</sup> semestre 2025

- Lancement des travaux d'élaboration du guide.

2

1<sup>er</sup> trimestre 2026

- Finalisation et mise à disposition du guide



## INDICATEURS DE SUIVI

- Existence du Vademecum (O/N).

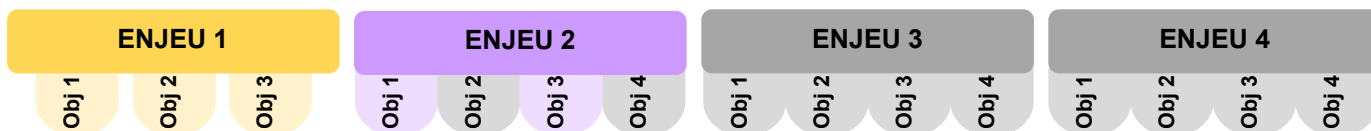


## ACTIONS LIÉES

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



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



### ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

La LOM a fixé un certain nombre d'objectifs :

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

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

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



### DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

- ▶ un Système d'Information Multimodal régional (site [passpass.fr](http://passpass.fr) et application mobile Pass Pass Mobilités) intégrant notamment le calculateur d'itinéraires multimodal et multi-réseaux Pass Pass alimenté par le référentiel des mobilités Pass Pass. Le SIM offre également la possibilité d'effectuer des recherches horaires par ligne et par arrêt, des recherches tarifaires, et des recherches par point d'intérêts. Le bon fonctionnement de ces outils dépend de la qualité des données fournies par les AOM, de leur mise à jour ainsi que de leur disponibilité ;
  - ▶ un système de vente à distance proposant l'achat de titres de transports des différents réseaux billettisés Pass Pass ainsi que l'achat de cartes nominatives et anonymes Pass Pass. À ce jour, cette possibilité n'est déployée que sur certains réseaux ou pour certaines gammes tarifaires ;
  - ▶ un système de distribution de titres et cartes Pass Pass physiques via la mise à disposition de Terminaux Points de Ventes (TPV) et Terminaux Points de Ventes Simplifiés (TPVS). Tout comme pour la vente à distance, cette possibilité n'est déployée que sur certains réseaux ou pour certaines gammes tarifaires. Les TPV permettent également de rendre un service de SAV en tout point du territoire. Cela n'est aujourd'hui mis en place qu'avec le réseau TADAO d'Artois Mobilité ;
- la plateforme Pass Pass Covoiturage (site et application mobile) qui met en relation conducteurs et passagers dans toute la région, sans commission.

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, financement, etc.) et a développé une expertise en matière de mobilité qui constituent une plus-value importante pour les AOM, quel que soit leur profil.

En rejoignant le syndicat, 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 [passpass.fr](http://passpass.fr) et [passpasscovoiturage.fr](http://passpasscovoiturage.fr) :
  - ▶ l'accompagnement Pass Pass se matérialise par la mise en œuvre de formations dont les thèmes sont : utilisation des outils Pass Pass (site internet, calculateur d'itinéraires, annuaire des mobilités, utilisation de la carte Pass Pass, TPV/TPVS Pass Pass) ; acculturation à la mobilité en Hauts-de-France (présentation des offres de mobilité sur le territoire formé, acculturation à l'intermodalité, préconisations de langage pour l'accompagnement) ; fourniture de documentations et flyers pédagogiques. Ces formations sont à destination des prescripteurs et acteurs de la mobilité et sont dispensées par le Gestionnaire Pass Pass. Dans le futur, ces formations ne seront proposées que sur demande des membres du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France. À ce jour, il n'y pas eu de demandes de ce type ;
  - ▶ 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 Mixte des Mobilités des Hauts-de-France a lancé en avril 2024 ;
- d'un accès aux données collectées via la Centrale Pass Pass et sous certaines conditions selon les données ;
- d'un accompagnement à la qualification des données ;
- d'un accompagnement dans le lancement d'études comme les Plans de Mobilité Simplifiés et les Schémas Directeurs Cyclables, notamment à travers la mise à disposition d'outils mutualisables entre AOM (documents de passation de marché, etc.) et de financements ;
- d'un partage d'expériences entre élus et techniciens des AOM historiques et des nouvelles AOM, à travers les commissions et groupes de travail « Billettique et Information Voyageur », « Coordination des AOM », « Covoiturage », « Transport à la Demande », « Nouvelles AOM » ;

- d'un appui dans la réalisation d'un diagnostic « mobilité » du territoire qui alimentera les Plans d'Action Mobilité Solidaire (PAMS) et permettra aux AOM de développer des solutions de mobilité adaptées aux besoins de leur territoire (Transport à la demande, covoiturage, modes actifs etc.) ;
- d'un accompagnement dans la définition des volets « Coordination et complémentarité des offres », « tarification, billettique et distribution » et « Informations et données » des COM ;
- d'une possibilité de commandes mutualisées via la centrale d'achat du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France (exemples : commandes de cartes, commandes d'équipements billettiques, etc.).

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

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

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



### PILOTE

- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France



### MAITRE D'OUVRAGE

- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France



### PARTENAIRE(S)

- AOM du bassin
- Région
- Départements du Nord et du Pas-de-Calais
- Acteurs de la mobilité en Belgique



## ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025 – 2029

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



## INDICATEURS DE SUIVI

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

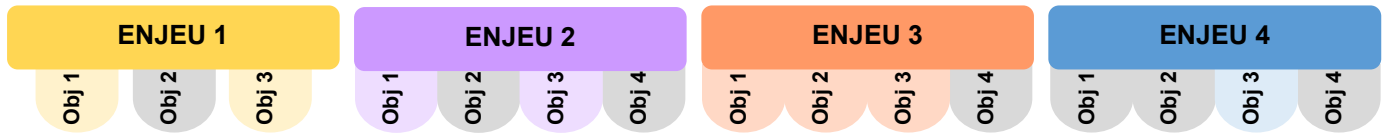


## ACTIONS LIÉES

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



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



### ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

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

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



### DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



## PILOTE

- Région



## MAITRE D'OUVRAGE

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



## PARTENAIRE(S)

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



## ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025 – 2029

- En continu sur la durée du contrat.



## INDICATEURS DE SUIVI

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

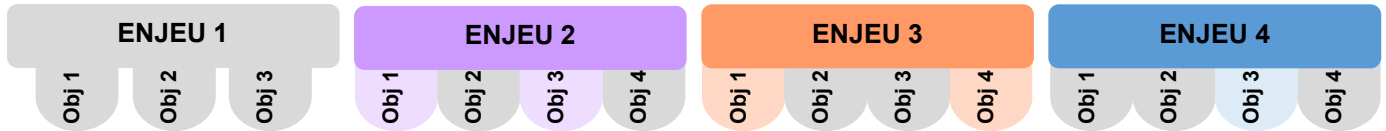


## ACTIONS LIÉES

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



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



### ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

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

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

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



### DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

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

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

**Cette action vise donc à définir :**

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

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

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

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

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



### PILOTE



### MAITRE D'OUVRAGE



### PARTENAIRE(S)

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Région</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• AOM locales</li> <li>• Région</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France</li> <li>• PMCO</li> <li>• Acteurs de la mobilité en Belgique</li> </ul>
------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



## ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025 – 2029

- En continu sur la durée du contrat.



## ELEMENTS FINANCIERS

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



## INDICATEURS DE SUIVI

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

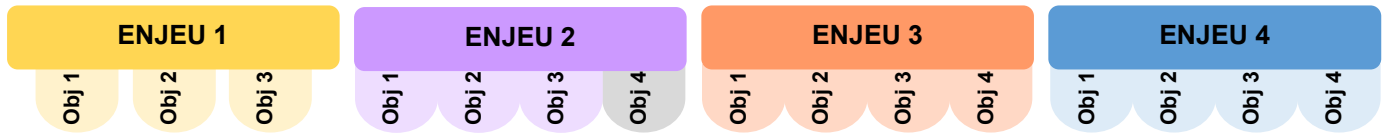


## ACTIONS LIÉES

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



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



## ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

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

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

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

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

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

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



## DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

Sans attendre l'avancement du SERM Côte d'Opale, l'obtention du statut, et les réponses aux nombreuses interrogations relatives au financement des SERM en France, les différents acteurs ont d'ores et déjà entrepris des démarches pour améliorer significativement la mobilité vers les nouveaux emplois du Dunkerquois. **Les actions inscrites dans ce COM, et cette fiche 2 action en particulier, sont une première étape du futur SERM.**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



### PILOTE

- PMCO
- Région



### MAITRE D'OUVRAGE

- PMCO
- Région
- CUD



### PARTENAIRE(S)

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

## ÉCHÉANCES ET ÉTAPES



1

2025 – 2029

- En continu sur la durée du contrat.



## INDICATEURS DE SUIVI

- Obtention du statut de SERM Côte d'Opale.

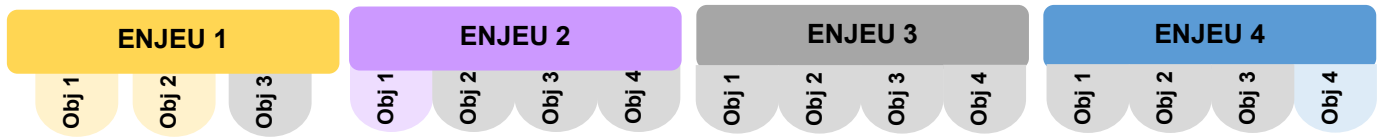


## ACTIONS LIÉES

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



## Fiche action 6 - Faire connaître les offres de mobilité existantes



### ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

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

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

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



### DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



### PILOTE

- Région
- AOM



### MAITRE D'OUVRAGE

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



### PARTENAIRE(S)

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



## ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

### Première année (2025)

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

2

### Sur la durée du contrat

- Poursuite de l'installation de la signalétique régionale ;
- Organisation d'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.

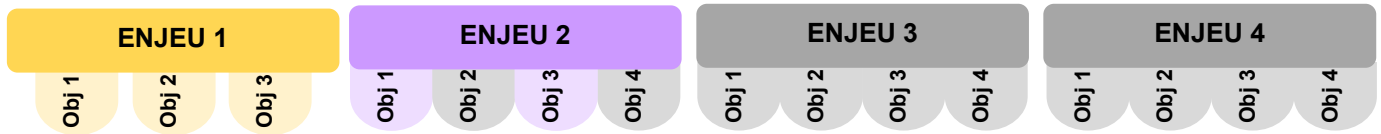


## ACTIONS LIÉES

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



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



### ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

Afin de poursuivre leur développement, il est nécessaire de :

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

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

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

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

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

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



## DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

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

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

**Dans ce cadre, les actions suivantes sont retenues :**

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



### PILOTE

- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France



### MAITRE D'OUVRAGE

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



### PARTENAIRE(S)

- Exploitants
- Partenaires belges de la mobilité



## ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025

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

2

2026 - 2029

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



## INDICATEURS DE SUIVI

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

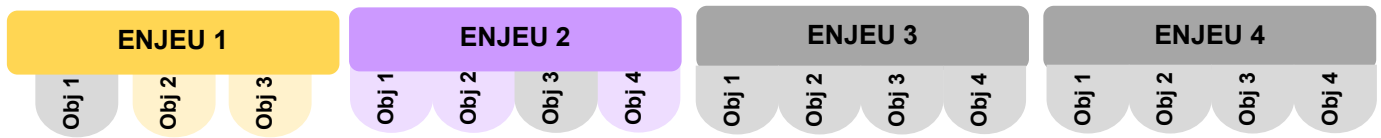


## ACTIONS LIÉES

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



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



### ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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



### DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

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

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



### PILOTE

- Région



### MAITRE D'OUVRAGE

- Région
- Départements du Nord et du Pas-de-Calais
- AOM
- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France
- Gestionnaires de voiries



### PARTENAIRE(S)

- Gestionnaire de gares et PEM
- Etat (Services, cellule de crise...)
- PMCO



## ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025

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

2

2025-2029

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

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



## INDICATEURS DE SUIVI

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



## ACTIONS LIÉES

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



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

## ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

## ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

## ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

## ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4



## ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

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

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



## DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



### PILOTE

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



### MAITRE D'OUVRAGE

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



### PARTENAIRE(S)

- Géo2France
- PAN
- Acteurs belges en charge de la mobilité



## ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025

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

2

2026

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

3

2025 au 1<sup>er</sup> semestre 2027

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



## INDICATEURS DE SUIVI

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



## ACTIONS LIÉES

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



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

## ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

## ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

## ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

## ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4



## ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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



## DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

- **L'information statique**

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

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

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

- **L'information dynamique**

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

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

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

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



### PILOTE

- Région



### MAITRE D'OUVRAGE

- Région
- AOM



### PARTENAIRE(S)

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



## ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

### A parti de 2025 jusqu'en 2027

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

2

### 2027

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



## INDICATEURS DE SUIVI

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

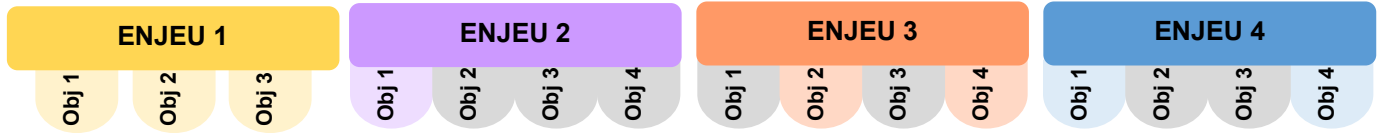


## ACTIONS LIÉES

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



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



## ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

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

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

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

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



## DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- En fonction de l'observation des besoins et des flux existants, il pourrait être pertinent **d'expérimenter d'autres services de transports transfrontaliers** et de développer des connexions entre des services déjà existants pour les optimiser. Des réflexions pourraient être menées afin de simplifier le parcours de l'utilisateur transfrontalier. Pour faciliter les mobilités transfrontalières, il pourrait être proposé de développer la communication en plusieurs langues dans les PEM, les trains...

La question de la desserte de Calais-Fréthun par l'Eurostar est également centrale pour les liaisons transfrontalières entre le bassin de mobilité et la Grande-Bretagne.

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

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



### PILOTE

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



### MAITRE D'OUVRAGE

- Région
- AOM



### PARTENAIRE(S)

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



## ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025 - 2029

- En continu sur la durée du contrat.



## INDICATEURS DE SUIVI

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



## ACTIONS LIÉES

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



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

## ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

## ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

## ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

## ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4



## ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

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

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

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

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



## DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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



### PILOTE

- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France



### MAITRE D'OUVRAGE

- AOM



### PARTENAIRE(S)

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



## ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2029

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



## INDICATEURS DE SUIVI

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



## ACTIONS LIÉES

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



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

## ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

## ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

## ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

## ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4



## ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

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

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



## DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

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

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

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

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



### PILOTE



### MAITRE D'OUVRAGE



### PARTENAIRE(S)

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France</li> <li>• Région</li> <li>• AOM</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• AOM</li> <li>• Région</li> <li>• Opérateurs de Mobilités</li> </ul>
------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------



## ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025 - 2029

- En continu sur la durée du contrat.



## INDICATEURS DE SUIVI

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

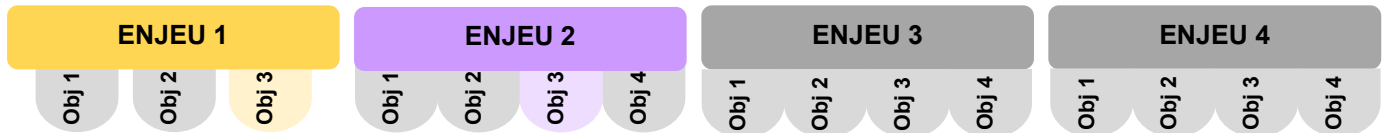


## ACTIONS LIÉES

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



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



## ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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



## DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

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

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

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

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



### PILOTE

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



### MAITRE D'OUVRAGE

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



### PARTENAIRE(S)

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



## ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025

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

2

2026 - 2029

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



## INDICATEURS DE SUIVI

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

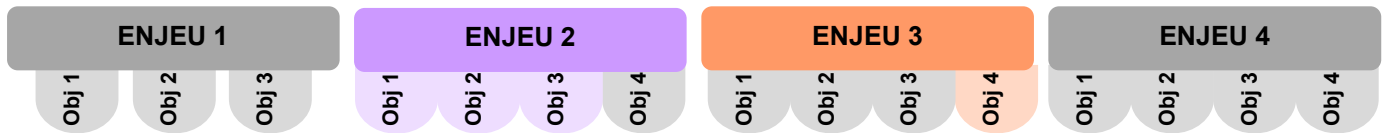


## ACTIONS LIÉES

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



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



### ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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



### DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

La liste des actions suivantes est retenue :

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

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

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

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

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



### PILOTE



### MAITRE D'OUVRAGE



### PARTENAIRE(S)

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Région</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Acteurs locaux (EPCI/communes)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SNCF Gares et Connexions</li> <li>• AOM</li> <li>• Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France</li> <li>• PMCO</li> <li>• Départements du Nord et du Pas-de-Calais</li> </ul>
------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



## ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025

- Identification des sites présentant des dysfonctionnements.

2

2025-2029

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



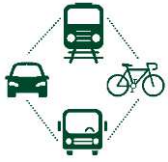
## INDICATEURS DE SUIVI

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



## ACTIONS LIÉES

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



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

## ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

## ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

## ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

## ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4



## ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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



## DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



### PILOTE

- Région
- SNCF Gares et connexions



### MAITRE D'OUVRAGE

- Acteurs locaux (EPCI/communes)



### PARTENAIRE(S)

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



## ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025 - 2026

- Réalisation du guide d'aménagement des PEM.



## INDICATEURS DE SUIVI

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

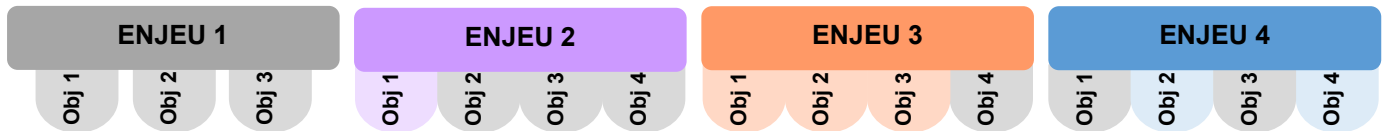


## ACTIONS LIÉES

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



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



### ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

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

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



### DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Les actions suivantes sont ainsi à mettre en place :**

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



## PILOTE

- Région



## MAITRE D'OUVRAGE

- Départements
- Acteurs locaux (EPCI/communes)



## PARTENAIRE(S)

- DREAL
- Cerema
- Associations



## ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025

- Bilan annuel du Plan Régional Vélo.

2

2026 - 2029

- Travaux en continu sur la durée du contrat.



## INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de km du SRV réalisés.

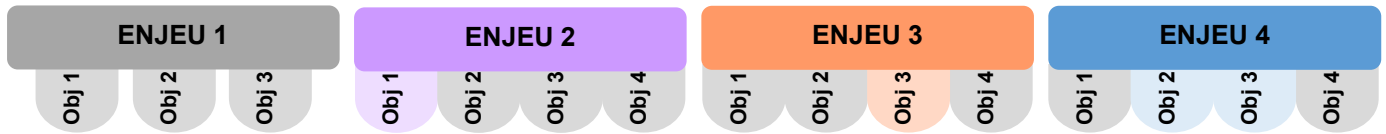


## ACTIONS LIÉES

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



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



### ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

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

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

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



## DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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



PILOTE



MAITRE D'OUVRAGE



PARTENAIRE(S)

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Région</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Région</li> <li>• Département du Pas-de-Calais</li> <li>• AOM ou collectivités locales</li> <li>• SANEF</li> <li>• SNCF Gares et Connexions</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• PMCO</li> <li>• Département du Nord</li> <li>• Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France</li> </ul>
------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



## ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2026

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



## INDICATEURS DE SUIVI

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



## ACTIONS LIÉES

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



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



# Alimenter la base de données des aires de covoiturage

Mode d'emploi | Octobre 2024



## Contexte

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



# Accéder à l'espace collaboratif

Portail Géo2France

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



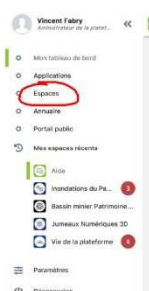
Design UI/UX - Géo2France bêta - Synthèse des tests utilisateurs - Juin 2024 - Lucile Collignon

3

# Accéder à l'espace collaboratif

Portail Géo2France

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



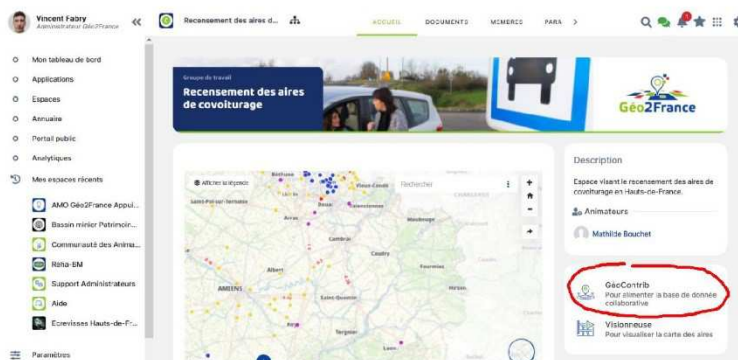
Design UI/UX - Géo2France bêta - Synthèse des tests utilisateurs - Juin 2024 - Lucile Collignon

4

# Alimenter la base de donnée

Outil : GéoContrib

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



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

5

# Alimenter la base de donnée

Outil : GéoContrib

- Dans GéoContrib, cliquer sur « ajouter un signalement »



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

6

# Alimenter la base de donnée

Outil : GéoContrib

- Pointer l'aire de covoiturage dans la carte :



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

7

# Alimenter la base de donnée

Outil : GéoContrib

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

Données Métier

Identifiant du lieu de covoiturage

Le nom du lieu de covoiturage. Recommandation : inutile de répéter la nature du type de covoiturage

L'adresse du lieu

La commune / le lieu-dit du covoiturage

Le code INSEE de la commune d'implantation

Le type de lieu de covoiturage

Date de dernière mise à jour des données

jj / mm / aaaa

Le lieu est-il ouvert



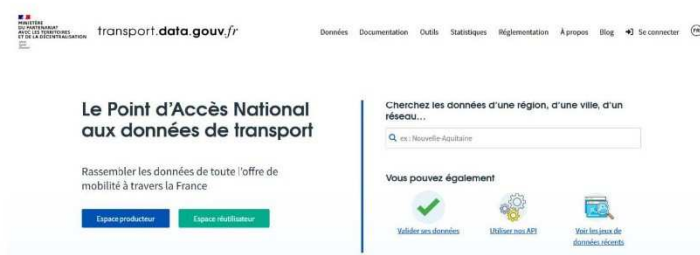
Design UI/UX - Géo2France bêta - Synthèse des tests utilisateurs - Juin 2024 - Lucile Collignon

8

# Alimentation de la base nationale

Portail transport.data.gouv.fr

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



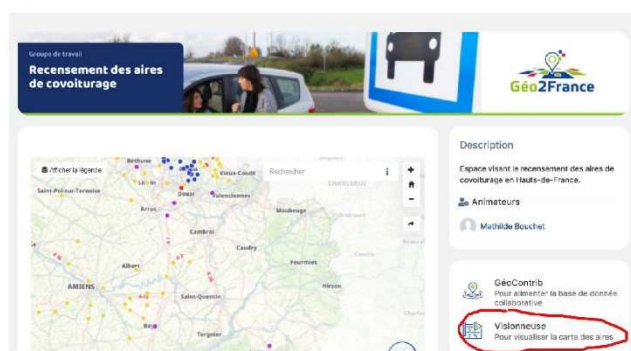
Design UI/UX - Géo2France bêta - Synthèse des tests utilisateurs - Juin 2024 - Lucile Collignon

9

# Visualiser la base de donnée régionale et nationale

Visionneuse cartographique

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



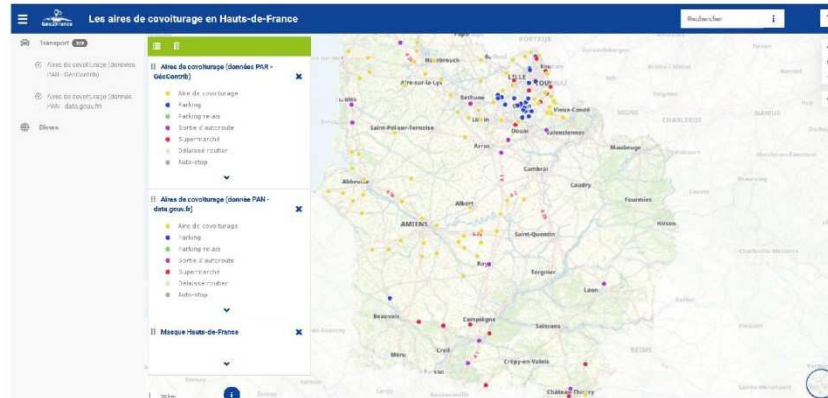
Design UI/UX - Géo2France bêta - Synthèse des tests utilisateurs - Juin 2024 - Lucile Collignon

10

# Visualiser la base de donnée régionale et nationale

Visionneuse cartographique

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

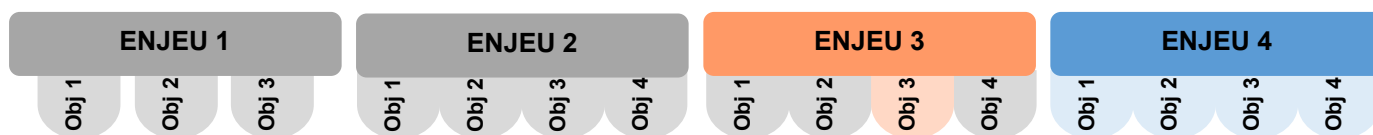


Design UI/UX - Géo2France bêta - Synthèse des tests utilisateurs - Juin 2024 - Lucile Collignon

11



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



## ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

Une ligne de covoiturage peut comporter les éléments suivants :

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

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

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

Dès le 2<sup>ème</sup> semestre 2025, d'autres axes seront étudiés pour mesurer le potentiel d'autres lignes de covoiturage.



## DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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



## DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

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

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

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



### PILOTE

- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France



### MAITRE D'OUVRAGE

- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France



### PARTENAIRE(S)

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



## ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025

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

2

2026

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

3

D'ici 2029

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



## INDICATEURS DE SUIVI

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

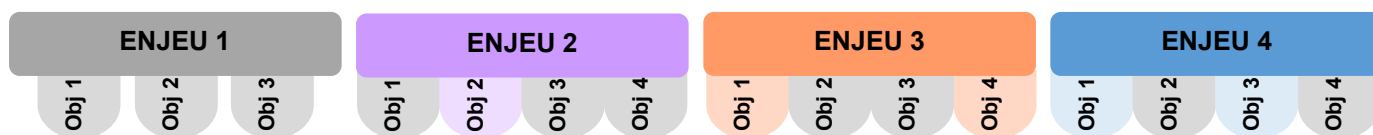


## ACTIONS LIÉES

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



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



## ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

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

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



## DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

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

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

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

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



### PILOTE



### MAITRE D'OUVRAGE



### PARTENAIRE(S)

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Région</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• AOM</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ADEME</li> <li>• Cerema</li> <li>• Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France</li> </ul>
------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



## ÉCHÉANCES ET ÉTAPES



**2025**

- Dès 2025 sur les ressorts territoriaux des AOM intéressées.



## INDICATEURS DE SUIVI

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



## ACTIONS LIÉES

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



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



### ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

L'enjeu de décarbonation des mobilités concerne l'ensemble des territoires qu'ils soient urbains ou ruraux. Au-delà du développement de l'offre de transports collectifs ou à la demande, l'émergence de nouveaux services de mobilité partagée peut apporter des solutions concrètes aux besoins des habitants. De plus, ce type de services peut contribuer à la diminution des émissions de CO<sub>2</sub> du transport.

Trois types de services de mobilités partagées peuvent être développés :

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



## DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

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

Dans ce cadre, l'action porte sur :

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

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

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

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

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

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

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

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

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



### PILOTE



### MAITRE D'OUVRAGE



### PARTENAIRE(S)

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Région</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• AOM pour les services</li> <li>• Départements et collectivités gestionnaires de voiries pour les infrastructures</li> <li>• Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France (Pass Pass Covoiturage)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ADEME</li> <li>• Cerema</li> <li>• Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France</li> <li>• Départements</li> </ul>
------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



## ÉCHÉANCES ET ÉTAPES



**2025 - 2029**

- Travaux en continu sur la durée du contrat.



## INDICATEURS DE SUIVI

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

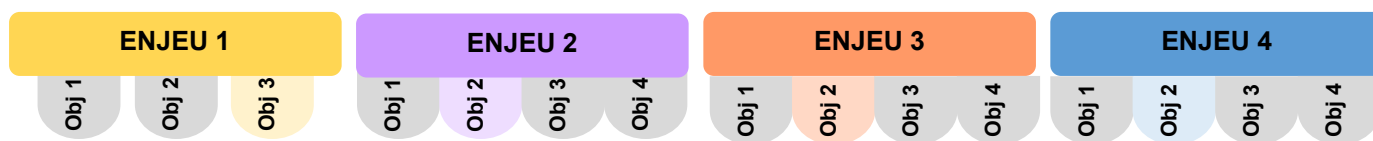


## ACTIONS LIÉES

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



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



### ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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



### DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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



### PILOTE

- Région



### MAITRE D'OUVRAGE

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



### PARTENAIRE(S)

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



## ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2027

- Réalisation des études et expérimentations.

2

2025 - 2029

- Sur la durée du contrat pour les investissements.



## ELEMENTS FINANCIERS

Idée de coûts relatifs aux actions proposées :

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



## INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de stationnements sécurisés au droit des gares réalisées.



## ACTIONS LIÉES

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



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

### ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

### ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

### ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

### ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4



## ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

Si des solutions nouvelles et complémentaires à la voiture existent et peuvent être mises en œuvre (cf. fiche-action 21 sur les mobilités partagées), le développement de la mobilité électrique en zones peu denses constitue un enjeu pour garantir la mobilité de leurs habitants car l'Union Européenne a entériné la fin de la vente des véhicules thermiques en 2035. Dans ce contexte, l'électrification du parc de véhicules pose la question de l'offre de recharge adéquate, pour laquelle les collectivités et établissements publics ont un rôle majeur à jouer. 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 des Véhicules Electriques (SDIRVE).



## DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

- Région



### MAITRE D'OUVRAGE

- Autorités en charge des SDRIVE



### PARTENAIRE(S)

- Pôlénergie
- Entreprises
- AOM



## ÉCHÉANCES ET ÉTAPES



2025 -2029

- Travaux en continu sur la durée du contrat



## INDICATEURS DE SUIVI

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



## ACTIONS LIÉES

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



# Glossaire

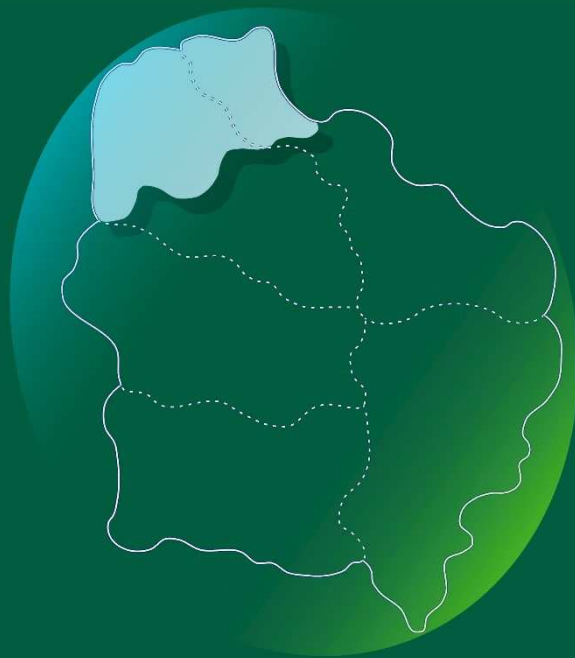
- ADEME : Agence de l'Environnement et de Maîtrise de l'Energie
- AGUR : Agence d'Urbanisme Flandre-Dunkerque
- AMO : Assistance à Maîtrise d'Ouvrage
- ANCT : Agence Nationale de Cohésion Territoriale
- AOM : Autorité Organisatrice de la Mobilité
- AOMR : Autorité Organisatrice de la Mobilité Régionale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



# Glossaire

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





**Juin 2025**



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

# LE DIAGNOSTIC DES MOBILITÉS DANS LE BASSIN LITTORAL NORD

## Fiches thématiques

Novembre 2023





<b>Introduction</b> .....	5
<b>A. Les bassins de mobilité, nouveaux espaces de collaboration</b>	
A.1. Les Bassins de mobilité, nouvelle échelle de collaboration .....	9
A.2. Les autorités organisatrices de la mobilité.....	14
A.3. La démographie et les projections à 2040.....	18
A.4. Les infrastructures de transport.....	24
A.5. Les principaux pôles générateurs de déplacements .....	26
A.6. Les interrelations entre les pôles d'emploi.....	30
<b>B. Les orientations stratégiques mobilité des différents partenaires</b>	
B.1. L'articulation SRADDET et les bassins de mobilité .....	34
B.2. Les documents stratégiques et de planification locaux .....	38
B.3. Les objectifs mobilité des SDAASP .....	42
<b>C. Les déplacements des habitants</b>	
C.1. La demande en déplacements .....	48
C.2. La fréquentation des services de transport régionaux.....	52
C.3. La mobilité transfrontalière .....	56
<b>D. L'offre de services en transports collectifs</b>	
D.1. Les services de transport régionaux .....	60
D.2. L'offre de Transport Collectif Urbain (TCU).....	66
D.3. Les services de transport à la demande (TAD) .....	70
<b>E. L'intermodalité</b>	
E.1. Les déplacements intermodaux.....	74
E.2. La tarification intermodale et la distribution .....	78
E.3. Les services intermodaux des syndicats mixtes de coordination ...	84
E.4. Le développement des pôles d'échanges multimodaux .....	90

<b>F. Les vulnérabilités et les dispositifs de mobilité solidaire</b>	
F.1. Les ruralités .....	94
F.2. L'accès aux équipements .....	98
F.3. Les vulnérabilités sociales .....	102
F.4. La fragilité numérique .....	106
F.5. La mobilité solidaire : services et accompagnements.....	110
F.6. La place de la voiture dans les territoires .....	118
F.7. Les apprentis .....	122
F.8. La continuité de la chaîne de déplacements pour les PSH-PMR ...	126
<b>G. Vers une mobilité durable et décarbonée</b>	
G.1. Les émissions dues aux trajets des navetteurs.....	130
G.2. Les mobilités partagées (covoiturage et autopartage) .....	134
G.3. Le schéma régional du vélo et l'accès aux principaux sites .....	140
G.4. La réalisation des schémas directeurs cyclables .....	144
G.5. Le stationnement vélo au droit des gares ferroviaires.....	148
G.6. La mobilité électrique automobile.....	152
<b>H. Les thématiques spécifiques au bassin de mobilité</b>	
H.1. Le service express régional métropolitain .....	158
<b>Glossaire.....</b>	<b>161</b>



# INTRODUCTION



## ► Introduction

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

Fruit d'une collaboration sans précédent entre l'Etat, la Région, les Départements du Nord et du Pas-de-Calais, 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 26 septembre 2022 à Dunkerque et comités techniques les 4 avril à Vieille-Eglise et 27 septembre 2023 à Desvres ;
- 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 8 mini-ateliers lors du printemps 2023 et organisé une matinée de travail le 28 juin 2023 à Dunkerque 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 du Littoral Nord 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.



Cotech COM/PAMS n°2 – CC Desvres-Samer – Septembre 2023 – ©L. Verdier

# CHAPITRE

Septembre 2022 ©N. Boissel



Comité de Bassin Aire Urbaine Centrale – Dunkerque

## 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 Littoral Nord 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 10 bassins de mobilité





## 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 Littoral Nord est constitué de 13 EPCI, qui sont tous Autorités Organisatrices de la Mobilité.

Des AOM appartiennent à ce bassin ainsi qu'à un autre bassin de mobilité :

- La CA du Pays de Saint Omer, la CC du Pays de Lumbres et la CC de Flandre Intérieure font également partie du Bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale.
- La CA des Deux Baies en Montreuillois et la CC du Haut Pays du Montreuillois font également partie du Bassin de Mobilité Littoral Sud.

Le Bassin de mobilité Littoral Nord a la particularité d'avoir un périmètre très proche de celui du Pôle Métropolitain Côte d'Opale (à l'exception des CC Flandre Intérieure et du Haut Pays du Montreuillois qui ne font pas partie du PMCO). C'est un bassin à cheval sur les départements du Nord et du Pas-de-Calais.

### ► A.1. Les 10 bassins de mobilité

Enfin, le Bassin de mobilité Littoral Nord a la particularité d'être limitrophe de 3 autres bassins de mobilité des Hauts-de-France, mais également de la Belgique.



#### Enjeux et perspectives

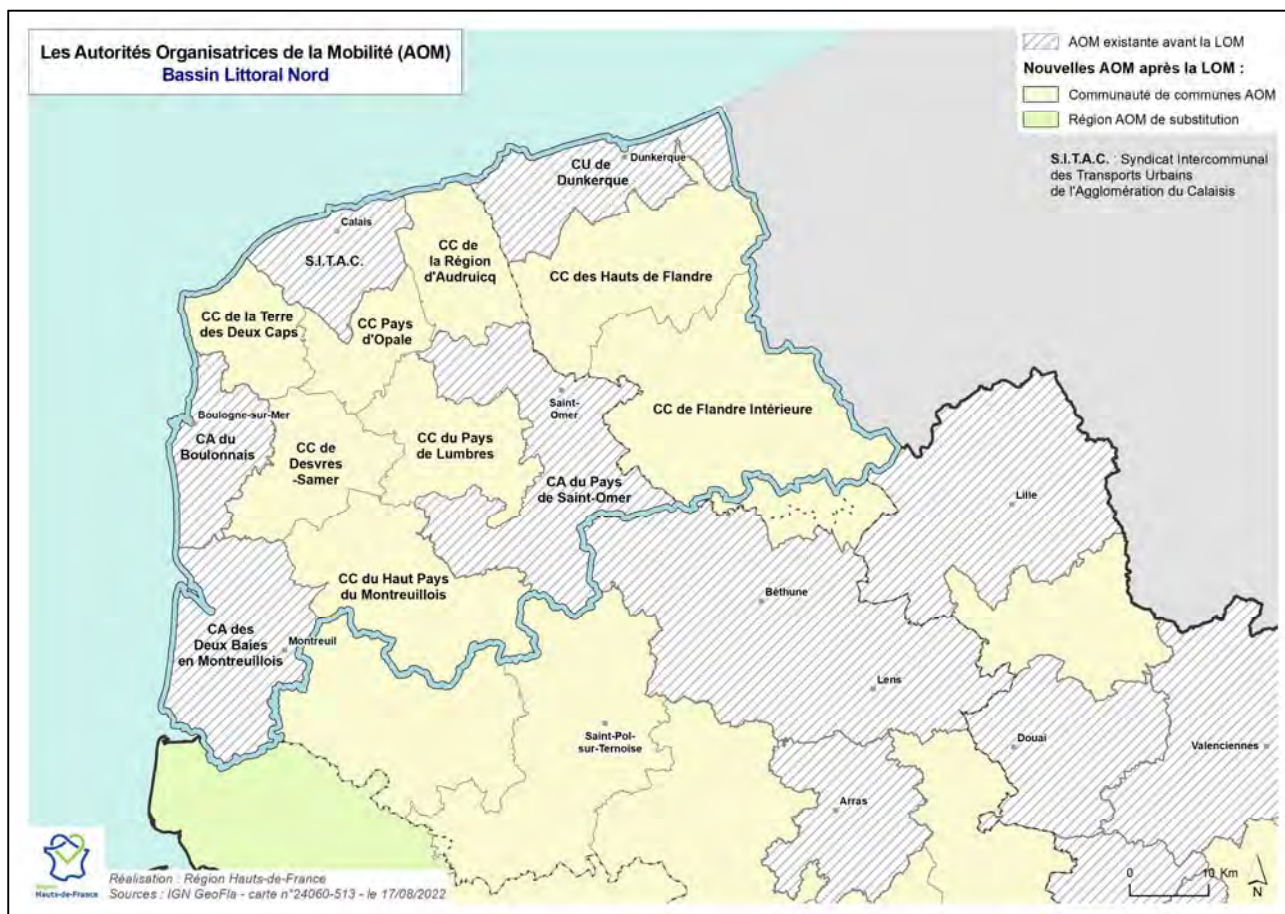
Ces bassins de mobilité ne doivent pas constituer une nouvelle « frontière » ; ce qui serait contraire à l'esprit de la LOM qui considère que la mobilité ne connaît pas de limites administratives.

Certes les bassins de mobilité sont créés quasiment exclusivement au sein du périmètre de la Région Hauts-de-France, mais les enjeux de mobilité interrégionale et transfrontalière devront également être traités.

Enfin, les AOM qui appartiennent à deux bassins de mobilité, devront participer aux travaux des différents territoires, et seront signataires de 2 COM et de 2 PAMS. La multi-appartenance de certains territoires à plusieurs bassins permettra de répondre aux multiples enjeux de mobilités. La démarche mobilise les acteurs de la mobilité des territoires.



► A.2. Les autorités organisatrices de la mobilité





## Éléments 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<sup>1</sup> :

- 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 1<sup>er</sup> 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 devenue 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 Littoral Nord est constitué actuellement de 13 Autorités Organisatrices de la Mobilité :

- 5 AOM qui existaient avant la LOM, soit :
  - ◆ 3 Communautés d'Agglomération (CA du Boulonnais, CA des Deux Baies Montreuillois et CA du Pays de Saint-Omer
  - ◆ 1 Communauté Urbaine de Dunkerque Grand Littoral
  - ◆ 1 structure intercommunale, le SITAC
- 8 communautés de communes sont devenues AOM depuis la LOM, au 1er juillet 2021, soit :
  - ◆ Communauté de Commune Flandre Intérieure
  - ◆ Communauté de Communes des Hauts de Flandre
  - ◆ Communauté de Communes de la Région d'Audruicq
  - ◆ Communauté de Communes Pays d'Opale
  - ◆ Communauté de Communes du Pays de Lumbres

<sup>1</sup> Article L1231-1-1 du code des transports

### ► A.2. Les autorités organisatrices de la mobilité

- ◆ Communauté de Communes de la Terre des Deux Caps
- ◆ Communauté de Communes de Desvres-Samer
- ◆ Communauté de Communes du Hauts Pays du Montreuillois

Sur le Bassin Littoral Nord, 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.



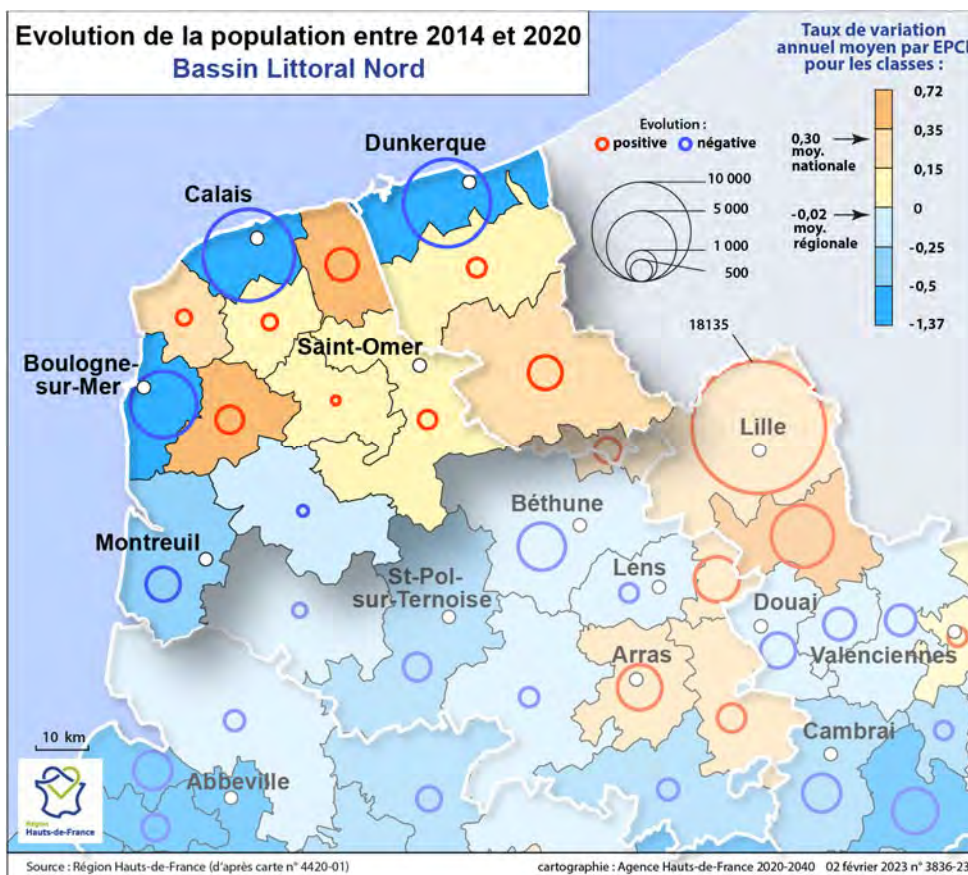
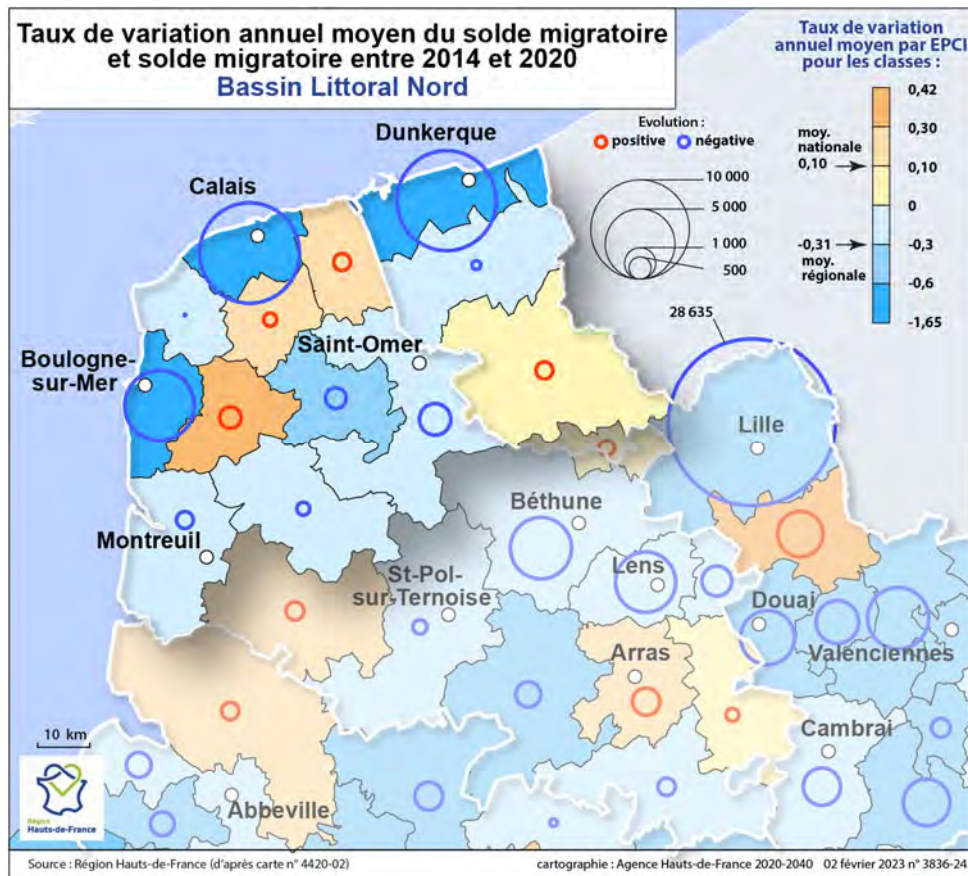
#### Enjeux et perspectives

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.

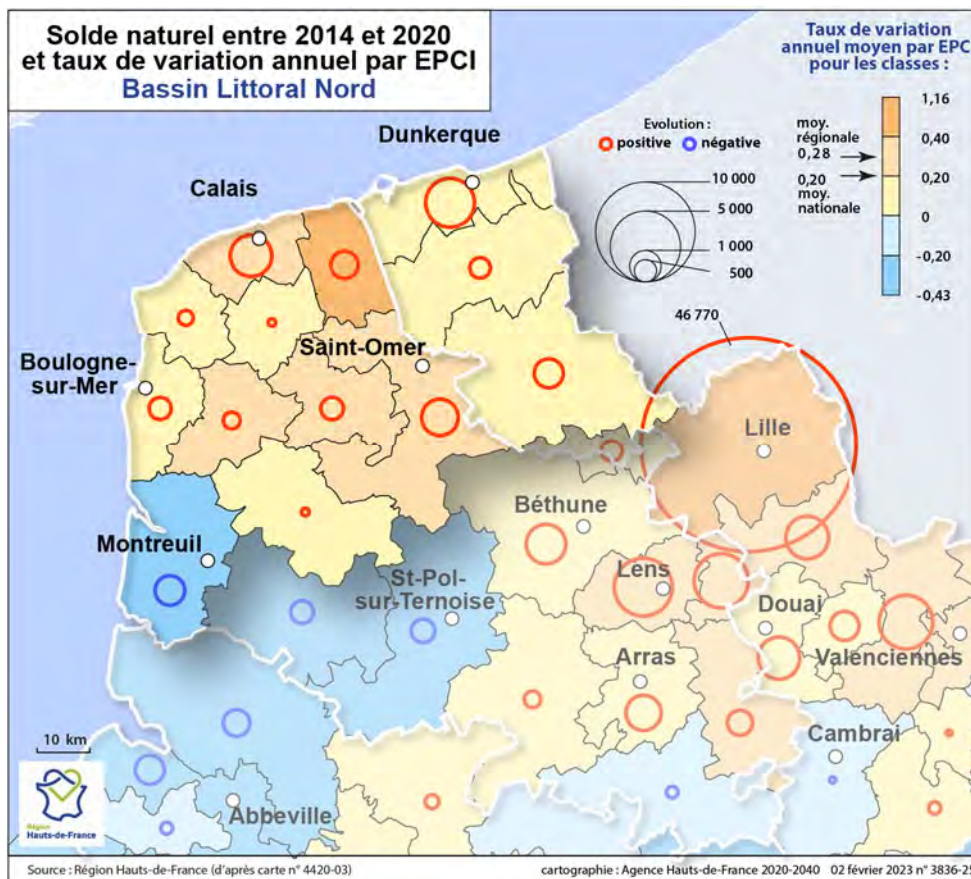
A noter que la carte des AOM peut potentiellement évoluer car la LOM prévoit que d'autres structures supra communautaires puissent également devenir AOM lorsque la compétence mobilité leur a été transférée : Parc naturel régional, Pôle d'équilibre territorial et rural (PETR), Pôle Métropolitain ou encore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



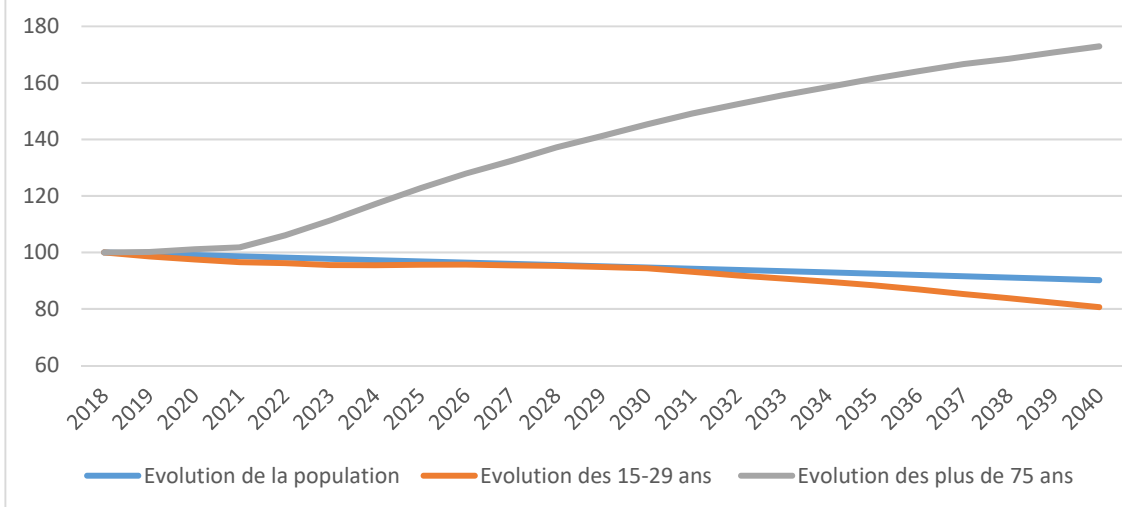
► A.3. La démographie et les projections à 2040



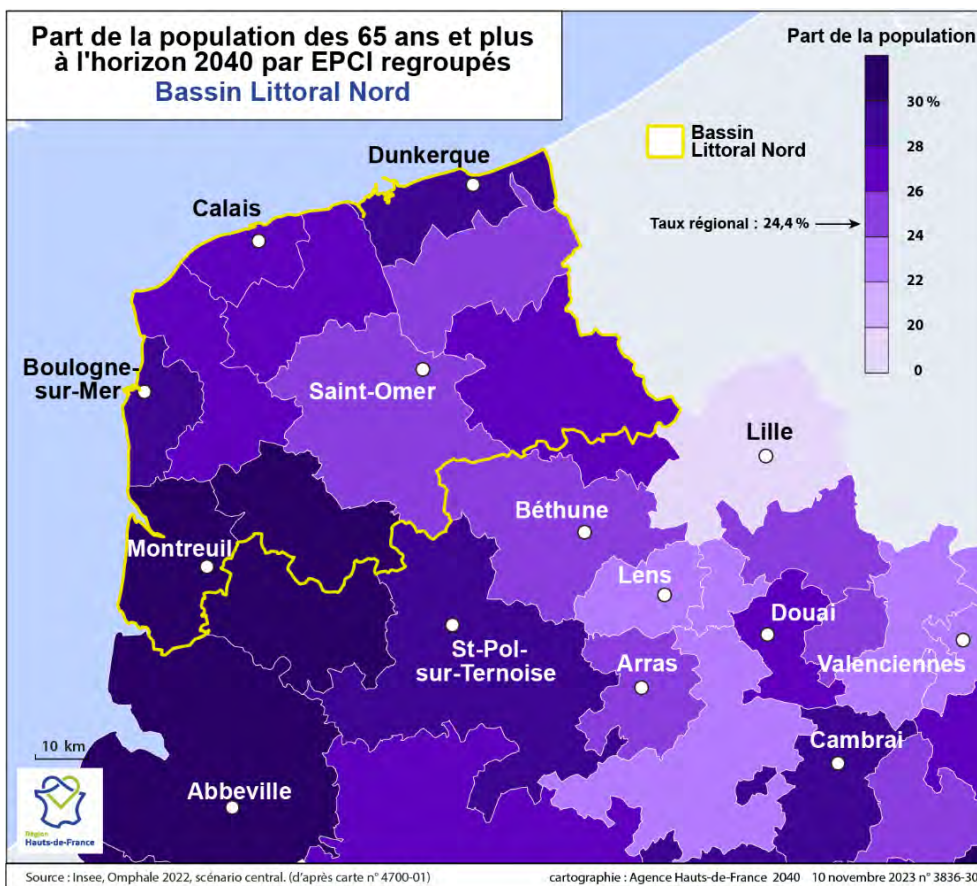
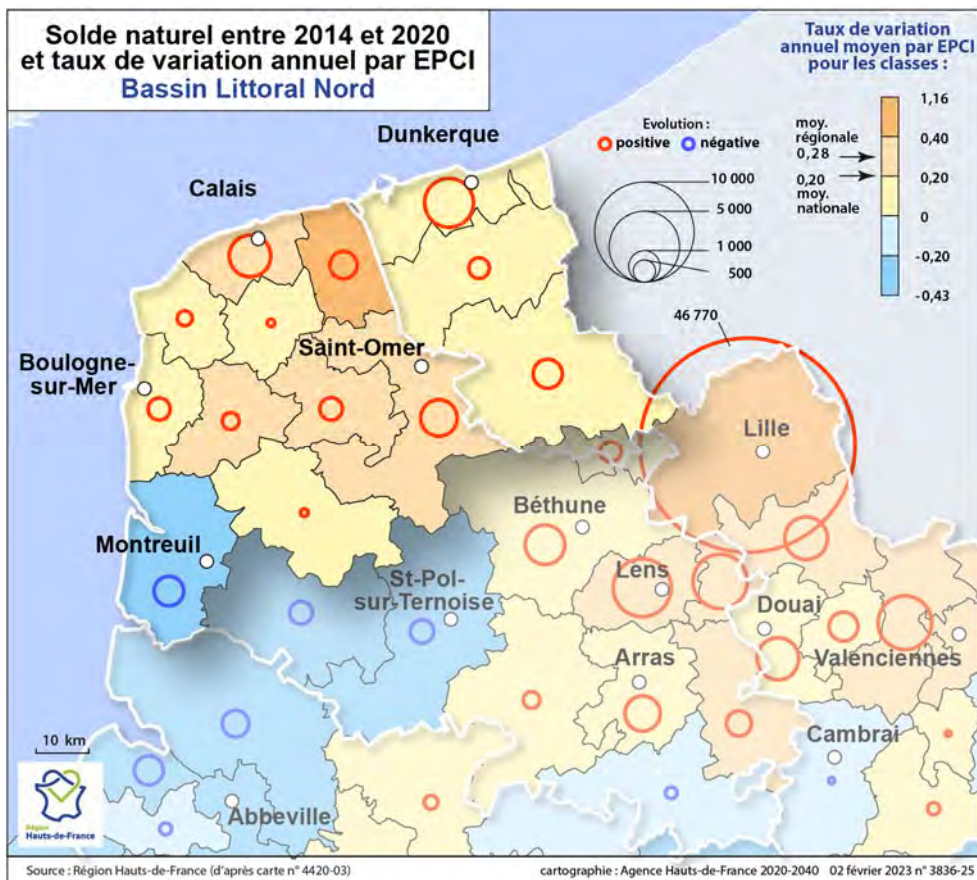
► A.3. La démographie et les projections à 2040



**Evolution de la population du bassin Littoral Nord (scénario central Insee, Omphale 2022, Indice 100 = 2018)**



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





### Éléments 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 1<sup>er</sup> 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 Littoral Nord représente près de 15 % de la population régionale avec 869 670 habitants (soit une densité de 205 habitants/km<sup>2</sup> contre 189 habitants/km<sup>2</sup> en Hauts-de-France).

Cet espace est néanmoins en déprise démographique avec un taux de croissance annuel moyen de la population de -0,34 % par an entre 2014 et 2020 contre -0,02 % en moyenne régionale sur la même période.

Le solde naturel (+8 299 entre 2014 et 2020) ne compense plus le solde migratoire (-26 188 sur la même période) : autrement dit, les naissances ne compensent plus les migrations résidentielles (davantage de départs que d'arrivées).

En lien avec la recomposition du tissu productif qui s'est opérée dans les années 90 et les difficultés économiques d'activités qui avaient contribué au développement du territoire, le déficit migratoire pénalise l'espace littoral. Il concerne particulièrement les jeunes aux moments des études supérieures et de l'entrée dans la vie active.

Des contrastes existent cependant au sein de ce bassin Littoral Nord : si les agglomérations de la façade maritime perdent de la population (Dunkerque, Calais, Boulogne-sur-Mer), l'arrière-pays est en croissance démographique à l'exception du sud du bassin dans la partie montreuilloise.

Si les tendances démographiques récentes se prolongent, le bassin Littoral Nord verrait sa population diminuer d'environ 10 % à l'horizon 2040 (scénario central Insee Omphale 2022).

## ► A.3. La démographie et les projections à 2040

A l'image de la région, le bassin Littoral Nord 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 plus de 70 % d'ici 2040. Parallèlement, le nombre de 15-29 ans pourrait diminuer de quasiment 20 % sur le même horizon.

En 2020, le nombre des 15-29 ans s'élève à 147 040 (soit 16,9 % de la population totale du bassin, pour 18,4 % au niveau régional), alors que le nombre des 65 ans et plus s'élève à 170 590 (soit 19,6 % de la population totale du bassin, pour 18,2 % au niveau régional).

A l'horizon 2040 (projections Insee Omphale 2022), le nombre des 15-29 ans passerait à 123 627 (soit 15,6 % de la population totale du bassin, pour 17,6 % au niveau régional), alors que le nombre des 65 ans et plus passerait à 224 821 (soit 28,4 % de la population totale du bassin, pour 24,4 % au niveau régional).

De fortes disparités territoriales seraient observées avec, par exemple, des pourcentages des 65 ans et plus de la population totale qui varieraient de 25,4 % (SCOT du Pays de Saint-Omer) à 39,4 % (SCOT du Montreuillois).

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 Littoral Nord les publics jeunes et les publics seniors.

La surreprésentation des NEETs (« Neither in Employment nor in Education or Training ») est un indicateur important sur la nécessité de proposer des outils favorisant la mobilité des jeunes, éloignés de l'emploi et des formations. Avec l'implantation annoncée d'entreprises importantes, il est nécessaire de permettre à ces jeunes de pouvoir se rendre dans de bonnes conditions dans ces entreprises.

Le vieillissement va concerner l'ensemble des territoires du bassin, avec néanmoins l'identification de territoires à enjeux : par exemple le Haut-Pays d'Artois par rapport au panier « Seniors » (fiche « Accès aux équipements »), le Haut-Pays du Montreuillois par rapport à l'indice de fragilité numérique et ses enjeux d'aménagement (relatif éloignement au panier équipement de services publics, à l'offre de soins et aux lieux numériques (fiche « Fragilité numérique »).

Ce vieillissement peut aussi 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. Par exemple, l'implantation à Bourbourg de la Gigafactory Verkor<sup>1</sup>, dont les travaux vont débuter dans les prochains mois, pourrait donner lieu à la création

<sup>1</sup> Production de batteries bas carbone

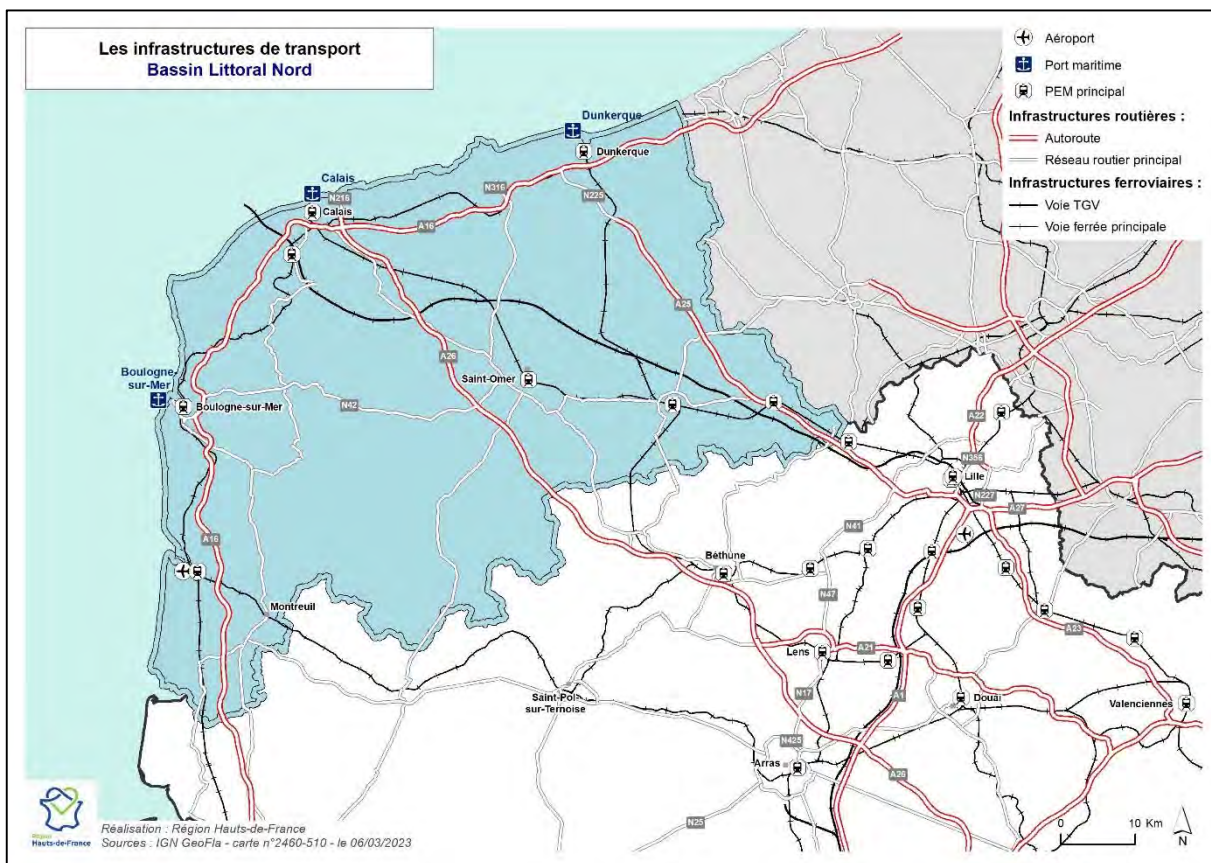
## ▶ A.3. La démographie et les projections à 2040

de 1 200 emplois directs à l'horizon 2027. L'implantation possible de deux EPR à Gravelines pourrait également générer au moins 8 000 emplois supplémentaires sur le territoire pour sa construction.

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.4. Les infrastructures de transport





### Éléments 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'Île-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 réseau de transport du bassin de mobilité Littoral Nord est structuré autour du littoral et orienté vers Lille.

Le réseau ferroviaire sur ce bassin de mobilité est relativement dense, même si inégal selon les territoires. Une des spécificités de ce bassin de mobilité est de bénéficier d'une voie TGV, qui dessert Calais - Fréthun.

On dénombre 8 Pôles d'échanges multimodaux considérés comme principaux, dont 6 PEM régionaux et 2 PEM de rabattement vers la métropole, situés sur le littoral et sur l'axe ferroviaire entre Lille et Calais.

Le territoire est également doté d'autoroutes structurantes pour le territoire : l'A16 sur le littoral, l'A26 qui relie Calais au Bassin Minier et l'A25 entre Lille et Dunkerque. La N42 qui relie Boulogne-sur-Mer à l'A26 joue un rôle important dans la desserte des territoires.

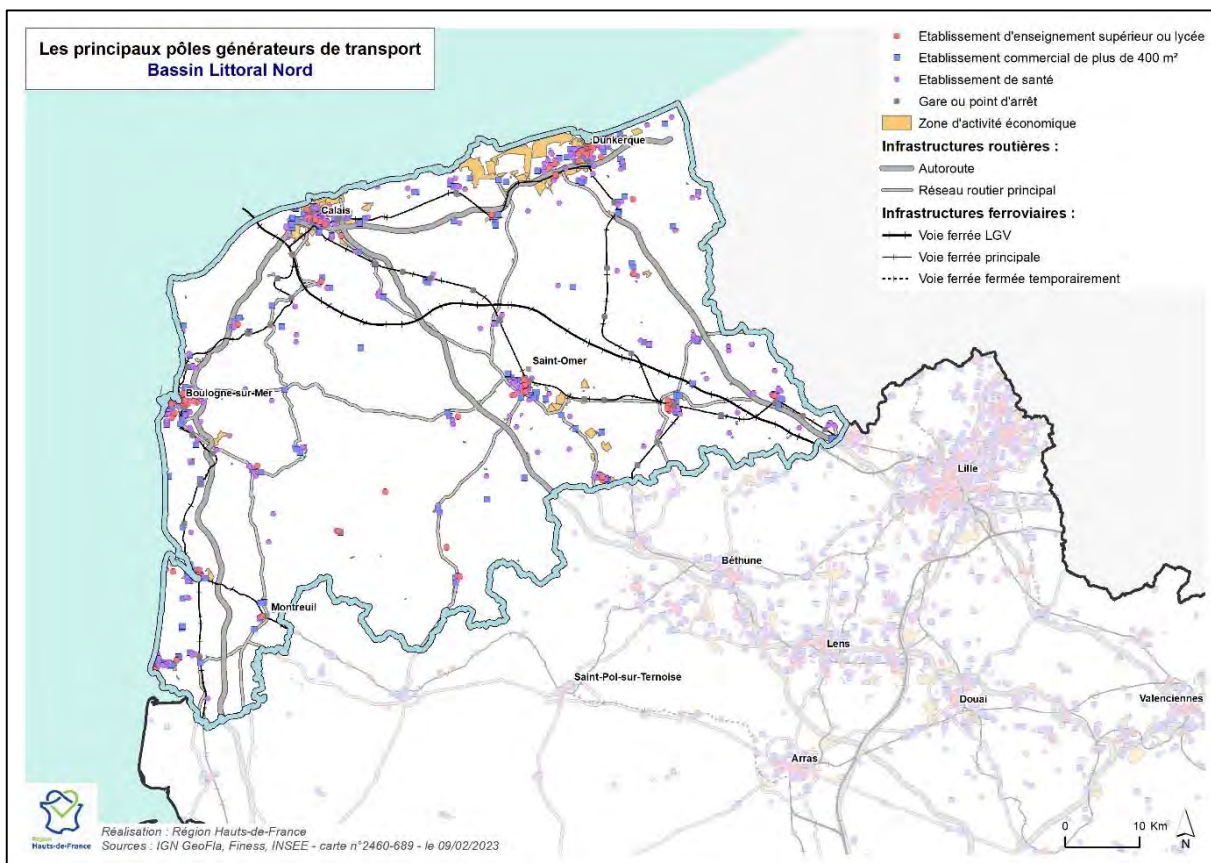
Les 3 villes disposant d'un port maritime sont desservies à la fois par le réseau autoroutier et ferroviaire.



### Enjeux et perspectives

Malgré une densité certaine des réseaux de transports dans le bassin de mobilité, ces derniers sont pourtant très régulièrement saturés aux heures de pointe. On peut donc se poser localement la question de l'optimisation des infrastructures de transport existantes en s'appuyant notamment sur les transports collectifs et sur les services de mobilité alternatifs à la voiture individuelle.

► 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 de mobilité Littoral Nord, on constate une polarisation forte des générateurs de flux sur le littoral. Saint-Omer concentre également un certain nombre de ces pôles, mais dans une moindre mesure que les grandes agglomérations du littoral.

Les établissements d'enseignement supérieur et les lycées sont ainsi très majoritairement situés dans les agglomérations de Calais, Boulogne, Dunkerque et Saint-Omer. Ils sont le plus souvent situés dans une commune qui bénéficie d'infrastructures ferroviaires.

La grande majorité des établissements de santé et de formation indiqués sont situés à proximité immédiate des axes routiers et ferroviaires structurants du territoire.

On note néanmoins une multiplicité d'équipements générateurs de flux qui sont présents dans des zones moins denses en termes d'infrastructures de transports, aussi bien dans les domaines de la santé qu'économique.

Cette carte fait ressortir des effets de concentration spatiale, à mettre en corrélation avec les situations de congestion récurrente des grandes agglomérations.

Même s'ils ne sont pas représentés sur la carte suivante, les équipements touristiques sont également des pôles générateurs importants de déplacements. Sur ce bassin de mobilité, ils sont également principalement situés sur le littoral (par exemple Nausicaa).

Bien évidemment, les pôles générateurs de déplacements se situent également dans le bassin Aire Urbaine Centrale, et principalement au sein de la métropole lilloise. Les équipements présents dans la métropole lilloise (économique, scolaire, santé...) génèrent des flux de déplacements importants.

A noter également l'attraction que peuvent produire les pôles générateurs de mobilité, notamment pour l'emploi, situés en Belgique.

## ► A.5. Les principaux pôles générateurs de déplacements



### Enjeux et perspectives

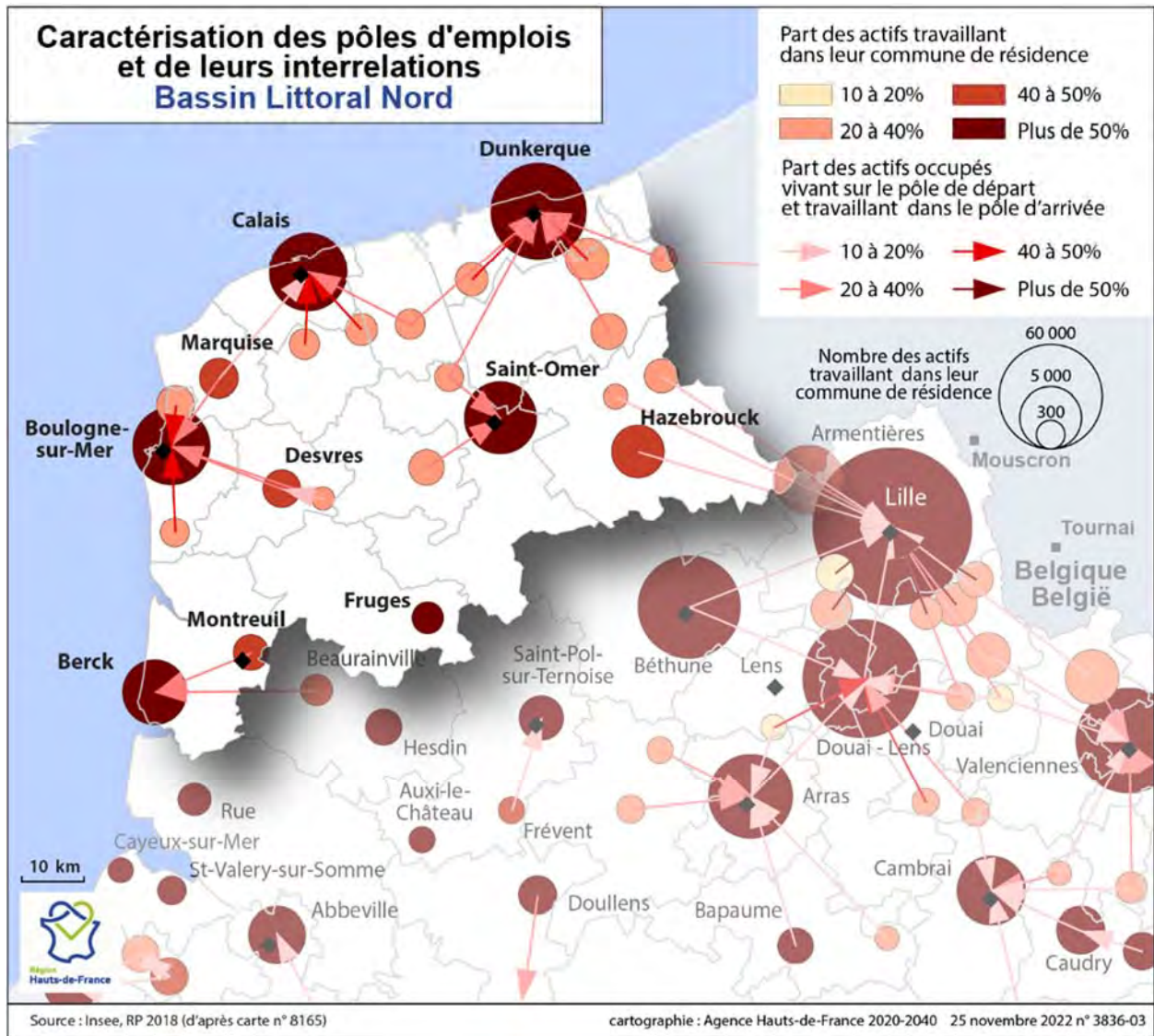
Les enjeux de mobilité et d'aménagement du territoire sont intrinsèquement liés.

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.

Les transports en commun actuels ne peuvent pas toujours répondre aux demandes 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



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





### Éléments de contexte

Les Hauts-de-France regroupent près de 2 120 000 emplois. Les fonctions « transversales »<sup>1</sup> 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 »<sup>2</sup> regroupent près d'un emploi sur cinq. A l'inverse, les fonctions « métropolitaines »<sup>3</sup> sont sous-représentées dans la région (un emploi sur cinq) et concentrées dans l'aire de Lille. Enfin, les fonctions « présentesielles »<sup>4</sup> 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 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'Île-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.

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> Les emplois dans les fonctions productives sont ceux produisant des biens matériels ou mettant en œuvre concrètement des processus techniques (agriculture, fabrication, BTP).

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> Les fonctions présentesielles regroupent des métiers répondant localement aux besoins de la population (résidente ou touristique).

## ► A.6. Les interrelations entre les pôles d'emploi



### Caractérisation du bassin de mobilité

Près de 13 milliards d'euros de richesse sont dégagés par les établissements implantés sur le bassin Littoral Nord (14 % de la richesse produite sur l'ensemble de la région).

Cinq intercommunalités concentrent plus de 65 % de la richesse dégagée sur l'espace littoral :

- CU de Dunkerque - Grand Littoral
- CA du Boulonnais
- Ca du Pays de St-Omer
- CA du Calaisis
- CC de Flandre-Intérieure

Le littoral conserve une forte spécificité industrielle. Ainsi, l'industrie représente 30 à 40 % des emplois salariés privés dans le Dunkerquois ou l'Audomarois.

La sphère présentielle (activités qui répondent à la demande locale - résidents ou touristes) pèse davantage dans la richesse économique du Montreuillois ou de la région d'Audruicq, l'économie de proximité étant particulièrement développée dans le Montreuillois.

De fortes disparités territoriales sont observées en termes d'accès au marché du travail avec des taux d'emploi qui varient de 56,4 % à 73,2 % selon les intercommunalités du bassin Littoral Nord. Cinq grands pôles d'emplois structurent le bassin de mobilité : Berck-sur-Mer, Boulogne-sur-Mer, Calais, Dunkerque et Saint-Omer.

Les interrelations entre les pôles d'emploi du bassin font apparaître un système littoral entre les villes portuaires de la partie nord, également raccordé aux dynamiques de mobilités de la métropole régionale. Au sud du bassin, les interrelations sont un peu moins développées, traduisant une moins grande diffusion sur le territoire mais aussi une importance locale non négligeable. Berck étend néanmoins son influence vers Montreuil et les Sept-Vallées.



### Enjeux et perspectives

Plusieurs gros projets d'implantation d'entreprises ont émergé récemment sur ce bassin de mobilité et en particulier dans le territoire du Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD), avec une douzaine de projets industriels.

Ces projets sont à des degrés plus ou moins avancés et pourraient aboutir à des créations d'emplois. Par exemple, l'implantation à Bourbourg de la Gigafactory Verkor<sup>5</sup>, dont les travaux vont débuter dans les prochains mois, pourraient donner lieu à la création de 1 200 emplois directs à l'horizon 2027. L'implantation possible de deux EPR à Gravelines pourrait également générer de nombreux emplois supplémentaires sur le territoire. ProLogium Technology devrait également s'implanter au sein du port de Dunkerque avec 3 000 emplois directs.

A moyen terme, ce sont ainsi entre 16 000 et 20 000 nouveaux emplois qui devraient se développer sur ce territoire, dont 10 000 d'ici 2027.

<sup>5</sup> Production de batteries bas carbone

# CHAPITRE



août 2017 © P. Dapvri

Cap Gris-Nez

## 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.





## Éléments 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.

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.

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

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

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 :

- 4 grands pôles littoraux : Dunkerque, Calais, Boulogne-sur-Mer, Berck-sur-Mer
- 2 grands pôles d'envergure régionale interfaces : Saint-Omer, Hazebrouck
- des pôles intermédiaires structurant l'arrière-pays.

Quelques chiffres clés pour un territoire qui compte :

- un espace qui comporte 13 EPCI, et concernés par 2 pôles métropolitains
- un espace concerné par 7 SCOTs et 7 PCAET adoptés

Ce bassin est concerné par les 3 types de ruralité définis dans le SRADDET :

- espaces périurbains
- espaces ruraux en développement
- espaces peu denses et isolés

Ce bassin fait partie de l'espace à enjeu du SRADDET : « diffuser l'économie maritime »

Il repose sur une ambition collective : mobiliser l'ensemble des territoires dans le développement de l'économie maritime et assurer une diffusion équilibrée des effets au bénéfice de l'emploi et de la préservation de la diversité du littoral.

Il s'agit de construire une stratégie portuaire favorisant les complémentarités, de créer les conditions d'un développement touristique respectueux des richesses naturelles, de préserver les écosystèmes et les paysages, de rééquilibrer la dynamique résidentielle (littoral / rétro-littoral...), et développer des coopérations avec les territoires britanniques, belges et normands.

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 à la métropole lilloise

- Décongestionner l'accès routier et réguler les trafics.
- Fiabiliser la desserte ferroviaire et rendre plus capacitaire et rapide l'accessibilité à la métropole lilloise.

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.).

Le bassin de mobilité Littoral Nord 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 aussi bien pour améliorer les relations avec la Belgique qu'avec le Royaume-Uni. Un des premiers enjeux est de qualifier les flux pour permettre de mieux y répondre.

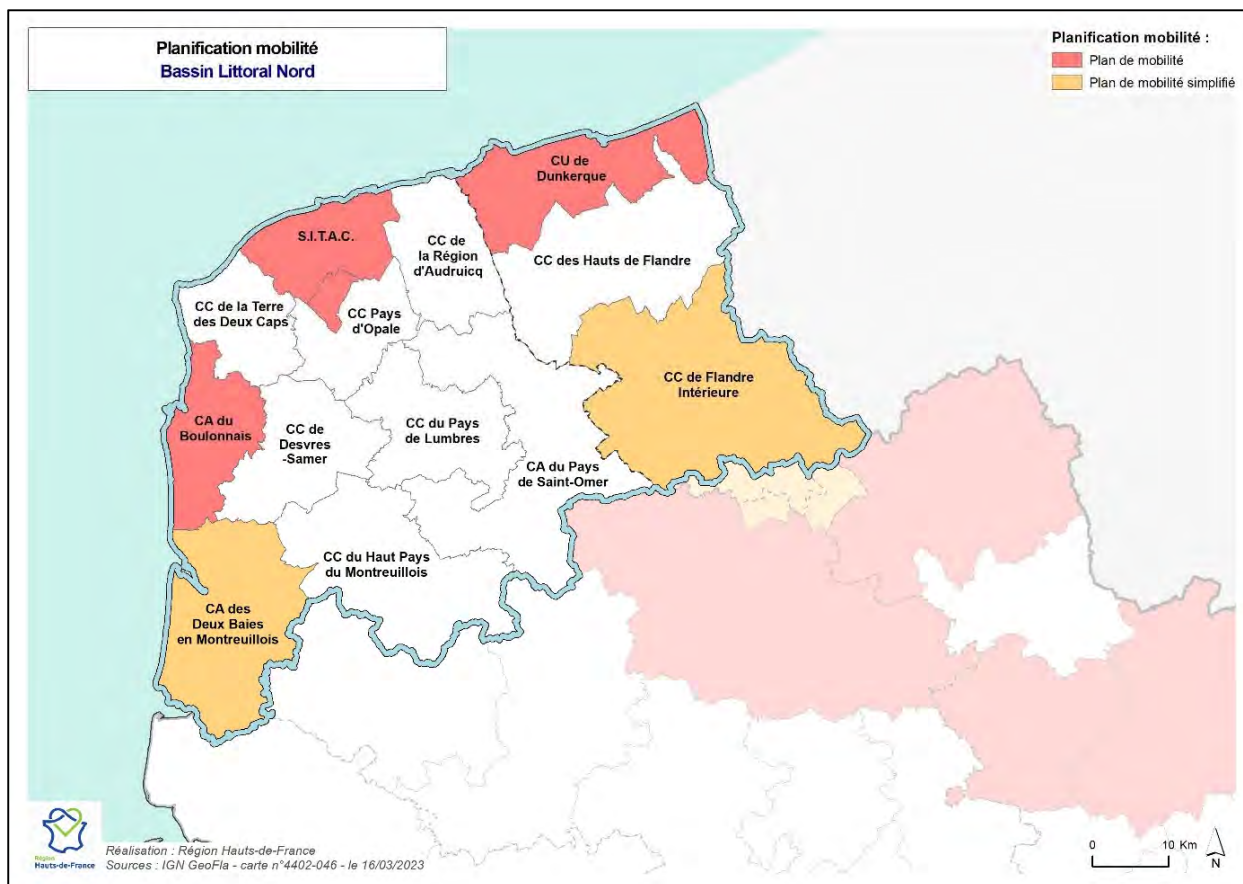


### Enjeux et perspectives

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 : intermodalité, relations transfrontalières et interrégionales, accessibilité de la métropole lilloise, pôles d'échanges, solutions de mobilité pour tous les publics et les territoires les plus vulnérables, solutions décarbonées...

► 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 qui doivent en particulier décliner localement les objectifs du SRADDET présentés par ailleurs dans ce diagnostic.

Les COM et 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<sup>1</sup> :

- le plan de mobilité (PdM), ex-plan de déplacements urbains (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. 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 et de l'urbanisme, et des mobilités.

Les PLU et PLUI favorisent également la mobilité en général et l'amélioration des aménagements en mobilités douces en particulier (avec des outils réglementaires relatifs aux emplacement réservés, à la protection des cheminements, la prise en compte des mobilités douces dans les orientations d'aménagement et de programmation.

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 mobilités 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.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> CEREMA, <https://www.cerema.fr/fr/actualites/plan-mobilite-simplifie-note-synthese-du-cerema>

<sup>2</sup> 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 AOM, ont un rôle significatif concernant la mobilité dans les territoires. Ils financent par exemple les travaux relatifs aux routes départementales sur lesquelles ils aménagent des pistes ou bandes cyclables, 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 Économique, 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 »<sup>3</sup>. 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, à l'échelle de leurs territoires de référence.



#### Caractérisation du bassin de mobilité

Comme illustré par la cartographie, 3 AOM du Bassin de mobilité Littoral Nord ont réalisé un plan de mobilité (CA du Boulonnais, SITAC et CU Dunkerque Grand Littoral), et 2 territoires ont élaboré un Plan de mobilité simplifié (CA des 2 Baies du Montreuillois et CC Flandre Intérieure). On retrouve ainsi une dynamique forte relative à la mise en place de documents de planification sur la mobilité. En effet, d'autres AOM ont lancé des procédures pour élaborer des Plans de mobilité simplifiés telles que la CC Pays d'Opale ou encore la CC de Desvres-Samer.

Le Pôle Métropolitain Côte d'Opale a délibéré le 10 novembre 2022 afin de lancer une étude stratégique concernant la mobilité sur le territoire. Cette étude est réalisée avec les Agences d'Urbanisme de Flandre Dunkerque, Saint-Omer et Boulogne-sur-Mer. Il est envisagé que cette étude s'attache notamment dans un premier temps à réaliser une base de données sur les flux touristiques et une analyse critique des parcours de mobilité à partir des pôles générateurs de flux (actifs/étudiants).

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 agglomérations de Lille, Béthune, Douai-Lens, Valenciennes, et les EPCI situés entre ces agglomérations.<sup>4</sup> Plusieurs actions liées à la mobilité sont actuellement travaillées (plan de déplacements des entreprises, plans de déplacements établissements scolaires, schémas cyclables...).

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

<sup>4</sup> DREAL, [https://www.nord.gouv.fr/contenu/telechargement/78266/479447/file/DI\\_PPA\\_signee.pdf](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<sup>5</sup> 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 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 créer un « comité vélo 62 ».

Le Département du Nord dispose également d'un Schéma cyclable qui a été revu en 2018, qui vise à une meilleure visibilité de toutes les politiques vélo existantes, avec un effort accru sur la transversalité de cette politique volontariste.

2 GECT sont concernés par le bassin de mobilité Littoral Nord, le GECT West Vlaanderen-Flandre Dunkerque-Côte d'Opale et le GECT Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai. Ces deux structures transfrontalières font de l'enjeu de la mobilité une priorité, avec des travaux visant à réduire « l'effet frontière » pour les déplacements de la population.

Une étude est également en cours sur la frange Ouest de la MEL, dont les résultats devront également être pris en compte dans les réflexions.



### Enjeux et perspectives

Il est déterminant que les travaux relatifs aux COM et aux PAMS puissent capitaliser sur productions réalisées par les nombreux acteurs de la mobilité sur le territoire du Littoral Nord. Par exemple, les études réalisées par les différentes Agences d'Urbanisme devront être prises en compte dans les réflexions.

Il revient d'ailleurs à chacun 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 par des acteurs de la mobilité. 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 efficaces sont proposées à d'autres échelles, il ne sera pas nécessairement pertinent d'en créer de nouvelles.

Alors que le PMCO initie des travaux sur la mobilité sur son périmètre, une parfaite coordination des travaux avec le COM et le PAMS est nécessaire, et d'ores et déjà réalisée techniquement. Les travaux réalisés par le PMCO pourront être valorisés dans les COM et PAMS.

Concernant la mobilité transfrontalière, les GECT pourraient être légitimes afin d'organiser les échanges et établir des propositions à l'échelle des bassins de mobilité.

Dans les réflexions sur le covoiturage, le schéma interdépartemental devra être pris en compte.

<sup>5</sup> <https://info.lenord.fr/upload/attachments/apaac2023schemainterdepartementaldecovoiturage5962-6399ec862c3d5.pdf>

► B.3. Les objectifs mobilité des SDAASP





## Éléments 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 (Établissements Publics de Coopération Intercommunales) 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 « 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.

## ► B.3. Les objectifs mobilité des SDAASP



### Caractérisation du bassin de mobilité

Comme pour la Région Hauts-de-France, les départements du Nord et du Pas-de-Calais ont un taux d'utilisation de la voiture particulière pour les déplacements domicile-travail très élevé : 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 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. 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.

Sur le bassin de mobilité Littoral Nord, on recense, en 2022, 28 maisons « 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 Départements 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
- 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 ;
      - Action 2.1 : Encourager la mobilité et promouvoir l'offre existante en levant les freins
      - Action 2.2 : Accompagner la mobilité des personnes ayant des besoins de mobilités spécifiques (développer les mobilités solidaires en favorisant l'interconnaissance des acteurs, valoriser les dispositifs d'aide à la mobilité pour les personnes à la recherche d'emploi...)
      - Action 2.3 : Poursuivre le développement des aires de covoiturage et des modes doux (aires de covoiturages, vélos...)
    - ◆ Objectif 2 : Assurer le maillage des infrastructures et des services de mobilité
      - Action 2.4 : Définir des stratégies territoriales de mobilité vers les services à l'échelle régionale et locale
      - Action 2.5 : Garantir un haut niveau de services en matière de voiries pour favoriser la mobilité et les déplacements de tous les habitants



## 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 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'efficacité 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 SDAASP vont être prochainement réalisés, 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 être des lieux où les actions mises en place dans les PAMS des différents bassins de mobilité puissent être mises en exergue, à l'échelle des départements.



# CHAPITRE

## C



©Région Hauts-de-France

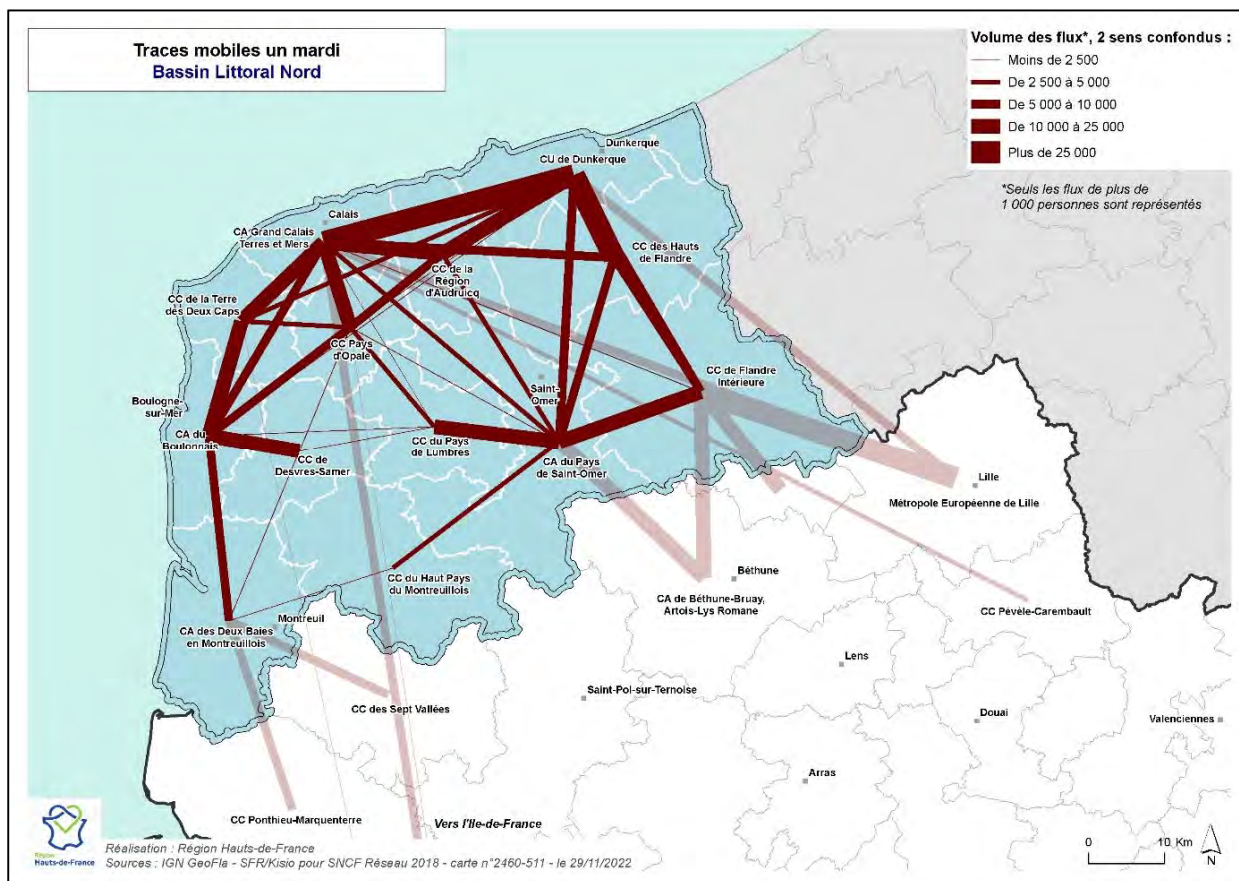
Transport scolaire

## 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



Chapitre C



## Éléments 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 1,6 millions le nombre de déplacements, tous modes et tous motifs, effectués quotidiennement et concernant le bassin de mobilité du Littoral Nord, sachant que 71% de ces déplacements sont internes à un même EPCI du bassin, 19% sont des échanges entre EPCI du bassin et 10% sont des flux avec l'extérieur. Les déplacements sont particulièrement nombreux sur la façade littorale, autour de St-Omer, en échange avec la MEL et avec la CABBALR. S'agissant des échanges avec l'extérieur du bassin, 130 900 (soit 80%) se font avec l'Aire urbaine centrale, 9% avec le Littoral Sud et 9% avec l'Ile-de-France.

286 900 actifs réalisent des trajets domicile-travail (D-T) internes au bassin, dont 73% sont même internes à un seul EPCI. Sur les 76 800 D-T entre EPCI du bassin, 97% sont faits en voiture. Les flux correspondants ressemblent à ceux qui sont observés via les traces mobiles. On constate une part modale des transports collectifs (TC) et du train intéressante pour les échanges avec la MEL.

Concernant les flux d'échanges avec l'extérieur du bassin<sup>1</sup>, on comptabilise 58 000 actifs et ces échanges se font principalement avec l'Aire urbaine centrale (71%), le Littoral Sud (12%), l'Arrageois (5%) et l'Ile-de-France (5%). L'usage des TC et du train est particulièrement important pour les relations avec l'Ile-de-France (33%) et avec l'Aire urbaine centrale (15%).

Par ailleurs, 131 400 actifs résidant dans ce bassin effectuent une distance domicile-travail supérieure à 10 km ; la plupart de ces trajets de moyenne-longue distance concernant les ressorts territoriaux de plusieurs AOM. 76% de ces déplacements sont internes au bassin. Pour ceux sortant du bassin, 10% se rendent en Belgique, 8% en Ile-de-France et 79% dans le reste des Hauts-de-France. Dans l'autre sens, on compte 18 900 « entrants » en parlant d'actifs de l'extérieur venant travailler dans ce bassin de mobilité.

Enfin, on estime à près de 267 300 le nombre de grands mobiles résidant dans ce bassin, soit 35% des habitants de plus de 11 ans. Dans la journée, ils font en moyenne 4,9 déplacements, parcourent 80 km sur 1h49 de temps. On peut supposer que ces grands mobiles réalisent plus de 80% des distances couvertes par l'ensemble des habitants du bassin.

<sup>1</sup> 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

52% sont des hommes. On note en particulier que 49% des grands mobiles ont un travail à plein temps (contre 9% à temps partiel), 15% sont des scolaires ou étudiants, 15% sont à la retraite et 5% sans emploi. 84% ont le permis de conduire. 6% utilisent régulièrement les TC urbains, au moins 2 fois par semaine.

Les grands mobiles de ce bassin effectuent 630 600 déplacements de plus de 10 km par jour. La voiture est le « mode principal » pour 87,6% de ces déplacements, loin devant les TCU (2,5%), le train (1,8%) et le car (1,8%). Enfin, on estime que 91% de ces déplacements de plus de 10 km sont internes au bassin.

Avec les informations relatives à la demande de déplacements, on constate une armature littorale prégnante.



#### Enjeux et perspectives

Les flux et échanges entre EPCI sont particulièrement importants dans ce bassin où plus d'1/3 des habitants peuvent être considérés comme des grands mobiles. L'usage des TC est déjà une réalité sur les relations interurbaines et notamment pour les échanges avec la MEL. Aussi, on peut considérer qu'il existe un terreau pour le développement des pratiques alternatives à la voiture sur le Littoral Nord, à l'exception peut-être du sud du bassin et du côté du Montreuillois où les flux sont plus diffus et la voiture très présente.

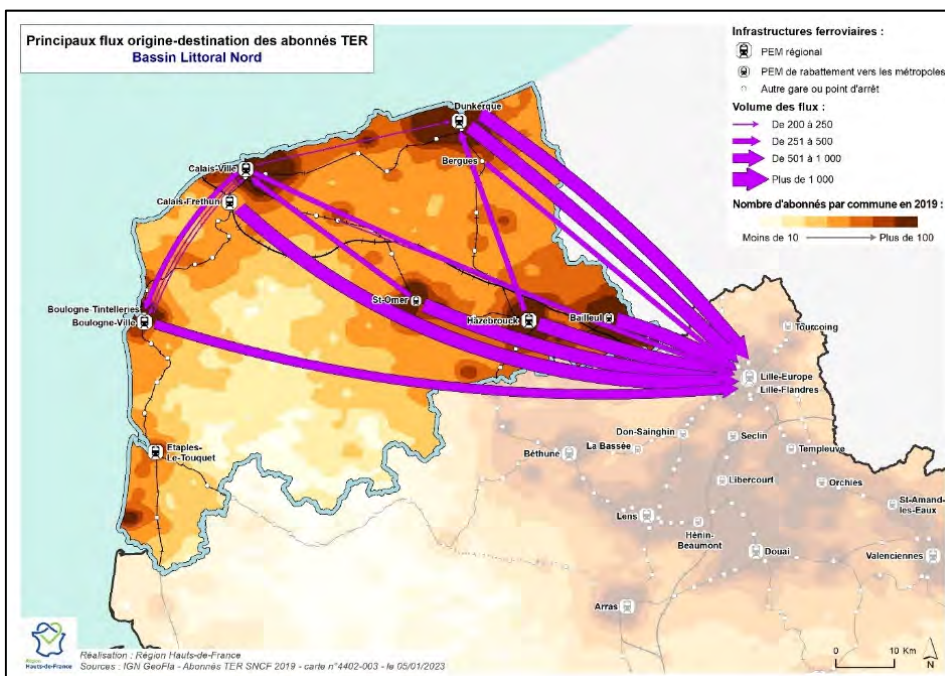
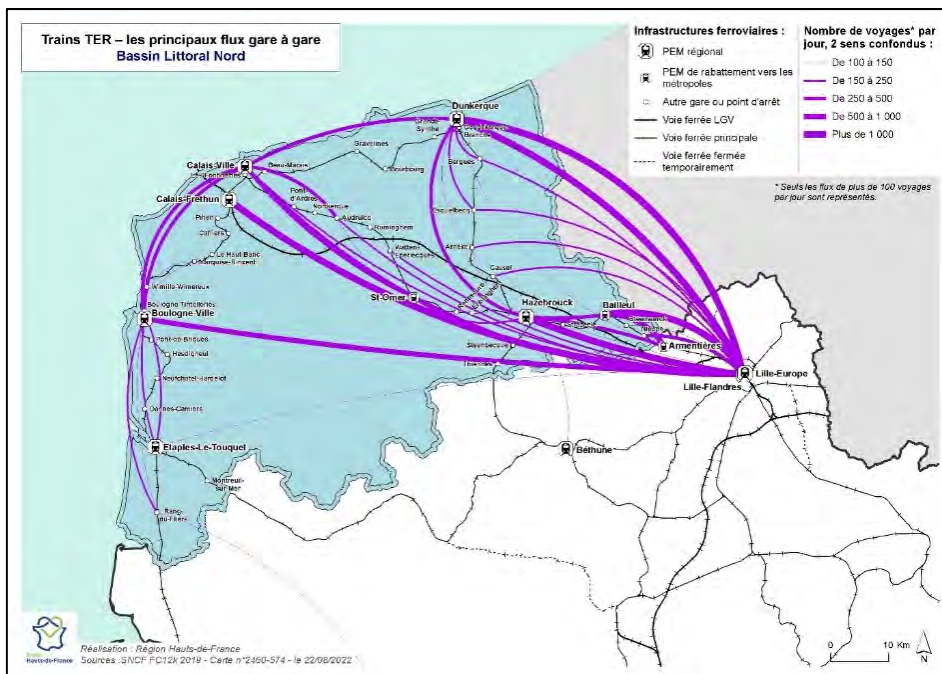
On constate une bande littorale plus dense et mieux desservie en transport, et un hinterland plus rural où les populations sont plus dépendantes de la voiture. Il y a une nécessité de mieux relier ces espaces. Il existe une dépendance à la voiture notamment du fait d'un manque d'interconnexions entre les réseaux de transports en commun. Il existe également la nécessité de coordonner au mieux les plans vélos des différents territoires.

A noter que les données disponibles ne permettent pas de qualifier les échanges avec la Belgique. La question des déplacements transfrontaliers est certainement à aborder dans le cadre de la réalisation des COM et des PAMS et la multiplicité des acteurs associés devrait permettre de partager la connaissance nécessaire pour traiter ce sujet.

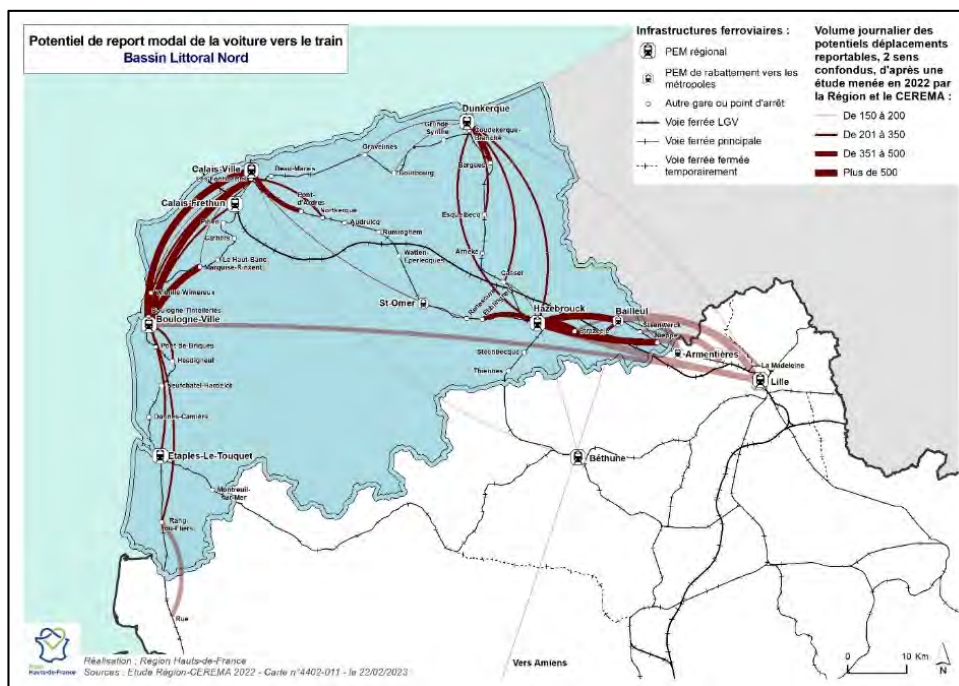


► C.2. La fréquentation des services de transport régionaux

Chapitre C



► C.2. La fréquentation des services de transport régionaux



**Éléments 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 autour des services ferroviaires régionaux (TER et TERGV) depuis 2002 et des services routiers interurbains et scolaires depuis 2017.

Dans les Hauts-de-France, 1 300 trains circulent chaque jour, et permettent 200 000 voyages quotidiens en desservant 380 communes dont 142 avec une gare, 220 avec une halte et 18 desservies par du transport à la demande.

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



**Caractérisation du bassin de mobilité**

1) La fréquentation des trains régionaux dans le bassin Littoral Nord

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 même si on peut également distinguer un usage notable le long du littoral sur l’axe Boulogne – Calais – Dunkerque. Sur 27 400 voyages quotidiens ayant au moins une gare située dans le bassin de mobilité, on constate

### ► C.2. La fréquentation des services de transport régionaux

ainsi que 7 200 sont internes au bassin ; autrement dit que les  $\frac{3}{4}$  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 22 400 abonnés TER résidant dans le bassin. Là-encore, près des  $\frac{3}{4}$  se rendent à l'extérieur du bassin, principalement sur Lille et 5 800 réalisent des déplacements internes au bassin. Ces abonnés habitent en grand nombre autour des gares de Dunkerque, Calais, St-Omer, Hazebrouck et Bailleul. Sur une large partie sud du bassin, et sur le Montreuillois en particulier, l'usage du train est très limité.

- 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.

En termes de volume de déplacements transférables vers le train, il convient de prendre ces résultats avec prudence car certaines personnes refuseront catégoriquement de changer leurs pratiques, d'une part, et les données disponibles entraînent à priori une surestimation de ce potentiel sur le versant nord, d'autre part. De plus, cette étude ne prend pas en compte les capacités actuelles du réseau ferroviaire pour accueillir des voyageurs supplémentaires. Toutefois, ce travail permet d'identifier les principales relations sur lesquelles il existe un potentiel d'usagers nouveau intéressant, comme sur les axes Boulogne-Calais et Dunkerque-Hazebrouck et Hazebrouck-Lille.

#### 2) La fréquentation des transports interurbains et scolaires régionaux dans le bassin Littoral Nord

- Le réseau de transport interurbain régional des Hauts-de-France est majoritairement utilisé par des scolaires.

Dans le bassin de mobilité Littoral Nord, on dénombre ainsi environ 28 800 scolaires qui sont abonnés au transport par car organisé par la Région. La surreprésentation des scolaires par rapport aux autres publics est plus importante dans le réseau du Pas-de-Calais que celui du Nord. 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 : 71 lycées, 86 collèges et 58 établissements primaires

Les cars de la Région Hauts-de-France desservent 2 590 arrêts en période scolaire dans le bassin Littoral Nord, en aller-retour, et parfois également le midi.

En une année, l'ensemble des voyages scolaires routiers réalisés sur le réseau régional s'élève à environ 4,6 millions sur le bassin de mobilité Littoral Nord.

- Le réseau de transport interurbain régional tend à développer les services aux usagers dits commerciaux. Dans le département du Nord, l'intégralité de l'offre de transport interurbain est ouverte aux usagers commerciaux.

Dans le Nord, tous les arrêts sont ouverts aux usagers commerciaux quel que soit le statut de la ligne, soit 1 167 arrêts. Dans le Pas-de-Calais, 280 points d'arrêts sont desservis toute l'année pour les dessertes commerciales. En période scolaire cette offre commerciale s'élève à 453 points d'arrêts.

On dénombre ainsi 816 000 voyages commerciaux routiers dans le bassin Littoral Nord.

## ► C.2. La fréquentation des services de transport régionaux

Les lignes les plus fréquentées dans le bassin sont :

- La ligne 904 Dunkerque Saint-Omer avec 70 305 voyages commerciaux
- La ligne 429 Desvres Samer Boulogne avec 68 422 voyages commerciaux
- La ligne 910 Neuf Berquin Merville Lille avec 65 407 voyages commerciaux
- La ligne 423 Gravelines-Calais avec 53 040 voyages commerciaux



### Enjeux et perspectives

Le train est aujourd'hui utilisé dans 56% des déplacements intermodaux des habitants du bassin et 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 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.

Concernant le transport interurbain par car, les travaux relatifs aux COM et PAMS pourraient faire émerger de nouveaux besoins des territoires. Néanmoins, à l'heure actuelle, toute création d'une nouvelle offre suppose la suppression d'une offre par ailleurs en raison des moyens financiers disponibles, du réemploi des véhicules, du manque de conducteurs. Par ailleurs, les flux relatifs aux transports interurbains commerciaux sont encore relativement faibles par rapport aux flux scolaires, notamment parce que cette offre de transport est souvent méconnue. Il faut donc vérifier collectivement que les offres sont bien connues localement pour attirer des publics non scolaires.

Les enjeux relatifs à la coordination des horaires entre les transports interurbains et le TER sont également importants, pour optimiser l'intermodalité.

► C.3. La mobilité transfrontalière

Carte de la Mobilité

«Circulez malin au-delà de la frontière»





### Eléments de contexte

La Région Hauts-de-France a la particularité d'être un territoire frontalier, avec des flux quotidiens importants, notamment avec la Belgique.

Au niveau national, il est constaté que les territoires transfrontaliers connaissent une augmentation des flux migratoires quotidiens. Pour reprendre les éléments d'analyse de la Mission Opérationnelle Transfrontalière, ces flux peuvent être ainsi catégorisés :

- les flux de travailleurs transfrontaliers, qui représentent les flux les plus importants. Selon le rapport du Commissariat général à l'égalité des territoires de 2019, 438 000 personnes franchissent chaque jour la frontière depuis la France pour aller travailler dans un pays voisin.
- les flux de déplacements de proximité (santé, scolaires, loisirs, commerce...)
- les dessertes de longue distance (transit, transports de marchandises...)



### Caractérisation du bassin de mobilité

Le Bassin de mobilité Littoral Nord est particulièrement concerné par la question de la mobilité transfrontalière. Le GECT West-Vlaanderen/Flandre-Dunkerque-Côte d'Opale, groupement européen de coopération territoriale institué le 3 avril 2009, présent sur le territoire priorise ainsi dans ses travaux le sujet de la mobilité transfrontalière.

Il est proposé ici de mettre en exergue les travaux menés dans le cadre du projet Interreg V Transmobil, qui s'est déroulé de 2018 à mars 2023. Ce projet de coopération transfrontalière vise à améliorer la mobilité en milieu rural, dont le chef de file est la Province de Flandre Occidentale (West-Vlaanderen). 22 partenaires ont collaboré pour permettre la réussite de ce projet Interreg V, dont 7 français (CCHF, CCFI, Région Hauts-de-France, AGUR, AUD Saint Omer, Département du Nord, HDFM, CUD) et bien sûr le GECT West-Vlaanderen/Flandre-Dunkerque-Côte d'Opale.

La mobilité transfrontalière avec la Grande-Bretagne n'est pas évoquée ici.

Le slogan de Transmobil est « Circulez malin au-delà de la frontière » et concernait donc entièrement la mobilité dans la région frontalière.

Le projet Transmobil vise à l'amélioration des mobilités transfrontalières en milieu rural, au travers de 3 actions majeures :

- améliorer la mobilité dans les zones rurales transfrontalières en proposant de nouvelles alternatives de transport, réduire la dépendance à l'égard des voitures individuelles
- aménager un réseau de « hubs » en tant que points centraux de mobilité dans les villages de la région
- améliorer l'information aux voyageurs à travers la carte transfrontalière actualisée des transports en commun

Les résultats de ce projet sont nombreux en termes de connaissance avec des productions dans les domaines suivants :

- descriptif d'équipements par modes de déplacements (gares, bus, aires de covoiturage aménagées...)
- données disponibles pour les usages (organisation de la mobilité transfrontalière, enquête déplacements Flandre-Dunkerque, déplacements domiciles-travail, flux routiers et routes structurantes...)

Concernant la mise en place de hubs de mobilité, les réalisations sont également concrètes. « De part et d'autre de la frontière, 9 hubs Transmobil sont en cours de développement. Du côté belge, il y a des hubs à Adinkerke (De Panne), Veurne, Koksijde, Kortemark, Klerken (Houthulst), (Vleteren), Krombeke (Poperinge), Poperinge, Ypres. Du côté français Hondschoote, Bergues, Watten-Eperlecques, Esquelbecq, Arnèke, Bavinchove (Cassel), Hazebrouck, Bailleul, Nieppe. Trois partenaires du projet de Transmobil (WVI, CCHF et CCFI) ont développé les hubs en coopération avec les 18 communes. Chaque hub est différent et continuera à s'étendre. »<sup>1</sup>

Dans ces hubs de mobilité, on retrouve par exemple des abris à vélos, des pompes à vélos, des stations de recharge, des vélos partagés, des voitures partagées... Il est parfois possible de combiner dans certains hubs le transport avec le retrait d'un colis.

A la fin de l'année 2022, la carte transfrontalière de la mobilité a été formalisée, permettant de donner « une vue d'ensemble des réseaux de train, bus et tramway du territoire transfrontalier ». Cette carte est disponible notamment de manière digitale : <https://www.egts-gect.eu/fr/carte-de-la-mobilite>. Cette carte permet notamment de repérer les 18 hubs de mobilité.



#### Enjeux et perspectives

Dans les travaux de Transmobil, il est indiqué « ce travail d'analyse permettra d'alimenter les échanges transfrontaliers entre techniciens et élus, mais également d'informer et de sensibiliser les citoyens sur les pratiques et enjeux de la mobilité ». Dans le cadre des travaux sur le COM et le PAMS du bassin de mobilité Littoral Nord il est déterminant que les différents acteurs puissent s'approprier au mieux les enjeux soulevés par ces travaux et optimiser ainsi l'offre de services de mobilité transfrontalière.

Il existe notamment des enjeux relatifs aux connexions des aménagements cyclables pour optimiser des trajets transfrontaliers.

Cette fiche est très incomplète sur la mobilité transfrontalière. Il conviendra de compléter avec d'autres éléments. Dans le cadre des COM et des PAMS il conviendra de formaliser des axes de travail sur la mobilité transfrontalière.

Les GECT pourraient avoir un rôle significatif à jouer dans ces travaux.

Un projet de ligne transfrontalière est actuellement en réflexion, pour une expérimentation entre Poperinge et Hazebrouck.

<sup>1</sup> <https://www.egts-gect.eu/fr/download/carte-transfrontaliere-de-la-mobilite-2022-guide-pratique>

# CHAPITRE



## D

## 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 autour des services ferroviaires régionaux (TER et TERGV) depuis 2002 et des services routiers interurbains et scolaires depuis 2017. Ces services régionaux, en favorisant les déplacements interurbains et en reliant les différentes AOM, ont naturellement un rôle structurant à jouer pour faciliter les pratiques intermodales et pour connecter tous les territoires aux réseaux de transport.

1 300 trains circulent chaque jour, et permettent 200 000 voyages quotidiens en desservant 380 communes dont 142 avec une gare, 238 avec une halte.

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.

Concernant 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 y compris dans le périmètre des AOM urbaines. Le budget annuel des services routiers est de 360 millions d'euros. Le parc de véhicules compte 2 500 cars.

Pour faciliter les déplacements des habitants, la Région propose des tarifs adaptés à chaque situation :

- pour les services d'autocar, une gamme tarifaire avantageuse avec un titre unitaire à 1 € et des titres à tarif réduits ou gratuits en direction des jeunes, des seniors et des PMR.
- pour les services de train, 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

### 1. Rappel historique sur la construction des réseaux routiers

Les 2 réseaux de transport routier scolaire ont été construits pour permettre à chaque élève de se rendre à son établissement scolaire de secteur que ce soit en primaire, puis au collège ou au lycée. C'est donc la sectorisation des établissements scolaires qui induit l'offre de transport scolaire. Pour les établissements privés qui ne sont pas soumis à une sectorisation, l'offre de transport répond à une logique de plus forte proximité et s'appuie aussi sur l'offre existante pour les établissements publics situés dans les mêmes communes.

A cela s'est ajouté le réseau commercial (ouvert à tous les publics) qui répond au besoin du maillage du territoire vers les pôles urbains qui concentrent souvent les emplois et les services.

A ce titre, le principe mis en œuvre sur le réseau en 2013 dans le Pas-de-Calais était que chaque chef-lieu de canton ou d'EPCI soit desservi par une ligne commerciale toute l'année avec au moins deux aller-retours. Dans le Nord, le réseau de lignes commerciales s'est développé progressivement distinctement des besoins scolaires pour couvrir des besoins sur les motifs de déplacements pendulaires domicile-travail, administratifs et/ou loisirs. Ces lignes permettent de desservir une majorité des communes hors AOM urbaines à raison d'un minimum de 2 allers-retours par jour toute l'année.

### ► D.1. Les services de transport régionaux

#### 2. 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 :

- 2 ligne Express : 904 E et 910 E

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.

- 11 lignes fortes : 901, 902, 903, 904, 905, 906, 907, 908, 909, 912 et 913

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.

- 11 lignes de proximité : 921, 922, 923, 924, 925, 926, 927, 928, 929, 930 et 931

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.

Au niveau des services régionaux routiers, il n'existe pas sur le bassin Littoral Nord de service de transport à la demande fonctionnant avec un système de réservation.

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 Littoral Nord :

- 3 lignes TERGV : il s'agit de TGV desservant les grands pôles régionaux (Lille, Dunkerque, Arras et Amiens)
- 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.
- 7 lignes TER Proxy : il s'agit de TER de proximité desservant le cœur du territoire régional.

Le réseau ferroviaire nécessite des travaux plus ou moins importants et réguliers afin de permettre la circulation des trains en toute sécurité. Sur le bassin Littoral Nord, la ligne Saint-Pol – Etaples a été régénérée à l'identique afin de maintenir cette ligne TER Proxy.

## ► D.1. Les services de transport régionaux

### 3. Cars « 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.

Plusieurs AOM sont concernées dans le bassin Littoral Nord :

- Sur la CA du Boulonnais, 2 lignes sont en portes ouvertes où les cars régionaux parcourent 171 000 km par an et ont permis 23 200 trajets pour des usagers urbains commerciaux ou scolaires.
- Sur la CA des 2 Baies en Montreuillois, 3 lignes sont en portes ouvertes où les cars régionaux parcourent 56 000 km par an et ont permis 5 100 trajets pour des usagers urbains commerciaux ou scolaires.
- Sur la CA du Pays de Saint Omer 2 lignes Oscar et 2 lignes Arc en Ciel sont en portes ouvertes où les cars régionaux parcourent 220 000 km par an et ont permis 27 754 trajets pour des usagers urbains commerciaux ou scolaires.
- Sur le SITAC, la ligne 427 dessert les communes d'Escales et de Sangatte en portes ouvertes avec 50 400 km par an et 1 400 trajets pour des usagers urbains commerciaux.
- Sur la CU de Dunkerque, 8 lignes conventionnées parcourent 378 120 km chaque année. Les montées urbaines totalisant 29 474 sur l'année 2021/2022.
- Sur la MEL, 4 lignes conventionnées concernent directement le Bassin Littoral Nord (lignes 908, 909, 910 et 913) et parcourent 164 257 km chaque année. Les montées urbaines totalisent 13 836 sur l'année 2021/2022.

Concernant le service de transport TER, l'intégration tarifaire permet à un usager d'utiliser son titre urbain à bord du TER et de réaliser un trajet à l'intérieur du ressort territorial de l'AOM. Dans le bassin Littoral Nord, il y a actuellement une intégration tarifaire sur le territoire de la CU de Dunkerque. Quoique gratuit, les usagers qui souhaitent emprunter librement le TER sur le ressort territorial de la CUD doivent s'acquitter d'un titre de transport distribué par SNCF :

- L'Abo libre circulation à tarif préférentiel tout public mensuel (20€) et annuel
- L'Abo libre circulation à tarif préférentiel pour les jeunes mensuel (10€) et annuel

### 4. Evènementiel, lignes estivales

Lors de la saison estivale, l'ensemble des habitants du bassin Littoral Nord peuvent bénéficier du dispositif éTER pour se rendre en train grâce à un billet aller à 1€ 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 et faciliter l'accès aux sites touristiques régionaux.

Le bassin Littoral Nord comprend 8 des 9 destinations Mer de ce dispositif, à savoir : Dunkerque, Calais, Wimille, Boulogne, Rang-du-Fliers-Verton, Noyelles, Etaples–Le Touquet et Rue. On compte également 2 destinations Nature et Ville sur le Bassin Littoral Nord parmi les 27 proposées dans le cadre de l'opération éTER : Saint-Omer et Bergues.

### ► D.1. Les services de transport régionaux

D'autre part, la Région Hauts-de-France a mis en place des offres touristiques incluant le transport et la visite d'un lieu. Dans le bassin Littoral Nord, le pack TER Nausicaa propose à tarif préférentiel :

- 1 aller-retour en TER au départ d'une gare de la région Hauts-de-France ou de la gare de Paris Nord et à destination de Boulogne Ville ;
- la liaison entre la gare de Boulogne Ville et l'aquarium Nausicaa en bus Marinéo
- la visite de Nausicaa.

Par ailleurs, il existe d'autres packs touristiques accessibles depuis l'ensemble des gares des Hauts-de-France :

- 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 (au départ de toutes les gares de la Région et Paris Nord)
  - ◆ 1 pass 2 jours illimité pour visiter la Baie de Somme à bord de trains historiques
- Pack 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 (au départ de toutes les gares de la Région et Paris Nord)
  - ◆ entrée au château de Chantilly
- Pass Louvre-Lens : ce pass donne droit à :
  - ◆ 50% de réduction sur le billet aller/retour en TER à destination de Lens (au départ de toutes les gares de la Région)
  - ◆ 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 Oscar et Arc-en-Ciel, 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 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 un développement du réseau commercial permettrait de répondre à des besoins de transports de la population. Il existe un besoin important de communiquer davantage sur l'offre de transports interurbains déjà existante, peu connue des usagers non scolaires.

Il convient également de continuer de travailler sur la complémentarité des transports interurbains et les transports en commun urbains existants ou en projet.

## ► D.1. Les services de transport régionaux

Des conventions existent déjà entre la Région et des AOM locales pour permettre aux cars régionaux de circuler « portes ouvertes » au sein du ressort territorial d'une AOM. Des réflexions pourraient être poursuivies dans ce domaine pour une optimisation de l'offre de transport

Par ailleurs, 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 développer le nombre de conducteurs de cars (formations, plannings, ...).

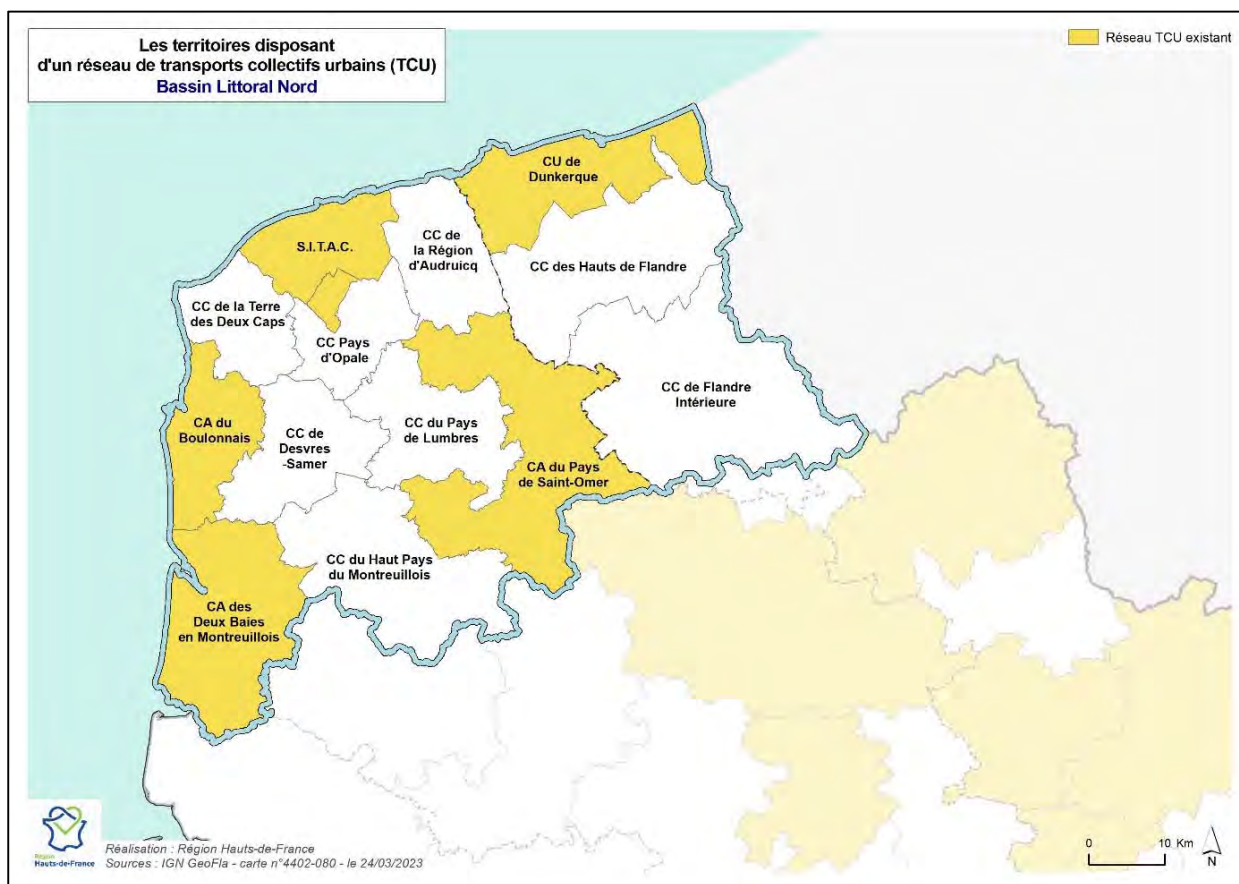
Enfin, les lignes routières interurbaines pourraient être amenées à évoluer si de nouveaux besoins des territoires émergent : création d'une nouvelle desserte, renforcement d'une offre, modification du cadencement, etc. Néanmoins, à l'heure actuelle, toute création d'une nouvelle offre suppose la suppression d'une offre par ailleurs en raison des moyens financiers disponibles, du réemploi des véhicules, du manque de conducteurs.

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. Il faut également avoir en perspective que le lot de l'étoile Lille-Littoral pour le réseau TER sera réattribué dans le cadre de l'ouverture à la concurrence. Cette évolution notable devrait intervenir à moyen terme et pourrait modifier le plan de transport actuel. Cela contribuera peut-être à favoriser plus d'intermodalité avec d'autres modes de transport.

A plus long terme, le projet de Service Express Régional Métropolitain (SERM Lille) permettra de doubler les fréquences ferroviaires sur l'étoile ferroviaire de Lille, aussi bien sur les lignes TER omnibus que sur les lignes TER plus rapides. Ce projet impliquera notamment la révision du réseau régional dans son ensemble.

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 : un nom, un visuel. La création d'une marque Région permettrait de rendre plus visible ce réseau. Dans la même logique, il serait utile de matérialiser tous les arrêts routiers interurbains avec des poteaux présentant les informations nécessaires aux usagers : le nom de l'arrêt, le nom du réseau de transport, les lignes desservant l'arrêt et les fiches horaires associées.

► D.2. L'offre de Transport Collectif Urbain (TCU)



## ► D.2. L'offre de Transport Collectif Urbain (TCU)



### Éléments 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 (SPM). 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'accord 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 Littoral Nord, il existe 5 AOM qui organisent des transports collectifs de personnes sur leurs ressorts territoriaux.

Il s'agit des EPCI ou Syndicat de Transport suivants :

- Communauté d'Agglomération du Boulonnais,
- Syndicat des Transports Urbains du Calais, avec 15 communes desservies (les 14 communes de la CA du Grand Calais Terres et Mers et la commune de Guïnes) ;
- Communauté d'Agglomération du Pays de Saint-Omer;
- Communauté Urbaine de Dunkerque ;
- Communauté d'Agglomération des Deux Baies en Montreuillois, depuis septembre 2021, avec les lignes régulières entre les 3 pôles de Montreuil, Etaples et Berck.

### ► D.2. L'offre de Transport Collectif Urbain (TCU)

La fréquentation de ces réseaux de transports collectifs urbains s'établit, en 2019, comme suit, selon l'enquête sur l'offre de transports collectifs urbains en Région Hauts-de-France, édition 2020<sup>1</sup> :

- Communauté d'Agglomération du Boulonnais = 3 695 600 voyages, et en moyenne 36 voyages par habitant et par an ;
- Syndicat des Transports Urbains de l'Agglomération du Calaisis = 3 900 130 voyages, et en moyenne 35 voyages par habitant et par an. Avec la gratuité des transports, les chiffres ont significativement évolué, soit 6 500 000 voyages enregistrés en 2022.
- Communauté d'Agglomération du Pays de Saint-Omer = NA ; 376 000 voyages par an selon le rapport d'activités de la CAPSO 2021.
- Communauté Urbaine de Dunkerque = 17 275 278 voyages, et en moyenne 88 voyages par habitant et par an. Avec la gratuité des TCU, les chiffres continuent de progresser avec 20 600 00 voyages en 2022.

A noter que sur 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 mis en place par la Communauté d'Agglomération du Boulonnais et la Communauté Urbaine de Dunkerque assurent également des connexions avec les réseaux TER et interurbains.

En termes de tarification, il faut remarquer que le réseau de la Communauté Urbaine de Dunkerque, en 2018, et celui de l'agglomération de Calais, en 2020, sont devenus gratuits. Ils concernent tous deux près de 25 millions de voyages et une population de près de 300 000 habitants. Il s'agit ainsi d'une spécificité de ce bassin de mobilité (2 systèmes de transports denses et gratuits).



#### Enjeux et perspectives

A ce stade, ces éléments diagnostics 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.

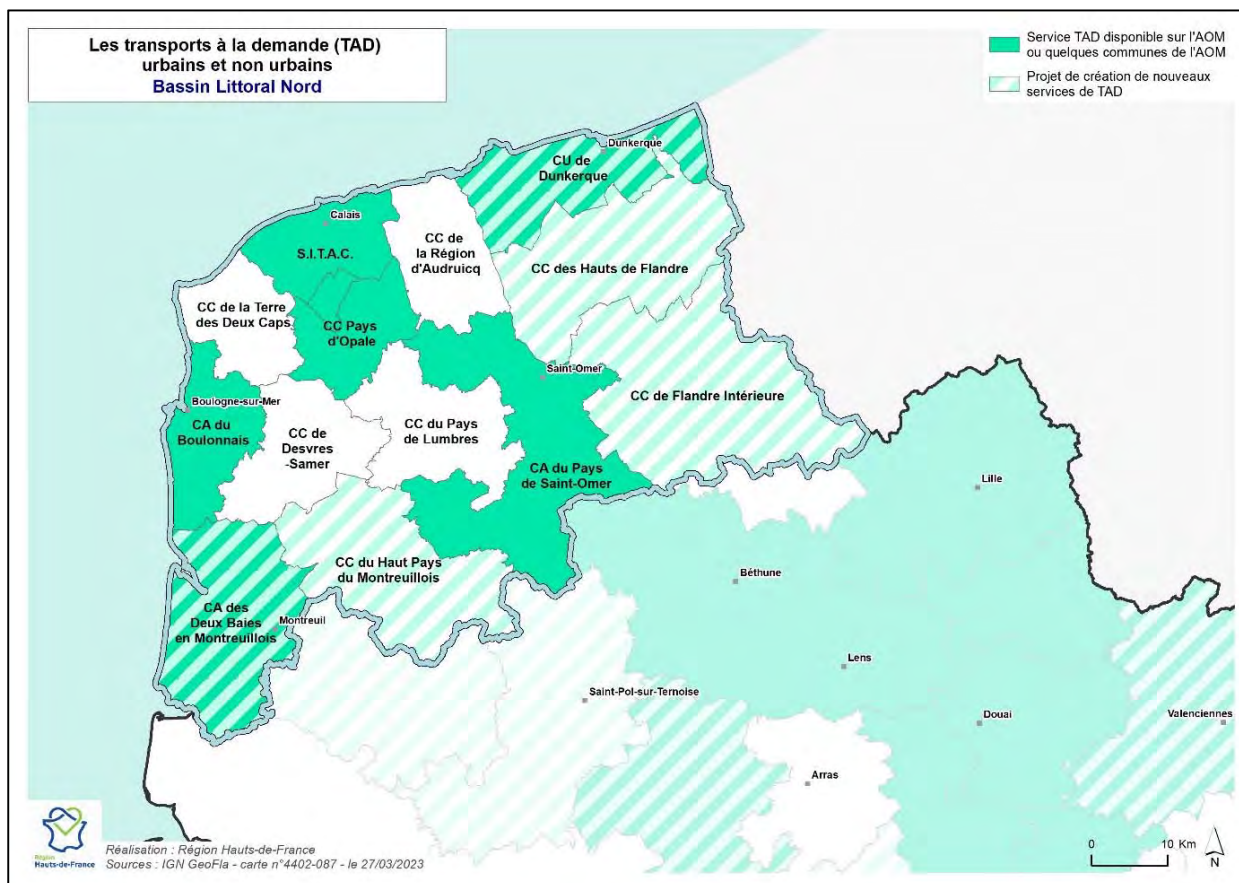
A titre d'exemples, les problématiques suivantes pourraient remonter :

- 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 ?
- comment améliorer les liaisons entre les espaces côtiers mieux dotés en infrastructures de transport et l'intérieur plus rural ?
- etc.

<sup>1</sup> [https://www.observatoire-transports-hauts-de-france.fr/IMG/pdf/2021\\_smi\\_ort\\_tcu\\_pap\\_v8.pdf](https://www.observatoire-transports-hauts-de-france.fr/IMG/pdf/2021_smi_ort_tcu_pap_v8.pdf)



► D.3. Les services de transport à la demande





### Éléments 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 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, plusieurs AOM du bassin littoral nord ont mis en place un service TAD en complémentarité du réseau urbain principal afin de desservir les secteurs non couverts :

- la CU de Dunkerque : il existe<sup>2</sup> un service circulant uniquement de nuit, venant compléter l'offre régulière de transport<sup>1</sup>; le service Etoile pour les personnes de plus de 70 ans à mobilité réduite ; et un service handibus pour les personnes en situation de handicap ;
- le SITAC : ce TAD fonctionne sur deux secteurs distincts, l'un permettant de relier les différents secteurs de Marck, l'autre permettant de transporter les gens de la gare TGV de Calais-Frethun au parc d'affaires de Calais<sup>2</sup> ; une nouvelle ligne de TAD est en service depuis septembre, en correspondance avec la ligne 5 du réseau, pour la desserte de la commune d'Escalles.

<sup>1</sup> Service taxibus de nuit de la CU de Dunkerque, <https://www.dkbus.com/page.php?rubrique=2&id=210-2>

<sup>2</sup> Service à la demande Prox'in du SITAC : <https://www.sitac-calais-opale-bus.fr>

### ► D.3. Les services de transport à la demande

- la CA du Boulonnais : ce TAD fonctionne sur 6 secteurs distincts permettant aux habitants de réaliser des déplacements au sein de chaque secteur. Ils fonctionnent selon un itinéraire précis et des horaires déterminés à l'avance<sup>3</sup> ;
- la CA du Pays de Saint Omer : le transport MOUVEO TAD est assuré tous les jours de 7h à 19h, sauf dimanches et jours fériés. Le TAD permet d'assurer un déplacement de commune à commune dans une même zone, ou d'une commune vers un des 6 points d'arrêt de correspondance.<sup>4</sup>
- la CA des Deux Baies en Montreuillois : un service de « Lignes sur rendez-vous », pour connecter les zones plus rurales aux centres urbains. 7 lignes sont ainsi disponibles sur rendez-vous.<sup>5</sup>
- de plus, La CC du Pays d'Opale a déployé un service de transport à la demande avant même sa prise en compétence au 1<sup>er</sup> juillet 2021. Pour cela, elle a bénéficié d'une délégation de compétences de la part de la Région.

Des réflexions sont menées par d'autres AOM pour mettre en place un TAD, comme indiqué sur la carte associée.

Plusieurs AOM du territoire travaillent actuellement avec Hauts-de-France Mobilité afin de lancer un TAD mutualisé, qui dépasserait les frontières des AOM (avec des demandes de délégations de compétences à la Région).



#### 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 (en dépassant les limites administratives) ou encore les services qui permettraient de faciliter l'accès aux principaux pôles d'échanges multimodaux, à l'image des réflexions menées actuellement par Hauts-de-France mobilités.

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.

<sup>3</sup> Service à la demande Marinéo de la CA du Boulonnais, <https://www.marineo.fr/se-deplacer/sad-service-demande>

<sup>4</sup> MOUVEO TAD de la CAPSO, <http://mouveo.ca-pso.fr/se-deplacer/transport-a-la-demande/>

<sup>5</sup> Lignes sur rendez-vous de la CA2BM, <https://www.ca2bm.fr/service-au-public/transports/se-deplacer/des-lignes-sur-rendez-vous>

# CHAPITRE

©L. Verdier

# E

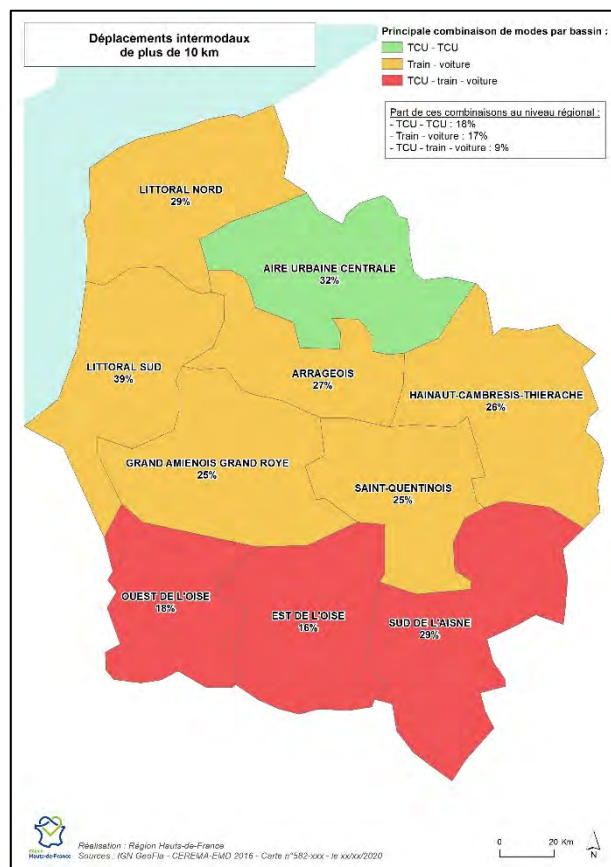
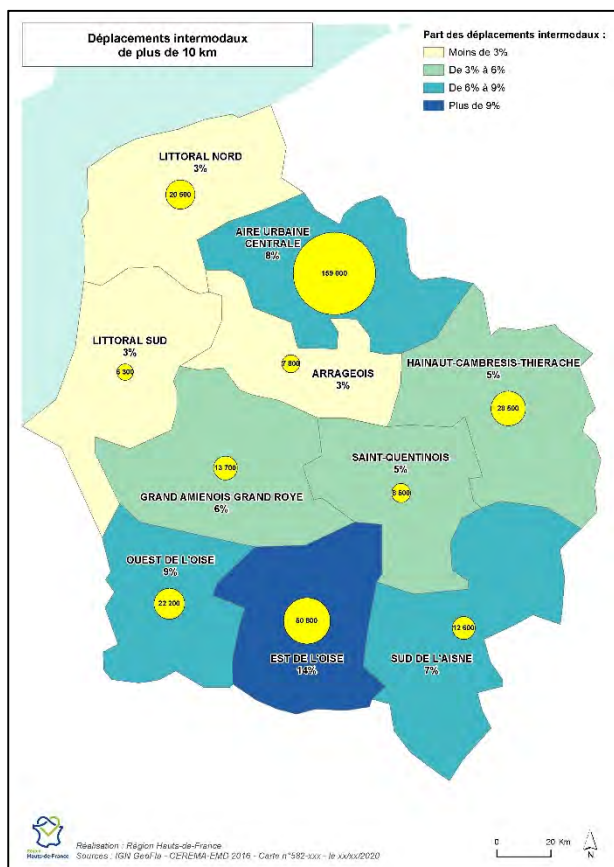
Gare Saint-Omer

## 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





### Éléments 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) du bassin de mobilité Littoral Nord effectuent quotidiennement près de 630 600 déplacements de plus de 10 km, dont 20 400, soit 3%, peuvent être considérés comme intermodaux.

5% de ces habitants effectuent au moins un déplacement de ce type chaque jour, hors week-end, et on comptabilise près de 27 déplacements pour 1 000 habitants ; ce qui est une valeur plutôt basse par rapport aux résultats obtenus dans les autres bassins de mobilité en Hauts-de-France.

Ces déplacements intermodaux font en moyenne 73 km et se décomposent en 2,2 trajets. Autrement dit, ils font appel à 2,2 modes ou véhicules différents.

Les combinaisons de modes dans ces déplacements intermodaux sont nombreuses et très variées mais deux reviennent le plus souvent : voiture + train (29%) et voiture + car (12%). La voiture est utilisée dans 78% des cas, ce qui est particulièrement élevé, devant le train avec 56%. A l'inverse, les transports collectifs urbains sont utilisés dans seulement 36% des déplacements intermodaux, valeur basse par rapport à ce qui est constaté dans d'autres bassins. Le recours au car est à 19%, ce qui est un score relativement important à l'échelle de la région pour les services routiers interurbains.

### ► E.1. Les déplacements intermodaux



#### 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 fouillés :

- Les pratiques intermodales au droit des principales gares du bassin. Des enquêtes menées par des AOM urbaines sont peut-être disponibles pour faire ces zooms ;
- Les échanges transfrontaliers sachant que les EMD ne permettent pas de connaître les flux provenant de la Belgique.

L'étude en cours dans le cadre du Pôle Métropolitain de la Côte d'Opale, concernant les parcours de mobilité, permettra également d'apporter des éclairages sur le sujet.

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.





Gare St Omer – Mai 2023 – © L. Verdier

## ► 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'une région, d'un pays limitrophe (Grand Est, Ile-de-France et 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 poussée 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.

### ► E.2. La tarification intermodale et la distribution

L'utilisateur 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'utilisateur 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 centrée et le cloud centré ou serveur centré. La carte centrée contient l'ensemble des informations relatives à l'utilisateur (son identité, son n° abonné mais aussi ses abonnements ou ses titres, des crédits éventuels).

Le cloud centré 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'utilisateur (un code barre par exemple).

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'utilisateur 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) :

Au niveau des supports : l'utilisateur 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.

- a) Au niveau de la distribution : l'utilisateur 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'utilisateur peut alors acheter un titre unique valable sur les deux réseaux.
- b) Au niveau des systèmes centraux billettiques : les systèmes billettiques de différents réseaux peuvent communiquer entre eux et s'échanger des informations sur les activités réalisées 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.

## ► E.2. La tarification intermodale et la distribution

### c) 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 ces différents systèmes.



### Caractérisation du bassin de mobilité

#### 1. Tarification intermodale

Dans le bassin Littoral Nord, concernant les services régionaux routiers, il a été établi des conventions de partenariat. Les usagers urbains peuvent donc utiliser des lignes régulières commerciales qui pénètrent dans le ressort territorial avec leur titre urbain. Les AOM suivantes sont concernées :

- la CA du Boulonnais avec 2 lignes portes ouvertes ;
- la CA des 2 Baies en Montreuillois avec 3 lignes portes ouvertes ;
- la CA du Pays de Saint Omer avec 4 lignes portes ouvertes (2 pour le réseau Oscar et 2 pour le réseau Arc-en-Ciel) ;
- le SITAC avec une ligne portes ouvertes desservant les communes d'Escales et de Sangatte ;
- la CU de Dunkerque avec 8 lignes conventionnées ;
- la MEL avec 4 lignes conventionnées ;

### ► E.2. La tarification intermodale et la distribution

Concernant les trains TER, deux tarifications intermodales existent sur le bassin Littoral Nord :

- une tarification combinée TER et titre urbain existe sur la CA du Boulonnais (réseau Marinéo) ;
- l'intégration tarifaire sur le territoire de la CU de Dunkerque. Bien que le réseau de la CUD soit gratuit, les usagers qui souhaitent emprunter librement le TER sur le ressort territorial de la CUD doivent s'acquitter d'un titre de transport distribué par SNCF.

#### 2. Distribution

En gare de Saint-Omer, un système de ventes croisées a été mis en service. En effet, il existe un service client mutualisé pour Mouvéo (réseau urbain de la CA du Pays de Saint-Omer), des titres SNCF TER et SNCF Voyages et des titres interurbains Oscar.

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 vis le service contact TER Hauts-de-France).

Concernant les trains TER, deux tarifications intermodales existent sur le bassin Littoral Nord :

- une tarification combinée TER et titre urbain existe sur la CA du Boulonnais (réseau Marinéo) ;
- l'intégration tarifaire sur le territoire de la CU de Dunkerque. Bien que le réseau de la CUD soit gratuit, les usagers qui souhaitent emprunter librement le TER sur le ressort territorial de la CUD doivent s'acquitter d'un titre de transport distribué par SNCF.

#### 3. Billettique et interopérabilité

Sur ce bassin, seules les CA du Pays de St-Omer et du Boulonnais ont déployé un système billettique interopérable PassPass respectant le référentiel fonctionnel défini par HDFM. La CA des 2 Baies en Montreuillois a mis en place un système billettique mais qui n'est pas aujourd'hui interopérable avec le système PassPass.

Les deux principales agglomérations de ce bassin, la CU Dunkerque Grand Littoral et le Syndicat de Transport du Calais, ont mis en place la gratuité sur leur réseau respectif de transport. Aussi, elles n'ont pas besoin de disposer d'une billettique.

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 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 à 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.

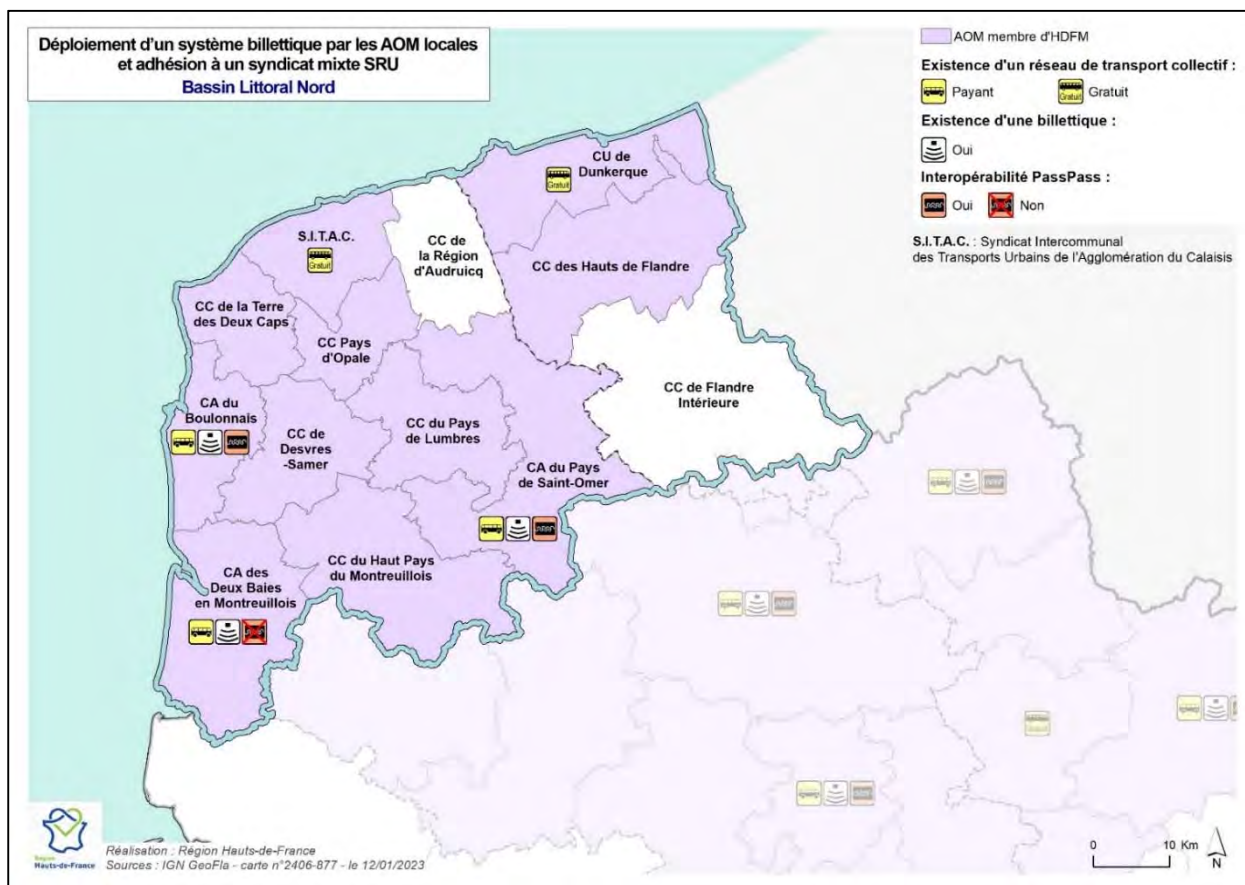
De plus, un «droit à la mobilité» doit être assuré dans le cadre de l'organisation des transports collectifs. Une tarification sociale et solidaire est nécessaire pour permettre aux publics plus vulnérables d'accéder aux transports collectifs. Les AOM développent pour leur réseau de transport des tarifications 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 sur les mêmes âges selon les AOM. Cette question devra être abordée lors de l'élaboration des PAMS.

D'autre part, 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 communiquées 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, 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 partagés, 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 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 :

- 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 : organisation de services publics réguliers de transport, réalisation, gestion et exploitation d'infrastructures de transport comme les gares routières ou les pôles d'échange multimodal (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 Pass Pass pour HdFM.

#### 1. La démarche Pass Pass

Le système Pass Pass 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. Ce calculateur peut être mis à disposition via API ou widget. 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 2024, un nouveau calculateur d'itinéraires, un nouveau site web 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. HdFM met aussi à disposition des terminaux points de vente (TPV) et des terminaux points de vente simplifiés (TPVS). Les TPV permettant plusieurs types d'opérations : la création d'un compte usager, l'édition de carte PassPass, la lecture de ces supports ou encore les opérations de service après-vente (SAV). Les TPVS, quant à eux, permettent la distribution et la lecture du contenu des cartes.

## 2. La démarche SISMO

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 (Système Intégré de Services à la Mobilité dans l'Oise) 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. La mise en service du SISMO 2 est prévue en juillet 2023. 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 fonctions/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 se veut évolutif et 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 (ex : suivi et analyse de la fréquentation).

## ► E.3. Les services intermodaux des syndicats mixtes de coordination



### Caractérisation du bassin de mobilité

Le bassin Littoral Nord compte 13 AOM. Au 1er janvier 2023, sur les 13 AOM de ce bassin, 11 sont membres d'HDFM. De plus, la Région et le Département du Nord en sont aussi membres.

A ce jour, les structures n'ayant pas adhéré à HDFM sont la CC Flandre Intérieure, la CC de la Région d'Audruicq et le Département du Pas-de-Calais.

#### 1. La billettique

Sur ce bassin, seules les CA du Pays de St-Omer et du Boulonnais ont déployé un système billettique interopérable PassPass respectant le référentiel fonctionnel défini par HDFM. La CA des 2 Baies en Montreuillois a mis en place un système billettique mais qui n'est pas aujourd'hui interopérable avec le système PassPass.

Les deux principales agglomérations de ce bassin, la CU Dunkerque Grand Littoral et le Syndicat de Transport du Calais, ont mis en place la gratuité sur leur réseau respectif de transport. Aussi, elles n'ont pas besoin de disposer d'une billettique.

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 UBI et dont l'interopérabilité avec les réseaux équipés de PassPass est en cours de déploiement ;
- le réseau TER, équipé en billettique PassPass.

#### 2. L'information multimodale

Les 5 AOM disposant d'un réseau TC urbain (CU Dunkerque, CA du Boulonnais, CAPSO, SITAC, CA des deux Baies eis) alimentent avec leurs données le calculateur d'itinéraires PassPass.

D'autres territoires ont pu déployer des services de mobilité particuliers, comme la CC du Pays d'Opale avec son service Taxi Vert, et ces offres ne sont pas référencées aujourd'hui sur le site PassPass.fr.

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 médias Pass Pass (site web, application mobile, calculateur d'itinéraires et outils d'analyse de l'offre).



### Enjeux et perspectives

Le bassin Littoral Nord est l'un des bassins les mieux couverts par HDFM et seules 2 AOM ne sont aujourd'hui pas adhérentes. Se pose donc la question de leur adhésion qui leur permettrait de bénéficier des outils déployés par HDFM et de s'inscrire dans un environnement d'échanges et de coordination avec les territoires voisins.

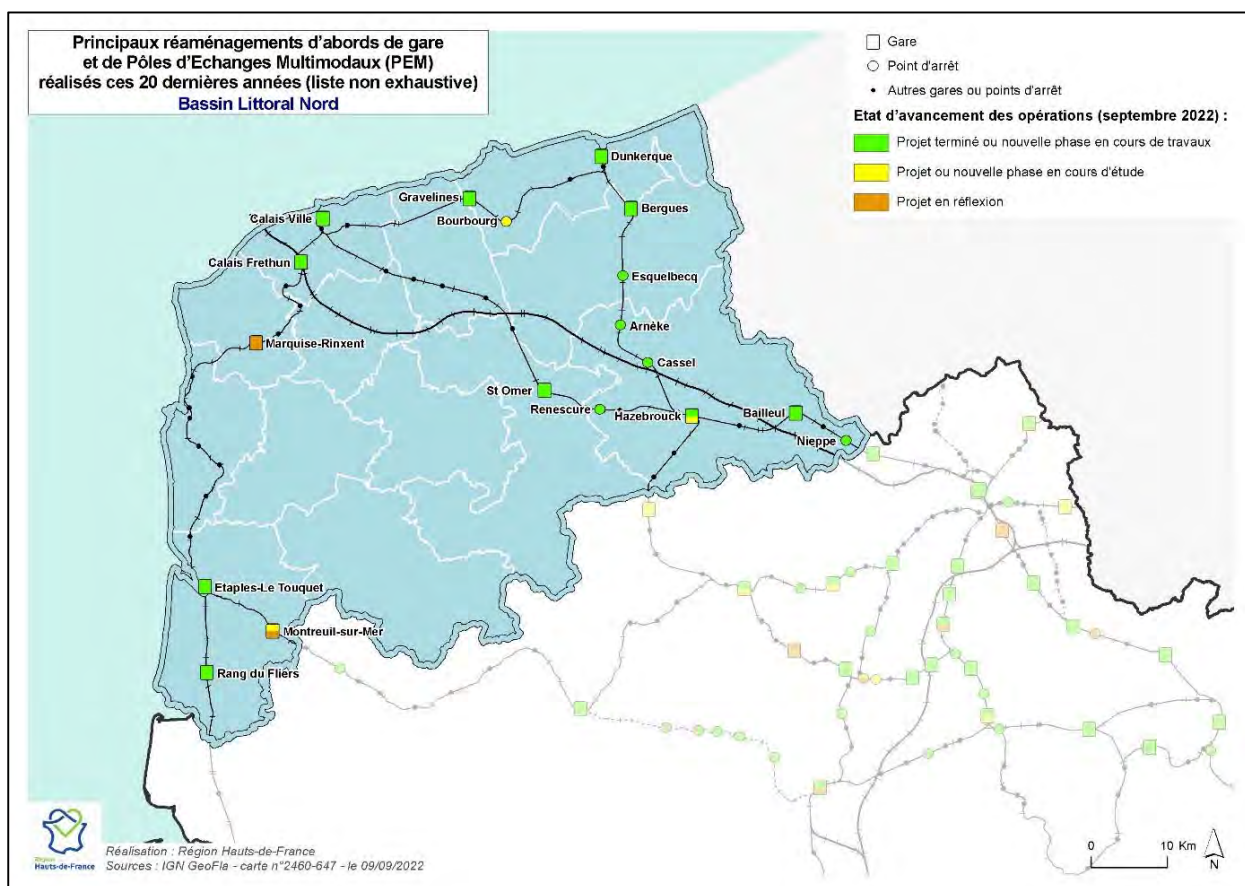
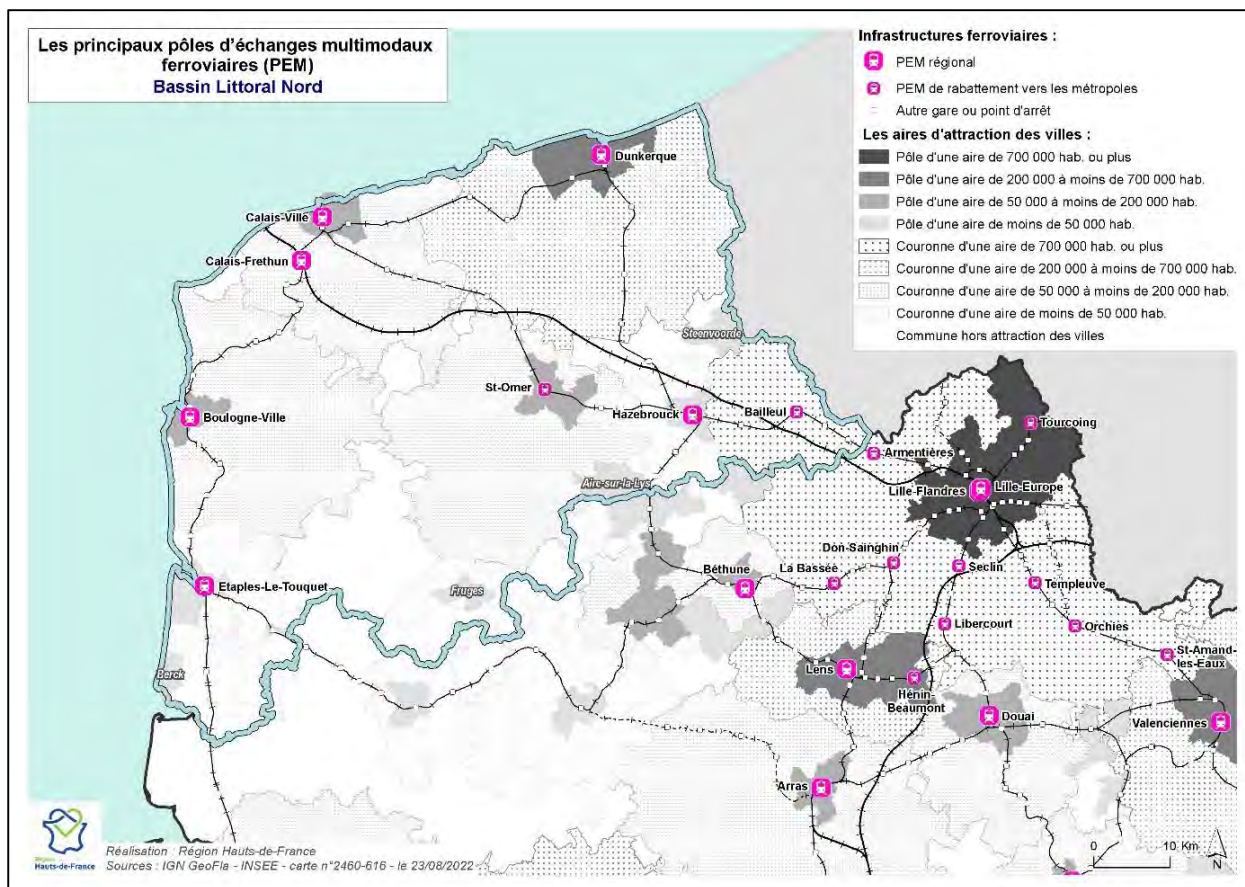
S'agissant de la billettique, il s'agit de veiller à la bonne prise en compte des spécifications techniques définies dans le cadre de la démarche PassPass afin que chaque système billettique déployé soit bien interopérable et permette ainsi aux usagers de réaliser des déplacements s'affranchissant des frontières administratives.

Des enjeux existent également sur l'accès aux parcs de stationnement sécurisés vélos et PassPass.

En matière d'information multimodale, conformément aux objectifs visés par la LOM, l'enjeu principal porte sur la fourniture aux syndicats mixtes par chaque AOM des données de qualité relatives à l'ensemble des services de mobilité qu'elle propose. 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 « Nouvelle politique d'intervention en faveur de l'aménagement des abords de gares et des Pôles d'échanges multimodaux (PEM), périmètres éligibles et préconisations d'aménagement ». Parallèlement à cette délibération cadre, un document de préconisations techniques relative à l'aménagement des PEM et abords de gare 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 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 Littoral Nord comporte 15 gares et 27 haltes ferroviaires, soit un total de 42 arrêts ferroviaires. Parmi eux, 8 sites sont identifiés dans les deux premières catégories du SRADDET :

- 6 PEM régionaux : Calais-Fréthun, Calais Ville, Hazebrouck, Dunkerque, Boulogne-Ville et Etaples le Touquet. 4 d'entre eux sont desservis à la fois par le réseau urbain de l'AOM locale et par le réseau interurbain et scolaire organisé par la Région. Le site de Calais-Fréthun n'est desservi que par le réseau urbain local alors que celui d'Hazebrouck n'est desservi par les services routiers de la Région.
- 2 PEM de rabattement vers les métropoles : Bailleul-Nord et Saint-Omer. Bailleul-Nord n'est desservi que par l'offre régionale alors que le site de Saint-Omer l'est à la fois par un réseau urbain local et par les services routiers régionaux.

### ► E.4. Le développement des pôles d'échanges multimodaux

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, de nombreux projets ont été réalisés que ce soit sur les principaux sites ou sur des points d'arrêts ferroviaires secondaires :

- Actuellement, 10 gares font l'objet de projets d'aménagement de PEM. Tous les PEM régionaux du bassin de mobilité, hormis Boulogne-Ville, ont ainsi été traités, ainsi que les 2 PEM de rabattement vers les métropoles de ce bassin. A noter qu'une nouvelle phase d'aménagement des abords de la gare d'Hazebrouck est en cours.
- Deux projets sont à des stades avancés de réflexion sur les gares de Marquise-Rinxent et de Montreuil-sur-Mer.
- Au niveau des points d'arrêts, 5 ont été réaménagés afin d'améliorer l'accès et l'usage de ces sites.
- Le site de Bourbourg fait actuellement l'objet d'une opération d'aménagement.



#### Enjeux et perspectives

La démarche d'élaboration d'un COM doit 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 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 également 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 également 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 du site, etc.

# CHAPITRE

# F



2021©Défi Mobilité – St Omer

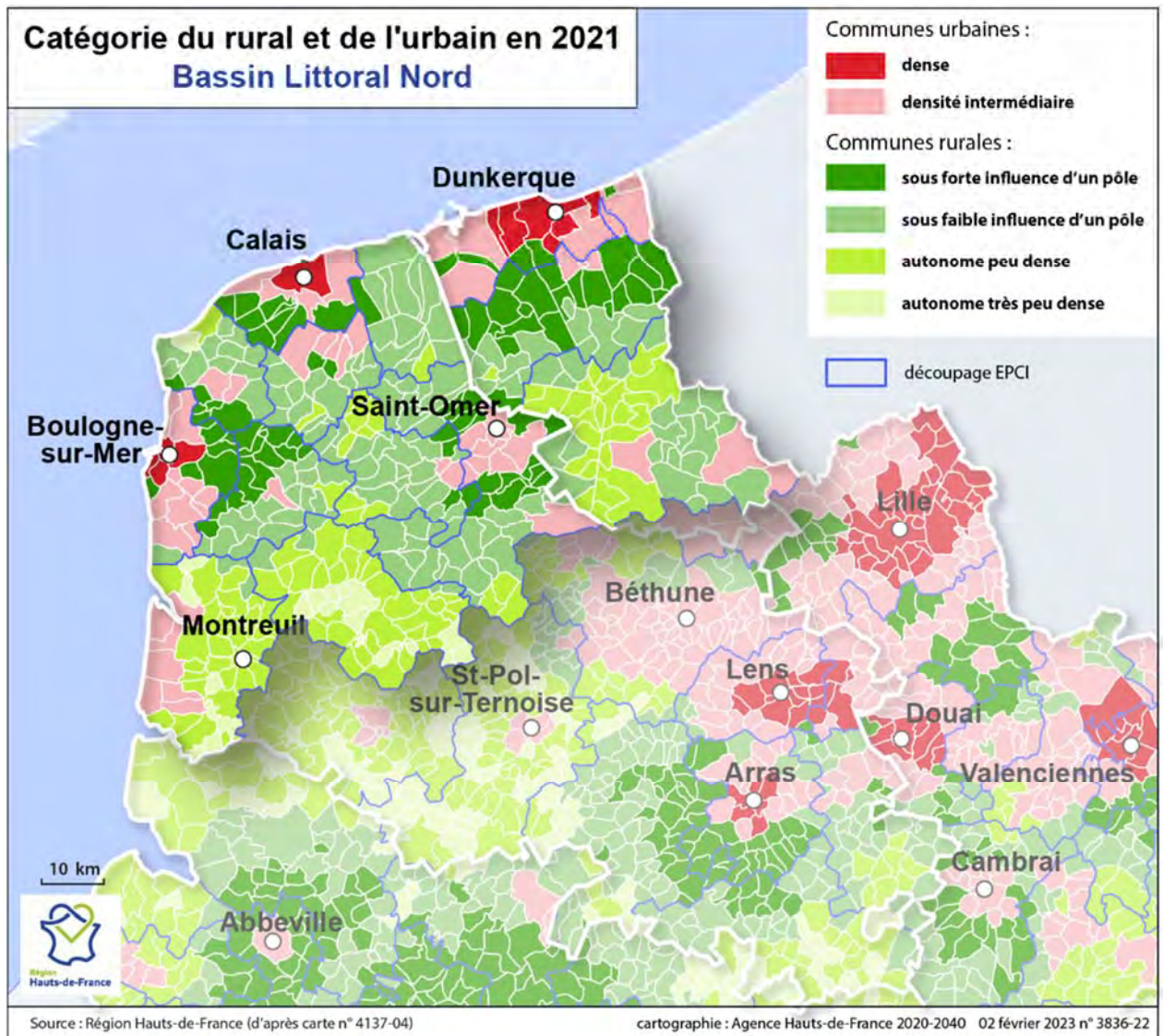
Atelier « Savoir se déplacer et gérer son budget transport »

## 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





### Éléments 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 km<sup>2</sup>, 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 Littoral Nord dessine une géographie très contrastée : la façade maritime concentre la plupart des communes urbaines, des communes de densité intermédiaire entourant les villes denses de Dunkerque, Calais et Boulogne-sur-Mer. Le cœur de l'Audomarois concentre également un ensemble de communes de densité intermédiaire. L'arrière-pays des agglomérations de la façade maritime est composé de communes rurales sous forte influence de ces pôles. Enfin, le Montreuillois et l'est de l'Audomarois sont composés de communes autonomes très peu denses.

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



Voie verte – Pays de Lumbres – Mai 2023 © L. Verdier

### ► 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 ...

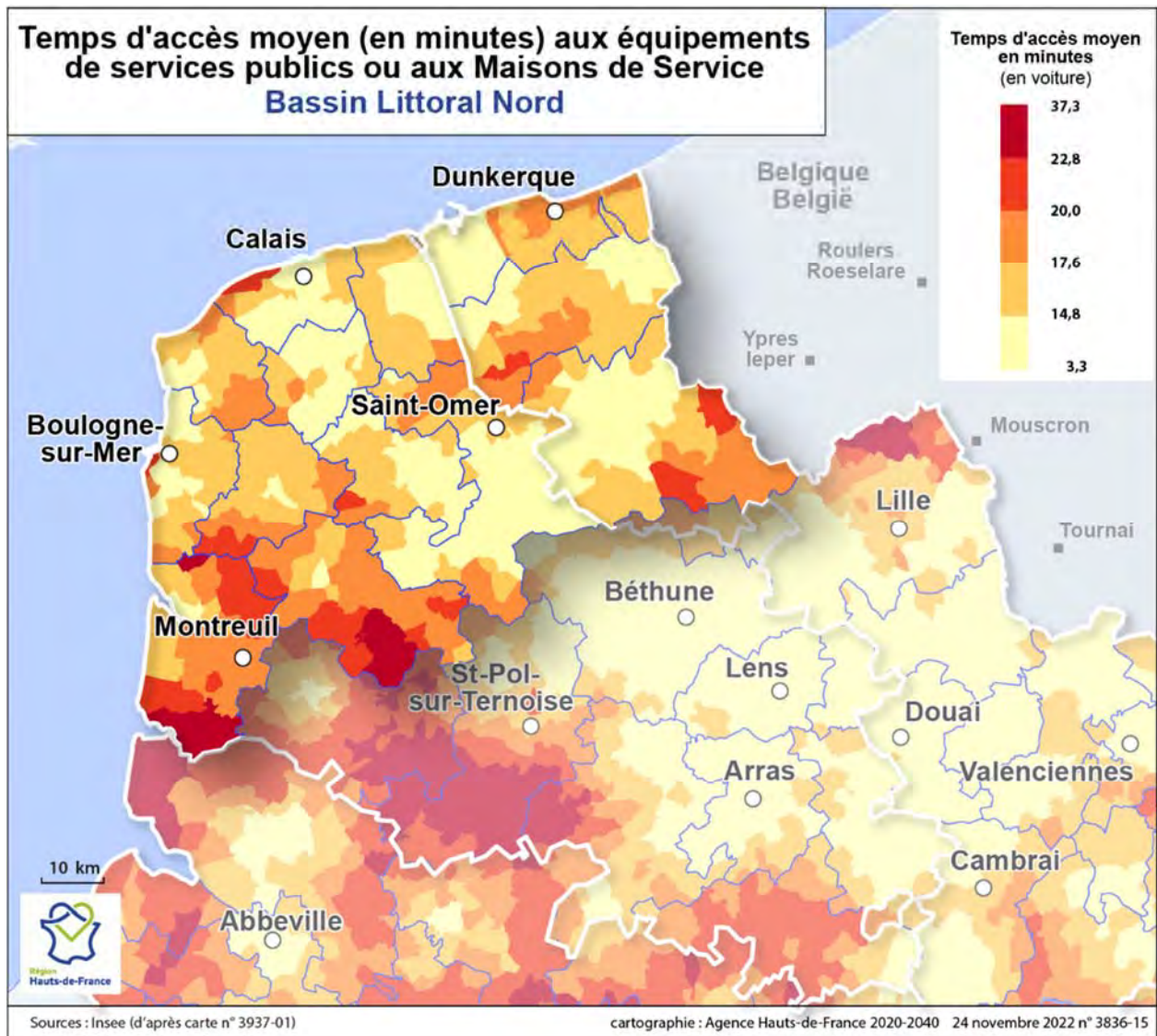
Ces fonctions sont à préserver et à valoriser, tout en prenant en compte la très grande hétérogénéité des ces espaces. Pour cela, le SRADDET s'appuie sur un maillage de pôles intermédiaires, caractérisés par un bon niveau d'équipements et de services, et représentant une centralité structurante pour 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.

A noter, le Département du Nord a délibéré le 1<sup>er</sup> juillet 2019 un plan d'actions en faveur de la mobilité en milieu rural sur les thèmes suivants : Accompagner les jeunes vers de nouvelles pratiques de mobilité (Systématisation du déploiement des Plans de Déplacements des Etablissements Scolaires), répondre aux défis de l'accessibilité pour tous (développement de services publics itinérants, accompagnement à la mobilité dans le réseau France Services en lien avec HDFM...), soutenir, les acteurs des territoires ruraux pour favoriser l'émergence de projets innovants améliorant la mobilité (Appel à projets pour le territoires).



► F.2. L'accès aux équipements



Chapitre F



### Éléments 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 service 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
- Urgence,
- 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.

### ► F.2. L'accès aux équipements

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.



#### Caractérisation du bassin de mobilité

On observe une relative bonne accessibilité aux différents équipements des 3 paniers analysés, avec néanmoins l'identification de quelques territoires à enjeux :

- Le Haut-pays d'Artois, pour les 3 paniers, « services publics », « LOM » et « seniors »
- Le sud de la Flandre intérieure pour le panier « services publics »
- Le Ternois pour le panier « LOM »

Les temps d'accès moyens aux équipements de ces différents paniers sont relativement courts dans les agglomérations de la façade maritime (Dunkerque, Calais, Boulogne-sur-Mer) ou dans l'Audomarois sous l'influence de Saint-Omer.

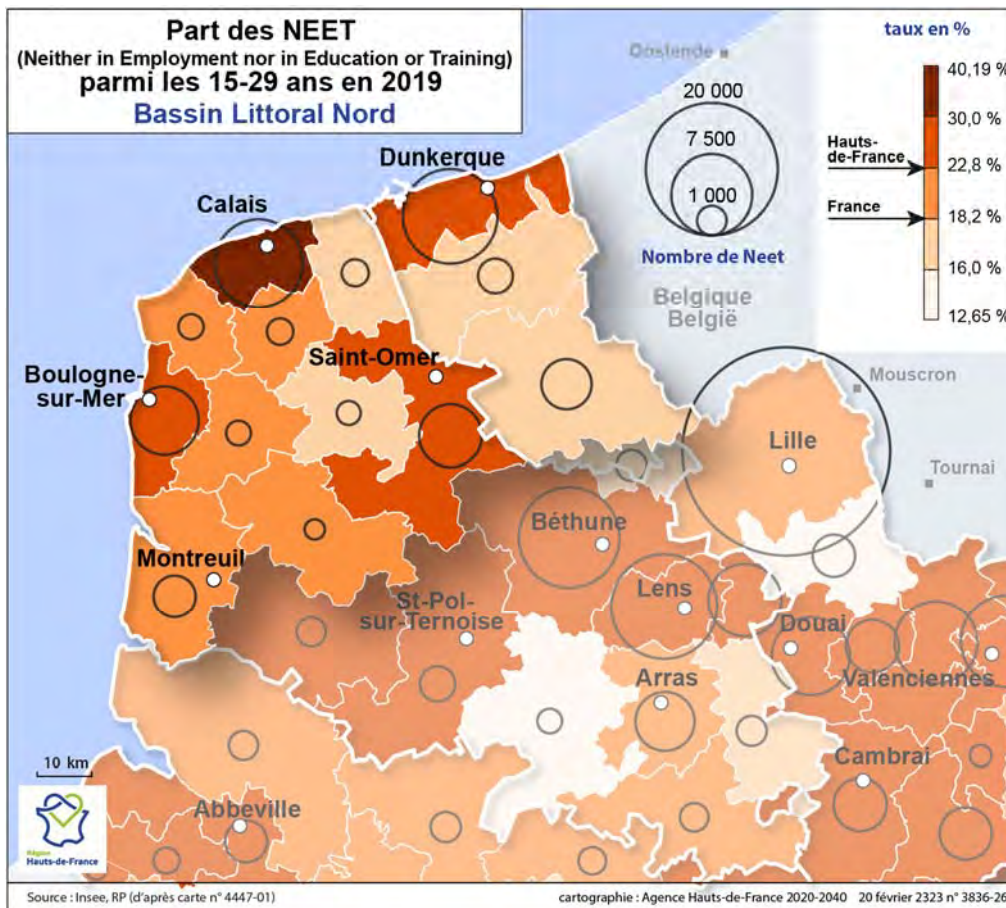
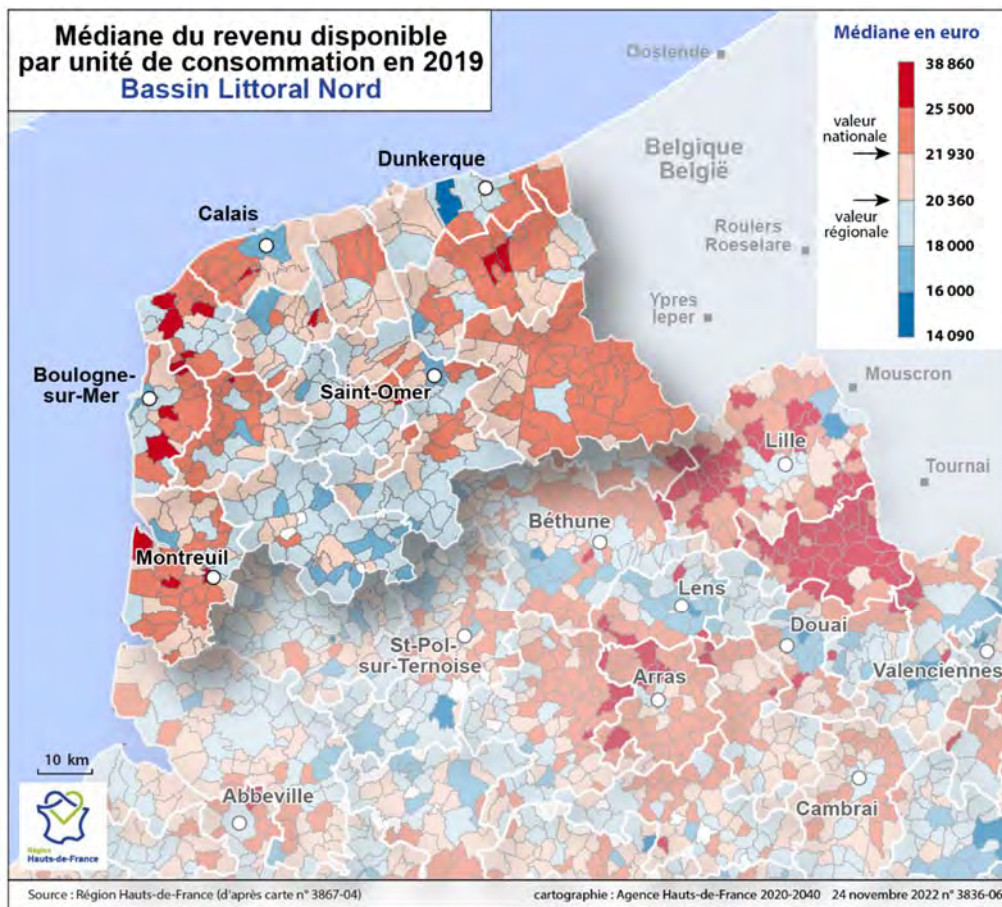


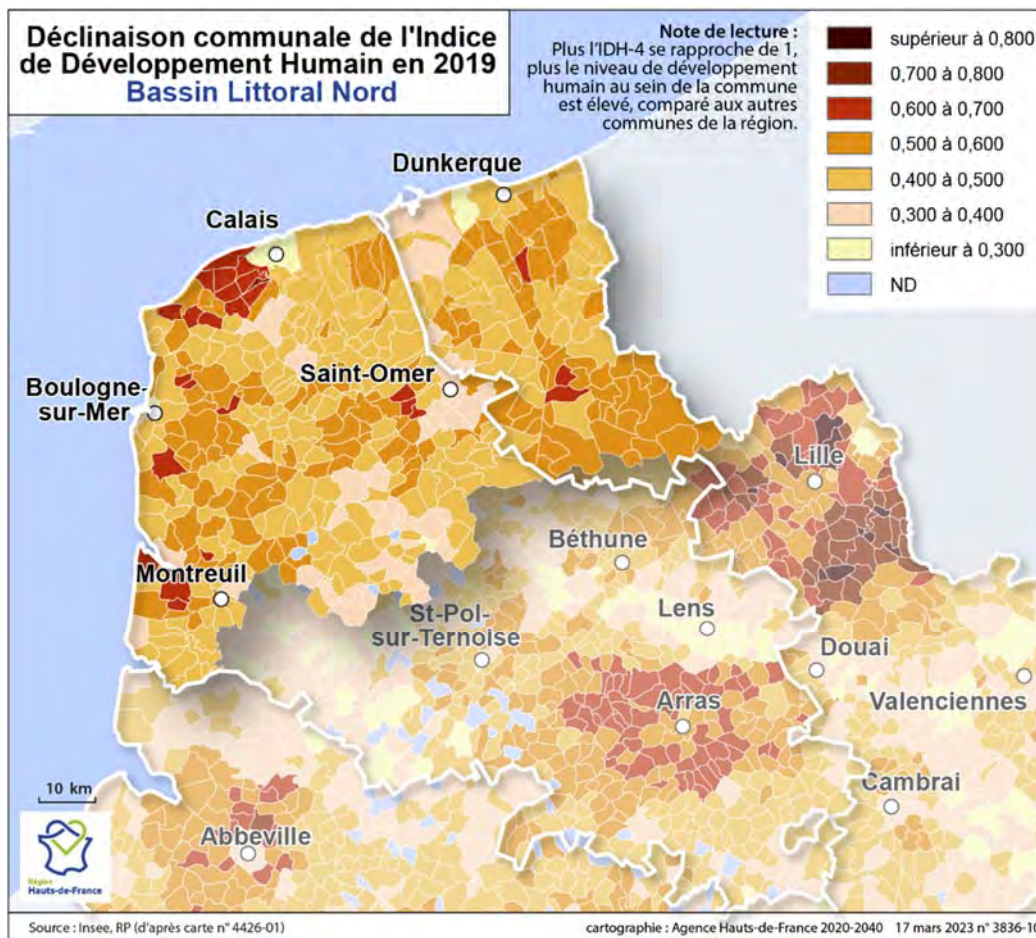
#### Enjeux et perspectives

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 entraînent 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 service en cohérence avec l'offre de mobilité et en lien avec l'ossature du SRADDET.



► F.3. Les vulnérabilités sociales





### Éléments 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 apparaît 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

L'analyse des revenus disponibles par unité de consommation illustre d'importantes disparités en matière de niveau de vie sur le bassin du Littoral Nord.

À l'échelle du bassin de mobilité, le revenu disponible médian (par Unité de Consommation) des ménages apparaît légèrement inférieur à la moyenne régionale (20 150 € contre 20 360 € en 2019). Cet espace connaît néanmoins d'importants contrastes territoriaux.

Les niveaux de revenus sont particulièrement faibles dans les villes centres des agglomérations de la façade maritime et dans des territoires ruraux isolés comme le Ternois. En lien avec la faiblesse des niveaux de vie sur ces territoires, la part des revenus redistribués (allocations chômage, prestations et minimaux sociaux) y est très souvent plus élevée qu'en moyenne régionale. Conséquence de ces revenus plus faibles, la pauvreté touche en particulier les agglomérations du littoral, avec un taux de pauvreté particulièrement marqué dans le Calaisis, un habitant sur 4 vivant sous le seuil de pauvreté (défini à 60 % du revenu médian disponible).

Les revenus disponibles des ménages sont plus élevés dans les territoires périurbains des agglomérations du littoral (sur le Dunkerquois ou le Boulonnais), dans le Montreuillois ou en Hauts-de-Flandre avec des revenus très souvent supérieurs à la moyenne nationale (21 930 €), ceux-ci pouvant même dépassés les 25 000 € dans des communes situées dans l'arrière-pays du Boulonnais.

Les bénéficiaires de l'Allocation aux Adultes Handicapés (AAH) représentent 3,4 % des 20-64 ans du bassin Littoral Nord.

L'éloignement de l'emploi pour les jeunes (15-29 ans) apparaît plus accentué que dans le reste de la région : 26,0 % des jeunes de 15 à 29 ans ne sont ni en emploi ni en formation contre 22,8 % en moyenne régionale pour l'année 2018. Ces jeunes éloignés du marché du travail sont particulièrement présents dans les agglomérations du littoral avec une part de NEETs (« Neither in Employment nor in Education or Training ») particulièrement élevée dans le Calaisis.<sup>1</sup>

L'analyse de l'IDH-4 illustre des disparités en termes de développement humain sur le bassin Littoral Nord. Des communes du nord de la façade maritime (Calais, Grande-Synthe) concentrent des vulnérabilités sur les trois dimensions de l'IDH-4 : santé, éducation et niveau de vie. L'ouest du Dunkerquois, le Haut-Pays-du-Montreuillois et le sud de l'Audomarois sont également caractérisés par un IDH-4 en retrait de la moyenne régionale. Le Haut-Pays-du-Montreuillois connaît notamment une surmortalité tout âge importante comparée à la moyenne nationale.

À contrario, l'indice de développement humain est plus élevé au sud de Calais, dans les Flandres ou les Deux Baies en Montreuillois, notamment grâce à un niveau de revenu plus élevé et une moindre proportion de non-diplômés.



### Enjeux et perspectives

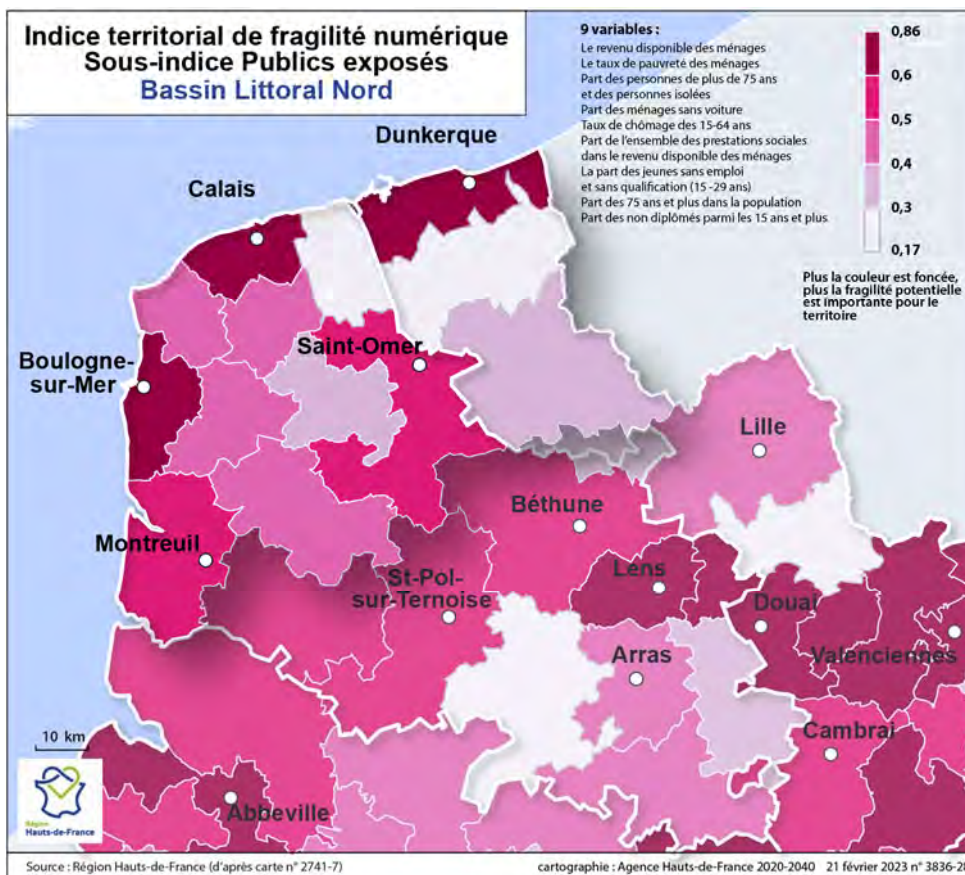
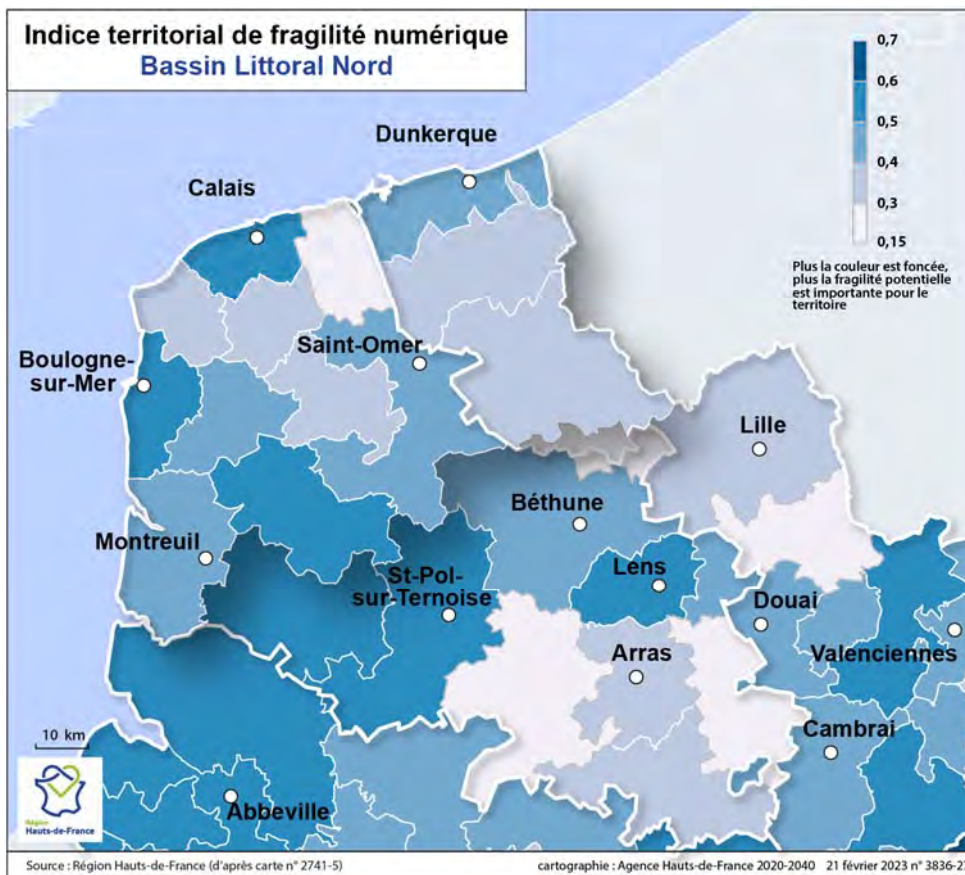
Les indicateurs mettent en avant des difficultés importantes relatives à la vulnérabilité des publics dans ce bassin de mobilité. Le PAMS pourra préciser les publics vulnérables du bassin pour prioriser les cibles prioritaires du plan d'actions.

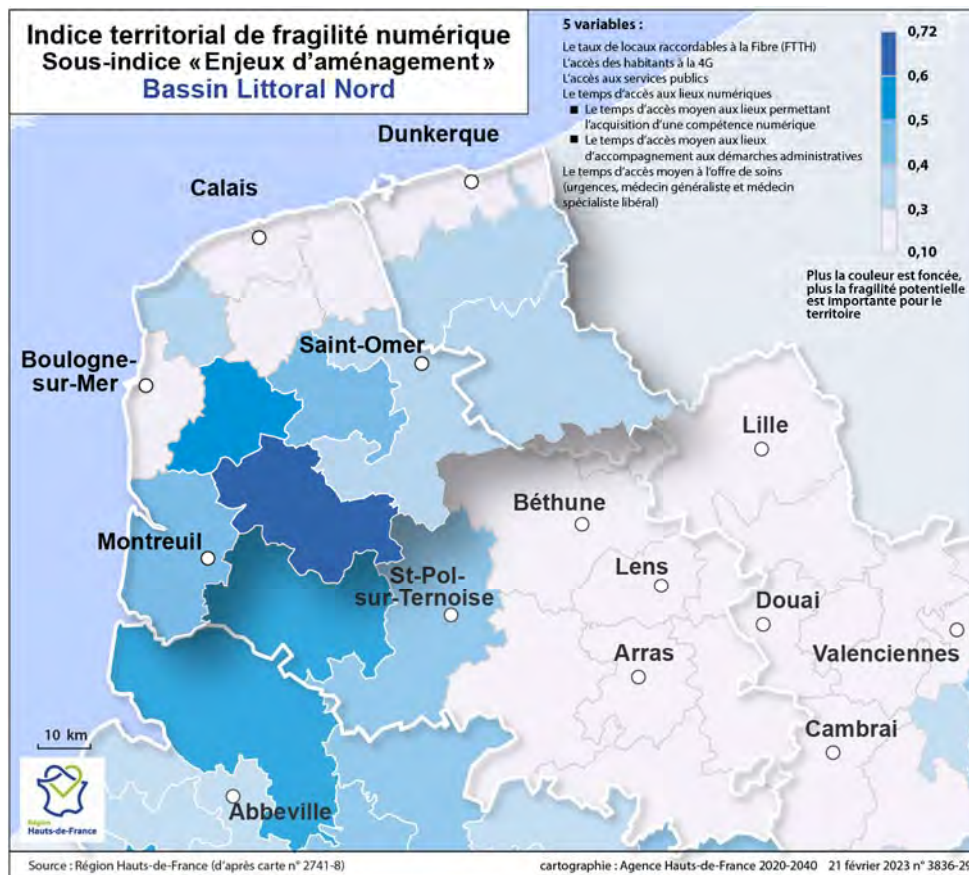
La surreprésentation des NEETs dans ce bassin de mobilité est un indicateur important sur la nécessité de proposer des outils favorisant la mobilité des jeunes, éloignés de l'emploi et des formations. Alors que des opportunités d'emplois se développent, et vont continuer de se développer avec l'implantation d'entreprises importantes, il est nécessaire de permettre à ces jeunes de pouvoir se rendre dans de bonnes conditions dans les entreprises.

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 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.

<sup>1</sup> A noter que 3 500 jeunes de 15-29 ans de la CA du Calaisis sont dans la catégorie « Habitation mobile, marinières, sans abri ». Ils représentent 16 % de la tranche d'âge.

► F.4. La fragilité numérique





### Éléments 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.

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 des outils du numérique dans la vie de tous les jours.

### ► F.4. La fragilité numérique

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, synthétisant à la fois les enjeux relatifs à la population mais aussi ceux liés aux enjeux d'aménagement des territoires :

- 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 vise ainsi à identifier des territoires à enjeux sur les questions autour de la vulnérabilité numérique et à estimer le degré de cumul de fragilité sur les différentes dimensions de l'indice.



#### Caractérisation du bassin de mobilité

A l'échelle du bassin Littoral Nord, l'indice de fragilité numérique identifie quelques territoires cumulant des enjeux liés à la fragilité numérique comme les agglomérations du Boulonnais et du Calais ou un espace davantage rural comme le Haut-Pays-du-Montreuillois. Cette fragilité numérique potentielle s'explique essentiellement pour les agglomérations par une surreprésentation de publics exposés (jeunes sans emploi et sans qualification, demandeurs d'emploi, bénéficiaires de minima sociaux) ; l'accès aux interfaces numériques, aux services publics ou aux lieux numériques y est par contre relativement très favorable.

Les enjeux d'aménagement sont beaucoup plus prégnants sur le Haut-Pays-du-Montreuillois ou dans une moindre mesure dans la CC de Desvres-Samer, notamment en raison de la présence de zones blanches 4G et surtout d'un relatif éloignement au panier d'équipements de services publics, à l'offre de soins (en particulier à un service d'urgence) et aux lieux numériques (lieux avec accompagnement aux démarches ou avec acquisition de compétences numériques). Sur ces équipements numériques, les temps d'accès sont également relativement plus longs dans les Hauts-de-Flandres.



### 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 à l'information pour certains publics.

► F.5. La mobilité solidaire : services et accompagnements



© Face Côte d'Opale - Calais



©Ma Mobilité 62



©Défi Mobilité – St Omer

## ► F.5. La mobilité solidaire : services et accompagnements



## Éléments 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.<sup>1</sup>
- 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 individualisés 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.

<sup>1</sup> 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<sup>2</sup> 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<sup>3</sup> 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...

L'ensemble de ces dispositifs sont également complétés par des dispositifs de droit commun tels que les aides à l'achat de vélos ou vélos à assistance électrique, proposées par des collectivités locales de plus en plus nombreuses, ou encore par des tarifications spécifiques des transports publics hors tarification sociale, telles que les tarifications préférentielles pour les salariés ou la gratuité des transports mise en place par la CUD et le SITAC.

Par ailleurs, il existe une particularité dans le bassin Littoral Nord, avec dans sa partie pas-de-calaisienne d'une plateforme de mobilité départementale, « Ma Mobilité 62 », impulsée et soutenue par l'État dans le cadre de la stratégie de lutte contre la pauvreté et par le Département du Pas-de-Calais.

Cette plateforme de mobilité départementale est composée de 5 plateformes territoriales couvrant l'ensemble du Département du Pas-de-Calais. L'une d'entre elle, Face Côte d'Opale, couvre un territoire allant de Oye-Plage à Berck-sur-Mer, et propose notamment un accompagnement personnalisé à la mobilité via un bilan de compétences.

**Enjeux et perspectives**

La LOM enjoint les Départements et la Région à copiloter les Plans d'actions communs en matière de mobilité solidaire (PAMS)<sup>4</sup>.

Ces véritables feuilles de route opérationnelles de la mobilité solidaire doivent être finalisées à fin 2024 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 décroisement 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.

Le bassin Littoral Nord bénéficie d'une implication très forte des Départements du Pas-de-Calais et du Nord, travaillant depuis de nombreuses années sur ces problématiques. La conjugaison de ces atouts, additionnée des compétences en matière d'intermodalité de la Région, permettra assurément d'aboutir à un PAMS partagé par les nombreux partenaires associés.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> Liste établie à partir des échanges bilatéraux entre Région et Départements.

<sup>4</sup> 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

Il conviendra notamment de compléter la liste des dispositifs et services relatifs à la mobilité solidaire sur le Littoral Nord, 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 créer d'éventuelles synergies.

► F.5. La mobilité solidaire : services et accompagnements

Liste des dispositifs de mobilité solidaire du Bassin Littoral Nord 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
Aire-sur-la-Lys Baillieu Berck-sur-Mer Boulogne-sur-Mer	Garages Norauto	Garage solidaire						X	X
	Garages Renault	Garage solidaire						X	X
	Alpha Transport et services Association Caravane	Garage solidaire Auto-école solidaire			X	X	X	X	X
	CA des 2 Baies en Montreuillois	Transport à la demande (TAD)				X			
CA des Deux Baies en Montreuillois	Face Côte d'Opale	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X				
		Aide au permis de conduire	X						
		Micro-crédit	X						
		Aides financières	X						
		Transport solidaire				X			
		Transport solidaire				X			
		Tarifations				X			
		Transport solidaire				X			
		Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation				X			
		Transport à la demande (TAD)					X		
CA du Boulonnais	Cap Mobile Crédit Municipal de Boulogne sur Mer	Location de véhicule					X		
		Aide au permis de conduire	X						
		Auto-école solidaire			X				
		Micro-crédit	X						
CA du Boulonnais	Face Côte d'Opale	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation	X	X	X				
		Aide au permis de conduire	X						
		Micro-crédit	X						
		Aides financières	X						
		Transport solidaire				X			
		Transport solidaire				X			
		Co-votage				X			
		Tarifations				X			
		Transport à la demande (TAD)					X		
		Transport à la demande					X		
CA du Pays de Saint-Omer	Défi mobilité	Aide à l'achat de vélo	X						
		Location de véhicule					X		
		Tarifations					X		
		Transport solidaire				X			
		Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation			X				
		Auto-école solidaire			X				
		Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation			X				
		Aide au permis de conduire	X						
		Micro-crédit	X						
		Aides financières	X						
CA Grand Calais Terres et Mers	Solidarité et Jalons pour le Travail (SJT)	Transport solidaire				X			
		Auto-école solidaire			X				
		Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation			X				
		Tarifations			X				
		Tarifations			X				
		Garage solidaire					X		
		Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation			X				
		Micro-crédit	X						
		Location de véhicule					X		
		Transport solidaire				X			
Calais	Wimov Hezebrouck	Aide au permis de conduire	X						
		Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation	X						
		Micro-crédit	X						
		Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation			X				
CC de Flandre Intérieure	ADMIR Audruicq	Transport solidaire				X			
		Transport solidaire				X			
CC de la Région d'Audruicq	Face Côte d'Opale	Aide au permis de conduire	X						
		Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation	X						
		Micro-crédit	X						
CC de la Région d'Audruicq	Face Côte d'Opale	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation				X			
		Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation							
		Transport solidaire				X			

► F.5. La mobilité solidaire : services et accompagnements

Liste des dispositifs de mobilité solidaire du Bassin Littoral Nord 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	
CC de la Terre des Deux Caps	CC de la Terre des 2 Caps	Location de véhicule					X			
	Face Côte d'Opale	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation			X					
		Aide au permis de conduire		X						
		Micro-crédit		X						
		Aides financières		X						
		Transport solidaire				X				
		Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation			X					
		Transport solidaire				X				
		Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation			X					
		Service de mobilité			X			X		
CC des Hauts de Flandre	Maison de l'Initiative de Grande Synthèse	Auto-école solidaire			X					
	MLRAC	Aides financières	X							
		Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation				X				
		Autopartage				X				
		Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation			X					
		Aide au permis de conduire		X						
		Micro-crédit		X						
		Aides financières		X						
		Transport solidaire					X			
		Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation			X					
CC du Haut Pays du Montreuillois	Association Caravane	Location de véhicule			X					
	CC du Pays de Lumbres	Auto-école solidaire								
		Aide à l'achat de vélo		X						
		Transport solidaire					X			
		Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation			X					
		Tarifations					X			
		Transport solidaire					X			
		Location de véhicule						X		
		Transport solidaire					X			
		Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation			X					
CC du Pays de Lumbres	Defi mobilité	Location de véhicule								
	Familles rurales Surques et environ	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation					X			
		Tarifations					X			
		Transport solidaire					X			
		Location de véhicule						X		
		Transport solidaire					X			
		Auto-école solidaire								
		Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation								
		Transport à la demande (TAD)					X			
		Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation					X			
CC Pays d'Opale	CC Pays d'Opale	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation								
	Face Côte d'Opale	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X						
		Aide au permis de conduire		X						
		Micro-crédit		X						
		Aides financières		X						
		Transport solidaire					X			
		Garage solidaire							X	
		Garage solidaire							X	
		Location de véhicule						X		
		Transport solidaire					X			
Coudékerque	CU de Dunkerque Grand Littoral	Tarifations								
	Maison de l'Initiative de Grande Synthèse	Transport solidaire					X			
		Transport solidaire					X			
		Transport à la demande (TAD)					X			
		Aides financières								
		Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X						
		Location de véhicule						X		
		Auto-école solidaire								
		Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation								
		Transport solidaire								
Département du Nord	Hauts-de-France Mobilités	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation								
	Commune de Dunkerque	Aides financières	X							
		Garage solidaire							X	
		Tarifations								
		Tarifations								
		Garage solidaire								
		Garage solidaire								
		Garage solidaire								
		Garage solidaire								
		Transport à la demande (TAD)								
Garage solidaire										
Dunkerque	Garages Renault	Garage solidaire								
	Guines	Garage solidaire								
		Garage solidaire								
		Garage solidaire								
		Garage solidaire								
		Garage solidaire								
		Garage solidaire								
		Garage solidaire								
		Garage solidaire								
		Garage solidaire								
Garage solidaire										
Montreuil-sur-Mer	Garages Renault	Garage solidaire								
	Saint-Martin-Boulogne	Garage solidaire								
		Garage solidaire								
		Garage solidaire								
		Garage solidaire								
		Garage solidaire								
		Garage solidaire								
		Garage solidaire								
		Garage solidaire								
		Garage solidaire								
Garage solidaire										
Teighem	Garages Renault	Garage solidaire								
	SITAC	Garage solidaire								
		Garage solidaire								
		Garage solidaire								
		Garage solidaire								
		Garage solidaire								
		Garage solidaire								
		Garage solidaire								
		Garage solidaire								
		Garage solidaire								
Garage solidaire										

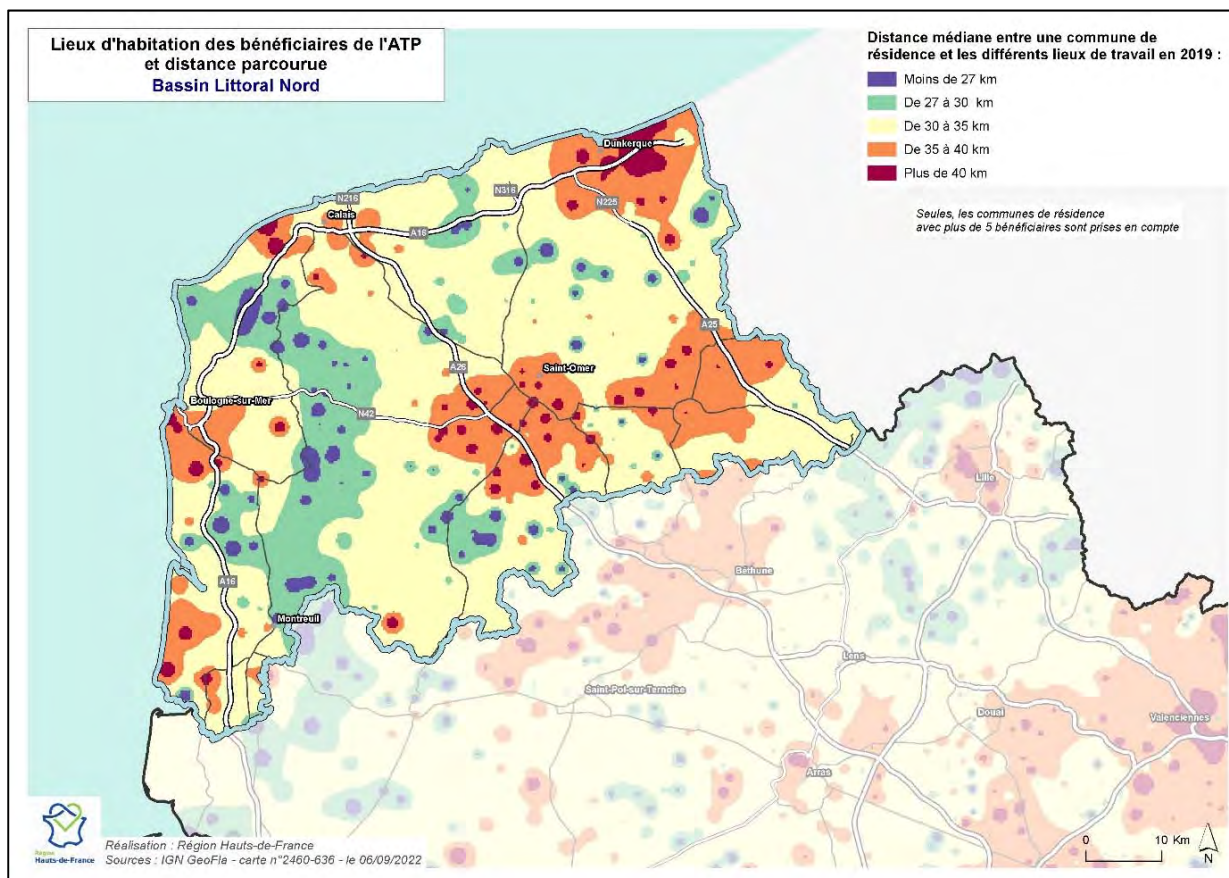
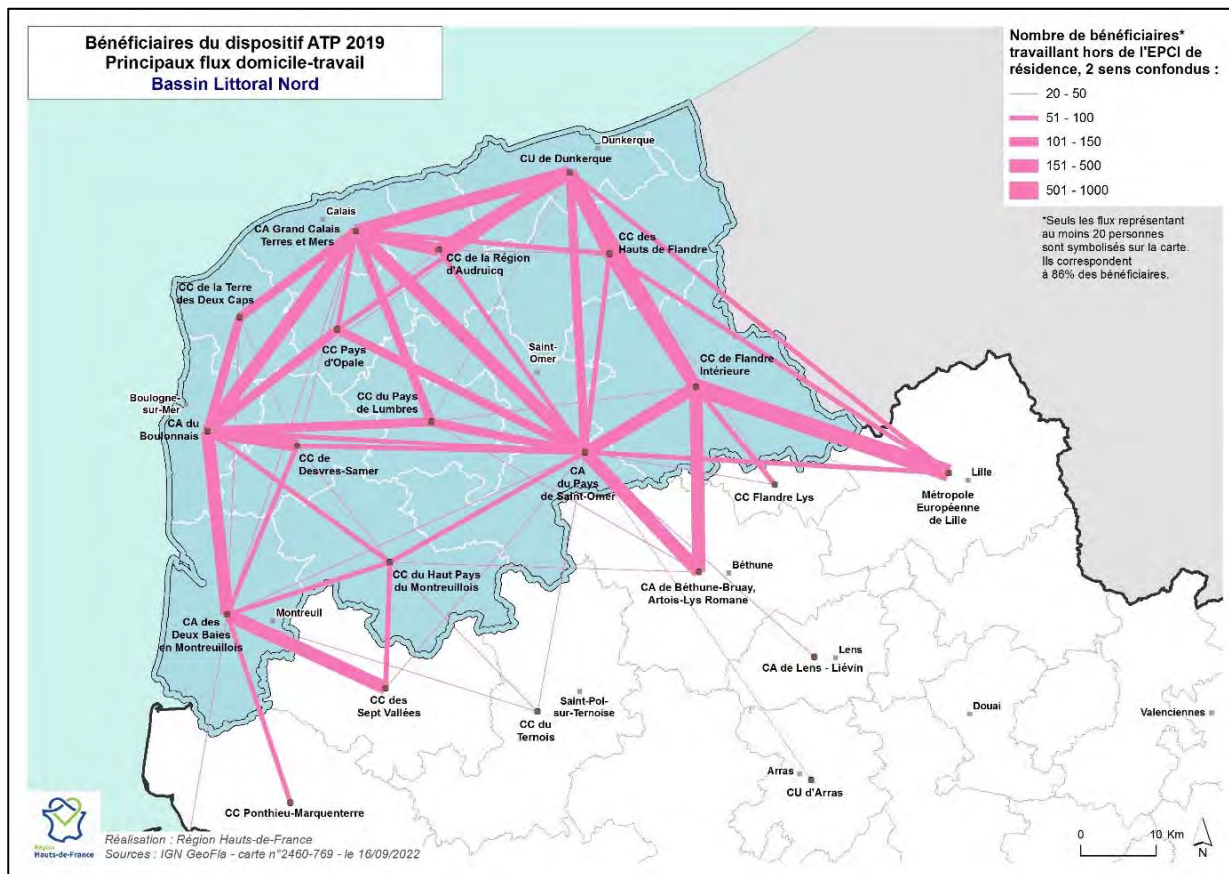
► F.5. La mobilité solidaire : services et accompagnements

Liste des dispositifs de mobilité solidaire du Bassin Littoral Nord portés par la Région et les Départements

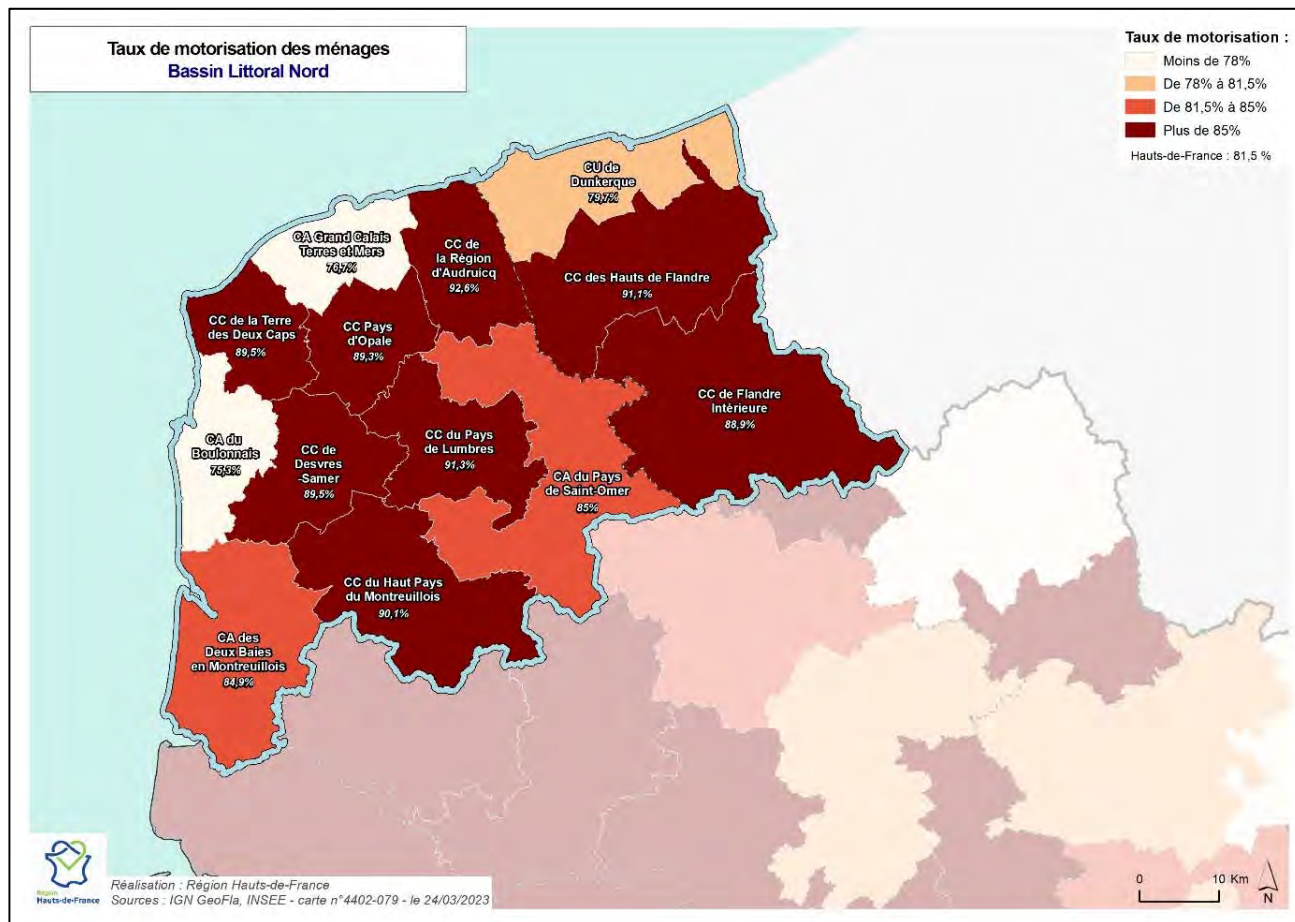
Intitulé du Dispositif/Action	Descriptif de l'action
<b>Département du Nord</b>	
Appel à projets Mobilité Innovante en Milieu Rural	Soutien à la mise en œuvre de projets en lien avec la mobilité dans les territoires ruraux (communes, EPCI, associations, ...) - thématique : insertion, culture, soutien personnes âgées, mobilité douce...
Stratégie de lutte contre la pauvreté en ERBM	plateforme mobilité inclusive avec Wimooov
AAP Insertion 2019-2021 des ARSA	Favoriser la mobilité des allocataires du RSA dans une perspective 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
Autonomie	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 itinérant	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	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 quel que soit le mode de transport.
Projets de « démobilité » : épicerie itinérante, culture	
Schéma Départemental de l'Amélioration de l'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.
<b>Département du Pas-de-Calais</b>	
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 l'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	Financement aménagement du véhicule adapté au handicap et/ou frais de transport vers lieu de travail, déplacement quotidien, vacances...
Transport scolaire adapté	Organisation du transport scolaire des 3- 28 ans scolarisés après avis du médecin MDPH
<b>Région Hauts-de-France</b>	
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'internet 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...)
Tarifification Coup de Pouce	La Région est autorisée organisatrice pour les transports interurbains organisés par car (DTS) 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 Coup de Pouce du TER.
Tarifification 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 connaître 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 accompagnées. 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



 **Éléments 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 78,6% 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.

### ► F.6. La place de la voiture dans les 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 1<sup>er</sup> 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.

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 1<sup>er</sup> 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 Littoral Nord, on constate que le taux de motorisation des ménages est supérieur en milieu périurbain ou rural.

Dans les grandes agglomérations urbaines (Dunkerque, Calais et Boulogne-sur-Mer), les ménages sont en général moins motorisés que dans le reste du bassin de mobilité et que dans la région. A contrario, certaines communautés de communes (CC de la Région d'Audruicq, CC du Pays de Lumbres, CC du Haut Pays Montreuillois et CC des Hauts de Flandre) ont un taux de motorisation nettement supérieur à celui de la région (plus de 90% contre 81,5%).

En 2019, près de 7 200 bénéficiaires de l'ATP résident dans le bassin de mobilité Littoral Nord, soit 16% des bénéficiaires du dispositif sachant que 14% 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 : une analyse cartographique plus fine, à l'échelle de la commune<sup>1</sup>, montrerait d'ailleurs que ces flux sont éclatés avec des origines-destinations très diffuses, et qu'il n'est pas évident de faire ressortir des corridors avec un potentiel d'usagers suffisant pour proposer de nouvelles dessertes TC classiques. A noter l'importance des échanges internes au bassin de mobilité et les trajets en périphérie important vers la MEL, la CABBALR et la communauté de communes des Sept Vallées ;

<sup>1</sup> La carte correspondante ne peut pas être partagée car elle ne permet pas de respecter le secret statistique vu les faibles échantillons de bénéficiaires pour les différentes relations commune à commune

## ► F.6. La place de la voiture dans les territoires

- 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 à l'ouest du bassin, font des trajets en voiture plus courts pour se rendre par exemple dans les principaux pôles du littoral.



### Enjeux et perspectives

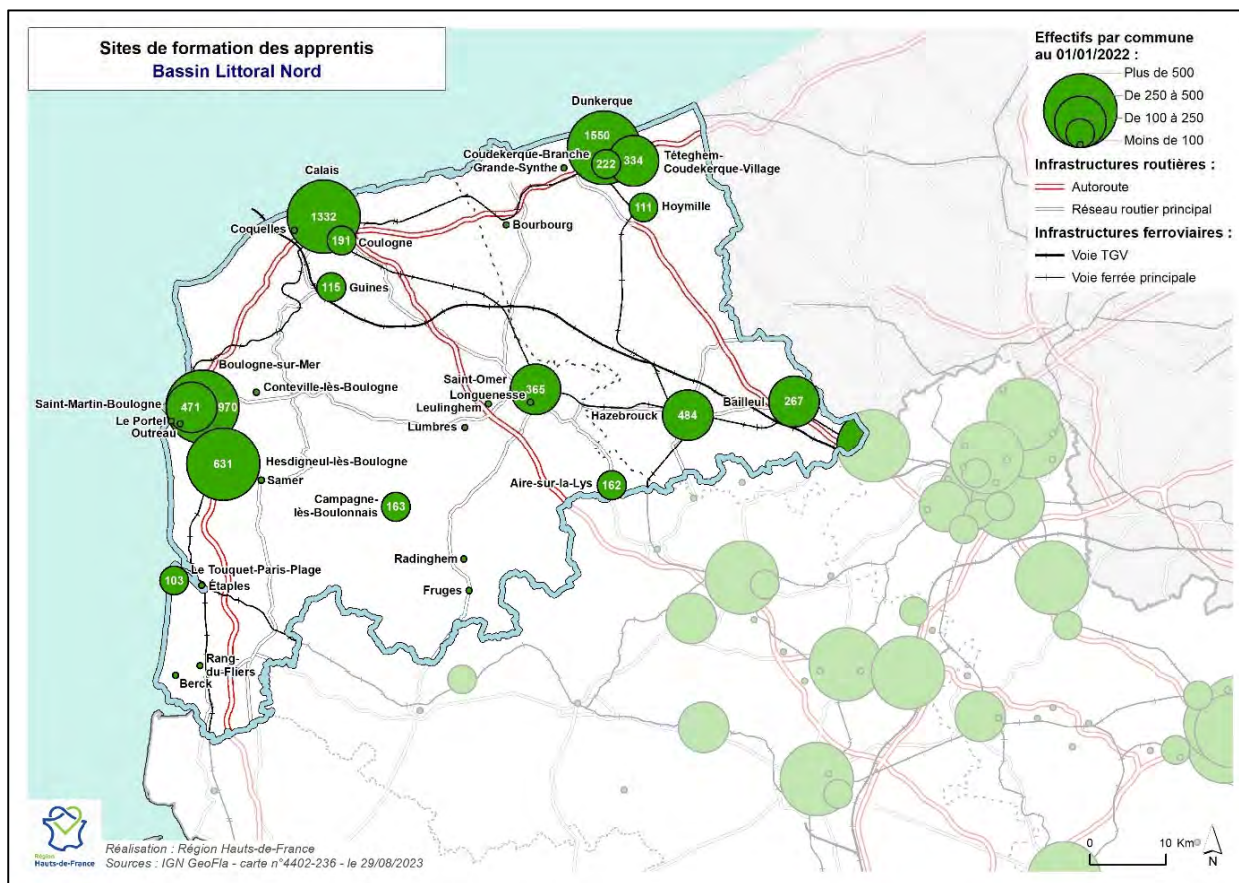
L'ATP soutient les déplacements à longue distance pour des trajets sans alternative : afin de les limiter, il faut étudier l'évolution des pratiques et des besoins de mobilité à moyen terme. C'est un véritable changement de paradigme qui se dessine, d'une représentation du permis comme fin en soi à celle 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-m 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. 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.

En cette rentrée 2023, la Région poursuit 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 1<sup>er</sup> 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).

### ► F.7. Les apprentis

- 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'État et des initiatives locales par exemple, peuvent être mobilisées pour la mobilité des apprentis.



#### Caractérisation du bassin de mobilité

En 2022, le bassin compte un peu plus de 8 200 apprentis. Les plus gros contingents sont formés par les spécialités du commerce (environ 2 000), de l'industrie (1 200 environ), des métiers de bouche et de la beauté-artisanat d'art (1 200 environ) et du BTP (environ 1 100).

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...

On pourrait également envisager l'organisation du transport entre un Pôle d'échange multimodal et le lieu de formation.

La surreprésentation des NEETs 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 des opportunités d'emplois se développent, et vont continuer de se développer avec l'implantation d'entreprises importantes, il est nécessaire de permettre à ces jeunes de pouvoir se rendre dans de bonnes conditions dans les entreprises.





## ► F.8. La continuité de la chaîne de déplacements pour les PSH-PMR



### Éléments 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 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. Concernant les 5 AOM « historiques », on note les situations suivantes :

- Le Syndicat Intercommunal Transports Urbains agglomération Calais a élaboré un schéma directeur et un SDAP, a procédé à la mise en accessibilité du réseau et dispose d'un parc de véhicules adapté. Il ne propose pas de STAPSH.
- La Communauté d'agglomération des Deux Baies en Montreuillois travaille avec l'entreprise d'insertion ALPHA Transports et Services qui apporte une réponse alternative aux moyens de transports traditionnels peu adaptés aux besoins spécifiques des personnes à mobilité réduite, et propose aux personnes âgées et aux personnes handicapées des solutions de déplacement préservant au maximum leur autonomie.
- La Communauté d'agglomération du Pays de Saint-Omer a élaboré un SDAP qui a été mis en œuvre sur 3 ans (2015-2018) afin de rendre accessible son réseau et de proposer un parc de véhicules adapté et pouvant accueillir 1 à 3 personnes par bus. Elle ne propose pas de STAPSH mais son service TAD peut convenir à certaines PSH/PMR.
  - ◆ La Communauté Urbaine de Dunkerque Grand Littoral a mis en accessibilité son réseau (arrêts et véhicules) et propose un STAPSH.

## ► F.8. La continuité de la chaîne de déplacements pour les PSH-PMR

- La Communauté d'agglomération du Boulonnais a également mis en accessibilité son réseau (arrêts et véhicules) et propose un STAPSH.

En supposant que le nombre de PSH-PMR est proportionnel au nombre total d'habitants, on peut ainsi estimer que parmi les personnes vulnérables vivant dans ce bassin de mobilité : 67% résident sur le territoire d'une de ces 5 principales AOM et 35% bénéficient d'un service adapté leur permettant de faire des déplacements porte à porte au sein de l'EPCI.

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 10 gares et points d'arrêts prioritaires sont identifiées sur ce bassin de mobilité. Parmi ceux-ci, 7 sont situées dans les périmètres des AOM « historiques » : Dunkerque, Calais Ville, Calais-Fréthun, Boulogne Ville, Etaples Le Touquet, Rang-du-Fliers – Verton - Berck et Saint-Omer. Toutes 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 seul ressort territorial urbain, une PSH/PMR peut avoir besoin de faire appel à plusieurs services. Par exemple, pour se déplacer entre Dunkerque et Boulogne, elle pourrait se servir d'Handibus pour le trajet entre son domicile et la gare de Dunkerque, d'ACCES TER pour utiliser le TER de Dunkerque à Boulogne puis de Marineo Handi de la CAB de la gare de Boulogne jusqu'à sa destination finale au sein de la CAB.

À titre d'illustration, si on s'intéresse aux déplacements internes au bassin, entre 2 gares et 2 réseaux urbains proposant des services accessibles, on enregistre notamment les fréquentations suivantes, tous usagers confondus, sur le réseau TER pour les quelques relations suivantes :

Origine - Destination	Nb de voyages un jour moyen
Boulogne Ville-Calais Ville	441
Calais Ville-St-Omer	435
Calais Ville-Dunkerque	353
Boulogne Ville-Etaples Le Touquet	194
Boulogne Ville-Rang-du-Fliers	152
Calais Ville-Etaples Le Touquet	56
Calais Ville-Rang-du-Fliers	38
Boulogne-Ville-St-Omer	33
Boulogne-Ville-Calais-Fréthun	30



### 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 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



2023© L. Verdier

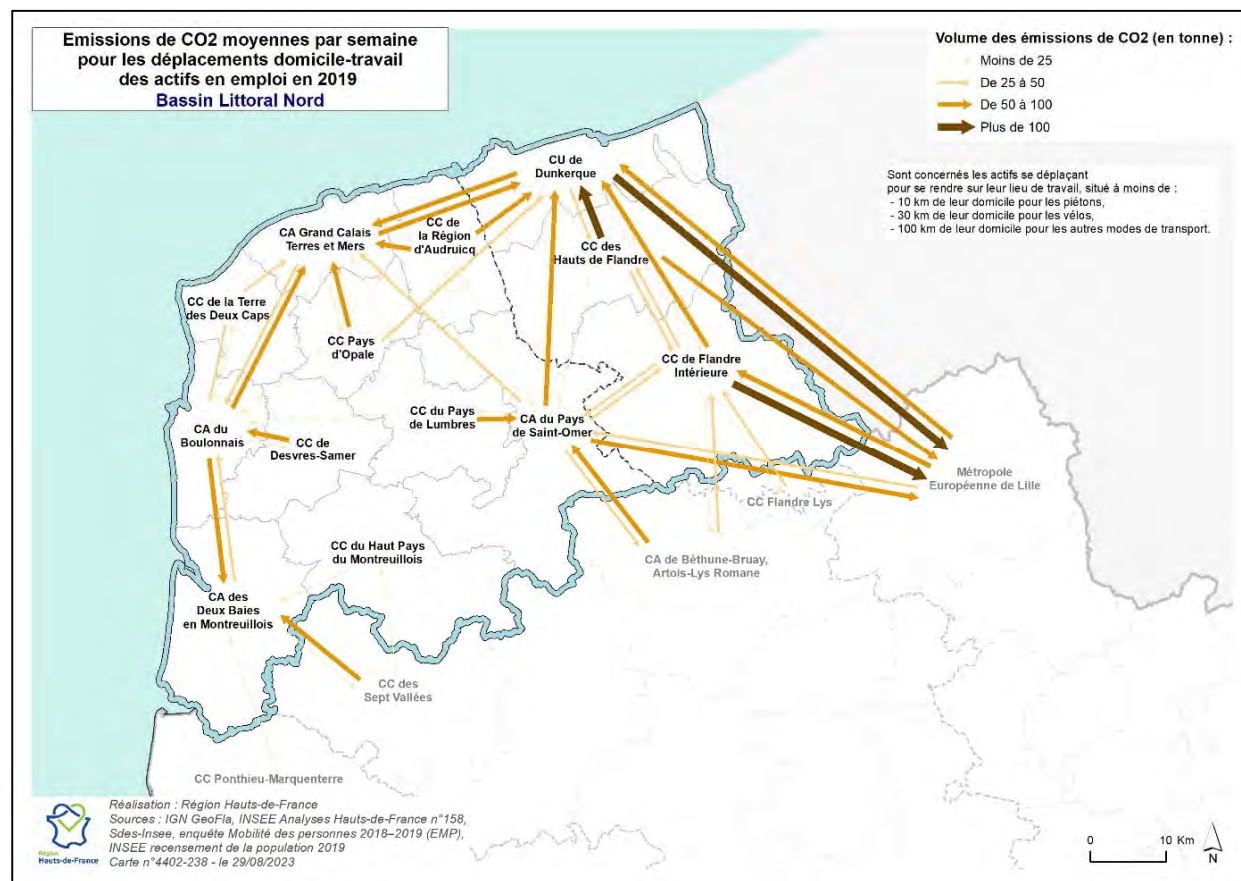
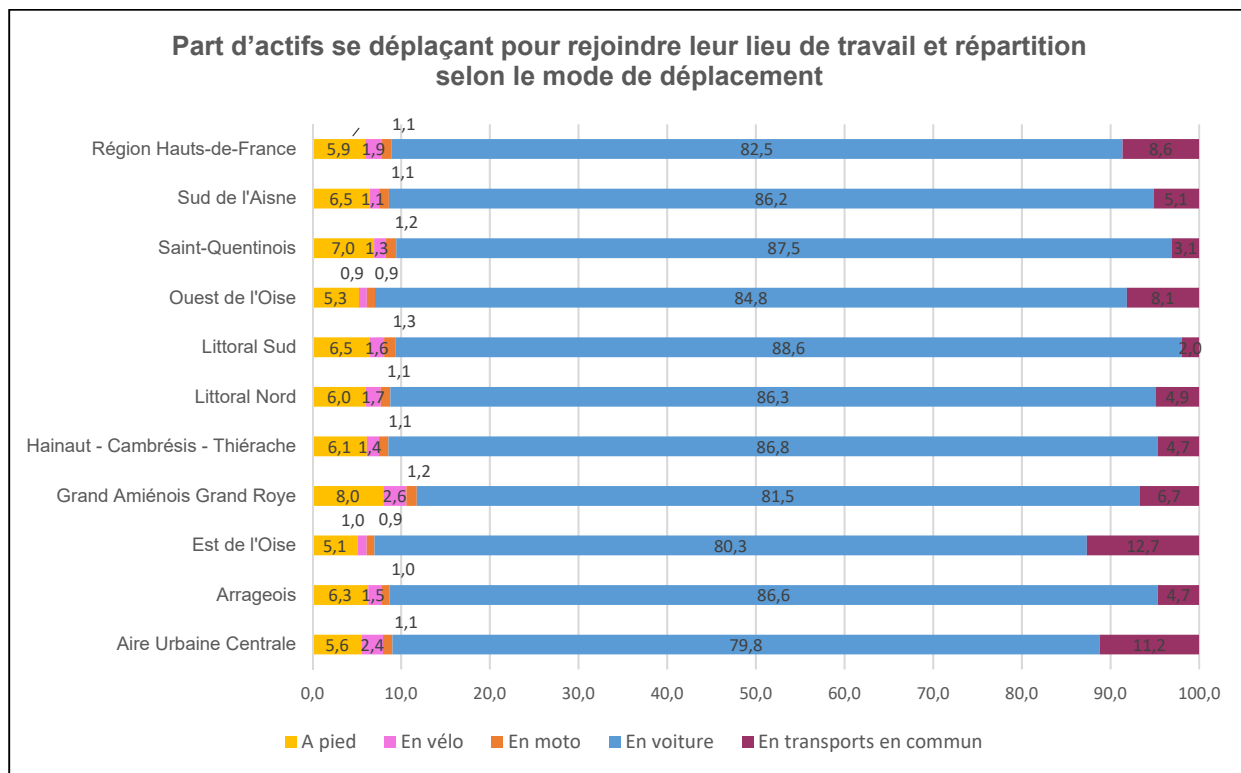
Vélos électriques en autopartage – CC Desyres-Samer

## Vers une mobilité durable et décarbonée

Ce chapitre vient compléter les précédents pour présenter les alternatives à l'automobile, 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



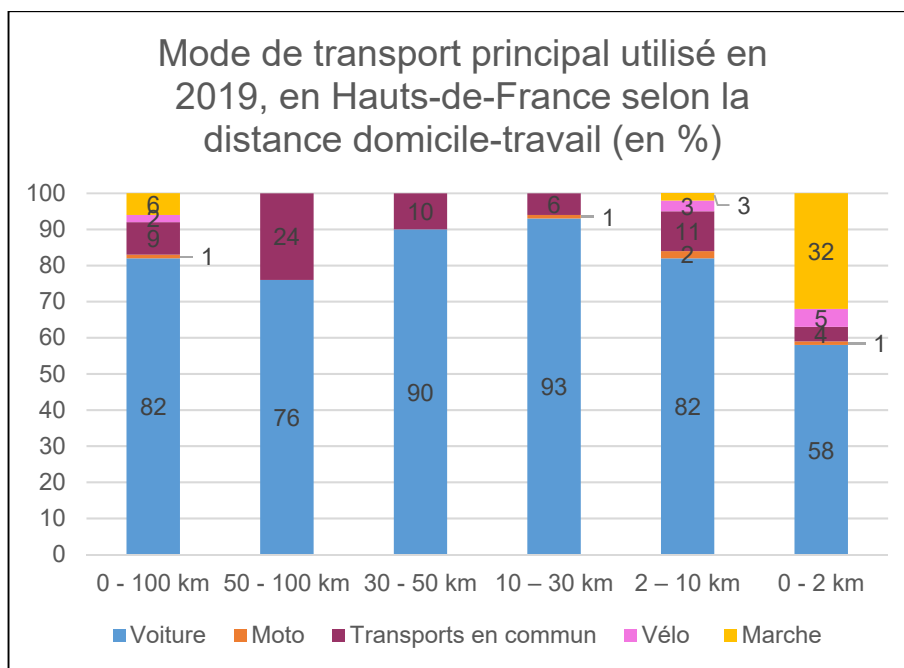
► G.1. Les émissions dues aux trajets des navetteurs



Éléments de contexte

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 32,3% 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 CO<sub>2</sub> (CO<sub>2</sub>e)<sup>1</sup> au cours de l'année. Chaque année, un navetteur des Hauts-de-France émet en moyenne 833 kg de GES CO<sub>2</sub>e 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.

<sup>1</sup> L'équivalent CO<sub>2</sub> (CO<sub>2</sub>e) est une unité créée par le GIEC pour comparer les impacts de ces différents GES en matière de réchauffement climatique et pouvoir cumuler leurs émissions. Par exemple, une tonne de méthane étant considérée comme ayant un pouvoir de réchauffement 28 fois supérieur à une tonne de CO<sub>2</sub> sur une période de 100 ans, on comptabilisera chaque tonne de méthane comme 28 tonnes de GES CO<sub>2</sub>e.

### ► G.1. Les émissions dues aux trajets des navetteurs

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<sub>2</sub>e 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 Littoral Nord, on compte 300 835 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 81 km (CA du Boulonnais) et 161 km (CC du Pays de Lumbres) par semaine pour se rendre sur leur lieu de travail. Cette forte disparité est à mettre en lien avec la localisation du lieu de résidence. Habiter au cœur d'un pôle urbain ou en zone périurbaine ou dans un espace rural induit un éloignement plus ou moins important avec le lieu de travail. 86% des actifs du bassin Littoral Nord effectuent leurs trajets domicile – travail en voiture, soit 4 points de plus qu'en Hauts-de-France. Si les modes doux sont utilisés par 8% des actifs, les transports en commun ne sont empruntés que par 5% des actifs pour les trajets domicile – travail. Ce profil est commun à 6 des bassins de mobilité en Hauts-de-France.

Ainsi, l'ensemble de ces actifs émettent en moyenne à l'année 234 000 tonnes de GES en équivalent CO<sub>2</sub> soit 13% des émissions annuelles en Hauts-de-France. En raison d'une utilisation plus fréquente de la voiture qu'en moyenne en Hauts-de-France, les émissions moyennes rapportées au kilomètre d'un navetteur du bassin Littoral Nord sont en moyenne supérieures à 124 g/km (moyenne régionale). En effet, hormis les actifs résidant dans la CU de Dunkerque et dans la CC de Flandre Intérieure (respectivement avec des émissions de GES de 123 g/km et de 121 g/km), un navetteur émet en moyenne entre 130 g/km (CA du Pays de Saint-Omer) et 142 g/km (CC du Haut Pays du Montreuillois) de GES selon son EPCI de résidence.

Les émissions en GES hebdomadaires les plus importantes s'observent sur le littoral, la partie est du bassin et en direction de la CA du Pays de Saint-Omer. Par exemple, les flux de navetteurs entre la CU de Dunkerque et la métropole lilloise, entre la CC de Flandre Intérieure et la métropole lilloise et entre la CC des Hauts de Flandre et la CU de Dunkerque émettent plus de 100 tonnes de GES en équivalent CO<sub>2</sub> par semaine. Les émissions entre les pôles urbains du littoral que sont Dunkerque, Calais, Boulogne-sur-Mer et Berck-sur-Mer sont comprises entre 50 et 100 tonnes de GES en équivalent CO<sub>2</sub> par semaine.

Enfin, sur le bassin Littoral Nord, on constate que les trajets effectués entre 2 AAV présentent des disparités quant à leur éco-efficacité. Par exemple les flux entre les AAV de Dunkerque et de Lille ou de Saint-Omer et de Lille sont éco-efficaces (moins de 104 g/km) malgré leur grande distance en raison d'une part importante de navetteurs qui effectuent ces trajets en train. A l'inverse les échanges domicile – travail entre les AAV de Boulogne et Calais, de Calais et Dunkerque ou de Saint-Omer et Dunkerque ont une moindre efficacité carbone, celle-ci étant supérieure à 124 g/km (moyenne régionale). Cela s'explique par un usage plus fréquent de la voiture.

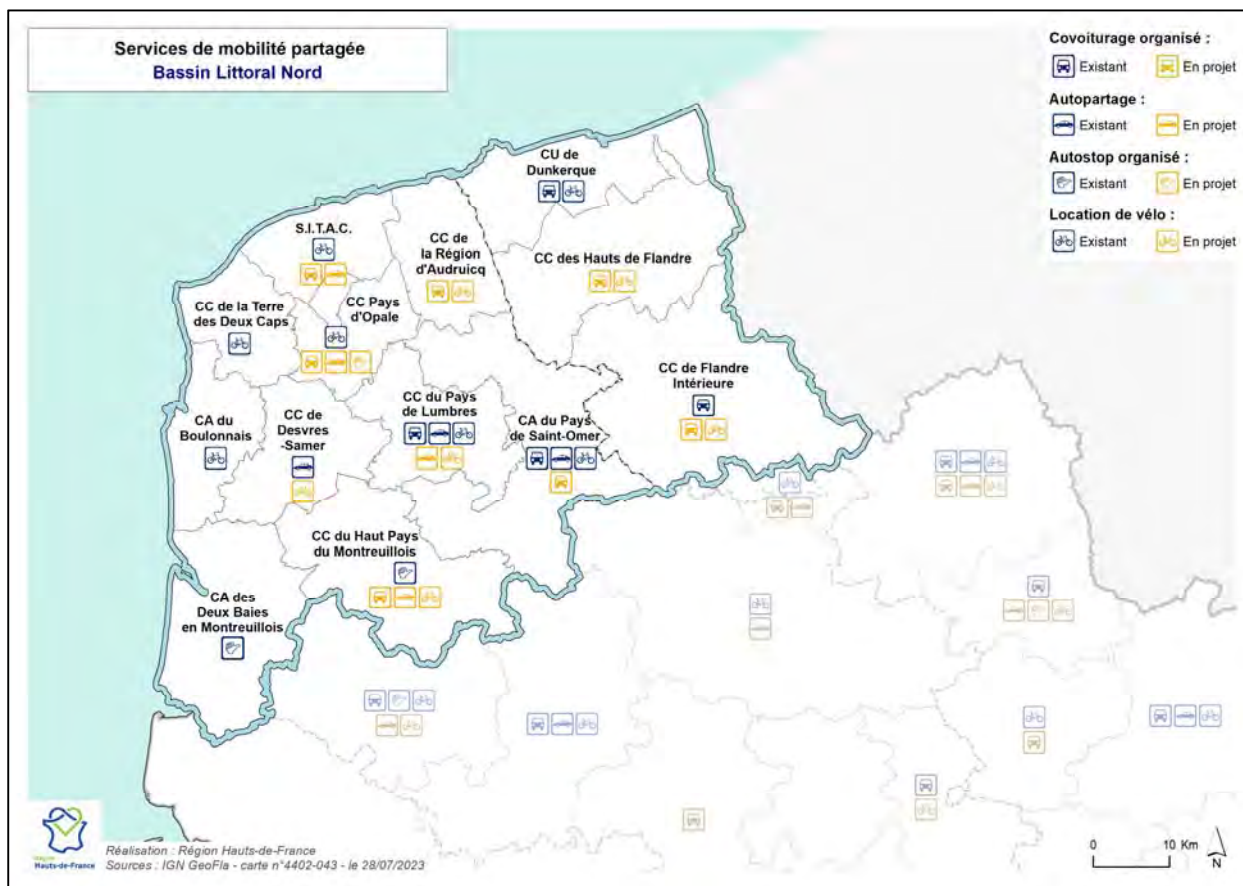
## ▶ G.1. Les émissions dues aux trajets des navetteurs

**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 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 Littoral Nord, des projets d'implantation d'entreprises pourraient aboutir à des créations importantes d'emplois. Par exemple, l'implantation à Bourbourg de la Gigafactory Verkor pourrait conduire à la création de 1 200 emplois directs à l'horizon 2027. Par conséquent, il convient d'anticiper les différentes solutions de transport qui pourraient être mises en place afin de limiter une forte augmentation des émissions de GES en lien avec une pratique de l'autosolisme prédominante.

► G.2. Les mobilités partagées

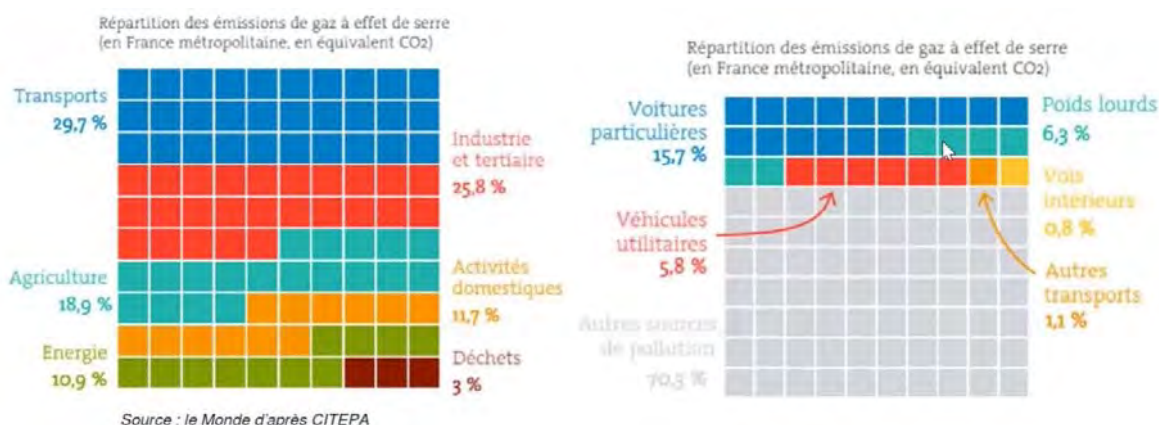




## Éléments de contexte

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, ces solutions apparaissent comme indispensables pour éviter l'automobilisme et limiter l'impact de la voiture particulière, 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 (CO<sub>2</sub>) 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 <sup>1</sup>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 déléguant à des entreprises spécialisées), mise en place de moyens de communication pour informer le grand public ;

<sup>1</sup> « 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

- 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 « € 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.

Dans les 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 2 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 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 réservations et la location du véhicule.

### ► G.2. Les mobilités partagées

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 Littoral Nord, 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 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 4<sup>ème</sup> 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 28 aires de covoiturage sur le bassin Littoral Nord (voir carte 2). Un point d'accès régional (PAR) est également proposé sur la plateforme GEO2FRANCE. 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.

Dans le bassin de mobilité, des communautés de communes organisent le covoiturage en créant une communauté sur la plateforme PassPasscovoiturage.fr.

D'autres AOM du bassin Littoral Nord ont le projet de faire de même.

## 2. Autopartage

Il existe des stations d'autopartage sur 3 AOM du bassin Littoral Nord : la CA du Pays de Saint-Omer, la CC de Desvres-Samer et la CC du Pays de Lumbres. Cette dernière, prévoit de développer son service d'autopartage. La CC du Haut Pays du Montreuillois, la CC du Pays d'Opale, le SITAC ont pour projet de mettre une station d'autopartage sur leur territoire.



### Enjeux et perspectives

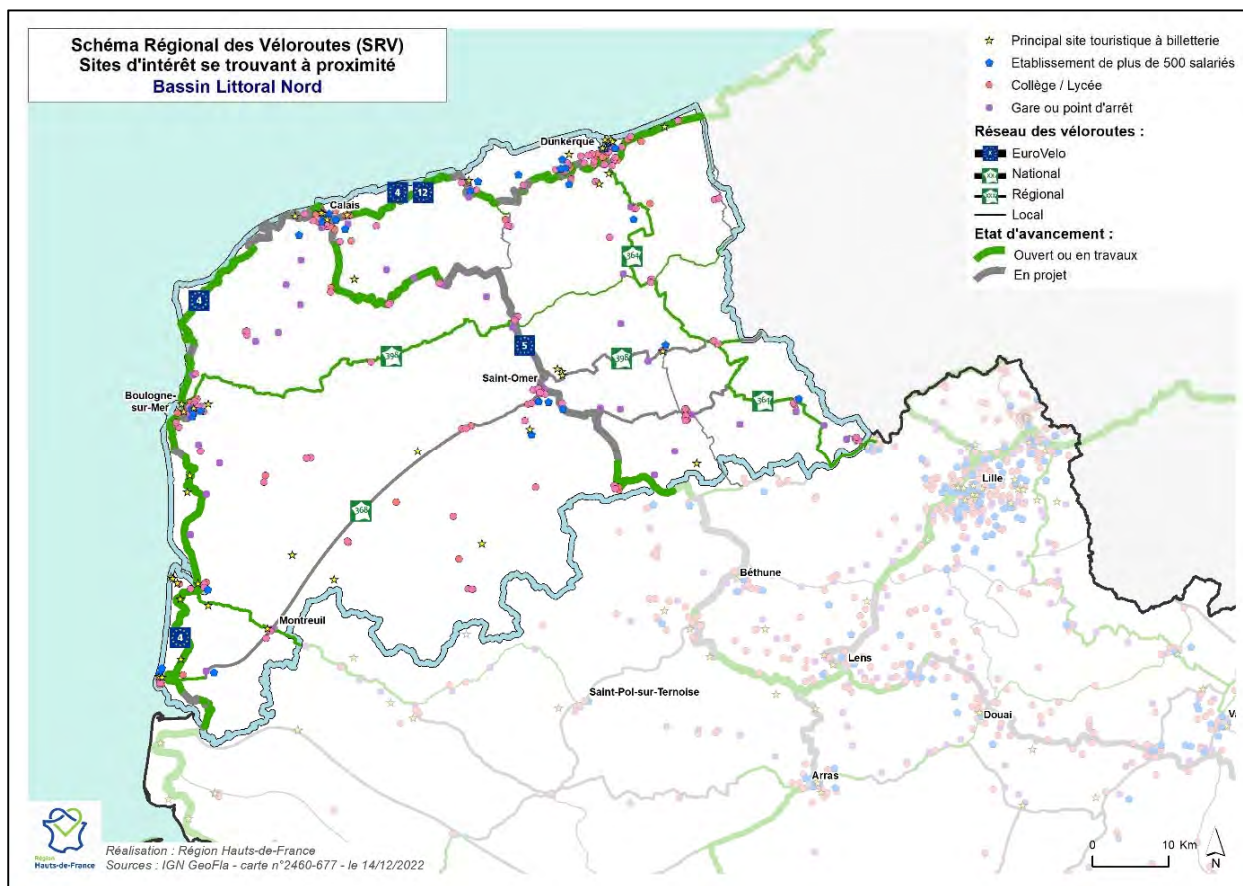
Sur le bassin de mobilité Littoral Nord, 97% des déplacements domicile-travail internes aux bassins sont réalisés en voiture. Aussi, pour limiter les impacts négatifs de l'autosolisme et pour offrir des solutions de mobilité aux personnes ne disposant pas de moyens de locomotion, il apparaît nécessaire 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



### Éléments 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 (appelé initialement 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.

Le schéma régional constitue un réseau cyclable structurant, hiérarchisé de l'EuroVelo (itinéraire européen) aux véloroutes d'intérêt national et régional, 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.

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. Le schéma régional a intégré les tracés des schémas départementaux.

La Région n'est pas maître d'ouvrage sur les projets de véloroutes ; elle accompagne les différents porteurs de projet (Départements, mais aussi Etablissements 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 Littoral nord possède deux eurovéloroutes :

- L'EuroVelo 4 : 5 100 km de la France à l'Ukraine, appelée en France, la Vélomaritime®, 1 500 km de la Manche à la Mer du Nord. En France, l'itinéraire débute à Roscoff en Bretagne et se termine à la frontière belge, en longeant toute la côte des Hauts de France.
- L'EuroVelo 5 : 3 200 km de Canterbury au sud de l'Italie, elle traverse la région en allant de Calais à la frontière belge près de Lille en passant par le bassin minier.
- L'EuroVelo 12 : dite véloroute de la Mer du Nord, de la Norvège à l'Ecosse, sur 7 000km, son itinéraire est commun avec l'Eurovelo 4 entre la frontière belge et le port de Calais.

### ► G.3. Le schéma régional du vélo et l'accès aux principaux sites

Les Départements du Nord et du Pas-de-Calais sont les principaux aménageurs des itinéraires structurants du SR3V, en coordination avec les communes et les EPCI. On peut souligner par exemple le récent plan vélo départemental 2022-2027 du Pas-de-Calais, avec une volonté de poursuivre le développement du réseau cyclable structurant.

Le bassin est également sillonné par plusieurs véloroutes régionales (V364, V368, V398), et quelques itinéraires locaux.

Le bassin Littoral Nord bénéficie d'un bon taux de réalisation des itinéraires européens, nationaux et régionaux. La véloroute 368 (tracé d'intention qui va de Berck-sur-Mer à Saint-Omer en passant par Montreuil) reste cependant à réaliser entièrement. En revanche, les itinéraires bien que balisés sont loin d'être aménagés en site propre (sécurisé). Sur les sites urbains denses, notamment de la côte, les véloroutes permettent une bonne desserte des pôles générateurs de déplacement (établissements scolaires, grandes entreprises...), et pour ces accès, les connexions sécurisées sont à travailler.

Cependant de nombreux pôles ne sont pas connectés ou ne sont pas sur un itinéraire. Plusieurs collectivités du bassin reconnaissent qu'il est difficile de se rendre en vélo dans une gare (30%), dans un établissement scolaire d'enseignement supérieur (62%) ou jusqu'à un site touristique important (46%), pour cause de manque de pistes cyclables sécurisées et de stationnement adéquat.



#### Enjeux et perspectives

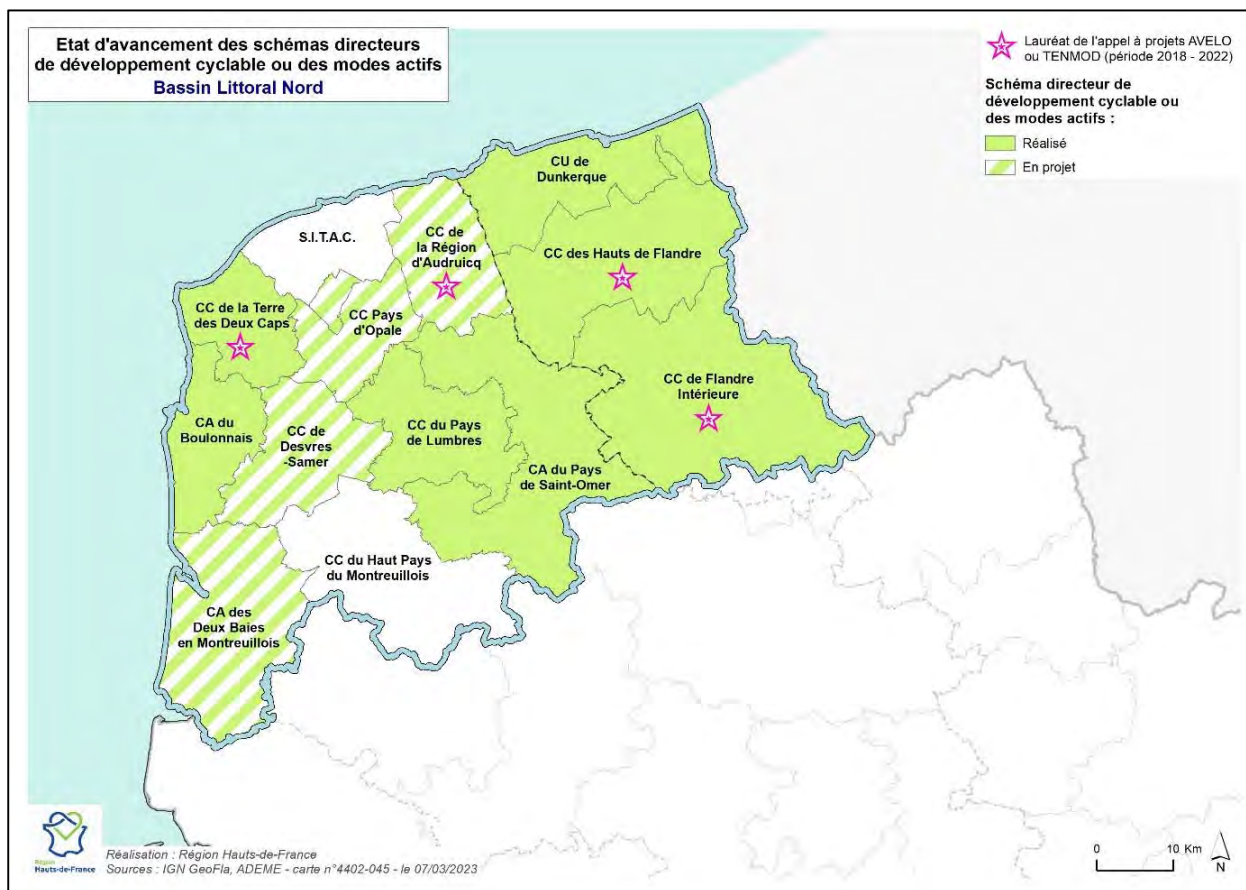
La recherche d'amélioration de la « cyclabilité » du territoire pourrait s'appuyer, à l'échelle du bassin de mobilité, sur l'identification des sites à relier en priorité au schéma régional.

Parmi ceux-ci, les établissements scolaires, notamment du secondaire et de l'enseignement supérieur, revêtent une importance forte du fait de l'existence et/ou 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 début 2023 auprès des AOM, on peut relever qu'une grande partie des collectivités du bassin prévoient de réaliser des aménagements cyclables pour améliorer l'accès aux pôles d'échanges multimodaux (gares principalement) (6 collectivités), aux établissements d'enseignement notamment supérieurs (7 collectivités) et aux sites touristiques (6 collectivités). Les actions d'aménagement cyclable pourraient être généralisées à l'échelle du bassin.



► G.4. La réalisation des schémas directeurs cyclables



## ► G.4. La réalisation des schémas directeurs cyclables



### Éléments 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 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 13 AOM composant le bassin Littoral Nord, 7 affirment avoir réalisé un schéma directeur cyclable. Dans ce cadre, 4 ont été lauréates depuis 2019 de l'appel à projet AVELO pour la réalisation de ces schémas. 4 collectivités réaliseront prochainement leur schéma cyclable ou schéma mobilités actives (CA2BM, communautés de communes de Desvres-Samer, du Pays d'Opale et de la Région d'Audruicq).

Il est à noter qu'il existe d'autres démarches plus locales pour développer les modes doux sur les territoires. On peut ainsi mettre en exergue le « Plan Vélo Calais », qui propose également une stratégie du développement du vélo sur le territoire de Calais (pas représenté sur la carte qui ne reprend que les schémas directeurs à l'échelle des AOM).



#### Enjeux et perspectives

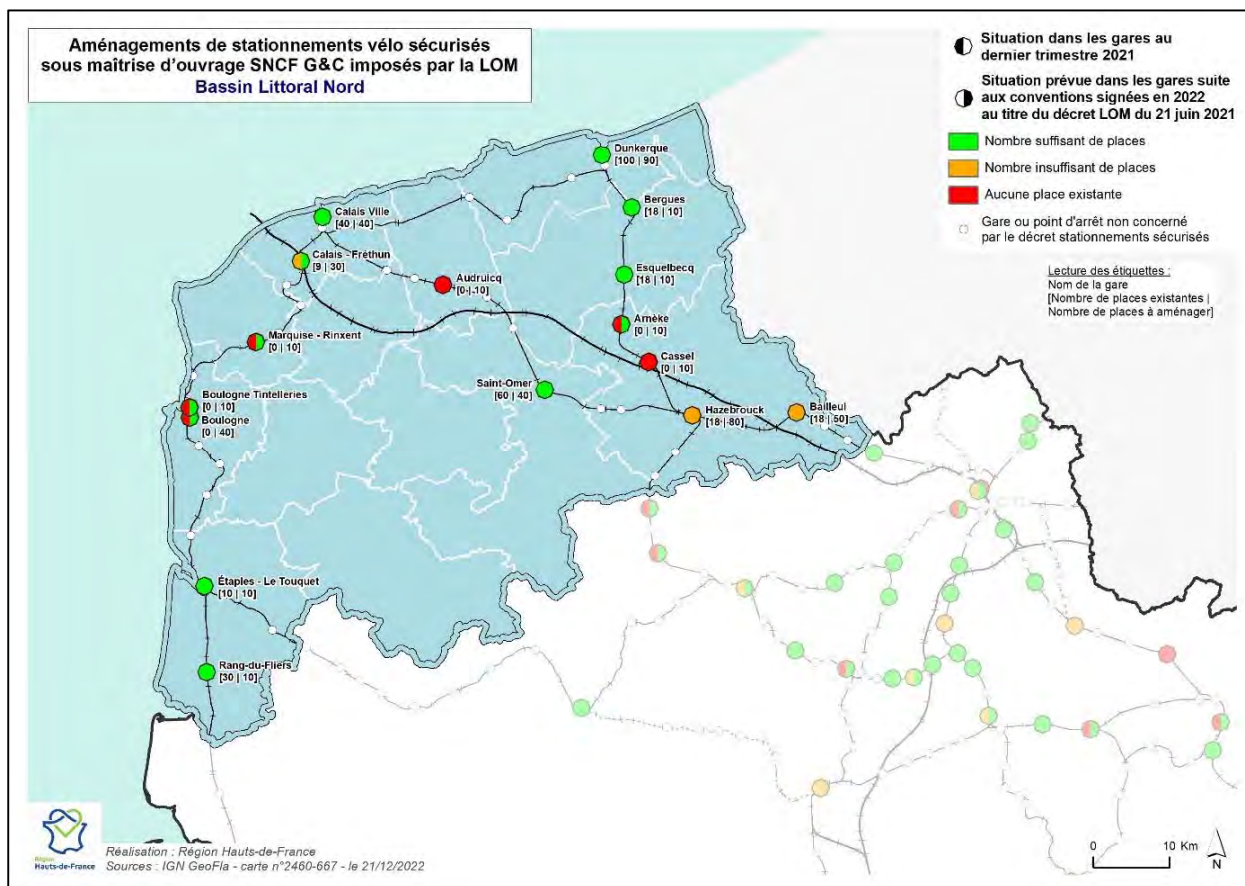
Les schémas cyclables étant élaborés à l'échelle des intercommunalités, la mise en œuvre du contrat opérationnel de mobilité (COM) pourrait permettre de vérifier que les linéaires cyclables ne s'arrêtent pas aux frontières des collectivités et de penser aux continuités cyclables entre les territoires, 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...). Il existe des enjeux de coordination des plans schémas directeurs cyclables entre les différentes AOM, mais également avec les partenaires belges.

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 au réseau de transport structurant. Les réflexions doivent être menées autour d'un véritable système vélo : aménagements mais aussi services, stationnement sécurisé...

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



### Éléments 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'1/3 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 décarboner 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'organisation des mobilités vise à renforcer le niveau d'équipement des gares et des pôles d'échange fréquentés<sup>1</sup>. 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 1<sup>er</sup> 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 Gare 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, 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

Le bassin Littoral Nord est à l'heure actuelle insuffisamment équipé en stationnements vélo sécurisés, qui pourraient inciter plus de personnes à prendre leur vélo pour rejoindre la gare. Cependant prochainement, la grande majorité des gares concernées par le décret relatif à la LOM sera équipée en emplacements sécurisés, financés au titre de conventions signées en 2022 entre la Région, l'Etat et SNCF Gare et connexions. La gare de Calais ville a été équipée en 2021 d'un abri de 40 places. La gare d'Audruicq sera équipée sous maîtrise

<sup>1</sup> Article L.1272-2 du code des transports (gares de voyageurs dont la filiale de SNCF Réseau mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 assure la gestion ainsi que les gares du réseau express régional et les gares routières dont la Régie autonome des transports parisiens est propriétaire - gares SNCF et RATP dont la fréquentation est supérieure à 100 000 voyageurs par an (soit 275 voyageurs par jour)

### ► G.5. Le stationnement vélo au droit des gares ferroviaires

d'ouvrage de la communauté de communes. Les sous équipement ou non équipement qui apparaissent encore sur la carte seront donc totalement résorbés dans les prochaines années.

Par ailleurs, il est également utile de pouvoir équiper en stationnements sécurisés les gares non visées par le décret, afin de faciliter l'usage du vélo au quotidien

Par ailleurs, 6 collectivités du bassin ont déjà développé un stationnement aux abords immédiats des pôles d'échange multimodaux ferroviaires ou routiers (communautés d'agglomération des Deux Baies en Montreuillois, du Boulonnais, communautés de communes des Hauts de Flandres, de Flandre Intérieure, Communauté urbaine de Dunkerque, Syndicat intercommunal des transports urbains de l'agglomération du Calaisis). Trois collectivités qui ne l'ont pas encore fait ont le projet de le réaliser à court terme (Communauté de communes du Pays d'Opale, Terre des Deux Caps et Région d'Audruicq).



#### Enjeux et perspectives

Le maillage de l'ensemble du territoire régional par un réseau d'abris-vélos sécurisés à proximité immédiate de la gare contribuera 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.

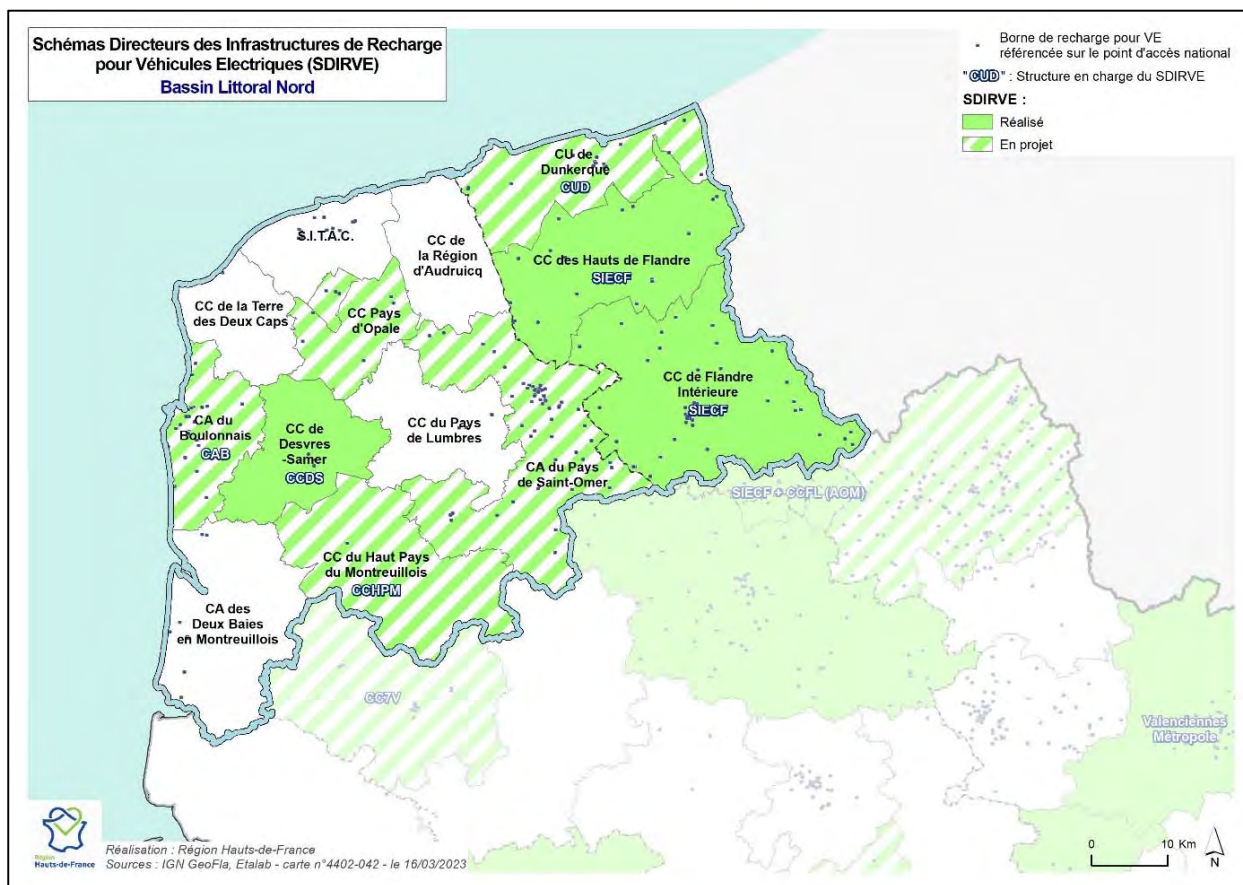
En complément, il serait intéressant que les AOM réfléchissent à la mise en place de location de vélos en gare, pour faciliter le non emport du vélo dans le train.

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 être massif. Ceci pourrait en effet inciter les élèves à se rendre en vélo jusqu'à l'abribus.



► G.6. La mobilité électrique automobile





## Éléments 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 lesquels les véhicules électriques représentent aujourd'hui la principale solution envisagée pour réduire les émissions de gaz à effet de serre du transport routier<sup>1</sup>. 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<sub>2</sub> des voitures neuves en Europe<sup>2</sup>. 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<sup>3</sup> 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. En outre, elles permettent de mettre en confiance les usagers de

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Ce choix n'a cependant toujours pas été définitivement validé fin mars 2023 du fait de la position allemande favorable aux carburants de synthèse. Ceux-ci ne concerneraient cependant que certains véhicules (uniquement 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.

<sup>3</sup> 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

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. Selon la loi, les communes peuvent gérer l'implantation des bornes de recharge en cas de carence de l'initiative privée, cette gestion pouvant être déléguée. Dans la région, la délégation a été faite soit aux autorités organisatrices de la distribution d'énergie (AODE), soit aux 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 (ZFE) 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 :

- multiplier par 5 le nombre de bornes de recharge existante 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.

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.



### Caractérisation du bassin de mobilité

Dans ce bassin de mobilité, les SDIRVE sont réalisés par les EPCI ou par des structures spécialisées dans l'énergie tel le Syndicat Intercommunal d'Énergie des Communes de Flandre (SIECF) (syndicat AODE -autorité organisatrice de la distribution d'énergie- composé de 98 communes des Flandres assurant de multiples interventions dans le domaine de la transition énergétique).

3 territoires ont actuellement déjà réalisé un SDIRVE, tandis que 5 sont actuellement au stade de projet.

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 (par exemple celui du SIECF en compte 404).



### 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 (les émissions de gaz à effet de serre se produisent majoritairement en secteur périurbain). 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

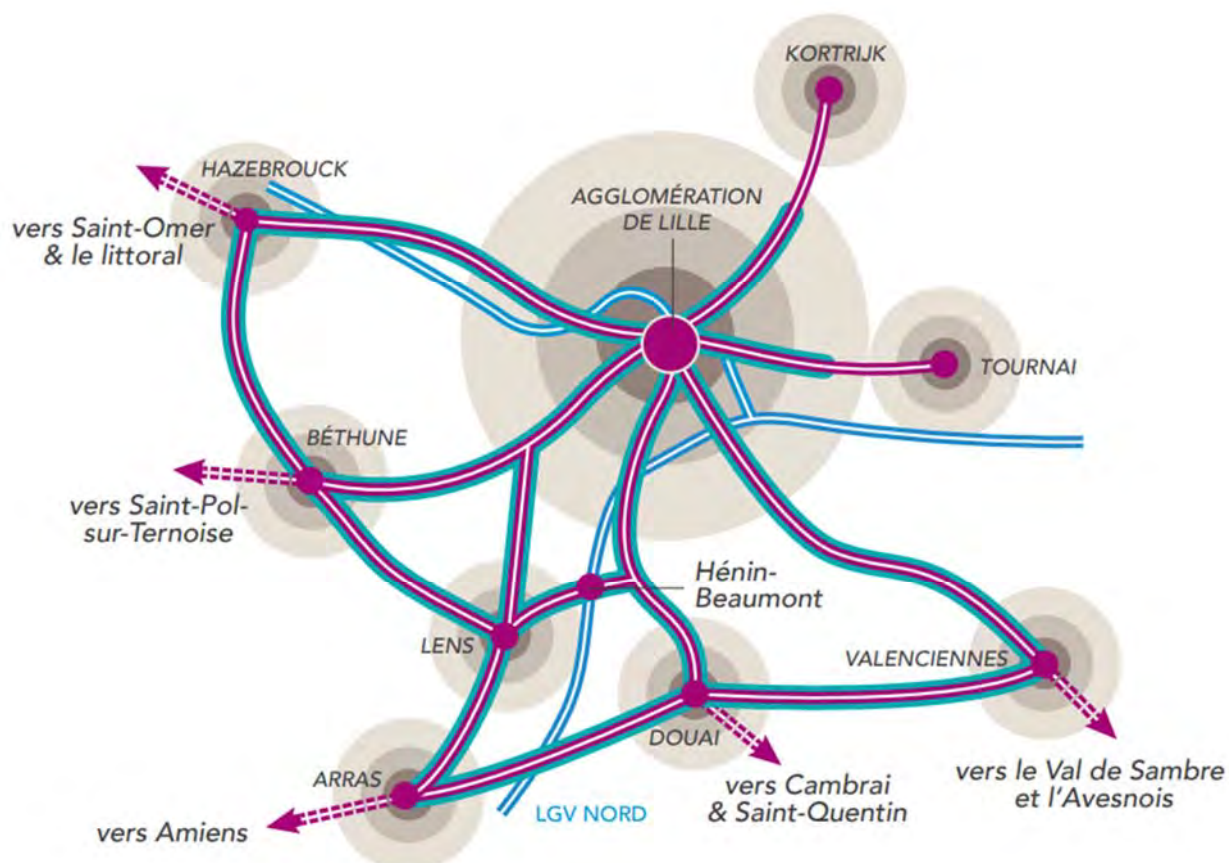


## Les thématiques spécifiques au bassin de mobilité

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



## ▶ H.1. Le service express régional métropolitain



### 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'État et SNCF Réseau se sont engagés dans le déploiement de « Services Express Métropolitains » sur 12 étoiles ferroviaires, dont celle de Lille.

Les réflexions sur l'étoile ferroviaire de Lille, allant depuis une première couronne (Hazebrouck, Béthune, Lens, Arras, Douai, Valenciennes, Tournai, Courtrai) à d'autres destinations plus éloignées du territoire (Dunkerque, Calais, Amiens, Cambrai, Saint-Quentin, Aulnoye-Aymeries, Maubeuge, Hirson), montrent à ce titre l'importance d'entreprendre des travaux importants. Si la création d'une nouvelle infrastructure et d'une nouvelle gare à Lille sont impératifs, la modernisation du réseau existant s'avère également nécessaire.

Depuis, une Proposition de Loi sur le Services Express Régionaux et Métropolitains (SERM) est en cours d'examen. Il s'agit de dépasser la seule logique ferroviaire mais de concevoir un système intégré de mobilité. Cette Proposition de 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 nécessaire à la réussite de l'ambition.



### Caractérisation du bassin de mobilité

Les infrastructures du SERM ne se concentreront pas uniquement sur l'aire métropolitaine lilloise et sur les liaisons vers le bassin minier, puisque le schéma de desserte se construit également avec l'objectif d'augmenter significativement les flux vers le bassin Littoral Nord. Il conviendra également de préserver un équilibre entre les missions omnibus desservant les territoires proches de la métropole et dessertes rapides et directes des territoires plus éloignés.

L'amélioration de la robustesse du réseau structurant et l'augmentation de la capacité d'accueil dans les gares de Lille auront par ailleurs un impact positif sur les conditions de circulation ferroviaire sur l'ensemble de la Région et en particulier sur les axes du littoral nord.

A cet effet, des aménagements en gare de Béthune et Hazebrouck font partie des opérations prévues dans le cadre du projet de SERM. Ces opérations permettront notamment d'isoler les circulations fret et voyageurs, et la séparation des différents flux en fonction des origines et destinations. Cela réduira les impacts des croisements de trains sur les temps de parcours et permettra de dégager une capacité résiduelle nécessaire à un accroissement de l'offre ferroviaire. Un des enjeux de ces aménagements consiste à permettre une meilleure coordination entre les trains de fret et des voyageurs, les enjeux liés au transport ferroviaire de marchandises étant particulièrement importants au sein du bassin littoral nord.

### ► H.1. Le service express régional métropolitain

Les différents aménagements prévus dans le cadre du SEM permettront donc d'améliorer la fiabilité et la capacité des infrastructures du bassin Littoral Nord.



#### Enjeux et perspectives

La mise en place complète du SERM de l'Etoile ferroviaire de Lille est une opération de long cours, puisqu'il devrait être pleinement opérationnel en 2040. La vision intermodale prônée par la proposition de loi ne sera attendre cette date.

Cette même proposition lie labellisation de projet SERM à la signature, par les collectivités, d'un Contrat opérationnel de mobilité. Les partenaires vont devoir ainsi concilier différentes contraintes calendaires.

Les premiers Contrats opérationnels de mobilité devront donc être pragmatique et prévoir les mesures apportant des réponses de court terme, anticipant le résultat final. Il pourra s'agir de prendre 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...

À ce titre, le premier Contrat opérationnel de mobilité peut être l'occasion de montrer que le système de transport constitué autour de l'Etoile ferroviaire de Lille, au sens large, constitue déjà un SERM au sens de la proposition de loi.



# 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<sub>2</sub>e : gaz à effet de serre en équivalent CO<sub>2</sub>  
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'Égalité 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 Littoral Nord

AGUR : Agence d'Urbanisme Flandre-Dunkerque  
AUD : Agence d'Urbanisme et de Développement Pays de Saint-Omer  
CAB : Communauté d'Agglomération du Boulonnais  
CABBALR : Communauté d'Agglomération de Béthune Bruay Artois Lys Romane  
CAPSO : Communauté d'Agglomération du Pays de Saint-Omer  
CCHF : Communauté de Communes des Hauts de Flandres  
CCFI : Communauté de Communes de Flandre Intérieure  
CCPO : Communauté de Communes Pays d'Opale  
CUD : Communauté Urbaine de Dunkerque  
GCTM : Communauté d'Agglomération Grand Calais Terres et Mers  
GPMD : Grand Port Maritime de Dunkerque  
MEL : Métropole Européenne de Lille

PMCO : Pôle Métropolitain Côte d'Opale

SIECF : Syndicat Intercommunal d'Énergie des Communes de Flandre

SIMOUV : Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois

SITAC : Syndicat Intercommunal pour les Transports Urbains du Calaisis

SMTAG : Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle

SMTUS : Syndicat Mixte des Transports Urbains de la Sambre

WVI : West-Vlaanderen Intercommunale (Intercommunale de Flandre occidentale)





## **COMMISSION PERMANENTE**

### **Réunion du 09 février 2026**

**OBJET** : Approbation du Contrat Opérationnel de Mobilité (COM) du bassin de mobilité "Littoral Nord"

#### **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 ont été définis, dont quatre sur le département du Nord : Littoral Nord, Aire Urbaine Centrale, Arrageois, Hainaut-Cambrésis-Thiérache (cf. carte en annexe 1).

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. 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. LE CONTRAT OPERATIONNEL DE MOBILITE LITTORAL NORD**

Dans ce cadre, il est proposé de valider la mise en œuvre du Contrat Opérationnel de Mobilité (COM) du bassin Littoral Nord, joint en annexe 2.

Le Plan d’Actions en faveur des Mobilités Solidaires (PAMS) du bassin Littoral Nord a été approuvé lors de la Commission permanente du 23 avril 2025 (DirRE/2025/107).

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.

Le bassin de mobilité Littoral Nord, qui s'étend sur une partie des départements du Nord et du Pas-de-Calais (cf. carte annexe 2), regroupe 13 Etablissements Publics de Coopération Intercommunal (EPCI), tous AOM.

Limitrophe de trois autres bassins et de la Belgique, il compte 870 000 habitants (15 % de la population régionale) dont 370 000 dans le Nord et présente les caractéristiques suivantes : un réseau d'infrastructures dense, une offre de transports collectifs développée et des flux de déplacements importants, avec un accroissement à l'avenir par l'implantation de nouvelles entreprises, notamment dans le Dunkerquois.

Le diagnostic a permis d'identifier les besoins en mobilité et de mieux comprendre le fonctionnement du territoire et de dégager quatre enjeux majeurs :

- améliorer l'information sur les services de mobilité, pour une meilleure connaissance par la population ;
- coordonner les acteurs de la mobilité, afin d'assurer la cohérence des offres ;
- développer une offre complémentaire et adaptée aux spécificités du territoire et aux différents publics ;
- faire de la mobilité un levier d'accès à l'emploi, notamment aux métiers en tension.

23 actions ont été retenues, dont certaines communes avec le Plan d'Actions en faveur des Mobilités Solidaires (PAMS) :

- 5 pour renforcer la coopération entre partenaires et partager les bonnes pratiques ;
- 6 pour améliorer la connaissance des services existants via des outils d'information ;
- 4 pour créer, aménager et gérer des infrastructures facilitant les parcours des usagers ;
- 5 pour développer des services alternatifs à l'autosolisme ou complémentaires aux transports collectifs.

Un Comité de bassin de mobilité Littoral Nord sera institué afin d'assurer la cohérence et la complémentarité des travaux liés aux COM et PAMS. Il se réunira annuellement. La Région assurera le pilotage du COM, en lien avec les représentants des signataires.

Je propose à la Commission permanente :

- d'approuver le Contrat Opérationnel de Mobilité (COM) du Littoral Nord 2025-2029, dans les termes du projet, joint en annexe 2 ;
- de m'autoriser à signer ce Contrat Opérationnel de Mobilité du Littoral Nord 2025-2029.

Christian POIRET  
Président du Département du Nord