

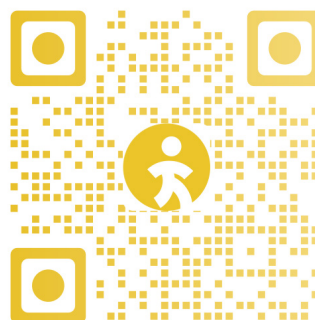
CONFÉRENCE DE PRESSE

LUNDI 3 NOVEMBRE 2025

TADAO #100% GRATUIT

1. Le contexte du passage à la gratuité Page 3
2. Les spécificités du réseau TADAO Page 4
3. Le passage à la gratuité, quels objectifs ? Page 7
4. Le passage à la gratuité, quels coûts ? Page 9
5. Ce que le passage à la gratuité va changer Page 10
6. Les améliorations d'offre : évolutions « janvier 2026 » Page 11
7. La foire aux questions de la gratuité Page 12

RETROUVEZ LA VERSION PDF
DE CE DOSSIER DE PRESSE
EN FLASHANT LE QR CODE CI-CONTRE



Le réseau de transport en commun TADAO, au cœur du bassin minier du Pas-de-Calais, va devenir entièrement gratuit le 1er janvier 2026.

Un de plus me direz-vous ?

Pas vraiment, on parle ici du plus grand réseau de France entièrement gratuit :

- 1 000 km²,
- 650 000 habitants (soit le 7e réseau français),
- pas de ville-centre, mais 150 communes moyennes ou rurales.

Cette révolution est le fruit d'une politique historiquement volontariste qui permet, aujourd'hui, de franchir le pas à l'occasion des 20 ans du réseau.

La mobilité dans le bon sens, tout simplement !

Laurent Duporge
Président d'Artois Mobilités

1. Le contexte du passage à la gratuité

Le secteur des transports représente 34% des émissions de polluants en France et les déplacements 13,5% du budget des ménages, selon le Haut conseil pour le climat dans son rapport grand public 2024.

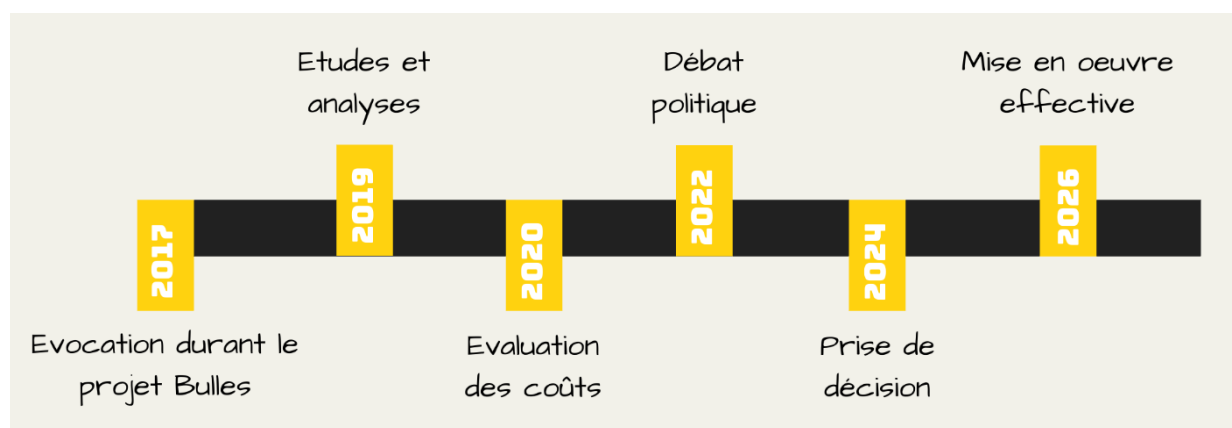
Proposer une offre de transport en commun performante, durable et abordable a toujours été la volonté des élus d'Artois Mobilités. Cependant, la configuration de l'ex-bassin minier rend l'équation complexe : 150 communes, mais pas de centralité, un territoire s'étalant sur près de 1 000 km² alternant urbanisation très dense et secteurs plus ruraux, 650 000 habitants avec, selon les secteurs, des disparités énormes du taux de motorisations des ménages... En bref, un territoire unique en France.

Depuis la création du réseau TADAO en 2005, la gamme tarifaire se voulait accessible au plus grand nombre. Ainsi, le titre unitaire (TU) à 1,10€ n'a subi qu'une seule augmentation en 20 ans. C'était en 2012, il était passé à 1,20€. En 2019, plus qu'une amélioration de l'offre, le réseau a connu une refonte complète, articulée autour de 7 lignes de bus à haut niveau de service (BHNS). Cette amélioration, plus que significative, a été assortie d'une offre « bus + trains » en illimité à 28€ par mois pour le public, mais surtout 5€ par mois, au bénéfice des moins de 26 ans, plus de 65 ans, demandeurs d'emploi, parents isolés et des personnes en situation de précarité ou de handicap.

Un doublement de la fréquentation du réseau en 4 ans et ce, malgré la période COVID plaide en faveur du bien-fondé de la politique menée par Artois Mobilités. Surtout si l'on ajoute le fait que la part des bus purement diesel utilisés sur le réseau TADAO a été réduite de 70% sur la même période.

À partir du 1er janvier 2026, un nouveau cap sera franchi. Tous les usagers du réseau TADAO, sans distinction, bénéficieront de l'ensemble des services réguliers sans s'acquitter d'aucun titre de transport. Seront donc concernés les habitants résidant sur le territoire couvert par Artois Mobilités ainsi que toutes les personnes de passage sur les agglomérations d'Henin-Carvin, Lens-Liévin et Béthune-Bruay Artois Lys Romane.

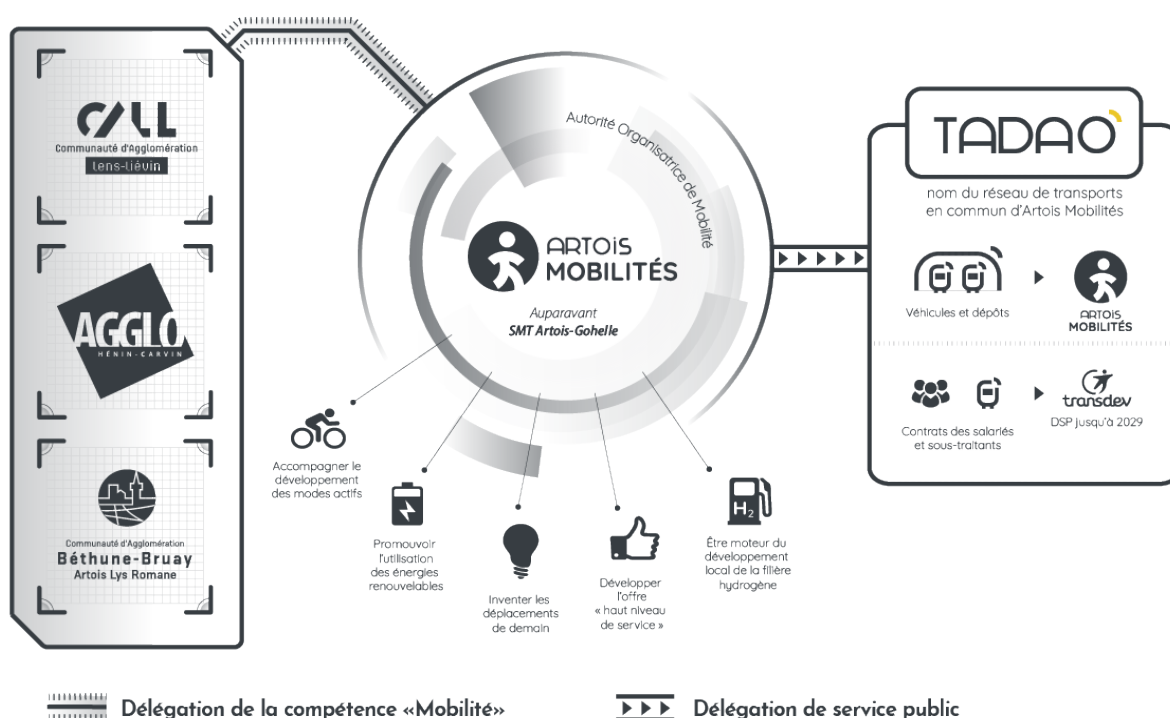
En septembre 2024, la France comptait 45 réseaux proposant la gratuité, le plus important étant Montpellier Méditerranée Métropole (réseau gratuit uniquement pour ses 481 000 habitants), devant le réseau Evéole de Douai (223 000 habitants) et la communauté urbaine de Dunkerque (193 000 habitants). Avec ses 650 000 habitants, TADAO deviendra donc, le 1er janvier 2026, le plus grand réseau de transport public à proposer une gratuité totale.



2. Les spécificités du réseau TADAO



Artois Mobilités est l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) sur un territoire composé de 3 agglomérations : Béthune-Bruay Artois Lys Romane, Lens-Liévin et Hénin-Carvin. Ces 3 établissements publics se sont unis en 2003 pour créer un réseau de transport en commun à l'échelle de l'ex-bassin minier. Pour ce faire, les 3 agglomérations membres ont délégué leur compétence mobilité à un syndicat mixte créé pour l'occasion. Deux ans plus tard, en 2005, est donc né le réseau TADAO. Géré en délégation de service public, le réseau TADAO est exploité actuellement par Transdev Artois-Gohelle.



- Un territoire unique en France, de par l'absence de ville-centre, mais 6 communes majeures entre 20 000 et 33 000 habitants
- Aucune zone blanche sur le territoire. Les 150 communes sont desservies par le réseau de transport en commun TADAO
- 250 000 des 650 000 habitants du territoire habitent à moins de 500 m d'une ligne de bus à haut niveau de service (BHNS).
- Les 9 lignes de BHNS traversent 40 des 150 communes, sur un linéaire de 130 km.
- Les communes rurales bénéficient de lignes de transport à la demande en réservation à H-2 et pour 37 d'entre elles, avec une desserte en point à point, c'est-à-dire de l'arrêt le plus proche de chez vous directement à l'arrêt le plus proche de votre destination, entre 6h et 20h, du lundi au samedi.
- L'ensemble du parc véhicules est équipé de cellules compteuses, qui grâce à l'utilisation de l'intelligence artificielle, peuvent retracer les origines/destinations de tous les passagers, de manière 100% anonyme.
- Le parc véhicules TADAO comptera au 1er janvier 2026, 545 véhicules (195 chez TADAO et 350 chez ses sous-traitants, essentiellement pour les circuits scolaires).

// LES SERVICES TADAO

/ COLLECTIFS



59
lignes régulières
de bus



7 lignes TER
31 gares



256
circuits
scolaires



3 navettes marché
1 navette stade

/ INDIVIDUELS



100 Biclos
8 modèles



11
abris vélos
sécurisés



1^{er}
territoire de France
en covoiturage



3
voitures électriques
en autopartage

/ A LA DEMANDE



9
secteurs
Allobus



11
véhicules
PMR



7
zones industrielles
Chronopro

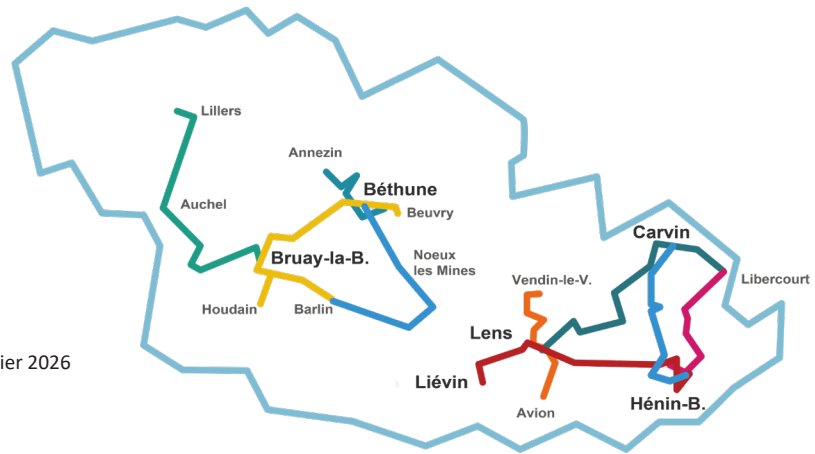
9 lignes BHNS

*B8 et B9 mises en service en janvier 2026

B2 5h00 à 00h10
B4 5h10 à 22h40
B6 5h45 à 22h55
B8 6h05 à 20h50

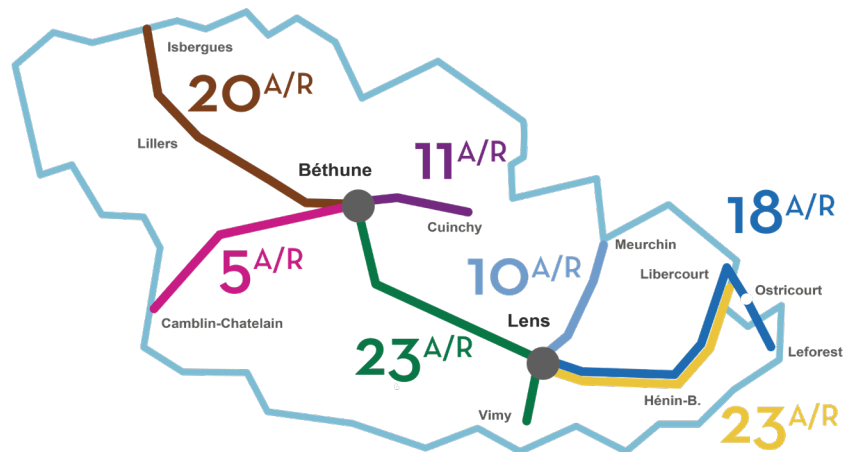
B1 5h45 à 00h10
B3 6h00 à 23h55

B5 5h45 à 00h10
B7 5h35 à 22h40
B9 5h30 à 21h05

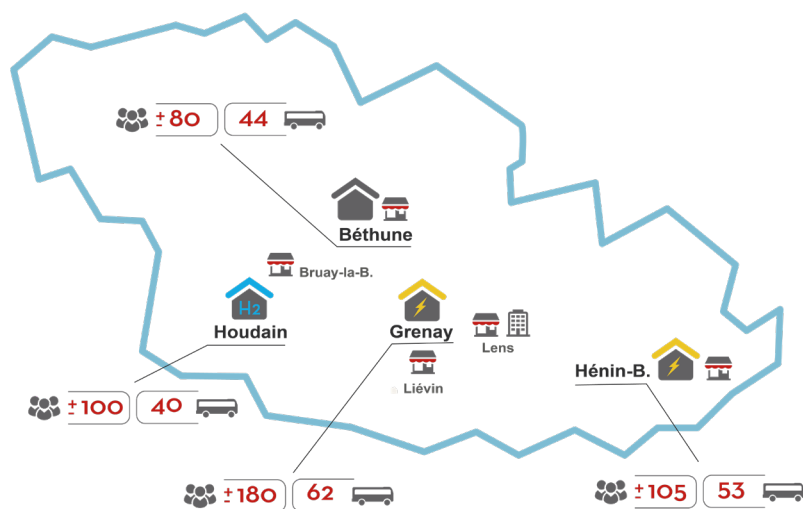


7 lignes TER

gratuites en
illimité pour
les habitants
du territoire



4 dépôts



Centre de maintenance et de remisage

Boutique TADAO

Sièges Artois Mobilités & Transdev Artois-Gohelle

3. Le passage à la gratuité, quels objectifs ?

3.1. La mobilité comme service public essentiel

Si comme l'école ou la santé, la mobilité doit être vue comme un droit, la gratuité en fait quelque chose d'universel. C'est dans ce esprit que la gratuité est mise en place, il s'agit de la poursuite d'une politique qui prône la mobilité facile et pratique pour tous.

3.2. Un levier pour l'équité sociale et territoriale

- Accessibilité accrue pour tous : En rendant les transports publics gratuits, on élimine l'obstacle financier qui peut encore freiner les personnes à faible revenu dans leur accès au travail, à l'éducation, aux soins de santé et à l'ensemble des services en général. Même une gamme tarifaire très attractive comme celle de TADAO nécessite des démarches pour obtenir un abonnement. Le passage à la gratuité supprime ces démarches vues bien souvent comme un frein par les gens.

- Renforcement de la cohésion sociale : En facilitant les déplacements des populations peu familières avec les transports en commun, la gratuité des transports contribue à réduire les barrières sociales et à favoriser l'intégration sociale et économique. En supprimant le coût d'accès, on valorise le droit à la mobilité comme un droit fondamental, au même titre que l'accès à l'eau ou l'électricité. Le passage à la gratuité devrait mettre en lumière des services, encore parfois méconnus, notamment en zones peu denses.

En somme, la gratuité des transports en commun représente un levier pour promouvoir l'équité sociale et territoriale en rendant les services essentiels plus accessibles, en réduisant les inégalités économiques et en renforçant la cohésion entre territoires.

3.3. Un pas supplémentaire vers la transition écologique

- Réduction des émissions de CO² et amélioration de la qualité de l'air : En facilitant au maximum l'accès aux transports en commun, cela va contribuer à réduire l'utilisation de véhicules individuels et donc le niveau d'émissions de gaz à effet de serre.

En somme, investir dans la gratuité des transports en commun est une stratégie efficace et multifacette pour favoriser une transition vers des villes plus durables sur le plan environnemental, social et économique.

- Promotion de modes de déplacement durables : La gratuité est un encouragement pour les citoyens à adopter des modes de déplacement plus durables et moins polluants. Pour rappel, en 2026, il ne reste plus que 27% de bus purement diesel dans le parc de véhicules TADAO.

3.4. Un catalyseur de dynamisme local

- Meilleure accessibilité aux services et à l'emploi : La gratuité permet d'accéder sans aucuns frais au travail, aux services de santé, aux loisirs...

- Attractivité du territoire : Un réseau de transport en commun gratuit et performant crée l'image d'un territoire dynamique. Toutes les communes peuvent mettre en avant un accès facile à leurs services de proximité.

3.5. Un changement de paradigme nécessaire

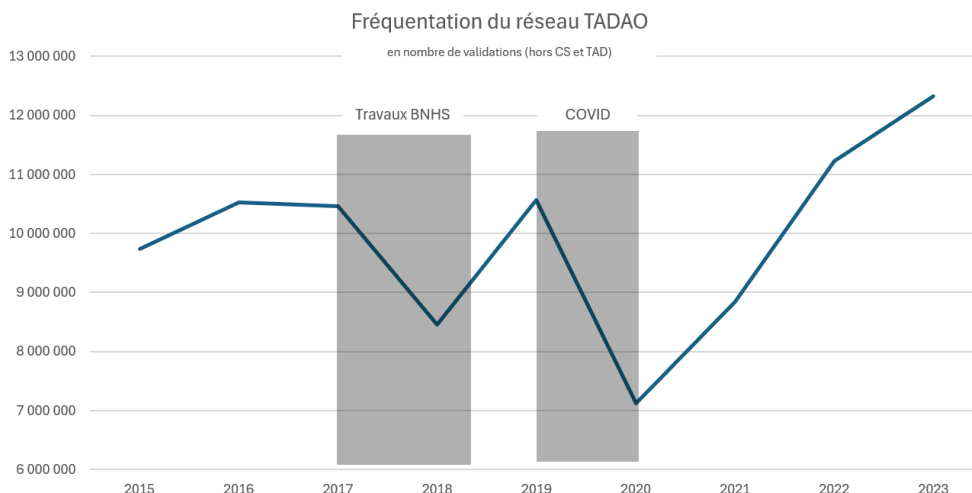
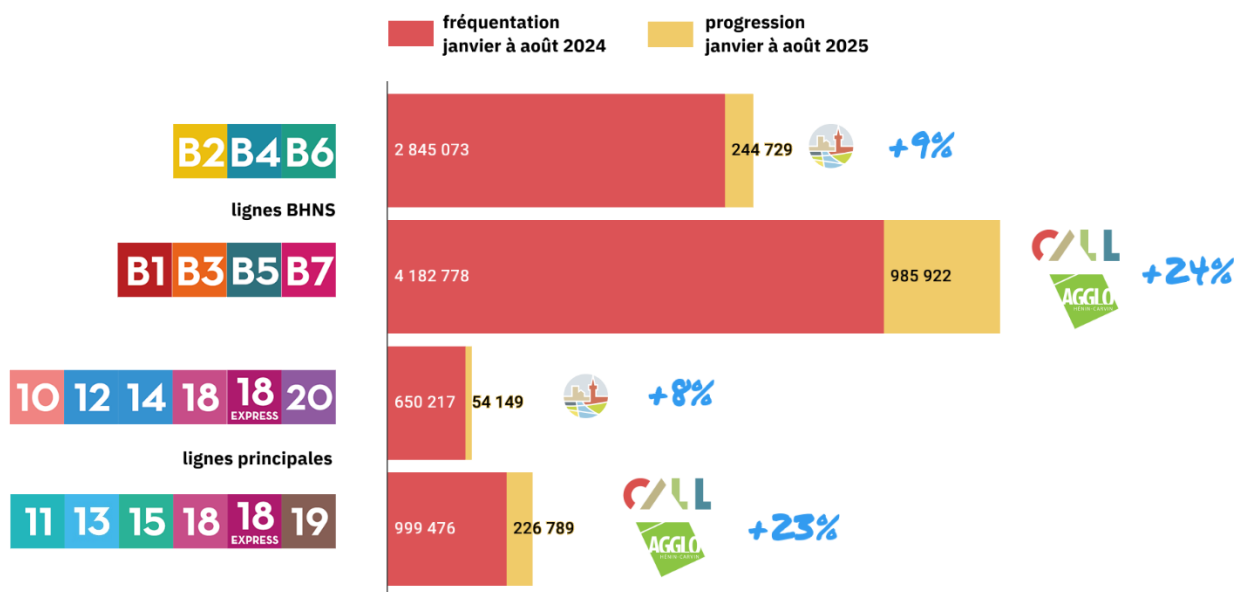
- Message politique fort

La gratuité est un acte concret et symbolique d'engagement vers un futur plus juste et durable.

• La mobilité comme outil d'aménagement urbain : Les lignes BHNS inaugurées en 2019 ont, sur une majeure partie des linéaires, bénéficié d'aménagements urbains d'ampleur. La gratuité sera l'occasion de continuer le développement de telles lignes pour une organisation du territoire et de l'espace autour de la mobilité.

En termes de chiffres, l'objectif de hausse de la fréquentation du réseau est fixé à plus de 15% dès la mise en place de la gratuité. Puis 30% au début 2027 par rapport à la fréquentation 2024.

Cette estimation se base sur un constat effectué entre janvier et août 2025. En effet, sans attendre le 1er janvier 2026, les agglomérations de Lens-Liévin et Hénin-Carvin ont décidé de prendre en charge les coûts liés aux abonnements souscrits par leurs habitants respectifs dès le 1er janvier 2025. Ainsi en comparant la même période en 2024 et en 2025, on voit l'augmentation naturelle de la fréquentation du réseau liée uniquement aux améliorations de l'offre sur le territoire de la CABBALR et **une augmentation nettement plus importante de la fréquentation sur les deux agglomérations prenant en charge les abonnements.**



4. Le passage à la gratuité, quels coûts ?

Selon le rapport de la Cour des comptes du 15 septembre 2025, « les recettes tarifaires couvrent en moyenne 41 % des dépenses de fonctionnement d'un réseau de transports en commun, hors investissement ». Or, la caractéristique commune aux collectivités ayant choisi la gratuité est que les recettes de la billettique couvraient moins de 15 % des coûts de fonctionnement.

C'est aussi le cas pour Artois Mobilités où la politique tarifaire en vigueur fait que les recettes liées à la vente de titres sur le réseau TADAO représentent aujourd'hui une part beaucoup plus faible du budget. En effet, pour Artois Mobilités, cette part était de moins de 7% en 2024 (hors subvention de complément de prix des agglomérations membres). Ce chiffre, 6 fois plus bas que celui évoqué par la Cour des comptes, rend d'autant plus soutenable la décision de passage à la gratuité totale du réseau TADAO.

Le manque à gagner lié à la gratuité représente une perte globale de l'ordre de 6,4 M€ par an (recettes commerciales + amendes + frais de dossiers pour les abonnements scolaires)

Il est à noter que des amendes continueront à exister, mais uniquement pour les incivilités et autres problèmes de comportement dans les véhicules.

Le coût de la mise en place de la gratuité totale ne se limite pas aux seules pertes de recettes. Il est composé comme suit :

- o 10M€ d'investissements initiaux afin d'acheter, entre autres, des véhicules supplémentaires (frais supportés par Artois Mobilités) et doter le parc d'un système de comptage des passagers.

- o 10M€ de frais de fonctionnement annuels, dont 6.4M€ pour combler les pertes de recettes, 1.1M€ de fiscalité supplémentaire et 2.5M€ pour le renforcement de l'offre TADAO

Ces frais de fonctionnement représentent 16€ par an et par habitant, qui sont supportés par les 3 agglomérations membres d'Artois Mobilités au travers de leurs contributions forfaitaires annuelles.

Au delà de la contribution forfaitaire des agglomérations, la principale manne financière d'Artois Mobilités est le versement mobilité. Il représentait, en 2024, 115.7€ par habitant, soit 75.2M€ au total.

Membre d'Artois Mobilités	Participation 2025	Participation 2026
CABBALR	7 429 783 €	11 557 440 €
CAHC	4 397 330 €	6 840 291 €
CALL	6 172 887 €	9 603 269 €
TOTAL	18 000 000 €	28 001 000 €

5. Ce que le passage à la gratuité va changer

Dès le 1er janvier 2026, vous pourrez monter dans le bus sans aucun titre de transport, ni abonnement, le réseau TADAO est dit « portes ouvertes »,

INCLUS DANS LA GRATUITÉ

- ✓ Toutes les lignes régulières,
- ✓ Toutes les lignes TER*,
- ✓ Tous les circuits scolaires,
- ✓ Toutes les navettes « marché »,
- ✓ La navette Bollaert-Delelis,
- ✓ Toutes les lignes Duo,
- ✓ Toutes les lignes Allobus,
- ✓ Toutes les lignes Chronopro,
- ✓ Tout le service Proxibus,
- ✓ Tous les abris vélos sécurisés.

EXCLUS DE LA GRATUITÉ

- ✗ La location de Biclo,
- ✗ La location de véhicules TADAO en autopartage.

**entre les 31 gares du territoire*

Attention : La gratuité implique parfois quelques actions préalables

- Allobus/Duo : Les services à la demande nécessitent toujours une réservation au moins 2h avant (sur le site internet, l'application ou par téléphone)
- Proxibus : Le service reste soumis à des critères d'éligibilité et nécessite toujours une réservation entre 1 mois et 1 jour avant (sur le site internet, l'application ou par téléphone)
- Abris vélos sécurisés : L'accès aux abris vélos TADAO nécessite une carte PassPass et une inscription sur le site tadao.fr
- TER : L'accès gratuit et illimité aux trains express régionaux, entre les 31 gares du territoire, est possible à condition :
 - o D'être habitants d'une des 150 communes du territoire d'Artois Mobilités,
 - o D'avoir une carte PassPass,
 - o De s'inscrire préalablement sur le site tadao.fr,
 - o de valider sa carte PassPass à chaque montée dans un TER.
- Le covoiturage subventionné est pérennisé, mais nécessite toujours une inscription sur Blablacar Daily.

6. Les améliorations d'offre : évolution « janvier 2026 »

La gratuité va s'accompagner d'une amélioration notable de la fréquence de nombreuses lignes à partir du 5 janvier 2026 :

- **Bulles 1, 2, 3 :**

Augmentation de la fréquence de passage des bus le samedi après-midi (10 minutes au lieu de 12 actuellement) et le dimanche (30 minutes au lieu de 60 actuellement)

- **Bulles 4, 5, 7 :**

Augmentation de la fréquence de passage des bus en heures de pointe en période scolaire (15 minutes au lieu de 20 actuellement)

- **Lignes 12 et 15 :**

Rebaptisées respectivement Bulle 8 et Bulle 9, ces lignes bénéficient d'une augmentation de la fréquence de passage des bus pour correspondre au standard des Bulles 4, 5, 6 et 7

- **Lignes principales 11, 13, 14 et 19 :**

Augmentation de la fréquence de passage des bus en heures de pointe en période scolaire (20 minutes au lieu de 30 minutes actuellement)

Les améliorations apparaissent en vert dans le tableau récapitulatif ci-dessous :

Fréquences de passage à compter du 1er janvier 2026				
Lignes	période scolaire		vacances	Dimanche
	Lundi à vendredi	Samedi	Lundi à samedi	
1	10'/12'	10'/15'	12'/15'	30' (de 9h à 18h)
2	10'/12'	10'/15'	12'/15'	30' (de 9h à 18h)
3	10'/12'	10'/15'	12'/15'	30' (de 9h à 18h)
4	15'/30'	30'	30'	60'
5	15'/30'	30'	30'	60'
6	15'/30'	30'	30'	60'
7	15'/30'	30'	30'	60'
Bulle 8 (ex 12)	20'/30'	30'	30'	60'
Bulle 9 (ex 15)	20'/30'	30'	30'	60'
10	30'	30'	30'	/
11	20'/30'	30'	30'	/
13	20'/30'	30'	30'	120'
14	20'/30'	30'	30'	/
18	30'	30'	30'	120'
19	20'/30'	30'	30'	120'

* Heures pleines / Heures creuses

7. La foire aux questions de la gratuité

1. La gratuité entraînerait des risques financiers non négligeables

Le rapport de la Cour des comptes, publié le 15 septembre 2025, alerte sur les effets négatifs de la gratuité des transports sur les finances des grandes agglomérations : « Cette stratégie est risquée à moyen terme, en particulier en cas de hausse de la fréquentation : les moyens pourraient manquer pour financer l'augmentation ou l'amélioration du service. »

Cet argument semble pertinent sur les réseaux pour lesquels les recettes de fonctionnement liées à la vente de titre sont élevées ou lorsque le réseau présente des signes de saturation, en heures de pointe. Pour Limoges métropole, par exemple, 207 000 habitants, le total de l'enveloppe qui serait nécessaire la première année serait de 30 millions d'euros. Dans le cas du réseau TADAO, ce chiffre est divisé par 3, malgré 3 fois plus d'habitants. Ce résultat découle directement d'une politique tarifaire volontairement très attractive depuis plus de 20 ans.

2. La gratuité profiterait aux piétons et aux cyclistes avant tout

Si, en théorie, la gratuité permet de faire reculer l'utilisation de la voiture, dans la pratique elle peut aussi profiter aux piétons comme aux cyclistes et donc réduire la part des modes actifs, plus vertueux pour la santé. Cependant, pour notre territoire, la récente enquête EMC² montre qu'énormément de petits trajets sont réalisés actuellement en voiture. Il semble donc y avoir un potentiel de futurs usagers des transports en commun non négligeable.

3. Les usagers demanderaient une qualité de service supérieure plutôt que la gratuité

La dernière enquête EMC2 de 2023 montre que 66.5% des déplacements se font actuellement en voiture sur notre territoire. Si on ajoute les presque 25% de déplacements qui se font à pied, cela sous entendrait que pour le reste des habitants du territoire, l'offre de transport en commun correspond à leur besoin ou peut-être que leurs revenus ne leur permettent pas de posséder un véhicule ou de l'utiliser quotidiennement. Pour cette frange de la population, la gratuité ne peut être qu'un plus.

Pour ce qui est de l'offre de transport, le réseau TADAO a été refondu totalement en 2019 autour de 7 lignes de BHNS. Cette révolution a permis de doubler la fréquentation du réseau. Il y a donc bien un rapport direct entre fréquentation et offre de transports. Améliorations, simplifications et facilité d'usage doivent rester les maîtres mots d'une politique de mobilité efficace.

En résumé, l'offre a déjà été largement implémentée en 2019 et l'est encore, à plus petites doses, chaque année. La gratuité est donc le second volet d'une politique volontariste de développement des usages pour le réseau TADAO.

Des enquêtes réalisées à Châteauroux et Dunkerque montrent que, pour les nouveaux utilisateurs, la gratuité a plus d'effet sur la fréquentation que l'amélioration du réseau :

- à Châteauroux, 7% des nouveaux utilisateurs citent en premier le nouveau réseau et 12% la gratuité,
- à Dunkerque, 84% mettent en avant la gratuité contre seulement 37% l'amélioration de la qualité du réseau.



39, rue du 14-Juillet - CS 70173 - 62303 LENS Cedex

03 21 08 06 36

contact@am62.fr

artoismobilites.fr

TADAO est le nom du réseau de transport en commun géré par **ARTOIS MOBILITÉS**

CONFÉRENCE DE PRESSE - TADAO #100% GRATUIT - 3 NOVEMBRE 2025



06 79 47 26 83
03 21 08 06 67

39, rue du 14 juillet
62300 Lens

Benoît DESCAMPS
Responsable
Pôle Communication

