

| |
|--|
| Accusé de réception – Ministère de l'intérieur |
| 13091523 |
| Acte Certifié exécutoire |
| Envoi Préfecture : 06/02/2026 |
| Retour Préfecture : 06/02/2026 |

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

2025-2029





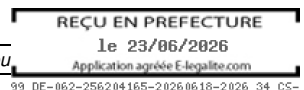
PAMS Aire Urbaine Centrale
Page 2

Annexe à la délibération n° 2026.00107



Sommaire

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





Éditos



Xavier Bertrand
Président de la Région
Hauts-de-France



Olivier Engrand
Conseiller régional
délégué à la mobilité
dans les territoires

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

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

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

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

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

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

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

Éditos



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

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

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

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

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

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

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

Le Département est là et ça se voit !

Éditos

62 Pas-de-Calais
Mon Département



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

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

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

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

Éditos



Bertrand Gaume
Préfet de la Région
Hauts-de-France

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

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

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

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

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

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

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

Préambule

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

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

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

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

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



Présentation de la démarche

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

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

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

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

Un travail collectif associant tous les acteurs de la mobilité solidaire

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



Présentation de la démarche

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

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

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

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

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

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

Présentation de la démarche

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Présentation de la démarche

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

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

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

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

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



Atelier PAMS du 4 mars 2025 à Lille

Les principaux constats

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

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

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

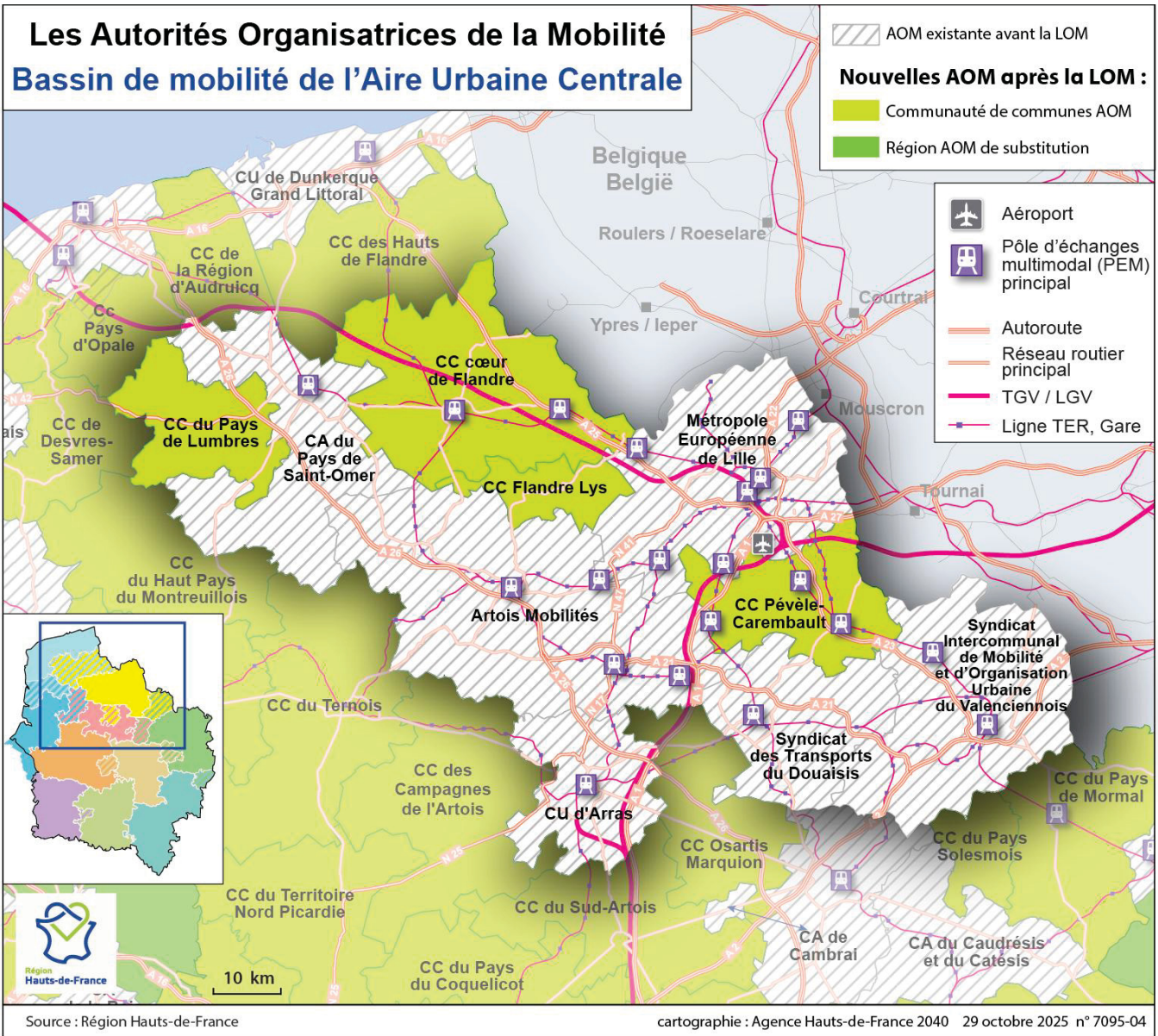
Le bassin Aire Urbaine Centrale pâtit également de difficultés bien connues dans le secteur de la mobilité solidaire :

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

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

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

Les principaux constats





Les enjeux, objectifs et actions

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

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

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

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

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

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

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

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



Les enjeux, objectifs et actions

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

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

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

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

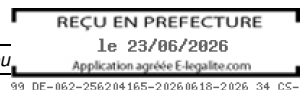
Fiche action 1.3. – Comprendre les manques et les besoins d'aujourd'hui et de demain

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

Enjeu 2 – Une coordination optimale des acteurs de la mobilité

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

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



Les enjeux, objectifs et actions

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les enjeux, objectifs et actions

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les enjeux, objectifs et actions

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

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

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

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

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

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

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

Les enjeux, objectifs et actions

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

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

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

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



Les enjeux, objectifs et actions

Fiche action 3.5 – Impulser la mobilité inversée sur le bassin

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Les enjeux, objectifs et actions

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Les enjeux, objectifs et actions

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

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

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

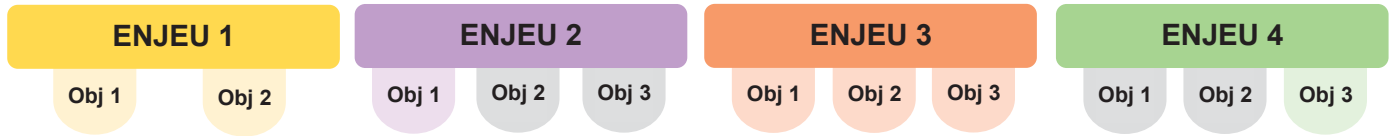
Par ailleurs, ce tableau permet de visualiser l'équilibre de ce PAMS. Les actions du COM viendront compléter les objectifs plus tournés vers les services de transport et la desserte des territoires.



Les fiches actions

| | Améliorer la connaissance de l'offre de services disponibles et des acteurs | Mieux connaître les acteurs de services existants | Renforcer le dialogue entre les acteurs de services existants | Améliorer la mobilité pour tous les publics | Encourager et accompagner le développement de nouvelles services de mobilité | Couvrir le bassin par un maillage de lieux adaptés | Articuler les interventions de mobilité dans les bassins de vie | Optimiser les liaisons entre les bassins de vie et les autres bassins de vie | Améliorer la mobilité transbassin (autres bassins de vie de la métropole illoise) | Améliorer la mobilité transrégionale |
|--|---|---|---|---|--|--|---|--|---|--------------------------------------|
| 1.1 RECENSER ET CENTRALISER L'INFORMATION SUR L'ENSEMBLE DES DISPOSITIFS DE MOBILITE SOLIDAIRE | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 1.2 AMELIORER L'INFORMATION ET L'ORIENTATION A LA MOBILITE EN SENSIBILISANT ET FORMANT LES PRESCRIPTEURS | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 1.3 COMPRENDRE LES MANQUES ET LES BESOINS D'AUJOURD'HUI ET DE DEMAIN | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 2.1 DEFINIR LA GOUVERNANCE DE LA MOBILITE SOLIDAIRE SUR LE BASSIN | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 2.2 SUIVRE ET EVALUER LES ACTIONS DU PAMS | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 2.3 - RENFORCER L'ACCOMPAGNEMENT ET LA COORDINATION DES ACTEURS DE LA MOBILITE SOLIDAIRE GRACE A DES PLATEFORMES DE MOBILITE | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 2.4 - DEVELOPPER, FAIRE CONNAITRE ET COORDONNER TERRITORIALEMENT LES DISPOSITIFS D'AIDE AUX CHANGEMENTS DE COMPORTEMENT | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 3.1 - MOBILISER LES LEVIERS DE FINANCEMENT EXISTANTS POUR DEVELOPPER DES ACTIONS COMPLEMENTAIRES | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 3.2 - ADAPTER LES OFFRES EXISTANTES AUX PROBLEMATIQUES DE MOBILITE DES PUBLICS LES PLUS VULNERABLES | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 3.3A - FAVORISER LA MOBILITE DE TOUS LES PUBLICS : LES JEUNES | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 3.3B - FAVORISER LA MOBILITE DE TOUS LES PUBLICS : LES APPRENTIS | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 3.3C - FAVORISER LA MOBILITE DE TOUS LES PUBLICS : LES SENIORS | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 3.3D FAVORISER LA MOBILITE DE TOUS LES PUBLICS : LES PERSONNES A MOBILITE REDUITE (PMR) / PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP (PSH) | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 3.3E - FAVORISER LA MOBILITE DE TOUS LES PUBLICS : LES DEMANDEURS D'EMPLOI ET LES STAGIAIRES DE LA FORMATION PROFESSIONNELLE | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 3.4 - DEFINIR ET TENDRE VERS UNE OFFRE IDEALE DE L'ACCOMPAGNEMENT DE MOBILITE SOLIDAIRE MAILLANT TOUT LE BASSIN | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 3.5 - IMPULSER LA MOBILITE INVERSEE SUR LE BASSIN | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 3.6 - FAVORISER L'EQUILIBRE ENTRE LES FEMMES ET LES HOMMES DANS L'ACCES A LA MOBILITE | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 4.1 - TRAVAILLER SUR LES ENJEUX D'INTERMODALITE SOLIDAIRE ENTRE LES TERRITOIRES DU BASSIN | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 4.2 - AMELIORER LA MOBILITE DU PUBLIC HABITANT DES QUARTIERS PRIORITAIRES DE LA POLITIQUE DE LA VILLE (QPV) | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 4.3 - LEVER LES FREINS A LA MOBILITE POUR FACILITER L'ACCES ET LE MAINTIEN DANS L'EMPLOI DANS LES FILIERES PROFESSIONNELLES EN TENSION | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 4.4 - PREPARER ET FAVORISER L'ACCES AUX OPPORTUNITES D'EMPLOIS DES GRANDS PROJETS SUR LE BASSIN ET A PROXIMITE | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 4.5 - FACILITER L'ACCES AUX FORMATIONS ET A L'EMPLOI TRANSFRONTALIERS | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |

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



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

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

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

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

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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



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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation
- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES



PARTENAIRES



CIBLES

| | | |
|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Région • Départements | <ul style="list-style-type: none"> • Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France • AOM • EPCI • France Travail • Opérateurs de mobilité solidaire • Plateformes de mobilité | <ul style="list-style-type: none"> • Opérateurs de mobilité solidaire • Prescripteurs • Bénéficiaires |
|--|--|--|



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Première année

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

2

Puis chaque année

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



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

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

Ressources humaines

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



INDICATEURS DE SUIVI

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



ACTIONS LIÉES

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

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

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation
- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- Région
- Départements



PARTENAIRES

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



CIBLES

- Acteurs de premier niveau
- Acteurs de deuxième niveau



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Première année

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

2

Puis chaque année

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



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

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



INDICATEURS DE SUIVI

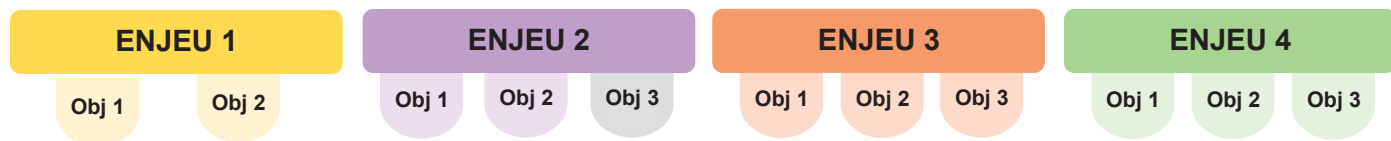
- Nombre de campagnes de formation initiées via la gouvernance PAMS en précisant les publics-cibles (ex : agents des maisons France Services, des antennes régionales, etc.) ;
- Nombre de professionnels formés par territoire ;



ACTIONS LIÉES

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

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



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Démographie

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

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

Environnement

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

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

Emploi

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



Offre de mobilité

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

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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



Quatre actions complémentaires peuvent être envisagées :

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



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Fonctionnement
- Communication
- Formation
- Concertation
- Ingénierie
- Etude
- Investissement
- Expérimentation



PILOTES



PARTENAIRES



CIBLES

| | | |
|--|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Région • Départements | <ul style="list-style-type: none"> • Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) et opérateurs de mobilité solidaire • Agence 2020-2040 • Agences d'urbanisme • Acteurs de l'emploi, de l'habitat, de l'aide à domicile • Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France • Partenaires de la mobilité belge | <ul style="list-style-type: none"> • Prescripteurs • Bénéficiaires • Personnes âgées • Aidants familiaux • Secteur de l'aide à domicile • Salariés et demandeurs d'emploi concernés par l'arrivée de nouveaux emplois • Ménages à risque face au renouvellement des flottes automobiles • Garages solidaires |
|--|---|--|



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Première année

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

2

Puis chaque année

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

3

Tous les cinq ans

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



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

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



INDICATEURS DE SUIVI

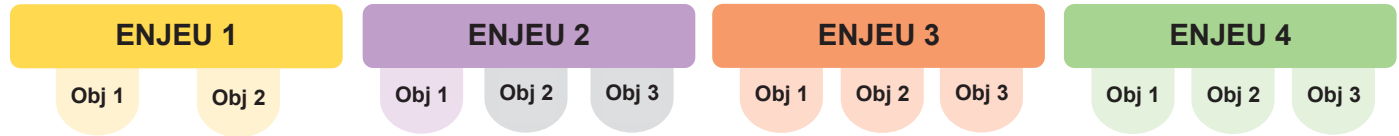
- Nombre de dispositifs recensés par type de publics ;
- Pourcentage de communes bénéficiant d'au moins de 2 dispositifs de mobilité solidaire (source : annuaire des services de mobilité – Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France).



ACTIONS LIÉES

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

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



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

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

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

La mise en œuvre du PAMS impliquant des acteurs et des responsabilités diverses, en appui sur un écosystème complexe, il est proposé de mettre en place une gouvernance unique à l'échelle du bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale, notamment dans l'objectif de veiller à la cohérence et la complémentarité des travaux des COM et des PAMS.

Cette gouvernance se matérialisera à travers la constitution d'un « Comité de bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale » qui vaudra comité de pilotage à la fois pour le COM et pour le PAMS et qui sera organisé annuellement.

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

Le comité de bassin

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation
- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES



PARTENAIRES

| | | |
|--|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Etat • Région • Départements | <p>Comité de bassin</p> <ul style="list-style-type: none"> • Etat (Lutte contre la pauvreté) • Région • Départements • AOM • SMTCO • Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France • France Travail • CAF • ARS • DREETS • DREAL • En fonction de l'ordre du jour, d'autres partenaires pourront être invités : Education nationale, sous-préfectures, ARS, ADIL, AFPA, fédérations de métiers en tension, etc. | <p>Club de la mobilité solidaire</p> <ul style="list-style-type: none"> • Structures membres du comité de pilotage • CAF • Maisons Départementales des Personnes Handicapées • Unions Départementales des Missions Locales • Maison du Département Solidarité • Maison Nord Emploi • UDCCAS • URIOPSS • Plateformes et opérateurs de mobilité solidaires • Opérateurs de transport • Cellule France Mobilités • Gestionnaires de Pôles d'échange • Acteurs santé • Acteurs handicap • Associations locales • Représentants d'employeurs • CCI • Services de développement économique des EPCI • Représentants d'habitants et d'usagers • Représentants de quartiers, conseils ou comités de quartiers • ATMO Hauts-de-France |
|--|---|--|



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

| | |
|---|---|
| <p>1</p> <p>Première année 2026</p> <ul style="list-style-type: none">• Premier comité de bassin du PAMS Aire Urbaine Centrale ;• Premier club de la mobilité solidaire du PAMS Aire Urbaine Centrale. | <p>2</p> <p>Puis chaque année</p> <ul style="list-style-type: none">• 1 comité de bassin. |
| <p>3</p> <p>Une à deux fois par an</p> <ul style="list-style-type: none">• 1 club de la mobilité solidaire a minima, ou plus, de manière à maintenir la dynamique insufflée lors de l'élaboration du PAMS. | |



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

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



INDICATEURS DE SUIVI

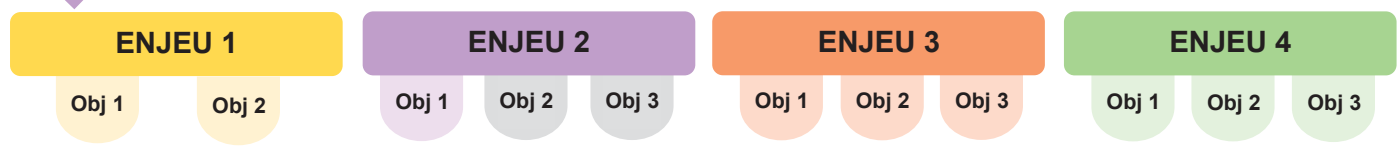
- Tenue annuelle du comité de bassin (oui/non)
- Nombre annuel de rencontre du club de la mobilité solidaire



ACTIONS LIÉES

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

FICHE ACTION 2.2 – Suivre et évaluer les actions du PAMS



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Cette action a un double objectif :

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

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

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

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

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



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

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

NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation
- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement

PILOTES

- Etat
- Région
- Départements

PARTENAIRES

- Membres du comité de pilotage etc.

CIBLES

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

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Première année (2026)

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

2

Puis chaque année (dès 2026)

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



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

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



INDICATEURS DE SUIVI

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

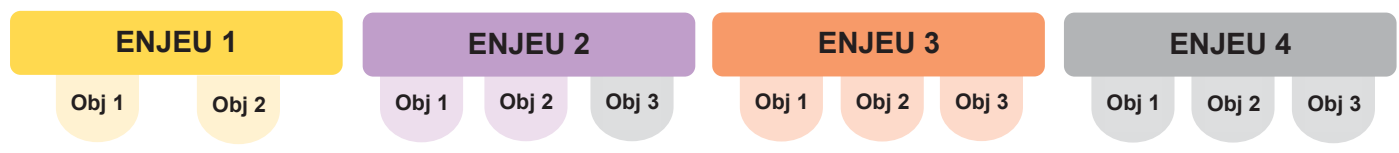


ACTIONS LIÉES

- Toutes les actions



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



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Définition et actions d'une plateforme de mobilité

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

Une plateforme de mobilité assure trois missions complémentaires :

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

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

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

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

Elle fédère ainsi sur tout le département :

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

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

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



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

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

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

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

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

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

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation
- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES



PARTENAIRES



CIBLES

| | | |
|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none">• Départements | <ul style="list-style-type: none">• Etat• Région• France Travail• AOM et EPCI• Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France• Plateformes de mobilité | <ul style="list-style-type: none">• Publics vulnérables du bassin |
|--|---|---|



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES



Première année (2026)

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



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

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



INDICATEURS DE SUIVI

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

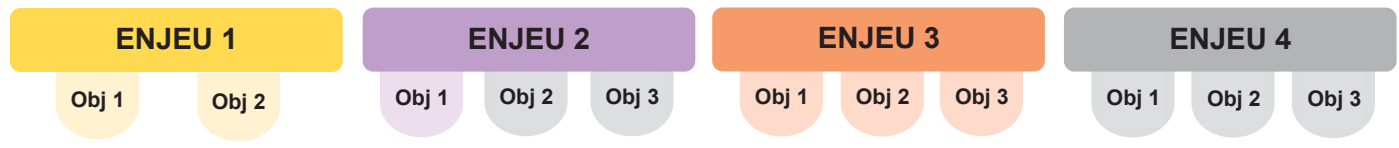


ACTIONS LIÉES

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



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



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

- **Le Défi régional Pass Pass covoiturage**

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

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

- **La Semaine Européenne de la mobilité**

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

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

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

- **Mai à Vélo**

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

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



Une multiplication des initiatives à faire connaître et à coordonner territorialement

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

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

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

NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement

PILOTES

PARTENAIRES

CIBLES

| | | |
|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • CREM | <ul style="list-style-type: none"> • Région • Départements • AOM et EPCI • CCI (HDF et réseau) • Réseau Alliances et Déclic Mobilités • ADEME • Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France • Opérateurs de transport et de mobilité • Associations • Communes | <ul style="list-style-type: none"> • Employeurs • Publics de la mobilité solidaire et grand public en général |
|--|---|---|



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

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



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

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



INDICATEURS DE SUIVI

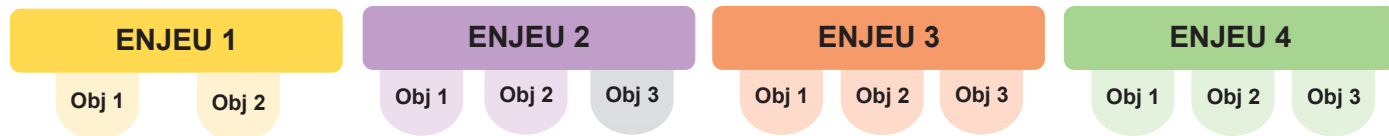
- Nombre d'entreprises participant au challenge de la mobilité (Source : CCI Hauts-de-France)
- Nombre de participants au défi Pass Pass Covoiturage (Source : Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France)
- Nombre de participants au challenge Mai à vélo
- Nombre de participants au challenge écomobilité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



ACTIONS LIÉES

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

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



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

Accompagnement des collectivités par la Cellule Régionale France Mobilités :

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Accompagnement des territoires par la Région :

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

Accompagnement par du mécénat :

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

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

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



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation
- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

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



PARTENAIRES

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



CIBLES

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



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

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



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

- Les ressources actuelles des différentes structures pilotes ou partenaires



INDICATEURS DE SUIVI

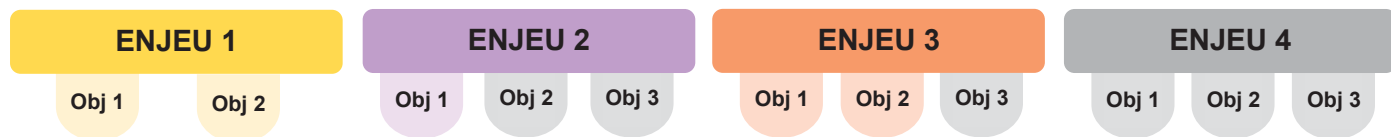
- Nombre de sollicitations des acteurs du bassin Aire Urbaine Centrale sur SOS Mobilités Hauts-de-France



ACTIONS LIÉES

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

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



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

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

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

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

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

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



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation
- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- Région
- Club de la mobilité solidaire



PARTENAIRES

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



CIBLES

- Les AOM et opérateurs de transport



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Première année (2026)

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

2

A partir de 2027 puis chaque année

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



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

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



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de sollicitations du groupe ressource



ACTIONS LIÉES

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



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



PREAMBULE

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

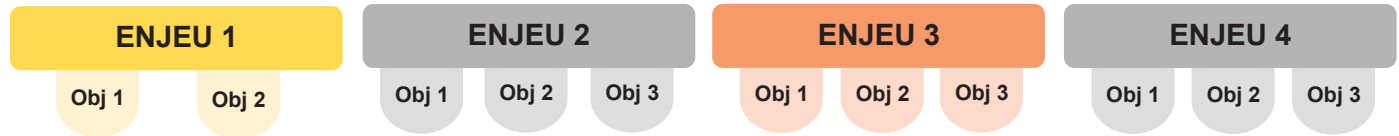
Conformément à cette lecture attentive de la loi, la Région et les cinq Départements ont ainsi pris le parti dès le début de la démarche de suivre une double approche :

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

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

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

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



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- **Le dispositif Savoir Rouler à Vélo**

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



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

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

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

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



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation
- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES



PARTENAIRES



CIBLES

| | | |
|--|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Région (lycées et apprentissage), • Départements (collèges) • Communes (primaire) en lien avec l'éducation nationale | <ul style="list-style-type: none"> • Education nationale établissements scolaires et • Missions locales • Ecole de la 2ème chance • Centres sociaux et culturels • Associations d'insertion • Opérateurs de mobilité • AOM | <ul style="list-style-type: none"> • Jeunes (primaires, collégiens, lycéens, apprentis, jeunes ni emploi ni en étude ni en formation, alternants, etc.) |
|--|---|--|



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Première année (2026)

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

2

Deuxième année (2027)

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

3

Troisième année (2028)

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

4

Quatrième année (2029)

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



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

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



INDICATEURS DE SUIVI

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



ACTIONS LIÉES

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



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



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

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

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

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



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation
- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES



PARTENAIRES



CIBLES

| | | |
|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none">• Région | <ul style="list-style-type: none">• CFA• ADEME• Acteurs du logement• Associations (CREM, DAV...) | <ul style="list-style-type: none">• CFA• Apprentis• Jeunes qui pourraient être intéressés par l'apprentissage• Les entreprises |
|--|---|---|



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

2026 - 2029

- Accompagnement de projets permettant une meilleure mobilité des apprentis



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

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



INDICATEURS DE SUIVI

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



ACTIONS LIÉES

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

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

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation
- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- Départements
- Région



PARTENAIRES

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



CIBLES

- Personnes âgées
- Aidants familiaux



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Première année (2026)

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

2

A partir de 2027

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



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

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



INDICATEURS DE SUIVI

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



ACTIONS LIÉES

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



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



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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



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

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

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



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation
- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- Départements
- Région



PARTENAIRES

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



CIBLES

- Les personnes en situation de handicap, en particulier



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

D'ici 2029

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



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

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



INDICATEURS DE SUIVI

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



ACTIONS LIÉES

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

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



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

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

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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



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

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

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

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

Accompagnement des bénéficiaires du RSA par les Départements

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les Comités Locaux Pour l'Emploi (CLPE)

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

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

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

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

Parmi les actions recensées on retrouve par exemple :

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation
- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- Région
- Départements
- France Travail



PARTENAIRES

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



CIBLES

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



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES



D'ici 2030

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



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

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



INDICATEURS DE SUIVI

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



ACTIONS LIÉES

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



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



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

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

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

Mise en œuvre

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

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

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

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



NATURE DE L'ACTION



- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation
- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- Départements
- Région



PARTENAIRES

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



CIBLES

- Publics vulnérables du bassin



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES



2029

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



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

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



INDICATEURS DE SUIVI

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

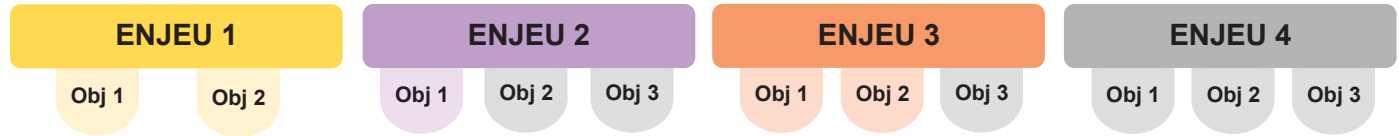


ACTIONS LIÉES

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



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



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

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

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

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

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

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



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation
- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- Région
- Communautés de communes
- Départements



PARTENAIRES

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



CIBLES

- Publics vulnérables habitant des communes rurales
- Séniors



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

D'ici 2029

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



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Moyens humains, ressources

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



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de dispositifs d' « aller vers » déployés



ACTIONS LIÉES

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

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



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

Des pratiques de mobilité genrées spécifiques

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

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

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

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

³ Ibid Forum Vies Mobile, 2022

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

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



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

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

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

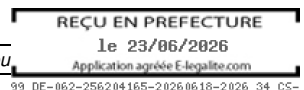
La Direction Régionale aux Droits des Femmes et à l'Égalité a notamment lancé « **En voiture Nina et Simon.e.s** », un dispositif d'aller-vers ayant pour objectif d'offrir une première écoute attentive par des professionnels avant une réorientation vers les dispositifs locaux selon leurs domaines de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

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

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

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

⁶ Enquête Mobilité des personnes, SDES/INSEE (2018-2019)
⁷ Chiffres de l'Observatoire National de la Délinquance et de la Répression Pénale (ONDRP)
⁸ Chiffres de l'Observatoire national des violences faites aux femmes qui s'appuie notamment sur les données de l'Observatoire national de la délinquance dans les transports, du ministère de l'Intérieur et des opérateurs de transports





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

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

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

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

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



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation
- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES



PARTENAIRES



CIBLES

| | | |
|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Région • Départements | <ul style="list-style-type: none"> • Etat via le Haut Conseil à l'Egalité • EPCI • Communes • Plateformes de mobilité • Associations : SOLFA, CIDFF, Secours Catholique, Croix-Rouge • Lieux d'accueil existants type Maison France Services, centres sociaux, missions locales • FUB | <ul style="list-style-type: none"> • Ensemble des femmes et des hommes • L'ensemble de la population, pouvant faciliter les conditions de la mobilité des femmes |
|--|--|--|



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

A partir de la première année

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

2

A partir de la deuxième année

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

3

A partir de la troisième année

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



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

| |
|--|
| <p><u>Ressources</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Diagnostic du PAMS • Ensemble des sources citées |
|--|



INDICATEURS DE SUIVI

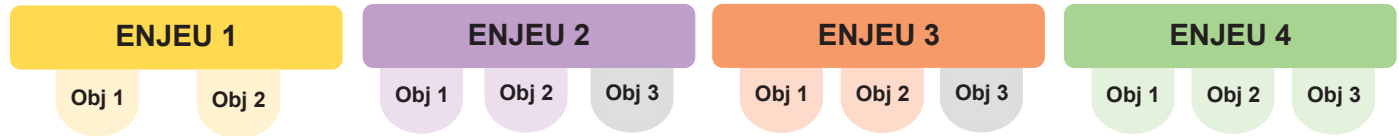
- Nombre de dispositifs proposant un accompagnement spécifique pour les femmes



ACTIONS LIÉES

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

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



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

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

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

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



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

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

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

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



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation
- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- Club de la mobilité solidaire



PARTENAIRES

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



CIBLES

- Opérateurs de transport
- Acteurs de la mobilité solidaire



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

A partir de 2026

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



INDICATEURS DE SUIVI

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



ACTIONS LIÉES

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

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

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

L'existence de plusieurs freins psychosociaux :

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Proposer de nouveaux formats de communication auprès des habitants :

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

Levée les freins psychosociaux en mobilité :

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

Actions sur l'offre de transport :

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

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



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Fonctionnement
- Communication
- Formation
- Concertation
- Ingénierie
- Etude
- Investissement
- Expérimentation



PILOTES



PARTENAIRES



CIBLES

| | | |
|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Région • Départements | <ul style="list-style-type: none"> • Etat (services déconcentrés) • Collectivités compétentes • Opérateurs de transport • AOM • PIMMS (Point d'information médiation multi services) • Associations, notamment de mobilité (ex : garage solidaire) • CPTS (Communauté des professionnels territoriaux de santé) • Entreprises, acteurs économiques • Communes (et leurs services type CCAS) • Centres Socio-Culturels • Maisons de l'emploi • Comités de quartier • Bailleurs sociaux • Missions locales • Fédération des centres sociaux • L'IREV (centre de ressources de la politique de la ville) | <ul style="list-style-type: none"> • Publics habitants des QPV |
|--|---|---|



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

A partir de 2026

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



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Conditions de réussite

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



INDICATEURS DE SUIVI

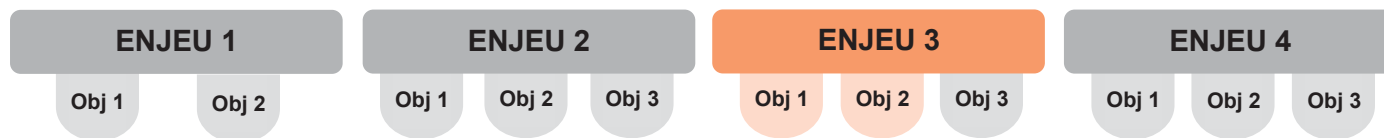
- Nombre de réunions du groupe de travail sur la mobilité dans les QPV
- Réalisation du diagnostic approfondi
- Réalisation du plan d'action type pour lever les freins à la mobilité dans les QPV



ACTIONS LIÉES

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

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



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

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

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

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

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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



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

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

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

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

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



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Fonctionnement
- Communication
- Formation
- Concertation
- Ingénierie
- Etude
- Investissement
- Expérimentation



PILOTES



PARTENAIRES



CIBLES

| | | |
|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Région • France Travail | <ul style="list-style-type: none"> • Départements (Dir. Autonomie) • Maisons Nord Emploi • AOM locales • Communes • CCI, Chambre d'Agriculture, Chambre des Métiers de l'Artisanat • Agences d'intérim • FASTT • Missions locales • Cap emploi • Bailleurs • Réseau Déclic Mobilités | <ul style="list-style-type: none"> • Employeurs de filières en tension • Employeurs avec de fortes contraintes de mobilité • Travailleurs précaires • Demandeurs d'emploi • Personnes en insertion |
|--|---|---|



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Dès 2026

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

2

Chaque année à partir de 2027

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



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

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



INDICATEURS DE SUIVI

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



ACTIONS LIÉES

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

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

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

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

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



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

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



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation
- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES



PARTENAIRES



CIBLES

| | | |
|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Région • Départements | <ul style="list-style-type: none"> • AOM et EPCI • Employeurs concernés : entreprises des ZI du Dunkerquois, SCSNE, Gigafactories et plateforme E-Valley • Partenaires de l'ERBM • Départements • SNCF • France Travail • FASTT (intérim) • Agences d'intérim • Prestataires privés de transport • Opérateurs de mobilité solidaire • Plateformes de covoiturage • Associations porteuses de TUS • Maisons Nord Emploi | <ul style="list-style-type: none"> • Employés des zones industrielles du Dunkerquois, des gigafactories, du Canal Seine-Nord Europe, de la plateforme E-Valley, et ceux travaillant pour la réhabilitation des cités minières • Les différents employeurs |
|--|---|---|



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

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



INDICATEURS DE SUIVI

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



ACTIONS LIÉES

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

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

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

La dernière étude de l'INSEE sur les travailleurs frontaliers vers la Belgique indique qu'en 2021, environ 36 000 personnes résidant en Hauts-de-France travaillent en Belgique, soit une augmentation de 30% depuis 2010. 8 700 résidents belges travaillent dans les Hauts-de-France. Si on se concentre sur le périmètre de l'Aire Urbaine Centrale, on constate qu'environ 10 500 proviennent des zones d'emplois de Roubaix-Tourcoing, 6 700 du Valenciennois, 6 600 de Lille, 600 de Douai, 500 de Béthune et de Saint-Omer ou encore 400 de la zone d'emploi de Lens.

Ils parcourent en moyenne 39 km pour se rendre à leur lieu de travail, soit trois fois plus que les autres, et réalisent ces trajets à 96% en voiture. Par ailleurs, la majorité des actifs du bassin se rendant en Belgique pour travailler sont des ouvriers (57%).

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

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

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

Plusieurs projets sont en cours pour faciliter cette mobilité transfrontalière :

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

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation
- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES



PARTENAIRES



CIBLES

| | | |
|--|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Région • AOM frontalières (Cœur de Flandre Agglo, CC Flandre-Lys, MEL, CC Pévèle-Carembault, CA de la Porte du Hainaut et Valenciennes) • GECT West-Vlaanderen / Flandre – Dunkerque – Côte d'Opale, Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai, et Parc Naturel Européens Plaines Scarpe-Escaut | <ul style="list-style-type: none"> • France Travail • Entreprises frontalières • SNCF et SNCB • FASTT (intérim) et agences • Prestataires privés de transport • Opérateurs de mob. solidaire • Plateformes de covoiturage • Associations porteuses de TUS • Maisons Nord Emploi | <ul style="list-style-type: none"> • Personnes en insertion, demandeurs d'emploi, etc. • Employeurs frontaliers |
|--|--|---|



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Dès la première année (2026)

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

2

Dès 2027 et au moins jusqu'en 2029

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



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

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



INDICATEURS DE SUIVI

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



ACTIONS LIÉES

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

La durée du plan d'actions

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

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

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

La gouvernance

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

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

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

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

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

Ce comité de bassin :

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

Il se réunit 1 fois par an.

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



La gouvernance

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

Ce club de la mobilité solidaire :

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

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

Suivi et indicateurs

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

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

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

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

Les signataires

15 signataires pour le PAMS Aire Urbaine Centrale :

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



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

Signataire 1/15



À _____

Le _____

Le Préfet de la Région Hauts-de-France



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

Signataire 2/15



À _____
Le _____

Le Président de la Région Hauts-de-France



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

Signataire 3/15



À _____
Le _____

Le Président du Département du Nord



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

Signataire 4/15



À _____
Le _____

Le Président du Département du Pas-de-Calais



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

Signataire 5/15



À _____
Le _____

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



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

Signataire 6/15



À _____
Le _____

Le Président de la Métropole Européenne de Lille



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

Signataire 7/15



À _____

Le _____

Le Président de la Communauté urbaine d'Arras



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

Signataire 8/15



À _____

Le _____

Le Président de la Communauté d'agglomération
Cœur de Flandre



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

Signataire 9/15



À _____

Le _____

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



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

Signataire 10/15



À _____

Le _____

Le Président de la Communauté de communes
du Pays de Lumbres



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

Signataire 11/15



À _____

Le _____

Le Président de la Communauté de Communes
Flandre-Lys



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

Signataire 12/15



À _____

Le _____

Le Président de la Communauté de Communes
Pévèle-Carembault



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

Signataire 13/15



À _____

Le _____

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



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

Signataire 14/15



À _____

Le _____

Le Président du Syndicat Mixte des Transports
Artois Mobilités



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

Signataire 15/15



À _____

Le _____

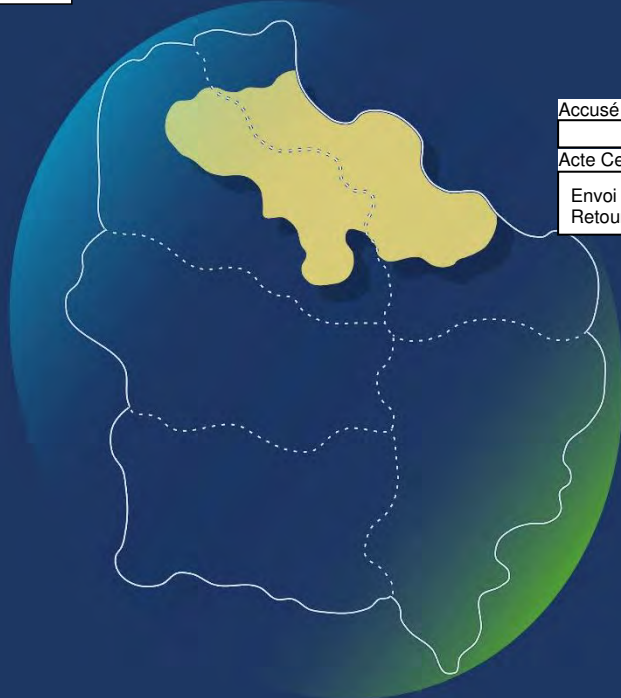
Le Président du Syndicat Mixte des Transports du Douaisis (SMTD)







Novembre 2025



| |
|--|
| Accusé de réception – Ministère de l'intérieur |
| 13091523 |
| Acte Certifié exécutoire |
| Envoi Préfecture : 06/02/2026 |
| Retour Préfecture : 06/02/2026 |

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

2025-2029



REÇU EN PREFECTURE
Le 23/06/2026
Application agréée E-legalite.com



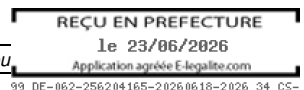
/ Sommaire

- I. Eléments introductifs 5
 - A. La mobilité solidaire dans la Loi d’Orientation des Mobilités 5**
 - a. Une vision élargie et ouverte des publics-cibles 6
 - b. Une concertation au cœur de la démarche, afin de favoriser une acception transversale de la mobilité solidaire 6
 - c. Une démarche basée sur une méthodologie unique mais personnalisée selon les enjeux spécifiques de chaque bassin 7
 - d. Un objectif de reconnexion de la mobilité solidaire et de droit commun..... 7
 - e. Une temporalité à court/moyen terme..... 7
 - C. Le diagnostic de la mobilité solidaire sur le bassin Aire Urbaine Centrale 8**
 - a. Objectifs et méthode..... 8
 - b. Clés de lecture du livrable de l’analyse de la mobilité solidaire..... 8
- II. Eléments de caractérisation du bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale 11
 - A. Le périmètre du bassin Aire Urbaine Centrale..... 11**
 - B. Le contexte règlementaire 13**
 - a. A l’échelle régionale 13
 - b. A l’échelle départementale 13
 - c. A l’échelle intercommunale et locale 14
- III. Les spécificités territoriales qui impactent la mobilité 15
 - A. Un territoire particulièrement dense organisé autour de ses pôles urbains 15**
 - a. La MEL, « aspirateur » des flux..... 16
 - b. Au-delà de la MEL, un bassin multipolaire 18
 - c. Une présence du rural loin d’être négligeable 20
 - B. Un territoire hétérogène, aux vulnérabilités multiples 21**
 - a. Une évolution disparate de la population 21
 - b. Des réalités socioéconomiques différentes selon les territoires..... 22
 - c. L’accessibilité aux équipements..... 23
 - d. Une dépendance à la voiture malgré des réseaux de transport en commun performants .. 26
 - e. L’illectronisme et la fracture numérique, autres facteurs d’inégalité 29
 - C. Un enjeu transfrontalier 30**
- IV. Une grande variété de publics en difficulté de mobilité 33

- A. Une multiplicité de publics en situation de vulnérabilité de mobilité..... 33**
 - a. Personnes en insertion, demandeurs d'emploi, personnes précaires : l'enjeu de l'insertion sociale et professionnelle 33
 - b. Scolaires, étudiants, apprentis : le public des jeunes 33
 - c. Personnes en situation de handicap et seniors : l'accessibilité physique et cognitive..... 36
 - d. D'une appréhension statutaire des publics de la mobilité solidaire à la notion d'archipel des difficultés 38
- B. Des freins communs, qui appellent une stratégie basée sur l'accompagnement et la coordination 38**
 - a. Freins d'accès à l'offre : au carrefour COM et PAMS..... 39
 - b. Freins psychosociaux : le besoin d'un accompagnement de bout en bout..... 40
- C. Méthode d'analyse..... 41**
 - a. Zoom sur l'Aire Urbaine Centrale 42
- V. Les offres et services de mobilité existants à destination des publics vulnérables 45**
 - A. Une offre de droit commun dense, multimodale et complexe 45**
 - a. Des infrastructures de transport denses et un renforcement futur de l'offre ferroviaire..... 45
 - b. Une offre en transports collectifs présente sur les principaux pôles générateurs de flux mais un maillage complexe sur des territoires étendus et multipolaires 46
 - c. Une coopération accrue entre les différents réseaux de transports..... 49
 - B. Le parcours mobilité : l'articulation de l'offre de mobilité de droit commun et de l'offre solidaire pour aller vers l'autonomie 50**
 - C. L'offre de mobilité solidaire sur le bassin Aire Urbaine Centrale 51**
 - D. Un bassin en grande partie maillé par des plateformes de mobilité..... 57**
 - E. Le diagnostic mobilité : une couverture territoriale quasi-complète mais des manques dans les publics-cibles 58**
 - F. L'accompagnement mobilité : une offre dense mais une couverture nuancée du bassin 59**
 - a. Une densité de l'offre traduisant la présence d'accompagnements complémentaires..... 60
 - b. Une couverture incomplète pour certains publics 61
 - c. Une offre dépendante des capacités d'accueil des structures..... 61
 - G. Une offre de transport solidaire importante mais inégale selon les territoires..... 62**
 - a. Des offres à différentes échelles et principalement portées par des associations 62
 - b. Une couverture inégale des publics selon les territoires 63
 - c. Des freins dans l'accès à l'offre 64
 - H. Location, achat et réparation : une offre plus éparse 66**



- a. L'offre de location..... 66
- b. Les offres d'achat et de réparation..... 67
- VI. Les outils d'information et de coordination..... 69**
 - A. Des outils d'information encore peu connus et qui peuvent entrer en concurrence 69**
 - B. L'enjeu des lieux d'accompagnement 70**
 - C. Un ensemble de besoins non encore satisfaits..... 71**
 - a. Mieux coordonner les outils..... 71
 - b. Un besoin d'interconnaissance 72
 - c. Un besoin d'évaluation..... 72
 - d. Améliorer la connaissance des publics..... 72
 - e. Vers un guichet unique de l'information et de la formation mobilité ? 73
- VII. Les aides financières et les modèles économiques 76**
 - A. Des aides financières nombreuses et difficiles à lire 76**
 - B. Les opérateurs de mobilité solidaire sur-mobilisés par la recherche récurrente de financements..... 77**
 - C. Une problématique au croisement de la question du financement et de la question des outils..... 78**
- VIII. L'intégration de l'urgence écologique 81**
 - A. Ecologie et social : une articulation institutionnelle à entériner..... 81**
 - B. Mobilité durable et inclusive : même combat ? 81**
 - C. Dépendance à la voiture : un changement de mentalité progressif pour les bénéficiaires..... 82**
- IX. Conclusion et perspectives 84**
 - A. Synthèse croisée des tableaux AFOM 84**
 - a. Atouts 84
 - b. Faiblesses..... 84
 - c. Opportunités 84
 - d. Menaces 85
 - B. Vers le plan d'actions..... 85**
- Annexes 88**
 - Tableau de recensement des offres et services de mobilité solidaire au 29/08/2024 88**
 - Liste des structures associées lors des mini-ateliers et des entretiens..... 92**



I. Éléments introductifs

A. La mobilité solidaire dans la Loi d'Orientation des Mobilités

Promulguée le 24 décembre 2019, la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) est la première grande loi relative aux transports et à la mobilité depuis la Loi d'Organisation des Transports Intérieurs (LOTI) de 1982.

Actuellement, les transports constituent le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre en France avec 30% des émissions. 1 Français sur 4 a déjà refusé un emploi faute de solution pour s'y rendre ; sur 80% du territoire, aucune collectivité ne propose de solution pour les transports du quotidien¹. La mobilité constitue le premier poste de dépenses des ménages et 7 Français sur 10 se rendent au travail en voiture.

Face à ces constats, la LOM pose cinq grands principes :

1. Sortir de la dépendance automobile, notamment dans les espaces peu denses
2. Accélérer le développement des nouvelles mobilités en facilitant le déploiement de nouveaux services numériques multimodaux
3. Concourir à la transition écologique en développant notamment les mobilités actives
4. Programmer les investissements dans les infrastructures de transport
5. Couvrir intégralement le territoire national en Autorités Organisatrices de la mobilité (AOM).

Concernant plus particulièrement la mobilité solidaire, la LOM entérine la notion de « droit à la mobilité ». Ce droit à la mobilité ne se limite pas à l'accès aux transports collectifs, mais il s'étend à l'accès des personnes les plus vulnérables à l'emploi, la formation, aux services et fonctions de proximité voire à leur accompagnement. Le droit à la mobilité se situe ainsi à la croisée d'enjeux sociaux, territoriaux et économiques.

Par ailleurs les AOM, en acquérant la compétence mobilité, deviennent compétentes en matière de mobilité solidaire afin d'améliorer l'accès à la mobilité aux personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi que des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite : elles sont compétentes pour organiser des services de mobilité solidaire, contribuer au développement de services de mobilité solidaire, verser des aides individuelles à la mobilité, et pour offrir un service de conseil et d'accompagnement individualisé.

Enfin, la LOM impose l'élaboration des Plans d'Actions Communs en matière de Mobilité Solidaire (PAMS), avec trois grands principes

- La Région et les départements élaborent et mettent en œuvre les PAMS à l'échelle d'un bassin de mobilité ;
- Sont associés les organismes publics et privés intervenant dans l'accompagnement des personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi que des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite ;

Le PAMS prévoit, notamment, les mesures permettant au service public de l'emploi de fournir ces prestations à tout demandeur d'emploi, à toute personne éloignée de l'emploi ou au jeune en contrat d'apprentissage.

B. Les plans d'actions communs en matière de mobilité solidaire en Hauts-de-France

En Hauts-de-France, en application de la Loi d'Orientation des Mobilités, dix bassins de mobilité ont été définis en collaboration avec les territoires et sur la base des flux de déplacements observés.

Sur chacun de ces bassins de mobilité, le Commissariat à la prévention et à la lutte contre la pauvreté, la Région et les Départements ont initié la construction des Plans d'actions en matière de mobilité solidaire (PAMS), qui sont destinés à assurer la coordination nécessaire pour faciliter la mobilité des personnes vulnérables.

Cette démarche comporte plusieurs principes structurants.

a. Une vision élargie et ouverte des publics-cibles

Si la loi destine cette mesure aux « personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi [qu'aux] personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite », les copilotes ont fait le choix d'intégrer l'ensemble des difficultés de mobilité aux cibles des PAMS. La typologie des publics prise en compte comprend ainsi scolaires et jeunes, apprentis, demandeurs d'emploi, personnes en insertion, personnes précaires, personnes à mobilité réduite, personnes en situation de handicap, seniors.

b. Une concertation au cœur de la démarche, afin de favoriser une acception transversale de la mobilité solidaire

En lien avec les différents publics évoqués ci-dessus, de nombreux champs d'actions et acteurs sont mobilisés : formation, emploi, insertion, santé, solidarité, apprentissage, handicap, services du quotidien, transport, mobilité.

En vue de l'élaboration d'une communauté d'acteurs de la mobilité solidaire sur chaque bassin, de nombreux temps d'échanges collectifs sont proposés dans le cadre de la construction des PAMS. Ils ont pour but de favoriser l'interconnaissance entre ces acteurs, de fédérer autour de l'enjeu de la mobilité solidaire et d'occasionner des collaborations. Cette logique collective, illustrée par la collaboration étroite entre la Région, les Départements et les AOM, constitue l'un des fondements de la réussite des PAMS.

c. Une démarche basée sur une méthodologie unique mais personnalisée selon les enjeux spécifiques de chaque bassin

L'élaboration des plans d'actions communs en matière de mobilité solidaire se déroule en trois phases :

- Une première phase de cadrage, visant à définir la « vision-cible » du PAMS et le cheminement pour l'atteindre ; cette première phase comporte également la constitution d'une cartographie des acteurs de l'écosystème de la mobilité solidaire à l'échelle du bassin
- Une phase de diagnostic, reposant sur une analyse documentaire et des temps d'échange variés avec notamment l'organisation de 13 mini-ateliers organisés par collège d'acteurs (EPCI, AOM, copilotes, opérateurs locaux de mobilité, acteurs de l'insertion / emploi / apprentissage, acteurs de la solidarité / handicap / autonomie, employeurs, chambres consulaires).
- Une phase de plan d'actions, visant à structurer des orientations stratégiques et à définir les actions qu'elles comportent.

Tout en garantissant une approche harmonisée à l'échelle régionale, la méthodologie proposée intègre les problématiques territoriales propres à chaque bassin. Concernant le bassin Aire Urbaine Centrale, plusieurs enjeux ressortent, dont l'équilibre entre urbain, périurbain et rural, la multipolarité du territoire et son accessibilité en transports en commun, l'attraction de la métropole lilloise, le projet du SERM (Service Express Métropolitain), et la proximité avec la frontière belge.

d. Un objectif de reconnexion de la mobilité solidaire et de droit commun

L'objectif des PAMS est de réaliser un véritable « passage à l'échelle » de la mobilité solidaire, afin que toute personne en situation de vulnérabilité de mobilité bénéficie d'un accompagnement vers l'autonomie.

Pour ce faire, la démarche proposée s'appuie sur un principe de reconnexion de la mobilité solidaire à la mobilité de droit commun, visant à allier universalité des services et personnalisation des accompagnements.

e. Une temporalité à court/moyen terme

A l'échelle régionale, les dix plans d'actions, élaborés en 2023/2024, auront une durée d'application de 5 ans, jusqu'en 2029. L'objectif est de favoriser la mise en œuvre d'actions réalistes, s'appuyant sur la coordination des acteurs et la valorisation de l'existant.

Le diagnostic du bassin Aire Urbaine Centrale est élaboré de janvier 2024 à octobre 2024, et son plan d'actions de octobre 2024 à mai 2025.

C. Le diagnostic de la mobilité solidaire sur le bassin Aire Urbaine Centrale

a. Objectifs et méthode

Le pilotage du diagnostic PAMS est assuré de manière conjointe avec celui du Contrat Opérationnel de Mobilité (COM), réalisés dans la même temporalité. L'intérêt est de mutualiser les enseignements des deux approches et d'adopter une vision de la mobilité solidaire intégrée à la mobilité de droit commun. En particulier, le travail de diagnostic PAMS est mené de manière coordonnée avec l'élaboration de fiches diagnostic ([lien vers les fiches](#)).

Sa méthode s'appuie à la fois sur un travail en chambre d'analyse documentaire, et sur un travail de concertation.

Durant la phase de diagnostic, 13 mini-ateliers ont été organisés entre avril et mai 2024 par collègues d'acteurs (EPCI, AOM, copilotes, opérateurs locaux de mobilité, acteurs de l'insertion / emploi / apprentissage, acteurs de la solidarité / handicap / autonomie, employeurs, chambres consulaires). Ces mini-ateliers avaient pour double objectif d'informer largement sur la démarche (méthode et temps de concertation) et de recueillir une grande diversité de regards sur l'existant et les besoins en matière de mobilité solidaire. Des entretiens complémentaires ont également été menés avec des acteurs intervenant à l'échelle régionale, de manière transversale à l'ensemble des bassins.

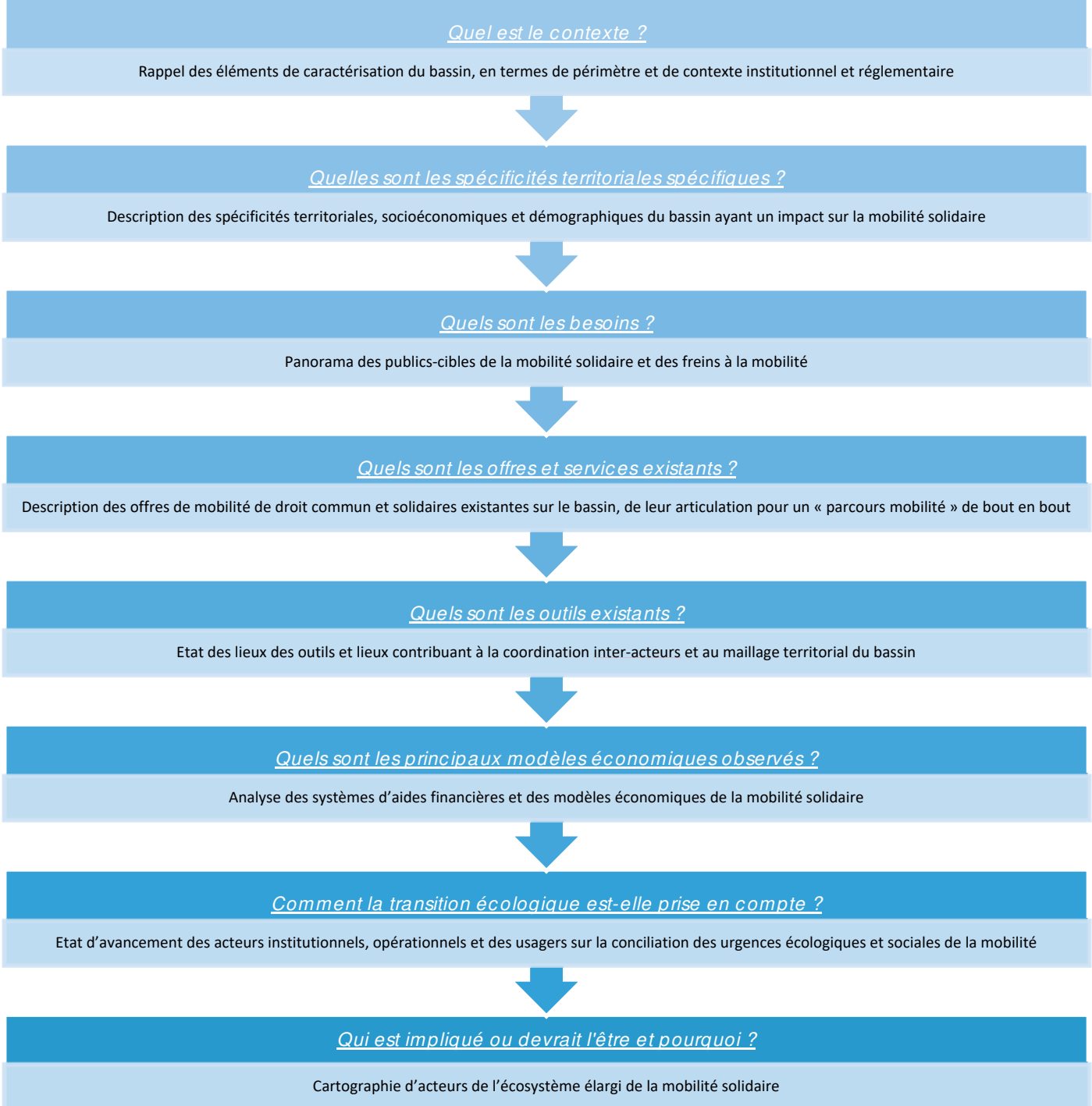
En mettant en perspective ces différents apports, le diagnostic a pour objectifs d'identifier les atouts et les manques au sein de l'existant et d'élaborer une cartographie d'acteurs spécifique au bassin. Il doit également permettre de préciser et de compléter les axes de travail définis initialement par la Région et les Départements :

- I. *Comprendre les besoins des publics vulnérables dans le bassin*
- II. *Mutualiser l'information sur toutes les aides disponibles*
- III. *Développer des outils pour informer les prescripteurs et les bénéficiaires*
- IV. *Recenser et valoriser les lieux d'accompagnement*
- V. *Territorialiser certaines problématiques spécifiques*

La construction d'une vision commune des enjeux du bassin constitue le pivot entre le diagnostic et le plan d'actions.

b. Clés de lecture du livrable de l'analyse de la mobilité solidaire

Le présent document constitue le livrable complet de la phase de diagnostic du PAMS Aire Urbaine Centrale. Il est organisé selon un cheminement en huit questions (voir ci-dessous) qui vise à identifier les atouts et les manques en matière de mobilité, pour les publics et pour les territoires.



Pour chacun de ces huit chapitres thématiques¹, l'analyse croisée des éléments issus des fiches diagnostic réalisées en parallèle par la Région (notamment données et

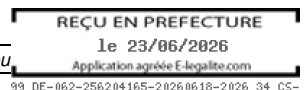
¹ Le huitième chapitre, dédié à la cartographie des acteurs, ne figure pas dans le présent document, étant l'objet d'un travail continu tout au long de la démarche. Il sera intégré par ailleurs au document final du PAMS



cartes²), des ressources documentaires mises à disposition par la Région et le Département, et des enseignements et verbatim issus des mini-ateliers et de la rencontre-atelier.

Chaque chapitre fait l'objet d'une synthèse AFOM (Atouts, Faiblesses, Opportunités, Menaces) destinée à exposer un point de vue problématique sur le diagnostic. Le chapitre conclusif croise ces différentes synthèses AFOM pour offrir des perspectives stratégiques en vue du plan d'actions.

² Afin de ne pas alourdir la lecture du présent document, les références aux fiches diagnostic n'ont pas été mentionnées. Ainsi dans la suite du document, les données non référencées proviennent par défaut de ces fiches.



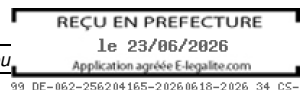
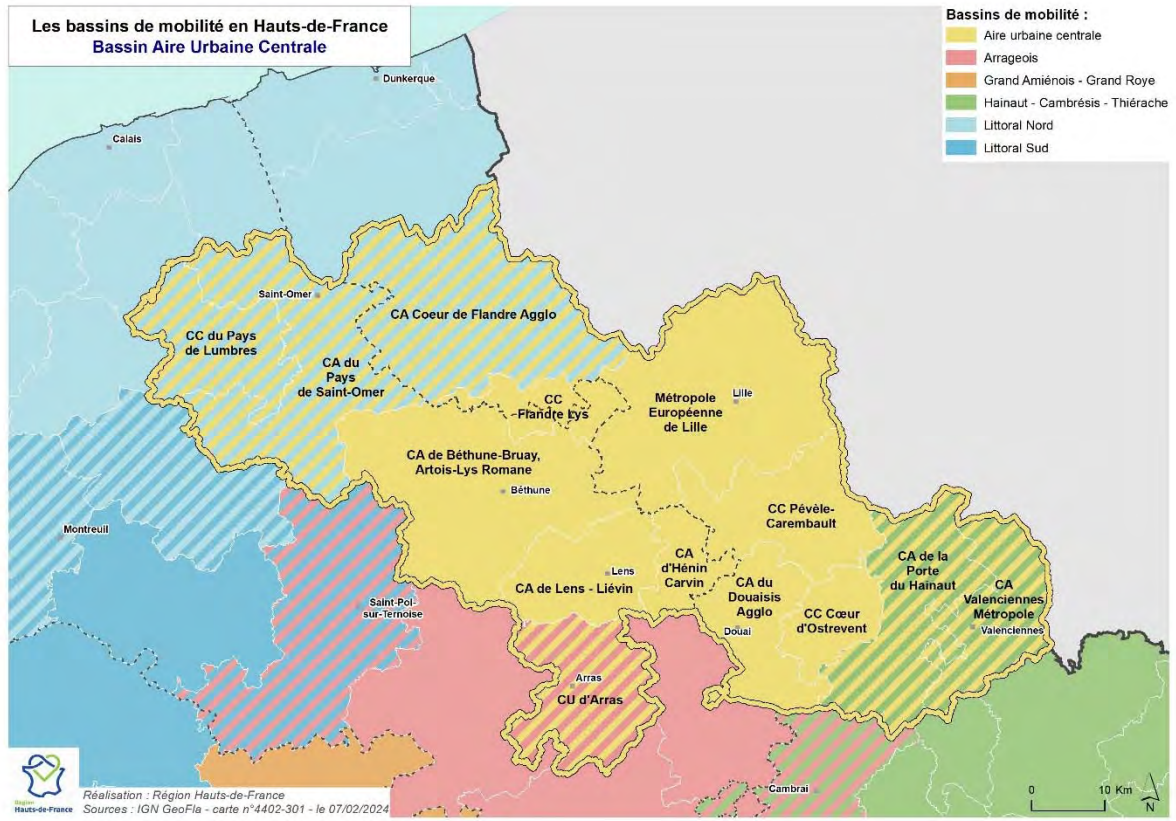


II. Éléments de caractérisation du bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale

A. Le périmètre du bassin Aire Urbaine Centrale

Le bassin Aire Urbaine Centrale a pour particularité de se situer au chevauchement de deux départements, le Nord et le Pas-de-Calais, et d'englober le plus important pôle urbain de la région Hauts-de-France, la Métropole Européenne de Lille (MEL). En plus de celle-ci, il se trouve au croisement de plusieurs agglomérations régionales de premier ordre, telles qu'Arras, Valenciennes, Lens, Douai, Saint-Omer ou encore Béthune. C'est le bassin avec le rayonnement le plus élargi sur ses voisins, notamment du fait de l'attractivité de Lille, qui génère de larges flux.

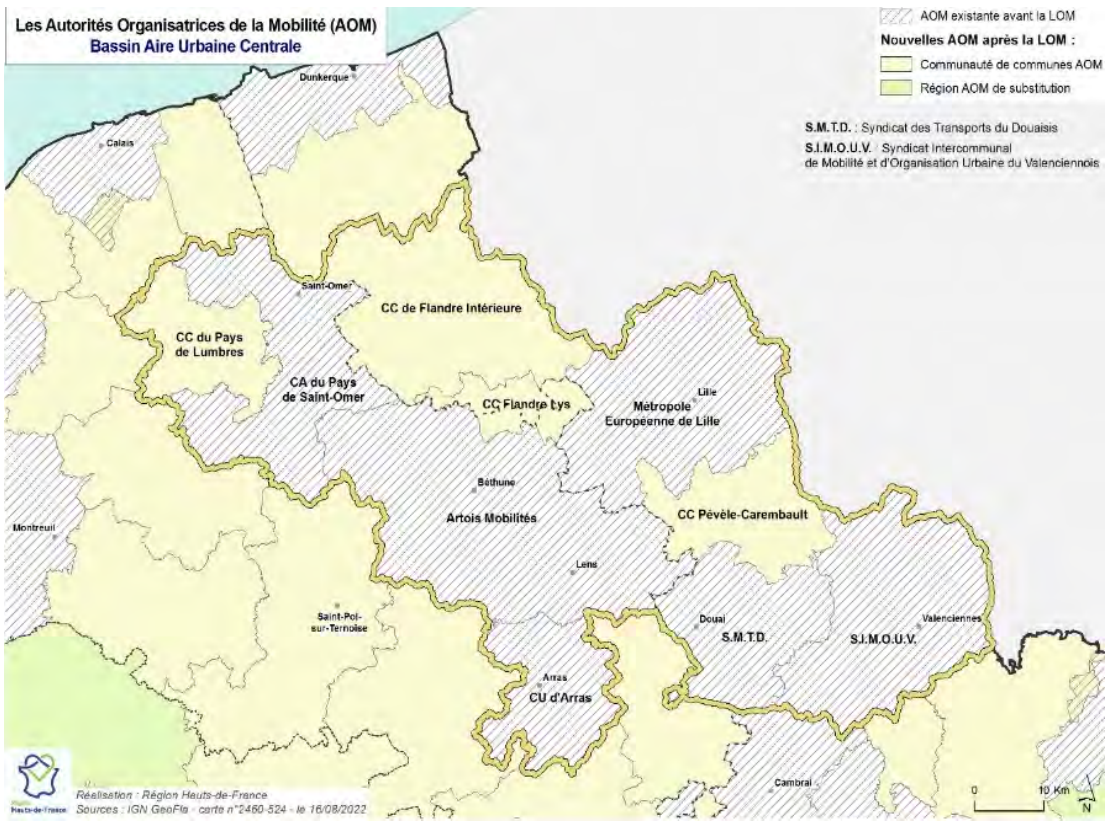
En plus des trois autres bassins de mobilité dont elle est frontalière, l'AUC possède également, sur près de la moitié de son territoire, une frontière avec la Belgique, et des flux avec des agglomérations telles que Mons, Tournai ou Courtrai. Ainsi, les enjeux de mobilité interrégionale et transfrontalière ne devront pas être occultés.





Actuellement, le bassin Aire Urbaine Centrale comprend 10 autorités organisatrices de la mobilité, dont six qui existaient avant la LOM, en l'occurrence celles des EPCI denses et peuplés (la MEL, Artois Mobilité, la CU d'Arras, le Syndicat des Transports du Douaisis, la CA du Pays de Saint-Omer et le Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois, le SMOUV). 3 AOM sont des syndicats mixtes (le SMOUV, Artois Mobilité, et le SMTD), ce qui illustre des habitudes de travail inter-EPCI déjà existantes.

A partir du 1^{er} juillet 2021, quatre communautés de communes sont devenues AOM à leur tour, à savoir la CC Cœur de Flandre Agglo, la CC du Pays de Lumbres, la CC Flandre Lys, et la CC Pévèle-Carembaut. Ainsi, la Région Hauts-de-France n'est AOM de substitution pour aucun des EPCI du bassin AUC.



B. Le contexte réglementaire

La mobilité solidaire, nouvellement apparue dans la loi, est à la croisée d'un ensemble de documents réglementaires préexistants dans le champ des politiques sociales, environnementales et de développement des territoires. Plutôt que de réinventer une couche de planification, l'objectif des Plans d'Actions communs en matière de Mobilité Solidaire est de proposer une coordination interacteurs et inter-échelles de l'existant, dans l'objectif de rendre la mobilité accessible aux personnes les plus vulnérables.

Un des enjeux transversaux qui ressort de ce tour d'horizon réglementaire est celui de l'articulation des urgences sociales et écologiques de la mobilité, avec l'objectif de résorber la dépendance automobile via des alternatives réalistes pour tous.

a. A l'échelle régionale

Le Contrat de Plan Etat-Région propose quatre priorités régionales dont deux concernent la mobilité solidaire : Répondre aux fragilités sociales et soutenir les territoires et la lutte contre les exclusions ; Soutenir et accélérer les potentialités de développement, en favorisant l'attractivité de la région en matière de culture, d'enseignement supérieur, recherche et innovation et en matière de mobilités.

Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) pointe plusieurs enjeux de mobilité pour les personnes vulnérables sur le bassin Aire Urbaine Centrale : une couverture des territoires par des AOM proposant des services adaptés aux besoins, notamment sur les territoires les moins denses et l'accompagnement des publics les plus fragiles.

Par ailleurs, le PRI-PRIT identifie un « effet frontière » qui concerne les flux de personnes entre le bassin et la Belgique, et qu'il convient d'améliorer.

b. A l'échelle départementale

Les Schémas Départementaux d'Amélioration de l'Accessibilité des Services au Public proposent également des orientations stratégiques liées à la mobilité (Orientation 4 du SDAASP du CD59 : Des services de mobilité coordonnés et complétés par de nouvelles solutions collaboratives ; Orientation 2 du SDAASP du CD62 : Favoriser la mobilité de tous les usagers du Pas-de-Calais). Sur le Nord, plusieurs rencontres territoriales ont abordé directement la thématique de la mobilité solidaire en faisant ressortir les forces et faiblesses des territoires concernés.

Le Département du Pas-de-Calais a par ailleurs initié une démarche portant sur la mobilité solidaire, Mamobilité 62, qui vise à coordonner l'action de proximité à l'échelle départementale, notamment via un réseau de plateformes de mobilité.

Outre leurs compétences sociales, les Départements œuvrent à l'accès aux alternatives à la voiture individuelle, notamment via les plans vélos départementaux

et le Schéma interdépartemental des aires de covoiturage aux Départements du Nord et du Pas-de-Calais.

c. A l'échelle intercommunale et locale

Enfin à l'échelle intercommunale, plusieurs outils réglementaires pointent le sujet de la mobilité, notamment d'un point de vue environnemental : les Plans Climat Air Energie Territoriaux (PCAET), les Plans de Déplacements Urbains et Plans de Mobilité, les Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT), les Plans de Protections de l'Air. On peut également évoquer le déploiement en cours des Zones à Faibles Emissions et les impacts sociaux impliqués pour les habitants de leurs aires d'influence, à commencer par celles de la métropole lilloise.

Le bassin Aire Urbaine Centrale se distingue enfin par des initiatives publiques exemplaires qui viennent alimenter directement la démarche du PAMS : Mobilimel et Défi mobilité, des plateformes mobilité à destination de publics variés, les travaux de la Maison Nord Emploi de Valenciennes dans le cadre du Service Public de l'Emploi local, les nombreux dispositifs d'Artois Mobilités, ou encore l'étude pour le désenclavement de la frange ouest de la métropole lilloise.

ZOOM : Les travaux du groupe de travail mobilité dans le cadre du SPEL du Valenciennois

Dans le cadre du Service Public de l'Emploi Local, la Maison Nord Emploi de Valenciennes du Département du Nord anime un groupe de travail sur la mobilité.

Ce groupe de travail a formalisé un diagnostic des offres de mobilité de droit commun et solidaire. Ce diagnostic s'intéresse également aux besoins recensés auprès des employeurs et des demandeurs d'emploi.

Ce travail a permis d'identifier trois pistes d'actions :

1. Optimiser l'accompagnement de proximité dans les démarches de mobilité
2. Améliorer la communication autour de l'offre de mobilité
3. Coordonner les actions et les enjeux financiers

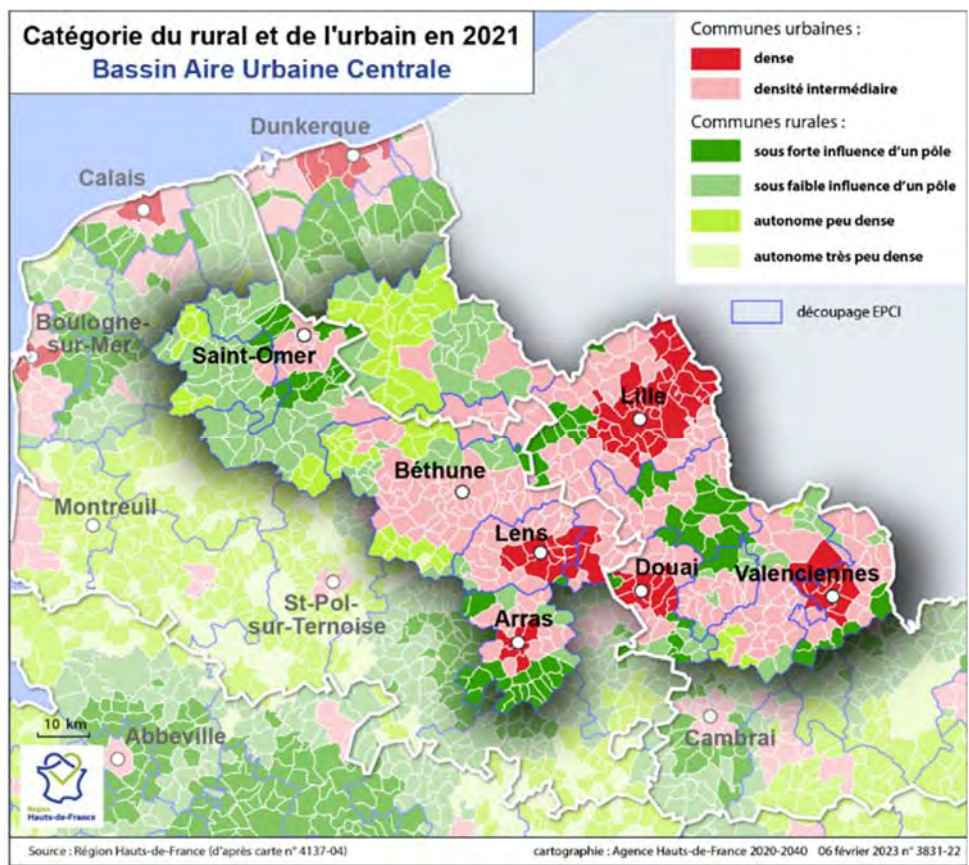
Dans ce cadre, une expérimentation a été lancée avec HdFM afin d'améliorer la visibilité de l'offre existante à travers un annuaire des mobilités. Ce travail a pour objectif de nourrir la création d'un annuaire régional des mobilités recensant l'ensemble de l'offre de mobilité solidaire.

III. Les spécificités territoriales qui impactent la mobilité

Le bassin Aire Urbaine centrale a la particularité de concentrer près de la moitié de la population régionale avec 2 876 216 habitants (population régionale : 5 997 700). Aussi, il s'agit d'un bassin particulièrement dense, maillé par une « constellation » de pôles urbains. Au-delà de cette densité caractéristique, le bassin connaît une grande hétérogénéité territoriale (ruralité, périurbain, zones d'activités, etc.) qu'il est primordial d'analyser pour tenir compte des différentes réalités sociales – et difficultés de mobilité correspondantes – vécues par les habitants. Il s'agit également d'un bassin interdépartemental caractérisé par le fait que de nombreux territoires sont des territoires « pivots » partagés par plusieurs bassins.

A. Un territoire particulièrement dense organisé autour de ses pôles urbains

A l'échelle du bassin de mobilité, près de neuf habitants sur dix vivent dans une commune urbaine, et même un habitant sur deux vit dans une « commune urbaine dense » au sens de l'INSEE, principalement au sein de la métropole lilloise ou dans les agglomérations de Douai, Arras, Lens ou Valenciennes.

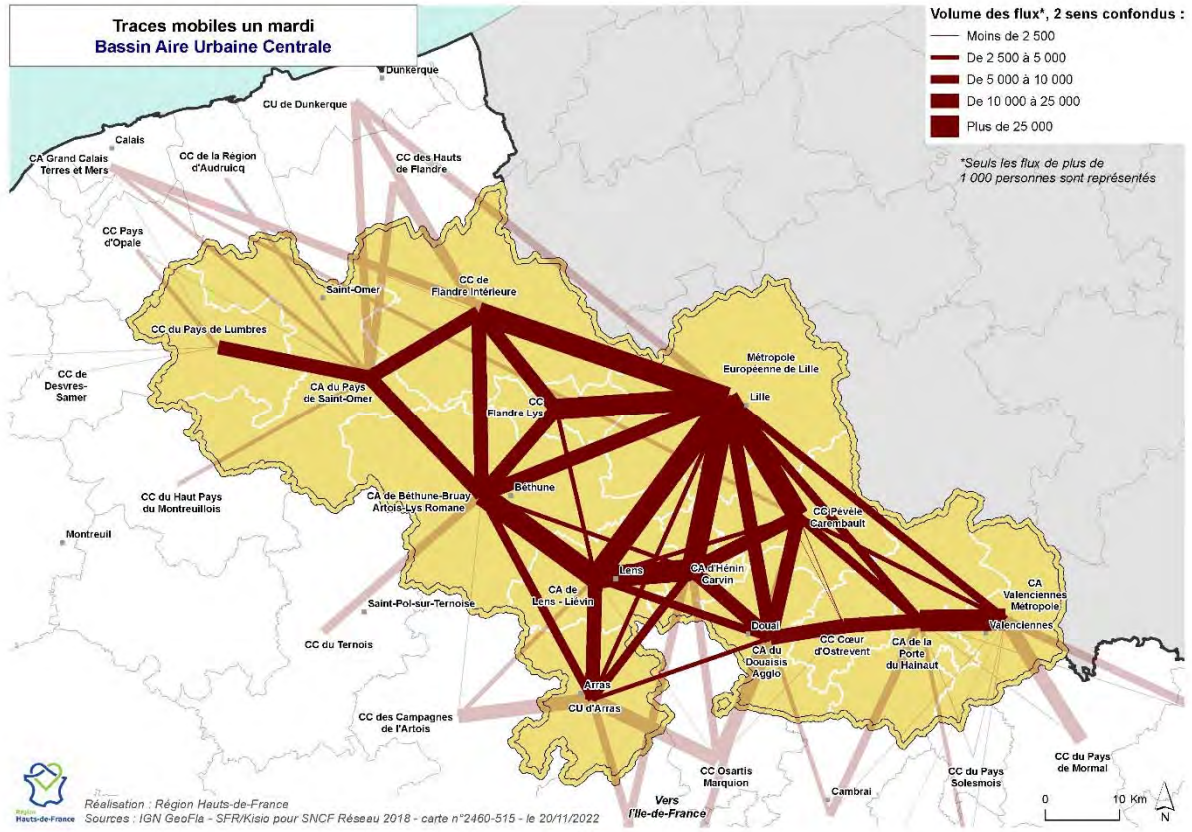


a. La MEL, « aspirateur » des flux

Indéniablement, le bassin se structure fortement autour de la Métropole Européenne de Lille (MEL). Par ses nombreuses activités et équipements (santé, université, etc.), elle constitue non seulement le premier pôle régional, mais également un pôle majeur à l'échelle nationale et internationale.

Aussi, la MEL concentrant une immense majorité des flux de mobilité, et son accessibilité est un enjeu majeur, à différentes échelles.

« Notre spécificité, c'est qu'on est collé à la MEL, on est polarisé. »
 Chargé de mission mobilité au sein d'un EPCI du bassin



C'est d'ailleurs le bassin de mobilité qui compte le plus de déplacements domicile-travail intra-EPCI (72%) en raison notamment de ceux internes à la MEL. Ceux-ci se font en moyenne plus en transports en commun qu'ailleurs, avec une part modale de plus de 15%, alors que pour la mobilité inter-EPCI, c'est surtout la voiture qui est plébiscitée à plus de 90%, tandis que les transports sont à moins de 5% de part modale.

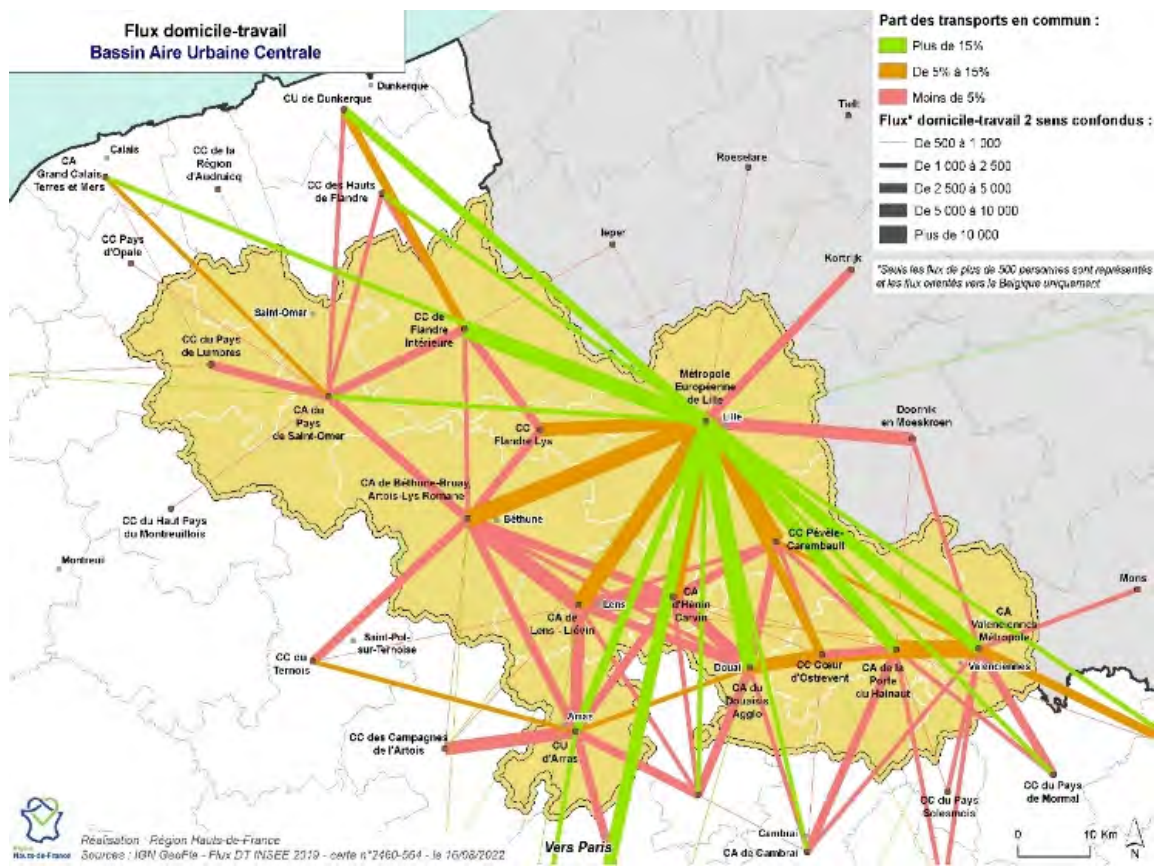
« Du côté de la Porte du Hainaut on retrouve majoritairement des flux de voitures entre les deux centralités de Lille et Valenciennes. On n'a pas de réseau fort d'est en ouest. Pas mal de salariés vont travailler à la MEL ou descendent sur Valenciennes. »



En ce qui concerne les déplacements longs, près de 35% des habitants du bassin AUC sont des « grands mobiles », parcourant en moyenne quotidiennement près de 75 kilomètres, réalisés principalement en voiture (83%) avant les transports en commun (11%). Les déplacements en voiture sont rendus difficiles par la congestion des réseaux routiers, due notamment au transit international via l'A1. L'accessibilité de la métropole en transports en commun est un sujet travaillé notamment via le projet de Service Express Régional Métropolitain (SERM).

Des expérimentations sont actuellement menées pour réduire la part des déplacements en voiture vers la métropole lilloise, comme le programme anti-embouteillages de la Mel « Changer, ça rapporte ». La mise en place prochaine de la Zone à Faibles Emissions (ZFE) pourrait également réduire les flux routiers vers la MEL.

Pour ce qui est des échanges avec l'extérieur du bassin, en dehors de la Belgique (24 000 actifs de l'Aire Urbaine Centrale vont travailler en Belgique), il est à noter, en plus des flux avec les bassins, une forte part de déplacements en provenance et à destination de l'Île-de-France (11%), qui se font beaucoup en train (50%).



b. Au-delà de la MEL, un bassin multipolaire

Le volume considérable de déplacements, en comparaison des autres bassins, est non seulement dû à l'attractivité de la MEL, mais également à celle des autres pôles du bassin, avec des échanges entre pôles urbains (le Valenciennois, le Douaisis, la CALL, la CABBALR, ou encore la CAPSO et la CC Cœur de Flandre Agglo) et depuis les périphéries vers les centres. Dans les autres bassins de mobilité de la Région, ces pôles urbains seraient considérés comme très importants. La présence de la métropole lilloise ne doit en rien faire oublier le caractère multipolaire de ce bassin, l'axe est-ouest de l'ancien bassin minier du Nord-Pas-de-Calais est par exemple mis en lumière par la dernière enquête mobilité certifiée Cerema Artois (2023). Les flux que l'on observe vers la centralité lilloise se retrouvent ainsi également à moindre échelle vers autres polarités du bassin. Cette multipolarité se traduit également par une forte périurbanisation concernant toute la partie centrale du bassin, le terme « périurbain » recouvrant des caractéristiques et des enjeux de mobilité parfois extrêmement divers.

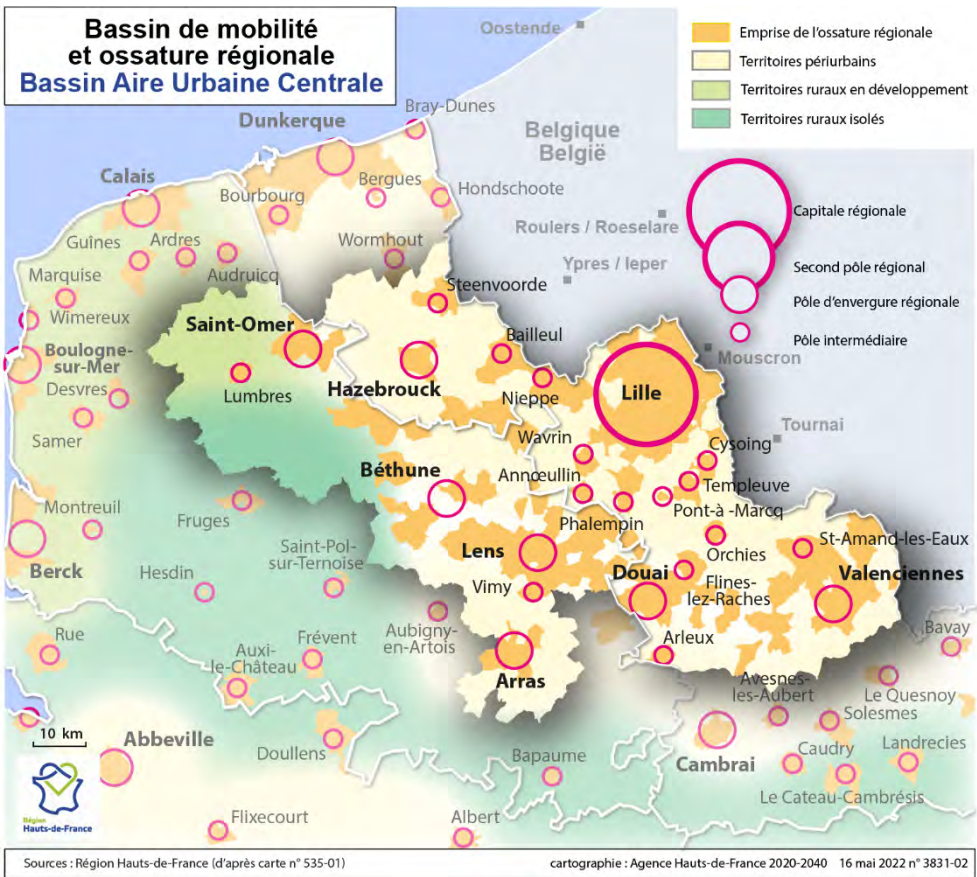
« Quand on regarde l'Aire Urbaine Centrale, on a une constellation. Il s'agit d'un super réseau constitué d'une étoile principale vers la MEL, et des autres EPCI et territoires miniers qui se sont eux-mêmes constitués en petite étoile : la proximité des EPCI forment cette constellation. On n'a pas pensé au barreau intermédiaire pour passer facilement en transversal. C'est une réalité territoriale. »

« La particularité du bassin, c'est l'Université polytechnique Hauts-de-France. Elle est répartie sur 3 arrondissements notamment à Valenciennes avec des flux d'étudiants à l'échelle de ce bassin. On enregistre aussi des flux avec les autres campus à Cambrai et à Maubeuge mais derrière on n'a pas la même structure d'offre qu'à Lille. »

Des représentants de collectivités territoriales

On peut ainsi, notamment, citer les agglomérations suivantes :

- La polarité arrageoise, très attractive et dynamique, en croissance démographique. La Communauté Urbaine d'Arras connaît une organisation spatiale en couronnes successives, et donc des problématiques d'accessibilité similaires à celle de la MEL.
- La polarité valenciennaise, qui comporte une dynamique déjà existante sur la mobilité solidaire, en lien avec le Service Public pour l'Emploi Local (SPEL).
- Le bassin minier, maillé par une constellation de pôles urbains (Lens, Béthune, Hénin-Beaumont) dessinant un axe est-ouest. Très concerné par la problématique d'accès à la métropole lilloise, ce territoire a de fortes attentes vis-à-vis du SERM. Outre l'enjeu de l'accès à Lille, il existe d'importants enjeux d'accès aux autres pôles urbains du territoire.
- La polarité de Douai, qui offre une accessibilité aisée vers Lille mais plus complexe pour les liaisons de couronne à couronne.
- La polarité de Saint-Omer: qui attire les flux des territoires de proximité, mais avec également des flux vers le littoral et la métropole lilloise.



Cette multipolarité est amenée à se renforcer avec l'arrivée de gigafactories, comme à Valenciennes, Lambres-les-Douai, Douvrin, Hénin-Carvin ou Arras.

ZOOM : L'implantation de gigafactories sur le bassin Aire Urbaine Centrale

La Région Hauts-de-France envisage de devenir la « vallée de la batterie ». En effet, elle concentre la majeure partie des projets d'usines de production de batteries. Ces projets représentent des opportunités en termes d'emploi pour les territoires alentours et posent la question de l'accessibilité des futurs sites.

Sur le bassin Aire Urbaine Centrale, de premières gigafactories sont d'ores et déjà implantées ou en cours de réalisation, par exemple à Billy-Berclau, Lambres-les-Douai et Douvrin.

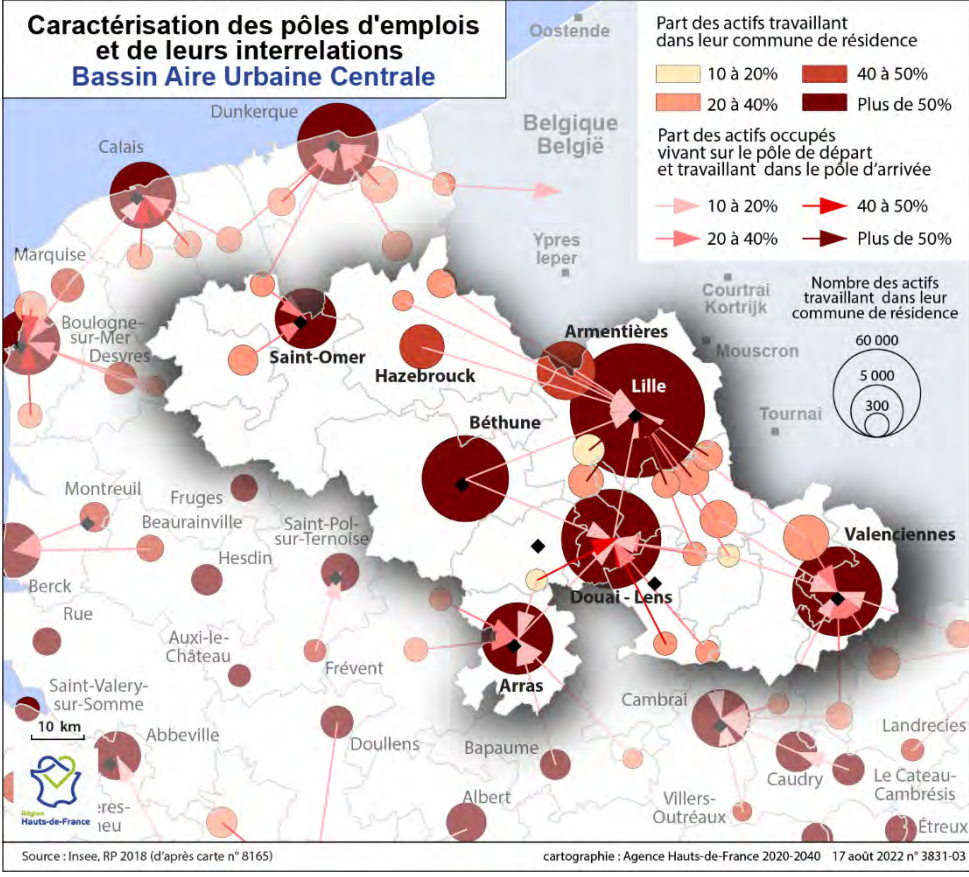
L'implantation de gigafactories dans le dunkerquois influence également les besoins de déplacement pour les territoires situés au Nord du bassin.

Ces questions sont soulevées par les acteurs du bassin interrogés.

« Sur Cœur de Flandres Agglo, il y a le développement du Dunkerquois qui induira plus de flux, sans diminuer ceux vers Lille. »

« Avec les gigafactories et dans le contexte territorial, Valenciennes Agglo accueille des grandes entreprises (Toyota, Alstom etc.) qui ont un besoin de recrutement. L'enjeu d'accessibilité dans les parcs d'activité est fort. »

Des représentants d'EPCI du bassin



c. Une présence du rural loin d'être négligeable

Seulement 2% de la population habite une commune rurale autonome et 5% une commune rurale sous influence d'un pôle, en majorité dans les EPCI Cœur de Flandre et Sud de l'Audomarois. Mais ces chiffres relatifs sont à mettre en perspective avec leurs valeurs absolues : cela représente 57 524 et 143 810 habitants. Il s'agit en réalité d'un ordre de grandeur comparable aux autres bassins (à titre d'exemple, 7,8% de la population du bassin Littoral Nord habite une commune rurale peu dense ou très peu dense, soit 67 834 habitants).

Ce tissu peu dense se situe majoritairement dans la partie nord-ouest du bassin, à cheval avec le bassin Littoral Nord (avec les polarités de Saint-Omer, Hazebrouck et Lumbres). Le sud-est du bassin est également concerné dans une moindre mesure (CC Pévèle-Carembault et franges sud des agglomérations d'Arras, Douai et Valenciennes). Ainsi, ces territoires peu denses sont pour partie peu éloignés des franges périurbaines, avec lesquelles ils forment un tissu continu.

« Dans le rural avec un bus toutes les heures, ça peut prendre une journée ou une demi-journée pour aller voir un médecin, une mission locale ou France Travail. »

« Derrière le mot ruralité, il y a aussi de la diversité. Cœur de Flandre, Pévèle, Douais, Valenciennais, ce n'est pas du tout la même chose. Il y a besoin d'aller un peu plus loin : on parle dans ce cas-là de "rurbains". »

Des acteurs de l'insertion du bassin

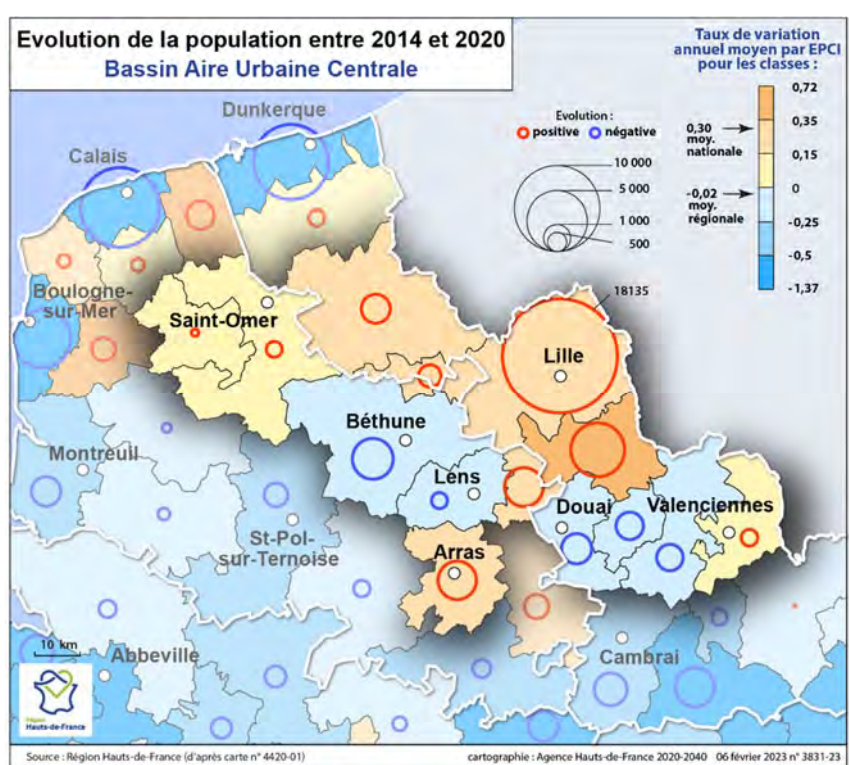


B. Un territoire hétérogène, aux vulnérabilités multiples

La forte dominance urbaine du bassin ne doit pas occulter la grande diversité des situations territoriales et sociales. Cette hétérogénéité implique de multiples vulnérabilités.

a. Une évolution disparate de la population

La croissance démographique du bassin est principalement portée par la MEL et par la CU d'Arras, ce qui implique des enjeux liés au vieillissement de la population, avec des conséquences différentes en termes d'accessibilité, dans les territoires urbains, périurbains et ruraux.

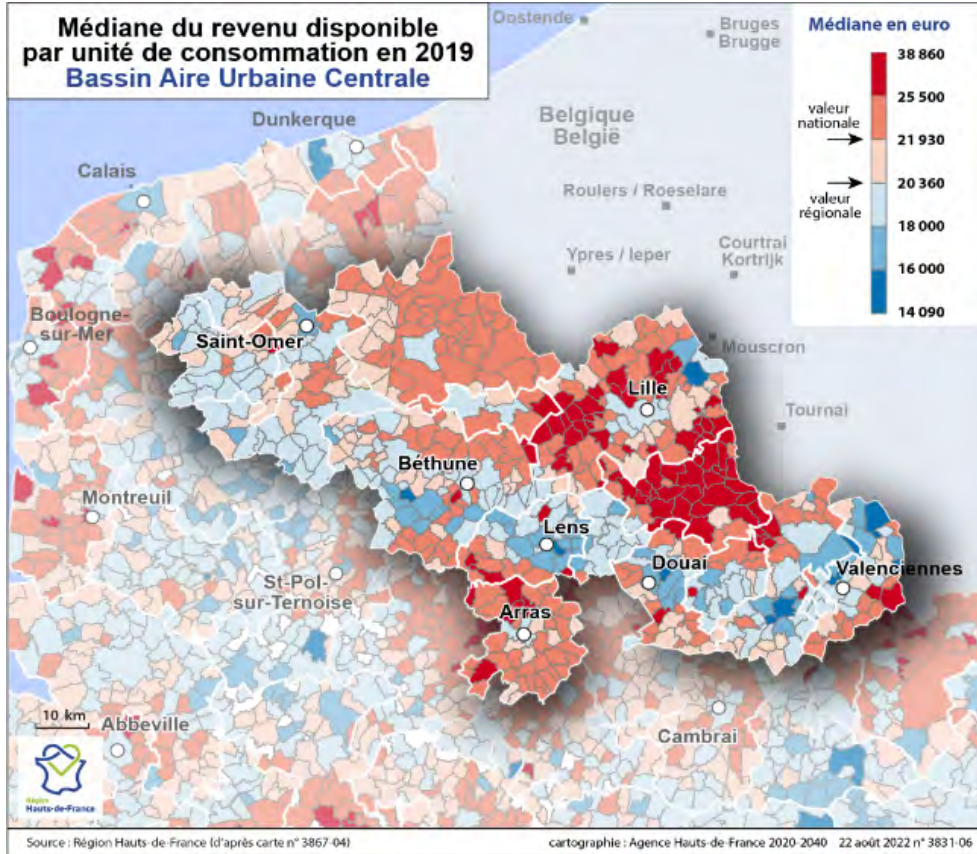


« En matière de dynamique de population, la ville centre de Douai perd des habitants. Elle est en dessous de 40 000, donc c'est aussi l'enjeu de la gigafactory de batteries. A l'échelle des agglomérations, l'enjeu du logement est aussi primordial, ça va être plus de 1000 emplois, un gros dossier. »

Représentant d'une AOM du bassin

b. Des réalités socioéconomiques différentes selon les territoires

A l'échelle du bassin, le revenu médian des ménages (20 110€) est très légèrement inférieur à la moyenne régionale (20 360€) et à la moyenne nationale (21 930€), mais il masque d'importantes inégalités à l'intérieur même du territoire. Ainsi, la zone géographique correspondant aux anciens bassins miniers, du béthunois au valenciennois, comporte des communes où le niveau de vie est faible et le taux de pauvreté très élevé, dépassant les 20% dans des EPCI comme la CA de Lens, la CA de Valenciennes, la CA de la Porte du Hainaut et la CA d'Hénin-Carvin.



Au sein même des agglomérations, de fortes disparités peuvent s'observer, en particulier en ce qui concerne la métropole lilloise, avec des villes telles que Roubaix ou Wattrelos où les chiffres sont très marquants, et où en moyenne un habitant sur cinq habite dans un quartier prioritaire de la politique de la ville (QPV). Au contraire, certains territoires concentrent des habitants au niveau de vie beaucoup plus aisé, dans le périurbain de Lille mais aussi d'Arras par exemple, ou encore en Flandre Intérieure et dans la Pévèle. Ces chiffres se corroborent avec ceux de l'Indice de Développement Humain (IDH), qui permettent notamment de mettre en avant la surmortalité que subissent certains territoires vulnérables, en particulier l'ancien bassin minier.

ZOOM : L'Engagement pour le Renouveau du Bassin Minier (ERBM)

Regroupant 251 communes et 1,2 millions d'habitants, le bassin minier du Nord et du Pas-de-Calais s'étend sur 120km. Il a été marqué par 3 siècles d'exploitation de la houille. Le déclin puis l'arrêt de l'activité économique dans les années 1960 ont eu un impact tant du point de vue économique que démographique pour le territoire.

L'ERBM est un programme signé en 2017 visant une transformation durable de l'ex-bassin minier en 10 ans. L'Etat, la Région Hauts-de-France, les Départements du Nord et du Pas-de-Calais et 8 EPCI sont signataires de l'ERBM.

Cet engagement comporte 4 axes de travail :

1. Améliorer le cadre de vie ;
2. Développer l'activité économique et rendre l'emploi accessible à tous ;
3. Rendre le territoire attractif ;
4. Construire un futur ambitieux.

A ce stade, l'ERBM et les financements associés se concentrent principalement sur la rénovation des logements et sur l'attractivité économique du territoire.

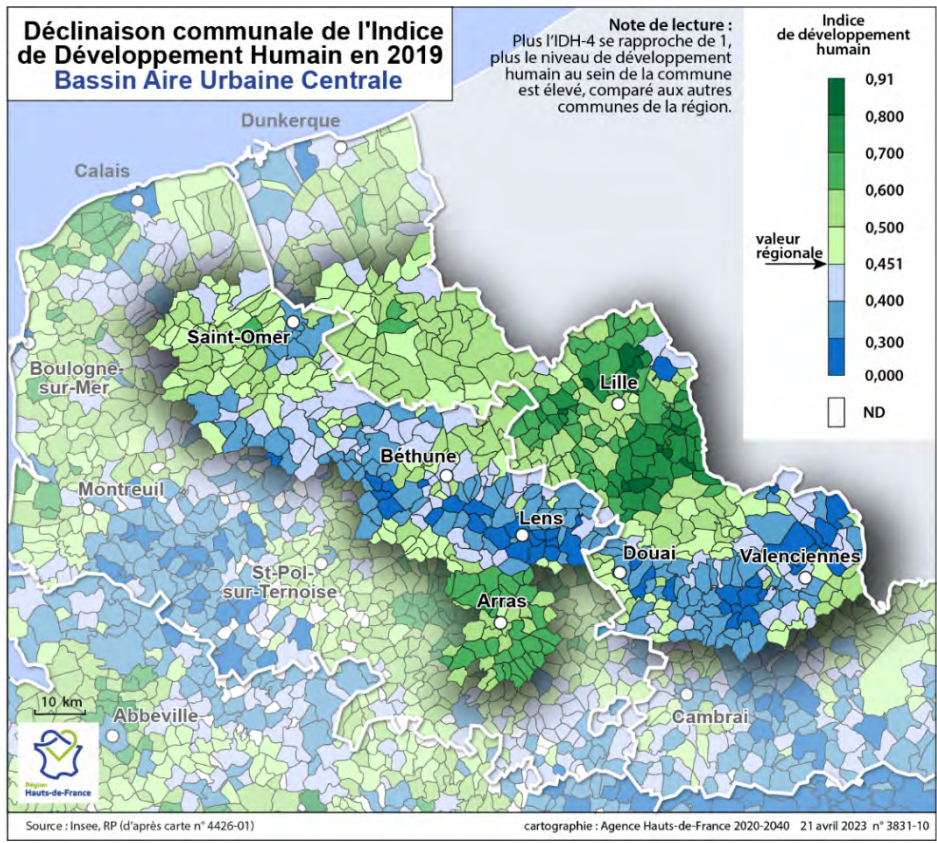
Toutefois, le sujet de la mobilité est abordé au travers les enjeux d'amélioration du cadre de vie et d'insertion par la lutte contre la pauvreté.

c. L'accessibilité aux équipements

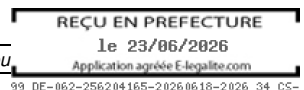
L'étude d'accessibilité aux équipements réalisée par l'Agence Hauts-de-France 2040 pour le bassin Aire Urbaine centrale montre que, très majoritairement, les habitants ont un accès plutôt bon voire excellent à ceux-ci, que ce soit pour les services publics, le panier « LOM »³ ou le panier « Seniors »⁴. Cela est surtout lié à une forte concentration de ce type d'équipements dans les grandes agglomérations, en raison de la densité de population induite et qui sont, elles-mêmes, nombreuses sur le territoire.

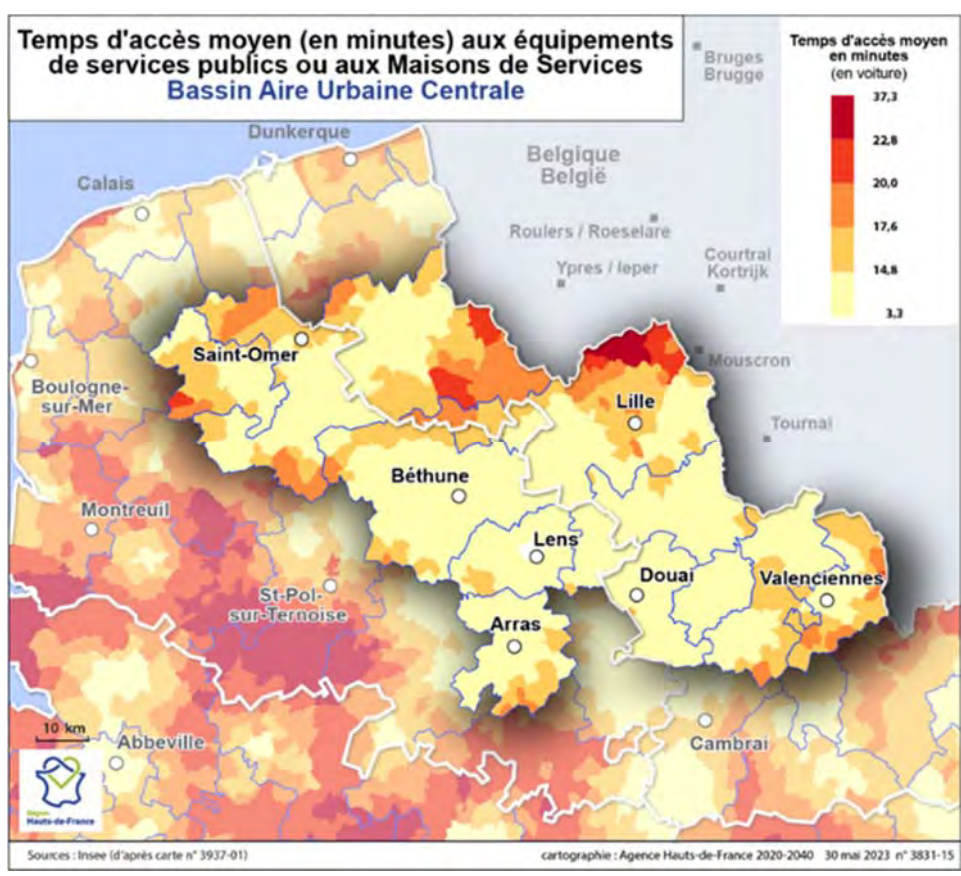
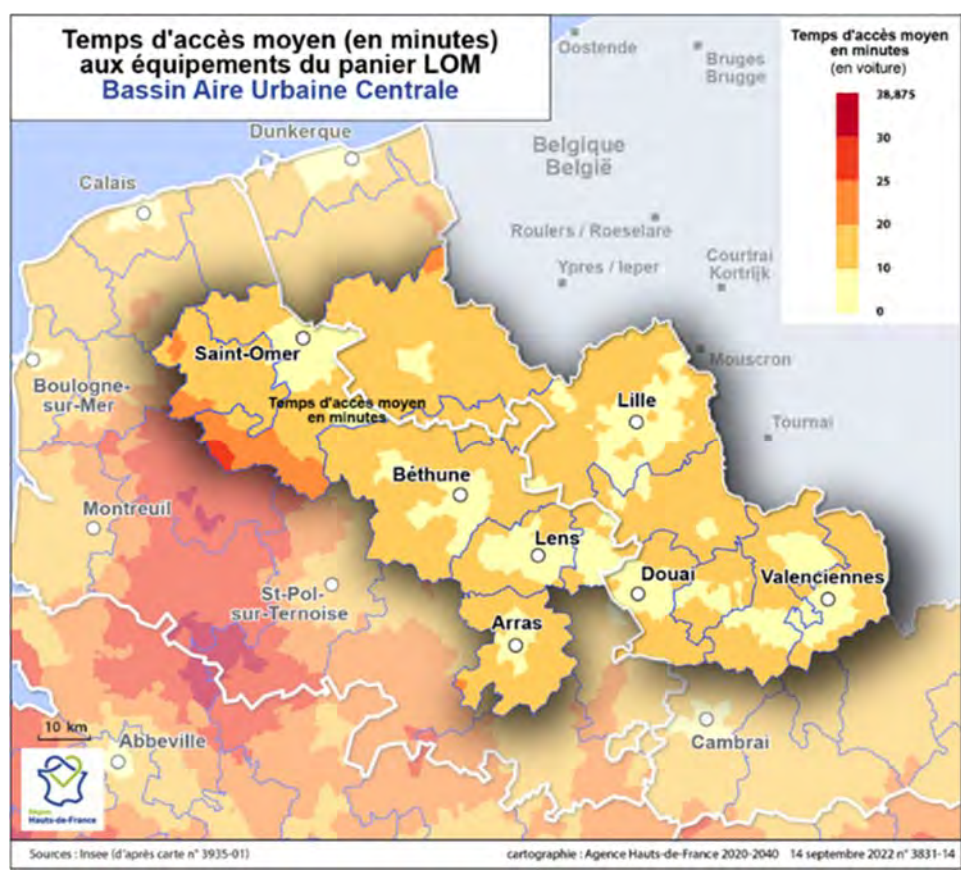
³ Le panier « LOM » se compose de 13 types d'équipements de niveau intermédiaire ou supérieur tels que les lycées et d'autres équipements d'éducation, certains équipements médicaux ou encore les cinémas et bibliothèques.

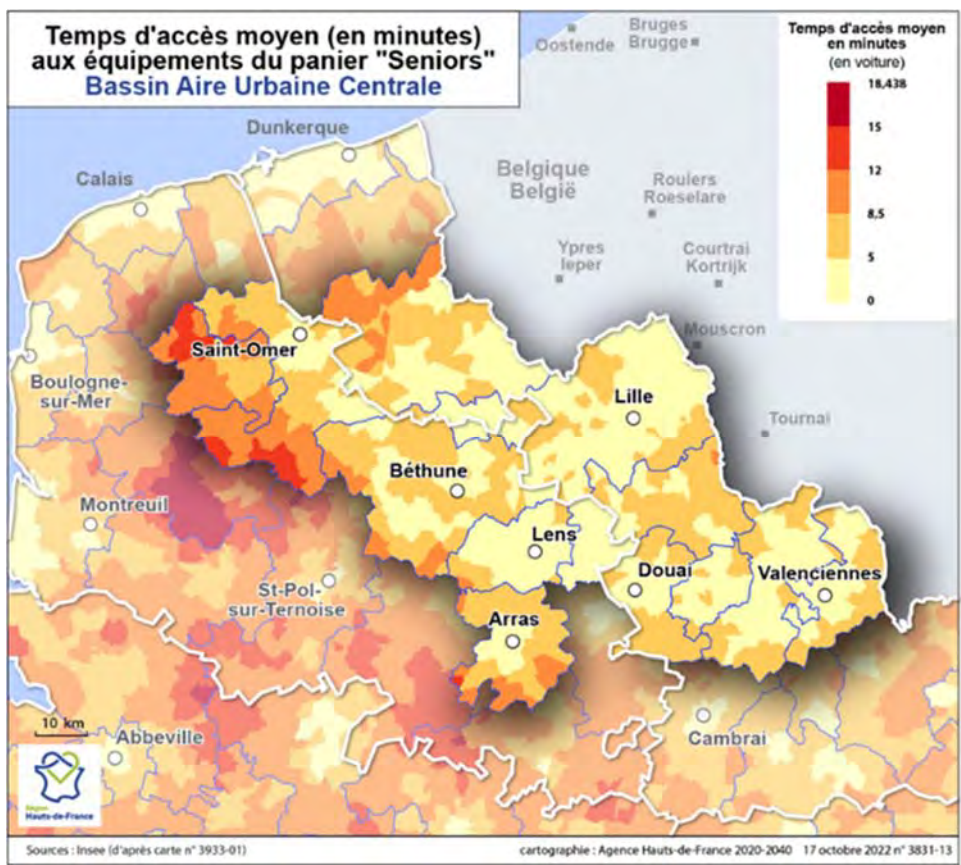
⁴ Le panier « Senior » se compose de services spécifiques et regroupe en particulier l'accès aux soins, aux sports et aux loisirs.



Il est tout de même possible d'identifier deux zones qui échappent à ce constat, pour lesquelles l'accessibilité aux équipements est un enjeu important : le nord de la Métropole lilloise et de Cœur de Flandre Agglomération, notamment pour ce qui est des services publics, qui pâtissent de leur position éloignée dans l'aire d'attraction élargie de Lille ; et le Sud de l'Audomarois, qui se trouve être l'un des seuls territoires à dominance rurale du bassin.







d. Une dépendance à la voiture malgré des réseaux de transport en commun performants

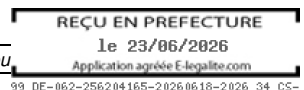
Le bassin de mobilité a la particularité de disposer de réseaux de transports en commun denses et globalement performant. On constate cependant une dépendance à la voiture, avec des taux de motorisation allant de 75% dans les agglomérations (MEL, Valenciennes) à 92% dans les territoires périurbain et ruraux (CC du Pays de Lumbres, CC Cœur de Flandre Agglo, CC Flandre Lys et CC Pévèle-Carembault).

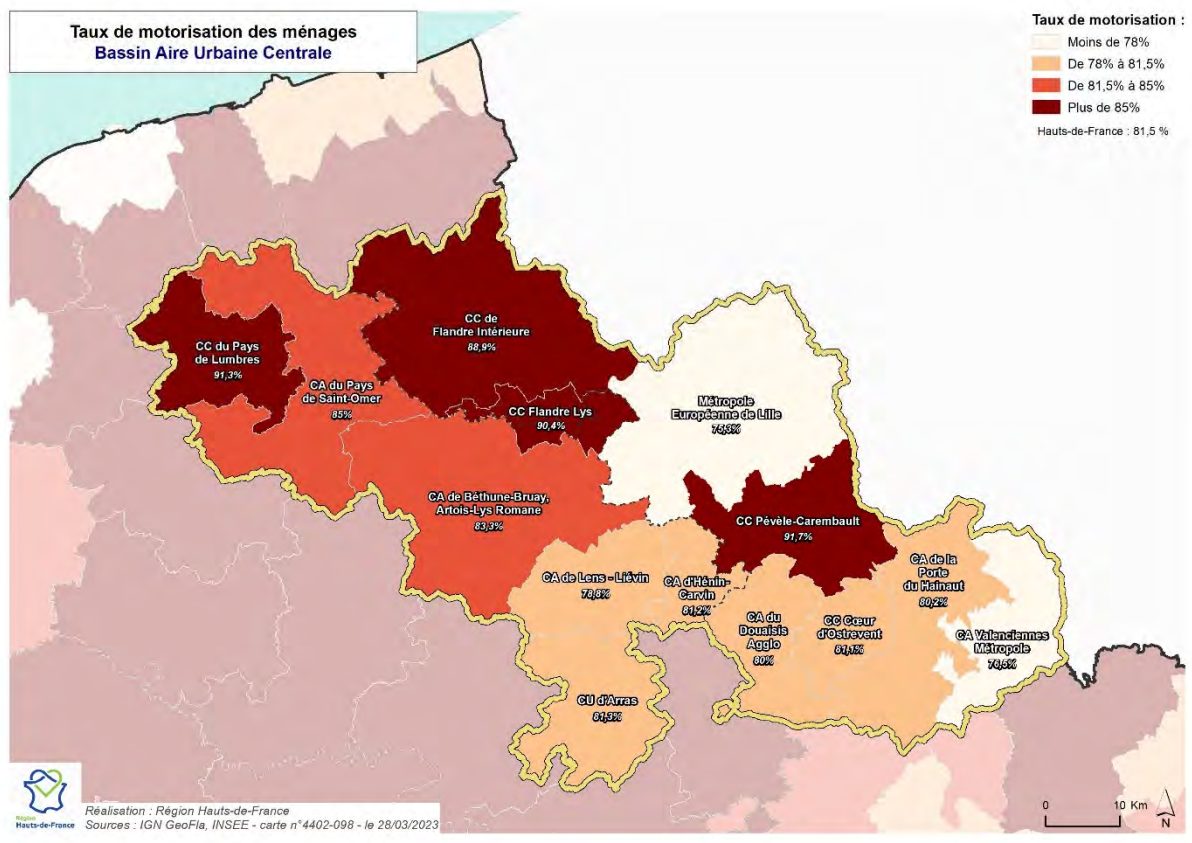
« Les gens s'accaparent de la gratuité pour aller quelque part, mais pour les petites communes très éloignées ça ne résout pas l'ampleur des problèmes. Avec les gigafactories on a une perte de recrutement car l'accessibilité aux zones d'emploi n'est pas facile. »

« L'intermodalité n'est pas aussi évidente qu'on voudrait le croire. La gigafactory, avec autre chose que la voiture, c'est une gageure. »

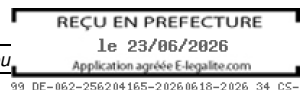
« Sur Tadao, on intervient sur trois agglos, 650 000 habitants, 40% de la population du Pas-de-Calais. Il n'y a pas de ville centre donc c'est assez compliqué d'avoir un maillage efficace en termes de TC. »

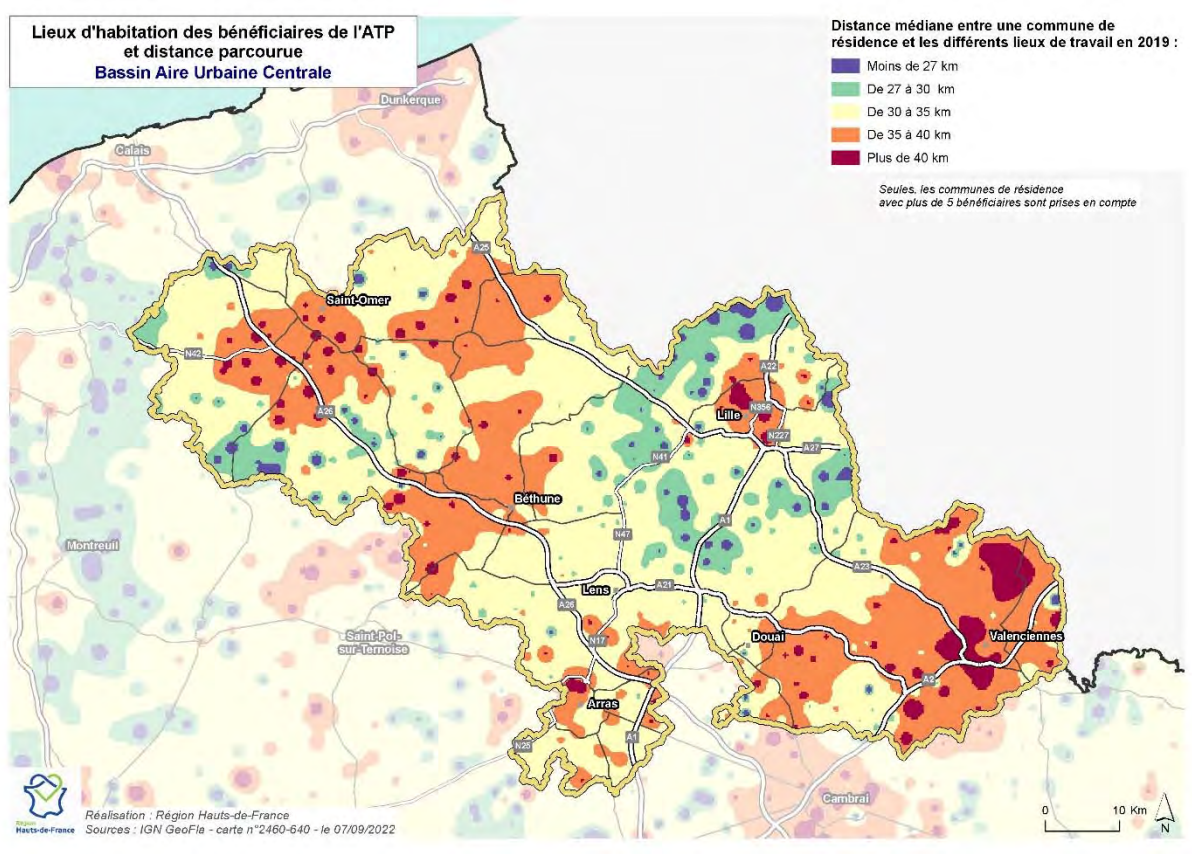
Représentants de collectivités territoriales





Cela est lié à la difficulté de ces réseaux à assurer un maillage complet de ce tissu hétérogène. On note en particulier deux difficultés : au-delà de l'accès à la MEL et des liaisons entre pôles, les transports en commun s'avèrent insuffisants pour les liaisons de couronne à couronne et la desserte des périphéries plus excentrées (périurbaines ou rurales). Cette desserte inégale se traduit par un cumul de peines pour certains publics (habitants de territoires ruraux peu équipés ; quartiers Politique de la Ville excentrés, salariés des zones d'emplois, notamment les nouvelles gigafactories).



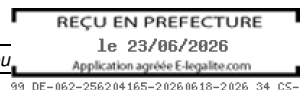


Par ailleurs la carte de répartition des bénéficiaires de l'Aide aux Transports aux Particuliers (ATP) financée par la Région montre que les bénéficiaires réalisant les plus longues distances domicile-travail en voiture se situent majoritairement en ville, ce qui confirme la difficulté des transports en commun, pourtant accessibles, à répondre à certains besoins.

« A une certaine époque, la mobilité était organisée par les acteurs économiques. Des cars étaient privatisés pour organiser le rapatriement jusque dans les cités minières. Historiquement, l'organisation spécifique à la carte des grands pourvoyeurs d'emploi qu'étaient les mines en tant que vecteur de mobilité, a disparu. Il n'y a pas de gare à proximité de Liévin et on observe un réflexe de la voiture individuelle. »

« Le corridor minier est difficilement accessible. Il n'y a pas de possibilité autre que la voiture. On compte beaucoup de ruptures urbaines (grosses routes) caractérisées par des discontinuités de trajectoire sur le territoire minier. Il s'agit d'une vraie difficulté car c'est là où se concentrent la majorité des publics vulnérables. »

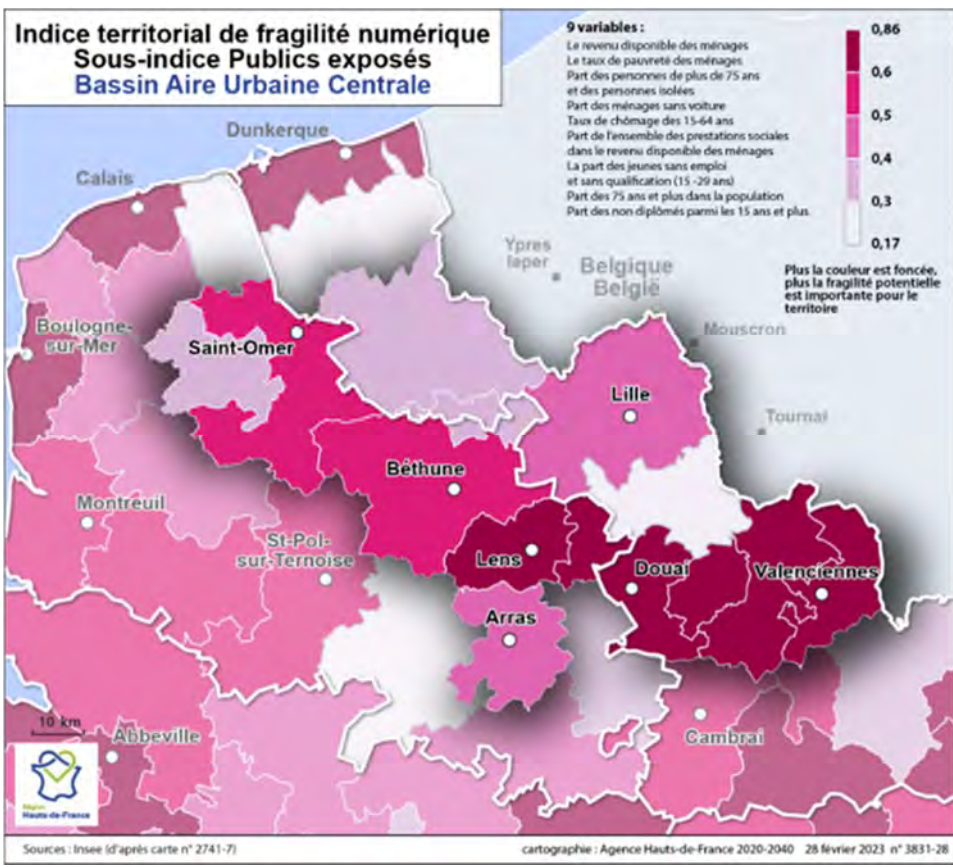
Représentants de la Région et d'un EPCI du bassin



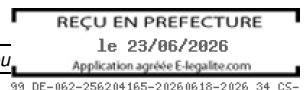


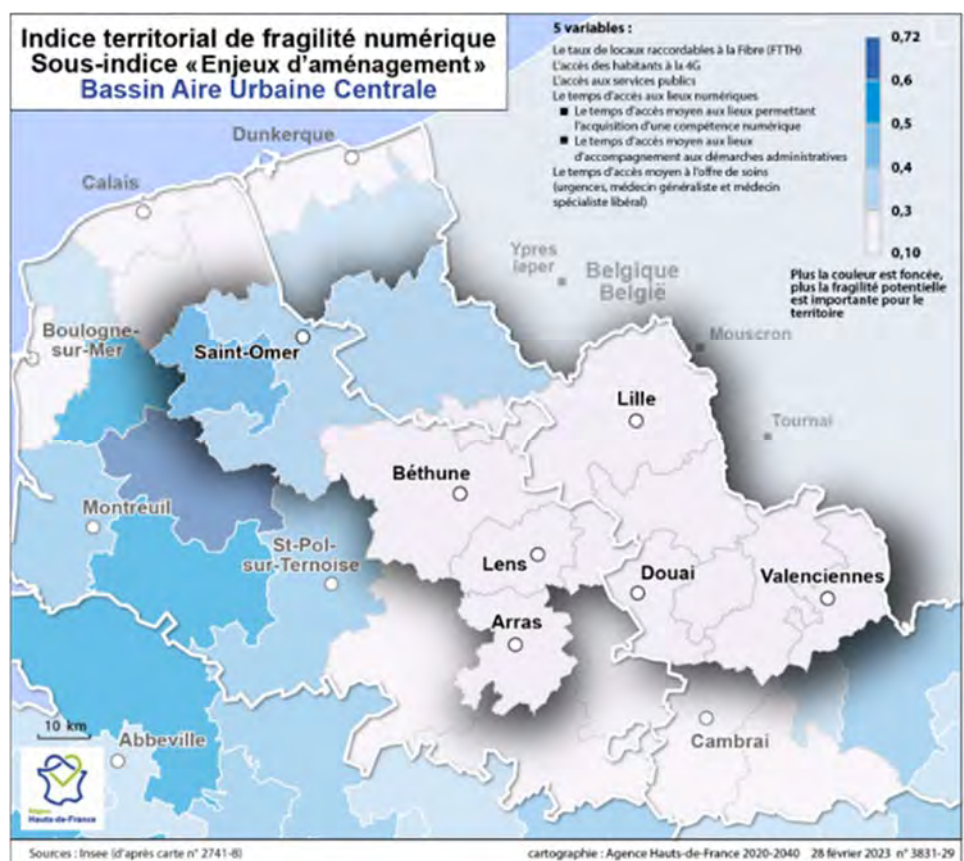
e. L'illectronisme et la fracture numérique, autres facteurs d'inégalité

La lecture de l'Indice de fragilité numérique caractérise assez bien les enjeux du bassin Aire Urbaine Centrale, tant on y retrouve les différences et inégalités qu'il peut exister en fonction des territoires, d'un côté, mais également le bon équipement qui s'y trouve globalement, de l'autre. En effet, il est assez clair que certains EPCI, notamment sur la partie Nord autour de la MEL, connaissent une fragilité numérique modérée, tandis que d'autres, en particulier Lens-Liévin et la Porte du Hainaut, sont fortement touchés.



Cela peut s'expliquer par la présence importante dans ces territoires de publics qui sont dans des situations de fragilité sociale, impliquant à la fois un rapport plus compliqué au numérique, et un recours élevé aux démarches dématérialisées (demandeurs d'emploi, bénéficiaires des minima sociaux, jeunes sans formation ni emploi). Le revenu des ménages, en moyenne plus faible, et le fait que la population y soit en moyenne moins diplômée, jouent également un rôle quant au bon usage des interfaces et sur l'équipement en outils numériques, forcément moins optimaux.





C. Un enjeu transfrontalier

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

Dans le document de planification régionale de l'intermodalité, près de 30 000 déplacements domicile-travail sont recensés entre la Région Hauts-de-France et la Belgique. Sur le bassin Aire Urbaine Centrale, ce sont surtout les EPCI frontaliers (Cœur de Flandre Agglo, CC Flandre-Lys, MEL, CC Pévèle-Carembault, CA de la Porte du Hainaut, CA Valenciennes) qui sont concernés, et en particulier les communes frontalières. Ces mobilités domicile-travail sont complexifiées par les discontinuités des infrastructures de transport et des aides, mais également par la barrière de la langue (pour la zone flamande). Ainsi, 95% des déplacements domicile-travail transfrontaliers se font en voiture, contre seulement 5% en transports en commun. Par ailleurs, la majorité des actifs du bassin se rendant en Belgique pour travailler sont des ouvriers (57%).

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



De fait, il ressort des échanges avec les acteurs du bassin que la voiture est dans la plupart des cas un outil indispensable pour le travail transfrontalier. Le covoiturage apparaît comme l'une des solutions envisagées, qu'il soit informel ou institutionnalisé via le développement des aires de covoiturage. Le projet Transmobil, lancé en 2018 dans le cadre du programme européen Interreg V, proposait le déploiement de 18 hubs mobilité des deux côtés de la frontière. La création de nouvelles connexions en cars interurbains ou en TAD est également à l'étude. Une ligne de bus expérimentale a été lancée entre Hazebrouck et Poperinge depuis septembre 2023.

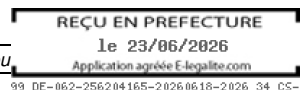
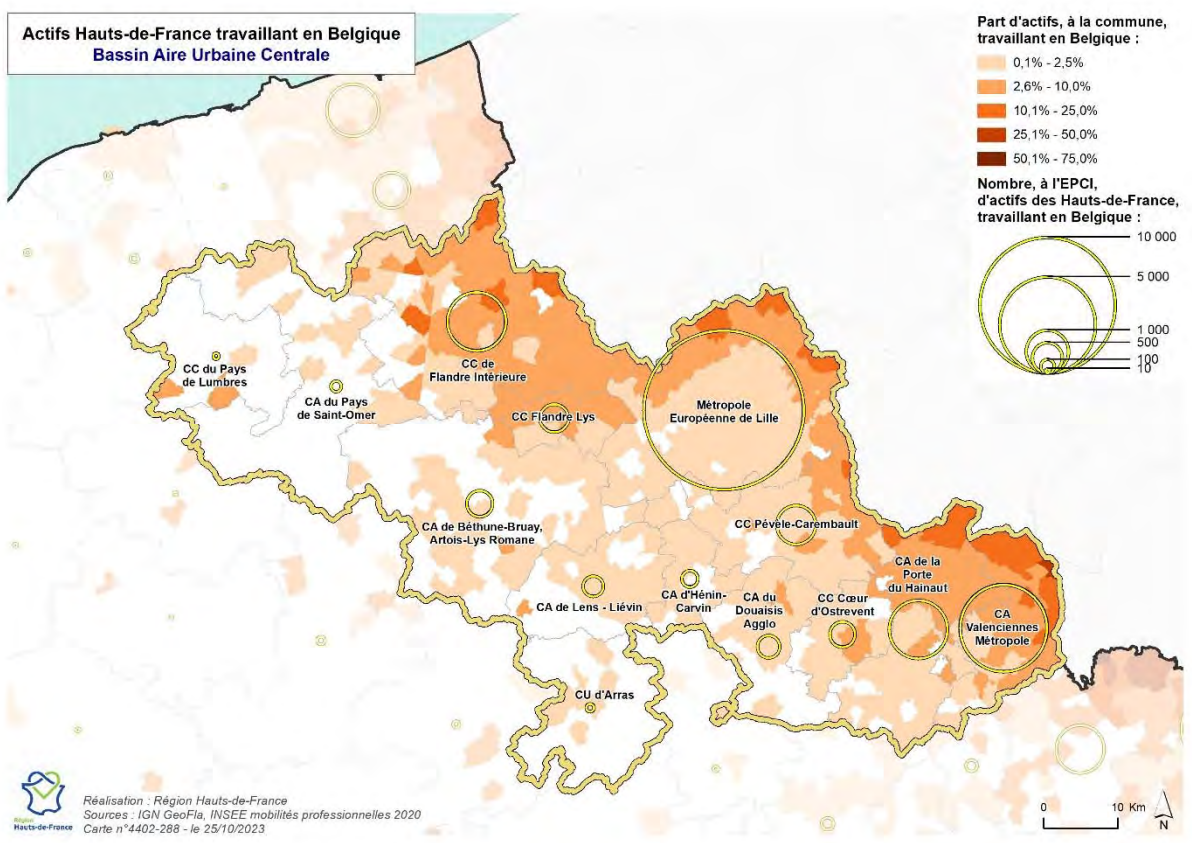
« On a de véritables enjeux transfrontaliers : il est difficile de s'y rendre si on n'a pas de voiture. Les flux transfrontaliers passent par l'autoroute. »

« Il n'est pas possible de se rendre facilement dans les territoires transfrontaliers donc on constate un renoncement à l'emploi. »

« Pour les demandeurs d'emploi, il y a beaucoup d'opportunités côté flamand avec de grosses difficultés pour s'y rendre. La voiture est indispensable mais ils sont très précaires. Ça ne représente pas grand-chose en volume mais c'est un frein car les personnes ont du mal à trouver un travail en France. »

« La mobilité frontalière avec d'autres bassins est très rare, assez exceptionnelle. On a une majorité de petits déplacements. »

Représentants d'EPCI du bassin et du Département du Nord ainsi qu'un acteur de la solidarité/autonomie/handicap





Spécificités territoriales : synthèse

ATOUTS

Attractivité du tissu urbain multipolaire et de la centralité de Lille

Réseaux de transports en commun performants pour la desserte des centralités

FAIBLESSES

Polarisation de l'organisation territoriale autour des agglomérations, impactant l'accès aux équipements et la mobilité des habitants des zones périphériques (périurbain et rural)

Vulnérabilités socioéconomiques autant dans l'urbain que dans le rural

Très forte dépendance à la voiture liée à une moindre présence des transports en commun dans la périphérie urbaine et rurale et inadéquation des transports en commun pour certains besoins

OPPORTUNITES

Intérêt des collectivités (nouvelles AOM notamment) pour les sujets de la mobilité

Fortes attentes en matière de mobilité vis-à-vis du projet du SERM

Démarches territoriales (ERBM, GECT) dans lesquelles la mobilité est un enjeu fort

Arrivée de gigafactories amenant une dynamique d'emploi dans les territoires concernés

RISQUES

Vieillesse de la population et accroissement des déséquilibres centre / périphérie

Enjeux d'accessibilité liés à l'arrivée des gigafactories

IV. Une grande variété de publics en difficulté de mobilité

A. Une multiplicité de publics en situation de vulnérabilité de mobilité

Si la mobilité pour l'emploi des personnes en insertion est généralement perçue comme la cible prioritaire de la mobilité solidaire, le parti-pris est d'élargir le champ à l'ensemble des personnes en situation de vulnérabilité de mobilité, que ce soit pour aller travailler, pour se former, pour se soigner, ou encore pour accéder aux services essentiels du quotidien. On peut ainsi recenser une multiplicité de publics concernés, dont découlent une diversité de situations et de vulnérabilités. Dans cette acception, toute personne peut être considérée comme un public-cible de la mobilité solidaire.

La description de ces publics et de leurs besoins sera suivie de quelques ordres de grandeur afin d'évaluer le volume de personnes concernées à l'échelle du bassin.

a. Personnes en insertion, demandeurs d'emploi, personnes précaires : l'enjeu de l'insertion sociale et professionnelle

La mobilité est un des freins majeurs dans l'accès à l'emploi et le maintien dans l'emploi, avec un cumul de difficultés financières, matérielles et sociales. A l'échelle régionale, le taux de chômage s'élève à 8,9%, avec un nombre important d'offres d'emploi non pourvues, ce qui est à mettre en regard avec le chiffre de 28% de demandeurs d'emploi sans moyen de locomotion en 2019. Les entreprises soulignent avoir rencontré ou anticipé des difficultés de recrutement pour 49 % des projets d'embauche prévus en 2019, et ce essentiellement pour des motifs de salaire, de mobilité ou de compétences. La dynamique de l'emploi, liée à la politique de réindustrialisation, constitue une véritable opportunité pour le bassin.

Au-delà de l'accès à l'emploi, différentes situations de précarité socioéconomique existent à l'échelle du bassin : 20% des ménages sous le seuil de pauvreté, familles monoparentales, travailleurs en horaires décalés (notamment dans le secteur industriel) ou à forte mobilité (aides à domicile).

b. Scolaires, étudiants, apprentis : le public des jeunes

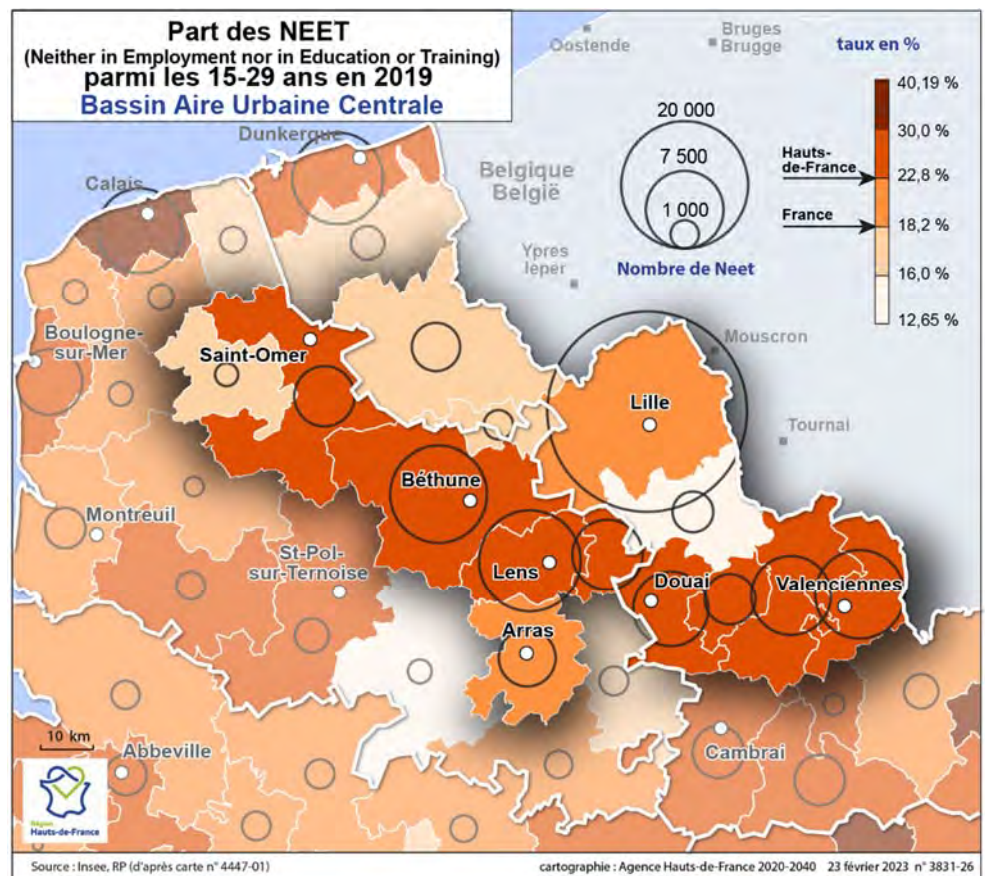


La région Hauts-de-France est la plus jeune de France, avec 40% d'habitants de moins de 30 ans. Sur le bassin AUC les 15-29 ans représentent 20% de la population, un chiffre supérieur à la moyenne régionale, qui s'explique par la présence de nombreux pôles de formation. Cependant, l'importance de cette offre d'études supérieures peut cacher des vulnérabilités prégnantes parmi les jeunes provenant du bassin.

« Ce que l'on entend, c'est que certains jeunes s'interdisent certaines voies professionnelles pour des problématiques de mobilité. »

Un acteur de l'insertion du bassin

De fait, les jeunes sont confrontés à un faible niveau de formation et de scolarisation, notamment dans les secteurs ruraux, les quartiers prioritaires de la ville et sur l'ex-bassin minier. Sur le bassin de mobilité, un quart des jeunes (15-29 ans) n'est ni en emploi ni en qualification. Pour ceux qui parviennent à s'insérer, les acteurs interrogés pointent des choix d'étude ou d'emploi par défaut, avec la proximité comme seul critère.

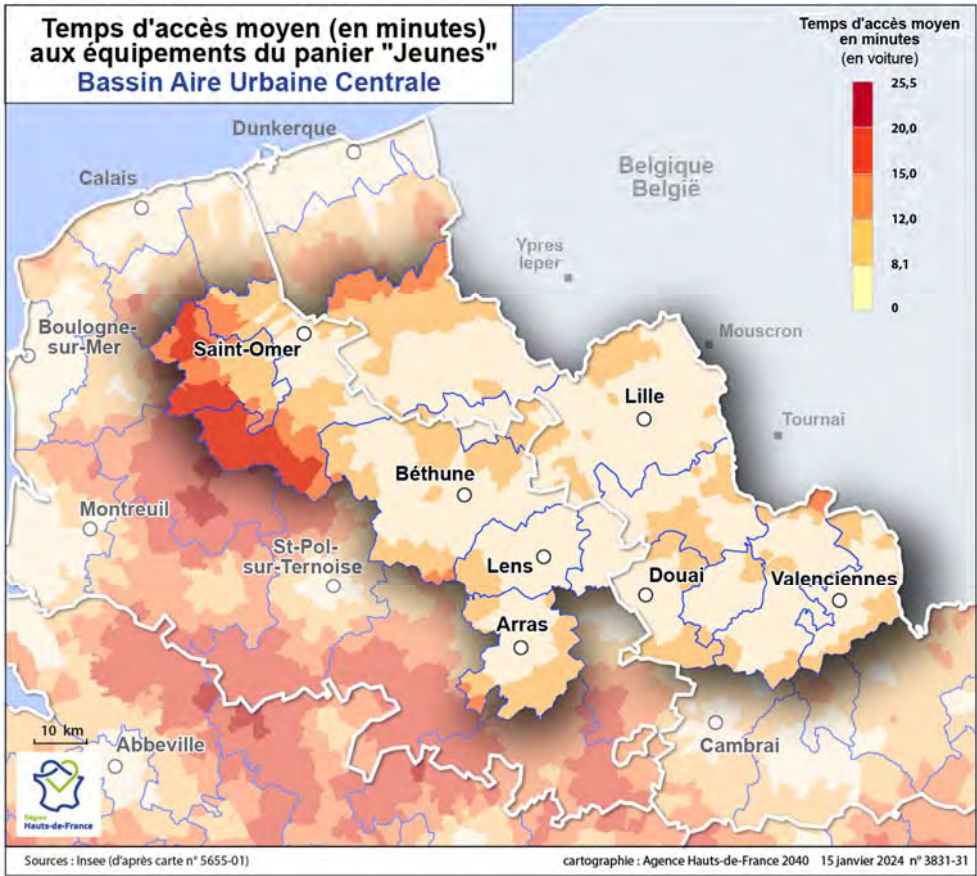




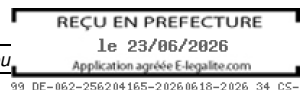
Ces difficultés d'insertion peuvent se cumuler avec des difficultés d'accès aux services de proximité. Si les temps d'accès au panier « Jeunes »⁵ sur l'AUC est moindre que sur d'autres bassins, les jeunes vivant au sud de l'Audomarois bénéficient d'une moins bonne accessibilité à cet ensemble de services que sur le reste du bassin.

« Sur certaines communes rurales, le niveau de formation des plus jeunes est plus bas que dans certains QPV. Ils n'ont pas d'accès aux services de proximité (Maison France Services par exemple), ce qui aggrave ces freins. Les jeunes non formés vont rester dans leur commune et les personnes âgées vont rencontrer des difficultés (médicaux, commerces, etc.). »

Un acteur de l'insertion du bassin



⁵ Le panier « Jeunes », tel que défini par l'INSEE, comprend 13 équipements liés à l'enseignement, la santé, la mobilité, l'insertion professionnelle et les sports et loisirs : réseau de proximité France Travail, Ecoles de conduite, Agence de travail temporaire, Centre de formation d'apprentis (hors agriculture), Maternité, Spécialiste en Gynécologie, Gare, Bassin de natation, Tennis, Athlétisme, Cinéma, Salle ou terrain multisports, Salle de sport spécialisée.



Qu'ils soient scolaires, étudiants ou apprentis, la difficulté à accéder à une formation ou à un emploi, particulièrement forte dans le rural et sur l'ex-bassin minier, cache des freins psycho-sociaux liés à la mobilité, à commencer par une culture de la mobilité particulièrement faible, en voiture ou en transports en commun. L'inadéquation des transports en commun à certains besoins des jeunes (par exemple pour les jeunes qui cumulent un emploi dans une ville et une formation dans une autre) ressort comme un enjeu.

« Les collégiens sont très peu mobiles sur Lille, notamment pour les recherches de stage de 3e. Ils cherchent dans leur quartier et ils ont du mal à prendre le métro pour aller en centre-ville. Ça paraît surprenant. »

Un acteur de l'insertion du bassin

c. Personnes en situation de handicap et séniors : l'accessibilité physique et cognitive

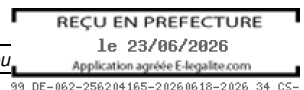
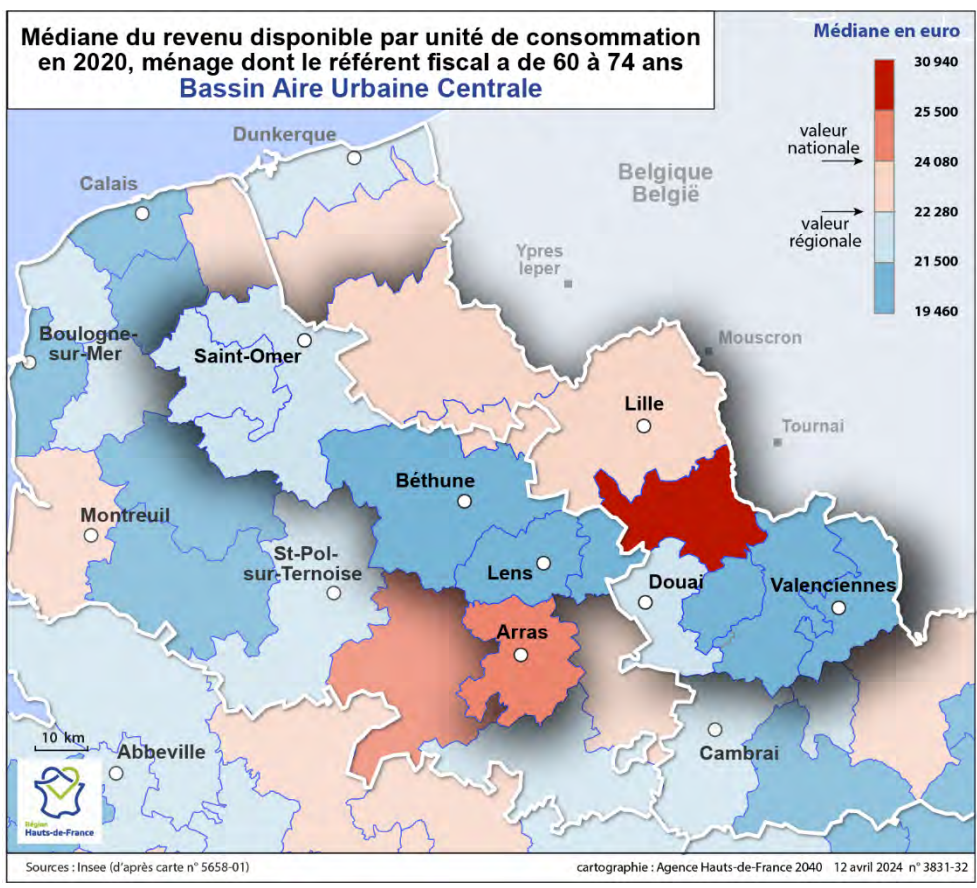
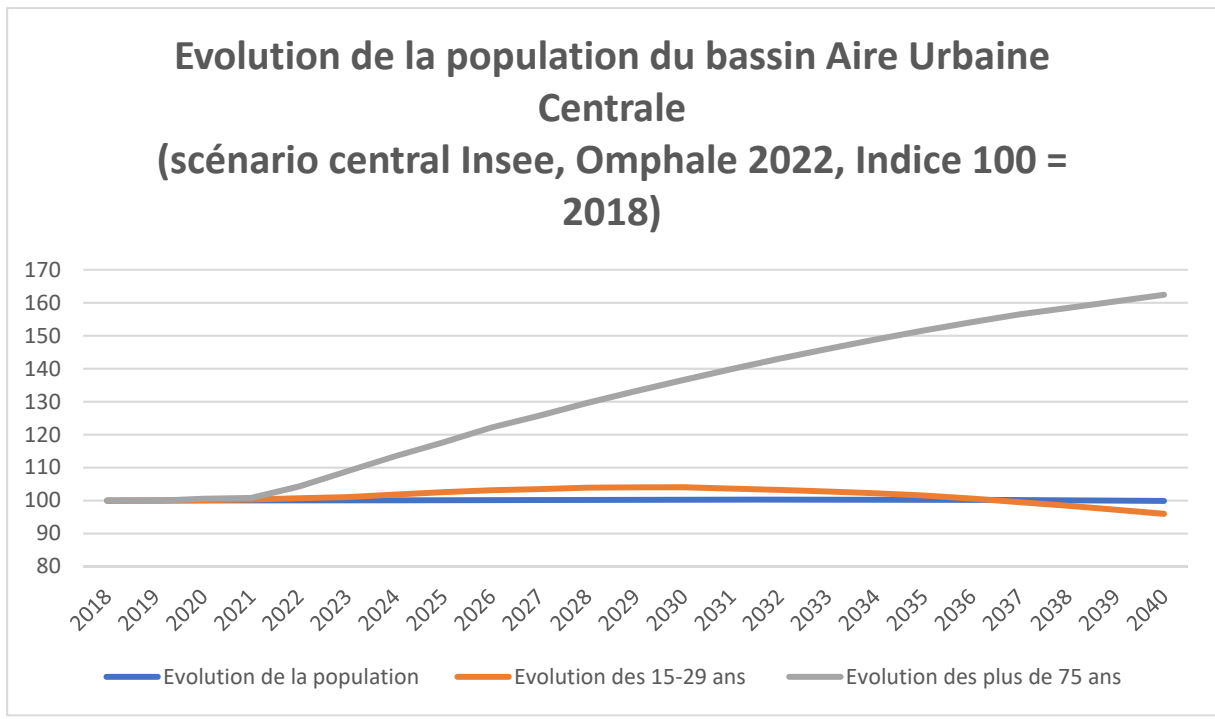
L'accessibilité physique et cognitive est un enjeu qui concerne tous les publics, mais qui est particulièrement prégnant pour les personnes en situation de handicap et les personnes âgées. Cette catégorie d'usagers peut être appréhendée à minima à partir du nombre de bénéficiaires de la Carte Mobilité Inclusion ; mais elle recouvre en réalité un large archipel de situations dont une grande partie est invisible. Ainsi, si des services de mobilité adaptés sont possibles, ils sont limités aux situations d'invalidité les plus fortes, pour des raisons capacitaires essentiellement. Il est alors primordial de combler le fossé entre une offre adaptée mais à petite échelle et l'offre de droit commun, en affirmant l'idée qu'en général les améliorations opérées pour les PMR et PSH, profitent, par extension, à l'ensemble des usagers.

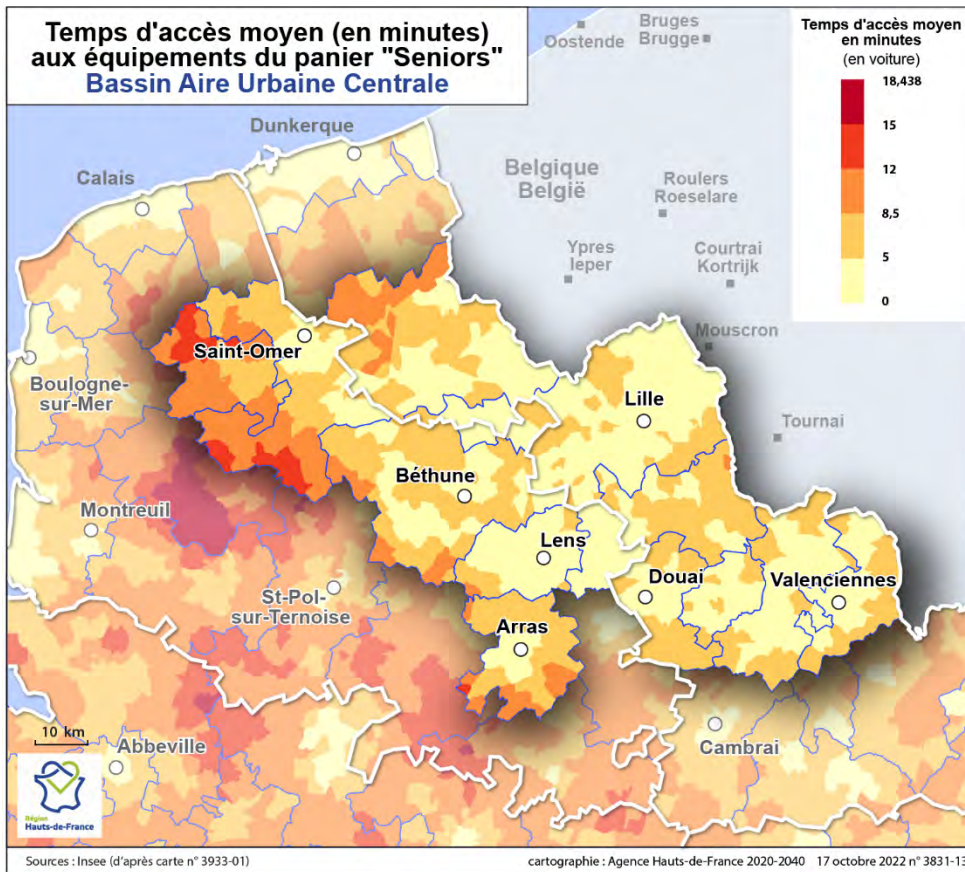
Concernant les personnes âgées, le bassin Aire Urbaine Centrale devrait connaître, comme pour la Région, un vieillissement de sa population avec une augmentation de 60% de la part des 75 ans et plus d'ici 2040 avec en parallèle une légère baisse (-4%) des 15-29 ans. Ces personnes, et en particulier les femmes, sont confrontées à la déprise automobile et à la perte d'autonomie, ce qui les rend fortement dépendantes de systèmes informels, avec un double sujet d'isolement social et de risque d'abandon des soins pour eux, et un sujet d'invisibilité de leurs besoins du point de vue de la collectivité. D'après la segmentation des profils de séniors, les difficultés se situent sur la CABBALR, sur l'Audomarois et sur la CA de Douai, et dans une moindre mesure sur la CU d'Arras, où les séniors cumulent grand âge, revenus très modestes, et/ou parfois faible densité.

L'accroissement en volume des besoins spécifiques des personnes âgées concomitamment avec la diminution de leur mobilité constitue un enjeu fort pour le bassin, dont la réalité sera tangible avant la fin de la première période d'application du PAMS (2029). Le défi, à la croisée des politiques de mobilité, de soin et de l'habitat, est de favoriser le maintien à domicile tout en offrant un accompagnement de



proximité, et en veillant à résoudre les difficultés de mobilité des professionnels de l'aide à domicile et du soin.





d. *D'une appréhension statutaire des publics de la mobilité solidaire à la notion d'archipel des difficultés*

Ces trois grandes catégories de publics reflètent une vision « par statut » des offres de mobilité solidaire. La limite de cette approche est de ne pas intégrer les publics invisibles confrontés à des vulnérabilités temporaires ou non identifiées. Il serait alors plus pertinent de parler d'un « archipel de difficultés », et de s'interroger sur les freins à la mobilité, qui, s'ils sont particulièrement prégnants pour des personnes en situation de handicap ou de difficulté socioéconomique, peuvent également concerner des personnes valides ou favorisées.

La mobilité de ces derniers concerne plus les Contrats Opérationnels de Mobilité (COM) que les PAMS; toutefois, il est primordial de ne pas séparer les deux approches, afin de reconsidérer la mobilité de droit commun au prisme de la mobilité solidaire. Il ne s'agit plus alors de compléter l'offre classique pour une minorité d'utilisateurs ayant des difficultés spécifiques, mais de penser l'offre classique en fonction des difficultés qu'une majorité d'utilisateurs sont susceptibles de rencontrer.

B. Des freins communs, qui appellent une stratégie basée sur l'accompagnement et la coordination

Quel que soit le public ciblé, de nombreux freins coexistent, voire se cumulent, dans l'accès à la mobilité. On peut distinguer les freins « objectifs » d'accès à l'offre de

mobilité (financiers, matériels, de disponibilité et d'adéquation de l'offre) et les freins psychosociaux, la distinction entre les deux étant parfois poreuse.

L'analyse documentaire et les nombreux échanges avec des acteurs des sphères de la mobilité, du social, de l'emploi, de l'autonomie et de l'accessibilité, font ressortir des besoins convergents pour dépasser ces freins : un besoin d'accompagnement humain et personnalisé, un besoin d'initier des projets communs pour améliorer la continuité de la chaîne de déplacements, un besoin d'articuler la gouvernance de la mobilité avec les acteurs de la santé et du logement (adaptation de l'habitat pour les personnes âgées, prise en charge financière de l'hébergement pour les jeunes, rapprochement domicile-travail pour les personnes en insertion et salariés précaires).

a. Freins d'accès à l'offre : au carrefour COM et PAMS

Qu'il s'agisse de la possession d'un véhicule individuel (voiture, vélo, 2RM) ou de l'accès à un transport collectif (train, car et bus, covoiturage, transport solidaire), de nombreux freins empêchent la mobilité des personnes vulnérables et plus largement de l'ensemble des usagers. Dans cette optique, l'articulation des COM et des PAMS est essentielle, afin de garantir l'universalité d'accès aux offres de mobilité.

A l'échelle du bassin, le manque de transports en commun sur certains territoires et les difficultés de liaisons entre pôles secondaires apparaissent comme un frein important. Les freins liés à la disponibilité de l'offre de transport collectif (zones blanches, inadéquation des trajets et des itinéraires, des horaires...) concernent l'ensemble de la population, mais sont particulièrement aigus pour les personnes en situation de vulnérabilité, dont les besoins de mobilité sont souvent plus ponctuels et concernent des origines-destinations peu accessibles. Qu'il s'agisse d'un rendez-vous à France Travail, d'un stage en alternance, ou d'un rendez-vous chez un médecin spécialiste, ces trajets peuvent parfois relever du parcours du combattant, avec un enchaînement de correspondances peu réalistes. L'exemple des travailleurs postés a été donné à plusieurs reprises lors des mini-ateliers avec des horaires décalés qui ne correspondent pas aux horaires des transports en commun. La même problématique concerne également les jeunes, notamment dans le cadre de leurs choix d'études. Quels que soient les publics, les territoires ruraux même maillés par des gares, et dans une moindre mesure les territoires périurbains en bout de ligne, ne proposent pas toujours de solutions opérantes pour le dernier kilomètre. Les axes d'action sur ce sujet doivent allier renforcement de l'offre de droit commun et personnalisation aux difficultés spécifiques des publics vulnérables.

En parallèle de l'accès aux transports collectifs, l'accès financier et matériel à un véhicule, à commencer par la voiture, et dans une moindre mesure à un vélo (électrique, cargo...) ou à un deux-roues, en bon état nécessite une capacité d'investissement financier non négligeable (pour l'achat et l'entretien), en particulier pour les publics en situation de précarité.

b. Freins psychosociaux : le besoin d'un accompagnement de bout en bout

Outre cette question de la disponibilité de l'offre, les Hauts-de-France se caractérisent par une culture de la mobilité particulièrement faible, ce qui peut renvoyer à différents freins cognitifs et psychosociaux.

Cela renvoie d'abord à la notion de projection dans l'espace. 43% des demandeurs d'emploi estiment ne pas être prêts à faire de concessions géographiques pour trouver un emploi. Pour les jeunes, le choix des formations et des emplois est généralement restreint par la proximité géographique.

La mobilité des personnes vulnérables pose par ailleurs la question des compétences et de rapport psychologique à l'échec. Ce frein est particulièrement prégnant pour les jeunes qui rencontrent des difficultés à passer le code et le permis; mais il concerne également les personnes âgées confrontées à la déprise automobile.

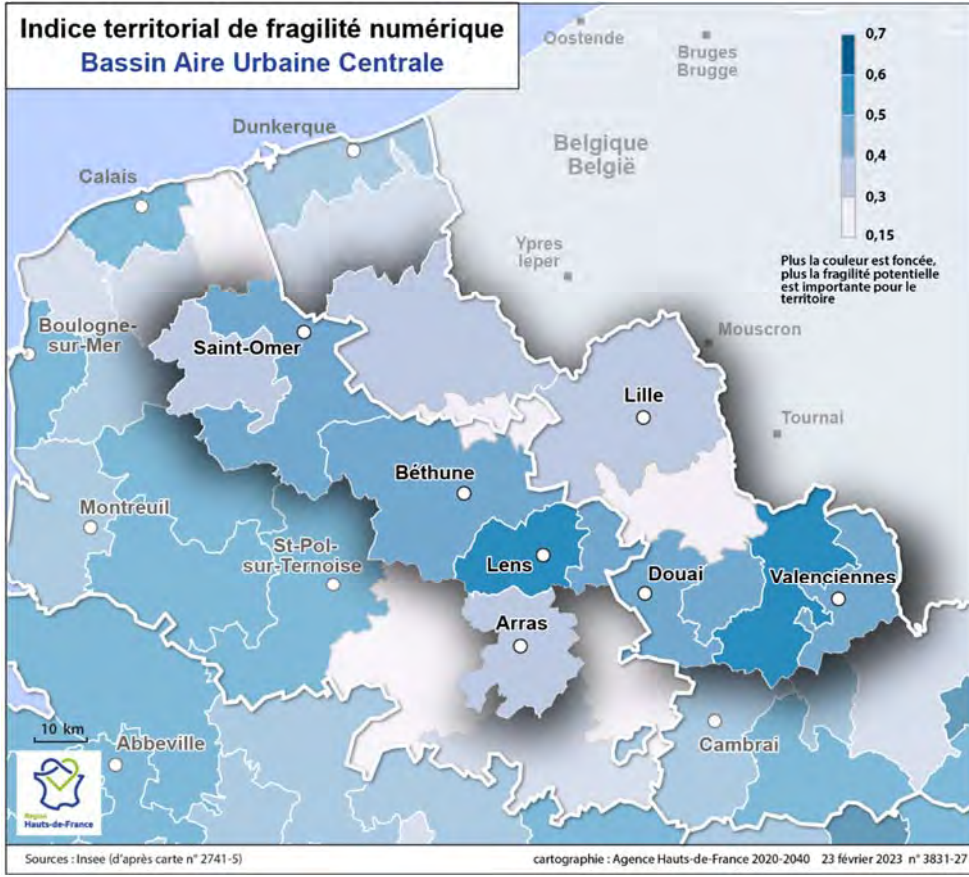
Le sujet de l'illectronisme, avec la grande diversité de situation qu'il recouvre (non-possession, non-maîtrise, mauvais état des outils numériques) concerne 17% de la population régionale de plus de 15 ans, et est particulièrement fort pour les personnes vulnérables. Il concerne le recours aux outils d'aide à la mobilité (calculateur d'itinéraire, géolocalisation, réservation de trajets) mais également les procédures administratives périphériques (accès aux aides, abonnements). En particulier, les seniors, ainsi que les personnes ayant des justificatifs sociaux préfèrent réaliser leurs démarches administratives en format papier. La maîtrise du numérique est plutôt dévolue aux actifs, ce qui explique le non-recours aux aides, très fréquent pour les personnes en situation de précarité. Sur le bassin AUC, l'illectronisme est particulièrement fort dans les territoires de l'ex-bassin minier, notamment sur la CALL et CA de la Porte du Hainaut, ainsi que sur une partie de l'Audomarois.

Enfin, l'accès à une offre de mobilité, individuelle ou collective, si elle repose avant tout sur des facteurs objectifs, dépend également de représentations sociales liées aux différents modes et à leur coût. Globalement, ces représentations ont tendance à renforcer la dépendance à la voiture individuelle perçue comme un idéal à atteindre.

« Le bassin minier est historiquement marqué par l'habitat minier avec une volonté de faire en sorte que les gens restent dans les cités. On en paye aujourd'hui les conséquences : les gens restent plus longtemps chez leurs parents, on observe beaucoup de freins psychologiques à la mobilité. On a besoin de travailler sur les usages. »

« Même s'il n'y avait pas de trous dans la raquette (dans le maillage), il reste le frein psychologique. Dans l'ERBM, on voit que même si on a des transports à la porte de chez soi, on ne sort pas de son quartier pour aller chercher un emploi ou autre. »

Des représentants de la Préfecture et d'un Département



C. Méthode d'analyse

En complément de l'analyse qualitative des différents types de publics concernés par la mobilité solidaire, une analyse quantitative peut être menée dans le but d'estimer les volumes des besoins et l'adéquation de l'offre existante à ces besoins.

A l'échelle de chaque bassin, les données suivantes, transmises par l'Agence 2020-2040 de la Région Hauts-de-France, ont été analysées :

- Elèves scolarisés 1^{er} degré (rentrée 2022, Base Scolarité)
- Population 15-29 (RP 2020), qui comprend notamment :
 - Elèves scolarisés 2^e degré (rentrée 2022, Base Scolarité)
 - NEET : Neither in Employment nor in Education or Training (Ni en Emploi ni en Formation ou Apprentissage) (RP 2020)
 - Effectifs du Supérieur (rentrée 2021, SISE)
- Allocataires Minima sociaux (CAF fin d'année 2021)
- Bénéficiaires AAH (CAF fin d'année 2021)
- Population 75 ans et plus (RP 2020)



- Demandeurs d'emploi, des catégories A à E (ici, seules les catégories A, B, C sont considérées), par zone d'emploi (juillet 2023)

Elles ne permettent pas d'avoir une estimation précise du volume total de personnes en vulnérabilité de mobilité : d'abord, certaines de ces catégories se recoupent (par exemple les bénéficiaires AAH et les personnes 75 ans et plus ; les bénéficiaires des minima sociaux et les demandeurs d'emplois) ; par ailleurs elles constituent parfois des estimations basses (le volume de bénéficiaires AAH permet d'obtenir une estimation basse du volume de personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite, puisqu'elle n'intègre pas les questions de handicaps invisibles ou de non-recours aux allocations) ; enfin la catégorie des habitants de territoires peu desservis est absente de cette catégorisation.

Toutefois, ces données sont précieuses pour objectiver l'expression des besoins recueillie lors des ateliers, mesurer l'adéquation de l'offre existante à ces besoins, notamment en termes de capacité d'accueil, et de mettre en perspective la demande de mobilité solidaire au regard de la demande de mobilité de droit commun.

a. Zoom sur l'Aire Urbaine Centrale

Le bassin Aire Urbaine Centrale comporte 2 876 216 habitants, ce qui constitue près de 50% de la population régionale. Il s'agit du bassin de mobilité le plus peuplé.

En additionnant artificiellement toutes les catégories recensées, on atteint les 80% de la population du bassin potentiellement concerné par la mobilité solidaire. Ce chiffre n'a pas de signification réelle, compte tenu des précautions méthodologiques évoquées plus haut, mais il amène cependant à remettre en cause la représentation des publics de la mobilité solidaire comme d'une « minorité à inclure ».

Si l'on zoome sur chaque catégorie de publics :

- Les allocataires des minima sociaux (près de 683 000) représentent près d'un quart de la population totale du bassin
- Les 15-29 ans (plus de 569 000 personnes) représentent un cinquième de la population totale du bassin, dont :
 - Les élèves du 2^e degré (plus de 279 000), soit un dixième de la population totale du bassin
 - Les NEETS (plus de 119 000), soit 4% de la population totale du bassin
 - Les effectifs du supérieur (près de 97 000), soit 3% de la population totale du bassin.
- Les élèves du 1^{er} degré (près de 300 000) représentent un dixième de la population totale du bassin



- Les demandeurs d'emploi de catégorie A, B, C des différentes zones d'emploi du bassin représentent près de 259 000 personnes, soit 9% de la population totale du bassin
- Les 75 ans et plus représentent près de 216 000 personnes, soit 7% de la population totale du bassin. Les projections à 2040 prévoient une augmentation de cette population de 60%, ce qui représente plus de 43 000 personnes supplémentaires. Cet accroissement est légèrement moindre que sur les autres bassins.
- Les bénéficiaires des AAH représentent près de 62 000 personnes, soit 2% de la population totale du bassin.

La mise en perspective de ces chiffres avec la demande de mobilité «de droit commun » à l'échelle du bassin aboutit à des ordres de grandeur comparables : 861 700 actifs résidant dans le bassin effectuent des distances domicile-travail supérieures à 10 km ; on compte 60 200 abonnés TER résidant dans le bassin, et 102 100 voyages quotidiens ayant au moins une gare dans le bassin. Cela implique d'opérer une distinction entre les publics vulnérables, en grand nombre, ayant besoin d'un accompagnement massifié passant par une information plus lisible, plus actualisée et mieux relayée, à l'articulation des COM et des PAMS ; et les publics très vulnérables, en plus petit nombre, nécessitant un accompagnement personnalisé.



Une grande variété de publics : synthèse

ATOUTS

Public jeune et population étudiante en capacité d'adaptabilité de leurs pratiques et d'acquisition de compétences mobilité

FAIBLESSES

Difficultés de mobilité liées à l'emploi : fort taux de chômage et d'offres d'emploi non pourvues ; métiers induisant une mobilité contrainte (horaires décalés dans l'industrie, aides à domicile)

Faible niveau de formation pour une partie de la population jeunes.

Impact accru du maillage des transports en commun pour les personnes vulnérables

Une faible culture de la mobilité emploi / études, en particulier dans des territoires de l'ex-bassin minier

OPPORTUNITES

Coordination des acteurs de la mobilité de droit commun et solidaire au carrefour COM / PAMS

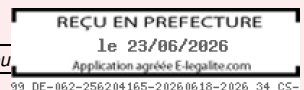
Intégration des secteurs de la santé, du logement et de l'emploi à l'écosystème de la mobilité solidaire

Appréhension large et ouverte des publics cibles de la mobilité solidaire

RISQUES

Vieillesse de la population : accroissement des besoins en volume et diminution de la mobilité des séniors

PMR/ PSH : difficulté à prendre en compte des handicaps invisibles



V. Les offres et services de mobilité existants à destination des publics vulnérables

A. Une offre de droit commun dense, multimodale et complexe

L'offre de mobilité de droit commun correspond aux services de mobilité courants, ouverts à tout public avec tarification. Il s'agit aussi bien des transports en commun que du covoiturage ou de location de vélos en libre-service. A l'échelle du bassin AUC, cette offre converge principalement vers la métropole lilloise qui concentre les flux de déplacements.

a. Des infrastructures de transport denses et un renforcement futur de l'offre ferroviaire

A l'image de la région, le bassin Aire Urbaine Centrale bénéficie d'un réseau ferroviaire dense composé de 39 lignes TER et 2 lignes TGV. Ce réseau converge principalement vers Lille qui constitue une étoile ferroviaire, comprenant des dessertes entre pôles secondaires.

L'accessibilité de Lille sera renforcée par le projet de Service Réseau Express Métropolitain à l'horizon 2040. Ce projet prévoit, notamment, une augmentation des fréquences de passage des TER avec un train toutes les 7'30 en heure de pointe et depuis les pôles de l'aire métropolitaine lilloise. Il vise également à renforcer l'intermodalité alors que 8 déplacements en train sur 10 démarrent ou finissent par un autre mode.

« Il y a le rôle du train car on a un territoire qui est maillé par un réseau ferroviaire assez unique. On a une étoile ferroviaire en étoile à 6 branches. C'est très dense et très rare en France. Le ferroviaire a un vrai rôle à jouer dans l'urbain, notamment où l'offre de transport est moindre, pour le périurbain et le rural. »

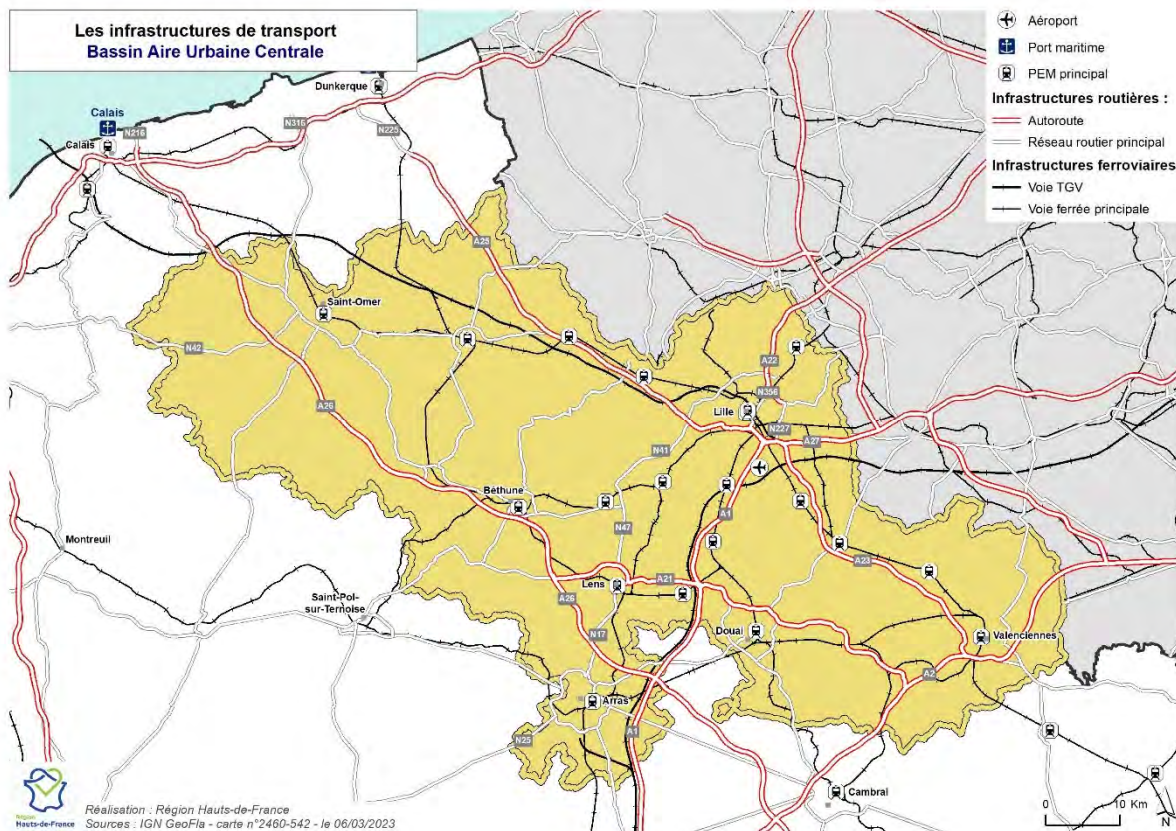
Un représentant d'une AOM du bassin

Des pôles d'échange multimodaux (PEM) permettent une meilleure accessibilité de ces liaisons ferroviaires, dont 8 constituent des PEM régionaux : Arras, Béthune, Douai, Hazebrouck, Lens, Lille Flandres, Lille Europe et Valenciennes.

Le bassin bénéficie également d'un maillage routier conséquent, composé, en particulier de 3 autoroutes structurantes : l'A1 (Lille-région parisienne), l'A21 (Liévin –



Denain), l'A26 (Ouest du territoire) et l'A25 (Lille-Dunkerque). Toutefois, les accès routiers à la métropole lilloise sont souvent saturés.



b. Une offre en transports collectifs présente sur les principaux pôles générateurs de flux mais un maillage complexe sur des territoires étendus et multipolaires

Six des dix AOM du territoire ont mis en place un réseau de transports en commun urbain. Ces réseaux sont les suivants :

- Tadao pour Artois ;
- Ilévia pour la MEL ;
- Evéole pour le SMTD ;
- Transvilles pour le SIMOUV ;
- Mouvéo pour la CAPSO ;
- Artisur la CU d' Arras.

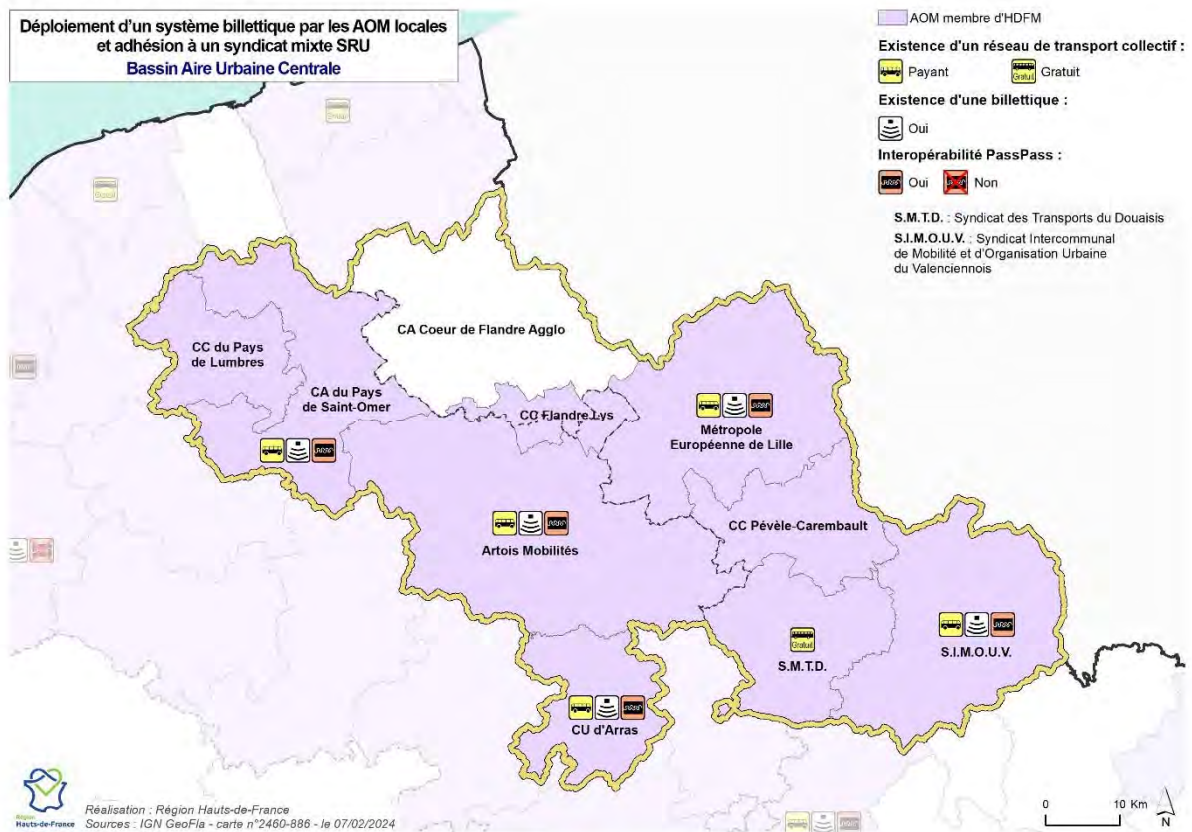
Ces réseaux sont composés pour la plupart d'une offre structurée autour de lignes de bus, voire de tramways et de métros.

L'ensemble de ces réseaux sont complétés par un service de transport à la demande (TAD) permettant de prolonger les horaires du service et/ou de compléter la couverture territoriale des transports en commun. La CC Pèvèle-Carembault organise également un service de TAD sur son territoire pour permettre le rabattement vers le



TER. La CC Cœur de Flandre Agglo a, quant à elle, pour projet de proposer un service de TAD.

Par ailleurs, le réseau Evéole propose une gratuité sur l'ensemble du territoire, le réseau Tadao propose une gratuité sur la partie Communauté d'Agglomération Lens-Liévin et Hénin-Carvin et bientôt sur l'ensemble du territoire à partir de 2026. Ilévia propose, quant à lui, la gratuité pour les usagers de moins de 18 ans résidents de la MEL munis d'une carte PassPass. Enfin, en 2025, Cœur de Flandre Agglo lancera son réseau de transport gratuit.



Sur plusieurs réseaux du bassin ressort la question de l'étendue du territoire à couvrir et des différents espaces qui y coexistent. A titre d'exemple, la MEL et Artois mobilité comptent respectivement 85 et 150 communes à desservir, sont multipolaires et marquées par la présence du périurbain et du rural, rendant le maillage de ces territoires particulièrement complexe. Tadao est le 6^{ème} périmètre de transport urbain au niveau national en termes de population.

« On est sur un territoire assez particulier qui reste rural avec une ville-centre qui pèse relativement peu. Il y a des communes qui sont uniquement desservies par le bus et où le trajet est souvent très long et rédhitoire. »

« On a un territoire extrêmement étendu mais on n'a pas de ville centre comme Lille. Le problème qu'on a, c'est qu'on a plusieurs villes moyennes (Hénin Carvin, Lens, Béthune). Il faut réussir à donner l'accès aux habitants à ces villes en partant de Hénin à Béthune. On arrive très vite sur du périurbain où ça devient compliqué, c'est accentué au nord de la CABBALR où on a du très rural. L'objectif est de mettre en place des dispositifs qui leur donnent des accès mais on ne peut pas mettre un bus dans toutes les communes. »

Des représentants d'AOM du bassin

Cette desserte urbaine est complétée par 65 liaisons interurbaines et scolaires en cars. Deux réseaux parcourent le bassin : Oscar sur le Pas-de-Calais et Arc-en-Ciel sur le Nord. Le réseau Arc-en-Ciel a la particularité de proposer différents niveaux de service : lignes express, lignes fortes et lignes de proximité. Par ailleurs, une ligne routière transfrontalière Hazebrouck – Steenvoorde - Poperinge (Flandres belges) est en cours d'expérimentation depuis le 1^{er} septembre 2023, pour une période de deux ans. Elle est financée par la Région Vlaanderen (région Flamande), exploitée par l'exploitant De Lijn. Une ligne a également été expérimentée pour lier Armentières et Ypres mais n'a pas été reconduite faute de fréquentation. Le réseau Transvilles permet aussi de réaliser des déplacements transfrontaliers grâce aux liaisons Condé-Peruwelz et Valenciennes-Quévrin.

Enfin, différents services viennent compléter l'offre de transport et d'infrastructures du territoire comme la location de vélo, en location courte/longue durée ou en libre-service, et l'autopartage. La plupart des AOM du territoire proposent ces services, à l'exception des CC Pévèle-Carembault et Cœur de Flandre Agglo. L'ensemble des AOM travaillent également sur la question du covoiturage comme en témoigne la ligne de covoiturage virtuelle PassPass PEVMEL qui vise à mettre en relation les travailleurs habitants la Pévèle et se rendant sur la Métropole. Cette ligne est issue d'une coopération entre la CC Pévèle-Carembault, la MEL, HdFM et Ilévia.

L'importance de cette offre de droit commun multimodale et multiscale peut entraîner des difficultés de lisibilité.

« On a de l'autopartage, du covoiturage, de la médiation mobilité numérique pour accompagner les publics en difficulté sur les outils numériques pour la mobilité, un garage solidaire, des ateliers réparation vélo... c'est tellement diversifié que pour que les publics aient l'information ce n'est pas toujours évident. Il y a un challenge d'appropriation de l'information et des disponibilités. »

« On a une multitude d'offres. Le besoin c'est une offre visible et claire. Il y a beaucoup de choses mais ce n'est pas assez clair, pas assez visible. »

Un acteur social du bassin et un représentant de la Chambre des métiers

c. Une coopération accrue entre les différents réseaux de transports

Les offres ferroviaires et routières du bassin dialoguent avec les offres de transports en commun urbain et transfrontalières grâce à des coopérations accrues sur ce bassin de mobilité. Ainsi, peuvent être cités en exemple :

- Les lignes transfrontalières de TER Lille-Courtrai et Lille-Tournai issue d'une coopération entre la SNCF et la SNCB ;
- L'adhésion de la grande majorité des AOM du bassin à Hauts-de-France Mobilité ;
- Des systèmes billettiques répondant à l'interopérabilité PassPass sur la majorité des réseaux : TER, Arc-en-Ciel ainsi que 5 des 6 réseaux de transport en commun du bassin. Cette interopérabilité est en cours de déploiement sur le réseau Ocsar. Elle facilite le parcours usager en évitant la multiplication des titres de transport en cas de changement de réseau. Aujourd'hui, 47% des trajets intermodaux du bassin combinent deux ou trois transports en commun urbains ou un transport en commun urbain avec le train.
- Des conventions de partenariat entre les réseaux Oscar et Arc-en-Ciel avec certaines AOM urbaines afin de permettre aux usagers des TCU d'utiliser les lignes interurbaines de car avec leurs titres urbains ;
- Le lancement d'une démarche collective de 5 EPCI, en partenariat avec la Région et la MEL, pour désenclaver la frange ouest de la métropole lilloise dans le cadre de l'arrivée du SERM.

ZOOM : L'étude pour le désenclavement de la frange ouest de la métropole lilloise

Une étude a été réalisée en 2022-2023 pour analyser les possibilités de désenclavement des intercommunalités situées à l'Ouest de la MEL dans le cadre du projet de SEM.

Elle a été commandée par les 5 intercommunalités composant la frange ouest de la MEL : les CA Béthune-Bruay Artois Lys Romane et du Pays de Saint-Omer, les CC Cœur de Flandre Agglo, Pays de Lumbres et Flandre Lys. Elle a été soutenue par la Région et la MEL.

Cette étude fait ressortir plusieurs constats :

- La frange ouest de la MEL représente un quart des flux quotidiens d'actifs entrant dans la Métropole et un tiers des flux sortants ;
- 90% de ces flux sont réalisés en voiture ;
- La desserte radiale existante ne permet pas d'accéder à l'ensemble de ce territoire morcelé et imbriqué ;
- Les réseaux routiers et ferroviaires sont congestionnés.

L'étude identifie plusieurs axes pour connecter à court et long terme ce territoire avec la MEL et permettre un désenclavement des territoires les moins denses. A long terme, le SEM apportera des réponses concrètes aux besoins de mobilité. A court terme, l'étude préconise la mise en place de Cars express pour renforcer les lignes interurbaines, un renfort de l'offre TER et à un aménagement des hubs et des pôles gares pour recevoir les flux engendrés.

Néanmoins, si les services de droit commun sont ouverts à tous, ils ne suffisent pas à répondre à tous les besoins de mobilité, comme le montrent les nombreux freins évoqués lors de la journée atelier de mai 2024 (horaires des transports en commun, gestion du premier et dernier kilomètre, coupures dans le trajet, difficultés d'utilisation des calculateurs d'itinéraire, etc.), auxquels s'ajoutent les freins psychosociaux et d'accès à l'offre détaillés plus haut. Les inadéquations entre l'offre de droit commun et les besoins des publics vulnérables font ressortir la nécessité d'articuler cette offre avec une offre complémentaire de mobilité solidaire, bien que le dialogue entre ces deux sphères de la mobilité ne soit pas toujours une réalité sur le bassin AUC. Cette articulation peut se faire en particulier à travers le parcours de mobilité.

B. Le parcours mobilité : l'articulation de l'offre de mobilité de droit commun et de l'offre solidaire pour aller vers l'autonomie

Pour lever les freins à la mobilité, l'accompagnement des publics est essentiel. Il prend la forme d'un parcours mobilité visant l'autonomie en mobilité. Ce parcours se décompose en plusieurs étapes afin d'identifier les besoins et les solutions de mobilité sur le court et le long-terme par une montée en compétence et en autonomie.

La première étape consiste à adresser sa problématique de mobilité à un interlocuteur qui constituera une première porte d'entrée vers le parcours de mobilité. Ce premier

interlocuteur peut être informel (ami, famille, voisin, etc.) ou formel (service de proximité, acteur social, sphère médicale, plateformes de mobilité, etc.).

Dans le meilleur des cas, cette « porte d'entrée » sert à orienter la personne vers un lieu d'accompagnement qui réalisera un diagnostic mobilité et l'orientera vers les dispositifs de mobilité correspondant à son besoin. Ce diagnostic peut être réalisé par des structures d'accompagnement classiques ou par des conseillers professionnels en mobilité. Néanmoins, il est souvent réalisé de manière informelle par le premier interlocuteur. Il est également fréquent qu'il n'ait pas lieu. Le bénéficiaire est alors directement orienté vers des dispositifs.

Les dispositifs mobilisables sont :

- Les aides financières visant à réduire l'impact financier des dépenses de mobilité ;
- L'accompagnement mobilité pour une montée en compétence individuelle sur la mobilité par de l'information sur l'existant, des formations à l'utilisation des différents modes de transport (atelier remise en selle vélo, lire une carte, utiliser les transports en commun, etc.), des formations qualifiantes (accompagnement au code de la route, etc.) ;
- Le transport solidaire pour des déplacements individuels personnalisés. Il s'agit, par exemple, de transport d'utilité sociale ou de transports adaptés ;
- Les services de location permettant l'accès temporaire à un moyen de locomotion (voiture, autopartage, 2 roues, vélos, etc.) ;
- Les services d'achat permettant l'accès à un moyen de locomotion de façon pérenne (garages solidaires, leasing, etc.).
- Les services de réparation pour pérenniser le moyen de locomotion (réparation solidaire, ateliers participatifs, etc.).

Avec le diagnostic mobilité, ces dispositifs correspondent aux 7 « familles » de services de mobilité solidaire. Les services recensés sur le bassin Aire Urbaine Centrale seront déclinés, ci-après, en se basant sur ces différentes catégories.

Dans le cadre de ce parcours mobilité, les publics peuvent également être orientés et/ou accompagnés vers des dispositifs de droit commun.

C. L'offre de mobilité solidaire sur le bassin Aire Urbaine Centrale

Sur le bassin Aire Urbaine Centrale, un recensement de l'offre de mobilité solidaire a été réalisé à partir d'un premier travail effectué par la Région, puis complété par une analyse documentaire et des temps d'échange collectifs (mini-ateliers, entretiens bilatéraux et demi-journée atelier). Cette offre recensée est classée selon les 7 « familles » de dispositifs solidaires décrits auparavant.

A ce jour, ce recensement n'est pas exhaustif. Le PAMS aura pour enjeu d'identifier de façon complète les différents dispositifs existants, avec une mise à jour régulière.

Cette offre a été représentée de façon schématique, ci-après. Cette représentation vise à rendre compte de la présence des différentes « familles » de dispositifs de mobilité solidaire sur les EPCI du bassin. Les services d'achat et de réparation ont été regroupés dans une même « famille » de dispositif puisqu'ils permettent tous les deux l'accès pérenne à un mode de locomotion. Les aides financières sont, quant à elle, analysées dans un chapitre ultérieur dédiés aux modèles économiques.

Cette représentation est complétée par un tableau recensant les publics vulnérables ciblés par les différents dispositifs sur chaque EPCI.

Ces deux documents permettent d'identifier les points saillants et les manques sur le bassin de mobilité en matière d'offre solidaire.

Une analyse par familles de services permet d'affiner cette vision d'ensemble. Sa première sous-partie est dédiée aux plateformes de mobilité qui jouent un rôle central dans le parcours de mobilité et dans l'articulation de l'offre de mobilité solidaire sur un territoire, comme indiqué dans le zoom ci-dessous.

ZOOM : Les plateformes de mobilité, un outil au service de la mobilité solidaire

Les plateformes de mobilité facilitent l'accès des plus fragiles à une mobilité autonome grâce à une approche basée sur l'accompagnement personnalisé. Elles assurent trois missions complémentaires :

- L'accompagnement vers une mobilité plus autonome des personnes en situation de fragilité : diagnostic, formation, suivi ;
- La mise en réseau d'opérateurs porteurs de solutions de mobilité et la valorisation de leurs offres : transporteurs publics, acteurs privés et associatifs ;
- La mise à disposition de solutions complémentaires lorsque des besoins non couverts sont recensés : accès à des territoires non desservis, déplacements à horaires décalés.

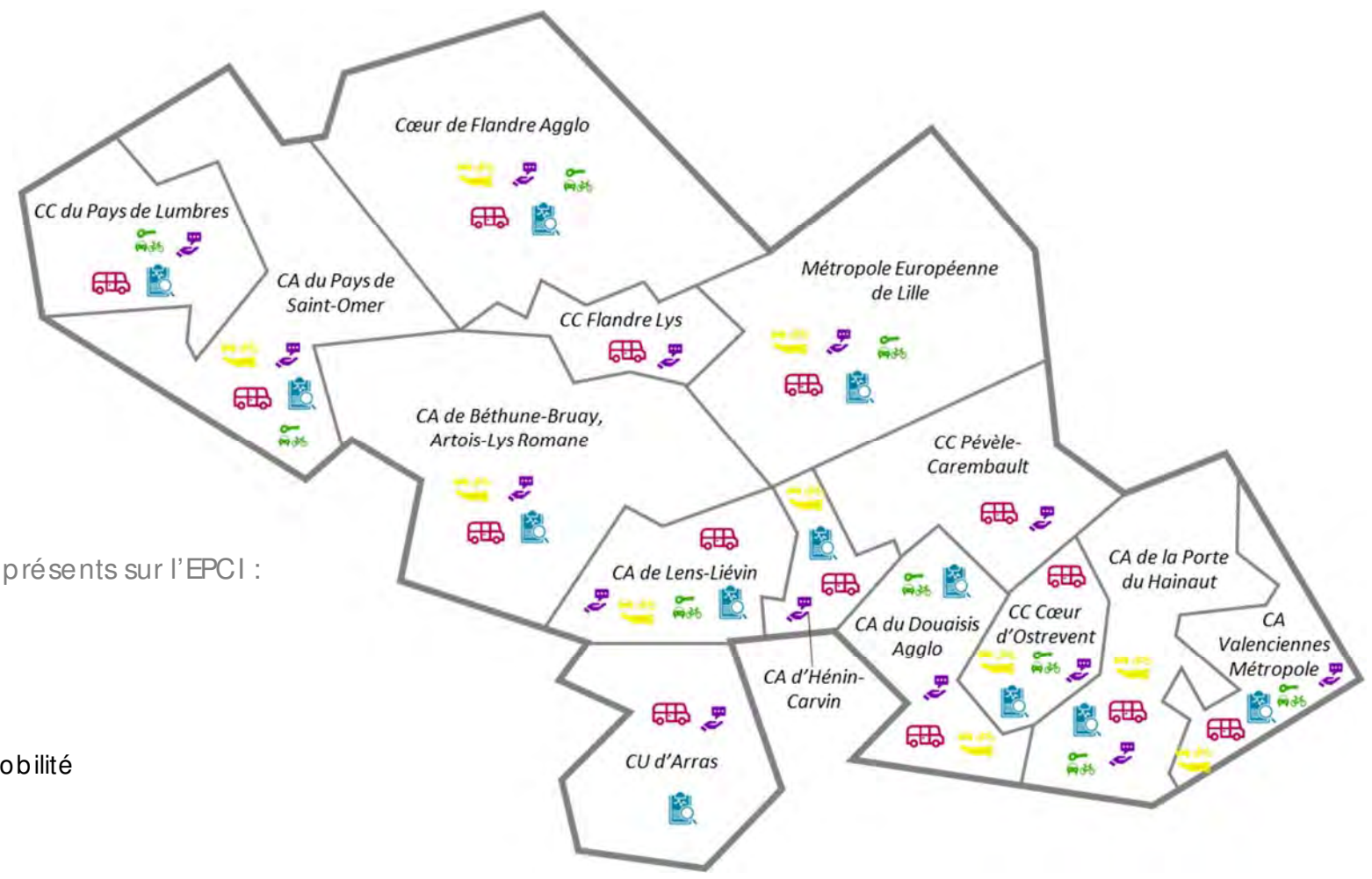
Haut de France Mobilité a également formé une partie des agents des Maisons France Services à l'utilisation de l'outil d'itinéraire Haut de France Mobilité. Cela permet désormais aux Maisons France Services de proposer un accompagnement de premier niveau.



Services de mobilité solidaire sur le bassin Aire Urbaine Centrale

Le bassin de mobilité AUC :









- Bassin Aire Urbaine Centrale
- EPCI dans le bassin
























Services de mobilité solidaire présents sur l'EPCI :





- Diagnostic mobilité
- Accompagnement mobilité
- Transport solidaire
- Location solidaire
- Achat et/ou réparation solidaire

Publics ciblés par les services de mobilité solidaire sur chaque EPCI :

- 
Habitants de territoires peu desservis (ruraux, QPV, périurbains)
- 
Personnes n'ayant pas les moyens matériels de se déplacer
- 
Bénéficiaires des minima-sociaux
- 
Travailleurs précaires et demandeurs d'emploi
- 
Jeunes
- 
Séniors
- 
Tout public
- 
Personnes en situation de handicap

| EPCI Service de mobilité solidaire | CC du Pays de Lumbres | CA du Pays de Saint-Omer | CC Cœur de Flandre Agglo | CC Flandre Lys | Métropole Européenne de Lille |
|---------------------------------------|---|--|---|--|---|
| Diagnostic mobilité |  |  |  | |  |
| Accompagnement mobilité |  |  |  |  |  |
| Transport solidaire |  |  |  |  |  |
| Location solidaire |  |  |  | |  |
| Achat et/ou réparation solidaire | |  |  | |  |

| EPCI Service de mobilité solidaire | CA de Béthune- Bruay, Artois-Lys Romane | CA de Lens-Liévin | CA d'Hénin-Carvin | CU d'Arras |
|---|---|---|---|---|
| Diagnostic mobilité |  |  |  |  |
| Accompagnement mobilité |  |  |  |  |
| Transport solidaire |  |  |  |  |
| Location solidaire | |  | | |
| Achat et/ou réparation solidaire |  |  |  | |

| EPCI Service de mobilité solidaire | CA du Douaisis Agglo | CC Cœur d'Ostrevent | CC Pévèle- Carembault | CA de la Porte du Hainaut | CA Valenciennes Métropole |
|---|---|--|---|---|---|
| Diagnostic mobilité |  |  | |  |  |
| Accompagnement mobilité |  |  |  |  |  |
| Transport solidaire |  |  |  |  |  |
| Location solidaire |  |  | |  |  |
| Achat et/ou réparation solidaire |  |  | |  |  |

D. Un bassin en grande partie maillé par des plateformes de mobilité

La majeure partie du bassin est couverte par des plateformes de mobilité.

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

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

Ces acteurs jouent un rôle majeur dans l'offre de mobilité solidaire, notamment sur le volet diagnostic et accompagnement.

Un travail est actuellement réalisé par Pévèle-Carembault pour développer une plateforme de mobilité. En revanche, aucune plateforme de mobilité n'a été identifiée sur la CC de Flandre Lys.

ZOOM : MobiliMEL et la plateforme mobilité du Douaisis : 2 plateformes à l'échelle d'AOM initiées selon 2 modèles distincts

La plateforme de mobilité du Douaisis et MobiliMEL intervenant, respectivement, sur le SMTD et la MEL ont été développées selon 2 modèles distincts.

D'un côté, l'association Compétences et Emplois a été missionnée par la MEL, afin de porter la préfiguration d'une plateforme mobilité à destination des personnes en insertion en 2017. Cette plateforme a vu le jour en 2021 grâce à un soutien partenarial. La MEL a ensuite inscrit un volet mobilité solidaire, comprenant l'animation de cette plateforme, dans sa Concession de Service Public Transport. Ainsi, Ilévia gère et finance ce volet et a choisi Wimoov pour animer la plateforme. La plateforme propose du conseil en mobilité comprenant un diagnostic et de l'accompagnement. Elle sensibilise et oriente également différents publics. 7 permanences MobiliMEL sont disponibles sur le territoire de la MEL. Enfin, la plateforme propose un outil en ligne recensant les différentes solutions de mobilité existantes sur son territoire.

De l'autre, la plateforme mobilité du Douaisis a été créée en 2009 par la Mission Locale pour l'Emploi des Jeunes dans le Douaisis. Elle est devenue un service du SMTD ouvert à tous en 2011. La plateforme propose une orientation de premier niveau via un numéro unique. Elle a également pour rôle l'animation de différentes ateliers et réunions autour de la mobilité ainsi que l'élaboration d'outils d'aides à la mobilité à destination de ses partenaires (guide mobilité en ligne, mise en place d'un outil intranet pour réaliser des diagnostics personnalisés).

Dans la même idée, l'Espace Mobilité de l'Artois, d'abord initiée à l'échelle de la CABBALR, a été encouragée par Artois Mobilité à se développer à l'échelle de l'AOM. La plateforme propose un accompagnement personnalisé à destination de plusieurs publics. Une hotline mobilité avec un numéro par territoire est également mis à disposition des organismes prescripteurs pour organiser l'accompagnement des ayants droits.

E Le diagnostic mobilité : une couverture territoriale quasi-complète mais des manques dans les publics-cibles

A l'exception des CC Handre Lys et Pévèle-Carembault, l'ensemble du bassin est couvert par une offre de diagnostic mobilité. En effet, le service est principalement assuré par les plateformes de mobilité du territoire. Seule la CALL accueille plusieurs services de diagnostic mobilité sur son territoire en plus de celui assuré par l'Espace Mobilité de l'Artois.

Les travailleurs précaires, demandeurs d'emploi et les jeunes sont les mieux représentés avec une offre de diagnostic sur une grande partie du territoire. Seules Douaisis agglomération et la CC Cœur d'Ostrevent ne ciblent pas directement les jeunes et les travailleurs précaires dans le cadre du diagnostic mobilité. MobiliMEL et le FASTT ne ciblent pas non plus les jeunes.

Les séniors et les bénéficiaires des minimas sociaux sont également bien représentés dans l'offre du territoire. L'enjeu est important pour les séniors, dont la part dans la population est amenée à croître dans les prochaines décennies.

Sur l'ensemble du bassin, les personnes en situation de handicap, les habitants des territoires peu desservis (QPV, ruraux, périurbains) et les personnes n'ayant pas les moyens matériels de se déplacer sont les publics les moins ciblés directement dans cette offre de service. A titre d'exemple, seules les CA couvertes par l'Espace Mobilité Artois bénéficient d'une offre de diagnostic mobilité à destination des personnes en situation de handicap, soit 3 EPCI sur 14. Or, ces publics ont besoin d'un accompagnement spécifique.

Les CA couvertes par l'Espace Mobilité Artois bénéficient d'une offre de diagnostics mobilité à destination d'un large public : les séniors, les jeunes, les personnes en situation de handicap, les travailleurs précaires et demandeurs d'emploi, et les habitants des zones peu desservies par les transports. Il s'agit du service avec la couverture de publics la plus large recensé sur le territoire. EMA anime par ailleurs un club de la mobilité réunissant plus de 30 acteurs du territoire autour de sujets variés liés à la mobilité solidaire.

ZOOM : Des offres de mobilité solidaire à échelle nationale

Certains acteurs nationaux (France Travail, FASTT, ADIE, etc.) investissent le champ de la mobilité solidaire et proposent des offres à l'échelle nationale.

Elles concernent les différentes « familles » d'offre, allant du diagnostic/accompagnement aux aides financières, en passant par l'accès temporaire et pérenne à un mode de transport. A titre d'exemple, le FASTT propose, entre autres, de la location et réparation de véhicules à prix réduit. L'ADIE propose, quant à elle, des financements sous forme de prêt solidaire pour acheter un véhicule ou passer son permis.

Ces offres ont pour avantage d'avoir une visibilité nationale et complètent les dispositifs locaux existants.

F. L'accompagnement mobilité : une offre dense mais une couverture nuancée du bassin

La totalité du bassin est couverte par une offre d'accompagnement mobilité plus dense que pour le diagnostic, comprenant parfois plusieurs services sur un EPCI. Néanmoins, cette offre doit être nuancée, notamment pour les CC Flandre Lys et Pévèle-Carembault où seule l'offre d'orientation mobilité en Maisons France Services est recensée. Ces deux intercommunalités ne bénéficient pas d'offres locales propres d'accompagnement.

a. Une densité de l'offre traduisant la présence d'accompagnements complémentaires

24 acteurs locaux différents ont été recensés pour l'offre d'accompagnement mobilité sur le bassin. Ces acteurs interviennent sur un à trois EPCI en même temps.

La densité de l'offre sur le bassin peut s'expliquer, en partie, par la présence de services d'accompagnements mobilité de différentes natures :

- L'accompagnement de premier niveau/orientation. La Plateforme mobilité du Douaisis propose, par exemple, un accompagnement de ce type ouvert à tous à travers un numéro unique. Mobilimel propose également cette première orientation tout public. Sur la partie Nord du bassin ainsi que dans la partie Pas-de-Calais (Communauté de commune du pays de Lundres), Haut de France Mobilité a formé les agents des Maisons France Services à l'utilisation de l'outil d'itinéraire Haut de France Mobilité. Cela permet désormais aux Maisons France Services de proposer un accompagnement de premier niveau.
- L'auto-école sociale qui travaille sur l'obtention du code puis le passage du permis avec des modalités d'apprentissage adaptées et des tarifs solidaires ;
- L'accompagnement général vers une mobilité pérenne permettant l'accès à d'autres modes que la voiture qui peut prendre des formes variées : atelier, mise en situation, apprentissage de la lecture de plans, accompagnement pour l'obtention d'aides, ...

Ces accompagnements sont complémentaires et permettent de répondre à différents besoins.

Sur le bassin AUC, 5 auto-écoles solidaires ont été recensées : Solidarité et Jalons pour le travail, la clef du permis, CAPEP, Mobilité en Nord et APSR. Elles couvrent 6 EPCI sur 14. A noter que la CA de Valenciennes Métropole, Douaisis Agglo et la CC Cœur d'Ostrevent sont les seuls EPCI à être couverts par deux offres d'auto-école solidaire. Il convient de souligner que les auto-écoles solidaires rencontrent fréquemment des difficultés de financement comme en témoigne la récente fermeture de l'auto-école solidaire de Croix.

En complément, ou à défaut d'une auto-école solidaire, certains territoires sont couverts par des aides locales au permis, souvent communales, et parfois par des ateliers d'accompagnement tournés vers l'obtention du permis. A titre d'exemple, aucune auto-école solidaire n'a été recensée sur la MEL. Pour autant, la plateforme Mobilimel recense plus d'une vingtaine d'aides au permis de conduire ainsi que des ateliers de simulateur de conduite.

Les autres acteurs du territoire proposent des accompagnements variés allant de l'accompagnement et le montage de dossiers de demande d'aides aux ateliers collectifs ou encore aux mises en situation sur des itinéraires à réaliser. A titre d'exemple, FASTT, qui intervient sur la CALL, propose un accompagnement ciblé sur le passage du permis de conduire avec identification des freins, leviers et moyens financiers. Le centre social Nautilus de Roubaix propose quant à lui des « rallyes pour l'emploi » pour lever les appréhensions aux déplacements pour le retour à l'emploi avec des mises en situation et recherches d'itinéraires en groupe. Enfin, l'Espace

Mobilité de l'Artois propose, entre autres, des ateliers de réalité virtuelle pour apprendre à prendre les transports en commun.

A noter que la Région propose des ateliers d'accompagnement à la mobilité pour faire connaître l'offre de mobilité régionale et informer sur les solutions de mobilité sur un secteur donné. Cet accompagnement est à destination des demandeurs d'emploi, des bénéficiaires des minimas sociaux, des personnes à mobilité réduite et des séniors.

Seules les CA de Valenciennes Métropole, de la Porte du Hainaut, Douaisis Agglo, du Pays de Saint-Omer et les CC du Pays de Lumbres et du Cœur d'Ostrevent sont couvertes à la fois par, a minima, une offre d'auto-école solidaire et d'accompagnement, faisant apparaître des manques sur les autres territoires du bassin, où ces offres complémentaires ne sont pas présentes.

b. Une couverture incomplète pour certains publics

Des manques sont également observés en ce qui concerne les publics ciblés dans les différentes offres recensées. Aucune catégorie de public n'est ciblée sur l'ensemble des EPCI du bassin dans les offres d'accompagnement recensées.

A nouveau, les jeunes, travailleurs précaires et demandeurs d'emploi sont les publics les plus souvent ciblés par une offre d'accompagnement sur le bassin.

A l'inverse, les personnes en situation de handicap et les personnes n'ayant pas les moyens matériels de se déplacer sont beaucoup moins ciblés sur ce type de service.

Les personnes en situation de handicap bénéficient, par exemple, de services d'accompagnement uniquement sur la CABBALR, la CALL, la CA d'Hénin-Carvin, Douaisis Agglo et la CC Cœur d'Ostrevent, soit dans 5 EPCI sur 14.

Les offres d'accompagnement recensées permettant les couvertures les plus larges de publics se situent sur les CA de la Porte du Hainaut, de Valenciennes Métropole, Douaisis Agglo, Lens-Liévin et la CC Cœur d'Ostrevent.

A noter que certains acteurs tentent d'ouvrir leurs offres à des publics plus larges. C'est le cas, par exemple, de Défi mobilité qui a récemment testé l'accompagnement mobilité de séniors dans le rural ou les personnes en situation de handicap. Cependant, le manque de financements et la nécessité de s'inscrire dans des appels à projet ciblant certains publics bloquent les démarches d'ouverture souhaitée par certains acteurs.

c. Une offre dépendante des capacités d'accueil des structures

Enfin, la couverture territoriale du bassin de mobilité en services d'accompagnement est également à nuancer au regard de la capacité d'accueil et de suivi des structures qui opèrent sur le territoire et du nombre de personnes vulnérables nécessitant un accompagnement.

A titre d'exemple, MobilimEL ne dispose que de 3 conseillers réalisant 1000 accompagnements par an sur l'ensemble de la Métropole lilloise, qui compte 1,2 millions d'habitants.

Il est nécessaire d'opérer une distinction entre les publics très vulnérables, qui ont besoin d'un accompagnement personnalisé à petite échelle, et le spectre plus large des publics concernés par la mobilité solidaire, pour qui une approche de renforcement massifié de l'information, à l'articulation des COM et des PAMS, peut être pertinente.

G. Une offre de transport solidaire importante mais inégale selon les territoires

L'offre de transport solidaire est importante sur le bassin Aire Urbaine Centrale avec 25 acteurs recensés qui proposent une offre de ce type et jusqu'à 7 services recensés sur la CABBALR. L'ensemble des EPCI du bassin sont concernés, à minima, par une offre de transport solidaire. Néanmoins, la présence de ce type d'offre sur l'ensemble du bassin doit être nuancée au regard des couvertures par EPCI.

Ici, les transports solidaires sont définis comme une offre de service de déplacement collectif réservé à une catégorie d'usagers en situation de vulnérabilité dans leur mobilité quotidienne, ne pouvant notamment pas avoir accès à une voiture personnelle ni recourir aux offres de droit commun pour diverses raisons (psychomotrices, cognitives, financières, etc.). Cette catégorie regroupe ainsi un spectre large de transports permettant d'offrir une solution de déplacement aux personnes qui en manquent. Ces solutions peuvent concerner un public spécifique. C'est le cas, par exemple, du transport organisé par le CCAS de Divion qui est uniquement à destination des seniors de plus de 60 ans ne possédant pas de moyens de transport personnel ou empêchés médicalement. Elles peuvent également être ouvertes à un large public comme le service proposé par Familles rurales Surques sur la CC du Pays de Lumbres. Ces services de transports peuvent, par ailleurs, être organisés par des acteurs publics comme des acteurs privés, notamment des associations. Enfin, certains services peuvent reposer sur du bénévolat à l'image du service proposé par le CCAS de Wasquehal.

Par ailleurs, cette offre de transport solidaire est à mettre en parallèle de l'offre de transport de droit commun sur chacun des territoires. En effet, cette offre de droit commun s'adresse à tous et peut-être accessible à certains publics vulnérables, notamment grâce à de l'accompagnement.

a. Des offres à différentes échelles et principalement portées par des associations

La présence de transports solidaires sur l'ensemble du bassin s'explique, en partie, par l'existence d'offres à échelles départementales.

En effet, les Départements du Nord et du Pas-de-Calais proposent du transport adapté aux élèves et étudiants en situation de handicap sur leur trajet entre leur domicile et leur lieu d'étude.

ZOOM : Des offres de mobilité solidaire parfois fragiles

En 2021, la Clef du permis, auto-école sociale, et le CCAS de la ville de Valenciennes ont lancé un service de transport solidaire à destination des séniors. Le service proposait de transporter les séniors lors des trajets de conduite réalisés par les élèves de l'auto-école pour les amener à leurs rendez-vous pour un euro. L'argent récolté par ces courses revenait à l'élève qui pouvait bénéficier de leçons gratuites supplémentaires.

Ce projet de mutualisation de trajets a rencontré un bon succès auprès des séniors. Environ 375 trajets ont été assurés en 2022.

Cependant, le service a été arrêté pour des raisons légales. En effet, le dispositif allait à l'encontre des dispositions du Code des Transports et du Code de la Route. Un des principaux points de blocage résidait notamment dans le fait que la personne au volant n'avait pas encore le permis et n'était donc pas habilitée à transporter une personne tierce. Au niveau des assurances, l'aval avait été donné, le dispositif était donc assuré et n'engendrait pas de dispositions supplémentaires à ce niveau-là.

En parallèle, il existe des services plus localisés et gérés aussi bien par des AOM ou des EPCI, que par des CCAS ou des associations. Sur le bassin AUC, la majorité de l'offre de transport solidaire identifiée est portée par des associations (9) puis par les CCAS (7).

Les périmètres concernés par ces offres varient en fonction de ces acteurs et peuvent se limiter à une seule commune. Ainsi, 9 offres ont été recensées à une échelle communale. Une offre recensée est très localisée. Il s'agit de la navette de l'ASSIFEP qui permet aux personnes en insertion de visiter les locaux du centre de formation situé à Fretin.

b. Une couverture inégale des publics selon les territoires

Les publics ciblés sur les services de transport solidaire sont très inégaux d'un territoire à l'autre.

Globalement, les séniors puis les personnes en situation de handicap sont les publics les mieux représentés dans l'offre. Cependant, sans les offres départementales, les personnes en situation de handicap ne sont pas ciblées par des offres locales sur 3 EPCI : Cœur de Flandre Agglo, CAPSO et la CC Pévèle-Carembault. Par ailleurs, la

CAPSO, la CU d'Arras, la CC Pévèle-Carembault et la CA d'Hénin-Carvin ne sont pas couvertes par une offre de transport solidaire ciblant les séniors.

Les autres publics sont inégalement représentés dans les offres des différents territoires. Ainsi, les jeunes ne sont ciblés par des offres de transport solidaire que sur 4 EPCI sur 14 : les CC du Pays de Lumbres et Cœur de Flandre Agglo ainsi que les CA de la Porte du Hainaut et Valenciennes Métropole. Il en va de même pour les bénéficiaires des minima sociaux qui bénéficient d'offres uniquement sur Douais Agglo, la MEL, les CC Cœur d'Ostrevent et du Pays de Lumbres.

La CC du Pays de Lumbres présente la plus large couverture de public du bassin pour ce type de service grâce à l'offre de transport solidaire proposées par Famille rural Surques et environs.

Néanmoins, les écarts constatés entre les différents territoires du bassin en ce qui concerne l'offre solidaire de transport doit être nuancée par la présence de l'offre de droit commun, notamment de Transport à la Demande (TAD), sur une grande partie des EPCI du bassin.

L'offre recensée doit également être nuancée au regard de son accessibilité par les publics.

c. Des freins dans l'accès à l'offre

L'enjeu de lisibilité de l'offre de transport solidaire se traduit également dans son accessibilité, qui apparaît parfois comme un « parcours du combattant ».

« Même si des services existent, ils sont parfois trop contraignants par rapport aux besoins de mobilité des personnes. L'offre Ilévia sur le déplacement en porte à porte de personnes en situation de handicap est évitée car il faut 1h/1h30 pour se déplacer. Certains préfèrent prendre les transports classiques. »

Un acteur du handicap sur le bassin

Plusieurs points de vigilance apparaissent ainsi dans l'offre de transport solidaire qui peuvent limiter son recours par les publics vulnérables. Certains de ces points de vigilance existent également dans l'offre de transport de droit commun. Ces freins sont les suivants :

- L'amplitude et les horaires des services qui impactent les possibilités de déplacement des personnes. A titre d'exemple, le Taxi solidaire proposé par le CCAS de Comines ne fonctionne pas le samedi et le dimanche. Le problème de la régularité de la prise en charge apparaît également lorsque le transport solidaire prend la forme du covoiturage.

- Les capacités de prise en charge peuvent également limiter l'accès au service. Bien souvent, les véhicules utilisés pour les transports solidaires sont des véhicules de petit gabarit, ce qui limite les possibilités de prise en charge.
- Les frontières des services peuvent également avoir un impact sur la réponse à des besoins allant au-delà. La navette seniors du CCAS de Béthune, par exemple, ne prend en charge que les déplacements internes à la commune. L'offre « Taxy-Sénior » du CCAS de Divion propose, quant à elle, aux seniors de se déplacer dans la commune de Divion et les communes alentours (Calonne-Ricouart, Auchel, Bruay-la-Buissière, Marles-les-Mines, Houdain et Ourton), voire d'aller au-delà de 10 km pour les rendez-vous médicaux, les visites en EHPAD, à l'hôpital ou au cimetière.
- Les services nécessitent souvent des démarches administratives qui peuvent s'avérer plus ou moins longues et complexes pour le bénéficiaire. Une réservation préalable est ainsi un prérequis pour un nombre important de transports solidaires. Le délai de prévenance est généralement fixé à la veille du déplacement. Certains services demandent en plus de cette réservation une inscription préalable au service. C'est le cas, notamment, des services ciblant spécifiquement des publics. Les bénéficiaires doivent par exemple remplir un dossier d'inscription qui est ensuite examiné par les services et/ou la Commission TPSH qui autorise ou non l'accès au service pour une durée d'un an, renouvelable.
- La problématique du premier et du dernier kilomètre lorsque le service s'organise autour de points de prise en charge prédéfinis (Actibus, taxi social et solidaire d'ESI, etc.). L'accès au service dépend donc de la capacité de la personne à effectuer ces premiers/derniers kilomètres par un autre moyen.
- Certains freins peuvent également persister lorsque le transport solidaire prend la forme de covoiturage comme la peur de prendre la route avec des inconnus ou la crainte que le chauffeur face défaut au dernier moment et que le trajet ne soit pas assuré.
- La persistance de freins psychologiques à l'utilisation de certains modes de transport et qui ne pourront être levés que par un accompagnement spécifique et un travail dédié avec les structures d'accompagnement social et socio-professionnel.

L'ensemble de ces freins ont notamment été identifiés par les participants à la demi-journée atelier du 27 mai à Lille dans le cadre des parcours mobilité. Dans certains cas, les obstacles étaient tels que les participants ont indiqué que la personne abandonnerait certainement ce trajet et donc le service attendu au bout (soins, éducation, etc.). La persistance de ces freins rend d'autant plus importante la phase d'accompagnement et laisse apparaître la complémentarité des différentes « familles » de dispositifs de la mobilité solidaire.

Les parcours mobilité étudiés lors de la demi-journée atelier ont également révélé l'importance du recours à des transports informels. En effet, le recours à l'entourage (famille, amis, voisins, etc.) est souvent cité pour des besoins de déplacement ponctuels.

ZOOM : La mobilité « inversée »

La mobilité « inversée » consiste à rapprocher les biens et services des publics en le « faisant venir » jusqu'au domicile ou à proximité.

C'est le cas, par exemple, des 5 bus France Service qui sillonnent le bassin pour orienter et accompagner les habitants dans leurs démarches administratives du quotidien. En 2023, le Département du Nord, avec Hauts-de-France-Mobilités, a lancé une expérimentation visant à proposer un accompagnement mobilité ainsi que l'achat de titre de transports au sein du bus France services des Flandres.

Le Département du Nord encourage également les initiatives de mobilités inversées à travers l'appel à projets « Mobilités innovantes en milieu rural ». En 2022, l'appel à projets a, notamment, appuyé le développement du service itinérant de la Cravate solidaire au service de l'emploi dans les zones rurales.

A noter également l'Opéabus lancé par Harmonia Sacra, l'ensemble baroque de Valenciennes, en 2015 afin de démocratiser et de permettre l'accès à la culture.

Cette offre itinérante complète les différents dispositifs de mobilité solidaire existants et permet de lever certains freins en inversant la logique du déplacement.

H. Location, achat et réparation : une offre plus éparse

A l'inverse des dispositifs de mobilité solidaire précédemment analysés, les offres de location, achat et réparation de véhicules solidaires sont plus éparse sur le territoire. L'ensemble des EPCI du bassin ne sont pas couverts par une offre. Ainsi, 5 EPCI sur 13 ne sont pas couverts par une offre de location solidaire.

Ces services comprennent aussi bien la location, achat et réparation de voitures que d'autres modes de déplacement comme les vélos et vélos à assistance électrique, les voitures sans permis ou encore les deux-roues motorisés.

Lors des mini-ateliers, des acteurs locaux ont témoigné de la difficulté à construire des offres de location, achat ou réparation solidaire en grande partie du fait des équilibres économiques fragiles des modèles de garage solidaire.

a. L'offre de location

La CC du Pays de Lumbres ainsi que les CA Lens-Liévin et Valenciennes Métropole apparaissent comme les mieux dotées avec 2 services de location. Cependant, les services portés sur la CC du Pays de Lumbres permettent de couvrir un public beaucoup plus large que sur les autres EPCI.

Les publics ciblés par cette offre varient beaucoup d'un territoire à l'autre.

Les publics les plus représentés dans les offres sont les bénéficiaires des minimas sociaux, les travailleurs précaires et les demandeurs d'emploi ainsi que les jeunes. Les personnes en situation de handicap ne sont ciblées dans aucune offre recensée.

La couverture du service dépend également des besoins des personnes vulnérables présentes sur le territoire et de la flotte disponible. A titre d'exemple, la plateforme Défi mobilité dispose d'une flotte composée de 10 vélos, 5 vélos à assistance électrique, 30 deux-roues motorisés, 12 voitures et d'un véhicule 9 places. Cette offre porte sur l'ensemble de la CC du Pays de Lumbres et la CA du Pays de Saint-Omer. La CA Hénin-Carvin dispose quant à elle d'une offre de location solidaire grâce au garage solidaire AFEJ Mobilité Service qui propose de la location de voitures et de cyclomoteurs.

Les capacités de mise à disposition de véhicules peuvent être augmentées par la présence d'offres de droit commun. Les services d'autopartage et de location de vélos en sont des exemples. Néanmoins, le recours à des modes de location type autopartage ou vélos en libre-service peut nécessiter un accompagnement, en particulier pour le premier usage.

b. Les offres d'achat et de réparation

Sur le bassin Aire Urbaine Centrale, l'offre de réparation solidaire est principalement composée par un maillage de garage Norauto disposant d'une offre solidaire (Aire-sur-la-Lys, Bailleul, Saint-Martin-lez-Tatinghem, Béthune, Englos, Faches Thumesnil, Lambersart, Leers, Lens, Liévin, Loos, Noyelles Godault, Petite Forêt, Seclin, Villeneuve d'Ascq et Sn-Le-Noble). A noter que 8 des 18 garages Norauto à programme solidaire recensés se situent sur la Métropole Européenne de Lille. Toutefois, ces garages sont ouverts au-delà des ressorts territoriaux des EPCI.

Le programme solidaire de Norauto s'adresse aux personnes dont le quotient familial est inférieur à 750 euros. Face à un volume de demande important, le programme ne prend actuellement pas de nouvelles demandes en charge.

7 autres acteurs proposent une offre de réparation solidaire sur le bassin.

L'offre recensée permet de couvrir 10 EPCI sur 13 du bassin. A noter que le garage solidaire du Douaisis propose à la fois la réparation solidaire de voiture mais également de 2 roues, dont les vélos.

En ce qui concerne l'offre d'achat solidaire, elle ne couvre qu'une partie du bassin avec 7 EPCI concernés par une offre. Douaisis Agglo apparaît comme l'EPCI le mieux doté avec 3 offres recensées, dont 2 offres destinées à l'acquisition de vélos.

4 acteurs recensés proposent à la fois une offre d'achat et de réparation solidaire sur le bassin.

Ces deux types d'offres ciblent principalement les personnes n'ayant pas les moyens matériels de se déplacer, les travailleurs précaires et demandeurs d'emploi ainsi que les bénéficiaires des minimas sociaux.

Les offres et services de mobilité existants à destination des publics vulnérables : synthèse

ATOUTS

Une culture de la mobilité solidaire déjà présente sur une bonne partie du territoire

Existence de plateformes de mobilité sur la quasi-totalité des EPCI du territoire, parfois à l'initiative des AOM

Couverture de l'ensemble des EPCI, à minima, par une offre d'accompagnement mobilité et de transport solidaire, mais qui doit être nuancée

FAIBLESSES

Des déséquilibres sur le bassin en matière d'offre de droit commun (liaison inter-EPCI entre pôles de l'ex-bassin minier) et solidaire

Un cloisonnement encore important entre les cultures de la mobilité de droit commun et de la mobilité solidaire.

Un cloisonnement territorial des différents dispositifs, avec parfois une absence de complémentarité entre les territoires

Un manque d'offre de mobilité solidaire, en particulier sur les offres de location, d'achat et de réparation

Des zones blanches en matière de mobilité solidaire identifiées

Un manque de connaissances des prescripteurs de la mobilité et des potentiels bénéficiaires des services

OPPORTUNITES

Un foisonnement d'acteurs travaillant sur la mobilité solidaire sur le bassin

Une coordination existante des plateformes de mobilité solidaire sur la partie Pas-de-Calais du bassin dans le cadre de la stratégie départementale Mamobilité 62

Une culture de la coopération entre opérateurs de mobilités de droit commun importante

Des expérimentations pilotes menées sur le champ de la mobilité solidaire pour ouvrir des services à des publics plus larges

RISQUES

Difficile lisibilité et accessibilité de l'offre de mobilité

Offre à destination des seniors insuffisante pour répondre aux besoins liés au vieillissement de la population mais avec une prise en compte des enjeux sur une partie du bassin

Des offres de mobilité solidaire parfois fragiles

VI. Les outils d'information et de coordination

A. Des outils d'information encore peu connus et qui peuvent entrer en concurrence

Plusieurs outils permettent aujourd'hui d'accéder à des informations relatives aux transports, à la mobilité et pour partie aux dispositifs de mobilité solidaire, par exemple :

- Mes aides France Travail - <https://mes-aides.francetravail.fr/> - échelle nationale
- La plateforme de l'inclusion DORA - <https://dora.inclusion.beta.gouv.fr/> - échelle nationale
- La plateforme Pass Pass - <https://www.passpass.fr/> - échelle régionale
- La carte transfrontalière de la mobilité <https://www.egts-gect.eu/fr/carte-de-la-mobilite> développée par le GECT* West-Vlaanderen / Flandre - Dunkerque - Côte d'Opale et les partenaires du projet Interreg-V Transmobil – échelle infrarégionale et transfrontalière

Mes aides France Travail propose un moteur de recherche géolocalisé qui permet d'identifier des dispositifs disponibles en relative proximité du lieu indiqué, sur 5 thématiques :

- Les aides au permis de conduire
- Les garages solidaires
- Les aides pour acheter un vélo électrique
- Les réductions pour les transports en commun
- Les aides pour acheter ou louer (longue durée) une voiture

La plateforme DORA dispose dans son moteur de recherche d'une entrée « mobilité » également avec géolocalisation.

Le moteur prévoit, sous réserve de disposer de l'information correspondante dans la base de données qui le nourrit, les catégories suivantes :

- Acheter un véhicule motorisé
- Acheter un vélo
- Aides à la reprise d'emploi ou à la formation
- Apprendre à utiliser un deux roues
- Comprendre et utiliser les transports en commun
- Entretien ou réparer son véhicule
- Être accompagné(e) dans son parcours mobilité
- Financer mon projet mobilité
- Louer un véhicule (voiture, vélo, scooter...)
- Préparer son permis de conduire, se réentraîner à la conduite

Le portail Pass Pass a vocation à rassembler l'ensemble des offres de transport à l'échelle régionale, toutes AOM confondues, afin de valoriser l'existant et de faciliter

la recherche et la réalisation d'un itinéraire en transports collectifs, voiture, covoiturage, autopartage, vélo, marche.

La carte de la mobilité transfrontalière recense les réseaux de bus, tramway et train sur le territoire transfrontalier, ainsi que 18 « hubs de mobilité » qui sont des lieux connectant plusieurs modes de transport (train, bus, vélo, voiture partagée, etc.) et/ou facilitant la combinaison des modes (station de recharge pour véhicules électriques, abris vélo et station de pompage, etc.). Le projet Transmobil travaille également à l'émergence de nouveaux « hubs » de part et d'autre de la frontière, qui peuvent répondre pour partie à des besoins locaux.

Par ailleurs, un guide pratique quadrilingue présente les différents réseaux de transports, leurs coordonnées, leurs services ainsi que les conditions d'embarquement à bord de vélos. Il référence également 10 liaisons cyclables transfrontalières entre les réseaux de la Province de Flandre occidentale, la CC des Hauts de Flandre, sur le bassin Littoral Nord (LN), et la CC Cœur de Flandre Agglo, à cheval sur les bassins LN et AUC.

Enfin, les différents acteurs de la mobilité du territoire, notamment les AOM, ont réalisés différents outils à l'échelle locale. On peut par exemple évoquer le guide de la plateforme mobilité du Douaisis, la carte interactive de MobiliMel ou encore l'observatoire de la mobilité d'Artois Mobilités.

Ces différentes plateformes présentent néanmoins plusieurs problématiques :

- Elles ne sont pas interconnectées et fournissent, pour une même recherche, des informations partiellement similaires mais également des résultats différents. On notera par ailleurs que les plateformes de mobilité n'apparaissent pas dans les résultats de recherche.
- Elles sont 100% numériques, ce qui peut limiter l'accès à l'information fournie pour une partie des publics vulnérables
- Elles sont encore peu, voire très peu connues
- Elles sont indispensables, notamment pour les AOM locales

B. L'enjeu des lieux d'accompagnement

Les lieux d'accompagnement fournissent un ancrage local et un accès en proximité aux publics vulnérables pour les aider dans leur accès à l'information et le cas échéant à un parcours mobilité.

Plusieurs types de lieux sont identifiés :

- Les plateformes de mobilité, dont c'est le cœur de métier et qui peuvent offrir un service allant au-delà de la seule information
- Les espaces France Services, qu'ils soient fixes ou itinérants, et qui commencent à intégrer la mobilité dans leur panel comme en témoigne l'expérimentation menée avec HdFM dans le Nord
- Les mairies et les CCAS, parfois évoqués comme lieux relai de l'information

- Les gares, qui, au-delà de la bonne diffusion de l'information voyageur concernant le réseau ferré, peuvent à la fois être un relai de l'information et fournir des espaces pour des activités

Dans le dernier cas, Gares & Connexion s'appuie sur deux dispositifs différents : le relai de l'information (valorisation d'une offre de transport urbain par exemple, mais aussi potentiellement d'un dispositif porté par une association locale) nécessite une contractualisation avec Media Transports : la location et l'exploitation d'espaces en gare peut être envisagée via le programme « Place de la gare » <https://placedelagare.sncf/>

Une partie de ces acteurs commencent à fonctionner selon une logique de réseau :

- Le projet pilote Mamobilité62 intègre des permanences délocalisées des plateformes de mobilité sur divers lieux de leur territoire d'influence respectifs.
- Les plateformes membres du dispositif se rencontrent tous les deux mois pour mettre leurs travaux en commun et tendre vers une harmonisation des approches, par exemple pour proposer un diagnostic commun à la première rencontre avec un bénéficiaire.
- La Gare de Saint-Omer se situe en proximité directe avec le comptoir de la mobilité mis en place par la CAPSO, pour une orientation mobilité de premier niveau, ainsi que de la plateforme Défi mobilité, une proximité favorisant l'identification de ces différents lieux d'accompagnement mobilité.
- Hauts-de-France Mobilités a mis en œuvre des formations pour les agents des maisons France services pour mieux faire connaître l'offre existante et les outils Pass Pass – portail général et Pass Pass covoiturage.
- Dans le cadre du protocole de préfiguration de France Travail, la Région Hauts-de-France doit s'engager à « mettre à disposition des demandeurs d'emploi une offre de services simplifiée et mobilisable sur l'aide à la mobilité géographique et la levée des freins »

C. Un ensemble de besoins non encore satisfaits

Exprimés au cours des différents temps collaboratifs proposés dans le cadre de l'élaboration du présent diagnostic (mini-ateliers, atelier-diagnostic en présentiel, entretiens bilatéraux), un ensemble de besoins apparaît qui pourront être pris en compte dans le cadre du PAMS.

a. Mieux coordonner les outils

En lien assez direct avec la question des modèles économiques (voir chapitre suivant), la problématique de la coordination reste centrale, et les outils peuvent y contribuer. Résoudre cette limite supposera à la fois une meilleure coordination entre les acteurs

et la recherche d'une éventuelle interopérabilité entre les outils numériques. Elle porte également sur les outils cartographiques, qui ne sont pas actuellement uniformisés.

« Parfois, la diversité des outils de recensements peut devenir frustrante. L'information est partielle et répartie sur différents lieux. On a l'impression de ne pas être au courant de tout ce qui se fait et tout ce qui se passe. Il faut une centralisation de l'information pour être sûr qu'il n'y ait pas d'informations qui se perdent ».

Un acteur de l'ESS du bassin

b. Un besoin d'interconnaissance

Les outils numériques d'information ne sont pas à ce jour conçus pour fournir des retours d'expérience concrets sur des dispositifs existants, notamment de mobilité solidaire. En collaboration avec la cellule France Mobilités, ce besoin pourrait être satisfait par le biais du moteur de recherche <https://www.francemobilites.fr/>, appuyé sur l'animation d'une communauté territoriale de la mobilité solidaire, à l'échelle du bassin par exemple.

« Il y a une méconnaissance des spécificités des offres de mobilité par les conseillers France Travail. Il faut plus clarifier et mieux informer les personnes. Il faut que l'information locale soit bien connue de tous, notamment des acteurs relais. »

Un acteur du handicap du bassin

Ce besoin d'interconnaissance pourra également être en partie satisfait par l'annuaire mobilité en cours de développement par Hauts-de-France Mobilités.

c. Un besoin d'évaluation

Un ensemble d'acteurs du bassin ou de la région pointent soit un manque d'évaluation des dispositifs financés et initiés, soit une difficulté à harmoniser les méthodes et indicateurs d'évaluation. La mesure des impacts sera également au cœur de la réflexion pour le futur PAMS.

d. Améliorer la connaissance des publics

Sur ce point, il a été suggéré de s'appuyer sur les acteurs de terrain, notamment les plateformes de mobilité, pour faire remonter les besoins identifiés auprès des publics.

Cela nécessite une mise en réseau des acteurs locaux et leurs rencontres régulières au sein d'instances à créer.

L'amélioration de la connaissance des publics a aussi été envisagée sous l'angle des expérimentations pour anticiper les besoins et les nouveaux publics vulnérables de demain.

Enfin, la création d'un observatoire des publics potentiels et des mobilités solidaires à l'échelle des EPCO et en lien avec l'INSEE et le CEREMA a également été citée.

e. Vers un guichet unique de l'information et de la formation mobilité ?

Pour mieux informer les acteurs et les publics et faciliter le recours aux aides existantes, de nombreux participants aux travaux collaboratifs ont exprimé le besoin d'un guichet unique.

« La multiplication des outils devient un vrai sujet. Ça devient presque un métier de savoir chercher l'information. Je pense aux maires, ils sont assaillis d'infos et à un moment ils n'arrivent plus à suivre. La question de la coordination de l'information est essentielle. Arrêtons les marques spécifiques, il vaut mieux une marque que tout le monde connaît. »

Un représentant d'un EPCI du bassin

Ce dernier recouvrerait plusieurs rôles :

- Centraliser, décroïsonner et mutualiser les informations, via à la fois un outil en ligne et une version papier suivant la méthode FALC – pour de cibles nombreuses : AOM et EPCI, communes et leurs services (CCAS...), opérateurs de mobilité, employeurs, prescripteurs et accompagnateurs sociaux, et bien sûr habitants et bénéficiaires finaux
- Adapter dans ce cadre les outils de communication : lisibilité, accessibilité (par les lieux d'accueil et d'accompagnement et des relais humains également), simplification via le recours à un QR code, etc.
- Former les structures/ acteurs de proximité aux offres de mobilité existantes

Dans le même esprit, les participants à l'atelier collaboratif du 27 mai 2024 à Lille ont à plusieurs reprises émis l'idée d'un label « conseil en mobilité » pour mettre en réseau et rendre visible les lieux d'orientation et d'accompagnement en matière de mobilité (CCAS, Maison France Service, etc.).

ZOOM : Hauts-de-France Mobilités, un acteur et des outils au service des territoires et des habitants

Hauts-de-France Mobilités, ex-SMIRT, a été créé par les Autorités organisatrices de la mobilité en Hauts-de-France au service d'une réflexion commune sur l'intermodalité. Les compétences de Hauts-De-France Mobilités sont celles d'un syndicat mixte de type SRU (Solidarité et Renouvellement Urbains) :

- La coordination des services organisés par ses adhérents
- La mise en place d'un système multimodal d'information à l'attention des usagers
- La recherche d'une tarification coordonnée et de titres de transports uniques ou unifiés.

HdFM déploie aujourd'hui plusieurs outils au service des AOM et habitants du territoire régional, dont en particulier le portail PassPass, intégrant un calculateur d'itinéraire multimodal et permettant d'obtenir des informations sur les lignes, les horaires, les tarifs, et les services de mobilité en tout point du territoire régional et la plateforme PassPass covoiturage qui met en relation conducteurs et passagers dans toute la région, sans commission.

Dans le cadre des PAMS, PassPass est un outil à mieux faire connaître en :

- Formant des acteurs relai tels que France Mobilités, les Espaces France services, les nouvelles AOM, au service des usagers pour que ces derniers soient autonomes dans leurs recherches de déplacement
- Fournissant des outils de distribution physique ou numérique de titres et abonnements de transport
- Utilisant l'ensemble des données agrégées pour effectuer des diagnostics objectifs et théoriques sur une offre (planifiée et "urbaine") sur un territoire ; par exemple une démarche est en cours avec le Département du Nord pour identifier les offres de transport à 5 min de marche de l'ensemble des collègues

L'intégration des offres spécifiques de mobilité solidaire dans PassPass est techniquement faisable, un premier travail de recensement a été entrepris et sera renforcé par les diagnostics PAMS, avec en perspective une page dédiée pour valoriser les solutions et points d'intérêts sur les bassins de mobilité.

Passpass covoiturage a principalement pour objectif de mobiliser employeurs et territoires pour créer des communautés de covoitureurs, en appui sur un important effort d'animation et de communication. A ce jour 68 communautés ont été constituées, dont 52 communautés employeurs. Le dispositif est opéré par Mobicoop.

Un volet covoiturage solidaire est en phase de test, et devrait fonctionner comme un centre d'appel pour la mise en relation entre la personne qui aide et la personne qui a besoin d'aide. Une structure d'accompagnement devra pour ce faire être désignée, potentiellement sur chaque bassin de mobilité (avec un besoin de deux personnes pour animer et gérer le centre d'appels), et aura pour responsabilité d'animer le dispositif et de recruter des covoitureurs solidaires, tout en collaborant avec France Travail, les agences d'interim, etc.

Enfin, HdFM mène un travail spécifique auprès des nouvelles AOM adhérentes, qui comporte notamment deux volets :

- Appuyer les techniciens dans la réalisation de diagnostics de la mobilité et dans la mise en œuvre des projets découlant de leur plan d'action.
- Déployer un marché mutualisé de transport à la demande (pour les nouvelles AOM adhérentes du Nord, du Pas-de-Calais et de la Somme à ce jour), avec pour objectif de permettre aux administrés de se déplacer au sein de ces territoires et aller jusqu'aux pôles extérieurs comme les gares ou les hôpitaux. Ce marché mutualisé viendra en complément des services de transport solidaire existants, y compris associatifs, avec pour ambition d'accueillir tous les publics, y compris les publics vulnérables, dont les PMR. Le marché devait être lancé début 2024 pour des premières mises en service en septembre/octobre 2024.



Outils d'information et de coordination : synthèse

ATOUTS

L'existence de plusieurs outils de recensement de l'offre solidaire et de droit commun

Des lieux d'accompagnement identifiés (plateformes de mobilité, espaces France Services)

FAIBLESSES

Des plateformes numériques non interconnectées et peu connues

Un manque de coordination

Un manque d'interconnaissance et de retours d'expériences

Un manque d'évaluation sur les outils existants

Une fracture numérique importante et un taux d'illectronisme élevé

OPPORTUNITES

Des outils indispensables pour les AOM locales dans la constitution et l'adaptation de leur propre offre de transport et de mobilité

Des lieux d'accompagnement potentiels (mairies, CCAS, gares) et un début de mise en réseau (information, formation)

L'existence du syndicat mixte de type SRU, HdFM, pour travailler à l'interopérabilité des services et à l'information multimodale.

RISQUES

La multiplicité des outils qui peut rendre l'accès à l'information complexe, voire obscur

L'inaccessibilité à l'information du fait de la fracture numérique

Le « tout numérique » qui ne répondra pas aux besoins de tous les publics

VII. Les aides financières et les modèles économiques

A. Des aides financières nombreuses et difficiles à lire

De nombreuses aides financières sont proposées par les institutions publiques, à toutes les échelles : Etat, France Travail, Région, Départements, EPCI et communes.

L'existence de ces aides tient au fait que les publics en difficulté de mobilité sont dans leur grande majorité peu ou non solvables, elles sont donc nécessaires et méritoires. Cependant leur complexité limite leur efficacité et peut générer un phénomène de non-recours.

A titre d'exemple, 7 dispositifs différents portés par la Région et les Départements du Nord et du Pas-de-Calais portent sur un mode de financement du permis de conduire. Sy ajoutent les aides de France Travail, l'aide de l'Etat pour les apprentis majeurs ou le permis à 1€ par jour, les aides aux intérimaires du Fonds d'Action Sociale du Travail Temporaire (FASTT), le prêt mobilité de l'ADIE, ou encore les aides locales proposées par les ECPI comme la CALL ou les communes comme Anzin, Douai, Lille, Bruay-la-Buissière ou Roubaix. Sur Aire Urbaine Centrale, une personne donnée peut ainsi théoriquement devoir identifier la bonne entrée pour demander une aide au permis, parmi 13 possibilités.

A l'initiative de la Région et des deux Départements du bassin de mobilité (et hors services de transport, tarification sociale ou accompagnement non financier), trois principaux modes d'intervention co-existent dans ce cadre :

- L'aide individuelle financière

Ces aides peuvent par exemple se traduire par un budget de 150 € par an cumulable avec d'autres dispositifs pour les bénéficiaires du RSA (Activ'Emploi – Département du Nord) ou par l'accès à un véhicule pour 2 € par jour pour les demandeurs d'emploi en insertion (En route pour l'emploi – Région).

Au total 16 dispositifs différents sont identifiés, à l'initiative de la Région ou des deux Départements.

- L'appel à projets

Par exemple l'AAP « Inclusion durable » du Département du Pas-de-Calais dans sa partie mobilité, qui finance 13 structures pour des services de mobilité solidaire. Ou encore, l'initiative de la Région pour soutenir les plateformes de mobilité ou celle du Département du Nord, également en vue de soutenir les plateformes de mobilité.

Au total 7 dispositifs sont identifiés à destination des structures associatives ou des communes

- La subvention

4 dispositifs sont identifiés.

Les cibles de ces aides sont très variées, et parfois des catégories de publics cibles semblent émerger au gré de l'objectif d'un financement : scolaires (maternelle au lycée), étudiants, apprentis, jeunes actifs, stagiaires de la Formation Professionnelle, demandeurs d'emploi, bénéficiaires minima sociaux, personnes à mobilité réduite et/ou en situation de handicap, seniors, mais aussi covoitureurs, intérimaires, volontaires civils de cohésion sociale et de solidarité, salariés peu aisés, habitants des quartiers prioritaires de la politique de la ville...

Il en va de même pour l'objet du financement, qui peut porter par exemple aussi bien sur un coup de pouce dans le cadre d'un parcours d'insertion, que sur le financement régulier de trajets domicile-travail, la prévention routière ou encore le soutien aux territoires ruraux, etc.

France Travail complète ce tableau avec notamment l'aide au déplacement, par exemple pour se rendre à un entretien d'embauche, et le financement de la prestation « bilan accompagnement mobilité individuelle » (dite « MBI »), réalisée par une plateforme de mobilité auprès des demandeurs d'emploi sur une durée individuelle de trois mois.

NB : les plateformes de mobilité peuvent être en tout ou partie intermédiaires dans l'accès aux aides financières individuelles (aide au permis, microcrédit, etc.)

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 sur Calais et Dunkerque.

B. Les opérateurs de mobilité solidaire sur-mobilisés par la recherche récurrente de financements

Les opérateurs de mobilité solidaires – plateformes de mobilité, auto-écoles sociales, garages solidaires... – sont des structures de l'économie sociale et solidaire, le plus souvent associatives. Elles ne disposent par définition pas de ressources commerciales pour financer leurs activités dévolues aux publics fragiles. Elles dépendent donc essentiellement de ressources publiques, chaque structure devant construire son budget à partir des possibilités offertes par l'État, France Travail, la Région, les Départements, les collectivités locales et le mécénat d'entreprise.

Les opérateurs s'inquiètent de cette dépendance, d'autant plus que la majorité des financements ne peuvent être obtenus que pour accompagner certains publics en particulier, et/ou qu'ils sont le plus souvent conventionnés sur un an. Il en va de même pour financer l'achat de véhicules ou même d'un parc informatique.

Le dispositif Mamobilité62, doté d'un budget annuel de 500 K€, est co-financé à 50% par les fonds propres du Département du Pas-de-Calais et à 50% par le Commissariat

à la prévention et à la lutte contre la pauvreté (ce second volet de financement sera remplacé en 2024 par le Fonds social européen). Il contribue fortement à organiser et sécuriser les plateformes de mobilité qui en sont membres, mais il dispose encore de marges de progrès, puisqu'il ne finance que les postes de conseiller.e.s en mobilité. Les structures porteuses des plateformes de mobilité doivent ainsi rechercher d'autres financements pour assurer le fonctionnement de leur structure et des services proposés : autres moyens humains, locaux, matériels et équipements, véhicules, etc. L'appel à projets « Mobilités innovantes en milieu rural » financé par le Département du Nord peut permettre un accompagnement financier de plateformes de mobilité. La Région contribue à ce besoin avec un financement de soutien aux plateformes de mobilité.

Le souhait unanime des opérateurs est de tendre à un financement des structures et non pas des actions/projets, ce qui supposerait :

- Un décloisonnement des politiques d'aide en interne de certains financeurs
- Une meilleure coordination entre les différents financeurs publics
- La possibilité de déposer un dossier commun auprès d'une conférence des financeurs
- Une reconnaissance de la capacité d'innovation endogène des opérateurs de mobilité, pour éviter une « *course aux appels à projets* »

L'un.e des opérateur/trices ayant participé aux échanges dans le cadre du présent diagnostic donne l'exemple du secteur de l'aide à domicile.

Les incidences de ces difficultés ne sont pas neutres pour les bénéficiaires finaux comme pour la bonne utilisation de la ressource publique.

C. Une problématique au croisement de la question du financement et de la question des outils

La problématique de la complexité des aides financières vient s'ajouter à celle des dispositifs d'offre de mobilité solidaire présentés précédemment, mais aussi à celle des outils de coordination et de simplification de l'information (voir chapitre suivant).

Du côté des AOM ayant contribué à l'élaboration du présent diagnostic, et dont la compétence mobilité solidaire reste encore souvent à préciser d'un point de vue opérationnel, la question de la contribution aux dispositifs de mobilité solidaire n'est pas toujours claire. Elle oscille entre un « *besoin de connaissance des dispositifs de financement, et du ciblage par public* » et des plans de financements existants mais qui évoluent en fonction des besoins progressivement identifiés – par exemple avec la montée en puissance du vieillissement de la population.

Sur ce point précis, les quelque 40 acteurs du bassin ayant participé à l'atelier collaboratif du 27 mai 2024 à Lille ont pointé des pistes convergentes :



- Améliorer la coordination amont et aval des institutions sous la forme d'une conférence des financeurs
- Élargir le champ des bénéficiaires des financements
- Développer un réseau d'acteurs réalisant de l'orientation/accompagnement mobilité à travers un label « Conseil en mobilité » comprenant une animation et la diffusion d'information régulière
- Mettre en place une instance réunissant tous les acteurs ou plusieurs instances locales dans une logique de sous-bassin

Les aides financières et les modèles économiques : synthèse

ATOUTS

Des aides financières nombreuses et déjà significativement dotées, principalement par le biais d'aides financières individuelles ou d'aides aux structures (AAP, subventions) et bénéficiant à de nombreux opérateurs

FAIBLESSES

Grande disparité des institutions, objets et cibles de financement

Fragilité des opérateurs de mobilité qui dépendent de financements non pérennes, rencontrent une difficulté chronique à financer leurs frais de structures et calibrent les services en fonction des moyens publics disponibles (non coordonnés à ce stade)

OPPORTUNITES

Convergence des pistes de réflexions des opérateurs et des acteurs du bassin de mobilité vers :

- Une meilleure coordination amont/aval des financeurs publics
- Un dossier unique de financement pour chaque opérateur
- La possibilité de faire mieux à moyens constants

RISQUES

Entretenir un phénomène de non-recours

Gaspiller une partie des ressources publiques en raison de doublons

Poursuivre une logique uniquement d'appels à projet qui fragilisera davantage les opérateurs

VIII. L'intégration de l'urgence écologique

Ces dernières années, l'actualité à la croisée des enjeux écologiques et sociales de la mobilité (mouvement des gilets jaunes, hausse du prix du carburant, Zones à Faibles Emissions, etc.) a montré la nécessité de considérer les urgences écologiques et sociales comme les deux facettes d'un même enjeu. Sur le bassin Aire Urbaine Centrale, cette prise de conscience est présente, mais reste à affirmer, tant d'un point de vue institutionnel qu'opérationnel, pour que le recours à des alternatives à l'automobile réalistes se généralisent. Pour ce faire, une coordination COM/PAMS et un accompagnement social des réglementations environnementales sont nécessaires.

A. Ecologie et social : une articulation institutionnelle à entériner

Si le lien entre transition et mobilité est un sujet transversal qui revient fréquemment dans les plans et schémas structurants (CPER, PRI PRIT, SDAASP PDC, etc.), il est rarement relié explicitement aux thématiques de mobilité solidaire.

En revanche d'un point de vue plus opérationnel, l'analyse documentaire et les échanges avec les acteurs institutionnels du bassin Aire Urbaine Centrale montrent une prise en compte de la dimension écologique de la mobilité solidaire. Ainsi le cahier des charges Phosphor'age prend en compte le développement durable comme une thématique transversale à la mise en œuvre des actions en faveur des personnes âgées. De même, le cahier des charges de l'appel à projet « insertion et emploi » prévoit la labélisation « Nord Durable » de certaines actions. Enfin, la stratégie « Ma Mobilité 62 » comprend une grande orientation sur la "Sensibilisation à la Mobilité Durable dans un souci de prévention à la Mobilité". Cette orientation implique notamment le soutien à la sensibilisation des collégiens, à l'apprentissage du vélo, etc.

B. Mobilité durable et inclusive : même combat ?

Les solutions alternatives à la voiture individuelle, et notamment celles autour du vélo ou du covoiturage, font partie du panel historique proposé par les opérateurs et plateformes de mobilité solidaire. L'intérêt de ces alternatives s'est renforcé ces dernières années pour deux raisons.

La première raison est économique. Les solutions alternatives à la voiture individuelle (voiture partagée, mobilité douce) sont pour beaucoup moins onéreuses. Les acteurs notent un véritable changement de mentalité depuis la crise sanitaire, en majeure partie pour des raisons économiques. La dynamique autour de la plateforme PassPass covoiturage en est une bonne illustration. La deuxième raison, moins évidente pour les publics, est réglementaire avec l'arrivée des Zones à Faibles Emissions.

Dans le Bassin de Mobilité de l'Aire Urbaine Centrale, deux territoires travaillent actuellement à la mise en place d'une ZFE, la MEL et Valenciennes Métropole. Les réflexions actuellement menées par ces deux territoires visent notamment à ne pas mettre en difficulté le public vulnérable. Un travail de communication important sera réalisé afin que ce dispositif soit compris par l'ensemble de la population.

« Avec l'arrivée de la ZFE, une nouvelle cible seront les séniors qui ne sont pas très nombreux mais avec une montée en puissance et la nécessité de les initier à d'autres modes de transport. »

« La ZFE, c'est un vrai sujet. On a des problèmes d'intermodalité : on n'a pas d'infrastructures qui vont permettre aux personnes hors MEL de venir sur la ZFE lilloise. »

Un acteur social et un représentant d'un EPCI du bassin

C. Dépendance à la voiture : un changement de mentalité progressif pour les bénéficiaires

Aujourd'hui encore, les demandes recensées par les acteurs de la mobilité solidaire sont très centrées sur l'accès à la voiture et l'aide au permis de conduire. De fait, la voiture reste bien souvent perçue comme la solution idéale de mobilité, tant par les bénéficiaires que par les acteurs qui les accompagnent (prescripteurs, employeurs). Pour autant, l'accès à la voiture est loin d'être une évidence pour les publics cibles de la mobilité solidaire, que ce soit pour les raisons évoquées ci-dessus, ou pour des raisons psychosociales (le passage du permis de conduire constituant une gageure pour certains). En ce sens, la dépendance à la voiture des publics vulnérables relève tout autant d'une représentation idéalisée que d'une contrainte subie.

Ainsi, si la voiture reste la solution la plus compétitive pour une grande partie des déplacements, les acteurs de la mobilité solidaire notent la pertinence des alternatives (vélo, VAE, trottinettes, 2RM, scooter électrique) dans certains cas. Par exemple dans le secteur de l'aide à domicile, le périmètre d'intervention correspond à un rayon de 5 à 10 km, ce qui représente un vrai potentiel pour le VAE.

Pour exploiter ce potentiel, les actions à mener, ou à renforcer, sont multiples. Surtout elles nécessitent une coordination au carrefour des COM et des PAMS, ainsi qu'un accompagnement social des réglementations environnementales : développer les transports en commun dans l'urbain et le rural, déployer des infrastructures cyclables (itinéraires et stationnements sécurisés) de bout en bout, diversifier les aides financières (achat et location longue durée) au-delà de la voiture, pour les vélos, trottinettes et véhicules électriques, mener une sensibilisation adaptée à la réalité des personnes en situation de vulnérabilité (pédagogie appuyée sur des comparatifs économiques).

Urgence écologique : synthèse

ATOUTS

Prise de conscience de l'importance de prendre en compte la dimension écologique de la mobilité solidaire

Existence de solutions de mobilité durable et solidaire : aides à l'achat et à la location de vélo, covoiturage solidaire, tarification solidaire TC, sensibilisation et formation à l'écomobilité...

FAIBLESSES

Forte dépendance à la voiture, liée à des facteurs économiques, géographiques, organisationnels et psychosociaux

Inaccessibilité financière des alternatives électriques à la voiture individuelle thermique (VAE, voiture électrique)

Manque d'infrastructures cyclables

OPPORTUNITES

Incitation à la mobilité durable induite par les réglementations environnementales type ZFE et les régimes d'aides alliés

Coordination COM / PAMS

Potentiel des modes actifs pour les déplacements de moins de 10 km

Accroissement de l'intérêt des solutions durables dans un contexte économique difficile

RISQUES

Impacts sociaux des réglementations environnementales type ZFE

Attachement symbolique à la voiture particulièrement fort chez les personnes en insertion

IX. Conclusion et perspectives

A. Synthèse croisée des tableaux AFOM

a. Atouts

Les caractéristiques territoriales du bassin Aire Urbaine Centrale font émerger de nombreux points forts, avec notamment une forte dynamique d'emploi en lien avec l'arrivée de plusieurs gigafactories et la présence d'une population jeune. L'analyse de l'offre de mobilité de droit commun, approfondie par ailleurs dans le diagnostic COM, témoigne d'un réseau ferré, routier et de transports collectifs urbains dense et structurant qui permet une desserte des centralités.

En matière de mobilité solidaire, le bassin AUC bénéficie d'une maturité indéniable, tant d'un point de vue institutionnel qu'opérationnel : une couverture quasi-complète par des plateformes de mobilité et par une offre de diagnostic, accompagnement et transport solidaire, des outils d'information et de coordination et lieux identifiés, des aides financières nombreuses et en partie structurées, une conscience de la nécessité de concilier urgences écologiques et sociales présente.

b. Faiblesses

Le bassin Aire Urbaine Centrale pâtit de difficultés bien connues dans le secteur de la mobilité solidaire : cumul de vulnérabilités psychosociales et économiques dans certaines zones (QPV, rural, périurbain), une offre de transport inégalement répartie induisant des difficultés de déplacement entre pôles, notamment depuis les territoires périurbains et ruraux et donc une forte dépendance à la voiture ; un manque de coordination des offres et aides pourtant foisonnantes (couverture non complète en termes de publics-cibles,) et une fragilité financière des porteurs de solutions de mobilité solidaire.

c. Opportunités

Le bassin Aire Urbaine Centrale est le terreau de dynamiques porteuses, tant du point de vue du contexte territorial (implantation de gigafactories, engagement pour le renouveau du bassin minier ou projet de SERM notamment) que du point de vue de la mobilité solidaire (renforcement de la mobilité transfrontalière, culture de la coopération entre opérateurs de mobilité de droit commun, démarches pionnières type Mamobilité62 et gratuité des transports dans un pôle urbain).

Surtout, la démarche conjointe COM/PAMS initiée constitue un contexte extrêmement novateur et fédérateur pour prolonger et renforcer les dynamiques existantes : appréhension large des publics et de l'écosystème, mise en réseau et

coordination inter-acteurs, convergence vers une vision commune du financement de la mobilité solidaire, potentialités de report modal identifiés, y compris pour les publics-cibles de la mobilité solidaire.

d. Menaces

Enfin, on note un risque de creusement des écarts à différents points de vue : augmentation de l'écart entre la capacité d'accueil des dispositifs de mobilité solidaire et la réalité des besoins, d'autant plus avec le vieillissement de la population ainsi qu'avec la difficulté à identifier les handicaps invisibles et les situations de non-recours ; risque d'inaccessibilité aux opportunités d'emploi liées aux gigafactories pour une partie des publics ; possible aggravation de la fracture numérique et de déconnexion des systèmes d'aide d'une partie des publics ; risque de gaspillage des ressources publiques ; forte dissonance entre l'attachement automobile, particulièrement fort pour les publics en difficulté, et les réglementations environnementales aux impacts sociaux difficiles à anticiper.

B. Vers le plan d'actions

Sur la base de ces enseignements, il est possible de pointer des axes de travail pour l'élaboration du plan d'actions.

Dans une logique de reconsidérer la mobilité de droit commun au prisme de la mobilité solidaire, il est proposé de définir des enjeux communs aux deux démarches COM et PAMS.

A ce stade, quatre enjeux communs sont définis. Ils sont structurés de manière « temporelle », du présent à l'avenir : de la valorisation de l'existant à l'adaptation aux enjeux futurs, en passant par la mise en cohérence de l'existant et le déploiement de nouvelles offres pour pallier les manques actuels :

1. Il existe déjà beaucoup de services de transports, de dispositifs d'aide à la mobilité, qui sont souvent mal connus aussi bien de la part des prescripteurs que des usagers ou potentiels bénéficiaires. Avant de déployer de nouveaux services, il s'agit d'optimiser le recours à l'existant par une meilleure connaissance et une meilleure diffusion de l'information.
2. Certes les dispositifs relatifs à la mobilité sont nombreux, mais ils pourraient être davantage efficaces avec une meilleure coordination et un travail sur leur complémentarité.
3. Pour certains territoires et certains publics, il existe des opportunités de développer la mobilité avec de nouveaux dispositifs, de nouveaux services de mobilité.
4. Pour le bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale, un enjeu décisif ces prochaines années est de permettre aux différents acteurs de la mobilité de



travailler sur les connexions entre les territoires (accessibilité de la métropole lilloise, mobilité transfrontalière, liaisons entre pôles urbains...), en anticipant dès maintenant la réalisation **SERM**.

Ces quatre enjeux peuvent être mis en regard des enseignements du diagnostic PAMS dans l'objectif de préfigurer le plan d'actions. Une vision schématique est proposée à la page suivante dans ce but.

De l'existant...

...A l'avenir

Enjeux COM PAMS



Axes spécifiques PAMS

CONSTITUTION D'UNE « OFFRE SOCLE » DE MOBILITÉ SOLIDAIRE VISANT :

- **L'équilibre territorial** : couverture complète par un maillage fin de lieux d'accompagnement de proximité, mise en cohérence des pôles de services et de l'offre de mobilité solidaire
- **L'accompagnement « intégral » d'un éventail large de public** : personnalisation aux besoins des publics, intégration des publics invisibles, initiation de projets communs pour améliorer la continuité de la chaîne de déplacements, articulation de la gouvernance de la mobilité avec les acteurs de la santé et du logement

ADAPTATION DE L'OFFRE SOCLE AUX ENJEUX DE DEMAIN :

- Le **vieillessement de la population**
- L'arrivée de **nouveaux emplois**
- L'accompagnement social des **réglementations environnementales**



Annexes

Tableau de recensement des offres et services de mobilité solidaire au 29/08/2024

Ce tableau correspond à un recensement « à date », non exhaustif. Cela sera le propre du PAMSD d'actualiser ce recensement de manière à ce que les prescripteurs et la population puissent bénéficier d'une connaissance actualisée des différents dispositifs.

| N° | Echelle Région | Territoire couvert | Organisme | Typologie Région Service | Services de mobilité solidaire | | | | | Tout public | Seniors | Jeunes | Travailleurs précaires et demandeurs d'emploi | Bénéficiaires de minima sociaux | Habitants de territoires peu desservis (OPV, ruraux, périurbains) | Personnes en situation de handicap | Public n'ayant pas les moyens matériels pour se déplacer | Autre |
|-----|----------------|---|---|---|--------------------------------|---------------------|------------------------------|---------------------|----------------------|-------------|---------|--------|---|---------------------------------|---|------------------------------------|--|-------|
| | | | | | Aides financières | Diagnostic mobilité | Accompagnement à la mobilité | Transport solidaire | Services de location | | | | | | | | | |
| 98 | Commune | Courrières (CA Hénin-Carvin) | APEH Mobilité services | Garage solidaire | | | | | | | | | | | | | | |
| 99 | SMT | Artois Mobilités | Artois Mobilités | Transport à la demande (TAD) | | | | X | | | | | | | | | | |
| 98 | Commune | Wasquehal | Bénévolat Ville de Wasquehal | Transport solidaire | | | | X | | | | | | | | | | |
| 85 | EPCI | CA de Lens-Liévin | CA de Lens-Liévin | Aide financière | X | | | | | | | | | | | | | |
| 104 | Commune | Anzin | Commune d'Anzin | Aides financières | X | | | | | | | | | | | | | |
| 101 | Commune | Béthune | Commune de Béthune | Aides financières | X | | | | | | | | | | | | | |
| 100 | Commune | Bruay-la-Buissière | Commune de Bruay-la-Buissière | Aides financières | X | | | | | | | | | | | | | |
| 103 | Commune | Douai | Commune de Douai | Aides financières | X | | | | | | | | | | | | | |
| 110 | Commune | Lille | Commune de Lille | Aides financières | X | | | | | | | | | | | | | |
| 111 | Commune | Marco-en-Baroeul | Commune de Marco-en-Baroeul | Aides financières | X | | | | | | | | | | | | | |
| 113 | Commune | Roubaix | Commune de Roubaix | Aides financières | X | | | | | | | | | | | | | |
| 116 | Commune | Tourcoing | Commune de Tourcoing | Aides financières | X | | | | | | | | | | | | | |
| 120 | EPCI | CA du Pays de Saint-Omer | Diéfi mobilité | Location de véhicule | | | | | X | | | | | | | | | |
| 127 | EPCI | CA du Pays de Saint-Omer | Diéfi Mobilité | Coaching, accompagnement, information, ou | | X | | X | | | | | | | | | | |
| 128 | EPCI | CC du Pays de Lumbres | Diéfi mobilité | Location de véhicule | | | | | X | | | | | | | | | |
| 139 | EPCI | CC du Pays de Lumbres | Diéfi mobilité | Coaching, accompagnement, information, ou | | X | | X | | | | | | | | | | |
| 134 | EPCI | CU d'Arras | CU d'Arras | Tarifcation | X | | | | | | | | | | | | | |
| 137 | EPCI | CU d'Arras | CU d'Arras | Tarifcation | X | | | | | | | | | | | | | |
| 141 | SMT | Syndicat Mixte des Transports du | Ecaillon solidarité insertion | Garage solidaire | | | | | | | | | | | | | | |
| 142 | SMT | Syndicat Mixte des Transports du | Ecaillon solidarité insertion | Transport solidaire | | | | X | | | | | | | | | | |
| 143 | SMT | Syndicat Mixte des Transports du | Ecaillon solidarité insertion | Location solidaire (scooter et voiture) | | | | | X | | | | | | | | | |
| 144 | SMT | Syndicat Mixte des Transports du | Ecaillon solidarité insertion | Coaching, accompagnement, information, ou | | | | | | | | | | | | | | |
| 141 | SMT | Syndicat Mixte des Transports du | Wimooov | Coaching, accompagnement, information, ou | | X | | X | | | | | | | | | | |
| 148 | SMT | Syndicat Mixte des Transports du | Wimooov | Transport solidaire | | | | X | | | | | | | | | | |
| 627 | SMT | Syndicat Mixte des Transports du | Lycée Paul Langevin de Mazières | Garage solidaire | | | | | | | | | | | | | | |
| 146 | EPCI | CA Béthune-Bruay, Artois Lys | EMA - Espace Mobilité de l'Artois | Coaching, accompagnement, information, ou | | X | | X | | | | | | | | | | |
| 148 | EPCI | CA de Lens-Liévin | EMA - Espace Mobilité de l'Artois | Coaching, accompagnement, information, ou | | X | | X | | | | | | | | | | |
| 150 | EPCI | CA d'Hénin-Carvin | EMA - Espace Mobilité de l'Artois | Coaching, accompagnement, information, ou | | X | | X | | | | | | | | | | |
| 158 | EPCI | CC du Pays de Lumbres | Familles rurales Surques et environ | Transport solidaire | | | | X | | | | | | | | | | |
| 159 | EPCI | CC du Pays de Lumbres | Familles rurales Surques et environ | Location de véhicule | | | | | X | | | | | | | | | |
| 160 | EPCI | CC du Pays de Lumbres | Familles rurales Surques et environ | Transport solidaire | | | | X | | | | | | | | | | |
| 167 | EPCI | CA de Lens-Liévin | Garage solidaire du bassin minier | Garage solidaire | | | | | | | | | | | | | | |
| 168 | EPCI | CA de Lens-Liévin | Garage solidaire du bassin minier | Location de véhicule | | | | | X | | | | | | | | | |
| 170 | EPCI | CA du Douaisis | Garage solidaire du douaisis (les clés) | Garage solidaire | | | | | | | | | | | | | | |
| 171 | Commune | Aire-sur-la-Lys (CAPSO) | Garages florauto | Garage solidaire | | | | | | | | | | | | | | |
| 179 | Commune | Aulnoy-les-Valentiennes (CA Valenciennes Métropole) | Garages florauto | Garage solidaire | | | | | | | | | | | | | | |
| 180 | Commune | Bailleul (Coeur de Flandre Agglo) | Garages florauto | Garage solidaire | | | | | | | | | | | | | | |
| 181 | Commune | Béthune (CABBAR) | Garages florauto | Garage solidaire | | | | | | | | | | | | | | |



| N° | Echelle Région | Territoire couvert | Organisme | Typologie Région Service | Aides financières | | | | | | Tout public | Seniors | Jeunes | Travailleurs précaires et demandeurs d'emploi | Bénéficiaires de minima sociaux | Habitants de territoires peu desservis (ZPUs ruraux, périurbains) | Personnes en situation de handicap | Public n'ayant pas les moyens matériels pour se déplacer | |
|-----|----------------|--|---|---|---------------------|------------------------------|---------------------|----------------------|------------------|------------------------|-------------|---------|--------|---|---------------------------------|---|------------------------------------|--|--|
| | | | | | Diagnostic mobilité | Accompagnement à la mobilité | Transport solidaire | Services de location | Services d'achat | Services de réparation | | | | | | | | Autre | |
| 181 | Commune | Englos (MEL) | Garages Norauto | Garage solidaire | | | | | | | | | X | | | | | X | |
| 186 | Commune | Raches Thumesnil (MEL) | Garages Norauto | Garage solidaire | | | | | | | | | X | X | | | | X | |
| 186 | Commune | Lambertart (MEL) | Garages Norauto | Garage solidaire | | | | | | | | | X | X | | | | X | |
| 187 | Commune | Leers (MEL) | Garages Norauto | Garage solidaire | | | | | | | | | X | X | | | | X | |
| 188 | Commune | Lens (CALL) | Garages Norauto | Garage solidaire | | | | | | | | | X | X | | | | X | |
| 189 | Commune | Liévin (CALL) | Garages Norauto | Garage solidaire | | | | | | | | | X | X | | | | X | |
| 200 | Commune | Loos (MEL) | Garages Norauto | Garage solidaire | | | | | | | | | X | X | | | | X | |
| 203 | Commune | Noyelles Godault (CA Hénin-Carvin) | Garages Norauto | Garage solidaire | | | | | | | | | X | X | | | | X | |
| 204 | Commune | Pette-Foné (CA Valenciennes Métropole) | Garages Norauto | Garage solidaire | | | | | | | | | X | X | | | | X | |
| 207 | Commune | Roncq (MEL) | Garages Norauto | Garage solidaire | | | | | | | | | X | X | | | | X | |
| 208 | Commune | Saint-Martin-lez-Tatingham (CAPSO) | Garages Norauto | Garage solidaire | | | | | | | | | X | X | | | | X | |
| 311 | Commune | Saclin (MEL) | Garages Norauto | Garage solidaire | | | | | | | | | X | X | | | | X | |
| 212 | Commune | Sim-le-Noble (Douaisi Agglo) | Garages Norauto | Garage solidaire | | | | | | | | | X | X | | | | X | |
| 214 | Commune | Villeneuve d'Ascq (MEL) | Garages Norauto | Garage solidaire | | | | | | | | | X | X | | | | X | |
| 216 | Commune | Fretin | ASSIFEP | navette | | | | X | | | | | X | | | | | | |
| 218 | Commune | Comines | CCAS de Comines | taxi solidaire | | | | X | | | | | X | X | | | | | |
| 217 | EPCI | Métropole européenne de Lille | SEWEP | Location solidaire (vélo) | | | | | X | | X | | X | X | | | | | |
| 219 | EPCI | Métropole européenne de Lille | Centre social de la Maison rouge / Centre social des 5 bonniers | Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation | | | X | | | | | | | X | | | | | |
| 218 | EPCI | Métropole européenne de Lille | Centre social Nautikus Roubaix | Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation | | | X | | | | X | | | X | | | | | |
| 220 | Commune | Armentières | CCAS d'Armentières | Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation | | | X | | | | | | X | X | | | | | |
| 221 | EPCI | Métropole européenne de Lille | ILEVIA / Wimooov | Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation | | X | X | | | | X | | X | X | | | | | |
| 222 | EPCI | CA de Lens-Liévin | Initiative solidaire FASTT | Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation | | X | X | | | | | | X | X | | | | | |
| 223 | EPCI | CA de Lens-Liévin | Initiative solidaire FASTT | Aide au permis de conduire | X | | | | | | | | X | X | | | | | |
| 224 | EPCI | CASBALR | Artosis Mobilités | Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation | | | X | | | | | | | X | | | | | |
| 226 | Commune | Mazingarbe | Commune de Mazingarbe | Transport solidaire | | | | X | | | X | | | | | X | | | |
| 228 | EPCI | CA de Lens-Liévin | Initiative solidaire FASTT | Location de véhicule | | | | | X | | | | X | X | | | | | |
| 271 | EPCI | CA d'Hénin-Carvin | Mission Locale d'Hénin-Carvin | Aides financières | X | | | | | | | | | X | | | | | |



| N° | Echelle Région | Territoire couvert | Organisme | Typologie Région Service | Aides financières | | | | | | Transport solidaire | Services de location | Services d'achat | Services de réparation | Tout public | Seniors | Jeunes | Travailleurs précaires et demandeurs d'emploi | Bénéficiaires de minima sociaux | Habitants de territoires peu desservis (COP, ruraux, périurbains) | Personnes en situation de handicap | Public n'ayant pas les moyens matériels pour se déplacer | Autre |
|-----|----------------|----------------------------------|--|---|---------------------|------------------------------|-------------------|---------------------|------------------------------|-------------------|---------------------|----------------------|------------------|------------------------|-------------|---------|--------|---|---------------------------------|---|------------------------------------|--|-------|
| | | | | | Diagnostic mobilité | Accompagnement à la mobilité | Aides financières | Diagnostic mobilité | Accompagnement à la mobilité | Aides financières | | | | | | | | | | | | | |
| 289 | EPCI | CA du Douaisis | Plateforme mobilité du Douaisis | Coaching, accompagnement, information, ou | | | | | | X | | | | | | | | X | | | | | |
| 289 | EPCI | CC Cœur d'Ostrevent | Plateforme mobilité du Douaisis | Coaching, accompagnement, information, ou | | | | | | X | | | | | | | | X | | | | | |
| 290 | EPCI | CA de Lens-Liévin | PIUE de Lens-Liévin et d'Hémin-Carvin | Aides financières | X | | | | | | | | | | | | | X | | | | | |
| 289 | EPCI | CA Valenciennes Métropole | SIMOUV via son délégataire TRANSVIL | Tarifations | X | | | | | | | | | | | | | X | X | | | | |
| 289 | EPCI | CA de la Porte du Hainaut | SIMOUV via son délégataire TRANSVIL | Tarifations | X | | | | | | | | | | | | | X | X | | | | |
| 287 | EPCI | CA Valenciennes Métropole | SIMOUV via son délégataire TRANSVIL | Tarifations | X | | | | | | | | | | | | | X | X | | | | |
| 288 | EPCI | CA de la Porte du Hainaut | SIMOUV via son délégataire TRANSVIL | Tarifations | X | | | | | | | | | | | X | | | | | | | |
| 289 | EPCI | CA Valenciennes Métropole | SIMOUV via son délégataire TRANSVIL | Transport solidaire | | | | | | X | | | | | | | | | | X | | | |
| 300 | EPCI | CA de la Porte du Hainaut | SIMOUV via son délégataire TRANSVIL | Transport solidaire | | | | | | X | | | | | | | | | | X | | | |
| 301 | EPCI | CA de la Porte du Hainaut | SIMOUV via son délégataire TRANSVIL | Tarifation | X | | | | | | | | | | | X | | | | | | | |
| 302 | EPCI | CA Valenciennes Métropole | SIMOUV via son délégataire TRANSVIL | Tarifation | X | | | | | | | | | | | X | | | | | | | |
| 304 | SIVT | Syndicat Mixte des Transports du | SMTD | Tarifations | X | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 303 | EPCI | CA du Pays de Saint-Omer | Solidarité et Jalons pour le Travail (SJT) | Auto-école solidaire | | | | | X | | | | | | X | | | | | | | | |
| 306 | EPCI | CA de Lens-Liévin | Tadas | Tarifations | X | | | | | | | | | | X | X | | X | | | X | | |
| 308 | EPCI | CC de Flandre Intérieure | Wimoov Hazebrouck | Coaching, accompagnement, information, ou | | X | X | | | | | | | | X | X | | X | | | X | | |
| 306 | EPCI | CC de Flandre Intérieure | Wimoov Hazebrouck | Micro-crédit | X | | | | | | | | | | X | X | | X | | | X | | |
| 311 | EPCI | CC Cœur de Flandre Agglo | Wimoov Hazebrouck | Location de véhicule | | | | | | X | | | | | X | X | | X | | | X | | |
| 308 | EPCI | CA de la Porte du Hainaut | Wimoov Valenciennes | Coaching, accompagnement, information, ou | | X | X | | | | | | | | X | X | | X | | | X | | |
| 309 | EPCI | CA de la Porte du Hainaut | Wimoov Valenciennes | Micro-crédit | X | | | | | | | | | | X | X | | X | | | X | | |
| 340 | EPCI | CA de la Porte du Hainaut | Wimoov Valenciennes | Location de véhicule | | | | | | X | | | | | X | X | | X | | | X | | |
| 342 | EPCI | CA de la Porte du Hainaut | Wimoov Valenciennes | Garage solidaire | | | | | | | X | | X | | X | X | | X | | | X | | |
| 342 | EPCI | CA de la Porte du Hainaut | Wimoov Valenciennes | Transport solidaire | | | | | | X | | | | | X | X | | X | | | X | | |
| 342 | EPCI | CA Valenciennes Métropole | Wimoov Valenciennes | Coaching, accompagnement, information, ou | | X | X | | | | | | | | X | X | | X | | | X | | |
| 344 | EPCI | CA Valenciennes Métropole | Wimoov Valenciennes | Micro-crédit | X | | | | | | | | | | X | X | | X | | | X | | |
| 345 | EPCI | CA Valenciennes Métropole | Wimoov Valenciennes | Location de véhicule | | | | | | | X | | | | X | X | | X | | | X | | |
| 346 | EPCI | CA Valenciennes Métropole | Wimoov Valenciennes | Garage solidaire | | | | | | | X | | | | X | X | | X | | | X | | |
| 347 | EPCI | CA Valenciennes Métropole | Wimoov Valenciennes | Transport solidaire | | | | | | X | | | | | X | X | | X | | | X | | |
| 378 | EPCI | CC du Pays de Lumbres | Solidarité et Jalons pour le Travail (SJT) | Auto-école solidaire | | | | | X | | | | | | X | | | | | | | | |
| 408 | EPCI | CC de Flandre Intérieure | Wimoov Hazebrouck | Transport solidaire | | | | | | X | | | | | X | X | | X | | | | | |
| 410 | Département | Département du Pas-de-Calais | Département du Pas-de-Calais | Transport solidaire | | | | | | X | | | | | X | X | | X | | | | | |
| 414 | Département | Département du Nord | Département du Nord | Transport solidaire | | | | | | X | | | | | X | | | | | X | | | |
| 449 | EPCI | CA du Pays de Saint-Omer | Solidarité et Jalons pour le Travail (SJT) | Coaching, accompagnement, information, ou | | | | | X | | | | | | X | | | | | | | | |
| 450 | EPCI | CC du Pays de Lumbres | Solidarité et Jalons pour le Travail (SJT) | Coaching, accompagnement, information, ou | | | | | X | | | | | | X | | | | | | | | |
| 480 | Commune | Merville (CC Flandre Lys) | CCAS Merville | Transport solidaire | | | | | | X | | | | | X | | | | | X | | | |
| 588 | Département | Département du Nord | Département du Nord | Aide au permis de conduire | X | | | | | | | | | | X | X | | X | | | | X | |
| 508 | Département | Département du Pas-de-Calais | Département du Pas-de-Calais | Aide au permis de conduire | X | | | | | | | | | | X | | | | | X | | | |
| 637 | EPCI | CA de la Porte du Hainaut | La clef du permis | Auto-école solidaire | | | | | X | | | | | | | | X | | X | | | | |
| 639 | EPCI | CA Valenciennes Métropole | La clef du permis | Auto-école solidaire | | | | | X | | | | | | | | X | | X | | | | |



| N° | Echelle Région | Territoire couvert | Organisme | Typologie Région Service | Aides financières | | | | | | | | | | Tout public | Seniors | Jeunes | Travailleurs précaires et demandeurs d'emplois | Bénéficiaires de minima sociaux | Habitants de territoires peu desservis (GPI, ruraux, périurbains) | Personnes en situation de handicap | Public n'ayant pas les moyens matériels pour se déplacer | Autre |
|-----|----------------|---|--|---|---------------------|------------------------------|---------------------|----------------------|------------------|------------------------|--|---|---|---|-------------|---------|--------|--|---------------------------------|---|------------------------------------|--|-------|
| | | | | | Diagnostic mobilité | Accompagnement à la mobilité | Transport solidaire | Services de location | Services d'achat | Services de réparation | | | | | | | | | | | | | |
| 130 | EPCI | CA Valenciennes Métropole | POINFOR | Garage solidaire | | | | | | | | X | | | | X | | | | | | | |
| 131 | EPCI | CA Valenciennes Métropole | CAPEP | Location solidaire | | | | X | | | | | | | | | | | X | | | | |
| 132 | EPCI | CA Valenciennes Métropole | CAPEP | Auto-école solidaire | | | X | | | | | | | | | | | | X | | | | |
| 133 | Commune | Aulnoy-Lez-Valenciennes | Association Informer Soutenir Insérer (ISI) | Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation | | X | | | | | | | | | | | | | | | X | | |
| 134 | Commune | Aulnoy-Lez-Valenciennes | Association Informer Soutenir Insérer (ISI) | Transport solidaire | | | | X | | | | | | | | | | | | | X | | |
| 135 | EPCI | CU d'Arras | FEJP - Foyers de jeunes et d'éducation populaire | Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation | | X | X | | | | | | | X | X | | | | | | | | |
| 136 | EPCI | CU d'Arras | Société Arts | Transport solidaire | | | | X | | | | | | | | | | | | | X | | |
| 137 | EPCI | CU d'Arras | Société Arts | Transport solidaire | | | | X | | | | | | | | | | | | | X | | |
| 138 | Département | Département du Nord | Hauts-de-France Mobilités/Maison France Services | Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation | | X | X | | | | | | X | | | | | | | | X | | |
| 139 | SMT | Syndicat Mixte des Transports du Douaisis | APPE | Achat solidaire vélo | | | | | | | | | X | | | | | | | | | | |
| 140 | SMT | Syndicat Mixte des Transports du Douaisis | Droit D'velo | Achat solidaire vélo | | | | | | | | | X | | | | | | | | | | |
| 141 | SMT | Syndicat Mixte des Transports du Douaisis | Mobilité en Nord | Auto-école sociale et solidaire | | | | X | | | | | | | | X | | | | | | | |
| 142 | SMT | Syndicat Mixte des Transports du Douaisis | APSR | Auto-école sociale et solidaire | | | | X | | | | | | | | | X | | X | | X | | |
| 143 | SMT | Syndicat Mixte des Transports du Douaisis | SPAM | Transport solidaire | | | | X | | | | | | | X | | | | | | X | | |
| 144 | SMT | Syndicat Mixte des Transports du Douaisis | SIRA et association ACLAHME | Transport solidaire | | | | X | | | | | | | | | | | | | X | | |
| 145 | Département | Département du Pas de Calais | Fédération Départementale Familles rurales POC | Micro-crédit social | | X | | | | | | | X | X | | X | X | X | X | | X | | |
| 146 | EPCI | Métropole Européenne de Lille | MEL / Bévia | Transport solidaire | | | | X | | | | | | | | | | | | | X | | |
| 147 | Commune | Barlin | CCAS de Barlin | Transport solidaire | | | | X | | | | | | | X | | | | | | X | | |
| 148 | Commune | Béthune | CCAS de Béthune | Transport solidaire | | | | X | | | | | | | X | | | | | | X | | |
| 149 | Commune | Bruay-la-Buissière | CCAS de Bruay-la-Buissière | Transport solidaire | | | | X | | | | | | | | | | | | | | | |
| 150 | Commune | Divion | CCAS de Divion | Transport solidaire | | | | X | | | | | | | | | | | | | | | |
| 151 | Commune | Marles-les-Mines | CCAS de Marles-les-Mines | Transport solidaire | | | | X | | | | | | | | | | | | | | | |
| 152 | EPCI | Métropole Européenne de Lille | MEL / Bévia | Tarifcation | | X | | | | | | | | | X | | | | | | | | |
| 153 | Département | Département du Nord | Département du Nord | Aide à la mobilité | | X | | | | | | | | | | | X | | | | | | |
| 154 | EPCI | Métropole Européenne de Lille | Maison Nord Emploi Tourcoing - P... .. | Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation | | | | X | | | | | | | | | X | | | | | | |
| 155 | SMT | CABALR | Artois Mobilités | Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation | | | | X | | | | | | | X | | | | | | | | |



Liste des structures associées lors des mini-ateliers et des entretiens

SIMOUV

SIMOUV
CA Valenciennes Métropole
CA Porte du Hainaut

Nord-Ouest du bassin

CAPSO
CC du Pays de Lumbres
CC Flandres Lys
Cœur de Flandre Agglo

SMTD

Artois mobilité

Artois mobilité
CABBALR
CA Hénin-Carvin
CA Lens-Liévin

CU d'Arras

CC Pévèle-Carembault

Métropole Européenne de Lille

Insertion, Emploi, Formation

Nord Emploi Valenciennes
Mission locale Métropole Sud
Mission locale de l'Artois
Service insertion de Valenciennes Métropole
Maison de l'Emploi Lens-Liévin-Hénin-Carvin
Maison Nord emploi Lille
Direction action sociale, insertion jeunes du Département du Nord
Service local allocation insertion Lens-Liévin du Département du Pas-de-Calais
Alliance pour l'emploi et la solidarité (ALPES)
Maison Emploi Tourcoing Lys
Direction du retour à l'emploi du Département du Nord
Maison Nord emploi du Douaisis
Impulsions Métropole Sud
Maison Nord emploi Roubaix



Opérateurs locaux

Garage solidaire du bassin minier
Ecaillon Solidarité Insertion – ESI
La clef du permis
SNCF TER
Mairie de Lille
Wimoov Hauts-de-France
Association Droit au Vélo – ADAV
Espace Mobilité de l'Artois – EMA
Wimoov Douaisis
Artois mobilité
AFEJI
Défi Mobilité

Entretiens bilatéraux

HDFM
URIOPSS HDF
CSNE
SNCF
Gares & Connexions
AREFIE
IDFM
FASTT
Mobin
France Travail
ARS
MSA Nord Pas-de-Calais
AFEJI
Wimoov
FNTP
AFPA

Solidarité, Santé, Autonomie

MDS Artois
CAF Nord
Département du Nord
Collectif Phare
PTCE autonome Cambrais
Surdi 59

Engagement pour le renouveau du bassin minier

Département du Nord
Département du Pas-de-Calais
Région Hauts-de-France
Préfecture de la Région Hauts-de-France

Chambres consulaires

CCI Grand Hainaut
CCI Grand Lille
Chambre des métiers régionale

Employeurs

Filieris
CCI Grand Lille







Octobre 2024