



Accusé de réception – Ministère de l'intérieur	
11503632	
Acte Certifié exécutoire	
Envoi Préfecture :	03/02/2025
Retour Préfecture :	03/02/2025

LE PLAN D'ACTION COMMUN EN MATIÈRE DE MOBILITÉ SOLIDAIRE DU BASSIN DE MOBILITÉ LITTORAL NORD

2025-2029





Sommaire

● Editos	5
● Préambule.....	7
● Présentation de la démarche.....	8
● Les principaux constats	11
● Les enjeux, objectifs et actions	12
● Les fiches actions	20
● La durée du plan d'actions	79
● La gouvernance.....	80
● Suivi et indicateurs	82
● Les signataires	83
● Annexe : analyse de la mobilité solidaire	





Éditos



REGION HAUTS-
DE-FRANCE



DEPARTEMENT DU
NORD



Éditos



DEPARTEMENT DU
PAS-DE-CALAIS



ETAT



Préambule

La loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 introduit l'obligation d'élaborer des plans d'actions 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 du Littoral Nord.



Présentation de la démarche

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

En Hauts-de-France, les **Départements** et la **Région** se sont accordés pour **copiloter** l'élaboration des PAMS dans chacun des 10 bassins de mobilité dont les contours ont été arrêtés en janvier 2022 après une large concertation. A ce binôme Départements-Région voulu par la LOM est venu se joindre l'**Etat**, par la voix du Commissariat à la lutte contre la pauvreté. Ce partenariat se concrétise notamment par le cofinancement par l'Etat, la Région et chacun des cinq Départements, d'une assistance à maîtrise d'ouvrage permettant de mener la démarche sur l'ensemble des bassins. 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 les PAMS et les 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 **du Littoral Nord**, il a été convenu de mener de front l'élaboration conjointe de ces deux documents en élaborant conjointement ces deux documents. C'est une approche unique en France qui montre la volonté de ne pas traiter à part la mobilité des personnes les plus fragiles mais bien d'appréhender leurs difficultés dans le cadre plus large de la mobilité du quotidien de tous les habitants, les publics fragiles devant avant tout pouvoir également utiliser les services de transports de droit commun.

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

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

- la Communauté d'agglomération Cœur de Flandre,
- la Communauté d'agglomération des Deux Baies en Montreuillois,
- la Communauté d'agglomération du Boulonnais,
- la Communauté d'agglomération du Pays de Saint-Omer,



Présentation de la démarche

- la Communauté de communes de Desvres-Samer,
- la Communauté de communes de la Région d'Audruicq,
- la Communauté de communes de la Terre des Deux Caps,
- la Communauté de Communes des Hauts de Flandre,
- la Communauté de communes du Haut-Pays du Montreuillois,
- la Communauté de communes du Pays de Lumbres,
- la Communauté de Communes Pays d'Opale,
- la Communauté Urbaine de Dunkerque Grand Littoral,
- le Syndicat Intercommunal des Transports urbains de l'Agglomération du Calaisis (SITAC).

Le **comité de pilotage** pour l'élaboration du PAMS est constitué des structures signataires ainsi que du Pôle Métropolitain Côte d'Opale, France Travail, de la Caisse d'allocations familiales (CAF), des services de l'Etat - Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL), Direction régionale de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités (DREETS) - et du Conseil économique, social et environnemental régional (CESER).

Le **comité technique** a lui rassemblé les mêmes partenaires ainsi que les agences d'urbanisme, les associations impliquées sur la thématique mobilité, les plateformes de mobilité, les missions locales...

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 groupes d'échanges ou mini-ateliers, les collègues d'acteurs suivants :

- les opérateurs locaux de mobilité,
- les employeurs,
- les acteurs de l'insertion et de l'emploi,
- les acteurs de la solidarité, de la santé et de l'autonomie.

Un an et demi a été nécessaire pour concevoir le plan d'actions

Plus précisément, on compte 20 mois entre le premier comité technique, organisé le 4 avril 2023, et le comité de pilotage examinant le projet final de PAMS du Littoral Nord le 3 décembre 2024. Cela aura été le temps nécessaire pour établir une méthodologie et élaborer le document.

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.



Présentation de la démarche

La première phase, commune au COM et au PAMS, a permis de dresser un état des lieux de la mobilité sur le bassin Littoral Nord.

Les membres du comité de pilotage, qui s'est tenu le 5 décembre 2023 à Boulogne-sur-Mer, ont pu s'appuyer sur ce diagnostic problématisé pour identifier les principaux **enjeux** se présentant dans le bassin de mobilité et pour définir les **objectifs** à viser en priorité pour répondre à ces enjeux.

Il est à noter que le diagnostic réalisé 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 2023 par la Région auprès de l'ensemble des AOM afin de les interroger sur la mobilité et les services de transport ;
- un recueil de fiches thématiques élaboré par les services de la Région ;
- les travaux des membres du comité technique qui se sont réunis les 4 avril 2023 à Vieille-Eglise et 27 septembre 2023 à Desvres ;
- les mini-ateliers animés en visio-conférence par le cabinet de conseil Auxilia ;
- les travaux en sous-groupes organisés lors de la demi-journée atelier du 28 juin 2023 à Dunkerque ;
- de nombreux entretiens bilatéraux assurés par Auxilia.

A partir de ces différentes ressources, Auxilia a pu produire une analyse qualitative et spécifique à la mobilité solidaire dans le bassin de mobilité Littoral Nord en décembre 2023, en annexe de ce PAMS.

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 16 mai 2024 à Calais. La matinée a donné l'occasion de partager des présentations et des retours d'expérience, avec les interventions des associations Face Côte d'Opale, la Maison de l'Initiative de Grande-Synthe, Défi Mobilité de Saint-Omer, des témoignages de bénéficiaires, la présentation de Hauts-de-France Mobilités puis des stands avec des ateliers et des démonstrations. L'après-midi a été consacré à des travaux en sous-groupes pour préciser le contenu des futures actions du PAMS. De plus, les membres du comité technique se sont réunis le 26 juin 2024 pour examiner une première proposition de fiches-actions établie par Auxilia.

Une consultation écrite a ensuite été effectuée du 10 octobre au 8 novembre 2024 auprès des structures membres du comité de pilotage sur la base de fiches-actions devant constituer le cœur du futur PAMS.

Le résultat de cette consultation, ainsi que le PAMS du Littoral Nord dans son intégralité, ont été présentés lors du comité de pilotage final du 3 décembre 2024 à Hazebrouck.



Les principaux constats

Les caractéristiques territoriales du bassin Littoral Nord font émerger de nombreux points saillants, avec notamment une forte dynamique d'emploi et la présence d'une population jeune. L'analyse de l'offre de mobilité de droit commun, approfondie par ailleurs lors de la phase de diagnostic, fait ressortir un réseau ferré, routier et de transports collectifs urbains particulièrement structurant.

En matière de mobilité solidaire, le bassin Littoral Nord bénéficie d'une maturité indéniable, tant d'un point de vue institutionnel qu'opérationnel : une couverture 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, des aides financières nombreuses, une conscience de la nécessité de concilier urgences écologiques et sociales présente.

Le bassin Littoral Nord 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 zones blanches, notamment sur la zone ouest de l'arrière-pays du bassin, et une forte dépendance à la voiture ;
- un manque de coordination des offres et aides pourtant foisonnantes qui se traduit par une couverture non complète en termes de publics-cibles, avec une sous-représentation des seniors, des personnes en situation de handicap ou encore des personnes qui n'ont pas les ressources nécessaires pour se déplacer vers les offres solidaires ;
- 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 Littoral Nord : 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.

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 enjeux, objectifs et actions

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

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

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

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

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

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

- Identifier les compétences des acteurs de la mobilité et les financements
- Améliorer la connaissance de l'offre de services de transports existants
- Accompagner les habitants dans leur mobilité

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

Hauts-de-France Mobilités (HdFM), 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 Hauts-de-France Mobilités 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 Littoral Nord. 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 – Coordonner les acteurs de la mobilité

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

- Renforcer le dialogue entre les acteurs de la mobilité
- Optimiser l'utilisation des PEM au service de l'intermodalité
- Développer et améliorer les outils et services intermodaux
- Optimiser la gestion des situations dégradées



Les enjeux, objectifs et actions

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 du Littoral Nord 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 Littoral Nord, les 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.

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 de créer un comité de pilotage à l'échelle du bassin réunissant l'Etat (Commissaire à la Lutte contre la pauvreté), la Région, les Départements du Nord et du Pas-de-Calais, les AOM, Hauts-de-France Mobilités et les partenaires de premier niveau (France Travail, CAF, ARS, DREETS, DREAL, PMCO), ainsi que d'autres structures selon l'ordre du jour (Education Nationale, ARS...).

En parallèle, un club de la mobilité solidaire sera mis en place, permettant notamment de mettre en place 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. – Renforcer l'accompagnement et la coordination des acteurs de la mobilité solidaire au travers de plateformes départementales

Côté Département du Pas-de-Calais, on note une couverture complète du bassin Littoral Nord, animée sur le Calaisis et le Boulonnais par FACE Côte d'Opale, sur l'Audomarois par Défi Mobilité depuis 2021 et sur le Montreuillois avec Adefi Mission Locale. Ces derniers agissent en coordination dans le cadre de la plateforme départementale « Mamobilité62 ».

Le Département du Nord, via les agents d'accueil présents dans les espaces France Services, dispense un premier niveau d'accompagnement à la mobilité (orientation et conseil). Il s'appuie également sur une grande diversité d'acteurs de la mobilité solidaire et finance un grand nombre de projets sur le Littoral Nord avec des acteurs structurants tels que le carrefour des mobilités porté par la Maison de l'Initiative à Grande-Synthe ou Wimoov sur Hazebrouck.

L'objectif est de couvrir l'ensemble du bassin Littoral Nord 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.



Les enjeux, objectifs et actions

Fiche action 2.3. – 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.

Fiche action 2.4. – 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.

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

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

- Faciliter la mobilité pour tous les publics vulnérables
- Développer les mobilités actives
- Développer les mobilités partagées
- Développer les liaisons interterritoriales – transfrontalières – vers la métropole lilloise

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 Littoral Nord.

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

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

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

Fiche action 3.2. – Savoir mobiliser les leviers de financements pour développer des actions complémentaires, notamment dans les territoires ruraux

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 3.3. – Mettre en œuvre des dispositifs de mobilité complémentaires pour différents publics

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 auprès :

- **des demandeurs d'emploi et des stagiaires de la formation professionnelle** : 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 ».
- **des jeunes** : 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 enjeux, objectifs et actions

- **des apprentis** : 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.
- **des seniors** : 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.
- **des personnes à mobilité réduite ou en situation de handicap** : les outils d'information doivent être adaptés, par exemple grâce à la méthode FALC, avec des options pour les personnes malvoyantes et malentendantes. Concernant les services de transports, le recensement des arrêts de cars interurbains va être réalisé tandis que la mise en accessibilité des gares se poursuit avec les SD'AP (Schémas directeurs d'accessibilité). 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.

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

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

- Caractériser les besoins en déplacements
- Développer les solutions autour des infrastructures
- Développer de nouveaux services de transport
- Informer les employés et demandeurs d'emplois sur les solutions de mobilité

Le bassin de mobilité Littoral Nord a la spécificité de connaître actuellement d'importantes évolutions dans le tissu économique local. Dans le Dunkerquois vont notamment être créés plus de 20 000 emplois dans les 10 ans. Les enjeux de mobilité transfrontalière sont également extrêmement importants. De plus, de nombreux emplois sont non pourvus, faute de solution de mobilité pour les demandeurs d'emplois.

Les acteurs du territoire doivent nécessairement travailler ensemble pour que la mobilité ne soit plus un frein dans l'accès à l'emploi.



Les enjeux, objectifs et actions

Fiche action 4.1. – Préparer et favoriser l'accès aux opportunités d'emplois issues de l'arrivée de nouvelles usines dans le Dunkerquois

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

- Clarifier et communiquer sur les instances de gouvernance du projet
- Faire évoluer l'offre de transports pour répondre aux nouveaux besoins
- Inciter les salariés à utiliser l'offre de transport par différents canaux

Fiche action 4.2. – Faciliter la mobilité pour l'accès à l'emploi transfrontalier

L'objectif de cette action est de proposer des solutions opérationnelles afin de faciliter l'accès à l'emploi transfrontalier. Pour cela, différentes pistes sont proposées :

- Poursuivre et renforcer les dynamiques de coopération transfrontalière
- Mobiliser les plateformes de mobilité solidaire et France Travail pour lever les freins spécifiques à la mobilité transfrontalière
- Mieux connaître et faire connaître les possibilités de mobilité transfrontalière dans le cadre du travail auprès des travailleurs mais aussi des employeurs

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

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

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

	Une meilleure connaissance des services de mobilité pour une information optimisée à destination de la population				Coordonner les acteurs de la mobilité				Une offre de mobilité complémentaire, adaptée au territoire et aux différents publics				La mobilité en Littoral Nord : un levier pour l'accès aux nouveaux emplois et métiers en tension			
	Identifier les compétences des acteurs de la mobilité et les financements	Améliorer la connaissance de l'offre de services de transport existants	Renforcer le dialogue entre les acteurs de la mobilité	Optimiser l'utilisation des PM au service de l'intermodalité	Optimiser la gestion des situations dégradées vitrines	Faciliter la mobilité pour tous les publics	Développer les mobilités actives	Développer les liaisons intermodales - vers la métropole illoise	Caractériser les besoins en déplacements	Développer les solutions autour des infrastructures	Développer de nouveaux services de transport	Informers les employés et demandeurs d'emplois sur les solutions de mobilité				
1.1 RECENSER ET CENTRALISER L'INFORMATION SUR L'ENSEMBLE DES DISPOSITIFS DE MOBILITÉ SOLIDAIRE	X	X	X										X			
1.2 AMÉLIORER L'INFORMATION ET L'ORIENTATION À LA MOBILITÉ EN SENSIBILISANT ET FORMANT LES PRESCRIPTEURS		X	X										X			
1.3 COMPRENDRE LES MANQUES ET LES BESOINS D'AUJOURD'HUI ET DE DEMAIN	X	X	X						X				X			
2.1 DÉFINIR LA GOUVERNANCE DE LA MOBILITÉ SOLIDAIRE SUR LE BASSIN				X												
2.2 – RENFORCER L'ACCOMPAGNEMENT ET LA COORDINATION DES ACTEURS DE LA MOBILITÉ SOLIDAIRE AU TRAVERS DE PLATEFORMES DÉPARTEMENTALES		X	X		X											
2.3 – DÉVELOPPER, FAIRE CONNAÎTRE ET COORDONNER TERRITORIALEMENT LES DISPOSITIFS D'AIDE AUX CHANGEMENTS DE COMPORTEMENT		X	X													
2.4 – SUIVRE ET ÉVALUER LES ACTIONS DU PAMS				X												
3.1 – DÉFINIR ET TENDRE VERS UNE OFFRE IDÉALE DE L'ACCOMPAGNEMENT DE MOBILITÉ SOLIDAIRE MAINTenant TOUT LE BASSIN		X	X		X	X										
3.2 – SAVOIR MOBILISER LES LEVIERS DE FINANCEMENT POUR DÉVELOPPER DES ACTIONS COMPLÉMENTAIRES, NOTAMMENT DANS LES TERRITOIRES RURAUX				X		X										
3.3A – METTRE EN ŒUVRE DES DISPOSITIFS DE MOBILITÉ COMPLÉMENTAIRES POUR DIFFÉRENTS PUBLICS : LES DEMANDEURS D'EMPLOI ET LES STAGIAIRES DE LA FORMATION PROFESSIONNELLE					X	X										
3.3B – METTRE EN ŒUVRE DES DISPOSITIFS DE MOBILITÉ COMPLÉMENTAIRES POUR DIFFÉRENTS PUBLICS : LES JEUNES					X	X										
3.3C – METTRE EN ŒUVRE DES DISPOSITIFS DE MOBILITÉ COMPLÉMENTAIRES À LA MOBILITÉ POUR DIFFÉRENTS PUBLICS : LES APPRENTIS					X	X										
3.3D – METTRE EN ŒUVRE DES DISPOSITIFS DE MOBILITÉ COMPLÉMENTAIRES À LA MOBILITÉ POUR DIFFÉRENTS PUBLICS : LES SENIORS					X	X										
3.3E – METTRE EN ŒUVRE DES DISPOSITIFS DE MOBILITÉ COMPLÉMENTAIRES POUR DIFFÉRENTS PUBLICS : LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE (PMR) / PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP (Psh)					X	X										
4.1 – PRÉPARER ET FAVORISER L'ACCÈS AUX OPPORTUNITÉS D'EMPLOIS ISSUES DE L'ARRIVÉE DE NOUVELLES USINES DANS LE DUNKERQUOIS													X			
4.2 – FACILITER LA MOBILITÉ POUR L'ACCÈS À L'EMPLOI TRANSFRONTALIER							X						X			
4.3 – LEVER LES FREINS À LA MOBILITÉ POUR FACILITER L'ACCÈS À L'EMPLOI DANS LES FILIÈRES PROFESSIONNELLES EN TENSION					X										X	

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

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

L'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 territoires couverts (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 Littoral Nord, ce sont près de 130 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.

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

- Ces portails ne sont pas interconnectés et peuvent fournir des résultats partiels (les plateformes n'apparaissent pas dans les résultats de recherche) ou non mis à jour.
- Ils sont 100% numérique et l'information disponible peut être insuffisante ou inadaptée aux difficultés de compréhension de certains publics.
- 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 une meilleure coordination (entre les acteurs) et une communication optimisée (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 mobilités** comportant des informations sur l'ensemble des mobilités dont la mobilité solidaire (services et aides) et les transports de droit commun.

Cet annuaire sera développé par Hauts-de-France Mobilités (HdFM) 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 à chaque bénéficiaire de savoir très précisément 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 en 2025 avec la mise en service des nouveaux médias. Le périmètre actuel est plus restreint (calculateur d'itinéraires multimodal et multi-réseaux composés 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 des services et dispositifs.

En effet, la pertinence et l'utilité de cet annuaire s'appuient sur la mise en place d'un process de centralisation de l'information et d'actualisation régulière qui sera à définir de manière concertée par la Région, les Départements et HdFM. Sur ce sujet, le retour de l'expérimentation en cours avec la Maison Nord Emploi de Valenciennes permettra de définir, pour chaque bassin, une procédure claire de remontée de l'information. La procédure « technique », pilotée par HdFM, 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 à Hauts-de-France Mobilités ;
- 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 Littoral Nord, le processus de remontée d'information bénéficiera de la structuration des acteurs de la mobilité solidaire, notamment avec la plateforme *Mamobilité62*, qui pourra nourrir l'outil développé par Hauts-de-France Mobilités. 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.

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) ;
- transfert des informations aux échelles infrarégionales (département, 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 1.3) ;
- concertation et valorisation auprès des acteurs proposant d'autres outils d'information ;
- valorisation auprès des acteurs de la mobilité solidaire et des publics.

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



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- Région
- Départements



PARTENAIRES

- HdFM
- AOM
- EPCI
- France Travail
- Opérateurs de mobilité solidaire



CIBLES

- Opérateurs de mobilité solidaire
- Prescripteurs
- Bénéficiaires



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

①

Première année (2025)

- Construction concertée de l'interopérabilité des bases de données aux différentes échelles (bassin, départements, région), comprenant notamment la définition des informations incontournables pour les différents acteurs impliqués et cibles (a minima, concertation entre HdFM 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)



ACTIONS LIÉES

- 1.2 Améliorer l'information et l'orientation à la mobilité en sensibilisant et formant les prescripteurs ;
- 1.3 Comprendre les manques et les besoins d'aujourd'hui et demain ;
- 2.1 Définir la gouvernance de la mobilité solidaire sur le bassin ;
- 3.1 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 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

De nombreux services et offres existent déjà pour la mobilité des personnes en difficulté (plus de 130 dispositifs recensés sur le bassin Littoral Nord). 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 80% 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 Littoral Nord, 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, antennes régionales, maisons France Services, maisons Nord Solidarités (59), maisons du Département Solidarité (62), épiceries sociales et solidaires, acteurs de la santé, bureaux de vente de transports en commun, missions locales, agences France Travail, etc.
- **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 base, 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, 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 HdF Mobilités. Elle pourra être complétée par un webinaire sur les informations mobilité « de base », qui pourrait régulièrement être actualisé.

En complément, les acteurs qui le souhaitent pourraient être formés par les acteurs structurants de la mobilité solidaire 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, rencontrant des publics orientés sur prescription et ayant des difficultés de mobilité avérées (deuxième niveau)**

Pour ces acteurs, déjà formés aux offres et enjeux de la mobilité solidaire, il s'agira de donner accès aux webinar et aux temps d'échange proposés ci-dessus, de manière à ce 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 HdFM sur la mobilité de droit commun et solidaire :

- jeunes (missions locales) ;
- PMR / PSH (MDPH) ;
- demandeurs d'emplois (France Travail) ;
- ménages précaires (centres sociaux, CCAS, CPAM) ;
- seniors ;
- publics « hors statut » pouvant être concernés par des difficultés « invisibles » liées à la mobilité (MDS, Maisons France Services...).

Pour rappel, HdFM ne peut proposer ce type de formations qu'à ses adhérents.



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- Région
- Départements



PARTENAIRES

- Etat
- Région
- Départements
- Communes
- Communautés de communes
- Associations
- AFPA
- PFM
- HdFM
- Structures d'insertion incluant 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

2025

Elaboration de la formation :

- Constitution de la liste d'acteurs à cibler ;
- Recensement des ressources utiles préexistantes ;
- Élaboration du programme de formation (contenu, format, outils) ;
- Identification d'éventuels financements.

2

Dès septembre 2025

- Communication externe et animation des premières formations.

3

Chaque année

- Reconduction de la formation dans une démarche d'amélioration continue ;
- Communication large sur l'annuaire HdFM ;
- Remontée des besoins et attentes de la part 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

Premier niveau :

- Guides, sites web des plateformes de mobilité solidaire ;
- Recensement actualisé des lieux d'information, offres et aides de mobilité par HdFM ;
- Formation aux outils Pass Pass aux adhérents de HdFM.

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.).



ACTIONS LIÉES

- 1.1 Recenser et centraliser l'information sur l'ensemble des dispositifs de mobilité solidaire ;
- 3.1 Définir et tendre vers une offre idéale de l'accompagnement de mobilité solidaire maillant tout le bassin.

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

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Démographie

A l'instar du territoire régional, le bassin Littoral Nord connaît un déficit démographique qui, s'il se prolonge, aboutira à une diminution d'environ 10% de la population à horizon 2040. Cette évolution est particulièrement prégnante dans les zones littorales urbaines, contrairement à l'arrière-pays qui est en croissance démographique. Cela induit une augmentation des distances à parcourir pour accéder aux emplois et aux services et potentiellement une dépendance plus forte à la voiture, notamment pour les ménages précaires. Ces projections tendanciennes peuvent être compensées par l'attractivité économique du territoire en lien avec la création massive d'emplois (voir plus bas). Cette évolution démographique repose par ailleurs sur un vieillissement de la population dont la réalité sera tangible avant la fin de la première période d'application du PAMS (2029), en particulier dans les territoires ruraux. Le scénario Omphale de l'Insee anticipe une augmentation de près de 80% de la population de plus de 75 ans à horizon 2040. 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

Les ZFE ne sont finalement pas à l'ordre du jour immédiat des pôles majeurs du bassin Littoral Nord. Mais à plus long terme, il est à envisager un impact de la situation environnementale sur la mobilité. Le renouvellement « naturel » du parc automobile vers l'électrique, la hausse des prix du carburant et l'inégal déploiement des bornes de recharge électrique sur les territoires, sont autant de facteurs qui risquent de fragiliser la situation des ménages précaires, en provoquant des démotorisations subies. La capacité des garages solidaires à suivre ces évolutions pose question, même si la loi du 5 avril 2024 sur le réemploi des voitures usagées pour les plus précaires ouvre des pistes intéressantes. Le développement des alternatives à la voiture, dans la lignée des initiatives existantes (comme la gratuité des transports urbains à Dunkerque et Calais), sera déterminante pour ces publics.

Emploi

Le bassin Littoral Nord conserve une spécificité industrielle historique. L'industrie représente ainsi 30 à 40% des emplois salariés du Dunkerquois et de l'Audomarois. Cette caractéristique est réaffirmée pour les prochaines années avec 20 000 emplois annoncés sur le Dunkerquois.

Offre de mobilité

Le bassin Littoral Nord est couvert par une offre de diagnostic et d'accompagnement mobilité et de transport solidaire dense, comprenant parfois plusieurs services sur un EPCI. L'offre d'accompagnement se caractérise par une diversité de leviers (orientation, auto-école sociale, accompagnement général vers une mobilité pérenne, etc.) présents sur l'ensemble des EPCI du bassin, permettant de répondre à différents besoins. Cette diversité de leviers constitue l'« offre socle », identifiée au titre du diagnostic PAMS, et poursuivant un enjeu de démultiplication à l'échelle locale (voir action 3.1). 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 Littoral Nord, 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 on considère que 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 Littoral Nord. Sur cette base, plusieurs niveaux d'action peuvent être envisagés :

1/ A minima, actualiser la connaissance des manques sur la base des mises à jour régulières du recensement de l'information sur les offres disponibles (cf. action 1.1).

2/ Approfondir les informations disponibles, afin de pouvoir préciser les manques et des besoins, par exemple en ajoutant des éléments sur les capacités d'accueil des structures et sur leur saturation.

3/ 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 afin d'identifier les zones blanches ;
- Réaliser une étude expérimentale à destination de différents profils de jeunes (collégiens, lycéens, apprentis, jeunes suivis par une mission locale) pour explorer des solutions spécifiques, notamment les alternatives au permis (cf. Action 3.3.B) ;
- Mieux connaître les besoins en déplacement des apprentis sur le bassin (cf. Action 3.3.C).

Au-delà de la période d'application du PAMS (2024-2029), il est également primordial d'anticiper dès maintenant les tendances sociétales qui auront un impact fort sur la mobilité des ménages modestes.

Trois actions complémentaires peuvent être envisagées :

- Réaliser une veille régulière, sur la base notamment des travaux de l'Agence 2020-2040 de la Région, et ceux des agences d'urbanisme (AGUR, AUD du Pays de Saint-Omer, Boulogne-sur-Mer Développement Côte d'Opale) ;
- Échanger 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.



NATURE DE L'ACTION

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

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



PILOTES

- Région
- Départements



PARTENAIRES

- AOM et opérateurs de mobilité solidaire
- Agence 2020 – 2040
- Agences d'urbanisme
- Acteurs de l'emploi, de l'habitat, de l'aide à domicile
- HdFM



CIBLES

- Prescripteurs
- Bénéficiaires
- Personnes âgées
- Aidants familiaux
- Secteur de l'aide à domicile
- Salariés et demandeurs d'emploi concerné 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 HdFM) : 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

- 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 2023 ;
- recensement de l'offre centralisée par Hauts-de-France Mobilités 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 - Hauts-de-France Mobilités).



ACTIONS LIÉES

- 1.1 Recenser et centraliser l'information sur l'ensemble des dispositifs de mobilité solidaire ;
- 2.1 Définir la gouvernance de la mobilité solidaire sur le bassin ;
- 3.1 Définir et tendre vers une offre idéale de l'accompagnement de mobilité solidaire maillant tout le bassin ;
- 3.3A Mettre en œuvre des dispositifs de mobilité complémentaires pour différents publics : les demandeurs d'emploi et les stagiaires de la formation professionnelle ;
- 3.3B Mettre en œuvre des dispositifs de mobilité complémentaires pour différents publics : les jeunes ;
- 3.3C Mettre en œuvre des dispositifs de mobilité complémentaires pour différents publics : les apprentis ;
- 3.3D Mettre en œuvre des dispositifs de mobilité complémentaires pour différents publics : les seniors ;
- 3.3E Mettre en œuvre des dispositifs de mobilité complémentaires pour différents publics : les personnes à mobilité réduite (PMR) / Personnes en situation de handicap (PSH).

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

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

L'écosystème actuel de la mobilité solidaire est composé d'une multitude d'acteurs dans le bassin de mobilité Littoral Nord, avec des problèmes de manque de lisibilité de l'offre et des aides, et de non-recours ; mais aussi une difficulté à savoir « qui fait quoi ». Les acteurs constatent des problématiques 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, telle 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 de la Commissaire 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 entre structures 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 d'ateliers techniques à Dunkerque et à Calais, de comités techniques à Desvres, Vieille-Eglise ou Guînes, et de comités de pilotage à Boulogne-sur-Mer et à Hazebrouck. 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

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

A l'échelle du bassin, la gouvernance du PAMS est constituée d'un comité de pilotage annuel, d'une conférence des financeurs via un comité technique et d'un club de la mobilité solidaire (précisé plus bas), organisés par le trinôme Etat, Région et Départements.

Le comité de pilotage :

- 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.

Composition : Etat, Région, Départements, AOM, Hauts-de-France Mobilités, France Travail, CAF, DREETS, DREAL, Pôle métropolitain Côte d'Opale ;

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

Le comité technique :

- Anime une conférence des financeurs afin de :
 - Identifier collectivement les actions prioritaires à financer ;
 - Coordonner les financements pour éviter les doublons et favoriser les complémentarités ;
 - Partager les bilans des actions financées afin de déterminer quelles orientations les financements de chaque acteur peuvent prendre pour une allocation optimale des ressources financières.

Composition : acteurs institutionnels financeurs (Etat, Région, Départements, AOM, France Travail, etc.)

Le Club de la mobilité solidaire :

- soutient et suit la mise en œuvre des actions prioritaires validées en comité de pilotage ;
- 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 pilotage ;
- coordonne les actions qui nécessitent une mutualisation (ex : un garage solidaire sur plusieurs AOM/EPCI)
- en fonction des besoins, organise des échanges sur des sujets spécifiques ;
- valorise les dispositifs d'accompagnement au changement de pratique existants sur le territoire (ex : challenge/défi mobilité – action 2.3) ;
- relaie les événements mobilité du bassin, comme le Circuit mobilité proposé par la plateforme FACE Côte d'Opale pour la semaine européenne de la mobilité, et coordonne les événements pour éviter les conflits d'agenda.

Composition : structures membres du Comité de pilotage, structures membres des COTECH déjà réunis dans la démarche d'élaboration du PAMS, en associant davantage les employeurs et les habitants et les usagers.

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.

Enfin, chaque autorité organisatrice de la mobilité, au sein de ses comités des partenaires, est invitée à présenter un état d'avancement du PAMS.



NATURE DE L'ACTION

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

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



• Etat • Région • Départements	<u>Comité de pilotage :</u> • Signataires du PAMS • Partenaires de 1^{er} niveau : ▶ France Travail ▶ PMCO ▶ CAF ▶ DREETS ▶ DREAL • En fonction de l'ordre du jour, d'autres partenaires pourront être invités : ▶ ADIL ▶ ARS ▶ AFPA ▶ Education Nationale ▶ Sous-préfectures ▶ Fédération de métiers en tension, etc <u>Comité technique :</u> • Etat • Région • Départements • AOM • Collectivités locales • France Travail, etc .	• Structures membres du comité de pilotage • CAF • Maisons Départementales des Personnes Handicapées • Unions départementales des Missions Locales / Maisons de l'emploi et de la formation (AREFIE) • UDCCAS • URIOPSS • Plateformes et opérateurs de mobilité solidaires • Opérateurs de transport • Cellule France Mobilités • Gestionnaires de Pôles d'échange • Acteurs santé • Acteurs handicap • Associations locales • Représentants d'employeurs • Représentants d'habitants/usagers
--	--	---



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

En 2025

- Premier comité de pilotage du PAMS Littoral Nord ;
- Premier comité technique du PAMS Littoral Nord ;
- Premier club de la mobilité solidaire du PAMS Littoral Nord.

2

Puis chaque année

- 1 comité de pilotage ;
- 1 comité technique ;
- 1 club de la mobilité solidaire a minima.



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Conditions de réussite :

- Coordination et animation (invitations, logistique, élaboration ordre du jour, compte-rendu...) ;
- Préparation en amont des ordres du jour et des documents associés : implication des services de l'Etat, de la Région, des Départements et des AOM ;
- Propositions de salles par les AOM.



INDICATEURS DE SUIVI

- Tenue annuelle du comité de pilotage (Oui/Non) ;
- Tenue annuelle du comité technique (Oui/Non) ;
- Nombre annuel de rencontres du club de la mobilité solidaire.



ACTIONS LIÉES

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

FICHE ACTION 2.2 – Renforcer l'accompagnement et la coordination des acteurs de la mobilité solidaire au travers de plateformes départementales

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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 mobilités en prenant en compte la mobilité des publics vulnérables.

Côté Département du Pas-de-Calais, on note une couverture complète du bassin Littoral Nord, animée sur le Calaisais et le Boulonnais par FACE Côte d'Opale et sur l'Audomarois par Défi Mobilité depuis 2021. Ces derniers agissent en coordination dans le cadre de la plateforme départementale « Mamobilité62 ».

ZOOM sur Mamobilité62, la plateforme de mobilité départementale du Pas-de-Calais

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).

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 le Littoral Nord avec des acteurs structurants tels que le carrefour des mobilités porté par la Maison de l'initiative à Grande-Synthe ou Wimoov sur Hazebrouck.

A ce jour, la coordination via une « plateforme de mobilité » telle que définie juste avant n'est pas mise en place. Aussi, il existe un risque important de situation de non-recours à cause du manque de lisibilité et d'une accessibilité peu aisée à l'offre de mobilité solidaire.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

1. Couvrir l'ensemble du bassin par une organisation unifiée de l'accès (sur prescription) à un parcours mobilité de tous les publics vulnérables de type plateforme de mobilité
 - Définir le dispositif d'accès à un parcours de mobilité : prescription, outils (fiche navette, etc.) ;
 - Définir les modalités de coordination des structures locales jouant le rôle de plateformes ;
 - Permettre le déploiement de nouveaux services d'accompagnement et de transport / mobilité solidaire ;
 - Identifier les structures porteuses potentielles sur la partie Nord.
2. Travailler la coordination à l'échelle des 2 départements afin de permettre la continuité des actions et de dépasser les « frontières administratives »
3. Organiser les remontées d'informations pour l'alimentation d'un portail territorialisé issu du futur annuaire des services de mobilité porté par Hauts-de-France Mobilités (cf. action 1.1)



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- Départements



PARTENAIRES

- Etat
- Région
- France Travail
- AOM/EPCI
- HdFM



CIBLES

- Publics vulnérables du bassin



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Dès 2024

- 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 existants : 5 conseillers mobilité mobilisables à l'échelle du bassin.



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de bénéficiaires « très vulnérables » accueillis chaque année ;

Indicateurs pris en compte au niveau départemental :

- Nombre d'accompagnements mobilité ;
- Nombre de prises en charge ponctuelle d'orientation vers un service de mobilité ;
- Nombre de parcours ayant abouti à une mobilité pérenne et durable.



ACTIONS LIÉES

- 1.1 Recenser et centraliser l'information sur l'ensemble des dispositifs de mobilité solidaire ;
- 1.2 Améliorer l'information et l'orientation à la mobilité en sensibilisant et formant les prescripteurs ;
- 2.1 Définir la gouvernance de la mobilité solidaire sur le bassin ;
- 3.1 Définir et tendre vers une offre idéale de l'accompagnement de mobilité solidaire maillant tout le bassin ;
- 3.2 Savoir mobiliser les leviers de financements pour développer des actions complémentaires, notamment dans les territoires ruraux ;
- 3.3A Mettre en œuvre des dispositifs de mobilité complémentaires pour différents publics : les demandeurs d'emploi et les stagiaires de la formation professionnelle ;
- 3.3B Mettre en œuvre des dispositifs de mobilité complémentaires pour différents publics : les jeunes ;
- 3.3C Mettre en œuvre des dispositifs de mobilité complémentaires pour différents publics : les apprentis ;
- 3.3D Mettre en œuvre des dispositifs de mobilité complémentaires pour différents publics : les seniors ;
- 3.3E Mettre en œuvre des dispositifs de mobilité complémentaires pour différents publics : les personnes à mobilité réduite (PMR) / Personnes en situation de handicap (PSH).

FICHE ACTION 2.3 – Développer, faire connaître et coordonner territorialement les dispositifs d'aide aux changements de comportement

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

L'une des priorités de la LOM est d'accompagner, voire d'initier les 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. 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 délivrer dès le plus jeune âge une culture de l'écomobilité et donc à faire connaître les alternatives à la voiture individuelle :

- Les challenges de l'écomobilité scolaires, des collèges et des lycées, organisés par le Centre ressource 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.B relative à la mobilité des jeunes.

Des dispositifs **à destination des entreprises** 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.

Il est organisé par la CCI Hauts-de-France (avec l'appui du réseau des CCI territoriales de la région), Réseau Alliances – Déclic Mobilités, en partenariat avec la Direction Régionale Hauts-de-France de l'ADEME, le Conseil Régional Hauts-de-France, Hauts-de-France Mobilités, la Métropole Européenne de Lille, SNCF Mobilités Hauts-de-France et le Conseil départemental du Nord. 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. En 2024, la CCI Littoral Hauts-de-France, le SITAC, la CAPSO, Cœur de Flandre Agglo, les CC du Pays de Lumbres et du Haut-Pays du Montreuillois sont les ambassadeurs de ce challenge et représentent le bassin de mobilité Littoral Nord.

L'objectif sera d'augmenter significativement le nombre d'établissements participant à ce challenge et d'intensifier la sensibilisation des différents acteurs locaux, en s'appuyant par exemple sur le club de la mobilité solidaire.

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 des comités des partenaires de la mobilité organisés par 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.



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- CREM



PARTENAIRES

- Région
- Départements
- AOM et EPCI
- CCI (Hauts-de-France et réseau)
- Réseau Alliances / Déclif Mobilités
- ADEME
- HdFM
- Opérateurs de transport et de mobilité
- Associations



CIBLES

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



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025

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



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 : HdFM).



ACTIONS LIÉES

- 2.1. Définir la gouvernance de la mobilité solidaire sur le bassin ;
- 3.3B Mettre en œuvre des dispositifs de mobilité complémentaires pour différents publics : les jeunes.

FICHE ACTION 2.4 – Suivre et évaluer les actions du PAMS

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Les 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, se traduit par 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 proposer un suivi global et harmonisé de l'ensemble des actions menées sur la mobilité solidaire.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Cette action a un double objectif :

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

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

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

- Tout d'abord à l'échelle de chaque action en retenant 1 ou 2 indicateurs permettant de mesurer sa réalisation ;
 - Ensuite à l'échelle du PAMS, afin d'évaluer globalement sa mise en œuvre et son efficience.
- Des représentations sous forme de radars pourront être utilisées pour 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.

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



CIBLES

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



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Première année (2025)

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

2

Chaque année

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



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

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

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

Cette offre solidaire est très souvent adressée aux personnes éloignées de l'emploi et au public jeune.

Le diagnostic réalisé sur le Littoral Nord 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 (gratuité pour certains) et TAD attractifs, et des lignes de cars interurbains nombreuses, l'offre de transport « classique » 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 des derniers kilomètres, etc.). Néanmoins elle reste pertinente pour de nombreux publics.
- Diagnostic et accompagnement : dans le Pas-de-Calais, on note une couverture complète animée sur le Calaisis et le Boulonnais par FACE Côte d'Opale et sur l'Audomarois par DEFI Mobilité depuis 2021. Sur le versant Nord, Wimoov et la Maison de l'Initiative proposent un diagnostic mobilité suivi d'un accompagnement. Cependant, l'accessibilité géographique inégale et les capacités d'accueil réduites en comparaison au volume potentiel de personnes à accompagner nuancent ce constat. Surtout, les critères d'accès ne permettent pas à tous les publics de prétendre à cette offre.
- Transport solidaire : des services existent, néanmoins on constate de grandes disparités dans la répartition territoriale. De nombreux freins à leur usage ont été observés : manque d'information et de visibilité, fréquences et amplitudes horaires inadaptés, capacités de prise en charge limitées, frontières territoriales.
- Location, achat, réparation : ces services sont trop peu présents sur le bassin et sont par conséquent très vite saturés.

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 reste à construire.



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 pour se déplacer 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 pour le financement du permis de conduire, l'achat de véhicule, la réparation de véhicule, etc.

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.

Mise en œuvre :

Il est proposé de réaliser chaque année un bilan de cette offre. Il permettra de vérifier qu'elle évolue de manière équitable sur le Littoral Nord et d'identifier les besoins prioritaires pour proposer des actions correctrices si nécessaire.

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

Pour faire évoluer l'offre sur le territoire, le rôle du comité technique (avec la conférence des financeurs) sera prépondérant pour flécher au mieux les financements sur les territoires présentant des carences et pour éviter des doublons entre structures d'accompagnement sur des territoires déjà bien pourvus.



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- Région
- Départements



PARTENAIRES

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



CIBLES

- Publics vulnérables du bassin



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2029

- Tendre vers une couverture du bassin 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 - Hauts-de-France Mobilités)



ACTIONS LIÉES

- 1.2 Améliorer l'information et l'orientation à la mobilité en sensibilisant et formant les prescripteurs ;
- 1.3 Comprendre les manques et les besoins d'aujourd'hui et de demain ;
- 2.1 Définir la gouvernance de la mobilité solidaire sur le bassin ;
- 2.2 Renforcer l'accompagnement et la coordination des acteurs de la mobilité solidaire au travers de plateformes départementales ;
- 2.4 Suivre et évaluer les actions du PAMS ;
- 3.2 Savoir mobiliser les leviers de financements pour développer des actions complémentaires, notamment dans les territoires ruraux.

FICHE ACTION 3.2 – Savoir mobiliser les leviers de financements pour développer des actions complémentaires, notamment dans les territoires ruraux

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

De 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, Etablissements 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 **recenser et valoriser les dispositifs de financements accessibles pour monter des projets 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 périurbains des agglomérations, la cellule France Mobilités contribue à éclairer les décisions et rendre possible la mise en œuvre des projets de mobilité.

En 2024, 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, 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 pouvant 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>.

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 Hauts-de-France Mobilités :

HdFM joue également un rôle important dans l'accompagnement des nouvelles AOM, c'est-à-dire celles qui ont pris la compétence mobilité en 2021. HdFM vient en appui de ces structures pour qu'elles s'approprient au mieux la compétence mobilité, et notamment les aide 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.

La **conférence des financeurs** pourra également coordonner les financements sur les nouveaux projets et identifier les actions prioritaires dans les territoires.

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

Enfin, le **levier du mécénat** est également une perspective à activer, notamment via les Fondations d'entreprises. Par exemple, les Départements du Pas-de-Calais et du Nord mènent des missions de mécénat pour rechercher des financements via des partenariats public-privé.



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

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



PARTENAIRES

- Départements
- AOM
- HdFM



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

1

Juin 2024

- Mise en place de l'outil SOS Mobilités Hauts-de-France.

2

2025

- La conférence des financeurs devrait se mettre en place au plus tard en 2025.



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

- Les ressources actuelles des différentes structures pilotes ou partenaires.



INDICATEURS DE SUIVI

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



ACTIONS LIÉES

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

FICHE ACTION 3.3A – Mettre en œuvre des dispositifs de mobilité complémentaires pour différents publics : les demandeurs d'emploi et les stagiaires de la formation professionnelle

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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 Littoral Nord, 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 rendez-vous 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 28 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 de recensement des aides et dispositifs de mobilité réalisé par Hauts-de-France Mobilités 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 de la Maison Nord Emploi des Flandres pour la reprise d'un emploi ou d'une formation.

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

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.

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, Fabrique Défi (Mission Locale du 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.



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- Région
- Départements
- France Travail



PARTENAIRES

- Organismes de formation



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.ère, agent de sécurité...), en reconversion professionnelle, les sportifs des Hauts-de-France



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

- 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

- Cahier des charges du dispositif « S'engager vers l'emploi 2023-2027 » ;
- Annuaire de recensement des aides et dispositifs de mobilité solidaire (action 1.2.) ;
- Partenariat mis en place dans le cadre de l'expérimentation France Travail.



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 ;
- Nombre de partenaires de l'insertion mobilisés dans la dynamique du PAMS.



ACTIONS LIÉES

- 1.1 Recenser et centraliser l'information sur l'ensemble des dispositifs de mobilité solidaire ;
- 2.2 Renforcer l'accompagnement et la coordination des acteurs de la mobilité solidaire au travers de plateformes départementales.

FICHE ACTION 3.3B – Mettre en œuvre des dispositifs de mobilité complémentaires pour différents publics : les jeunes

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

La région Hauts-de-France est la région la plus jeune de France, avec 40% de ses habitants qui ont moins de 30 ans. 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 peuvent présenter un faible niveau de formation (particulièrement prégnant dans le Nord) et on est confronté à une problématique de déscolarisation. Qu'ils soient scolaires, étudiants ou apprentis, la difficulté à accéder à une formation ou à un emploi cache des freins psycho-sociaux et une culture de la mobilité particulièrement faible, renforcée par un accès à la voiture de plus en plus tardif.

L'éloignement de l'emploi pour les jeunes (15-29 ans) apparaît plus accentué sur le bassin Littoral Nord que dans le reste de la région : 26 % des jeunes de 15 à 29 ans ne sont ni en emploi ni en formation contre 23 % en moyenne régionale pour l'année 2018. Ces jeunes éloignés du marché du travail sont particulièrement présents dans les agglomérations du littoral, notamment dans le Calaisis.

Par ailleurs, les problématiques de circulation le long du littoral, avec la disparition de la ligne de bus « BCD » et la dégradation de la ligne TER Boulogne – Calais – Dunkerque, touchent également les étudiants pour qui l'offre de transport insuffisamment qualitative peut avoir des impacts directs en termes de choix de cursus ou de poursuite des études dans lesquelles ils sont engagés (à l'exemple de la formation STAPS organisée sur plusieurs sites différents).



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, et mériteraient d'être plus développés :

- **Les challenges de l'écomobilité scolaires, des collèges et des lycées, organisés par le Centre ressource 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. Ces événements gratuits sont ouverts respectivement à toutes les écoles, collèges et lycées des Hauts-de-France. 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 leurs résultats et via des animations organisées par les établissements scolaires lors de cette semaine de challenges.

En 2023, on dénombrait, sur le territoire du bassin de mobilité Littoral Nord, plus d'une trentaine d'écoles primaires qui ont participé au challenge.

Ces challenges sont organisés par le Centre ressource régional en écomobilité (CREM) avec le soutien de plusieurs partenaires (Académie de Lille, Académie d'Amiens, Région Hauts-de-France, ADEME, DREAL, Département 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 également réalisé annuellement lors d'un club de la mobilité solidaire.

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

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

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

- la mise en relation entre l'établissement et les acteurs locaux de la mobilité ;
- la préparation et co-animation des comités de pilotage ;
- l'approfondissement des enseignements délivrés lors de la formation initiale ;
- la 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, etc.

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 faciliter la mobilité des jeunes :

- Engager un travail spécifique sur la mobilité des étudiants avec éventuellement une réflexion sur les horaires des cours de l'Université ;
- Expérimenter des formats d'échange entre établissements scolaires et d'apprentissage, employeurs et missions locales. Cela pourrait prendre la forme de forums annuels croisant les questions d'emploi, études et mobilité en réunissant l'ensemble des parties prenantes et ouverts aux jeunes ;
- Proposer des alternatives réalistes au passage du permis de conduire pour les jeunes qui n'en ont pas la capacité (mise à disposition de véhicules type voiture sans permis ou vélos) ;
- Sensibiliser les jeunes à la mobilité en proposant des programmes pédagogiques spécifiques. Cette action pourra prendre exemple sur le partenariat actuel entre l'inspection académique d'Amiens et la Région. Il s'agit d'une recherche en géographie sur les mobilités qui porte principalement sur la perception de l'espace vécu par les élèves à travers leurs déplacements quotidiens ;
- Mener une étude expérimentale auprès des jeunes pour explorer des solutions alternatives à la voiture ;
- Développer l'information à la mobilité en même temps que l'information pour l'orientation. Un travail est en cours entre la direction Proch'Orientation de la Région et Hauts-de-France Mobilités pour pouvoir prendre appui sur leurs outils ;
- 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.



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

En lien avec l'Education Nationale :

- Région (lycées/apprentissage)
- Départements (collèges)
- Communes (primaire)



PARTENAIRES

- Education nationale / établissements scolaires
- AOM
- Missions locales
- Associations d'insertion
- Opérateurs de mobilité



CIBLES

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



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Première année (2025)

- 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 Hauts-de-France Mobilités ;
- Récolte du retour d'expérience du partenariat entre l'inspection académique d'Amiens et la Région sur le volet sensibilisation.

2

Deuxième année (2026)

- Lancement de l'étude expérimentale ;
- Lancement de premiers modules à destination de collégiens et de lycées dans des établissements pré-identifiés en 2025 ;
- Organisation d'un forum annuel à destination des jeunes croisant les questions d'emploi, d'études et de mobilité ;
- Engager un travail spécifique sur la mobilité des étudiants.

3

Troisième année (2027)

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

4

Quatrième année (2028)

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

**MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER**

- 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 d'Hauts-de-France Mobilités).

**ACTIONS LIÉES**

- 1.3. Comprendre les manques et les besoins d'aujourd'hui et de demain ;
- 3.3C Mettre en œuvre des dispositifs de mobilité complémentaires pour différents publics : les apprentis.

FICHE ACTION 3.3C – Mettre en œuvre des dispositifs de mobilité complémentaires pour différents publics : les apprentis

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

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

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

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.

Pour le Bassin de mobilité Littoral Nord, on dénombre environ 8 000 apprentis en 2022. En lien avec l'action 1.3, des investigations complémentaires seront à mener pour mieux comprendre les besoins de déplacements des apprentis sur le bassin.



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**. 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. À partir du 1^{er} février 2025, un abonnement annuel gratuit sera mis en place pour les 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 lever les 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 Hauts-de-France Mobilités, 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 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. Dans le cadre de la politique régionale d'accompagnement des CFA, des projets d'investissements des CFA pour faciliter la mobilité des apprentis pourraient également être soutenus.
- 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 des doubles trajets : 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, qui 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, va recevoir un soutien de l'ADEME et un accompagnement de la Région. Les actions menées au sein du projet participent aux objectifs suivants :

- Action 1 : déployer la stratégie Vélo auprès des onze sites de l'AFPA sur l'ensemble du territoire des Hauts-de-France. Il s'agit de l'expérimentation d'un système de vélopartage accompagné d'un bouquet de services (stationnement, totems de réparation). Cette première expérimentation à grande échelle pourra servir par la suite d'inspiration à d'autres CFA.
- Action 2 : élaborer deux plans de mobilité, le premier pour l'AFPA dans le cadre du suivi de sa stratégie de déploiement et d'expérimentation pratique, le second pour Campus pro dans la perspective de la mise en place d'un bâtiment vélo à l'horizon 2025. Ces plans de déplacements seront réalisés avec les étudiants et animés par un prestataire externe.
- Action 3 : mettre en place des méthodologies de sensibilisation et d'animation en faveur de la mobilité à vélo pour une diffusion à l'échelle régionale : sensibilisation et animations vélo à destination des apprentis, stagiaires et employeurs et diffusion de bonnes pratiques auprès du grand public et des autres établissements scolaires du territoire.

Enfin, pour réduire les difficultés 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 les acteurs du logement.



NATURE DE L'ACTION

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

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



PILOTES

- Région



PARTENAIRES

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



CIBLES

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



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2024 - 2027

- Accompagnement de projets permettant une meilleure mobilité des apprentis



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

- Aides de la Région, de l'ADEME, 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

- 1.3. Comprendre les manques et les besoins d'aujourd'hui et de demain ;
- 3.3B Mettre en œuvre des dispositifs de mobilité complémentaires pour différents publics : les jeunes.

FICHE ACTION 3.3D – Mettre en œuvre des dispositifs de mobilité complémentaires pour différents publics : les seniors

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Le bassin Littoral Nord 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) et la part des 75 ans et plus pourrait augmenter de plus de 70% d'ici 2040. 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 en effet 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 lieux dédiés à la 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 tenant compte de l'existant ainsi que des besoins spécifiques des personnes âgées.

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

- Un accompagnement mobilité spécifique, intégrant notamment la question de la « déprise automobile » pour sensibiliser, anticiper et proposer des solutions alternatives à la voiture ;
- Le redéploiement de services de proximité et le développement des services d'« aller-vers », en particulier pour l'accès aux soins ;
- 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 seniors. 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.

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

Pour traiter ces sujets, il est essentiel de maintenir des échanges réguliers avec les partenaires dans le cadre du club de la mobilité solidaire en croisant les enjeux de mobilité de droit commun et 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 à l'installation de Maisons de santé ou l'Appel à Projets régional « Maintien du dernier commerce de proximité dans une commune », limitant ainsi les besoins de déplacements pour les seniors notamment.



NATURE DE L'ACTION

- | | |
|-------------------|------------------|
| ● Animation | ○ Fonctionnement |
| ○ Communication | ○ Formation |
| ● Concertation | ○ Ingénierie |
| ○ Etude | ○ Investissement |
| ● Expérimentation | |



PILOTES

- Région
- Départements



PARTENAIRES

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



CIBLES

- Personnes âgées
- Aidants familiaux



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Première année (2025)

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

2

Deuxième année (2026)

- 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.
3 Chaque année (à partir de 2026) • Évaluation des expérimentations ; • Lancement éventuel de nouvelles expérimentations.	4 Troisième année (2027) • Sur la base des expérimentations réalisées, faire un bilan et étudier les possibilités de massification.



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

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



INDICATEURS DE SUIVI

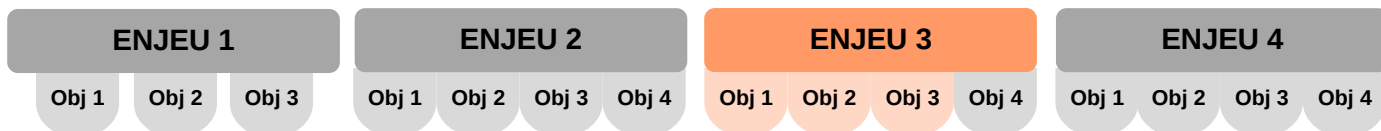
- Nombre de services accessibles aux seniors (source : annuaire des services de mobilité d'Hauts-de-France Mobilités).



ACTIONS LIÉES

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

FICHE ACTION 3.3E – Mettre en œuvre des dispositifs de mobilité complémentaires pour différents publics : les personnes à mobilité réduite (PMR) / 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 est 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/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), 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) ;
- de déployer la solution Acceo, solution d'interprétation en Langue des Signes Française (LSF) et de transcription à distance, qui facilitera le quotidien des sourds et des malentendants en simplifiant notamment leur relation avec l'administration publique (en évitant notamment les déplacements contraints, faute de pouvoir échanger à distance en utilisant un téléphone, pour un renseignement parfois sommaire) ;
- de soutenir la création d'un label handi-accueillant pour les organismes de formation de la Région. Ce label permettra d'amplifier la démarche qualitative d'accompagnement des personnes en situation de handicap dans les Hauts-de-France, de distinguer les organismes de formation exemplaires en matière d'accueil des PSH et surtout de permettre aux personnes en situation de handicap d'identifier facilement les structures de formation inclusive proposant, entre autres, des solutions de transport adaptées aux stagiaires en situation de handicap ;
- d'accompagner la mise en accessibilité des bâtiments et des espaces publics des collectivités territoriales. 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 ;
- de financer via un nouveau dispositif de soutien aux projets d'investissement dans le handicap, l'acquisition de matériel adapté pour faciliter l'accueil ponctuel et la mobilité des personnes en situation de handicap, et notamment les fauteuils tout chemin (type *Joëlette*, *Tiralo*, *Hippocampe*, *Quadrix*, *Escargoline*, etc.).



NATURE DE L'ACTION

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

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



PILOTES

- Région
- Départements
- AOM



PARTENAIRES

- MDPH
- EA/ESAT
- EPCI
- Communes
- Opérateurs de transport
- HdFM
- SNCF Gares & Connexions
- Acteurs de l'emploi type Cap emploi
- France Travail
- Maison Nord Emploi Flandres



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/PSH sur une relation ville à ville ;
- Rendre l'ensemble des outils d'information et de communication liés à la mobilité accessibles aux personnes en situation de handicap ;
- Disposer de documents FALC dans les lieux d'accueil et d'information autour de la mobilité (Opérateurs locaux de mobilité solidaire, guichets d'information, etc.).



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

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



INDICATEURS DE SUIVI

- Fréquentation annuelle des services locaux adaptés type Handibus de la CU de Dunkerque ou Alpha transport.



ACTIONS LIÉES

- 1.1 Recenser et centraliser l'information sur l'ensemble des dispositifs de mobilité solidaire ;
- 1.2 Améliorer l'information et l'orientation à la mobilité en sensibilisant et formant les prescripteurs ;
- 1.3 Comprendre les manques et les besoins d'aujourd'hui et de demain ;
- 2.1 Définir la gouvernance de la mobilité solidaire sur le bassin ;
- 3.1 Définir et tendre vers une offre idéale de l'accompagnement de mobilité solidaire maillant tout le bassin ;
- 3.3D Mettre en œuvre des dispositifs de mobilité complémentaires pour différents publics : les seniors.

FICHE ACTION 4.1 – Préparer et favoriser l'accès aux opportunités d'emplois issues de l'arrivée de nouvelles usines dans le Dunkerquois

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Plus de 20 000 emplois vont être créés d'ici 10 ans, dont 16 000 d'ici 2030, avec l'implantation de nouvelles industries dans le port de Dunkerque. L'arrivée de ces nouveaux emplois va nécessairement accentuer des problématiques de mobilités importantes. La Communauté urbaine de Dunkerque (CUD) a fait le choix de ne pas mettre de parking à disposition des nouvelles industries implantées afin notamment que les salariés des entreprises déjà réduisent très significativement l'utilisation de leur véhicule personnel. La CUD prévoit un système de desserte des sites industriels avec différents points nœuds, permettant de garer son véhicule et de se rendre à son lieu de travail en navette.

Sans actions coordonnées de la part des différents acteurs de la mobilité, nous assisterons à une thrombose complète aux abords du port, mais également des axes routiers en amont.

Cette problématique de nouveaux flux domicile-travail va impacter a minima l'ensemble du bassin de mobilité Littoral Nord. Les acteurs de la mobilité du bassin ont déjà commencer à se mobiliser pour répondre à cet enjeu déterminant pour la réussite de l'implantation des nouvelles entreprises dans le territoire.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

- Clarifier et communiquer sur les instances de gouvernance du projet
L'objectif des partenaires est de ne pas multiplier les instances mais au contraire de permettre que les travaux soient menés de façon partenariale aux différentes échelles :
 - travaux menés à l'échelle de la CUD (notamment développement de DK'Bus) ;
 - groupe de travail technique CUD – Région - Pôle métropolitain Côte d'Opale - AGUR (partage du diagnostic et des évolutions à court et moyen termes) ;
 - comité des industriels : comprendre et anticiper les besoins des industriels, leur expliquer les projets et les contraintes en termes de mobilité ;
 - PMCO : démarche notamment sur l'écriture du SERM Littoral et sur la réalité des transports intermodaux de la population ;
 - bassin de mobilité Littoral Nord : liens avec le PAMS et le COM.
- Faire évoluer l'offre de transports pour répondre aux nouveaux besoins avec plusieurs travaux en cours :
 - évolution significative du réseau DK'Bus (boucles de desserte industrielle, plateforme d'échanges, parkings de rabattement...) ;
 - travaux sur des hypothèses d'évolutions des lignes routières interurbaines régionales ;
 - optimisation des lignes ferroviaires, notamment celle entre Calais et Dunkerque ;
 - développement du covoiturage ;
 - développement des mobilités cyclables vers les industries.
- Inciter les salariés à utiliser l'offre de transport par différents canaux :
 - communication grand public sur l'offre de transport existante ;
 - incitation des entreprises à développer des Plans de mobilité entreprise (cf. action 2.3) ;
 - information auprès des demandeurs d'emploi sur les conditions d'accès aux nouvelles zones d'emploi.



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- Région
- PMCO
- CUD
- AGUR



PARTENAIRES

- Départements
- France Travail
- AOM/EPCI
- AOM locales
- Entreprises des zones industrielles du Dunkerquois
- SNCF
- FASTT (intérim)
- Agences d'intérim (Humando, etc.)
- Prestataires privés de transport
- Opérateurs de mobilité solidaire, en particulier les plateformes de mobilité
- Plateformes de covoiturage ou plateformes de covoiturage intra-salariés
- Associations porteuses de TUS
- Maison Nord Emploi Flandres



CIBLES

- Travailleurs des zones industrielles du Dunkerquois
- Employeurs industriels du Dunkerquois



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

D'ici 2029

- Clarifier et communiquer sur les instances de gouvernance du projet ;
- Faire évoluer l'offre de transports pour répondre aux nouveaux besoins avec plusieurs travaux en cours ;
- Inciter les salariés à utiliser l'offre de transport par différents canaux.



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

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



INDICATEURS DE SUIVI

- Nouveaux services de mobilité développés vers et depuis les zones industrielles du Dunkerquois (oui/non) ;
- Nombre d'actions de formation et de sensibilisation à la mobilité organisées pour les travailleurs des zones industrielles.



ACTIONS LIÉES

- 1.3 Comprendre les manques et les besoins d'aujourd'hui et de demain ;
- 3.1 Définir et tendre vers une offre idéale de l'accompagnement de mobilité solidaire maillant tout le bassin ;
- 4.3 Lever les freins à la mobilité pour faciliter l'accès à l'emploi dans les filières professionnelles en tension.

FICHE ACTION 4.2 – Faciliter la mobilité pour l'accès à l'emploi transfrontalier

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

Dans le document de planification régionale de l'intermodalité, près de 30 000 déplacements domicile-travail sont recensés entre les Hauts-de-France et la Belgique. Sur le bassin Littoral Nord, ce sont surtout les trois EPCI du Nord (CUD, CCHF et Cœur de Flandre Agglo) qui sont concernés. 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.

Cet enjeu est clairement identifié, notamment par le Groupement Européen de Coopération Territoriale (GECT) West-Vlaanderen / Flandre – Dunkerque – Côte d'Opale et la Province de Flandre Occidentale (PFO).

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 ligne de bus transfrontalière entre Hazebrouck et Poperinge en Belgique est en cours d'expérimentation.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

L'objectif de cette action est de proposer des **solutions concrètes afin de faciliter l'accès à l'emploi transfrontalier**. Pour cela, différentes échelles d'actions complémentaires sont à prendre en compte :

- Mieux caractériser les besoins en déplacements transfrontaliers, en intégrant un volet mobilité au projet d'observatoire transfrontalier dans le cadre d'Interreg
- Poursuivre et renforcer les dynamiques de coopération transfrontalière en 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.
- 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.
- 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.



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- Région
- AOM transfrontalières (CUD, CCHF, Cœur de Flandre Agglo)



PARTENAIRES

- France Travail
- GECT West-Vlaanderen / Flandre – Dunkerque – Côte d'Opale
- Province de Flandre Occidentale (PFO)
- Agence d'urbanisme Flandre-Dunkerque (AGUR)
- Entreprises transfrontalières
- SNCF
- FASTT (intérim)
- Agences d'intérim (Humando, etc.)
- Prestataires privés de transport
- Opérateurs de mobilité solidaire
- Plateformes de covoiturage ou plateformes de covoiturage intra-salariés
- Associations porteuses de TUS
- Maison Nord Emploi Flandres



CIBLES

- Personnes en insertion, demandeurs d'emploi, etc.
- Employeurs transfrontaliers



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Dès la première année (2025)

- Travail sur le volet mobilité du futur observatoire transfrontalier ;
- Intégrer les instances de coopération transfrontalières/les AOM belges dans la gouvernance du PAMS à travers le club de la mobilité solidaire.

2

Dès 2026 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/demandeurs d'emploi pour lever les freins spécifiques à la mobilité transfrontalière ;
- Mise à jour annuelle du document d'information sur les services transfrontaliers.



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

- 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

- Nombre de travailleurs ayant bénéficié d'un accompagnement spécifique à la levée des freins en matière de mobilité transfrontalière ;
- Nombre d'actions de formation et de sensibilisation à la mobilité transfrontalière organisées pour les travailleurs des zones industrielles ;
- Réalisation d'un document, type flyer, recensant les informations de mobilité transfrontalière (Oui/Non) ;
- Intégration des acteurs transfrontaliers dans les instances de gouvernance du PAMS (Oui/Non).



ACTIONS LIÉES

- 1.2 Améliorer l'information et l'orientation à la mobilité en sensibilisant et formant les prescripteurs ;
- 1.3 Comprendre les manques et les besoins d'aujourd'hui et de demain ;
- 3.1 Définir et tendre vers une offre idéale de l'accompagnement de mobilité solidaire maillant tout le bassin ;
- 4.3 Lever les freins à la mobilité pour faciliter l'accès à l'emploi dans les filières professionnelles en tension.

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

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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, etc.) ou encore impliquant une forte mobilité comme les aides à domicile et les ouvriers agricoles, par exemple.

Sur le bassin Littoral Nord, la dépendance aux véhicules motorisés est une problématique majeure, en particulier sur la zone retro-littorale située à l'ouest du bassin qui bénéficie moins des réseaux de transports structurants.

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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 des services de transport intra ou inter-entreprises : navettes, transport à la demande, covoiturage ;
 - Mettre en place d'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.



NATURE DE L'ACTION

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ● Animation ● Communication ○ Concertation ○ Etude ● Expérimentation | <ul style="list-style-type: none"> ○ Fonctionnement ○ Formation ● Ingénierie ● Investissement |
|--|---|



PILOTES

- Région
- France Travail



PARTENAIRES

- Départements – Maison Nord Emploi Flandres
- AOM locales
- Communes
- CCI
- CMA
- Chambre d'Agriculture
- Agences d'intérim
- FASTT
- Missions locales
- Bailleurs
- Réseau Déclic Mobilités
- MNE Flandres



CIBLES

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



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Dès la première année (2025)

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

2

Chaque année à partir de 2026

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



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

- 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'Oeuvre de France Travail.



INDICATEURS DE SUIVI

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



ACTIONS LIÉES

- 1.1 Recenser et centraliser l'information sur l'ensemble des dispositifs de mobilité solidaire ;
- 1.3 Comprendre les manques et les besoins d'aujourd'hui et de demain ;
- 3.3A Mettre en œuvre des dispositifs de mobilité complémentaires pour différents publics : les demandeurs d'emploi et les stagiaires de la formation professionnelle.



La durée du plan d'actions

Le présent plan d'actions sur la 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 2030.

Bien que ce plan d'actions se rapproche davantage d'une charte que d'un contrat, toute modification, ajout ou suppression d'actions inscrites dans le Plan d'Actions pour la 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 pilotage, permettant ainsi une adaptation continue aux besoins et aux évolutions de la mobilité solidaire dans ce bassin du Littoral Nord.



La gouvernance

La démarche d'élaboration du PAMS a préfiguré la gouvernance proposée pour le suivi et la mise en œuvre de ce plan d'actions. Au-delà de veiller à la réalisation des actions identifiées collectivement, il s'agit en effet de renforcer l'écosystème de la mobilité solidaire dans le Littoral Nord et de faire perdurer une communauté de partenaires, initiée par cette démarche.

Aussi, à l'échelle du bassin, la gouvernance du PAMS est constituée d'un comité de pilotage annuel, d'une conférence des financeurs via un comité technique et d'un club de la mobilité solidaire. Ces trois instances sont organisées par l'Etat, la Région et les Départements du Nord et du Pas-de-Calais.

- **Le comité de pilotage** est composé de l'Etat, la Région, les Départements du Nord et du Pas-de-Calais, les autorités organisatrices de la mobilité (AOM), Hauts de France Mobilités, France Travail, la CAF, la DREETS / DDETS, la DREAL et le Pôle métropolitain Côte d'Opale.

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

Ce comité de pilotage :

- fait 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.

Il se réunit 1 fois par an.

- **Le comité technique** anime une conférence des financeurs composée des acteurs institutionnels financeurs (Etat, Région, Départements, AOM, Collectivités locales, etc.)

Ce comité technique permet de :

- identifier collectivement les actions prioritaires à financer ;
- coordonner les financements pour éviter les doublons et favoriser les complémentarités ;
- partager les bilans des actions afin de déterminer quelles orientations les financements de chaque acteur peuvent prendre pour une allocation optimale des ressources financières.

- **Le club de la mobilité solidaire** rassemble potentiellement tous les acteurs de la mobilité solidaire. En plus des membres du comité de pilotage et ceux invités en fonction de l'ordre du jour, y seront ainsi notamment conviés, les chambres consulaires, la maison départementale des personnes handicapées, 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 pilotage ;
- ▮ 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 pilotage ;
- ▮ coordonne les actions qui nécessitent une mutualisation ;
- ▮ organise des échanges sur des sujets spécifiques en fonction des besoins
- ▮ valorise les dispositifs d'accompagnement au changement de pratiques existants sur le territoire
- ▮ relaie les événements mobilité du bassin, et coordonne les événements pour éviter des conflits d'agenda.

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



Suivi et indicateurs

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

- Tout d'abord, au niveau de chaque action inscrite dans le plan d'actions, 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 2025, un bilan annuel de suivi sera établi et présenté au comité de pilotage du PAMS.



Les signataires

18 signataires pour le PAMS Littoral Nord

- La Préfecture de région Hauts-de-France
- La Région Hauts-de-France
- Le Département du Nord
- Le Département du Pas-de-Calais
- Hauts-de-France Mobilités
- La Communauté d'agglomération Cœur de Flandre,
- La Communauté d'agglomération des Deux Baies en Montreuillois,
- La Communauté d'agglomération du Boulonnais,
- La Communauté d'agglomération du Pays de Saint-Omer,
- La Communauté de communes de Desvres-Samer
- La Communauté de communes de la Région d'Audruicq
- La Communauté de communes de la Terre des Deux Caps
- La Communauté de communes des Hauts de Flandre
- La Communauté de communes du Haut-Pays du Montreuillois
- La Communauté de communes du Pays de Lumbres
- La Communauté de communes Pays d'Opale
- La Communauté Urbaine de Dunkerque Grand Littoral
- Le Syndicat Intercommunal des Transports urbains de l'Agglomération du Calaisis

**Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
du Littoral Nord**

Signataire 1/18



À _____

Le _____

Le Préfet de la Région Hauts-de-France

**Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
du Littoral Nord**

Signataire 2/18



À _____

Le _____

Le Président de la Région Hauts-de-France

**Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
du Littoral Nord**

Signataire 3/18



À _____

Le _____

Le Président du Département du Nord

Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
du Littoral Nord

Signataire 4/18



À _____

Le _____

Le Président du Département du Pas-de-Calais

**Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
du Littoral Nord**

Signataire 5/18



À _____

Le _____

Le Président de Hauts-de-France Mobilités

**Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
du Littoral Nord**

Signataire 6/18



À _____

Le _____

Le Président de la Communauté d'Agglomération
Cœur de Flandre Agglo

**Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
du Littoral Nord**

Signataire 7/18



À _____

Le _____

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

**Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
du Littoral Nord**

Signataire 8/18



À _____

Le _____

Le Président de la Communauté d'agglomération
du Boulonnais

**Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
du Littoral Nord**

Signataire 9/18



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
du Littoral Nord**

Signataire 10/18



**Communauté de Communes
de Desvres-Samer**

À _____

Le _____

Le Président de la Communauté de Communes
de Desvres-Samer

**Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
du Littoral Nord**

Signataire 11/18



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

À _____

Le _____

La Présidente de la Communauté de Communes
de la Région d'Audruicq

**Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
du Littoral Nord**

Signataire 12/18



À _____

Le _____

Le Président de la Communauté de Communes
Terre des Deux Caps

**Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
du Littoral Nord**

Signataire 13/18



À _____

Le _____

Le Président de la Communauté de Communes
des Hauts de Flandre

**Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
du Littoral Nord**

Signataire 14/18



À _____

Le _____

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

**Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
du Littoral Nord**

Signataire 15/18



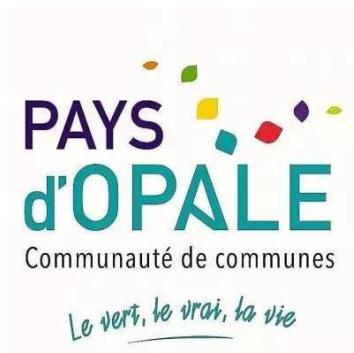
À _____

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
du Littoral Nord**

Signataire 16/18



À _____

Le _____

Le Président de la Communauté de Communes
du Pays d'Opale

**Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
du Littoral Nord**

Signataire 17/18



À _____

Le _____

Le Président de la Communauté urbaine
de Dunkerque Grand Littoral

**Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
du Littoral Nord**

Signataire 18/18



À _____

Le _____

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



Décembre 2024



Accusé de réception – Ministère de l'intérieur

11503632

Acte Certifié exécutoire

Envoi Préfecture : 03/02/2025

Retour Préfecture : 03/02/2025

ANNEXE

DU PLAN D'ACTION COMMUN EN MATIÈRE DE MOBILITÉ SOLIDAIRE DU BASSIN DE MOBILITÉ LITTORAL NORD

Analyse de la mobilité solidaire



/ Sommaire

I. Eléments introductifs	5
A. La mobilité solidaire dans la Loi d’Orientation des Mobilités.....	5
B. Les plans d’actions communs en matière de mobilité solidaire en Hauts-de-France..	6
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 Littoral Nord	8
a. Objectifs et méthode.....	8
b. Clés de lecture du livrable du diagnostic PAMS.....	8
II. Eléments de caractérisation du bassin de mobilité Littoral Nord .	11
A. Le périmètre du bassin Littoral Nord.....	11
B. Le contexte institutionnel et réglementaire	12
a. A l’échelle régionale	13
b. A l’échelle départementale	13
c. A l’échelle intercommunale.....	13
III. Les spécificités territoriales qui impactent la mobilité	14
A. Un enjeu d’équilibre entre le littoral urbain et l’arrière-pays plus rural	14
15	
a. Le littoral urbain : concentration de flux et proches de vulnérabilités socioéconomiques.....	15
b. Le rural, particulièrement touché par une inégale accessibilité aux équipements.....	17
c. Equilibre urbain/rural : vision à long terme	18
B. Des échanges au-delà des frontières du bassin Littoral Nord	20
a. Des flux nombreux vers la Métropole lilloise	20
b. Des échanges transfrontaliers à fluidifier	21
C. Réindustrialisation du Dunkerquois : des besoins de mobilité à venir importants.....	21
IV. Une grande variété de publics en difficulté de mobilité	24
A. Méthode d’analyse.....	24

B. Zoom sur le Littoral Nord	25
a. Personnes en insertion, demandeurs d'emploi, personnes précaires : l'enjeu de l'insertion sociale et professionnelle	26
b. Scolaires, étudiants, apprentis : le public des jeunes	27
c. Personnes en situation de handicap et seniors : l'accessibilité physique et cognitive.....	29
d. D'une appréhension statutaire des publics de la mobilité solidaire à la notion d'archipel des difficultés	30
C. Des freins communs, qui appellent une stratégie basée sur l'accompagnement et la coordination.....	30
a. Freins d'accès à l'offre : au carrefour COM et PAMS.....	31
b. Freins psychosociaux : le besoin d'un accompagnement de bout en bout.....	32
V. Les offres et services de mobilité existants à destination des publics vulnérables	35
A. L'offre de droit commun sur le bassin Littoral Nord.....	35
a. Des infrastructures de transport denses mais une offre inégalement répartie	35
b. Des transports collectifs présents sur les principaux pôles générateurs de flux.....	36
c. Vers le développement de la pratique cyclable.....	37
B. Le parcours mobilité : l'articulation de l'offre de mobilité de droit commun et de l'offre solidaire pour aller vers l'autonomie.....	38
C. L'offre de mobilité solidaire sur le bassin Littoral Nord.....	39
D. Une couverture complète du territoire par des plateformes de mobilité	42
E. Le diagnostic mobilité : une couverture territoriale complète mais des manques dans les publics-cibles.....	42
F. L'accompagnement mobilité : une offre plus dense mais une couverture à nuancer	43
a. Des accompagnements mobilité de différentes natures.....	43
b. Une couverture incomplète pour certains publics	43
c. Une offre dépendante des capacités d'accueil des structures	44
G. Une offre de transport solidaire hétérogène	44
a. Couverture des publics : entre redondances et offres complémentaires	45
b. Une offre dense impliquant un enjeu de lisibilité et de visibilité.....	45
c. Des freins dans l'accès à l'offre.....	46
H. Location, achat et réparation : une offre plus éparse	48
a. L'offre de location	48
b. Les offres d'achat et de réparation.....	48
I. De nombreuses aides financières individuelles, dont la lisibilité est complexe	49

VI. Les outils d'information et de coordination	53
A. Des outils d'information encore peu connus et qui peuvent entrer en concurrence	53
B. L'enjeux des lieux d'accompagnement	56
C. Un ensemble de besoins non encore satisfaits.....	57
a. Mieux coordonner les outils	57
b. Un besoin d'interconnaissance.....	57
c. Un besoin d'évaluation	57
d. Améliorer la connaissance des publics	57
e. Vers un guichet unique de l'information et de la formation mobilité ?	58
VII. Les aides financières et les modèles économiques	61
A. Des aides financières nombreuses et difficiles à lire.....	61
B. Les opérateurs de mobilité solidaire sur-mobilisés par la recherche permanente de financements.....	62
C. Une problématique au croisement de la question du financement et de la question des outils	64
VIII. L'intégration de l'urgence écologique.....	66
A. Ecologie et social : une articulation institutionnelle à entériner	66
B. Mobilité durable et inclusive : même combat ?	66
C. Dépendance à la voiture : un changement de mentalité progressif pour les bénéficiaires	67
IX. Conclusion et perspectives.....	70
A. Synthèse croisée des tableaux AFOR	70
a. Atouts	70
b. Faiblesses.....	70
c. Opportunités	70
d. Risques.....	71
B. Vers le plan d'actions	71
X. Annexes.....	74

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 pris 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
- 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 Littoral Nord, plusieurs enjeux ressortent, dont notamment le besoin de mobilité transfrontalière (Belgique et Royaume-Uni), le renforcement de l'industrialisation du Dunkerquois, ou encore le contraste socio-spatial entre le littoral plus urbain et l'arrière-pays plus rural.

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 sur la période 2024/2029**. 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 bassin Littoral Nord constitue le territoire « pilote » à l'échelle régionale en ce qui concerne l'élaboration des PAMS : son diagnostic est élaboré d'avril à septembre 2023, et son plan d'actions de septembre 2023 à début 2024.

C. Le diagnostic de la mobilité solidaire sur le bassin Littoral Nord

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, **8 mini-ateliers** ont été organisés courant mai/juin 2023 par collègues d'acteurs (AOM historiques, AOM nouvelles, copilotes, opérateurs locaux de mobilité, acteurs de l'insertion / emploi / apprentissage, acteurs de la solidarité / handicap / autonomie, employeurs, services administratifs). Ils ont 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 sont également menés avec des acteurs intervenant à l'échelle régionale, de manière transversale à l'ensemble des bassins. La phase de diagnostic a également été ponctuée par une **rencontre atelier** (le 28 juin 2023 à Dunkerque), qui a réuni une soixantaine d'acteurs du bassin pour un partage du diagnostic et la construction d'une vision commune des enjeux de mobilité solidaire.

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 le Département :

- 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 du diagnostic PAMS

Le présent document constitue le livrable complet de la phase de diagnostic du PAMS Littoral Nord. 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 croise des éléments issus des **fiches diagnostic** réalisées en parallèle par la Région (notamment données et 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 **AFOR** (Atouts, Faiblesses, Opportunités, Risques) destinée à exposer un point de vue problématisé sur le diagnostic. Le chapitre conclusif croise ces différentes synthèses AFOR pour offrir des perspectives stratégiques en vue du plan d'actions.

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

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.

Quel est le contexte ?

Rappel des éléments de caractérisation du bassin Littoral Nord, en termes de périmètre et de contexte institutionnel et réglementaire



Quelles sont les problématiques territoriales spécifiques ?

Description des spécificités territoriales, socioéconomiques et démographiques du bassin ayant un impact sur la mobilité solidaire



Quels sont les besoins ?

Panorama des publics-cibles de la mobilité solidaire et des freins à la mobilité



Quels sont les offres et services existants ?

Description des offres de mobilité de droit commun et solidaires existantes sur le bassin, de leur articulation pour un « parcours mobilité » de bout en bout



Quels sont les outils existants ?

Etat des lieux des outils et lieux contribuant à la coordination inter-acteurs et au maillage territorial du bassin



Quels sont les principaux modèles économiques observés ?

Analyse des systèmes d'aides financières et des modèles économiques de la mobilité solidaire



Comment la transition écologique est-elle prise en compte ?

Etat d'avancement des acteurs institutionnels, opérationnels et des usagers sur la conciliation des urgences écologiques et sociales de la mobilité

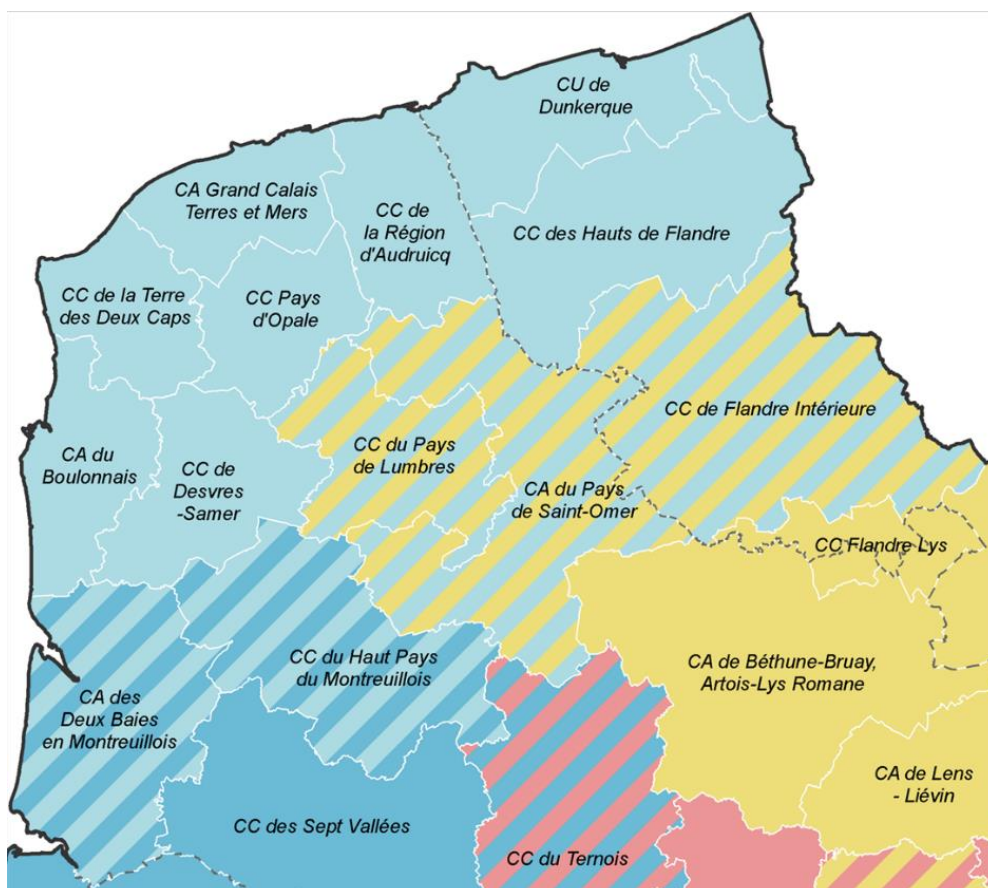


Qui est ou devrait être impliqué et pourquoi ?

Cartographie d'acteurs de l'écosystème élargi de la mobilité solidaire

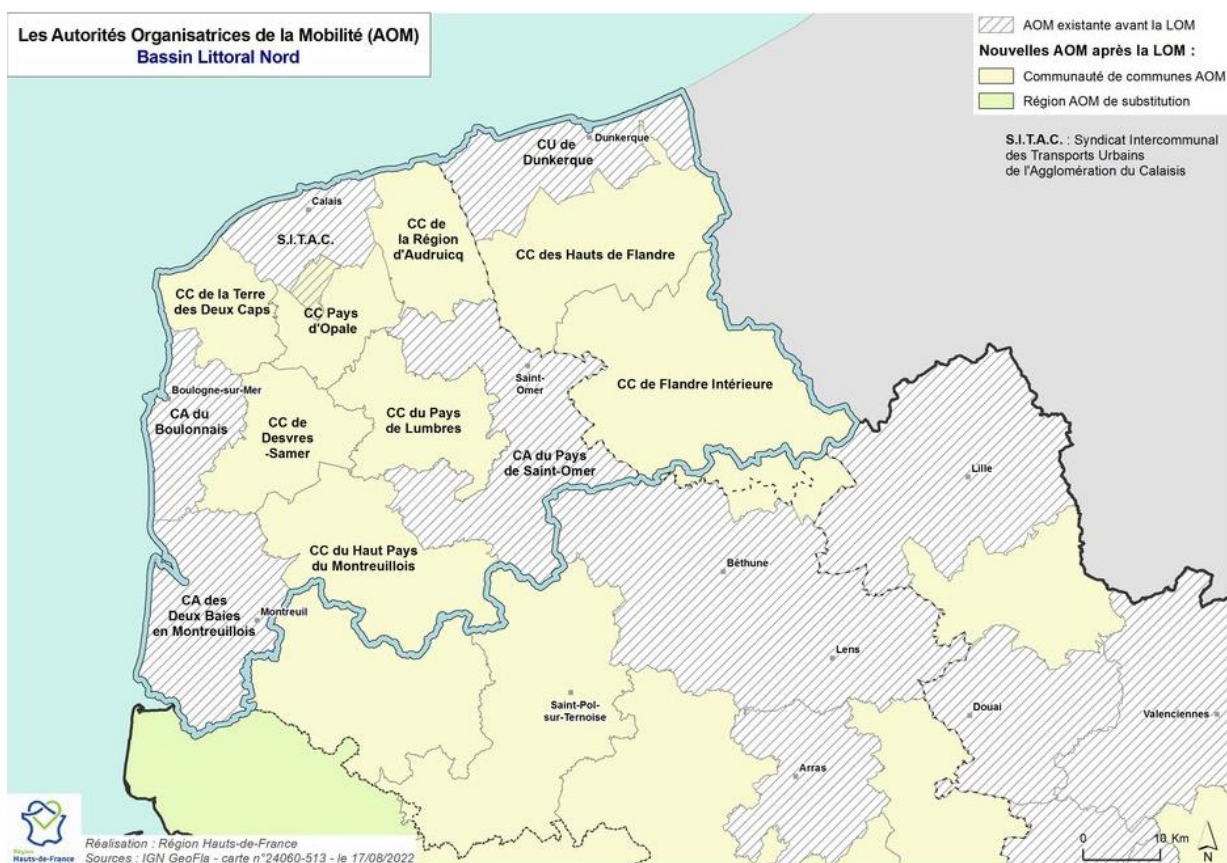
II. Eléments de caractérisation du bassin de mobilité Littoral Nord

A. Le périmètre du bassin Littoral Nord



A cheval sur les Départements du Nord et du Pas-de-Calais, le bassin Littoral Nord s'étend de la frontière belge (Dunkerque) à Berck-sur-Mer, en passant par Calais et Boulogne-sur-Mer sur le littoral, et en allant jusqu'à Saint-Omer, Hazebrouck et Montreuil dans l'arrière-pays. Il comprend 13 EPCI (4 communautés d'agglomération, 1 communauté urbaine, 8 communautés de communes).

Tous ont pris la compétence mobilité avant (AOM historiques) ou suite à la LOM (AOM nouvelles), avec la particularité de l'existence du Syndicat Intercommunal des Transports de l'Agglomération du Calaisis (SITAC) sur la CA de Calais et une partie de la CC Pays d'Opale.



Côté Pas-de-Calais, le bassin comprend quatre territoires d'intervention du Département (Calais, Boulonnais, Audomarois, et une partie du Montreuillois-Ternois) ; côté Nord, il s'agit du Dunkerquois et de la Flandre.

5 EPCI appartiennent à la fois à deux bassins de mobilité : les CA des Deux Baies du Montreuillois et CC du Haut Pays du Montreuillois en commun avec le Littoral Sud, et les CA du Pays de Saint-Omer, CC du Pays de Lumbres et CC de Flandre Intérieure avec l'Aire Urbaine Centrale.

B. Le contexte institutionnel et 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 rajouter 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'Egalité des Territoires (SRADDET)** pointe plusieurs enjeux de mobilité pour les personnes vulnérables sur le bassin Littoral Nord : les relations transfrontalières, le développement des services de mobilité dans les territoires ruraux et la facilitation des mobilités entre le littoral et l'arrière-pays.

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).

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.

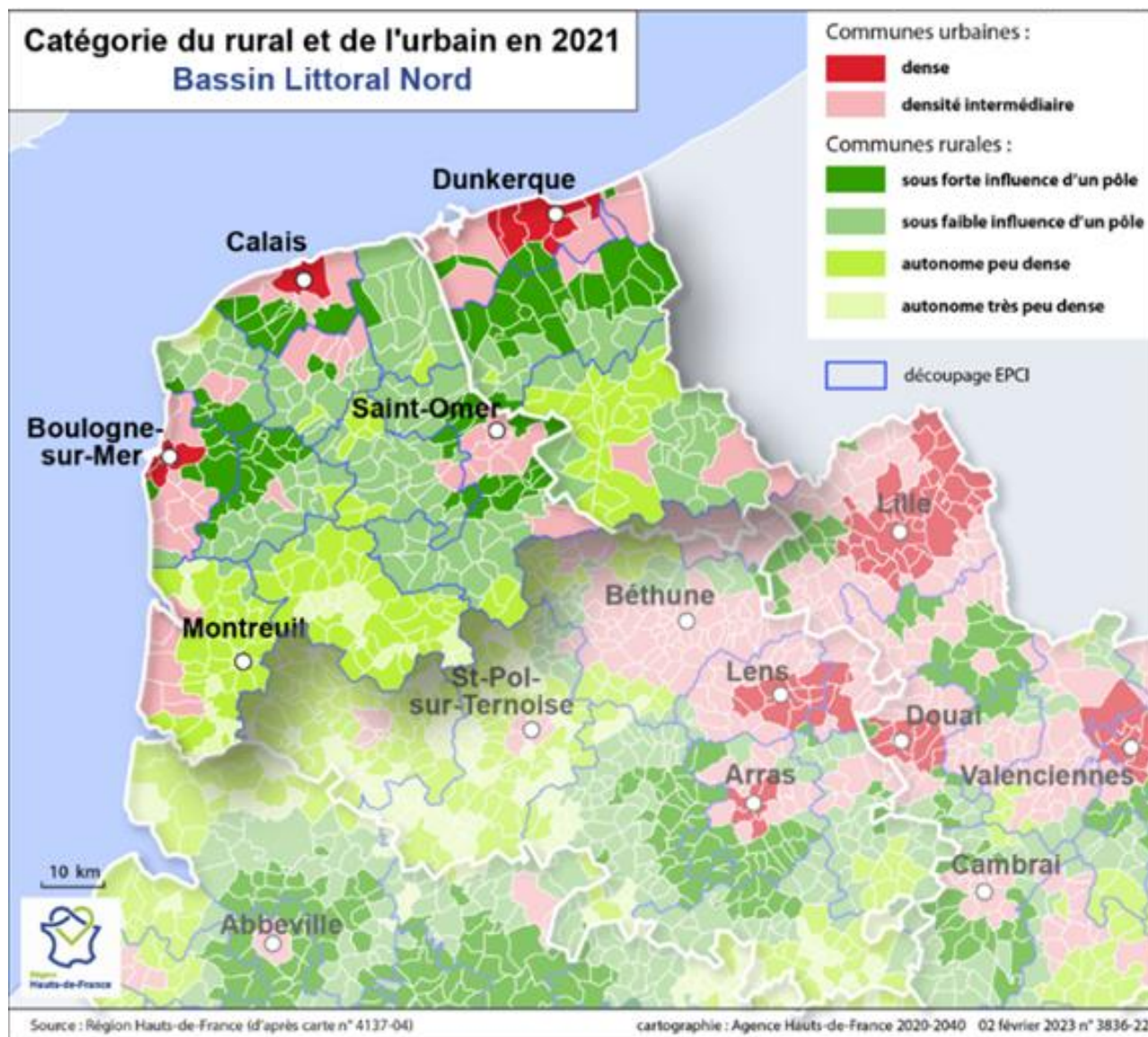
Outre leurs compétences sociales, les Départements œuvrent à l'accès aux alternatives à la voiture individuelle, notamment via les **plans vélos départementaux** et le **Schéma directeur de covoiturage commun** aux Départements du Nord et du Pas-de-Calais.

c. A l'échelle intercommunale

Enfin à l'échelle intercommunale, plusieurs outils réglementaires pointent le sujet de la mobilité, notamment d'un point de vue environnemental : les Plans Climat Aire Energie Territoriaux, les Plans de Mobilité et Plans de Mobilité Simplifiés, les Schémas de Cohérence Territoriale, les Plans de Protections de l'Air. On peut également évoquer le déploiement en cours des **Zones à Faibles Emissions** pour toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants et les impacts sociaux impliqués pour les habitants de leurs aires d'influence, à commencer par celle de la métropole lilloise.

III. Les spécificités territoriales qui impactent la mobilité

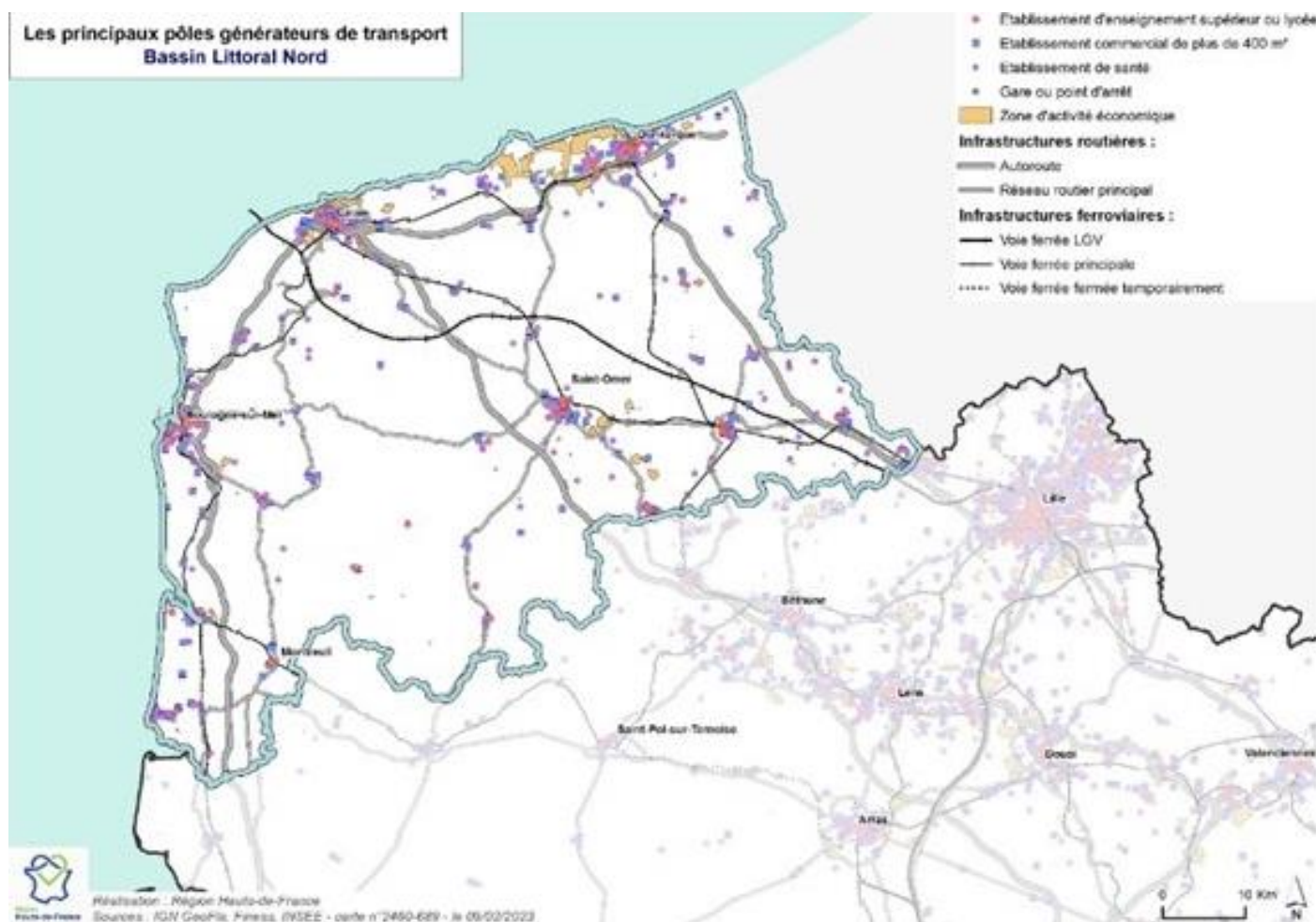
A. Un enjeu d'équilibre entre le littoral urbain et l'arrière-pays plus rural



Le bassin Littoral Nord présente de forts contrastes socio-spatiaux entre le littoral, qui concentre des polarités urbaines, et l'arrière-pays plus rural (avec la polarité secondaire de Saint-Omer). A l'échelle du bassin, **7,8 %** de la population habite une commune rurale (peu ou très peu dense), **2 habitants sur 3 habitent une commune urbaine**.

En raison de cette configuration spatiale contrastée, le bassin concentre des réalités sociales et territoriales très diversifiées, chacune induisant des problématiques spécifiques ayant un impact sur la mobilité : frontières administratives, éloignement des équipements, vulnérabilités sociales et économiques, dépendance à la voiture... Au carrefour de ces

problématiques, c'est **un enjeu d'équilibre, c'est-à-dire de connexion, de prise en compte des spécificités territoriales et de structuration de la logique de bassin**, qui ressort. Les spécificités urbaines et rurales, actuelles et à venir, sont décrites dans les pages suivantes.



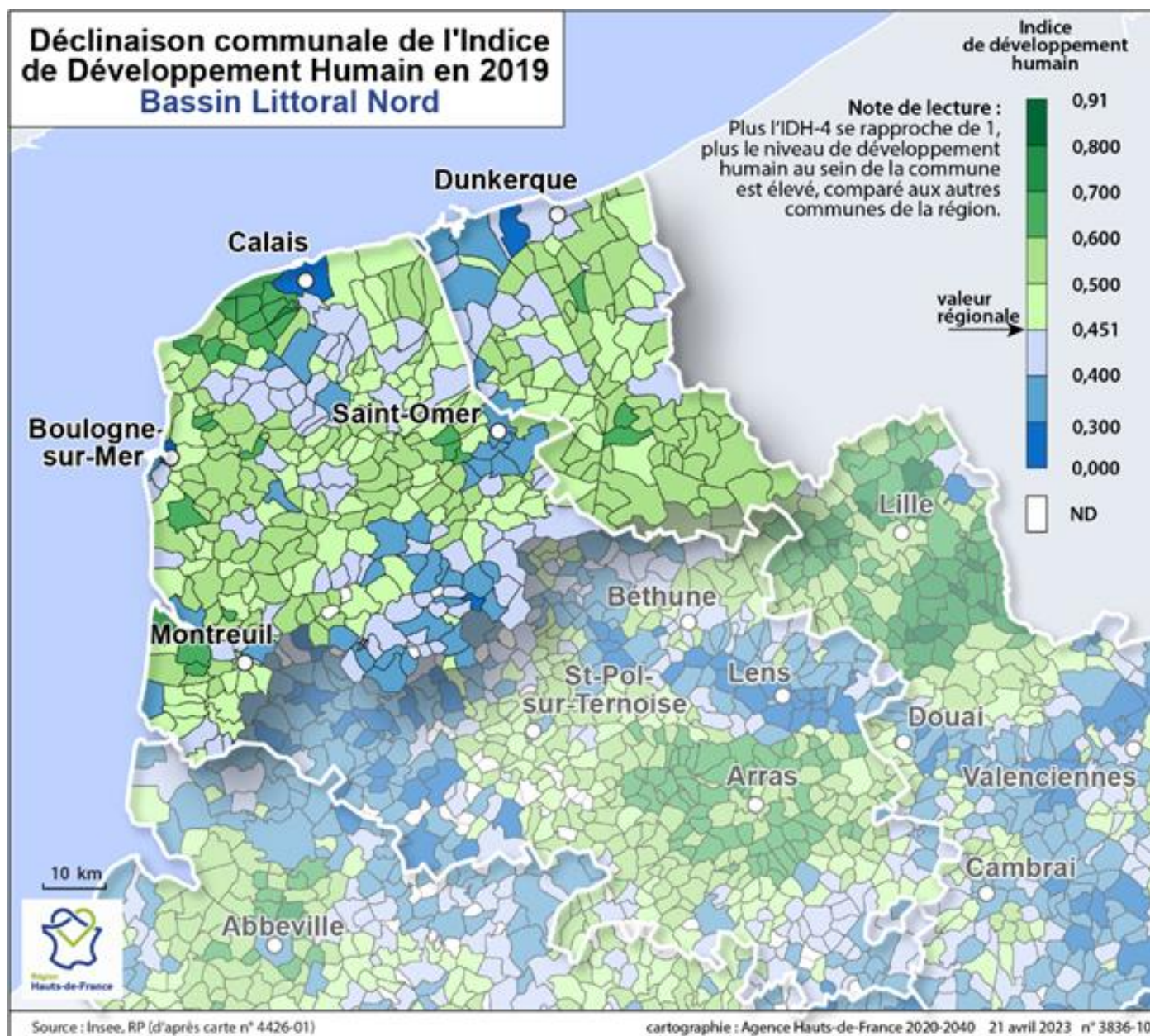
a. Le littoral urbain : concentration de flux et proches de vulnérabilités socioéconomiques

A l'échelle du bassin, l'analyse des pôles générateurs de déplacement montre que **les flux convergent vers les pôles de Calais, Dunkerque, Boulogne** (et dans une moindre mesure Saint-Omer). Cela a deux implications sur la mobilité : un **enjeu de liaison inter-polarités sur le littoral**, et un **enjeu de connexion entre l'arrière-pays et le littoral**. Ces enjeux sont amplifiés par la frontière interdépartementale qui se traduit par des discontinuités dans la coordination nécessaire pour répondre aux besoins des publics.

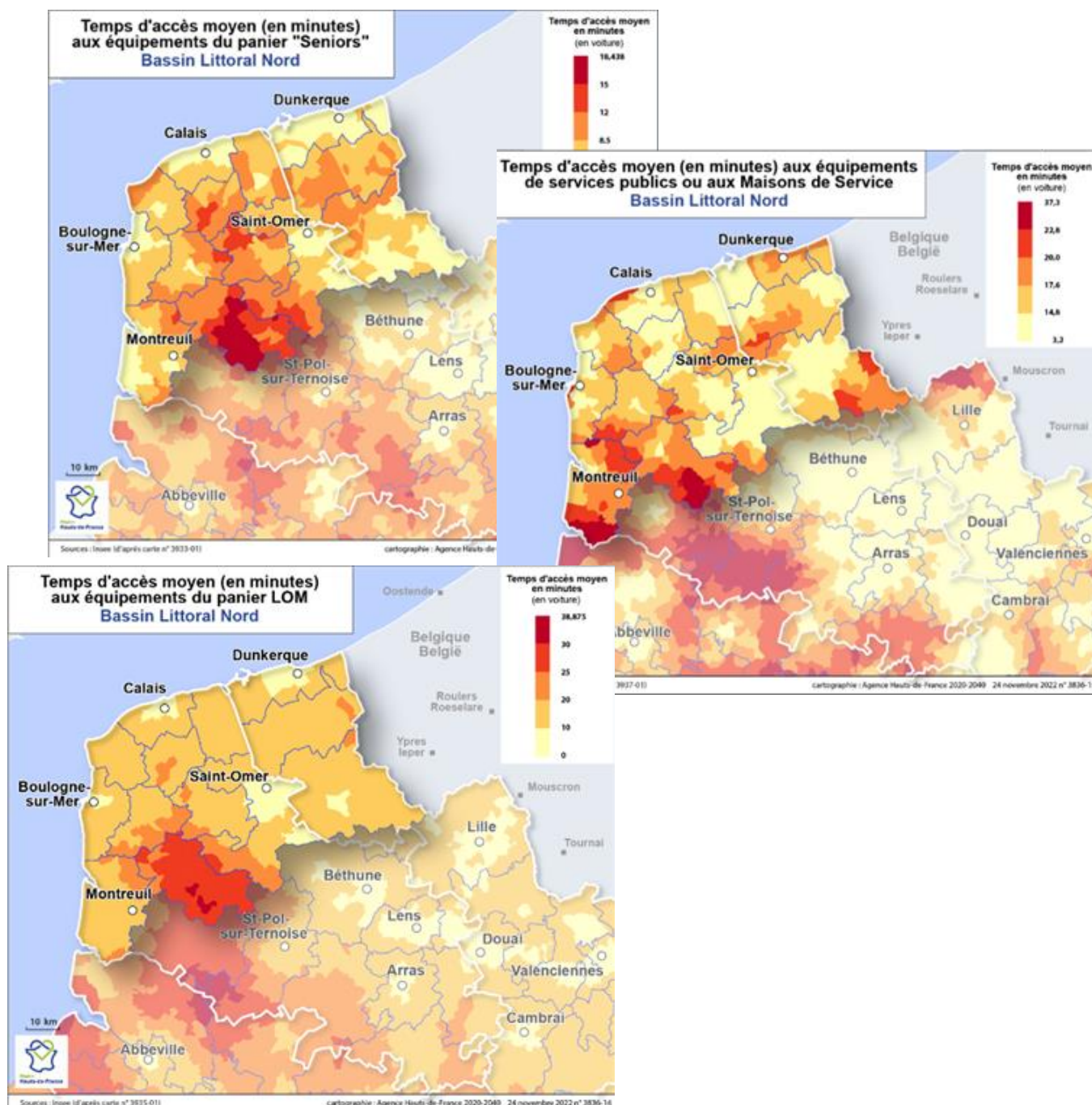
« Nous on est coordonné à l'échelle départementale, mais à l'échelle régionale non. A Saint-Omer on est à 3 km du Nord mais on ne sait pas ce qui se passe. Il y a un besoin de coordination interdépartementale. »

Un opérateur de mobilité solidaire du bassin

Les **vulnérabilités sociales et économique se concentrent principalement dans les centres urbains**, comme le montrent l'indicateur de développement humain et le taux de personnes sans emploi ni formation. En matière de mobilité solidaire, un des sujets qui ressort est l'enclavement vécu dans les Quartiers Politique de la Ville, les habitants (notamment les jeunes mais aussi les personnes âgées), **se projetant très peu au-delà de l'échelle du quartier**. La pauvreté touche en particulier les agglomérations du littoral, avec un taux de pauvreté particulièrement marqué dans le Calaisis, un habitant sur 4 vivant sous le seuil de pauvreté (défini à 60 % du revenu médian disponible).



b. Le rural, particulièrement touché par une inégale accessibilité aux équipements



L'analyse des trois paniers d'équipements « Services publics », « LOM » et « Séniors » montre une relative bonne accessibilité (en voiture) aux équipements, avec des inégalités selon les territoires. Les temps d'accès moyens aux équipements de ces différents paniers sont relativement courts dans les agglomérations de la façade maritime (Dunkerque, Calais, Boulogne-sur-Mer) ou dans l'Audomarois sous l'influence de Saint-Omer. Dans le rural, on identifie quelques territoires à enjeux : le Haut-pays d'Artois, pour les 3 paniers, « services

publics », « LOM » et « seniors », le sud de la Flandre intérieure pour le panier « services publics » et le Ternois pour le panier « LOM ». Le rural est donc concerné par une **raréfaction des services de proximité et médicaux**, couplée à une **forte dépendance à la voiture**. En ce qui concerne l'accès au soin par exemple, les habitants trouvent encore des généralistes à l'échelle locale, mais sont contraints de se rendre dans les hôpitaux de Boulogne ou Dunkerque pour les spécialistes.

Ces inégalités, qui renforcent la distinction urbain / rural, constituent un **enjeu de structuration des pôles de services en cohérence avec l'offre de mobilité**.

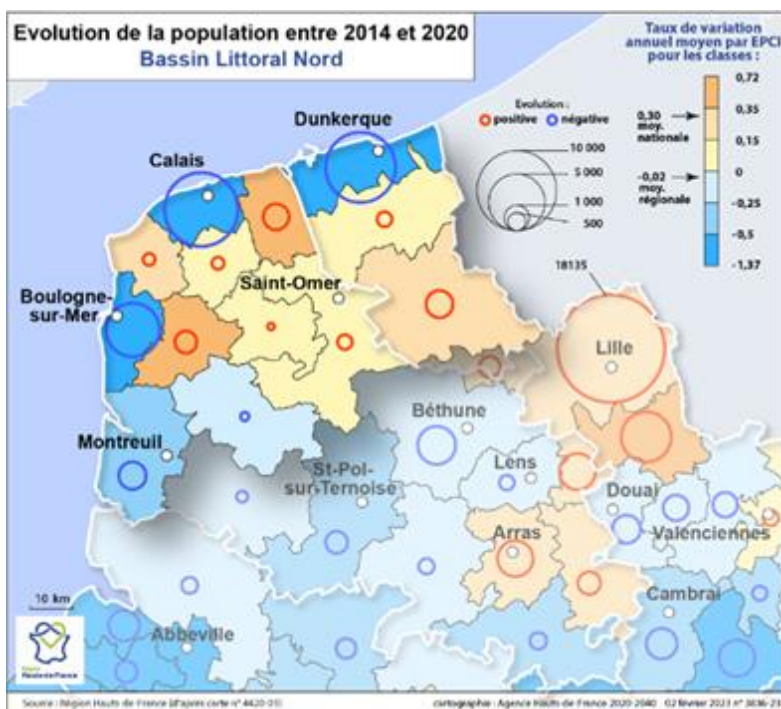
« On rencontre des difficultés sur les ruralités pour connecter un secteur à un autre ; il est beaucoup plus simple d'aller à Calais ou Dunkerque depuis Hazebrouck que depuis le rural »

« Les usagers sont dépendants de l'hôpital de Dunkerque, sinon ils font face à des déserts médicaux »

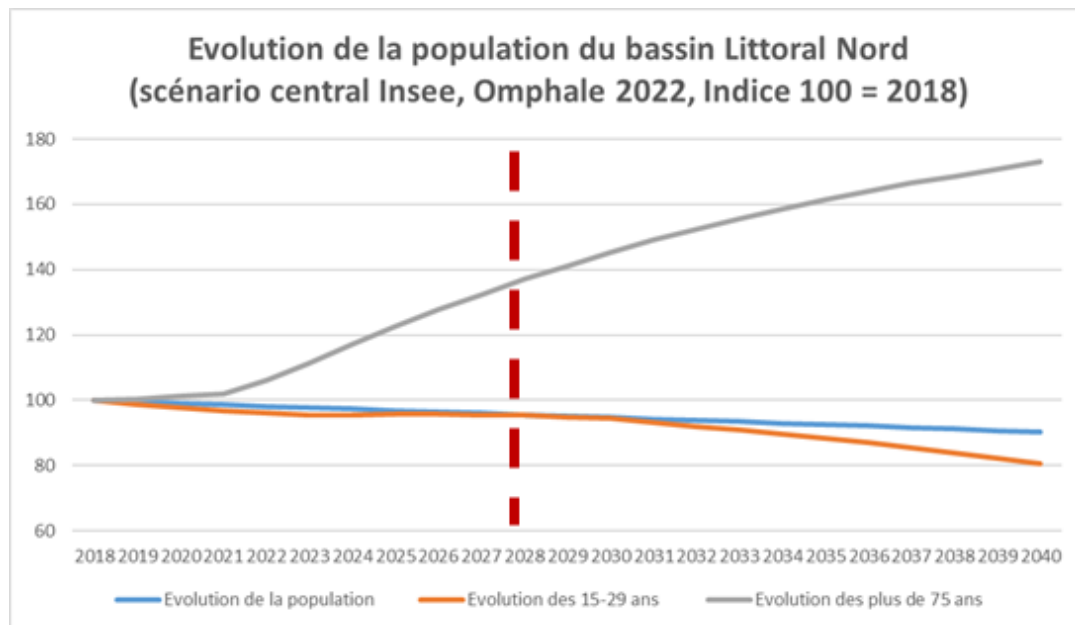
Propos recueillis auprès d'une AOM et d'un prescripteur du bassin

c. Equilibre urbain/rural : vision à long terme

L'évolution de la population constitue un paramètre déterminant dans ce contexte. Elle est d'une part **défavorable aux zones urbaines**, ce qui induit une **augmentation des distances à parcourir pour accéder aux emplois et aux services** et potentiellement de la dépendance à la voiture.



Elle correspond d'autre part à un vieillissement de la population dont la réalité sera tangible avant la fin de la première période d'application du PAMS (2029), en particulier dans les territoires ruraux. Ces éléments prospectifs sont à nuancer au vu de l'évolution favorable de la population active, en lien avec la dynamique forte de l'emploi.

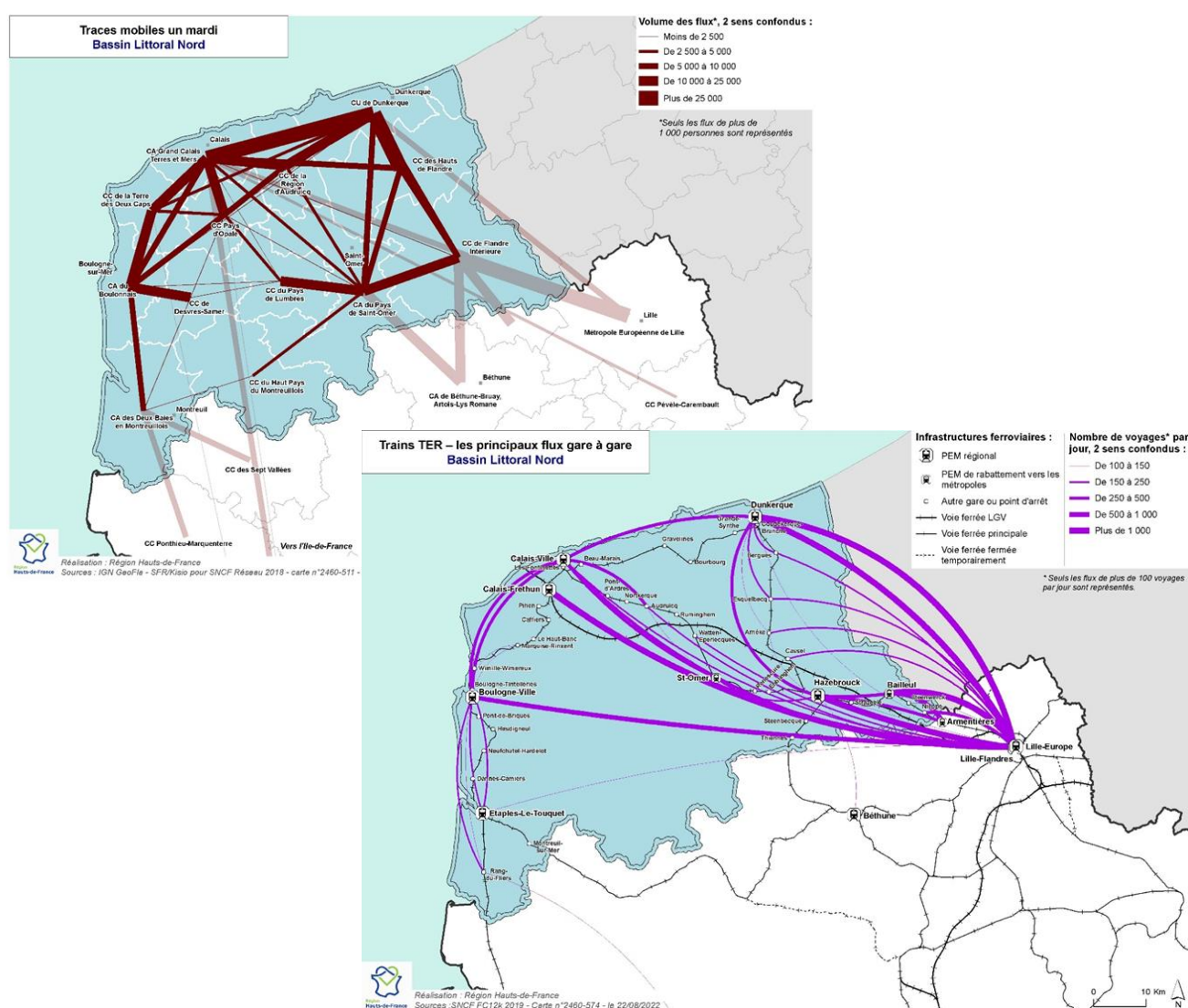


B. Des échanges au-delà des frontières du bassin Littoral Nord

a. Des flux nombreux vers la Métropole lilloise

Si 90% des flux observés sur le bassin sont des flux internes, la majorité des échanges avec l'extérieur (80%) se concentre vers le bassin Aire Urbaine Centrale, principalement vers la CA Béthune-Bruay Artois-Lys Romane et la Métropole Européenne de Lille (MEL).

Une part significative des échanges vers la MEL s'effectuent en train (TER et TERGV). Les flux routiers sont également nombreux avec une saturation observée aux abords de la MEL et au niveau des ports de Dunkerque et de Calais.



Les enjeux de mobilité du bassin s'étendent ainsi au-delà de ses frontières. Ils impliquent de travailler à la **coordination entre bassins de mobilité** afin que ces frontières ne se transforment pas en nouveaux obstacles dans le parcours mobilité des personnes vulnérables.

b. Des échanges transfrontaliers à fluidifier

Le bassin est concerné par une mobilité transfrontalière importante, notamment avec la **Belgique** – la mobilité transfrontalière avec la **Grande-Bretagne** apparaît moins prégnante dans les ressources documentaires comme dans les échanges collectifs.

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 Littoral Nord, ce sont surtout les trois EPCI du Nord (CUD, CCHF et CCFI) qui sont concernés. 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).

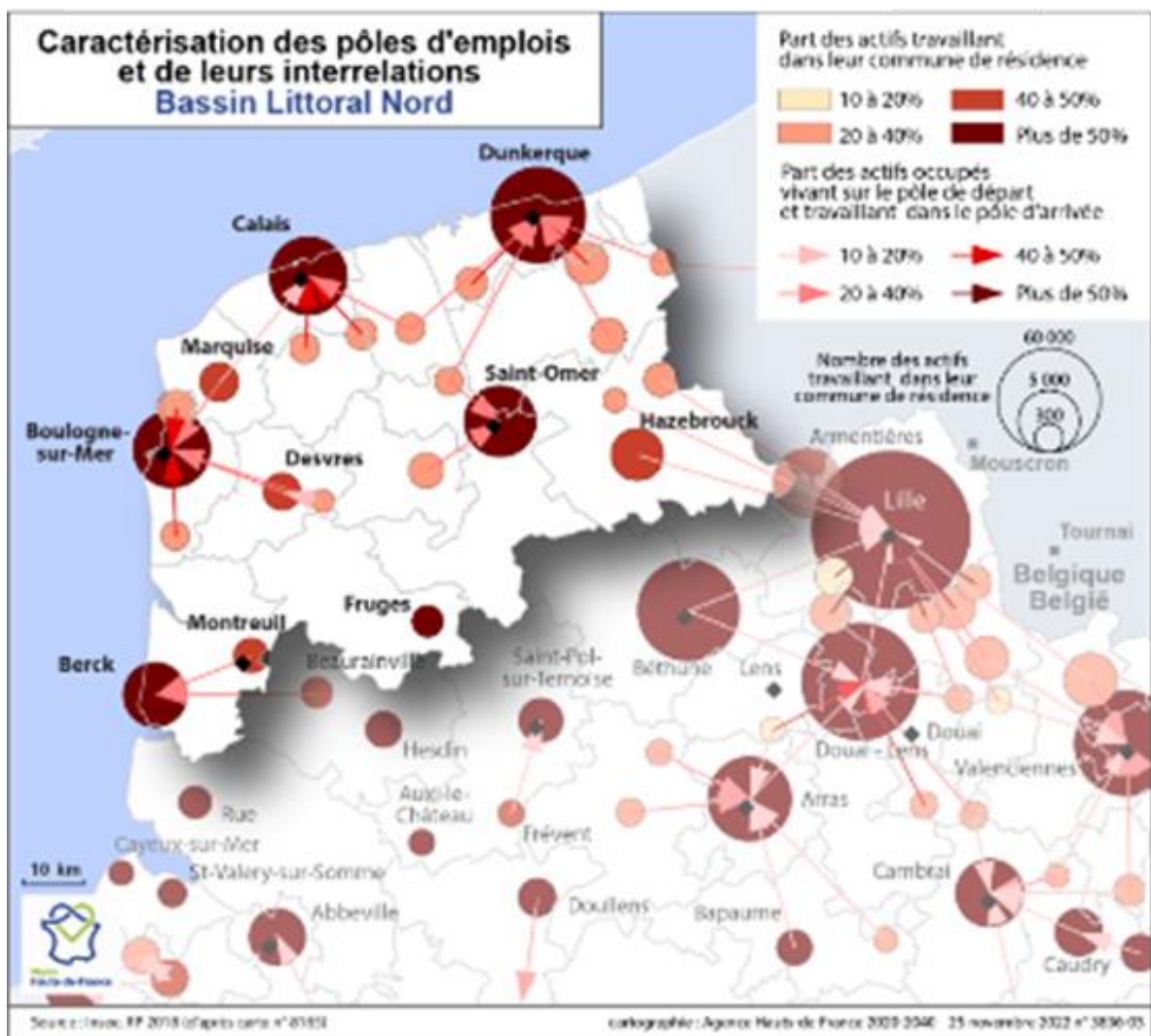
Cet enjeu est clairement identifié, notamment par le **Groupement Européen de Coopération Territoriale West-Vlaanderen / Flandre – Dunkerque – Côte d'Opale**.

Le **covoiturage** apparaît comme l'une des solutions envisagées, qu'il soit informel ou institutionnalisé via le développement des aires de covoiturage. Surtout, le projet Transmobil, lancé en 2018 dans le cadre du programme européen Interreg V, propose 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. Plus récemment, il a été annoncé le lancement d'une **ligne de bus expérimentale entre Hazebrouck et Poperinge**.

C. Réindustrialisation du Dunkerquois : des besoins de mobilité à venir importants

Le bassin Littoral Nord conserve une spécificité industrielle historique. L'industrie représente ainsi 30 à 40% des emplois salariés du Dunkerquois et de l'Audomarois. Cette caractéristique est réaffirmée pour les prochaines années avec **16 000 emplois annoncés sur le Dunkerquois**, en particulier à Gravelines.

Cette dynamique très positive pour le territoire va générer des besoins de mobilité importants pour les habitants du Nord, mais également pour ceux du Pas-de-Calais. De nombreux acteurs du bassin s'interrogent dans ce contexte sur la capacité de l'offre de transport à entrer en adéquation avec le besoin en termes de flux. Ont ainsi régulièrement été évoquées **la disparition de la ligne de bus « BCD » et la dégradation de la ligne TER Boulogne – Calais – Dunkerque**, qui décourage la mobilité ferroviaire malgré un tarif avantageux.



« Les 16 000 emplois annoncés vont générer des déplacements importants, avec une seule voie de chemin de fer entre Boulogne, Calais et Dunkerque... c'est un enjeu qui nous dépasse un peu. »

Un prescripteur du bassin

Spécificités territoriales : synthèse

ATOUTS

Dynamisme socioéconomique sur le littoral et dans les pays voisins

Densité du **réseau ferroviaire et routier**

FAIBLESSES

Poches de vulnérabilités socioéconomiques, en particulier dans l'urbain

Inaccessibilité des aménités du quotidien dans certains territoires ruraux (Haut-pays d'Artois, sud de la Flandre intérieure et Ternois)

Difficultés à se déplacer au-delà des **frontières administratives** (interrégionales et internationales)

OPPORTUNITES

Renforcement de **l'industrialisation du Dunkerquois**

Actions de **renforcement de la mobilité transfrontalière**

RISQUES

Vieillessement de la population et accroissement du déséquilibre urbain/rural

Insuffisance des infrastructures de transport sur et vers le littoral pour absorber les 16 000 emplois annoncés dans le Dunkerquois

IV. Une grande variété de publics en difficulté 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 ici 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 précédée de quelques ordres de grandeur afin d'évaluer le volume de personnes concernées à l'échelle du bassin.

A. 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 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 2e degré (rentrée 2022, Base Scolarité)
 - Neets (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 : 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 les 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.

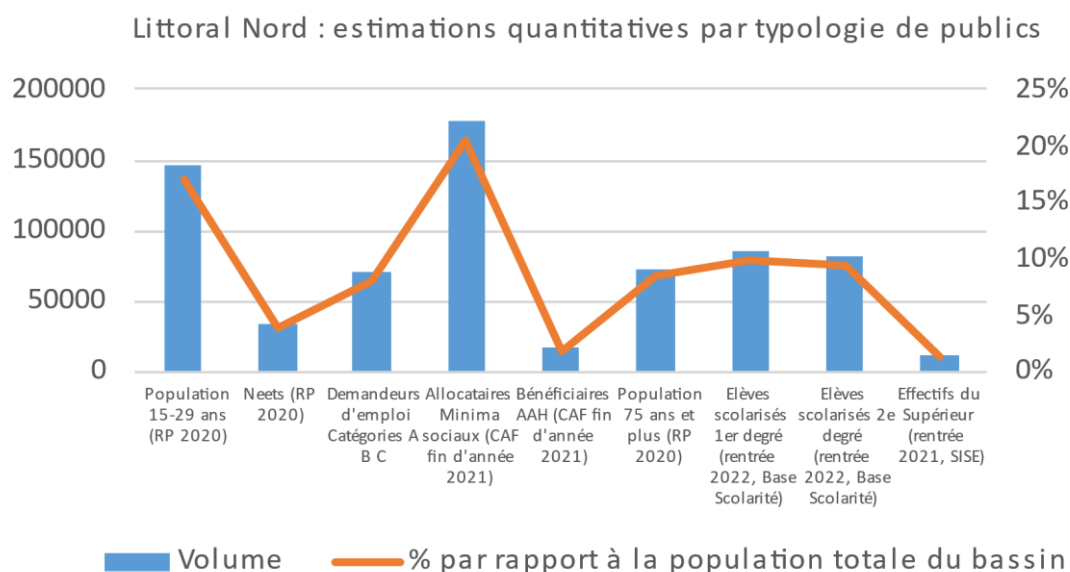
B. Zoom sur le Littoral Nord

Le bassin Littoral Nord comporte **869 670 habitants**, ce qui constitue **près de 15% de la population régionale**. Il s'agit du deuxième bassin de mobilité le plus peuplé après l'Aire Urbaine Centrale (qui comporte près de la moitié de la population régionale).

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 180 000 personnes) représentent **plus d'un cinquième** de la population totale du bassin
- Les **15-29 ans** (près de 150 000 personnes) représentent **près d'un cinquième** de la population totale du bassin, dont :
 - Les élèves du 2^e degré (près de 85 000), soit un dixième de la population totale du bassin
 - Les NEETS (plus de 33 000), soit 4% de la population totale du bassin
 - Les effectifs du supérieur (près de 11 000), soit 1% de la population totale du bassin
- Les **élèves du 1^{er} degré** (près de 85 000) représentent **un dixième** de la population totale du bassin
- Les **demandeurs d'emploi** de catégorie A, B, C, des zones d'emplois de Berck, Boulogne, Calais, Dunkerque et Saint-Omer représentent près de 70 000 personnes, soit **8%** de la population totale du bassin
- Les **75 ans et plus** représentent plus de 70 000 personnes, soit **8%** de la population totale du bassin. Les projections à 2040 prévoient une augmentation de cette population de 70%, ce qui représente plus de 50 000 personnes supplémentaires
- Les **bénéficiaires des AAH** représentent plus 16 000 personnes, soit 2% de la population totale du bassin. En supposant que ces personnes sont réparties de manière homogène à l'intérieur du bassin, et selon l'analyse des services dédiés existants, 35% d'entre eux bénéficient d'un service adapté leur permettant de faire des déplacements porte à porte au sein de leur EPCI (ainsi, plus de 10 000 personnes seraient sans solution de transport adapté).

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 : 131 400 actifs résidant dans le bassin effectuent des distances domicile-travail supérieures à 10 km ; on compte 22 400 abonnés TER résidant dans le bassin, et 27 400 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.

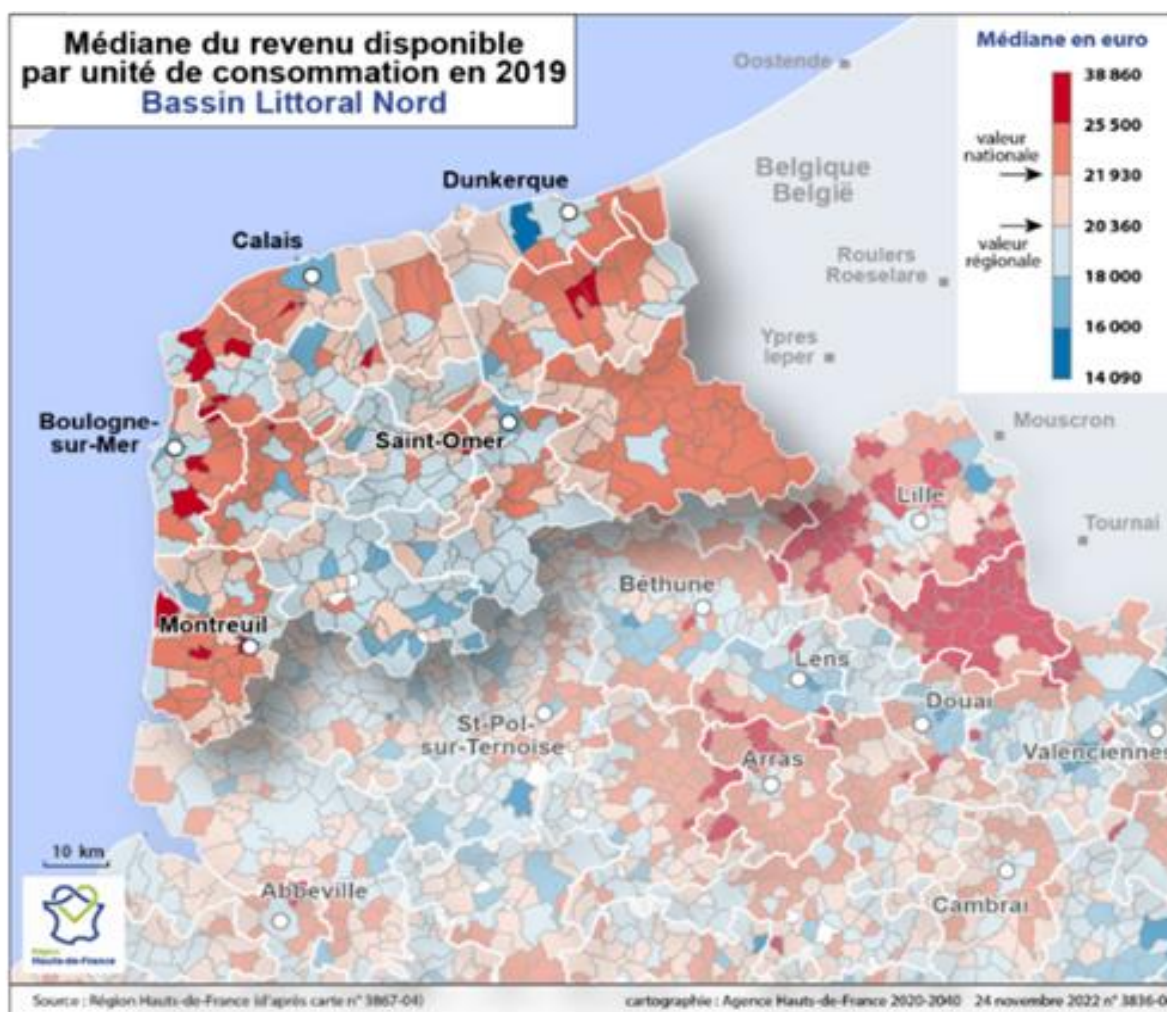


a. Personnes en insertion, demandeurs d'emploi, personnes précaires : l'enjeu de l'insertion sociale et professionnelle

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 8,9³, 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 2019⁴.

³ INSEE

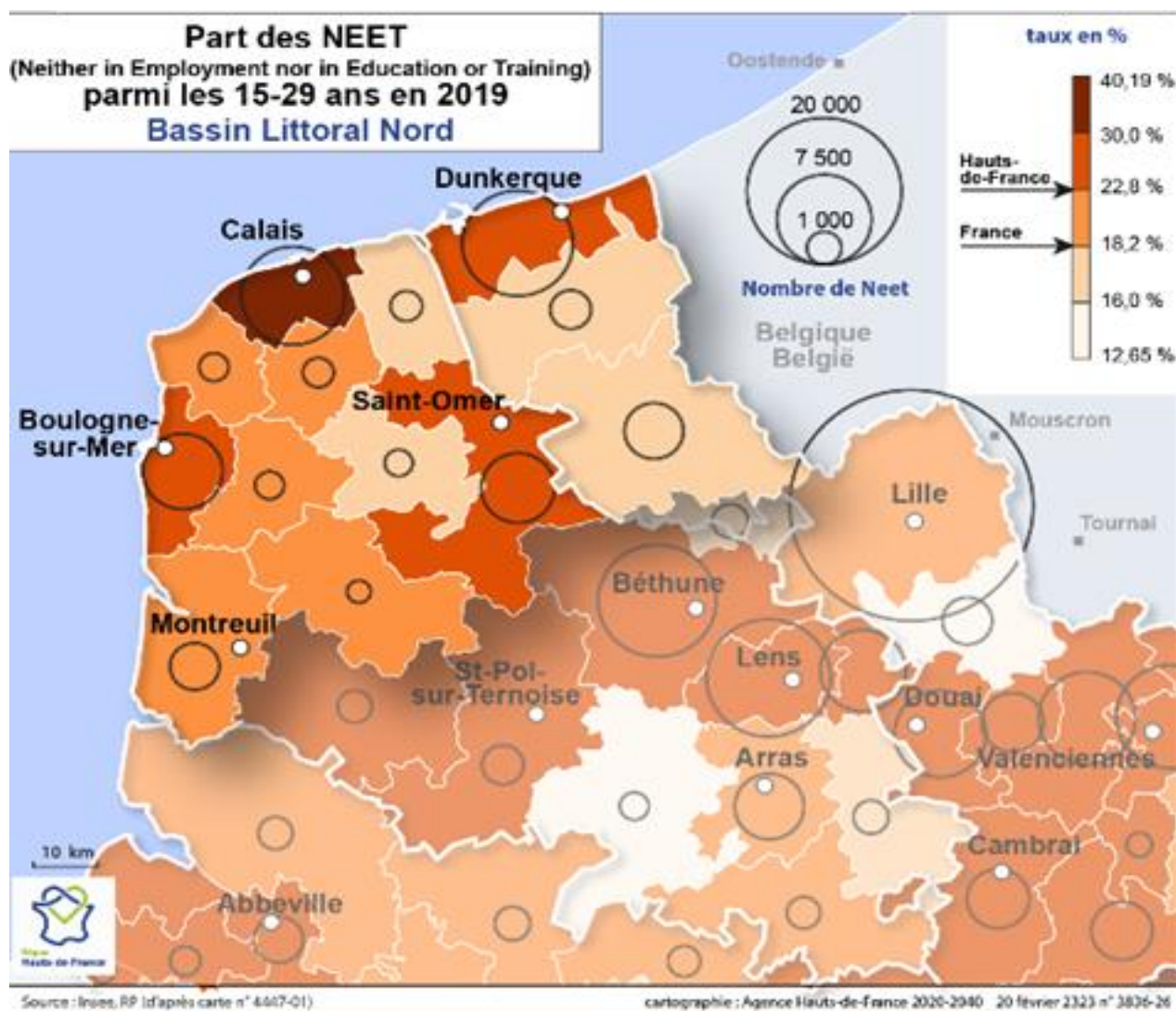
⁴ Rapport de la Cour des Comptes sur la mobilité et pour l'accès à l'emploi en Hauts-de-France, 2021



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.

b. Scolaires, étudiants, apprentis : le public des jeunes

La région Hauts-de-France est la région la plus jeune de France, avec 40% de moins de 30 ans. 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** (particulièrement prégnant dans le Nord) et de **déscolarisation**. 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'éloignement de l'emploi pour les jeunes (15-29 ans) apparaît plus accentué que dans le reste de la région : **26,0 % des jeunes de 15 à 29 ans ne sont ni en emploi ni en formation contre 22,8 % en moyenne régionale pour l'année 2018**. Ces jeunes éloignés du marché du travail sont particulièrement présents dans les agglomérations du littoral avec une part de NEETs⁵ particulièrement élevée dans le Calais. **Le cas des apprentis (plus de 8000 sur le bassin)**, principalement dans les secteurs du commerce, du BTP, de l'industrie et des métiers de bouche et de la beauté – artisanat d'art) est également à souligner, avec une double difficulté d'accès à leur CFA et à leur entreprise, des freins psychologiques pour choisir une formation éloignée de leur lieu de domicile.

Par ailleurs, les problématiques de circulation le long du littoral, évoquées plus haut à propos de la réindustrialisation du Dunkerquois, touchent également les **étudiants**, pour qui l'offre de transport insuffisamment qualitative peut avoir des impacts directs en termes de choix de

⁵ NEET: Neither in Employment nor in Education or Training

cursus ou de suivi concret du cursus dans lequel ils sont engagés (à l'exemple de la formation STAPS organisée sur plusieurs sites différents).

« Avec la gratuité, ou pour des raisons sociétales, les jeunes dunkerquois passent le permis de plus en plus tard »

« Les jeunes se restreignent dans leur choix de formation ou d'emploi en raison de freins psychosociaux liés à la mobilité »

« Depuis le Covid, beaucoup de jeunes ne sortent pas de chez eux de manière générale, il faut un gros travail pour y remédier »

« L'aide au permis suppose d'être majeur, donc c'est un gros frein à la formation pour le public mineur »

Propos recueillis auprès de centres de formation et d'AOM du bassin

c. Personnes en situation de handicap et seniors : 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'utilisateurs 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 PMR et PSH, profitent, par extension, à l'ensemble des utilisateurs. **Parmi les besoins de ces publics, celui de l'accès à l'emploi est primordial.**

Concernant les personnes âgées, le bassin Littoral Nord 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 70% 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.**

Ces personnes, et en particulier les femmes, sont confrontées à la **déprise automobile** et à la **perte d'autonomie**, avec un double sujet d'**isolement social** et de **risque d'abandon des soins**. L'accès et la **maîtrise du numérique** est également un sujet prégnant pour l'autonomie

et la mobilité de ce public. L'enjeu, 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.

« Pour les seniors, l'objectif est de les maintenir en autonomie au domicile le plus longtemps possible, tout en limitant l'isolement et en maintenant les possibilités d'accès aux soins et aux loisirs »

« Les personnes qui n'atteignent pas 80% de taux d'incapacité n'ont pas accès à certaines solutions et dépendent de médiateurs santé ou du bon de transport de la sécu »

Propos recueillis auprès d'AOM du bassin

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'usagers rencontrant des difficultés spécifiques, mais de penser l'offre classique en fonction des difficultés qu'une majorité d'usagers sont susceptibles de rencontrer.

C. 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.**

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, en particulier pour les publics en situation de précarité.

Les freins liés à la **disponibilité de l'offre de transport collectif** (zones blanches, inadéquation des trajets, des itinéraires ou 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 Pôle Emploi, 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 réaliste.

« Le centre de formation AFPI de la région dunkerquoise est confronté à des difficultés de mobilité, si bien qu'il n'est pas toujours possible de répondre aux besoins des jeunes en alternance ».

« Entre Audruicq et Ardres, il n'y a aucune solution de transport, à part les bus scolaires de la Région. Il y a de l'emploi, qui peut intéresser, mais pas de solution »

« Le TAD ne peut pas aller au-delà du périmètre interne de l'EPCI, donc il ne répond qu'aux déplacements domicile-travail internes »

« Il faut 45 min pour aller à Dunkerque depuis le Gravelinois ; si un demandeur d'emploi va à un rendez-vous Pôle Emploi pour se réinscrire, ça prend la demi-journée, c'est un véritable frein. »

Propos recueillis auprès d'un prescripteur, d'une AOM, d'un acteur de la formation et d'un opérateur de mobilité solidaire du bassin

Par exemple, beaucoup d'étudiants du bassin se rendent à Berck, desservi uniquement par un train le matin et un train le soir. Ainsi, en raison de leurs caractéristiques spatio-temporelles, ces déplacements ne rentrent pas dans le cadre des « flux dimensionnants » ni dans les frontières administratives en fonction desquels l'offre de mobilité est organisée.

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**, laquelle articulent 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 est généralement restreint par la proximité géographique : un des leviers est la prise en charge financière de l'hébergement dans l'internat de la structure de formation, mais cela se heurte également à un frein psychologique. Les territoires qui présentent **une sédentarité plus marquée** sont généralement ceux qui cumulent des vulnérabilités : éloignement des lieux d'emplois et/ou inadéquation entre qualification des emplois et qualification des actifs, niveaux de formation faibles, territoires dont l'emploi recule...

On retrouve dans ce cas de figure **certaines zones d'emploi comme celle de Boulogne-sur-Mer**.

« Quand on ne sait pas faire du vélo, on ne se projette pas dans son usage potentiel »

« Bus, train, transports en commun... l'usager s'y perd, les jeunes pensent qu'ils ne peuvent pas, alors que si, mais avec des correspondances qui sont illisibles »

Propos recueillis auprès d'AOM du bassin

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) 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

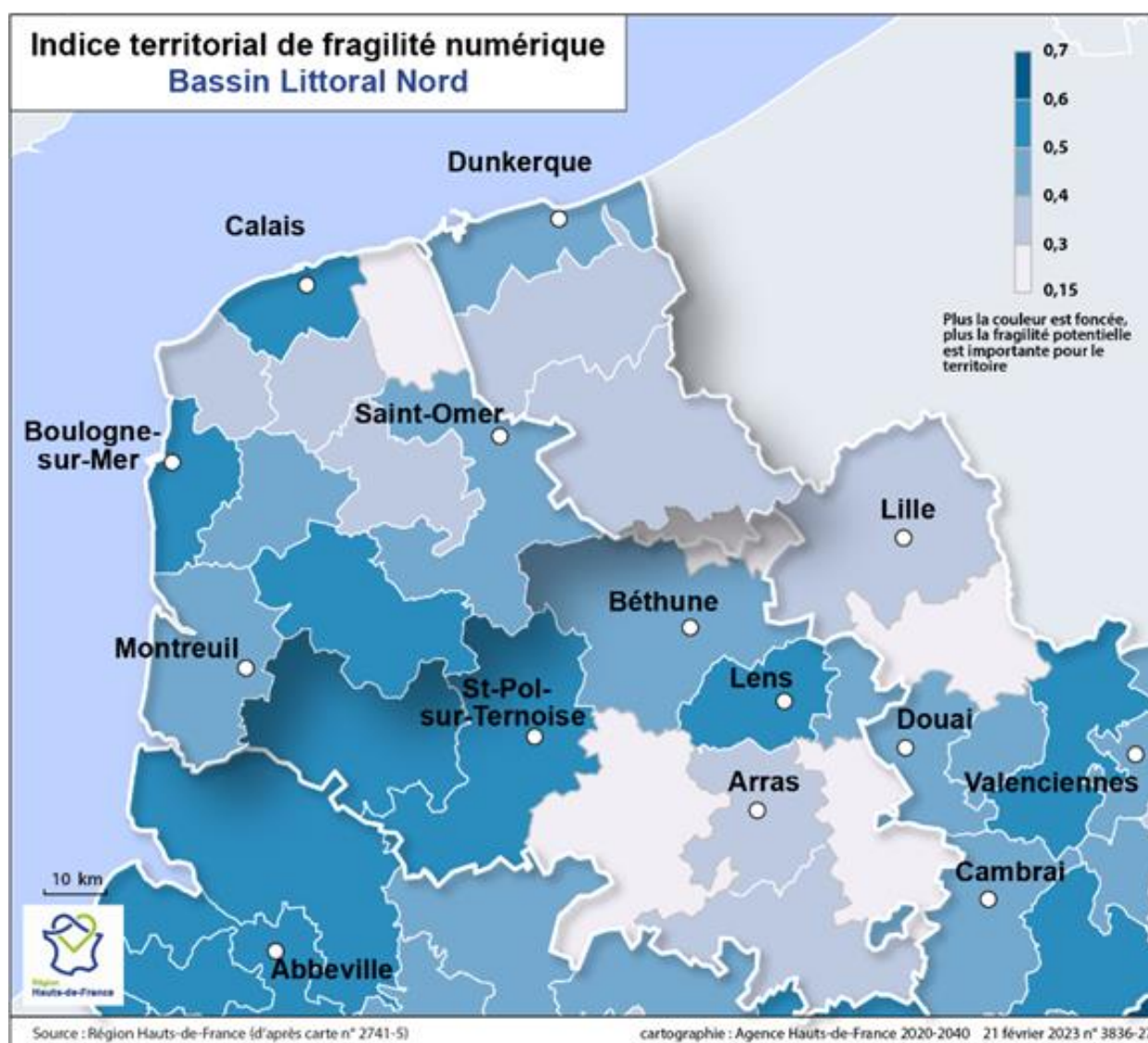
administratives en format papier. La maîtrise du numérique est plutôt dévolue aux actifs, ce qui explique le **non-recours aux aides**, très fréquent pour les personnes en situation de précarité.

« Le bus, le frein c'est la peur de rater le bus, de ne pas y arriver »

« Lors des ateliers code de la route, les personnes âgées sont réticentes car elles ont peur qu'on leur retire le permis. Une personne a fini par avouer qu'elle ne pouvait plus conduire. Elle a finalement été opérée de la cataracte et a pu reconduire. »

Propos recueillis auprès d'un opérateur de mobilité solidaire et d'une AOM du bassin

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.



Une grande variété de publics : synthèse

ATOUTS

Public jeune en capacité d'adapter leurs pratiques de mobilité et d'acquérir de nouvelles compétences mobilité

Evolution favorable de l'emploi et dynamique de la population active induite

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 chez les jeunes
Impact accru du **maillage inégal des transports en commun** pour les personnes vulnérables

Une **faible culture de la mobilité emploi / études**, en particulier dans des territoires à forte sédentarité (ex. Boulogne-sur-Mer)

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

Déploiement d'une stratégie pour **rendre les opportunités d'emploi local accessibles** aux « NEET »

RISQUES

Vieillesse de la population : accroissement des besoins en volume et diminution de la mobilité des seniors

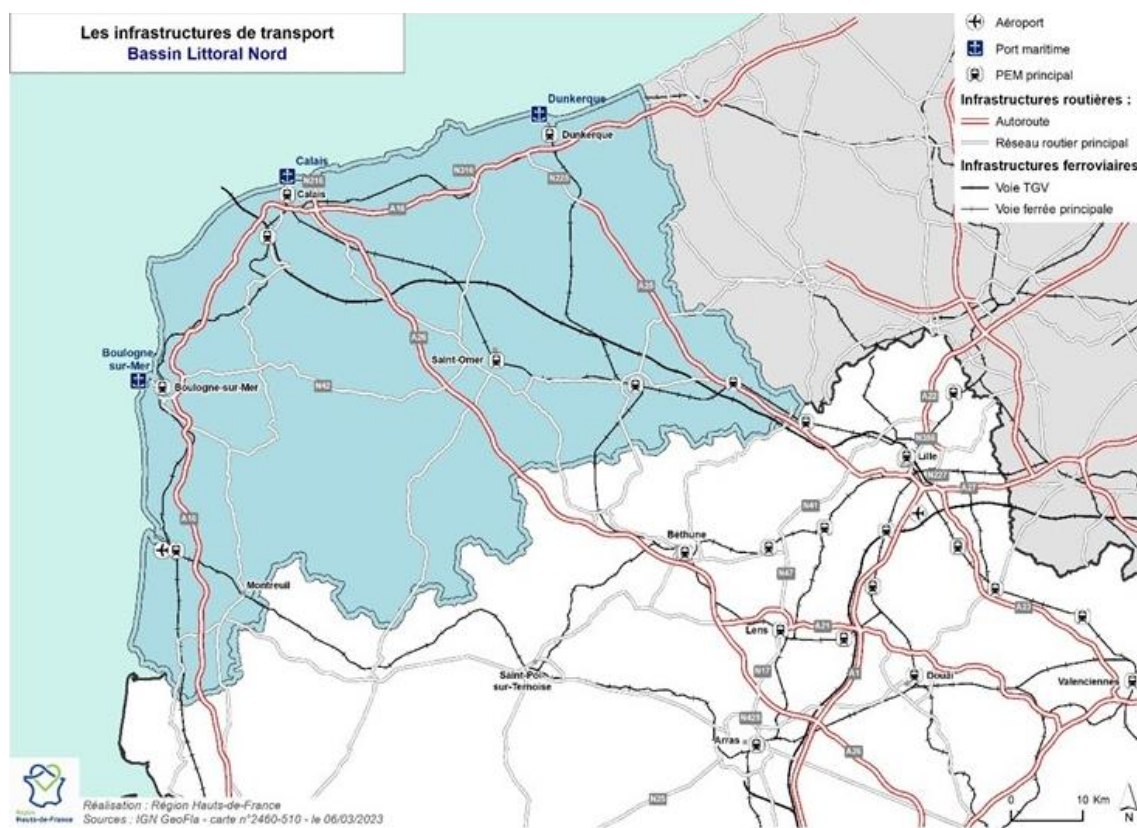
PMR / PSH et seniors : difficulté à prendre en compte des **handicaps invisibles**

V. Les offres et services de mobilité existants à destination des publics vulnérables

A. L'offre de droit commun sur le bassin Littoral Nord

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. Des infrastructures de transport denses mais une offre inégalement répartie



A l'image de la région, le bassin Littoral Nord bénéficie d'un réseau ferroviaire relativement dense, notamment composé d'une desserte grande-vitesse vers Calais-Fréthun.

Le bassin bénéficie également d'un maillage routier conséquent, composé, en particulier de : 3 autoroutes structurantes : l'A16 (Paris-Littoral), l'A26 (Calais-Bassin minier) et l'A25 (Lille-Dunkerque), la N42 reliant Boulogne-sur-Mer à l'A26 et jouant un rôle central dans la desserte

du bassin. Ce réseau structurant est organisé autour du littoral et orienté vers la métropole lilloise, laissant apparaître une zone blanche dans la partie rétro-littorale située à l'ouest du bassin.

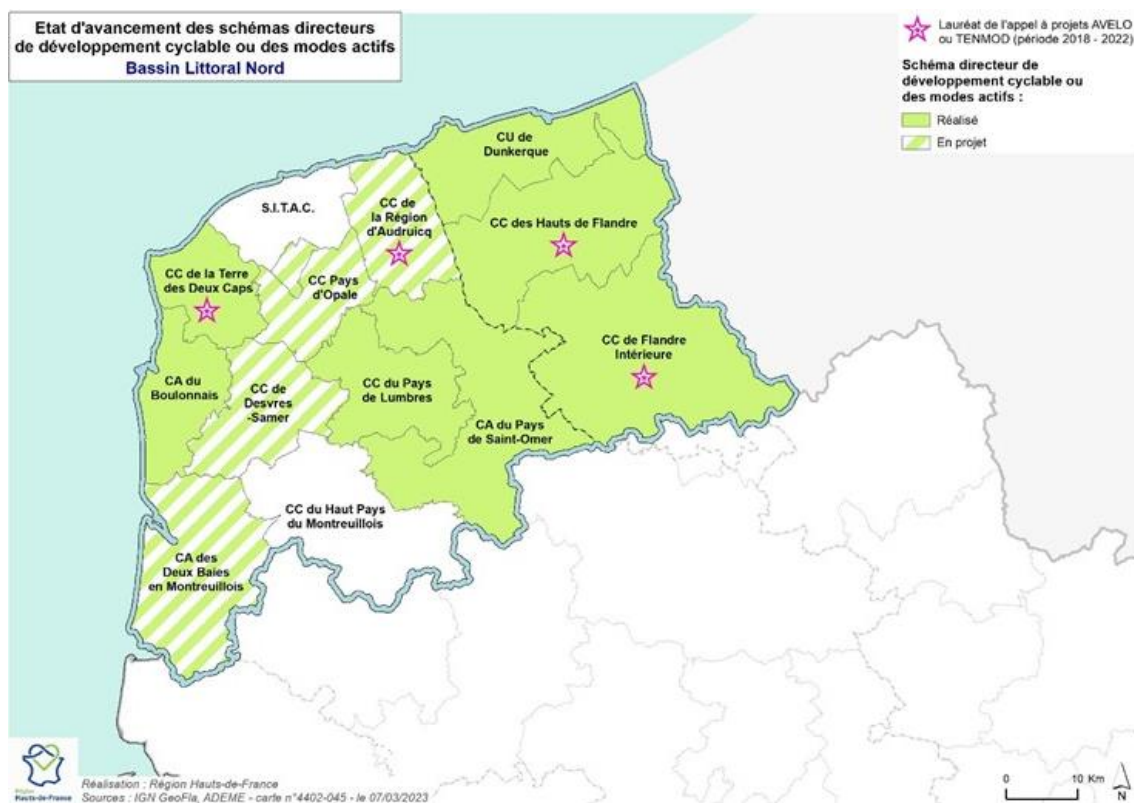
b. Des transports collectifs présents sur les principaux pôles générateurs de flux

Sur le bassin Littoral Nord, 5 AOM organisent un service de transports collectifs urbains : les CA du Boulonnais, du Pays de Saint-Omer et des Deux Baies en Montreuillois, la CU de Dunkerque et le Syndicat des Transports Urbains du Calaisis (SITAC – comprenant la CA du Grand Calais Terres et Mers et la Commune de Guînes).

L'ensemble de ces réseaux sont complétés par un service de transport à la demande (TAD) permettant de prolonger les horaires du service et de compléter la couverture territoriale des transports en commun. La CC du Pays d'Opale organise également un service de TAD sur son territoire. Les réseaux de la CUD et du SITAC, qui apparaissent comme les plus denses en termes de nombre de voyages annuels, ont la particularité d'être gratuits. L'absence de billettique liée à la gratuité sur le réseau de bus de la CU de Dunkerque permet de faciliter le parcours de l'usager et de lever un frein potentiel à l'usage des transports en commun. Cette offre est complétée par un service de cars interurbains régional : Oscar (Pas-de-Calais) et Arc-en-Ciel (Nord).

Des logiques d'intégration tarifaire des réseaux régionaux et urbains existent via des conventions avec les AOM. Autrement dit, il est possible de voyager sur le réseau régional ferroviaire et routier avec un titre urbain lorsque celui-ci se déroule sur le territoire de l'AOM concerné. Ces services de transports collectifs sont également complétés par des services de location de voiture en autopartage, comme le service Lib'air sur la CC Desvres-Samer ou MOUVAUTO sur la CA du Pays de Saint-Omer. Certaines AOM proposent aussi en complément de la location de vélos.

c. Vers le développement de la pratique cyclable



Le bassin Littoral nord est traversé par 3 Eurovéloroutes longeant le littoral jusqu'à la frontière belge. Le schéma régional des véloroutes permet une organisation cohérente et hiérarchisée du réseau cyclable. Les Départements du Nord et du Pas-de-Calais réalisent une part importante de ces itinéraires à l'échelle du bassin. Une grande partie des AOM sont également engagées dans des stratégies en faveur du vélo. Par ailleurs, plusieurs AOM proposent de la location de vélo en libre-service ou en location courte et/ou longue durée.

Néanmoins, si ces services 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 (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. Cette articulation se fait 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 :

- 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.) ;
- Les **aides financières** visant à réduire l'impact financier des dépenses de mobilité.

Avec le diagnostic mobilité, ces dispositifs correspondent aux **7 « familles » de services de mobilité solidaire**. Les services recensés sur le bassin Littoral Nord 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 Littoral Nord

Sur le bassin Littoral Nord, 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.

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

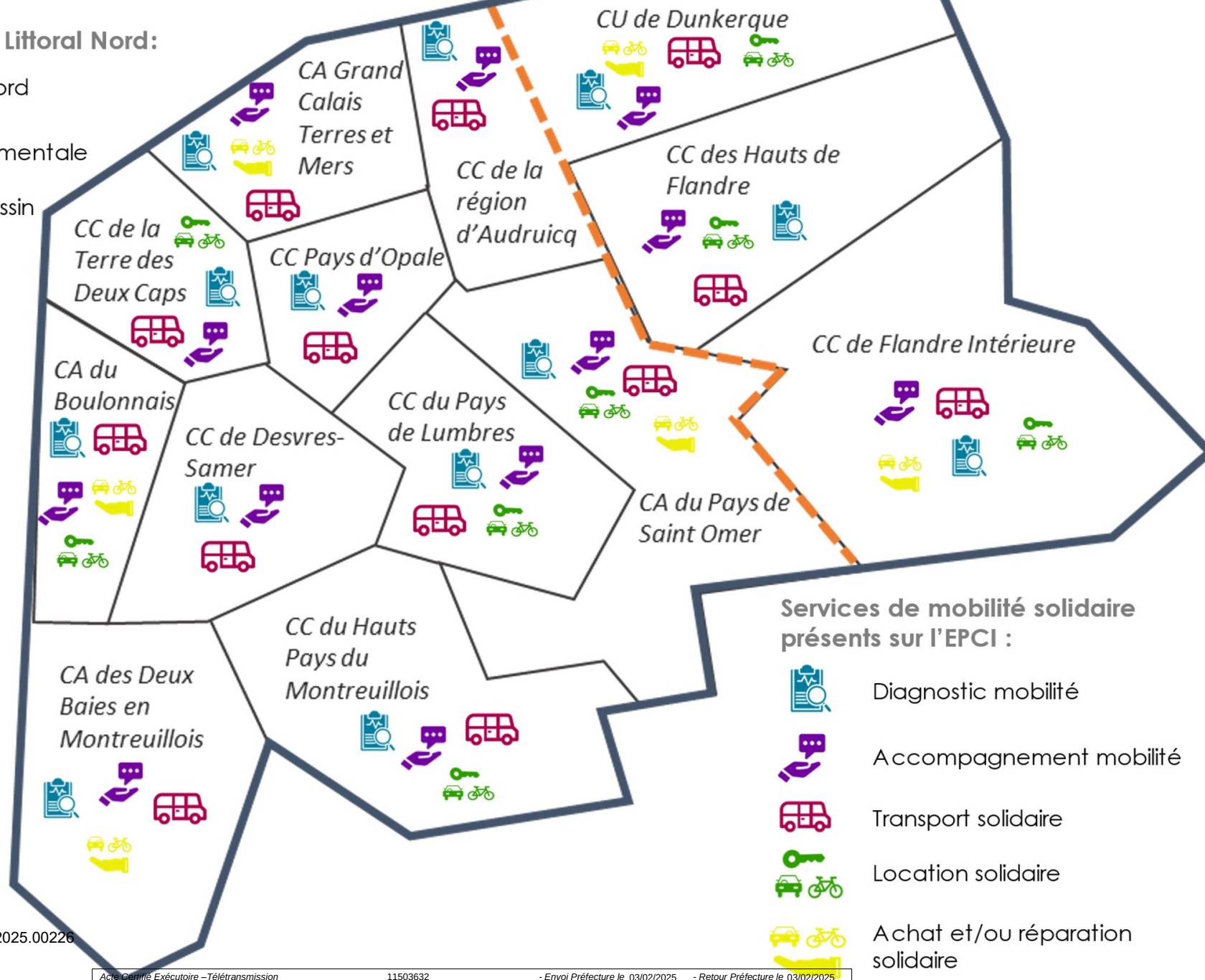
Les plateformes de mobilité facilitent l'accès des plus fragiles à une mobilité autonome grâce à une approche basée sur l'accompagnement personnalisé. Elles assurent trois missions complémentaires :

- 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.

Recensement des services de mobilité solidaire sur le bassin Littoral Nord

Le bassin de mobilité Littoral Nord:

-  Bassin littoral nord
-  Limite départementale
-  EPCI dans le bassin



Publics ciblés par les services de mobilité solidaire sur chaque EPCI :



Habitants de territoires peu desservis (ruraux, QPV, périurbains)

Jeunes



Personnes n'ayant pas les moyens matériels de se déplacer

Séniors



Personnes en situation de handicap

Bénéficiaires des minima-sociaux



Travailleurs précaires et demandeurs d'emploi

Tout public

EPCI Service de mobilité solidaire	CU de Dunkerque	CC des Hauts de Flandre	CC de Flandre Intérieure	CA du Pays de Saint-Omer	CC du Pays de Lumbrès	CC du Haut-Pays du Montreuillois	CA des Deux Baies en Montreuillois	CC de Desvres-Samer	CA du Boulonnais	CC de la Terre des Deux Caps	CA Grand Calais Terres et Mers	CC Pays d'Opale	CC de la Région d'Audruicq
Diagnostic mobilité													
Accompagnement mobilité													
Transport solidaire													
Location solidaire													
Achat et/ou réparation solidaire													

D. Une couverture complète du territoire par des plateformes de mobilité

L'ensemble du bassin est couvert par des plateformes de mobilité.

Les plateformes de mobilité **ADEFI**, **Défi mobilité** et **FACE Côte d'Opale** interviennent sur la partie Pas-de-Calais du bassin. Elles sont fédérées autour de la stratégie départementale **Mamobilité62**. La plateforme FACE Côte d'Opale couvre une très large partie du territoire, puisqu'elle concerne 7 des 13 EPCI du bassin. En effet, elle intervient sur les CC de la Région d'Audruicq, du Pays d'Opale, de la Terre des Deux Caps, de Desvres-Samer et les CA des Deux Baies en Montreuillois, Grand Calais Terres et Mers et du Boulonnais.

Wimoov Hazebrouck et la **Maison de l'initiative de Grande Synthe** complètent le maillage des plateformes de mobilité sur la partie nord du bassin. Elles interviennent sur des territoires distincts.

Ces acteurs jouent un rôle majeur dans l'offre de mobilité solidaire, notamment sur le volet diagnostic et accompagnement.

E. Le diagnostic mobilité : une couverture territoriale complète mais des manques dans les publics-cibles

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 CC des Hauts de Flandre accueille plusieurs services de diagnostic mobilité sur son territoire en plus de celui assuré par la Maison de l'initiative de Grand Synthe.

Les **travailleurs précaires et demandeurs d'emplois** sont les mieux représentés avec une offre de diagnostic sur l'ensemble du territoire. Les jeunes, les bénéficiaires des minimas sociaux et les habitants des zones peu desservies sont également représentés dans l'offre sur une large partie du territoire.

Sur l'ensemble du bassin, les **personnes en situation de handicap, les seniors et les personnes n'ayant pas les moyens matériels de se déplacer** sont les publics les moins représentés dans cette offre de service. A titre d'exemple, seules la CC du Pays de Lumbres et la CA du Pays de Saint-Omer, soit 2 EPCI sur 13, sont couverts par une offre de diagnostic à destination des personnes en situation de handicap. Or, ces publics ont besoin d'un accompagnement spécifique. L'enjeu est d'autant plus important pour les seniors, dont la part dans la population est amenée à croître dans les prochaines décennies.

Sur **la CC du Pays de Lumbres et la CA du Pays de Saint-Omer**, **Défi mobilité propose des diagnostics pour un large public** : les personnes n'ayant pas les moyens matériels de se déplacer, les seniors, les jeunes, les bénéficiaires des minimas sociaux, les personnes en situation de handicap et les habitants des zones peu desservies par les transports. A noter que le diagnostic mobilité à destination des seniors est actuellement en phase expérimentale. Il s'agit de la couverture de publics la plus large pour ce service sur le territoire.

F. L'accompagnement mobilité : une offre plus dense mais une couverture à nuancer

La totalité du bassin est couvert 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.

a. Des accompagnements mobilité de différentes natures

Tout d'abord, les accompagnements peuvent être de **différentes natures**. Si l'ensemble du territoire est couvert par des services d'accompagnement, cela ne signifie pas forcément que les différents besoins en accompagnement sont couverts partout.

A titre d'exemple, 3 services d'accompagnement coexistent sur la CU de Dunkerque. 2 de ces services sont des **auto-écoles solidaires**, dont l'accompagnement est axé sur l'obtention du permis de conduire. Ce type de service ne permet pas de couvrir l'ensemble des besoins en accompagnement. Le 3^{ème} service recensé sont des **ateliers mobilités**, proposés par la Maison de l'Initiative de Grande Synthèse, qui permettent une montée en compétence plus large sur les mobilités par l'apprentissage de la lecture de plans, l'utilisation des transports en commun ou encore l'accès à des aides financières. Cette diversité présente un enjeu de lisibilité pour les bénéficiaires. Cet accompagnement permet l'accès à d'autres modes que la voiture.

5 EPCI sur 13 ne bénéficient pas d'une auto-école solidaire sur leur territoire malgré la présence d'autres services d'accompagnement.

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 seniors.

b. Une couverture incomplète pour certains publics

Par ailleurs, l'ensemble des publics ne sont pas représentés dans ces services. Les **travailleurs précaires et demandeurs d'emploi sont les publics systématiquement couverts** par une offre d'accompagnement sur le bassin. A l'inverse, les **personnes en situation de handicap**, les **personnes n'ayant pas les moyens matériels de se déplacer** et les **seniors sont à nouveau les publics les moins représentés** sur ce type de service.

Les personnes en situation de handicap bénéficient de services d'accompagnement uniquement sur la CC du Pays de Lumbres, la CA du Pays de Saint-Omer et la CU de Dunkerque, soit dans 3 EPCI sur 13. Un accompagnement des personnes n'ayant pas les moyens de se déplacer est également proposé sur 3 EPCI : les CC de Flandre Intérieure et du Pays de Lumbres ainsi que la CA du Pays de Saint-Omer. Les seniors sont, quant à eux,

accompagnés dans 4 EPCI sur 13 : les CC du Pays de Lumbres et de Flandre Intérieure, la CU de Dunkerque et la CA du Pays de Saint-Omer.

A noter que les bénéficiaires des minimas sociaux et les habitants des zones peu desservies sont représentés partout sur le bassin, sauf sur la CC de Flandre Intérieure. L'offre qui vise le plus large public se situe à nouveau sur la CC du Pays de Lumbres et la CA du Pays de Saint-Omer.

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, FACE Côte d'Opale, qui propose des diagnostics mobilité et de l'accompagnement sur 7 des 13 EPCI du bassin, ne dispose que de 2 conseillers mobilité.

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 hétérogène

L'offre de **transport solidaire est foisonnante** sur le bassin littoral Nord avec jusqu'à 7 services recensés sur la CA du Pays de Saint Omer. La CC du Hauts Pays du Montreuillois apparaît comme la moins bien dotée en offre de transport solidaire avec une seule offre recensée en direction des personnes en situation de handicap.

Ici, les transports solidaires sont définis comme **une brique du parcours mobilité qui adopte une vision centrée sur l'utilisateur**. 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 d'Albert qui est uniquement à destination des seniors. Elles peuvent également être ouvertes à un large public comme les services de transport à la demande de la CC du Pays d'Opale. 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. Cette variété de transports solidaires se retrouve sur le bassin Littoral Nord.

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. Couverture des publics : entre redondances et offres complémentaires

Les publics ciblés sur les services de transport solidaire sont plus larges que sur les offres de diagnostic et d'accompagnement mobilité. Les **personnes en situation de handicap sont, ici, les publics les mieux représentés dans l'offre**, du fait notamment d'une offre des Départements du Nord et du Pas-de-Calais qui permettent de couvrir l'ensemble du bassin.

Par ailleurs, la densité de l'offre de transport solidaire peut révéler des cas de **redondance dans les publics ciblés**. A titre d'exemple, sur les 5 services de transport solidaire présents sur la CA du Boulonnais, 2 services sont orientés uniquement vers les personnes en situation de handicap, et un 3^{ème} s'adresse aux personnes en situation de handicap et aux seniors.

Néanmoins, si cette offre peut apparaître comme redondante, elle peut aussi témoigner des limites des offres qui **se complètent entre elles**. Ainsi, le transport adapté organisé par la CA du Boulonnais est limité à 2 allers-retours par semaine, tandis que le transport organisé par Alpha Transports et Services dépend de l'offre disponible. Le transport adapté proposé par le Département du Pas-de-Calais s'adresse, quant à lui, aux élèves et étudiants en situation de handicap sur leur trajet entre leur domicile et leur lieu d'étude.

La multiplication de l'offre de transport solidaire, d'autant plus lorsqu'elle est à destination d'un même public, implique un enjeu de **lisibilité** et de **visibilité** de l'offre.

b. Une offre dense impliquant un enjeu de lisibilité et de visibilité

La présence de plusieurs acteurs assurant différents services sur un même territoire peut rendre difficile l'**identification** de l'offre par les publics. Sur la CA du Boulonnais, 4 acteurs différents interviennent sur le territoire où 5 offres de transport solidaire ont été recensées.

A l'inverse, 4 des 6 services recensés sur la CU de Dunkerque sont organisés par l'EPCI. Ces services sont de différentes natures, répondent à différents besoins et publics. La présence d'un acteur, d'autant plus l'EPCI qui organise également l'offre de droit commun, permet d'accroître la visibilité de cette offre solidaire et sa lisibilité car elle est **centralisée sur le même espace que l'offre de droit commun**.

Pour certains services recensés, et en particulier pour les offres hors des AOM, les **informations accessibles en ligne sont inexistantes ou partielles**, ce qui implique que la connaissance du service passe par un intermédiaire qui en informe la personne vulnérable. Ce constat pointe à nouveau le besoin d'accompagnement dans le parcours mobilité.

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 ».

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 horaires des services** qui impactent les possibilités de déplacement des personnes. A titre d'exemple, le « Taxi vert » de la CC Pays d'Opale 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 de 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 petits gabarits ce qui limitent les possibilités de prise en charge. Ainsi, certains services limitent le nombre de trajets effectués. C'est le cas du service Etoile de la CU de Dunkerque qui limite le recours au service à 20 trajets mensuels. Le service de transport pour personnes à mobilité réduites organisée par la CA du Boulonnais est, quant à lui, limité à 2 trajets aller-retour par semaine. L'offre répond ainsi à une demande plus ponctuelle de déplacement.
- Les **frontières des services** peuvent également avoir un impact sur la réponse à des besoins allant au-delà. Le « Taxi vert », par exemple, ne prend en charge que les déplacements internes à la CC du Pays d'Opale et ne prend pas en charge les trajets interne à une commune, sauf quand il s'agit de relier un centre-bourg à un hameau éloigné. Le service de transport à la demande Mouvéo de la CA du Pays de Saint Omer s'organise quant à lui autour de 2 zones. Les trajets pris en charge doivent se faire dans une même zone ou d'une des 2 zones vers des arrêts définis en cœur d'agglomération.
- Les services nécessitent souvent des **démarches administratives** qui peuvent s'avérer plus ou moins longue et complexe 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. Par exemple, pour bénéficier du service Handibus de la CU de Dunkerque, le bénéficiaire doit remplir un dossier d'inscription avec des frais d'instruction fixés à 15 euros, puis rencontrer un ergothérapeute qui évaluera la situation. Le dossier est ensuite examiné en Commission d'accès qui autorise ou non l'accès au service.
- La problématique du **premier et du dernier kilomètre** lorsque le service s'organise autour de points de prise en charge prédéfinis (Prox'in du SITAC, TAD Mouvéo, Taxi Vert, etc.). Dans certains cas, des dérogations existent pour une prise en charge en porte à porte mais lorsqu'elle n'existe pas 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 28 juin à Dunkerque dans le cadre des parcours mobilité. Dans certains cas, les obstacles étaient tels que les participants ont indiqué que la persona 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. Ce transport informel existe aussi au-delà des sphères personnelles. Lors d'un mini-atelier, des conseillers d'une MDPH nous ont indiqué conduire certains bénéficiaires à leurs rendez-vous quand aucune autre solution n'était trouvée.

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 bus France Service qui sillonnent le Département du Nord pour orienter et accompagner les habitants dans leurs démarches administratives du quotidien. En 2021, 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 2021, l'appel à projets a, notamment, appuyé le développement d'un bus itinérant, porté par l'association DK Pulse, proposant des activités physiques adaptées à des personnes atteintes de pathologie sur la CU de Dunkerque ainsi qu'un Bricobus, porté par les Compagnons Bâisseurs, sur la CC des Hauts de Flandre permettant aux habitants d'accéder à une aide et des conseils dans leurs projets de travaux.

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 éparées 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, la CU de Dunkerque et la CA du Boulonnais 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. Le service recensé sur le Pays de Saint-Omer offre également une couverture large des publics. Les publics ciblés par cette offre varient davantage d'un territoire à l'autre que dans les cas précédents.

Les publics les plus représentés dans les offres restent les bénéficiaires des minimas sociaux, les travailleurs précaires et les demandeurs d'emploi. Les personnes en situation de handicap bénéficient, quant à eux, d'une offre restreinte à la CC du Pays de Lumbres et la CA du Pays de Saint-Omer.

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. Les capacités de mise à disposition de véhicules peuvent être augmentées par la présence d'offre 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 Littoral Nord, l'achat et la réparation solidaires sont essentiellement proposés par un **maillage de garage Norauto et Renault** disposant d'une offre solidaire (Aire-sur-la-Lys, Bailleul, Berck-sur-Mer, Calais, Coudekerque, Grande Synthe, Saint-Martin-Boulogne, Saint-Martin-lez-Tatinghem, Boulogne-sur-Mer, Tétèghem, Le Touquet et Montreuil-sur-Mer).

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.**

L'AFEJI gère également un garage solidaire sur la CU de Dunkerque. Il s'adresse aux travailleurs précaires et demandeurs d'emploi, aux bénéficiaires des minima sociaux et aux habitants des zones peu desservies.

I. De nombreuses aides financières individuelles, dont la lisibilité est complexe

La Région et les Départements proposent 13 dispositifs d'aide individuelle accessibles sur le bassin Littoral Nord, à destination de publics très variés : 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... Le motif de ces aides est également diversifié : aide au transport pour l'usage de la voiture ou des transports en commun interurbains, aide au permis de conduire, aide à l'autonomie, etc.

Ces dispositifs sont complétés par les aides de l'Etat, de Pôle Emploi ou de certaines collectivités locales, le plus souvent pour l'accès au permis ou l'accès à un véhicule, mais aussi (sans distinction de revenu) pour l'achat d'un vélo à assistance électrique.

Ces dispositifs sont complétés par les aides de l'Etat, de Pôle Emploi ou de certaines collectivités locales, le plus souvent pour l'accès au permis ou l'accès à un véhicule, mais aussi (sans distinction de revenu) pour l'achat d'un vélo à assistance électrique.

Les offres et services de mobilité existants à destination des publics vulnérables : synthèse

ATOUTS

Couverture complète du bassin par des **plateformes de mobilité** et existence d'une **stratégie de coordination** à l'échelle du Pas-de-Calais

Couverture de l'ensemble des EPCI, à minima, par une offre de **diagnostic**, d'**accompagnement mobilité** et de **transport solidaire**

Bonne prise en charge des **travailleurs précaires et demandeurs d'emploi, jeunes, bénéficiaires des minima sociaux** et **habitants des zones peu desservies** dans l'offre solidaire

Des **aides financières nombreuses**

FAIBLESSES

Une offre en infrastructure de transport **inégalement répartie** et faisant apparaître une **zone blanche** au niveau de la zone rétro-littoral située à l'ouest du bassin

Offres de location, de réparation et d'achat solidaires moins présentes et ne permettant pas une couverture de l'ensemble du territoire

A l'exception de l'offre de transport solidaire, **sous-représentation** des **séniors**, des **personnes en situation de handicap** et **personnes n'ayant pas les moyens matériels de se déplacer** dans les offres solidaires.

OPPORTUNITES

Coordination des plateformes de mobilité sur une partie du bassin dans le cadre de la stratégie départementale MaMobilité62

Présence de **réseaux de transports urbains gratuits** permettant de lever certains freins à l'utilisation des transports en commun

RISQUES

Capacité d'accueil et/ou de prise en charge inférieure aux besoins, notamment en ce qui concerne l'accompagnement

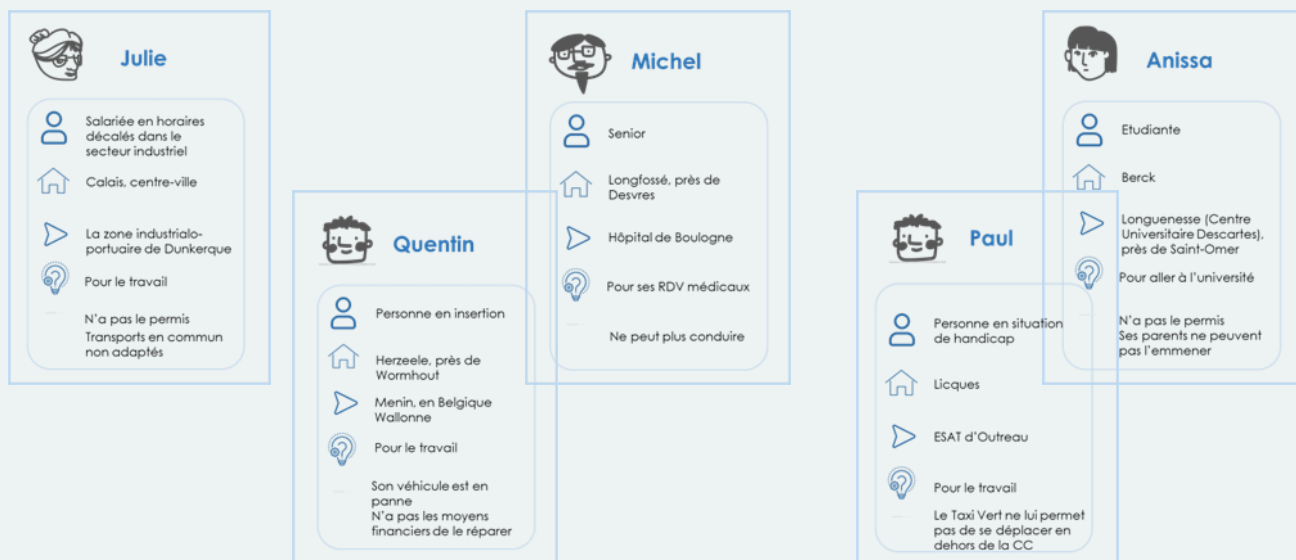
Lisibilité et **accessibilité** de l'offre de mobilité solidaire

Offre à destination des séniors insuffisante pour répondre aux besoins liés au **vieillessement de la population**

Non-recours aux aides financières du fait de leur lisibilité complexe

ZOOM : Des situations d'usage typologiques

Lors de la demi-journée atelier animée le 28 juin à Dunkerque, les participants ont été invités à s'immerger dans le « parcours mobilité » de 5 personae, construits pour représenter différentes situations sociales de vulnérabilité du bassin Littoral Nord.



Chacun de ces personae ayant un besoin de mobilité concret et un trajet précis à réaliser, les participants ont reconstitué les étapes du parcours mobilité, en identifiant les difficultés posées par l'offre du point de vue de l'utilisateur.

ETAPE 1 La porte d'entrée	ETAPE 2 Le diagnostic mobilité	ETAPE 3 L'accès aux services	ETAPE 4 L'accès aux aides financières	ETAPE 5 La réalisation du trajet
Quelle est la porte d'entrée qui permet à votre persona d'être orienté.e vers un parcours mobilité ?	Pour votre persona, quel est le lieu d'accompagnement pour le diagnostic mobilité et l'orientation vers des dispositifs de mobilité ?	Pour votre persona, quels sont les services de mobilité pertinents et accessibles ?	A quelles aides financières mobilité votre persona est-il / elle éligible et comment peut-il / elle y avoir recours ?	Comment s'organise concrètement le trajet de votre persona ? (modes utilisés, points bloquants)

Une restitution graphique est proposée à la page suivante pour « Michel », personne âgée vivant près de Desvres, et dont les difficultés de mobilité induisent un risque d'abandon de soins. On peut résumer le travail réalisé en atelier autour de deux enjeux-clés pour l'accès au soin des seniors :

- La nécessité de **renforcer la coopération entre les acteurs de la mobilité, du social et de la santé**, afin de permettre à tous les accompagnants, formels et informels, d'avoir accès aux informations nécessaires sur les aides et les services mobilité ;
- Les **fortes disparités entre les différentes solutions de mobilité** selon la situation sociale, physique et géographique : le recours informel aux proches, très pratiqué mais synonyme de dépendance ; les transports publics (bus, covoiturage, TAD...), peu réalistes pour les ruraux ; le taxi ou l'ambulance pris en charge par la CPAM réservé aux publics avertis et entrant dans les critères.



SÉNIOR

NE PEUT PLUS CONDUIRE

HABITE À LONGFOSSÉ

A UN RDV MÉDICAL À
L'HÔPITAL DE BOULOGNE

! RISQUE D'ABANDON
DE SOINS

🚪 PORTE D'ENTRÉE

ENTOURAGE

FAMILLE AMIS VOISINS

SPHÈRE MÉDICALE

MÉDECIN TRAITANT
HÔPITAL
A.D.

ACTEURS PUBLICS
ET SOCIAUX

MAIRIE CCAS C.I.A.S. ASSISTANCE
SOCIALE
EPCI CLIC C.I.A.S. CARSAT
MOS MAIRIE FRANCE
SERVICE

PF DE MOBILITÉ

CÔTE D'OPALE

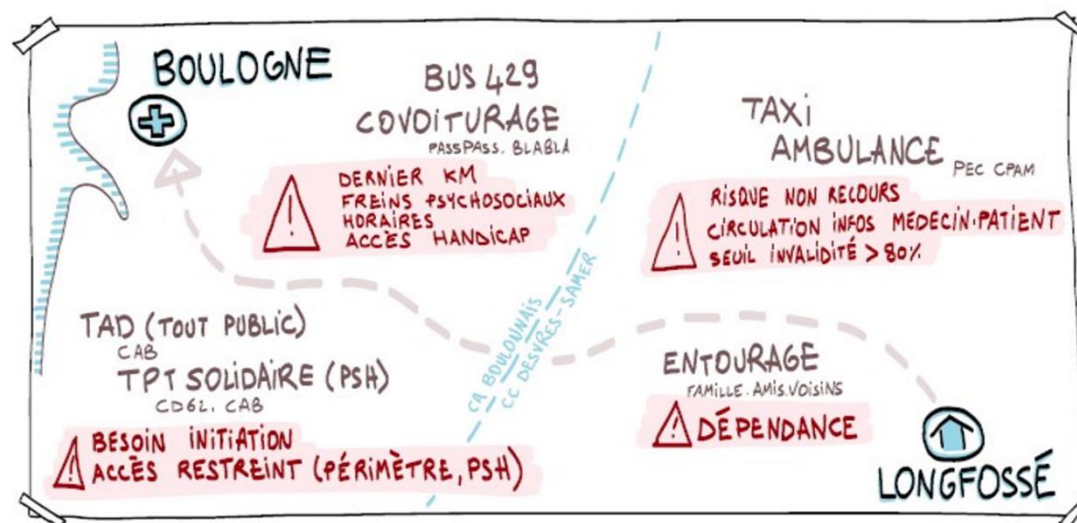
INFORMEL

! INFOS
PARCELLAIRES

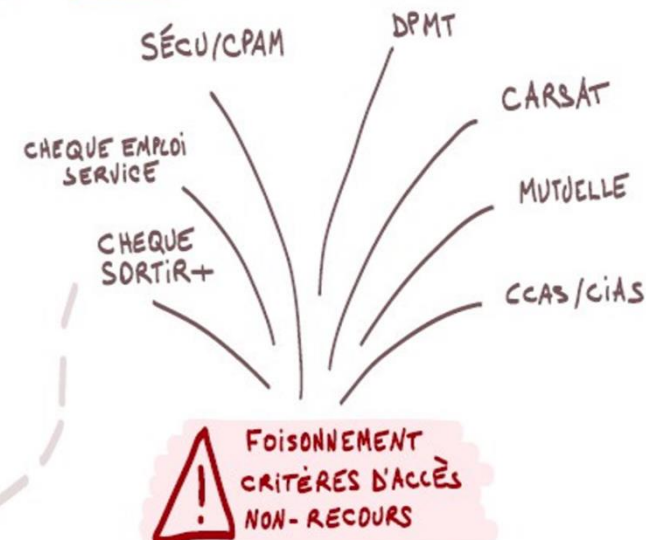
FORMEL

! BESOIN
DE
COOPÉRATION

💡 SOLUTIONS DE MOBILITÉ



€ AIDES FINANCIÈRES



VI. Les outils d'information et de coordination

A. Des outils d'information encore peu connus et qui peuvent entrer en concurrence

Quatre principaux outils permettent aujourd'hui d'accéder à des informations relatives aux transports, à la mobilité et pour partie aux dispositifs de mobilité solidaire :

- Mes aides Pôle Emploi - <https://mes-aides.pole-emploi.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 Pôle Emploi 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
- Entretenir 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.

Enfin 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 CCHF et la CCFI.

Ces différentes plateformes présentent 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

« Les personnes dans le besoin ne passent pas par ces sites institutionnels et préfèrent le papier : les seniors, les habitants du rural, les personnes ayant des justificatifs sociaux (RSA, PE, mission locale, CMU). Il est important de disposer d'un format papier avec toutes les déclinaisons car c'est très demandé. Seuls les actifs vont utiliser ces outils. »

Une AOM du bassin

- Elles sont **encore peu, voire très peu connues**

« Les conseillers emploi ne connaissent pas toujours l'offre et les outils, comme Pass Pass »

« Je découvre Mamobilité62, notre échange a le mérite de fournir de l'information »

« Mes aides Pôle Emploi propose une vision géolocalisée des aides, ça permet de guider pour les premiers pas. Mais on a beaucoup d'outils, c'est un peu comme pour les aides à la rénovation énergétique, on ressort avec plus de questions que quand on y est entré »

Propos recueillis auprès d'une plateforme de mobilité, une AOM et d'un prescripteur du bassin

- Elles sont **indispensables**, notamment pour les AOM locales

« Le lien avec l'offre de transport, typiquement le TER, est essentiel : avoir connaissance en amont des offres et de leur évolution permet à l'AOM locale d'anticiper sa propre évolution de réseau, ce qui peut avoir des incidences directes sur le maintien dans l'emploi par exemple »

Une AOM du bassin

B. L'enjeux 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
- 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 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 leurs territoires 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.
- 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.
- Enfin, 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 encore insatisfaits

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 apparaissent 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.

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.

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, la constitution d'un observatoire partenarial, partagé et accessible, animé par exemple par l'ORS2 ou l'ORT, a été suggéré, afin d'assurer une pérennité des données et des politiques publiques. Cet observatoire permettrait d'associer un ensemble d'acteurs clés, dont les AOM, les acteurs de la mobilité solidaire, etc.

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. Ce dernier recouvrerait plusieurs rôles :

- Centraliser, décroisonner 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

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 (HdFM) 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 Pass Pass, 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 Pass Pass covoiturage qui met en relation conducteurs et passagers dans toute la région, sans commission.

Dans le cadre des PAMS, Pass Pass 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 collèges

L'intégration des offres spécifiques de mobilité solidaire dans Pass Pass 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.

Pass Pass 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 Pôle Emploi, les agences d'intérim, 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 4 outils d'information exploitables à l'échelle du bassin de mobilité

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

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)

RISQUES

L'inaccessibilité à l'information du fait de la **fracture numérique**

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, Pôle Emploi, Région, Département, 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. S'y ajoutent les aides de Pôle Emploi, 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 la Communauté d'agglomération du Boulonnais et la ville de Dunkerque. Sur le Littoral Nord, 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 13 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. Au total 6 dispositifs sont identifiés à destination des structures associatives ou des communes

- **La subvention**

Par exemple à l'initiative de la Région pour soutenir les plateformes de mobilité. 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.

Pôle Emploi 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 intermédiaire 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 à Calais et Dunkerque.

B. Les opérateurs de mobilité solidaire sur-mobilisés par la recherche permanente 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'Etat, Pôle Emploi, la Région, le Département, les collectivités locales et le mécénat d'entreprise.

« On rame pour boucler le budget, on parle de « mobilité inclusive » mais le département cible les moins de 26 ans et les bénéficiaires du RSA, les collectivités ciblent les résidents, la région est un peu plus large... On peut faire appel aux fonds européens mais ils ne permettent pas de financer les conseillers en mobilité ; par ailleurs les postes de direction et de coordination sont compliqués à financer. On n'a pas de visibilité alors qu'on est presque sur une délégation de service. »

Un opérateur du bassin

Les opérateurs **s'inquiètent de cette dépendance à des financements qui limitent leur pérennisation**, parce qu'ils 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 conseillers 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. 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 des opérateurs ayant participé aux échanges dans le cadre du présent diagnostic donne l'exemple du secteur de l'aide à domicile :

« Aujourd'hui ce secteur est régi par une conférence des financeurs : Département, CNSA, caisses de retraite... Les appels à projets sont réfléchis ensemble, et il y a un dossier unique pour une demande concernant un bénéficiaire de l'APA ou retraité, ce sont les instructeurs qui orientent les besoins de la personne. Mais il a fallu des années et une loi... »

Une association du bassin

Les incidences de ces difficultés ne sont pas neutres pour les bénéficiaires finaux comme pour la bonne utilisation de la ressource publique :

« On est obligés de bloquer les prescriptions car on ne dispose pas du financement ad hoc »

Une plateforme de mobilité du bassin

« On s'aperçoit qu'on envoie parfois deux conseillers mobilité au même endroit et au même moment parce qu'ils n'ont pas le même statut ou public cible à accompagner »

Un opérateur de mobilité solidaire du bassin

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 70 acteurs du bassin ayant participé à l'atelier collaboratif du 28 juin 2023 à Dunkerque ont pointé des **pistes convergentes** :

- Financer les plateformes de mobilité plutôt que des actions spécifiques (par exemple l'aide au permis)
- Améliorer la coordination amont et aval des institutions sous la forme d'une conférence ou d'un comité des financeurs, pour éviter les doublons et si possible viser un dossier unique (8 occurrences sur 8 tables de travail différentes)
- Elargir le champ des bénéficiaires des financements
- Développer les dispositifs France Services en y intégrant un « onglet mobilité »
- Mettre en place une instance réunissant tous les prescripteurs en appui sur l'observatoire déjà évoqué dans le chapitre sur les outils d'information et de coordination.

Ce constat pose la question des **liens entre mobilité solidaire et mobilité de droit commun**.

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...)

Mamobilité62, un exemple de dispositif qui contribue à **organiser et sécuriser** les plateformes de mobilité membres

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

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

VIII. L'intégration de l'urgence écologique

Ces dernières années, l'actualité (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 Littoral Nord, **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'autosolisme 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 Littoral Nord 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 deuxième raison, moins évidente pour les publics, est **réglementaire**. En effet, l'arrivée des Zones à Faibles Emissions, en grande partie méconnue, risque de frapper de plein fouet les travailleurs précaires, par exemple dans le secteur de l'aide à domicile.

Sur le bassin Littoral Nord, la mise en œuvre de ZFE à Calais et Dunkerque reste hypothétique à ce stade ; en revanche, **une grande partie du bassin risque d'être impactée par la ZFE lilloise**. Cela peut constituer autant une double peine pour des publics à la mobilité contrainte, qu'une opportunité d'élargir leur champ de mobilité aux alternatives à l'autosolisme.

« A Dunkerque la ZFE sera sûrement reportée. les gens n'en ont pas conscience pour le moment. Mais pour les aides à domicile qui interviennent auprès des seniors et des personnes en situation de handicap, ce sera sûrement un problème. »

« A Rouen, les jeunes ne veulent plus passer le permis à cause de la ZFE. Les jeunes s'orientent davantage sur la mobilité douce. »

Propos recueillis auprès d'un opérateur de mobilité solidaire et d'un prescripteur 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 donc 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, 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).

« Dans notre service de mise à disposition de véhicules, nous avons beaucoup d'aides à domicile et d'auxiliaires de vie qui ont accès à nos véhicules car ils débutent, ou qu'ils ont un véhicule vieillissant pas adapté à ce métier. Ce n'est pas forcément accepté d'avoir un deux-roues motorisé, un scooter ou un VAE. Alors que ces solutions sont écologiques et économiques. Il y a un travail à faire de sensibilisation, d'autant plus que leur rayon d'action est de 5 ou 10 km en zone urbaine. Mais on ne peut pas se substituer au rôle que les employeurs ont à jouer sur le sujet. »

« Les aides à la mobilité douce sont un véritable levier pour la mobilité solidaire : avec les aides à l'achat et la location longue durée on peut montrer que le vélo est accessible à plus de personnes qu'on ne le pense. C'est déjà le cas pour les scolaires, qui ont beaucoup plus de sensibilisation qu'avant, en lien avec la police municipale. »

Propos recueillis auprès d'un opérateur de mobilité solidaire et d'une AOM du bassin

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)

OPPORTUNITES

Incitation à la mobilité durable induite par les **réglementations environnementales** type ZFE et les régimes d'aides alliés

Coordination COM / PAMS

Accroissement de l'intérêt des solutions durables dans un **contexte économique** difficile

Potentiel des modes actifs pour les déplacements de moins de 10km

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 AFOR

a. Atouts

Les caractéristiques territoriales du bassin Littoral Nord font émerger de nombreux points forts, avec notamment une **forte dynamique d'emploi** 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 structurant**.

En matière de mobilité solidaire, le bassin Littoral Nord bénéficie d'une maturité indéniable, tant d'un point de vue institutionnel qu'opérationnel : une **couverture complète par des plateformes de mobilité** et par une offre de diagnostic et accompagnement, 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 Littoral Nord pâtit de difficultés bien connues dans le secteur de la mobilité solidaire : **cumul de vulnérabilités** psychosociales et économiques dans certaines zones (QPV, rural), une offre de transport inégalement répartie induisant des **zones blanches** (notamment sur la zone ouest de l'arrière-pays du bassin) 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, avec une sous-représentation des seniors, des personnes en situation de handicap et personnes n'ayant pas les moyens matériels de se déplacer dans les offres solidaires) et une **fragilité financière** des porteurs de solutions de mobilité solidaire.

c. Opportunités

Le bassin Littoral Nord est le terreau de dynamiques porteuses, tant du point de vue du contexte territorial (**réindustrialisation** du Dunkerquois notamment) que du point de vue de la mobilité solidaire (renforcement de la **mobilité transfrontalière**, **démarches pionnières** type **Mamobilité62** et **gratuité** des transports dans deux pôles urbains).

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.

Surtout, la démarche conjointe COM/PAMS 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. Risques

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 **vieillessement de la population** ainsi qu'avec la difficulté à **identifier les handicaps invisibles et les situations de non-recours** ; risque **d'insuffisance des infrastructures de transport** à absorber la demande liée à la réindustrialisation ; 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 Littoral Nord, un enjeu décisif ces prochaines années est de permettre au territoire de **répondre aux futurs besoins de mobilité** avec l'arrivée de nombreux emplois, notamment dans le Dunkerquois.

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

Une meilleure connaissance des services de mobilité et une diffusion optimisée de l'information sur le territoire

Une coordination optimale des nombreux acteurs de la mobilité et une complémentarité des offres sur le bassin

De nouvelles solutions de mobilité adaptées au territoire et aux différents publics

Des acteurs de la mobilité préparés à l'arrivée de nouveaux emplois dans le bassin

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**

X. Annexes

Annexe : Tableau de recensement des offres et services de mobilité solidaire au 19/09/2023

Echelle	Territoire couvert	Organisme	Services	Aides financières	Diagnostic mobilité	Accompagnement à la mobilité	Transport solidaire	Services de location	Services d'achat	Services de réparation	Tout public	Seniors	Jeunes, scolaires, étudiants	Travailleurs précaires et demandeurs d'emplois	Bénéficiaires de minima sociaux	Habitants de territoires peu desservis (QPV, ruraux, périurbains)	Personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite	Public n'ayant pas les moyens matériels pour se déplacer	Autre
Bassin	Aire-sur-la-Lys	Garages Norauto	Garage solidaire						X	X									X
Bassin	Bailleul	Garages Norauto	Garage solidaire						X	X									X
Bassin	Berck-sur-Mer	Garages Norauto	Garage solidaire						X	X									X
Bassin	Calais	Garages Norauto	Garage solidaire						X	X									X
Bassin	Coudekerque	Garages Norauto	Garage solidaire						X	X									X
Bassin	Grande Synthe	Garages Norauto	Garage solidaire						X	X									X
Bassin	Saint-Martin-Boulogne	Garages Norauto	Garage solidaire						X	X									X
Bassin	Saint-Martin-lez-Tatinghem	Garages Norauto	Garage solidaire						X	X									X
Bassin	Boulogne-sur-Mer	Garages Renault	Garage solidaire					X	X	X									
Bassin	Tétenghem	Garages Renault	Garage solidaire							X									X
Bassin	Le Touquet-Paris-Plage	Garages Renault	Garage solidaire							X									X
Bassin	Montreuil-sur-Mer	Garages Renault	Garage solidaire							X									X
Bassin	Département du Pas-de-Calais	Département du Pas-de-Calais	Transport solidaire				X										X		
Bassin	Département du Nord	Département du Nord	Transport solidaire				X										X		
Bassin partiel	CA des Deux Baies en Montreuillois	Alpha Transport et services	Transport solidaire				X					X					X		
Bassin partiel	CA du Boulonnais	Alpha Transport et services	Transport solidaire				X					X					X		
Bassin partiel	CC du Pays de Lumbres	Défi mobilité	Transport solidaire				X					X	X	X	X	X	X	X	
Bassin partiel	CC du Pays de Lumbres	Défi mobilité	Location de véhicule					X				X	X	X	X	X	X	X	
Bassin partiel	CC du Pays de Lumbres	Défi mobilité	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X						X	X	X	X	X	X	X	
Bassin partiel	CA du Pays de Saint-Omer	Défi mobilité	Location de véhicule					X				X	X	X	X	X	X	X	
Bassin partiel	CA du Pays de Saint-Omer	Défi mobilité	Tarifications				X					X	X	X	X	X	X	X	
Bassin partiel	CA du Pays de Saint-Omer	Défi mobilité	Transport solidaire				X					X	X	X	X	X	X	X	
Bassin partiel	CA du Pays de Saint-Omer	Défi Mobilité	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X						X	X	X	X	X	X	X	75

Annexe à la délibération n° 2025.00226

Echelle	Territoire couvert	Organisme	Services	Aides financières	Diagnostic mobilité	Accompagnement à la mobilité	Transport solidaire	Services de location	Services d'achat	Services de réparation	Tout public	Seniors	Jeunes, scolaires, étudiants	Travailleurs précaires et demandeurs d'emplois	Bénéficiaires de minima-sociaux	Habitants de territoires peu desservis (QPV, zones rurales, périurbains)	Personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite	Public n'ayant pas les moyens matériels pour se déplacer	Autre
Bassin partiel	CA Grand Calais Terres et Mers	Face Côte d'Opale	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X							X	X	X	X			
Bassin partiel	CA Grand Calais Terres et Mers	Face Côte d'Opale	Aide au permis de conduire	X	X								X	X	X	X			
Bassin partiel	CA Grand Calais Terres et Mers	Face Côte d'Opale	Micro-crédit	X	X								X	X	X	X			
Bassin partiel	CA Grand Calais Terres et Mers	Face Côte d'Opale	Aides financières	X	X								X	X	X	X			
Bassin partiel	CC de la Région d'Audruicq	Face Côte d'Opale	Aide au permis de conduire	X									X	X	X	X			
Bassin partiel	CC de la Région d'Audruicq	Face Côte d'Opale	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation			X							X	X	X	X			
Bassin partiel	CC de la Région d'Audruicq	Face Côte d'Opale	Micro-crédit	X									X	X	X	X			
Bassin partiel	CU de Dunkerque Grand Littoral	Maison de l'initiative de Grande Synthe	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X								X	X	X			
Bassin partiel	CU de Dunkerque Grand Littoral	Maison de l'initiative de Grande Synthe	Location de véhicule					X						X	X	X			
Bassin partiel	CU de Dunkerque Grand Littoral	Maison de l'initiative de Grande Synthe	Auto-école solidaire			X								X	X	X			
Bassin partiel	CA du Pays de Saint-Omer	Solidarité et Jalons pour le Travail (SJT)	Auto-école solidaire			X							X						
Bassin partiel	CC de la Région d'Audruicq	Face Côte d'Opale	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X								X	X	X	X			
Bassin partiel	CC de la Région d'Audruicq	Face Côte d'Opale	Transport solidaire				X						X	X	X	X			
Bassin partiel	CU de Dunkerque Grand Littoral	APAHM	Transport solidaire				X					X					X		
Bassin partiel	CC des Hauts de Flandre	Maison de l'initiative de Grande Synthe	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X								X	X	X			
Bassin partiel	CC des Hauts de Flandre	Maison de l'initiative de Grande Synthe	Service de mobilité					X						X	X	X			
Bassin partiel	CC des Hauts de Flandre	Maison de l'initiative de Grande Synthe	Auto-école solidaire		X	X								X	X	X			
Bassin partiel	CC des Hauts de Flandre	APAHM	Transport solidaire				X					X					X		
Bassin partiel	CA des Deux Baies en Montreuillois	Face Côte d'Opale	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X							X	X	X	X			76
Bassin partiel	CA des Deux Baies en Montreuillois	Face Côte d'Opale	Aide au permis de conduire	X									X	X	X	X			
Bassin partiel	CA des Deux Baies en Montreuillois	Face Côte d'Opale	Micro-crédit	X									X	X	X	X			
Annexe à la délibération n° 2025.00226				Acte Certifié Exécutoire - Télétransmission 11503632 - Envoi Préfecture le 03/02/2025 - Retour Préfecture le 03/02/2025															

Echelle	Territoire couvert	Organisme	Services	Aides financières	Diagnostic mobilité	Accompagnement à la mobilité	Transport solidaire	Services de location	Services d'achat	Services de réparation	Tout public	Seniors	Jeunes, scolaires, étudiants	Travailleurs précaires et demandeurs d'emplois	Bénéficiaires de minima sociaux	Habitants de territoires peu desservis (QPV, ruraux, périurbains)	Personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite	Public n'ayant pas les moyens matériels pour se déplacer	Autre
Bassin partiel	CC Pays d'Opale	Face Côte d'Opale	Aides financières	X									X	X	X	X			
Bassin partiel	CC Pays d'Opale	Face Côte d'Opale	Transport solidaire				X						X	X	X	X			
Bassin partiel	CC du Pays de Lumbres	Défi mobilité	Tarifications				X					X	X	X	X	X	X	X	
Bassin partiel	CC des Hauts de Flandre	Maison de l'initiative de Grande Synthe	Aides financières	X										X	X	X			
Bassin partiel	CA du Pays de Saint-Omer	Solidarité et Jalons pour le Travail (SJT)	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation			X							X						
Bassin partiel	CC du Pays de Lumbres	Solidarité et Jalons pour le Travail (SJT)	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation			X							X						
Bassin partiel	CA Grand Calais Terres et Mers	Solidarité et Jalons pour le Travail (SJT)	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation			X							X						
EPCI	CC du Haut Pays du Montreuillois	ADEFI	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation			X					X								
EPCI	CC du Haut Pays du Montreuillois	ADEFI	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X							X	X	X				
EPCI	CC du Haut Pays du Montreuillois	ADEFI	Location de véhicule					X					X	X	X				
EPCI	CC de la Région d'Audruicq	ADM R Audruicq	Transport solidaire				X					X							
EPCI	CU de Dunkerque Grand Littoral	ADEFI	Garage solidaire							X				X	X	X			
EPCI	CU de Dunkerque Grand Littoral	ADEFI	Location de véhicule					X						X	X	X			
EPCI	CU de Dunkerque Grand Littoral	APAHM	Auto-école solidaire			X						X					X		
EPCI	CA des Deux Baies en Montreuillois	Association Caravane	Auto-école solidaire			X								X					
EPCI	CC du Haut Pays du Montreuillois	Association Caravane	Auto-école solidaire			X								X					
EPCI	CA du Pays de Saint-Omer	Association Familles rurales	Transport solidaire				X											X	
EPCI	CA du Pays de Saint-Omer	Association Familles rurales	Co-voiturage				X											X	
EPCI	CA du Pays de Saint-Omer	Association Familles rurales	Tarifications				X											X	
EPCI	CA du Boulonnais	Association Mission Insertion Emploi du Boulonnais	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation			X							X	X					77

Echelle	Territoire couvert	Organisme	Services	Aides financières	Diagnostic mobilité	Accompagnement à la mobilité	Transport solidaire	Services de location	Services d'achat	Services de réparation	Tout public	Seniors	Jeunes, scolaires, étudiants	Travailleurs précaires et demandeurs d'emplois	Bénéficiaires de minima sociaux	Habitants de territoires peu desservis (QPV, ruraux, périurbains)	Personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite	Public n'ayant pas les moyens matériels pour se déplacer	Autre
EPCI	CC des Hauts de Flandre	MLRAC	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation			X							X						
EPCI	CC des Hauts de Flandre	AIPI	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X								X	X				
EPCI	CC des Hauts de Flandre	Initiatives rurales	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X								X					
EPCI	CA du Pays de Saint-Omer	CA du Pays de Saint-Omer	Transport à la demande				X				X							X	
Syndicat Mixte	CA Grand Calais Terres et Mers	SITAC	Tarifications				X				X								
Syndicat Mixte	Guines	SITAC	Tarifications				X				X								
Commune	Dunkerque	Commune de Dunkerque	Aides financières	X									X						X

Annexe : Liste des structures associées lors des mini-ateliers

Copilotes

Commissariat à la lutte contre la pauvreté
DDETS Nord
DDETS Pas de Calais
DEPARTEMENT DU PAS DE CALAIS
Département du Nord
Région

AOM historiques

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DES DEUX BAIES EN MONTREUILLOIS
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU BOULONNAIS
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS DE SAINT OMER
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION GRAND CALAIS TERRES ET MERS
DUNKERQUE GRAND LITTORAL COMMUNAUTE URBAINE
Syndicat Intercommunal des Transports de l'Agglomération du Calaisis

AOM nouvelles

COMMUNAUTE DE COMMUNES DE DESVRES-SAMER
COMMUNAUTE DE COMMUNES DE FLANDRE INTERIEURE
COMMUNAUTE DE COMMUNES DE LA REGION D'AUDRUICQ
COMMUNAUTE DE COMMUNES DE LA TERRE DES 2 CAPS
COMMUNAUTE DE COMMUNES DES HAUTS DE FLANDRE
COMMUNAUTE DE COMMUNES DU HAUT PAYS DU MONTREUILLOIS
COMMUNAUTE DE COMMUNES DU PAYS DE LUMBRES
COMMUNAUTE DE COMMUNES PAYS D'OPALE

Insertion, Emploi, Formation

ADEFI
AMIE DU BOULONNAIS
BTP CFA HDF
CCAS Nord - Union Départementale des CCAS du Nord
CCAS Pas de Calais - Union Départementale des CCAS du Pas de Calais
Chambre des métiers et de l'artisanat
COORACE
FABRIQUE DEFI
GIP CFA Académie de Lille
Institut de Genech
IRIAE
Maison de l'emploi de la région dunkerquoise - Entreprendre Ensemble - Dunkerque
Maison de l'insertion professionnelle et de l'Emploi du Pays de Saint-Omer
MISSION LOCALE MONTREUIL COTE D'OPALE
missions locales du Nord - antenne d'Hazebrouck
missions locales du Nord - antenne de Bourbourg
POLE EMPLOI - DIRECTION TERRITORIALE NORD
POLE EMPLOI - DIRECTION TERRITORIALE PAS DE CALAIS

Employeurs

AFPI Région Dunkerquoise
Comité régional des GEIQ des Hauts de France
CPME
FASTT
Flocryl
ProBTP
UMIH 62

Solidarité, santé, autonomie, handicap

AG2R
AGEFIPH
ARS
CAF du Pas-de-Calais
CIAS de la CAPSO
CARSAT
Union Départementale des CCAS du Nord
Centres médicaux
CHU
CPAM Cote d'Opale
Département du Pas de Calais
ESAT du Boulonnais
Maison des Adolescents du Littoral
Malakoff Humanis
MDPH 59
MDPH 62
Union Régionale de l'Habitat
URIOPSS et AUDASSE

Opérateurs locaux

AFEJI
Alpha Transport et services
APAHM
Association Caravane
CAP MOBIL
DEFI MOBILITE - plateforme de mobilité inclusive Pays de Saint Omer
Face cote d'Opale
Familles rurales de Surques et environs
Garages Norauto
Garages Renault
Keolis côte d'opale
maison de l'initiative de Grande Synthe
Mob'in
Opérateur local mobilité droit commun
SNCF GARES & CONNEXIONS
SNCF TER
Solidarité et Jalons pour le Travail (SJT)
Wimoov Hazebrouck

Services administratifs

Actishop
France Service
Maison citoyenne de Marquise - aides aux démarches
MSA
Pique et Presse à Rinxent

/ Annexe : liste des structures rencontrées en entretien

Ces entretiens bilatéraux ont été réalisés en complément des mini-ateliers. La plupart sont transversaux à l'ensemble des bassins de la région. Sont recensés ici les entretiens qui concernent le bassin Littoral Nord.

HDFM
URIOPSS HDF
Canal Seine Nord Europe
SNCF
Gares & Connexions
AREFIE
FASTT
Wimoov



Septembre 2023