



DEPARTEMENT DU PAS-DE-CALAIS

**DELIBERATION DE LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL DEPARTEMENTAL**

REUNION DU 24 FÉVRIER 2025

PRESIDENCE DE MONSIEUR JEAN-CLAUDE LEROY

Secrétaire : Mme Emmanuelle LEVEUGLE

Étaient présents : M. Jean-Claude LEROY, Mme Mireille HINGREZ-CÉRÉDA, M. Daniel MACIEJASZ, Mme Valérie CUVILLIER, Mme Blandine DRAIN, Mme Maryse CAUWET, M. Ludovic LOQUET, Mme Bénédicte MESSEANNE-GROBELNY, M. Jean-Claude DISSAUX, Mme Laurence LOUCHAERT, M. Laurent DUPORGE, Mme Karine GAUTHIER, M. Alain MEQUIGNON, Mme Evelyne NACHEL, Mme Florence WOZNY, M. Jean-Jacques COTTEL, Mme Caroline MATRAT, M. Sébastien CHOCHOIS, Mme Sophie WAROT-LEMAIRE, M. André KUCHCINSKI, Mme Fatima AIT-CHIKHEBBIH, M. Olivier BARBARIN, Mme Zohra OUAGUEF, M. Etienne PERIN, Mme Maryse DELASSUS, M. Claude BACHELET, Mme Maïté MULOT-FRISCOURT, M. Bruno COUSEIN, Mme Stéphanie RIGAUX, M. Philippe FAIT, Mme Emmanuelle LAPOUILLE, M. Alexandre MALFAIT, Mme Sylvie MEYFROIDT, M. Frédéric MELCHIOR, Mme Brigitte PASSEBOSC, M. François LEMAIRE, M. Marc SARPAUX, Mme Marie-Line PLOUVIEZ, M. Steeve BRIOIS, Mme Emmanuelle LEVEUGLE.

Excusé(s) : M. Pierre GEORGET, Mme Carole DUBOIS, M. Ludovic PAJOT, M. René HOCQ.

Assistant également sans voix délibérative : M. Jean-Louis COTTIGNY, M. Bertrand PETIT, M. Jean-Marc TELLIER.

Excusé(s) sans voix délibérative : M. Michel DAGBERT.

**APPROBATION DU PLAN D'ACTION COMMUN EN MATIÈRE DE MOBILITÉ
SOLIDAIRE (PAMS) DU BASSIN LITTORAL NORD 2025-2029**

(N°2025-35)

La Commission Permanente du Conseil départemental du Pas-de-Calais,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales et, notamment, ses articles L.3121-14, L.3121-14-1, L.3211-1 et L.3211-2 ;

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales et, notamment, ses articles L.1111-9 et L.1111-9-1 ;

Vu le Code de l'Action Sociale et des Familles et, notamment, ses articles L.115-1 et suivants et L.261-1 et suivants ;

Vu le Code des Transports et, notamment, ses articles L.1215-1 et suivants ;

Vu la Loi n°2019-1428 en date du 24/12/2019 d'orientation des mobilités et, notamment, ses articles 18 à 21 ;

Vu la délibération n°2021-257 du Conseil départemental en date du 01/07/2021 « Délégation d'attributions à la Commission Permanente » ;

Vu la délibération n°2023-417 du Conseil départemental en date 25/09/2023 « Schéma "garantir l'inclusion sociale, professionnelle et l'accès au logement des habitants du Pas-de-Calais" » ;

Vu la délibération n°2022-503 du Conseil départemental en date du 12/12/2022 « Agir avec vous pour l'épanouissement de tous dans le Pas-de-Calais – pacte des solidarités humaines » ;

Vu le rapport du Président du Conseil départemental, ci-annexé ;

Vu l'avis de la 1^{ère} commission « Attractivité départementale et emploi » rendu lors de sa réunion en date du 03/02/2025 ;

Après avoir informé la 4^{ème} commission « Équipement et développement des territoires » lors de sa réunion en date du 03/02/2025 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

Article 1 :

D'approuver le Plan d'Action commun en matière de Mobilité Solidaire (PAMS) du Bassin de mobilité Littoral Nord 2025-2029, joint en annexe 3 et selon les modalités reprises au rapport et en annexes à la présente délibération.

Article 2 :

D'autoriser le Président du Conseil départemental à signer, au nom et pour le compte du Département, le Plan d'Action commun en matière de Mobilité Solidaire (PAMS) du Bassin de mobilité Littoral Nord 2025-2029 avec l'État, la Région Hauts-de-France, le Département du Nord, le syndicat mixte Hauts-de-France mobilités, la Communauté d'agglomération Cœur de Flandre Agglo, 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 Terre des Deux Caps, la Communauté de communes des Hauts de Flandre, la Communauté de communes du Haut Pays en Montreuillois, la Communauté de communes du Pays de Lumbres, la Communauté de communes du Pays d'Opale, la Communauté urbaine de Dunkerque Grand Littoral et le Syndicat intercommunal des transports urbains de l'agglomération du Calaisis, dans les termes du projet joint en annexe 3 à la présente délibération.

Dans les conditions de vote ci-dessous :

Pour : 44 voix (Groupe Socialiste, Républicain et Citoyen ; Groupe Communiste et Républicain ; Groupe Union pour le Pas-de-Calais ; Groupe Rassemblement National ; Non-inscrit) Contre : 0 voix Abstention : 0 voix
--

(Adopté)

.....
LE PRESIDENT DU CONSEIL DEPARTEMENTAL,

Jean-Claude LEROY

ARRAS, le 24 février 2025

Pour le Président du Conseil départemental,
La Directrice générale des services,

Signé

Maryline VINCLAIRE

Les 10 bassins de mobilité en Hauts-de-France

★ Préfecture

Bassins de mobilité :

- Aire urbaine centrale
- Arrageois
- Est de l'Oise
- Grand Amiénois - Grand Roye
- Hainaut - Cambrésis - Thiérache
- Littoral Nord
- Littoral Sud
- Ouest de l'Oise
- Saint-Quentinois
- Sud de l'Aisne



Réalisation : Région Hauts-de-France
Sources : IGN GeoFla - Carte n°2460-371 - le 07/01/2022



Annexe 2 :

Synthèse du Plan d'Actions en faveur de la Mobilité Solidaire du bassin Littoral Nord

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

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.

➤ **FICHE ACTION 1.1 – Recenser et centraliser l'information sur l'ensemble des aides et services 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**. Cet annuaire 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 – Développer et organiser l'information et l'orientation à la mobilité des publics 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, grâce à cette démarche PAMS, de premières formations ont été réalisées par HDFM dans les Maisons France Service 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 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’action 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 PMR, étude expérimentale sur les différents profils jeunes...).

Enjeu 2 - Coordonner les acteurs de la mobilité

Certes, il existe de nombreux dispositifs, qui pourraient répondre en grande partie aux besoins liés à la mobilité solidaire s’ils étaient mieux connus. Néanmoins, les différents acteurs et dispositifs présents sur le territoire 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 les bonnes pratiques, mieux se coordonner, connaître l’ensemble des challenges, financements possibles...

➤ **FICHE ACTION 2.1 – Définir la gouvernance et sa coordination**

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 (Lutte contre la pauvreté), la Région, les Départements du Nord et du Pas-de-Calais, les AOM, HDFM et les partenaires de premier niveau (France Travail, CAF, ARS, DREETS, DREAL).

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 et sur l’Audomarois par Défi Mobilité depuis 2021. 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.

Le travail à réaliser 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 2 départements afin de permettre la continuité des actions d’un département à l’autre et de dépasser les « frontières administratives »

➤ **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 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.

➤ **FICHE ACTION 2.4 – Suivi et évaluation des 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. Il conviendra d’évaluer certains dispositifs avant d’envisager

leur pérennisation ou de les dupliquer sur d'autres territoires et d'établir un référentiel de suivi du PAMS.

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

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 mobilités.

➤ 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 pour 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 projet d'avoir une vision claire des financements qui pourraient être mobilisés. Les acteurs doivent savoir vers quel partenaire pour financer les projets de mobilité.

➤ **FICHE ACTION 3.3. – Mettre en œuvre des dispositifs complémentaires à ceux existants à la mobilité 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 :

- **personnes éloignées de l'emploi** : 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. A cela s'ajoutent les aides financières proposées par la Région Haut-de-France, France Travail, les PLIE ou encore les Missions Locales pour les publics jeunes. Enfin, certaines collectivités locales, à travers parfois le CCAS/CIAS, agissent en faveur d'une aide à la mobilité à vocation d'insertion sociale et professionnelle.
- **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 que les jeunes choisissent leur formation non pas en fonction de la proximité immédiate de celle-ci mais de l'intérêt professionnel.
- **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 a été lauréate de **l'AAP AVELO 3**, avec un volet apprentissage pour développer la pratique du vélo par les apprentis
- **séniors** : Le principal enjeu est **d'intégrer les séniors 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 séniors
- **personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite** : les outils d'information doivent être adaptés au travers de 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 qu'un effort substantiel est consacré à la mise en

accessibilité des gares avec les SDAP. 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

Le bassin de mobilité Littoral Nord a la spécificité de connaître actuellement d'importantes évolutions dans le tissu économique local. Le Dunkerquois va notamment créer 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 pour l'accès à l'emploi.

➤ **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 concrètes et soutenables de transport adaptées aux contraintes de l'implantation de nouvelles industries sur le Dunkerquois (travail posté, enjeux de décarbonation, etc.). Elle s'articule en 3 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 concrètes afin de faciliter l'accès à l'emploi transfrontalier. Pour cela, différentes échelles d'actions complémentaires sont à prendre en compte :

- 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 actuellement 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.



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

2025-2029



PROJET



Sommaire

● Editos	5
● Préambule	7
● Présentation de la démarche	8
● Les principaux constats	11
● Les enjeux, objectifs et actions	12
● Les fiches actions	20
● Durée du plan d'actions	
● Gouvernance	
● Suivi et indicateurs	
● Les signataires	
● Annexe : analyse de la mobilité solidaire	





Éditos



REGION HAUTS DE
FRANCE



DEPARTEMENT DU
NORD

PROJET



Éditos



DEPARTEMENT DU
PAS-DE-CALAIS



ETAT

PROJET



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 Département-Région voulu par la LOM est venu se joindre l'**Etat**, par la voix du Commissariat à la lutte contre la pauvreté. Ce partenariat se concrétise notamment par le cofinancement d'une assistance à maîtrise d'ouvrage permettant de mener la démarche sur l'ensemble des bassins. Le coût de cette prestation est estimé à 600 000 €, pris en charge par l'Etat (25%), la Région (25%) et par chacun des Départements (5x10%). Le cabinet de conseil Auxilia a été retenu. Ce partenariat unique en France illustre la volonté d'engager rapidement les réflexions sur la mobilité solidaire afin d'accompagner les publics vulnérables partout en région.

De plus, il a été décidé d'élaborer en parallèle 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 auxquelles doivent s'adresser les actions du PAMS.

Un travail collectif associant tous les acteurs de la mobilité solidaire

Pour assurer notamment le lien avec la démarche d'élaboration du COM, les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) et le syndicat mixte 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 en 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 s'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, 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 2024 par la Région auprès de l'ensemble des AOM afin de les interroger sur la mobilité et les services de transport ;
- un recueil de fiches thématiques élaboré par les services de la Région ;
- les travaux des 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.

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-groupe 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.



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 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.

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 mobilités 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 4 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 renferme 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, plusieurs 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, grâce à cette démarche PAMS, de premières formations ont été réalisées par Hauts-de-France Mobilités dans les Maisons France Service 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'action 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...

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), 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 et sur l'Audomarois par Défi Mobilité depuis 2021. 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 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.

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 4 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 mobilités.



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 financement 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 il doit 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 Haut-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 a été lauréate de l'AAP AVELO 3 avec 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 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 qu'un effort substantiel est consacré à la mise en accessibilité des gares avec les SDAP. 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

Action	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	Accompagner les habitants dans leur mobilité	Renforcer le dialogue entre les acteurs de la mobilité	Optimiser l'utilisation des EM au service de l'intermodalité	Faciliter la mobilité pour tous les publics	Optimiser la gestion des situations dégradées	Faciliter les mobilités actives	Caractériser les besoins en déplacements	Transfonner les besoins en déplacements	Développer les infrastructures	Informar 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									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		X							
2.3 - DÉVELOPPER, FAIRE CONNAÎTRE ET COORDONNER TERRITORIALEMENT LES DISPOSITIFS D'AIDE AUX CHANGEMENTS DE COMPORTEMENT	X	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 MAINTANT TOUT LE BASSIN	X	X	X		X							
3.2 - SAVOIR MOBILISER LES LEVIERS DE FINANCEMENTS POUR DÉVELOPPER DES ACTIONS COMPLÉMENTAIRES, NOTAMMENT DANS LES TERRITOIRES RURAUX				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		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 le lien avec les offres de mobilité de droit commun, qui sont pourtant très pertinentes pour les publics vulnérables.

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

L'option privilégiée à l'échelle régionale est de **développer un annuaire des services de 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 mobilités 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 ne verra le jour que début 2025 avec la mise en service des nouveaux médias. Le périmètre actuel est plus restreint (calculateur d'itinéraires multimodal et multi-réseaux composé d'informations théoriques, carte interactive avec points d'intérêt, recherches horaires et tarifaires, pages partenaires, accès via site web et appli mobile). A partir de cette mise en service, l'objectif-cible est de tendre progressivement vers une exhaustivité des informations, ce qui est dépendant de la mobilisation de l'ensemble des partenaires dans l'alimentation et la mise à jour du recensement 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 Valenciennois 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 (départements, bassin, EPCI) afin d'alimenter les outils préexistants et d'assurer une information harmonisée sur tous les territoires ;
- actualisation du travail initié dans le diagnostic PAMS : identification fine des manques en termes de publics, en termes de service ou aide, en termes de capacité d'accueil, ou en termes de couverture géographique (zones blanches, cf. fiche action 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
- Fonctionnement
- Communication
- Formation
- Concertation
- Ingénierie
- Etude
- Investissement
- Expérimentation



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.

PROJET

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, MDS, épicerie sociale et solidaires, acteurs de la santé, bureaux de vente de transports en commun, missions locales ou encore agences France Travail.
- **deuxième niveau** : professionnels de la mobilité qui proposent un accompagnement personnalisé en matière de mobilité ou des services spécifiques constituant l'offre socle. Il peut s'agir, par exemple, des plateformes de mobilité, auto-écoles solidaires, garages solidaires, etc.

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

Sur cette base, l'objectif est d'outiller ces acteurs de manière à ce qu'ils soient en capacité d'accompagner les publics qu'ils rencontrent selon leur degré de besoin d'accompagnement : fournir une information de 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 flécher 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 avérés (deuxième niveau)
Pour ces acteurs, déjà formés aux offres et enjeux de la mobilité solidaire, il s'agira de donner accès aux webinaires et aux temps d'échange proposés ci-dessus, de manière qu'ils puissent actualiser leurs connaissances.

Les contenus de formation doivent également être adaptés selon le public visé, notamment, avec pour base commune la connaissance des outils proposés par 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 (Maison France Seniors) ;
- publics « hors statut » pouvant être concernés par des difficultés « invisibles » liées à la mobilité (MDS, Maisons France Service...).

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 (Calais Dunkerque). 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 16 000 emplois annoncés sur le Dunkerquois. Ce regain d'attractivité, s'il est bien accompagné par une politique forte de mobilité pour l'accès aux zones d'emploi, peut-être une réelle opportunité d'améliorer l'accessibilité de la population aux alternatives à la voiture. C'est d'ailleurs le pari qui est fait par certaines entreprises, qui s'installent avec une capacité de stationnement voiture réduite.

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, 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 d'un comité de pilotage à Boulogne-sur-Mer. 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, Collectivités locales, 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.



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



<ul style="list-style-type: none"> • Etat • Région • Départements 	<p><u>Comité de pilotage :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Signataires du PAMS • Partenaires de 1^{er} niveau : <ul style="list-style-type: none"> ▶ France Travail ▶ CAF ▶ DREETS ▶ DREAL ▶ Communautés de communes où la Région est AOM par substitution • En fonction de l'ordre du jour, d'autres partenaires pourront être invités : <ul style="list-style-type: none"> ▶ ADIL ▶ ARS ▶ AFPA ▶ Fédération de métiers en tension, etc <p><u>Comité technique :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Etat • Région • Départements • AOM • Collectivités locales • France Travail, etc . 	<ul style="list-style-type: none"> • 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

<p style="text-align: center;">1</p> <p style="text-align: center;">En 2025</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. 	<p style="text-align: center;">2</p> <p style="text-align: center;">Puis chaque année</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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.

PROJET

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 Calaisis 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 c250 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
- Fonctionnement
- Communication
- Formation
- Concertation
- Ingénierie
- Etude
- Investissement
- Expérimentation



PILOTES



PARTENAIRES



CIBLES

<ul style="list-style-type: none"> • Départements 	<ul style="list-style-type: none"> • Etat • Région • France Travail • AOM/EPCI • HdFM 	<ul style="list-style-type: none"> • 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 – Déclit 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



PARTENAIRES



CIBLES

<ul style="list-style-type: none"> • CREM 	<ul style="list-style-type: none"> • Région • Départements • AOM et EPCI • CCI (Hauts-de-France et réseau) • Réseau Alliances / Déclic Mobilités • ADEME • HdFM • Opérateurs de transport et de mobilité • Associations 	<ul style="list-style-type: none"> • 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.

PROJET

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 efficacité.

Des représentations sous forme de radars pourront être utilisées pour valoriser des indicateurs de contexte (part des différents publics dans la population totale du bassin, revenu médian, IDH, taux de motorisation, etc.) comme des indicateurs de résultats (nombre de dispositifs accessibles aux seniors, nombre de personnes accompagnées par les maisons de mobilité, etc.).

Le tableau de bord proposera pour chaque indicateur un processus d'alimentation annuel, en visant la simplicité et l'efficacité. Il est en effet primordial de s'assurer que le processus 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 Calais 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, par exemple.

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

- | | |
|--|---|
| <input checked="" type="radio"/> Animation | <input checked="" type="radio"/> Fonctionnement |
| <input type="radio"/> Communication | <input type="radio"/> Formation |
| <input type="radio"/> Concertation | <input checked="" type="radio"/> Ingénierie |
| <input type="radio"/> Etude | <input checked="" type="radio"/> Investissement |
| <input type="radio"/> Expérimentation | |



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.

PROJET

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
- Étude
- 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

Jun 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 coaches 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 maenant 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 les territoires de la CCRA et de la CCPO, 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.

PROJET

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



PARTENAIRES



CIBLES

En lien avec l'Education Nationale :

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

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

- 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.

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 :

- 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'inspirant 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

- | | |
|--|---|
| <input type="radio"/> Animation | <input checked="" type="radio"/> Fonctionnement |
| <input checked="" type="radio"/> Communication | <input type="radio"/> Formation |
| <input checked="" type="radio"/> Concertation | <input checked="" type="radio"/> Ingénierie |
| <input type="radio"/> Etude | <input checked="" type="radio"/> Investissement |
| <input type="radio"/> Expérimentation | |



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.

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 ;

	<ul style="list-style-type: none"> • 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.
<p style="text-align: center;">3</p> <p style="text-align: center;">Chaque année (à partir de 2026)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Évaluation des expérimentations ; • Lancement éventuel de nouvelles expérimentations. 	<p style="text-align: center;">4</p> <p style="text-align: center;">Troisième année (2027)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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)

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'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'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 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'arrêt 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 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.

PROJET

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 avec par exemple l'action Service Public Insertion Emploi de la CCRA et les ateliers proposés par France Travail.



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.

PROJET

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



PARTENAIRES



CIBLES

<ul style="list-style-type: none"> • Région • AOM transfrontalières (CUD, CCHF, Cœur de Flandre Agglo) 	<ul style="list-style-type: none"> • 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 	<ul style="list-style-type: none"> • 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, notamment type AMI, 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

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation
- 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.

PROJET



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.

PROJET



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.

PROJET



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 inscrites 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 efficacité. 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 en 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

PROJET

**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

PROJET

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

PROJET

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

PROJET

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

PROJET

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

PROJET

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

PROJET

**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

PROJET

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

PROJET

**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

PROJET

**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

PROJET

**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

PROJET

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 en Montreuillois

PROJET

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

Signataire 15/18



**PAYS DE
LUMBRES**

COMMUNAUTE DE COMMUNES

À _____

Le _____

Le Président de la Communauté de Communes
du Pays de Lumbres

PROJET

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

Signataire 16/18



À _____

Le _____

La Présidente de la Communauté de Communes
du Pays d'Opale

PROJET

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

PROJET

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

PROJET

PROJET

PROJET



Décembre 2024

DEPARTEMENT DU PAS-DE-CALAIS

Pôle Solidarités
Direction des Politiques d'Inclusion Durable
Mission Remobilisation vers l'emploi et gestion des dispositifs

RAPPORT N°26

Territoire(s): Audomarois, Calaisis, Boulonnais

Canton(s): Tous les cantons des territoires

EPCI(s): Tous les EPCI des territoires

COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL DEPARTEMENTAL

REUNION DU 24 FÉVRIER 2025

APPROBATION DU PLAN D'ACTION COMMUN EN MATIÈRE DE MOBILITÉ SOLIDAIRE (PAMS) DU BASSIN LITTORAL NORD 2025-2029

-

La loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 demande aux Régions, en binôme avec les Départements, de piloter l'élaboration des plans d'actions communs en matière de mobilité solidaire (PAMS) afin que l'ensemble des acteurs d'un même bassin de mobilité se coordonnent mieux pour accompagner les personnes vulnérables dans leurs déplacements quotidiens, notamment pour accéder à l'emploi. La carte des 10 bassins de mobilité approuvée figure en annexe 1 du présent rapport.

Parce que c'est un outil qui lui permet d'atteindre de manière opérationnelle des objectifs fixés dans le Pacte des Solidarités Humaines 2022-2027 et plus particulièrement dans le schéma « garantir l'inclusion sociale, professionnelle et l'accès au logement des habitants du Pas-de-Calais » 2023-2027, le Département est particulièrement volontariste pour mener cette démarche qui s'inscrit également dans son rôle de chef de file des solidarités humaines et territoriales. La Région des Hauts-de-France est la première région au niveau national à avoir engagé ces travaux sur l'ensemble de ses bassins de mobilité, en lien étroit avec les 5 départements et l'Etat, avec le concours du Commissariat à la lutte contre la pauvreté, qui cofinancent l'assistance à maîtrise d'ouvrage.

A l'issue de près de 2 années d'échanges et de réflexions, le PAMS du Littoral Nord 2025-2029 peut être signé par l'Etat, la Région, les Départements du Pas-de-Calais et du Nord, le syndicat mixte Hauts-de-France Mobilités et les 13 autorités organisatrices de la mobilité (AOM) présentes sur ce bassin.

Ce PAMS met en particulier l'accent sur la nécessité de valoriser et de mieux faire connaître les nombreux dispositifs et services existants. En s'inscrivant dans la dynamique initiée lors de l'élaboration de ce document, les 13 actions retenues (détaillées en annexe 2) visent à renforcer l'écosystème de la mobilité solidaire et à poser les bases solides d'un partenariat pour mieux se coordonner, mutualiser les moyens, gagner en efficacité et garantir une mobilité solidaire et équitable.

Ce plan d'actions est non engageant financièrement mais renverra à des partenariats permettant de mettre en œuvre ou de poursuivre les actions identifiées.

Il convient de statuer sur cette affaire et, le cas échéant :

- d'approuver le Plan d'Action commun en matière de Mobilité Solidaire (PAMS) du Bassin de mobilité Littoral Nord 2025-2029 joint en annexe 3 ;
- de m'autoriser à signer, au nom et pour le compte du Département, le Plan d'Action commun en matière de Mobilité Solidaire (PAMS) du Bassin de mobilité Littoral Nord 2025-2029 avec l'Etat, la Région Hauts de France, le Département du Nord, le syndicat mixte Hauts de France mobilités, la Communauté d'Agglomération Cœur de Flandre Agglo, 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 Terre des Deux Caps, la Communauté de Communes des Hauts de Flandre, la Communauté de Communes du Haut Pays en Montreuillois, la Communauté de Communes du Pays de Lumbres, la Communauté de Communes du Pays d'Opale, la Communauté urbaine de Dunkerque Grand Littoral et le Syndicat Intercommunal des Transports urbains de l'Agglomération du Calaisis.

La 1ère Commission - Attractivité départementale et emploi a émis un avis favorable sur ce rapport lors de sa réunion du 03/02/2025.

Ce rapport a été présenté pour information à la 4ème Commission - Equipement et développement des territoires du 03/02/2025.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

Le Président du Conseil Départemental

SIGNE

Jean-Claude LEROY