MÉTROPOLE
EUROPÉENNE DE LILLE

DELIBERATIONS

(Délibérations du Conseil)

Séance du 09 octobre 2026

Le présent document regroupe l'ensemble des projets de délibérations.

SOMMAIRE

Elu rapporteur : VERCAMER Francis

Pilotage stratégique de l'aménagement et coordination des politiques d'urbanisme

26-C-0108 - Délibération cadre - Orientations stratégiques pour le projet de territoire métropolitain 8

26-C-0109 - Délibération cadre - feuille de route 2026-2032 du projet de territoire des Gardiennes de l'eau 90

26-C-0110 - Schéma de mutualisation à compter de 2027 - Convention entre la métropole européenne de Lille et les communes - Volet urbanisme 113

26-C-0111 - HEM - Secteur Tribonnerie 2 - Lancement de la concertation préalable 149

26-C-0112 - BOUSBECQUE - Site du Château - Concession d'aménagement - CRAC 2025 154

26-C-0113 - FACHES-THUMESNIL - ZAC Jappe Geslot - Concession d'aménagement - CRAC 2025 157

26-C-0114 - LA MADELEINE - ZAC Pardoën - Concession d'aménagement - CRAC 2025 160

26-C-0115 - LILLE - ZAC de la Pépinière - Concession d'aménagement - CRAC 2025 163

26-C-0116 - LILLE - Zac Saint Sauveur - Concession d'aménagement - CRAC 2025 166

26-C-0117 - LOMME (COMMUNE ASSOCIEE A LILLE) - - MULTILOM - Concession d'aménagement - CRAC 2025 - Avenant n°2 169

26-C-0118 - LOOS - Site Verlinde - Concession d'Aménagement - CRAC 2025 et Avenant N°1 au traité de concession d'aménagement 173

NPNRU

26-C-0119 - LILLE - NPRU - Concorde - Concession d'aménagement - CRAC 2025 177

26-C-0120 - LOOS - NPRU - Les Oliveaux - Concession d'aménagement - CRAC 2025 181

Elu rapporteur : VOITURIEZ Anne

Logement et Habitat

26-C-0121 - MARCQ-EN-BAROEUL - Projet de requalification du quartier Le Quesne - Protocole d'accord entre le bailleur social HABILIANS, la commune de Marcq-en-Baroeul et la Métropole européenne de Lille 186

26-C-0122 - Protocole de redressement 2025-2031 - Soliha Métropole Nord et la Caisse de Garantie du Logement Locatif Social 188

26-C-0123 - TOURCOING - Secteur Haze - Opération de résorption d'habitat insalubre - Concertation préalable - Lancement 192

26-C-0124 - Mise en #uvre des outils préventifs de lutte contre l'habitat indigne avec les communes volontaires du territoire métropolitain - modification de dispositif et périmètres 194

26-C-0125 - Amélioration de l'habitat privé - Convention de fonds mutualisé de caisse d'avance des subventions - Avenant n° 3 200

26-C-0126 - Aides financières pour l'amélioration de l'habitat privé - Programmation 2026 - Modification 207

26-C-0127 - Cadre d'attribution des aides pour le logement locatif social et l'accession abordable - Référentiel qualité habitat - Modification n° 1 227

26-C-0128 - Programme de logements séniors Octave - CARSAT - Convention financière de délégation de crédits 2023-2026 - Prolongation 236

26-C-0129 - ARMENTIERES - LILLE - ROUBAIX - TOURCOING - Opération de résorption d'habitat insalubre - Concession d'aménagement - Avenant n° 3 245

26-C-0130 - ARMENTIERES - LILLE - ROUBAIX - TOURCOING - Opération de résorption d'habitat insalubre - Concession d'aménagement - CRAC 2025 247

PMRQAD

26-C-0131 - ARMENTIERES - HOUPLINES - LILLE - ROUBAIX - TOURCOING - WATTRELOS - Programme métropolitain de requalification des quartiers anciens dégradés - Concession d'aménagement - Avenant n° 10 250

26-C-0132 - ARMENTIERES - HOUPLINES - LILLE - ROUBAIX - TOURCOING - WATTRELOS - Programme métropolitain de requalification des quartiers anciens dégradés - Concession d'aménagement - CRAC 2024-2025 254

Elu rapporteur : LEPRETRE Sébastien

Transports publics

26-C-0134 - Extramobile - AMI économie circulaire - Accords de partenariat avec les plateformes retenues - Sélections complémentaires - Autorisation de signature 259

26-C-0135 - ROUBAIX - Concession de service public pour l'exploitation des parcs de stationnement de Roubaix - Avenant n° 3 avec la SEM Ville Renouvelée - Modification d'un indice de la formule d'indexation de la subvention forfaitaire d'exploitation - Autorisation de signature 261

Mobilités douces et actives

26-C-0136 - Service Express Régional Métropolitain (SERM) - Présentation du dossier de statut et approbation de la poursuite de la démarche 263

26-C-0137 - Micromobilités - Lancement de l'Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) et signature des conventions de délégation de compétences des communes vers la MEL - Autorisation 285

26-C-0138 - Contrat Opérationnel de Mobilité (COM) de l'Aire Urbaine Centrale - Approbation et autorisation de signature 289

26-C-0139 - Plan d'Action commun en matière de Mobilité Solidaire (PAMS) du Bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale (AUC) - Approbation et autorisation de signature 629

Elu rapporteur : DELEPAUL Michel

Culture

26-C-0140 - Musée de la Bataille de Fromelles - Convention de partenariat entre la Métropole européenne de Lille et l'office de tourisme de Béthune Bruay 876

26-C-0141 - Musée de la Bataille de Fromelles - Établissement de nouveaux tarifs de billetterie 881

Attractivité et rayonnement culturel de la Métropole

26-C-0142 - Soutien aux grands évènements d'intérêt métropolitains - 8ème édition de LILLE3000 (2028) 886

Tourisme

26-C-0144 - Fondation de Lille - Plateforme de contribution carbone locale dans le cadre du label Destination Innovante et Durable - Avenant au partenariat 889

Elu rapporteur : GERARD Bernard

Voiries

26-C-0145 - Rapport annuel en faveur de l'accessibilité - Année 2025 897

Elu rapporteur : DESLANDES Arnaud

Economie

26-C-0146 - LOOS - Aide économique au développement Grandes Entreprises - Entreprise Horiba - Subvention 922

26-C-0147 - Fonds FE2T 2 - Fonds entrepreneurial territorial de transformation - Souscription au fonds 928

26-C-0148 - Développement de la filière numérique - CSP avec la SEML EuraTechnologies - Rapport d'activités 2025 1020

26-C-0149 - TOURCOING - Concessions locatives SEM Ville Renouvelée - Hôtels d'entreprises Doisneau et Renoir - CRAC 2025 - Signature des avenants n° 26 (Doisneau) et n° 24 (Renoir) 1031

Elu rapporteur : MARIAGE-DESREUX Isabelle

Stratégie foncière

26-C-0150 - LILLE - 24 rue de Turenne - Site de l'ancien lycée Michel Servet - SNC ADIM Hauts-de-France - Cession immobilière 1042

26-C-0151 - LILLE - Champ libre - Groupement Nhood / Linkcity - Cession immobilière 1046

Elu rapporteur : BAERT Dominique

Finances

26-C-0152 - Budget Général - Affectation des résultats de l'exercice 2025- Budget supplémentaire 2026 1052

26-C-0153 - Budget Annexe Activités Immobilières et Economiques - Affectation des résultats de l'exercice 2025 - Budget supplémentaire 2026 1059

26-C-0154 - Budget Annexe Assainissement - Affectation des résultats de l'exercice 2025 - Budget supplémentaire 2026 1063

26-C-0155 - Budget Annexe Crématoriums - Affectation des résultats de l'exercice 2025 - Budget supplémentaire 2026 1068

26-C-0156 - Budget Annexe Eau - Affectation des résultats de l'exercice 2025 - Budget supplémentaire 2026 1073

26-C-0157 - Budget Annexe Opérations d'Aménagement - Affectation des résultats de l'exercice 2025 - Budget supplémentaire 2026 1078

26-C-0158 - Budget Annexe Transports - Affectation des résultats de l'exercice 2025 - Budget supplémentaire 2026 1083

26-C-0159 - AP/CP - Ajustement des autorisations de programme (AP/CP) dans le cadre du budget supplémentaire 2026 1089

Elu rapporteur : BRUN Charlotte

Transition énergétique

26-C-0160 - Appel à Manifestation d'Intérêt pour la cession des Certificats d'Économies d'Energie dans le cadre de l'achat des bus électriques - Contrat de cession - Choix du lauréat et autorisation de signature 1092

26-C-0161 - LILLE - Réseau de chaleur métropolitain - Contrat de concession - Avenant n° 3 avec ILENERGIE - Autorisation de signature 1094

26-C-0162 - MONS-EN-BAROEUL - VILLENEUVE D'ASCQ - WATTRELOS - Réseaux de chaleur métropolitains - Contrats de concession - Avenants - Intégration des conséquences des certificats de production de biogaz et des exigences de traçabilité de la biomasse - Autorisation de signature 1109

26-C-0163 - ROUBAIX - Réseau de chaleur métropolitain - Contrat de concession - Avenant n° 11 avec R'ENERGIES - Raccordement d'OVH - Autorisation de signature 1119

Energie

26-C-0164 - Rapport annuel relatif à l'exécution de la Concession de Distribution Publique de Gaz - GRDF - Année 2025 1151

26-C-0165 - Rapport annuel relatif à l'exécution des concessions de distribution publique d'électricité et de fourniture d'énergie électrique aux tarifs réglementés - ENEDIS et EDF - Année 2025 1161

26-C-0166 - Rapports annuels relatifs à l'exécution des Délégations de Service Public de type concessif pour la production et la distribution d'énergie calorifique sur le territoire métropolitain - Année 2025 1175

Elu rapporteur : BLONDEAU Alain

Politique de L'Eau

26-C-0167 - Rapport annuel d'activités de la régie SOURCEO - Service Public de production de l'eau - Année 2025 1181

26-C-0168 - Rapport annuel relatif à la délégation de service public pour la gestion de la distribution d'eau potable sur une partie du territoire de la MEL - Société ILEO - Année 2025 1226

26-C-0169 - Rapport Annuel sur le Prix et la Qualité du service public de l'Eau potable et de l'Assainissement - Année 2025 1238

Elu rapporteur : MOENECLAEY Hélène

Vie institutionnelle

26-C-0170 - Métropole européenne de Lille - Mandat 2026-2032 - Adoption du règlement intérieur du Conseil 1270

26-C-0171 - Compte-rendu à l'assemblée délibérante - Délibérations du Bureau métropolitain, décisions prises par délégation du Conseil et tableaux des marchés - Restitution depuis la séance du 26 juin 2026 1325

26-C-0172 - Métropole européenne de Lille - Mandat 2026-2032 - Désignations de représentants dans les comités, commissions et groupes de travail 1328

26-C-0173 - Métropole européenne de Lille - Mandat 2026-2032 - Désignations et ajustements de représentants au sein d'organismes extérieurs 1333

Elu rapporteur : CORBILLON Matthieu

Parc d'activités et immobilier d'entreprises

26-C-0174 - HELLEMMES (COMMUNE ASSOCIEE A LILLE) - LEZENNES - RONCHIN - Porte métropolitaine - Concertation préalable 1337

26-C-0175 - ERQUINGHEM-LYS - Parc d'activités Fort Mahieu - Concession d'aménagement - CRAC 2025 . 1342

Déport de délibérations

26-C-0176 - Société Fonds Territorial Métropolitain "FTM" - Réabondement au fonds - Avenant n° 4 1348

Elu rapporteur : CAUCHE Régis

Plan Métropolitain de Sauvegarde

26-C-0177 - Présentation du projet de Plan Métropolitain de Sauvegarde (PMS) 1355

Elu rapporteur : BELABBES Hiazid

Gestion des ressources humaines

26-C-0178 - Adoption du tableau des emplois 1359

26-C-0179 - Désignation du directeur de Sourceo 1484

26-C-0180 - Actualisation des régimes des astreintes 1486

26-C-0181 - Réforme de l'encadrement supérieur territorial - Mise en conformité réglementaire de la rémunération des collaborateurs de cabinet 1517

26-C-0182 - Réforme de l'encadrement supérieur territorial - Mise en conformité réglementaire du régime indemnitaire et des dispositions applicables aux administrateurs territoriaux et emplois supérieurs 1520

Administration

26-C-0183 - Débat sur les garanties accordées aux agents de la MEL en matière de protection sociale complémentaire 1535

Crématoriums

26-C-0184 - SPIC Crématorium - Vente de métaux issus des crémations - Reversement au profit de la Fondation de France 1538

Elu rapporteur : LEGRAND Dominique

Propreté de l'espace public - Prévention, collecte, traitement, tri et valorisation des déchets

26-C-0185 - Kits de compostage individuel - Mise à jour des conditions générales de vente 1542

26-C-0186 - LOOS - SEQUEDIN - Concession de service public pour l'exploitation du Centre de valorisation organique et du Centre de transfert et de manutention - Approbation du choix du concessionnaire et du contrat 1551

26-C-0187 - LOOS - SEQUEDIN - Concession de service public pour l'exploitation du CVO/CTM - Société SEQUOIA - Avenant n° 7 - Extension des jours et horaires de réception des déchets pour la Braderie de Lille 2026 - Autorisation de signature 1555

26-C-0188 - Programme local de prévention des déchets ménagers et assimilés (PLPDMA) - Bilan annuel 2025 1557

26-C-0189 - Rapport annuel relatif à la concession de service public portant sur l'exploitation du Centre de Valorisation Energétique (CVE) - Société COVALYS - Année 2025 1563

26-C-0190 - Rapport annuel relatif à la concession de service public portant sur l'exploitation du Centre de Valorisation Organique (CVO) et du Centre de transfert et de manutention (CTM) - Société SEQUOIA - Année 2025 1589

26-C-0191 - Rapport annuel sur le prix et la qualité du service public de prévention et de gestion des déchets ménagers et assimilés - Année 2025 1594

Elu rapporteur : COLIN Michel

Contrôle et gestion des risques

26-C-0192 - Action récursoire - Direction Régionale des Finances Publiques - Part comptable d'intérêts moratoires versés au titre de retards de paiement 1602

26-C-0193 - Renouvellement du Comité de déontologie et d'éthique de la MEL - Dispositif de mutualisation de la fonction de référent déontologue des élus municipaux - Mandat 2026-2032 1605

26-C-0194 - SAEM EURALIMENTAIRE - Rapport des administrateurs au Conseil de la Métropole - Exercice 2025 1619

26-C-0195 - SAEM Euratechnologies - Rapport des administrateurs au Conseil de la métropole - Exercice 2025 1622

Déport de délibérations

26-C-0196 - SAEM Euralimentaire - Application du traité d'apport concernant la réparation des auvents - Apport en compte courant d'associés - Renouvellement pour 2 ans 1625

Elu rapporteur : CADART François-Xavier

Sports

26-C-0197 - LYS-LEZ-LANNOY - Classement des secteurs pavés du Paris Roubaix - Modification de l'avis de la Métropole européenne de Lille 1651

26-C-0202 - Decathlon Arena Stade Pierre Mauroy - Accord Transactionnel 1653

26-C-0203 - Decathlon Arena Stade Pierre Mauroy - Avenant n°12 au contrat de partenariat public-privé - Avenant au bail à construction 1673

Equipements sportifs d'intérêt métropolitain

26-C-0198 - RONCHIN - Golf Lille Métropole - Concession de service public - Rapport annuel 2025 1703

26-C-0199 - VILLENEUVE D'ASCQ - Decathlon Arena - Stade Pierre Mauroy - Contrat de partenariat - Rapport annuel 2025 1709

Fonds de concours Piscine

26-C-0200 - Plan Piscines 2 - Aide en fonctionnement - Attribution d'un fonds de concours - Prise en charge des entrées scolaires pour l'année scolaire 2025/2026 1718

Elu rapporteur : CAUDERLIER Frédéric

Métropole citoyenne

26-C-0201 - Débat sur les conditions et modalités de consultation du conseil de développement et d'association de la population à l'élaboration des politiques de l'établissement public 1722

Elu rapporteur : Groupe Métropole Passions Communes

Motion - Voeu

26-C-0204 - V#u pour garantir un logement abordable, rénové et de qualité à tous les métropolitains 1726

Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131454-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

Pour rendu exécutoire

A Lille, le 14 oct. 2026
Le Président de la Métropole Européenne de Lille
Pour le Président
Le Directeur

Arnaud FICOT

26-C-0108

Séance du vendredi 9 octobre 2026

DELIBERATION DU CONSEIL

DELIBERATION CADRE - ORIENTATIONS STRATEGIQUES POUR LE PROJET DE TERRITOIRE METROPOLITAIN

Vu le Code général des collectivités territoriales et notamment ses articles L.5217-1 et suivants relatifs aux métropoles ;

Vu l'article L.5217-2 du Code général des collectivités territoriales relatif aux compétences de la Métropole en matière d'aménagement de l'espace métropolitain ;

Vu le Code de l'urbanisme et notamment ses articles L.101-1 et L.101-2 fixant les objectifs de l'action des collectivités publiques en matière d'aménagement et d'urbanisme ;

Vu le Code de l'urbanisme et notamment ses articles L.300-1 et suivants relatifs aux actions et opérations d'aménagement ;

Vu la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets ;

Vu le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) adopté le 30 juin 2020 par le Conseil Régional et approuvé par arrêté préfectoral du 4 août 2020 ;

Vu la première modification du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) adoptée le 21 novembre 2024 par le Conseil Régional et approuvée par arrêté préfectoral du 29 novembre 2024 ;

Vu le Schéma de cohérence territoriale de Lille Métropole, et notamment sa procédure de révision engagée par délibération du Comité Syndical du 26 février 2025 ;

Vu le Plan local d'urbanisme de la Métropole Européenne de Lille ;

Vu le Programme Local de l'Habitat de la Métropole Européenne de Lille ;

Vu le Plan des Mobilités de la Métropole Européenne de Lille ;

Vu le Plan Climat Air Energie Territorial de la Métropole Européenne de Lille ;

Vu la délibération 24-C-0068 du conseil de la Métropole Européenne de Lille relative à l'adoption d'une Stratégie Nature et Eau ;

Considérant que la Métropole Européenne de Lille exerce les compétences stratégiques en matière d'aménagement de l'espace métropolitain et d'urbanisme ;

Considérant les enjeux de transition écologique, de sobriété foncière, d'adaptation au changement climatique, de préservation de la biodiversité et de renforcement de la résilience du territoire ;

Considérant la nécessité de concilier le développement économique, la production de logements, la qualité du cadre de vie, la préservation des ressources naturelles et l'atteinte des objectifs de réduction de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers ;

Considérant que les projets d'aménagement constituent des leviers majeurs pour mettre en œuvre les politiques publiques métropolitaines de développement territorial, de renouvellement urbain, de mobilité, d'habitat, de transition environnementale et de cohésion sociale ;

Considérant les projets d'infrastructure structurants en cours de réalisation tel que le Canal-Seine-Nord-Europe et le projet métropolitain EXTRAMOBILE, et ceux en lancement tels que le Service Express Régional Métropolitain (SERM) ;

Considérant l'intérêt de disposer d'un cadre commun permettant de guider l'ensemble des interventions métropolitaines dans les domaines de l'aménagement, du foncier et de l'urbanisme ;

I. Exposé des motifs

Contexte : un mandat pour fixer un cap stratégique à la hauteur des atouts de la Métropole et le faire vivre à travers des actions concrètes pour les habitants

Le mandat 2026-2032 s'ouvre à un moment charnière pour la Métropole Européenne de Lille. Capitale régionale au cœur de la dorsale européenne, forte de 1,2 million d'habitants, de près de 600 000 emplois et d'une organisation multipolaire de 95 communes, la MEL dispose d'atouts rares parmi les grandes métropoles françaises : une ressource en eau qu'elle sait déjà préserver, une culture du renouvellement urbain éprouvée depuis vingt ans et un patrimoine naturel et agricole qui couvre encore près de la moitié de son territoire.

Ces atouts doivent être mis au service d'un projet de territoire assumé qui permette à la métropole de développer sa résilience, en intégrant la justice sociale et territoriale, le développement d'une économie productive créatrice d'emplois et la transition écologique comme fils conducteurs de ses actions.

26-C-0108 Accusé certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131454-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

Ce projet se construit dans un contexte où l'exigence budgétaire, la transition écologique et la réduction de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers obligent à choisir et à concentrer l'action publique là où elle produit le plus d'effets, au service de tous les habitants, des quartiers prioritaires aux communes rurales et périurbaines.

Sur le temps long, anticiper les mutations démographiques, économiques et écologiques suppose de renforcer la coopération intercommunale et de construire ce projet en complémentarité avec les territoires voisins et partenaires.

Ce contexte suppose également un effort significatif et suivi de coordination des politiques engagées par la Métropole Européenne de Lille afin de rassembler l'action de cette dernière sur la mise en œuvre de ce projet.

Dès lors, la présente délibération propose d'une part, d'exposer les premières orientations stratégiques métropolitaines, prioritaires au regard des nécessités de développement du territoire et de sa résilience, en tenant compte des politiques engagées, des évolutions sociales, des projets des communes et des aspirations des métropolitains.

D'autre part, elle vise à définir les modalités de coordination des politiques publiques métropolitaines qui découlent de ces orientations dans un cadre de gouvernance partagé, construit sur le dialogue avec les maires, les acteurs locaux et les citoyens.

Une telle démarche de projet de territoire s'inscrit dans la durée et procède par étapes successives. Elle prend d'abord appui sur les documents stratégiques et programmatiques adoptés lors du précédent mandat et notamment le Plan Climat Air Energie Territorial, le Plan Local d'Urbanisme, le Programme Local de l'Habitat, le Plan de Mobilité, la stratégie Agricole et alimentaire métropolitaine, la stratégie Nature et eau… Sans s'y substituer ni en en reprendre l'exhaustivité, la présente délibération en réaffirme quelques orientations essentielles afin d'en garantir la bonne articulation. Elle consiste ensuite à partager le diagnostic actualisé du territoire, engagé dans le cadre de la révision du Schéma de Cohérence Territorial (SCoT) depuis février 2025 et dont une synthèse figure en annexe n°1.

Dans une approche croisée des différentes politiques publiques et des thèmes du diagnostic, la présente délibération-cadre en tire les toutes premières orientations stratégiques et fixe le cap avant que ne s'engage l'élaboration proprement dite du projet de territoire métropolitain, en associant progressivement l'ensemble des parties prenantes. Ce travail se déclinera dans les délibérations-cadres thématiques (délibération-cadre Gardiennes de l'eau, délibération-cadre Stratégie foncière, délibération-cadre Renouvellement urbain résilient, la feuille de route stratégique Développement économique et Emploi, …) ainsi que dans l'actualisation des documents de planification et de programmation du mandat (Schéma de Cohérence Territorial, Plan Climat Air Energie Territorial, Programme Local de l'Habitat, Plan Local d'Urbanisme,…) afin de garantir la cohérence de l'action métropolitaine à toutes les échelles.

26-C-0108
Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131454-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

État des lieux : une métropole pleine de ressources et de vitalité mais contrastée et fragile

Le diagnostic du territoire, actualisé dans le cadre de la révision du SCoT, met en évidence un territoire aux atouts affirmés mais traversé par des fragilités structurelles qu'il convient de prendre en considération avec clairvoyance et en responsabilité.

Une métropole-capitale à taille humaine

Le territoire métropolitain représente plus de 20% de la population régionale et 25% des emplois des Hauts-de-France, confirmant son rôle et sa responsabilité de capitale régionale. La MEL est ainsi connectée aux dynamiques des territoires qui l'entourent, naturellement concernée par leurs transformations, accueillante aux projets structurants et attentive à ce que leurs effets positifs apportent leurs contributions au territoire régional.

Ce positionnement est corrélé à un tissu économique dense et innovant, un réseau universitaire public et privé reconnu, une population diversifiée et des ressources humaines actives et formées. Cette attractivité est confortée par une localisation transfrontalière exceptionnelle, au cœur du système Paris-Londres-Randstad-Rhénanie-Ruhr et au carrefour des grands axes de mobilité nord-européens. En découlent la plus grande concentration de sièges sociaux internationaux après Paris et l'accueil de fonctions européennes stratégiques comme l'Autorité douanière de l'Union européenne.

Ce rayonnement économique ne s'oppose pas au fait que la métropole lilloise reste la métropole française la plus rurale et la plus agricole avec près de 50% du territoire en espaces naturels, agricoles et forestiers. Autre singularité, la MEL ne dispose pas d'une centralité unique et dominante et s'organise en un réseau de communes de tailles et de profils variés. Cette multipolarité peut être un atout distinctif si elle est pleinement valorisée suivant des principes de pluri-communalité et d'approche territoriale différentiée.

La MEL s'affirme par ailleurs comme une véritable « métropole de l'eau », forte d'un réseau hydrographique structurant intégré au réseau grand gabarit Seine-Escaut et connecté à la façade maritime dunkerquoise. Elle dispose également d'un réseau dense de cours d'eau non domaniaux, véritables entités paysagères du territoire. Depuis de nombreuses années, le territoire protège et préserve sa ressource en eau et fait figure de pionnier dans la sobriété hydrique et la gestion durable du cycle de l'eau.

L'image du territoire s'est aussi forgée à travers la générosité, le sens de l'accueil et la convivialité des métropolitains. La vivacité du tissu associatif local comme la réussite de grands évènements sportifs et culturels internationaux, la qualité d'équipements emblématiques, mais aussi un savoir-faire propre au territoire pour valoriser un patrimoine architectural et urbain très distinctif continuent à être des

26-C-0108
Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131454-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

moteurs du rayonnement d'une métropole que l'on peut qualifier d'hospitalière et entreprenante.

Une métropole de contrastes, traversée par des fragilités sociales et territoriales

Ces atouts coexistent avec des fragilités qu'il serait risqué de sous-estimer. Le territoire présente un revenu médian plus faible que dans les autres grandes métropoles françaises, révélant des classes moyennes fragilisées. La MEL est par ailleurs la première métropole française pour la proportion d'habitants en quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV) qui accueillent 30% des demandeurs d'emploi. Au total, 19 % de la population métropolitaine est sous le seuil de pauvreté - une part en augmentation. Ces fragilités ne se limitent toutefois pas aux quartiers prioritaires, elles touchent de façon diffuse le versant nord-est et certains territoires ruraux et périphériques, confrontés à l'isolement, au vieillissement et à l'éloignement des services.

En termes économiques, le taux d'emploi global décroche avec un phénomène particulier : le territoire "produit" autant d'emplois qu'il a d'actifs mais seuls 62 % des 15-64 ans sont en emploi. Une part de la valeur créée sur le territoire ne se traduit pas en emplois pour ses habitants, signe d'une inadéquation offre - demande en termes de compétences. Le territoire connaît un affaiblissement continu de sa base productive (poids des emplois industriels et productifs passé de 13,1 % en 2011 à 10,3 % en 2022) et le taux de chômage atteint 9,5 % avec un écart au taux national qui se creuse à nouveau après plusieurs années de résorption.

Sur le plan des mobilités, la dépendance à l'automobile reste plus marquée que dans des métropoles comparables (2/3 des déplacements domicile/travail faits en voiture en 2021) ce qui pèse à la fois sur les émissions de gaz à effet de serre (transports : 35 à 40 % des émissions du territoire) et creuse les inégalités d'accès à la mobilité. La priorité donnée au projet Extramobile et au développement des mobilités alternatives à la voiture est un véritable enjeu social et écologique.

Sur le plan environnemental, le changement climatique agit comme un amplificateur de fragilités préexistantes : biodiversité fragile et fragmentée, érosion des fonctions naturelles des sols, tension sur la ressource en eau, présence importante d'îlots de chaleur urbain, aggravation des risques naturels (inondation, retrait gonflement des argiles). Cette fragilité climatique revêt un enjeu de justice territoriale, les fragilités touchant de façon disproportionnée les populations les plus vulnérables.

Ces fragilités territoriales ont tendance à s'aggraver face aux transitions démographiques, économiques et climatiques et ce, sur un territoire particulièrement ségrégué. C'est un défi majeur pour la métropole qui pourra s'appuyer sur ses atouts pour le relever.

Une ambition métropolitaine au service de la qualité de vie et du développement territorial

26-C-0108 Accusé certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131454-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

De ses singularités, la Métropole entend faire une force pour une approche renouvelée du développement de son territoire, fondée sur une expérience pionnière du renouvellement urbain et une exigence de qualité de vie au service de ses habitants. Elle réunit les atouts pour s'affirmer comme la forme avancée des grandes villes à l'horizon 2050, résiliente face au changement climatique, neutre en carbone, confiante face aux révolutions technologiques, inspirante en termes d'innovation sociale.

Capitale transfrontalière, elle entend mettre en valeur le potentiel d'innovations territoriales et de ressources que les coopérations transfrontalières sont en mesure d'initier sur le développement économique, les mobilités, la protection des espaces naturels et le déploiement de la nature en ville.

Métropole européenne, elle entend s'affirmer comme un pôle de développement durable sur les plans urbain, économique, social et culturel, au carrefour des influences de l'Europe du Nord.

Métropole à taille humaine, elle pose la qualité de vie comme marque distinctive, au service du bien-être et du développement personnel de chaque métropolitain qui peut ainsi être assuré de trouver sur le territoire de la MEL et dans les mutations urbaines, écologiques, technologiques, sociales et culturelles qui s'y déroulent, les atouts propices à un parcours épanouissant pour lui-même et sa famille.

Orientations au service de la stratégie d'aménagement et de la coordination des politiques publiques

Pour rester une métropole humaine, accueillante et entreprenante, le territoire doit développer sa capacité à faire face aux défis qui l'attendent. Pour ce faire, la justice sociale et territoriale, le développement d'une économie productive créatrice d'emplois et la transition écologique constituent des piliers structurants de ses actions.

Dans un contexte d'incertitude croissante, il faut cibler nos interventions mais aussi penser constamment en termes de solutions. Renforcer les coopérations croisées avec les territoires voisins, tirer parti de la diversité du territoire en développant des coopérations pluri communales renforcées, développer la proximité et s'appuyer sur les forces vives présentes dans les communes et les quartiers.

Ces solutions doivent s'inscrire dans une stratégie d'aménagement qui apporte cohérence et efficience de l'action publique. Elle se base sur trois orientations stratégiques structurantes qui sont le socle du projet de territoire de demain. Ces orientations sont développées en annexe 2.

Orientation 1 : Agir pour la souveraineté productive, l'ancrage de l'économie sur le territoire et l'emploi

Ces dernières décennies, le territoire a été très volontariste pour accompagner la

26-C-0108 Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131454-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

tertiarisation et le développement des filières d'excellence, en réponse à la désindustrialisation et à l'externalisation des services, aux besoins de l'économie résidentielle ou encore au développement des fonctions supérieures.

La MEL se veut accueillante aux entreprises, aux salariés, facilitatrice pour les porteurs de projets, à l'écoute des acteurs économiques qui souhaitent développer leurs initiatives sur son territoire. Elle veut faire la démonstration de l'existence d'un potentiel d'attractivité et de développement économique créateur d'emplois, à la fois capable de faire face aux chocs et ancré dans son territoire.

L'engagement en faveur de la sphère productive (industrie, artisanat productif, agriculture) doit s'amplifier en cohérence avec les stratégies régionales et nationales à l'œuvre, pour répondre notamment à des enjeux de souveraineté, mais aussi de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'adaptation au changement climatique. Cette ambition vise la préservation et le développement des chaînes de valeur, notamment industrielles, au bénéfice de l'emploi des métropolitains et de la résilience territoriale.

Pour y parvenir, il faut une offre foncière suffisante et prête à répondre aux besoins des entreprises et des salariés, notamment en termes d'accessibilité et de déplacements. Dans un contexte de sobriété et d'érosion continue du foncier économique, conforter les parcs d'activités existants, valoriser les sites les mieux desservis et soutenir le développement des projets retenus au titre des projets d'envergure régionale est essentiel.

Par ailleurs, la place de l'agriculture et de l'emploi agricole sur le territoire doit être confortée, en visant une agriculture moins vulnérable aux aléas des marchés et au changement climatique. Favoriser l'accès des métropolitains à une alimentation saine et locale nécessite de soutenir la diversification des cultures et de développer sur le territoire les filières, les débouchés et les outils de transformation des produits.

L'économie du quotidien doit être soutenue comme moteur de cohésion et de développement local. Sa vitalité dépend du pouvoir d'achat des habitants, donc d'un accès à l'emploi plus équitable pour l'ensemble des territoires et d'une articulation équilibrée avec l'économie productive et les fonctions métropolitaines structurantes.

Soutenir l'attractivité et régénérer l'économie du territoire en intégrant pleinement les enjeux de transition écologique et de gestion des ressources, de développer une coopération renforcée avec les territoires voisins et de saisir les opportunités qu'offrent les grands projets de transport connectés au territoire. Partie prenante de la transition écologique, le développement économique sera soucieux de la gestion durable des ressources (sol, eau, énergie…) et de la décarbonation des activités et des flux. La transition écologique du territoire représente une opportunité importante de création d'emplois et d'activités économiques sur le territoire.

<u>Orientation 2 : développer le bien-vivre pour tous et à chaque étape de la vie</u>

Accusé certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131454-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

Offrir aux métropolitains un territoire où ils peuvent bien vivre est un enjeu transversal qui interpelle plusieurs de nos politiques publiques et se conjugue avec les enjeux de préservation de l'environnement et du vivant. Pour les habitants, il s'agit de disposer d'un logement digne et adapté, de vivre dans un cadre de vie sain et agréable, à proximité d'espaces de nature d'avoir accès à des services et des équipements de proximité, de pouvoir se déplacer facilement avec des alternatives concurrentielles et performantes à la voiture, notamment pour aller travailler, de respirer un air sain.

Or, ces besoins évoluent. Le territoire de la MEL, comme d'autres en France, connaît d'ores et déjà un ralentissement de la croissance démographique, une diminution de la démographie scolaire, une réduction de la taille des ménages et un vieillissement de la population — dans un contexte social où la pauvreté augmente et où les classes moyennes sont fragilisées.

Anticiper ces évolutions sera un facteur déterminant pour que les métropolitains aient à la fois la possibilité et l'envie de s'installer durablement sur le territoire quels que soient le lieu où ils vivent et les étapes de leur vie. Cela implique de repenser la réponse aux besoins en équipements (mutualisation, typologie, …), l'accès aux services du quotidien ou encore la mobilisation des bâtiments existants, tout en intégrant les principes de mixité sociale, intergénérationnelle et fonctionnelle.

Face aux impératifs de sobriété foncière et financière, c'est une ambition qui nécessite de cibler les interventions de la MEL, de renouveler les outils et modes de faire en aménagement et de développer les coopérations pluri-communales.

<u>Orientation 3 : Faire des transitions environnementales et de la sobriété des leviers de développement territorial</u>

Faire de la gestion des ressources et des risques un pilier de la stratégie d'aménagement de la MEL doit lui permettre de faire face aux défis qui s'imposent aux Métropoles : fragilité climatique et sociale croissante, pression accrue sur les ressources, enjeux de souveraineté émergents, risques naturels et technologiques persistants, ...

Indissociable du bien-vivre, bâtir une métropole où l'on prend soin de l'environnement, des ressources et de la nature est un projet qui conditionne son habitabilité, qui implique tous les métropolitains et qui sera demain source de fierté et d'attractivité. L'enjeu n'est plus de traiter séparément préservation et développement, mais de les penser ensemble, car la soutenabilité économique ne peut passer outre la soutenabilité écologique, au risque de mettre en péril l'habitabilité de notre territoire.

La construction de ce territoire plus résilient et attractif repose sur la volonté de placer la santé et le vivant au cœur de l'aménagement. Elle implique également d'organiser la reconquête de la nature et de la biodiversité, tout en renforçant la

26-C-0108
Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131454-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

protection de la ressource en eau et le confortement des outils de production et de traitement de l'eau.

Nos espaces naturels et agricoles sont un atout important pour améliorer l'adaptation du territoire face au changement climatique, pour tendre vers la neutralité carbone en stockant du carbone, pour protéger la biodiversité et la ressource en eau.

La transition énergétique doit être mise à profit pour gagner en souveraineté et en sobriété de consommation. Le développement local des énergies renouvelables, l'efficacité énergétique et l'électrification sont des moyens efficaces pour protéger le pouvoir d'achat et l'autonomie énergétique du territoire, en réduisant notre dépendance aux énergies fossiles.

Il s'agit aussi de valoriser les paysages et le patrimoine, ainsi que d'amplifier le renouvellement urbain. L'ensemble de ces actions vise à concilier les besoins de développement avec les impératifs de sobriété foncière et environnementale.

Principes de gouvernance

L'élaboration d'un projet de territoire suppose de bâtir, avec les élus, les partenaires institutionnels et les habitants, une compréhension partagée des enjeux du territoire, puis de coconstruire les réponses à y apporter. Divers points de vue doivent pouvoir s'exprimer, afin que se dégage une vision transversale et porteuse de sens pour l'ensemble du territoire. De l'adhésion à cette démarche collective dépendra la réussite de sa mise en œuvre.

Trois leviers sont ainsi proposés pour structurer ce travail collectif : une coordination interne renforcée, transparente et agile des politiques d'aménagement de la MEL, un dialogue approfondi entre la MEL et les communes, condition d'un langage commun et de projets urbains pertinents, une association des usagers la plus en amont possible, pour que les projets répondent aux besoins des habitants. Ces principes forment le cadre de gouvernance dans lequel s'élaborera le projet de territoire et dans lequel sa mise en œuvre sera suivie.

Une coordination générale des politiques d'aménagement du territoire inscrite dans la transparence et l'agilité

Par lettre de mission du Président, le 1er Vice-président est chargé de la coordination générale des politiques d'aménagement structurantes du territoire. À ce titre, différentes instances seront mises en œuvre avec des périmètres et des objets variés au fur et à mesure des besoins de coordination rencontrés dans le courant du mandat.

Pour cette 1ère année de mandat, a minima, il est proposé la mise en place d'un « comité de coordination générale des politiques d'aménagement du territoire » qui aura vocation à :

Accusé certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131454-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

- Partager l'ensemble des projets stratégiques relevant du périmètre de délégation du 1er Vice-président, notamment le SCOT et des autres documents de planification ;
- Coordonner les interventions de la MEL autour des projets et opérations d'aménagement les plus structurants. Ces revues de projet pourront être organisées notamment dans le cadre de « secteurs à enjeux de coordination » dont la liste et les périmètres restent à définir ;
- Assurer la mise en œuvre et les déclinaisons sectorielles et opérationnelles de la présente délibération-cadre.

Cette instance se réunira a minima deux fois par an et en fonction des calendriers inhérents aux procédures réglementaires ou budgétaires liés aux projets suivis. Le périmètre des Vice-présidents et des Vice-présidentes réunis autour du 1er Vice-président pourra être ajusté en fonction de l'ordre du jour. Les orientations retenues par cette instance de coordination seront partagées avec la Commission Aménagement d'une part et la Conférence métropolitaine des maires d'autre part.

Le dialogue MEL/communes comme moteur des projets urbains

Les projets urbains doivent être la représentation concrète sur le territoire de la mise en œuvre des politiques publiques de la MEL en réponse aux besoins des habitants. Qu'il s'agisse de projets privés ou publics, il revient à la MEL et aux communes de définir conjointement les besoins d'intérêt général et les conditions dans lesquelles les projets pourront y répondre.

Cette responsabilité commune s'exerce au quotidien dans la relation entre techniciens et élus, qui doivent nommer et traiter la multiplicité des enjeux propres à chaque projet, tout en articulant des objectifs de développement parfois divergents ou se chevauchant.

Décloisonner les savoirs, construire un langage commun et accepter la complexité comme donnée de départ constituent ainsi les conditions d'un dialogue efficace. Cela suppose d'adapter l'accompagnement des services de la MEL aux contextes locaux, d'aider les communes à se projeter dans les effets à long terme des projets sur leur cadre de vie et d'élargir les échelles de réflexion pour mieux intégrer les interdépendances territoriales entre communes.

Des outils spécifiques tels qu'un référentiel de qualité des projets, des parcours de formation et des ateliers de partage d'expérience ainsi que les dispositifs d'observation et d'expertise développés dans le cadre de la stratégie foncière métropolitaine seront proposés dans ce mandat pour soutenir cette ambition.

Des projets conçus en proximité avec les usagers

Les usagers sont au cœur de l'action de la MEL. L'ensemble de ses politiques publiques et de ses projets, notamment en matière d'aménagement, doit être conçu et mis en œuvre en réponse à leurs besoins.

26-C-0108
Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131454-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

Pour faire des usagers des acteurs des projets d'aménagement et renforcer à la fois l'adhésion aux projets et leur pertinence, il convient de les associer le plus en amont possible. Cette association pourra revêtir toutes les formes d'information et de concertation citoyenne préalable et apportera un éclairage complémentaire aux décisions que la MEL et les communes doivent prendre en tenant compte de l'intérêt général, du cadre légal et des équilibres économiques des projets.

Les différentes instances permettant la représentation des citoyens et associations tel que le conseil de développement, seront mises à contribution en tant que de besoin. Le cas échéant, les contributions rendues seront mises à disposition des conseillers métropolitains et pourront être intégrées dans le processus délibératif suivant les modalités qui seront fixées dans le cadre de coopération.

Premiers principes de l'intervention métropolitaine en matière d'opérations d'aménagement et de renouvellement urbain au service du projet de territoire

Dans la volonté de cadrer et de prioriser ses interventions au titre des opérations d'aménagement qui apportent une réponse intégrée aux orientations précitées, la Métropole Européenne de Lille souhaite de façon ambitieuse, stable, lisible et transparente définir dès à présent les grands principes opérationnels structurants qui permettent d'initier, de piloter les opérations d'aménagement métropolitaines et de garantir une réponse durable et de qualité aux habitants de la métropole.

Cinq grandes catégories de principes sont proposées :

- Des principes relatifs au cadrage des opérations ;
- Des principes relatifs au financement des opérations qui viseront également à clarifier les modalités de perception des subventions et fonds de concours ;
- Des principes d'innovation, d'expérimentation, d'exemplarité ;
- Des principes relatifs à la transformation durable, solidaire, à l'adaptation au changement climatique, à la résilience et à l'évaluation des résultats ;
- Des principes relatifs à la gestion du temps long des opérations et à l'expérimentation de l'urbanisme transitoire avec les habitants.

L'annexe n°3 détaille le contenu des cinq catégories de principe.

Ils pourront être complétés et affinés à l'avancement du projet de territoire et du travail de coordination des politiques publiques métropolitaines. En particulier, afin de tenir compte de l'inégale répartition des fragilités sur son territoire et de renforcer l'action de la métropole sur ses territoires les plus fragiles tout en agissant pour les 95 communes, ils intégreront des principes d'intervention différenciée à des fins de justice sociale et territoriale.

II. Dispositif décisionnel

Accusé certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131454-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

Par conséquent, la commission principale Aménagement, Habitat, Politique de la ville, Foncier, Urba., GDV consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) D'approuver les orientations stratégiques telles qu'exposées ;

2) D'approuver les principes de gouvernance qui permettront leur suivi et mise en œuvre.

Résultat du vote : ADOPTÉ À LA MAJORITÉ

Mme Fatima BENSLIMAN et Mme Khadija GORWA-GHOMARI ainsi que M. Eric BOCQUET, M. Eddie JACQUEMART, M. Mehdi MASSROUR, M. Fabien PIQUEMAL et M. Nassim SIDHOUM s'étant abstenus. Mme Lahouaria ADDOUCHE et Mme Julie GARCIA et Mme Camir KERIFA ainsi que M. Ugo BERNALICIS, M. Dalil DIAB, M. Lucas FOURNIER, M. Patrick KOLEBACKI et M. Roland D'ARGY ayant voté contre. Mme Tahina BOTTON, Mme Myriam CAU et Mme Emilie CROES ainsi que M. David GUIRAUD, M. Hakim KHITER, M. Valentin MARTIN, M. Samir OUANES, M. Fabien PIQUEMAL et M. Florian VERTRIEST n'ayant pas pris part au vote.

ANNEXE N°1 – SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC ACTUALISÉ DU TERRITOIRE, ENGAGÉ DANS LE CADRE DE LA RÉVISION DU SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIAL

JUIN 2026

Préambule

Dans le cadre de la révision du SCoT engagée en février 2025, le Syndicat Mixte du SCoT de Lille avec l'appui des techniciens de l'Agence de Développement et d'Urbanisme de Lille Métropole, de la Métropole Européenne de Lille et de la Communauté de Communes Pévèle Carembault a engagé un travail de diagnostic et de prospective territoriale.

Ces travaux ont été structurés en 12 groupes de travail thématiques :

SUJETS TRANSVERSAUX

- *Sujets « fils rouges »*
  - Bien-être territorial
  - Inter-territorialité
  - Armature territoriale/Foncier
- *Sujets socles*
  - Évolutions démographiques / prospectives
  - Environnement

SUJETS THÉMATIQUES

- Habitat
- Economie
- Agriculture et Alimentation
- Mobilité
- Equipement et services
- Commerce
- Paysage, patrimoine et formes urbaines

A l'issue des séminaires techniques qui se sont tenus sur le 1er trimestre 2026, une première synthèse des travaux a été produite. Le diagnostic du SCoT est un document dynamique dont l'élaboration a vocation à se poursuivre pendant toute la durée du chantier de révision.

→Le présent document s'appuie sur ces travaux et en propose une clé de lecture complémentaire pour identifier thème par thème les risques et opportunités auxquels le territoire doit faire face. La compréhension partagée des enjeux du territoire constitue une des premières étapes de l'élaboration du projet de territoire. Comme le diagnostic du SCoT, le présent document est une analyse « à date » qui peut évoluer dans le temps.

Inter-territorialité

RISQUES

Périurbanisation et étalement aux franges du territoire. Le document pointe une dynamique de migrations résidentielles vers les franges du territoire, notamment vers les SCOT voisins et la zone frontalière belge. Ce phénomène génère des impacts paysagers, une croissance des flux de déplacements et une consommation foncière difficile à maîtriser à l'échelle d'un seul SCOT, alors même que la révision vise justement la maîtrise de la consommation foncière.

Fragmentation de la gestion des ressources en eau et des sols. La ressource en eau (nappes phréatiques, eaux de surface) et les sols agricoles ne connaissent pas les limites administratives. Les enjeux quantitatifs (sécheresse) et qualitatifs, ainsi que les risques d'inondation, dépendent de stratégies partagées avec les territoires voisins et belges ; une absence de coordination pourrait fragiliser durablement ces ressources communes.

Discontinuités des trames écologiques et paysagères. Les continuités vertes et bleues, la biodiversité et les espaces naturels ne s'arrêtent pas aux frontières du SCOT. Sans coopération avec les territoires limitrophes (notamment autour de la Lys, identifiée comme zone à enjeux), ces continuités risquent d'être rompues ou mal reconnectées.

Désorganisation des mobilités transfrontalières et inter-SCOT. Les flux de personnes et de marchandises entre la métropole lilloise, les villes belges (Mouscron, Tournai, Kortrijk) et les SCOT voisins représentent un enjeu majeur de décarbonation et de gestion. Sans articulation des stratégies de mobilité (interconnexions ferroviaires, SERM, voies navigables, liaison Seine-Escaut), le territoire risque des inefficacités et une dépendance accrue à la voiture.

Calendrier électoral contraignant. La période électorale et l'installation des nouvelles instances (mars-juin 2026) créent une fenêtre de latence dans le processus de révision et de dialogue avec les SCOT voisins.

Risque de traitement superficiel de l'inter-territorialité. L'inter-territorialité est une thématique transversale intégrée à chaque sujet du SCOT, sans traitement dédié possible. Il existe donc un risque que les enjeux de coopération restent évoqués en préalable, sans déboucher sur des outils de gouvernance ou des objets de coopération concrets.

OPPORTUNITÉS

Position géographique stratégique au cœur de l'Europe du Nord-Ouest. Le territoire bénéficie d'un positionnement exceptionnel au sein du pentagone Paris-Londres-Randstad-Rhénanie-Ruhr, un atout pour le rayonnement métropolitain et les dynamiques transfrontalières, en cohérence avec les ambitions du SRADDET.

Poids démographique et économique à l'échelle interrégionale. Avec environ 1,3 million d'habitants et près de 600 000 emplois (SCOT seul), et en intégrant les SCOT voisins français, le territoire représente 44,1% de la population régionale et 46,5% des emplois régionaux — une masse critique propice à une stratégie spatiale d'"archipel des SCOT" et à une complémentarité des filières économiques.

Des grands projets qui appellent au dialogue
Le SERM et la mise à grand gabarit du réseau Seine Escaut sont des projets d'infrastructure de transport qui constituent des « chocs d'offres ». Ils appellent au dialogue avec les territoires voisins de la MEL pour les transformer en « chocs de coopération ». La coordination et le partage d'une vision avec eux sont en effet nécessaires pour générer des retombées effectives pour l'environnement, les habitants et les entreprises de nos territoires.

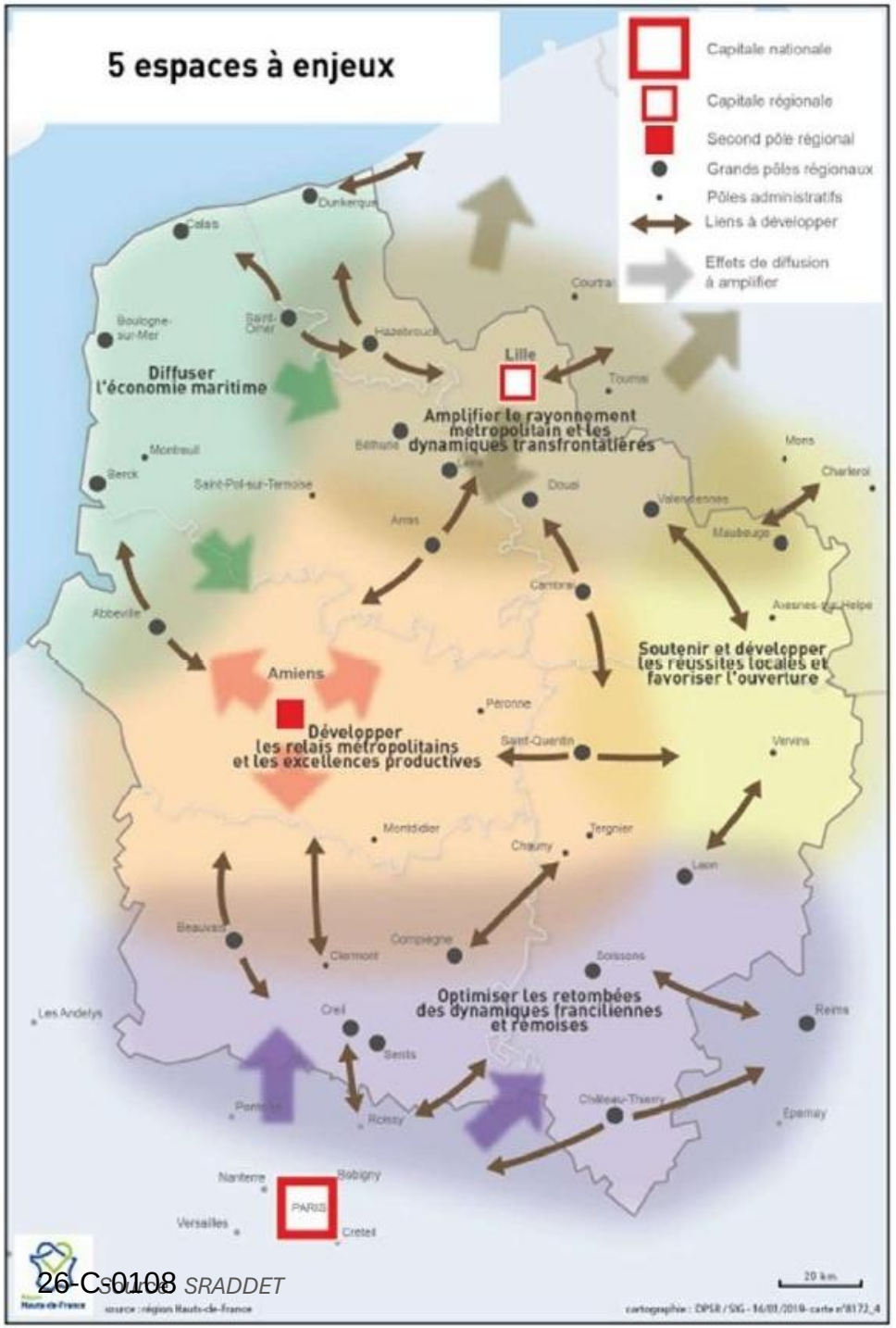
Cadres de gouvernance et outils de coopération préexistants. Le document recense des instances déjà opérationnelles (comité de bassin/SDAGE, commission locale de l'eau/SAGE, SRADDET avec ses bassins de mobilité) qui peuvent servir de leviers immédiats pour structurer l'inter-territorialité sans tout reconstruire.

Coopération transfrontalière déjà structurée. L'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai offre un cadre de dialogue déjà existant avec les territoires belges (province de Flandre Occidentale et Hainaut, soit près de 2,6 millions d'habitants et près de 955 000 emplois), facilitant les échanges sur l'eau, les mobilités et le développement économique.

Démarche méthodologique participative et progressive. Le programme d'ateliers thématiques (2025-2026), les visites de terrain (Tournai/Courtrai sur l'eau, Dunkerque sur le développement urbain, Dourges/Lomme sur la logistique) et les réunions techniques régulières avec les SCOT voisins sont des premières initiatives encourageantes mais pas encore à l'échelle des enjeux. Elles devront permettre d'engager un dialogue entre collectivités et élus ; indispensable pour construire une vision partagée des enjeux et d'éventuels outils de gouvernance.

Levier pour une logistique et un développement économique multimodal. Les enjeux logistiques (plateforme Delta 3 à Dourges, site de Délivrance à Lomme) et la liaison Seine-Escaut représentent une opportunité de positionner le territoire et ses voisins comme hub multimodal et multipolaire, à l'échelle métropolitaine élargie.

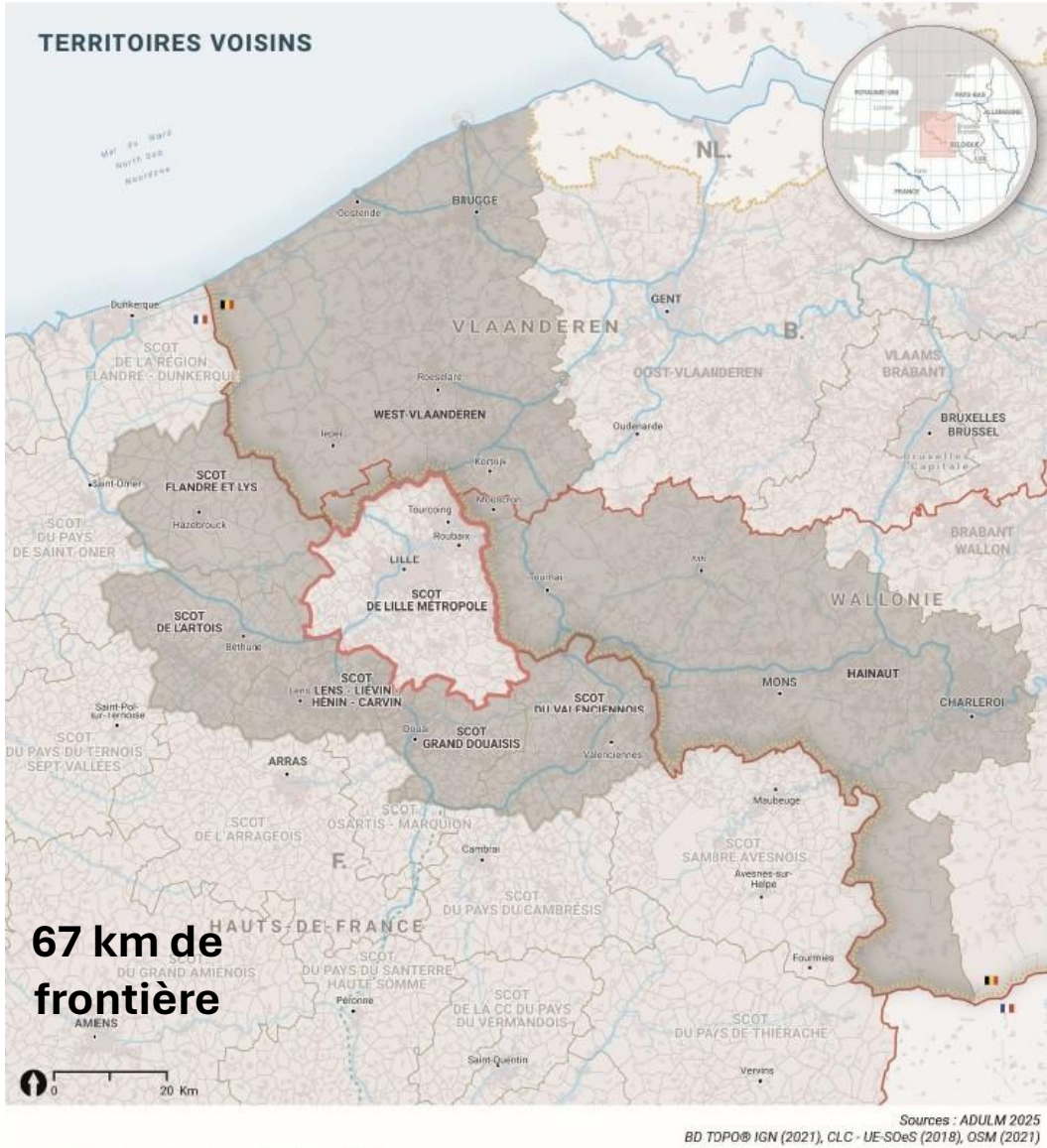
Volonté politique affirmée d'articulation avec les territoires voisins. La délibération du 26 février 2025 inscrit explicitement, parmi les cinq objectifs de la révision, l'articulation de la cohérence avec les territoires voisins et transfrontaliers — donnant une légitimité politique forte pour traduire ces enjeux en orientations opérationnelles du futur SCOT.



Position stratégique au cœur de l'Europe du Nord-Ouest

Fort poids démographique

Coopération transfrontalière bien installée Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai = 2,6 millions d'habitants et près de 955 000 emplois



Foncier

RISQUES

Le ZAN, un changement de paradigme important. La loi Climat et Résilience de 2021 a augmenté le niveau d'exigence en termes de réduction de la consommation foncière. Elle implique surtout un changement de paradigme majeur pour le territoire, passant d'une logique de suivi des extensions urbaines à un suivi exhaustif de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers (ENAF) qu'ils soient au cœur des villes et villages ou pas. A partir de 2031, c'est la notion d'artificialisation qui sera prise en compte. Cette approche introduit également une dimension qualitative nouvelle, intégrant les multiples fonctionnalités des sols (rafraîchissement de l'air, infiltration des eaux pluviales, réservoir de carbone, habitat pour la biodiversité, production végétale), qui devront désormais être prises en compte dans les choix d'aménagement.

Une trajectoire accélérée par le SRADDET. L'enveloppe territorialisée allouée au SCoT de Lille Métropole pour la période 2021-2031 s'élève à 520 hectares, ce qui représente une réduction de 60,5% par rapport à la consommation d'ENAF observée entre 2011 et 2021 (1333 hectares). A cette enveloppe, il faut ajouter des projets d'envergure nationale comme la prison de Loos (4 hectares au titre des projets d'envergure nationale ou européenne) et des projets reconnus d'envergure régionale (quinze projets retenus sur la MEL en 2025 représentant 102 hectares). Par ailleurs, les recommandations du SRADDET prévoient une réduction supplémentaire de 50% par décennie pour les périodes 2031-2041 et 2041-2050, bien que ce taux ne soit pas opposable, ce qui laisse planer une incertitude sur la trajectoire à long terme tout en accentuant la pression sur les choix d'aménagement futurs.

Un effort supplémentaire qui pèsera sur les PLU. L'écart entre les potentiels fonciers inscrits dans les documents d'urbanisme en vigueur et l'enveloppe accordée par le SRADDET constitue un point de tension majeur. Les espaces naturels, agricoles et forestiers rendus potentiellement urbanisables par les règles opposables des PLU représentent 1394 hectares à l'échelle du SCoT (1107 hectares pour la MEL et 297 hectares pour la CCPC), un chiffre largement supérieur au plafond de 520 hectares fixé pour la décennie 2021-2031. À cela s'ajoutent des "coups déjà partis", avec une consommation de 316 hectares déjà réalisée entre 2021 et 2025, ce qui réduit d'autant la marge de manœuvre restante et impose des mises à jour substantielles des documents de planification et d'urbanisme en vigueur.

Des espaces naturels, agricoles et forestiers qui continuent à disparaître. Ces ENAF représentent encore 60% du territoire à l'échelle du SCoT mais ont reculé de deux points de pourcentage entre 2011 et 2021. Cette diminution, bien qu'elle ralentisse, traduit une pression persistante sur ces espaces, dont la moitié sont des terres agricoles représentant 53% du territoire total. Sur la période 2011-2021, près des deux tiers de la consommation d'ENAF ont été destinés à l'habitat et à l'activité économique, ces deux usages représentant respectivement entre 17 et 26% et entre 21 et 34% de la consommation selon les périodes.

Le défi opérationnel de la renaturation. Notion clé du dispositif ZAN, la renaturation représente un défi méthodologique et opérationnel important. Au sens de la loi Climat et Résilience, la renaturation correspond à une restauration ou une amélioration des fonctionnalités du sol et non un simple verdissement, une plantation d'arbres ou une désimperméabilisation. Difficiles à mesurer avec les outils d'observation traditionnels comme la photo interprétation , les opérations de renaturation qu'elles soient spontanées ou volontaires, ne pourront être comptabilisées qu'une fois les sols régénérés - ce qui pose la question de la fiabilité du suivi de cette dimension pourtant centrale de l'équation foncière future. Par ailleurs, en aménagement, ni les modèles économiques, ni les outils actuels ne sont propices au financement de cette reconquête de la nature.

OPPORTUNITÉS

Un héritage solide en termes de planification foncière. Dès 2002, le Schéma Directeur de Lille Métropole portait déjà le concept de ville renouvelée, et le SCoT de Lille Métropole a introduit en 2017 les concepts d'enveloppe urbaine et de compte foncier, anticipant ainsi largement les logiques aujourd'hui imposées par la loi Climat et Résilience et la stratégie européenne de zéro artificialisation nette des sols à l'horizon 2050.

Une tendance confirmée de réduction et d'efficacité de la consommation foncière. L'analyse de la consommation foncière passée révèle une trajectoire particulièrement favorable sur le temps long. Le rythme annuel moyen de consommation d'ENAF est passé de 350 hectares par an entre 1971 et 2001 à seulement 79 hectares par an entre 2021 et 2025. Cette performance est d'autant plus remarquable que le territoire continue de jouer pleinement son rôle de capitale régionale : alors qu'il n'a consommé que 7,6% des ENAF urbanisés à l'échelle des Hauts-de-France entre 2011 et 2021, il a accueilli la très grande majorité des développements démographiques et économiques régionaux, avec pour chaque hectare urbanisé 65 habitants et emplois supplémentaires accueillis, contre une moyenne régionale de seulement 3. Cette efficience traduit un développement urbain aujourd'hui beaucoup plus contenu et maîtrisé qu'au cours des décennies d'étalement urbain antérieures.

Un important potentiel de renouvellement urbain. Pour "faire la ville sans artificialiser", des gisements existent au niveau de la vacance foncière (parcelles non utilisées, dents creuses déjà artificialisées, friches de tailles et d'états variables), de la réaffectation foncière (optimisation et recyclage d'espaces comme les parkings de zones commerciales, démolition-reconstruction sur site) et de la densification qualitative (sous-occupation foncière, surélévation dans les tissus mixtes, pavillonnaires ou d'activités). Pour "faire la ville sans construire", des gisements complémentaires existent dans la vacance immobilière, la sous-occupation immobilière et la réaffectation du bâti existant (division de logements, réhabilitation du bâti vétuste, transformation entre usages économiques, commerciaux, résidentiels et d'équipements publics).

Une dynamique déjà bien engagée. Le bilan du SCoT de 2022 montre que 75% des logements produits entre 2008 et 2015 l'ont été en renouvellement urbain, soit un niveau supérieur aux objectifs fixés, avec un quart des logements produits par réaffectation de locaux économiques vers le logement, permettant de préserver 40 hectares par an d'ENAF de l'urbanisation.

Les leviers offerts par la renaturation et la densification. Identifier les zones préférentielles de renaturation en croisant des indicateurs de biodiversité, d'adaptation au changement climatique, de cadre de vie et d'exposition aux nuisances constitue un véritable levier pour aménager le territoire de façon plus qualitative et plus désirable, notamment dans les secteurs qui souffrent le plus de l'éloignement de la nature. Par ailleurs, le territoire offre encore un bon potentiel d'optimisation des tissus urbains. Pour le mobiliser, il est nécessaire de mener un véritable débat sur les conditions d'acceptabilité de la densification urbaine, travailler sur l'adhésion des habitants, développer le rôle des aménités urbaines et la qualité des espaces publics associés aux opérations de densification.

La trajectoire « ZAN » pour le SCoT

Les attendus du SRADDET pour le SCOT LM

Région Hauts-de-France

Consommation ENAF régionale **2011 - 2021**

16 290 ha

Enveloppe ENAF régionale **2021-2031**

-50% | **8 145 ha**

1. **PENE** 728 ha
2. **PER** 1 335 ha
3. **Enveloppe territorialisée** 6 082 ha

PENE : Projet d'envergure nationale ou européenne
PER : Projets d'envergure régionale
Enveloppe territorialisée : solde à répartir entre SCOT / PLU de la région
Celle-ci est construite :

- Pour 2/3 proportionnellement à la consommation passée 2011-2021
- Pour 1/3 selon une méthode multicritère : prise en compte d'indicateurs renseignant sur la structuration et le maillage du territoire, des dynamiques démographiques et économiques, des efforts de réduction déjà réalisés en matière de gestion économe de l'espace, des capacités de mobilisation du parc de logement vacants, l'évolution passée des surfaces agricoles

SCOT LILLE MÉTROPOLE

2021-2031

PENE
Prison Loos = **4ha**

PER
149 ha pour 20 projets *

Enveloppe territorialisée
- 60,5%
de la consommation d'ENAF 2011-2021 (1 333 ha)
= 527 ha

= 680 hectares**

2031-2041
- 50 % (*)
de l'artificialisation nette 2021-2031

2041-2050
- 50% (*)
de l'artificialisation nette 2031-2041

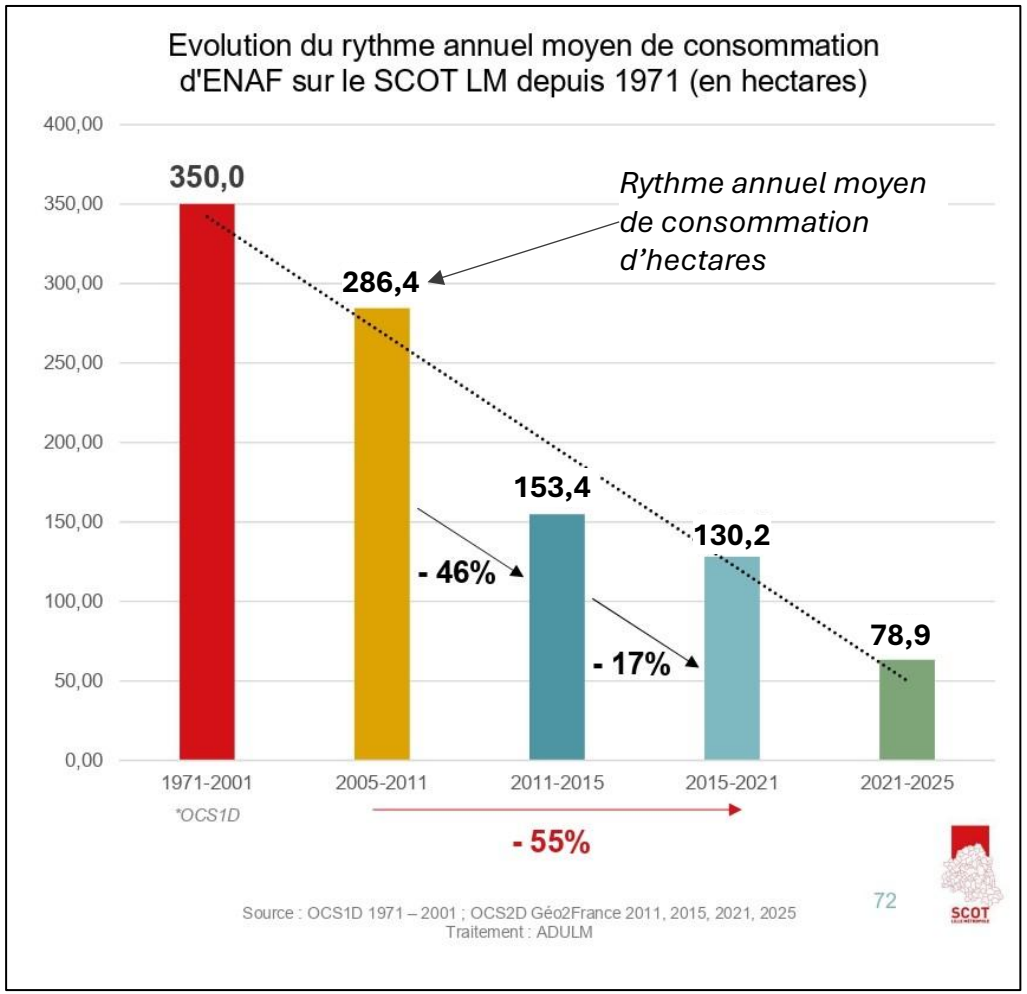
ZAN 2050

(*) **Taux indicatifs : trajectoire 2031 – 2050 à débattre dans le cadre du PAS**
Recommandation SRADDET : -50% par décennie, mais non opposable

* Résultat de l'appel à projets 2025 et anticipation de l'approbation des résultats de l'appel à projet 2026. Sous réserve de la réalisation des projets concernés avant 2031

** Sous réserve de la réalisation des projets PER attribués d'ici 2031

Consommation des Espaces Agricoles Naturels et forestiers (ENAF) à l'échelle SCOT



Un effort déjà engagé à poursuivre dans la trajectoire du ZAN

Baisse stable et continue de la consommation d'ENAF, passant de 350 ha/an (1971-2001) à 130,2 ha/an (2015-2021), puis à 78,9 ha/an (2021-2025), soit une réduction de -55 %

DESTINATION DES ENAF URBANISES PAR PÉRIODE À L'ÉCHELLE DU SCOT LM

Type	2005-2011	2011-2015	2015-2021	2021-2025
Habitat	411,0 ha	105,2 ha	203,1 ha	67,3 ha
Activité économique	370,2 ha	172,1 ha	259,3 ha	104,0 ha
Équipement et service	246,6 ha	67,4 ha	60,2 ha	16,2 ha
Infrastructure de transport	193,6 ha	55,8 ha	68,7 ha	29,5 ha
Autre (chantier délaissé)	497,4 ha	212,9 ha	189,9 ha	98,6 ha
TOTAL	**1 718,7 ha**	**613,4 ha**	**781,3 ha**	**315,6 ha**
Rythme annuel moyen	*286,4 ha/an*	*153,4 ha/an*	*130,2 ha/an*	*78,9 ha/an*

L'activité économique et le logement restent les deux principaux moteurs de la consommation foncière (respectivement 34% et 26%). Ces secteurs concentrent 60% de la consommation foncière (2015-2021), contre 45% dix ans plus tôt.

Démographie

RISQUES

Le ralentissement de la dynamique démographique. Bien que le SCoT de Lille Métropole ait gagné 4900 habitants par an depuis 2010 pour atteindre 1 285 757 habitants en 2021, un léger repli démographique s'observe depuis cette date, lié au ralentissement des naissances. Le déficit migratoire, même s'il tend à s'améliorer, reste marqué avec une perte de 18 308 personnes depuis 2015 (-0,24% par an), partiellement compensée par un excédent naturel de 44 467 personnes sur la même période. Cette dynamique reste toutefois contrastée selon les scénarios prospectifs, le scénario tendanciel à l'horizon 2035 n'anticipant qu'une croissance de +0,18% par an, bien en deçà du scénario de regain d'attractivité actuel du SCOT (+0,50%)
(*les scénarios tendanciels seront affinés par l'ADULM d'ici septembre 2026* et doivent être *croisés avec ceux des territoires voisins et liés*).

Un phénomène plus marqué dans les grandes villes. Les secteurs les plus peuplés de la métropole, Roubaix, Tourcoing et, dans une moindre mesure, Lille, connaissent une croissance démographique inférieure à la moyenne du SCoT, en raison d'un déficit migratoire élevé et d'un net recul des naissances. Cette tendance est confirmée par la baisse continue des naissances entre 2014 et 2024, avec 4547 naissances en moins dans la MEL ainsi qu'un recul de 3714 enfants de moins de 5 ans entre 2010 et 2021 à l'échelle du SCoT.

L'évolution de la structure des ménages. La taille moyenne des ménages a diminué pour atteindre 2,2 personnes par résidence principale en 2021. Les personnes seules sont en forte augmentation,(+27% entre 2010 et 2021) et représentent désormais 40% des ménages du territoire. Les familles monoparentales connaissent également une progression marquée (+19,6% entre 2010 et 2021, soit 63 000 familles en 2021), tandis que les couples avec enfants sont en légère baisse (-1,5%). Si les tendances se poursuivre, le territoire va donc connaître une accélération du nombre de ménages malgré une croissance démographique stable voire à la baisse. Cette diminution du nombre d'occupants par logement engendre une demande croissante de logements à produire et des besoins très spécifiques (logements plus petits pour les personnes seules, logements à géométrie variable pour les familles mono parentales ou recomposées,...)

Une baisse de la démographie scolaire qui impacte les équipements et l'attractivité résidentielle.
D'après les 1ères estimations, le territoire métropolitain pourrait perdre environ 15 400 élèves du 1er degré d'ici 2030 (–13% public et privé confondus), et jusqu'à –20% à l'horizon 2035. Le 2nd degré suit avec –30 000 élèves sur 10 ans dans le Nord. Certains secteurs comme les Weppes ou l'Armentiérois pourraient être particulièrement touchés, pendant que Lille ne perdrait "que" –7%. Si ces évolutions ne sont pas anticipées, elles pourraient générer une concurrence entre communes, voire au sein des communes (entre public et privé). Par ailleurs, le maintien de toutes les écoles va générer des coûts fixes croissants pour des effectifs décroissants (restauration, entretien, énergie, mise aux normes). Les classes à niveaux multiples vont se multiplier dans les petites écoles, générant potentiellement des risques d'isolement professionnel, une pénurie de directeurs et potentiellement une dégradation de la qualité pédagogique. Or, la fermeture ou la dégradation de l'offre scolaire est un signal négatif fort pour les familles dans leurs choix résidentiels, ce qui peut accentuer les dynamiques de dépeuplement dans les communes les plus fragiles du territoire.

Un vieillissement général de la population mais contrasté sur les territoires. Entre 2010 et 2021, le territoire a gagné 43 075 séniors, avec une forte augmentation des personnes âgées de 65 à 75 ans, et les projections Omphale anticipent une hausse supplémentaire de 47 000 séniors entre 2018 et 2050, portée notamment par la croissance des plus de 75 ans. Aujourd'hui, la densité de séniors est plus forte dans l'agglomération centrale. Mais le vieillissement de la population est beaucoup plus rapide en deuxième et troisième couronnes, ce qui pourrait accentuer les besoins en services et en mobilité adaptée dans des secteurs parfois moins bien équipés. Par ailleurs, les flux migratoires des séniors sont déficitaires (1240 entrants contre 1820 sortants à l'échelle du SCoT).

Des inégalités socio-spatiales et une pauvreté très importantes. Plus de 18% des habitants vivent avec un revenu inférieur au seuil de pauvreté (pour une moyenne nationale à 15,1%) et cette pauvreté augmente (1,4 point entre 2012 et 2021, soit +31 000 habitants). Un décrochage particulier touche les secteurs les plus pauvres : Roubaix, Tourcoing, Wattrelos, Lille, Loos, Villeneuve d'Ascq, Armentières, Comines et Halluin. A l'échelle nationale, la métropole est la première métropole pour la proportion d'habitants en quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV). Ces territoires en QPV cumulent de multiples vulnérabilités pénalisantes : situations socio-économiques difficiles, parc de logements anciens et dégradés, pollutions, risques naturels et technologiques, ainsi que des caractéristiques urbaines défavorables comme les îlots de chaleur urbains, le manque d'espaces verts et la faible connexion aux transports collectifs. Au total, 60% de la population en QPV présente le plus de vulnérabilité et le moins de résilience en matière de santé environnementale, contre 34% pour l'ensemble du territoire. Les territoires ruraux sont également considérés comme fragiles, en raison de leur éloignement aux transports et aux équipements et de leur exposition aux risques naturels, notamment les inondations.

Une métropole économiquement dynamique mais socialement duale. Le territoire présente un revenu moyen relativement élevé (25 900 € / an, pour 20 600 €/ an en France), tiré par les ménages aisés et très aisés. Cela traduit le poids de l'emploi tertiaire qualifié et l'attractivité métropolitaine Mais le revenu médian des ménages est plus faible que dans les autres métropoles françaises, révélant donc des classes moyennes plus fragiles. Par ailleurs, ces chiffres sont très contrastés sur le territoire. Alors que certains quartiers et secteurs concentrent les ménages les plus aisés (ex : nord de Lille, 1ère couronnes résidentielles,...) d'autres concentrent des fragilités sociales parmi les plus élevées au niveau régional et national. Les analyses de tendance démontrent que ces écarts entre les revenus des métropolitains et entre les territoires risquent de se renforcer.

OPPORTUNITÉS

Une dynamique démographique qui reste plus importante que celles des territoires voisins. Sous réserve de la confirmation des scénarios tendanciels, les tendances sont meilleures que celles des territoires voisins et du Département de façon générale. Certains secteurs bénéficient en particulier d'une croissance démographique récente plus élevée que la moyenne, notamment la Couronne Sud, la CCPC et l'Armentiérois, en lien avec une forte attractivité résidentielle et un excédent des naissances. Le projet de SERM Hauts de France et le niveau d'équipements de la Métropole sont de véritables atouts à travailler en bonne intelligence avec les territoires voisins.

Un profil démographique plus jeune que celui de la Région. Le territoire présente une structure par âge favorable, avec une population jeune relativement importante : les moins de 20 ans représentent 26,5% de la population en 2021, soit une part supérieure à la moyenne régionale (25,5%) et nationale (23,6%), avec 340 370 jeunes dont 93% résident dans la métropole lilloise. Le taux de natalité reste élevé (12,9 naissances pour 1000 habitants entre 2016 et 2022, contre 11,1 en France métropolitaine), et l'indice de vieillissement du SCoT (127) reste inférieur à la moyenne régionale (132). Lille étant la troisième métropole étudiante de France avec 136 000 étudiants, la présence étudiante constitue pour le moment un atout (dynamisme économique, culturel et innovation). Toutefois, les scenarios prospectifs prévoient une baisse du nombre d'étudiants sur le territoire dans les années à venir.

Un vieillissement de la population qui peut aussi être un atout. Les séniors sont majoritairement localisés dans les secteurs les plus urbains (7 séniors sur 10 résidant dans l'agglomération centrale), ce qui peut faciliter l'organisation de services et d'équipements adaptés à proximité des lieux de vie même s'il faudra être attentif aux incidences du vieillissement dans le périurbain. Par ailleurs, comme le souligne le diagnostic du commerce, cette population senior dispose de moyens financiers globalement plus importants que la moyenne et présente une sensibilité forte aux produits locaux, ce qui peut soutenir certaines filières économiques de proximité.

Une réflexion intercommunale pour repenser l'école. En intégrant les dynamiques scolaires dans les orientations d'aménagement, le futur SCoT peut jouer un rôle de cadre stratégique pour accompagner les communes et permettre d'anticiper les évolutions de la démographie scolaire. Il peut accompagner cette dynamique en articulant les politiques de transport, d'habitat et d'équipements à une réorganisation de l'offre scolaire à l'échelle des bassins de vie. Par ailleurs, dans le contexte du ZAN, la fermeture de bâtiments scolaires vétustes ou surdimensionnés représente une opportunité de recyclage foncier et immobilier. Développer la polyvalence des locaux scolaires ou les reconvertir en tiers-lieux, espaces numériques, équipements petite enfance ou seniors ouvre la voie à une nouvelle conception de l'équipement de proximité, en phase avec le vieillissement de la population. Enfin, le développement de la coopération entre les communes pourrait offrir des pistes pour optimiser les coûts gestion (regroupements pédagogiques intercommunaux, partage de coûts, répartition des niveaux,...).

Une tendance générale à la hausse des CSP + Sur le plan social, la hausse de la présence des cadres et des professions intellectuelles supérieures dans près de 80% des quartiers Iris de la métropole témoigne d'une dynamique de gentrification et d'attractivité pour des profils qualifiés, pouvant renforcer le tissu économique, même si ces tendances sont plus fortes sur certains secteurs comme la Couronne Nord de Lille et le secteur périurbain.

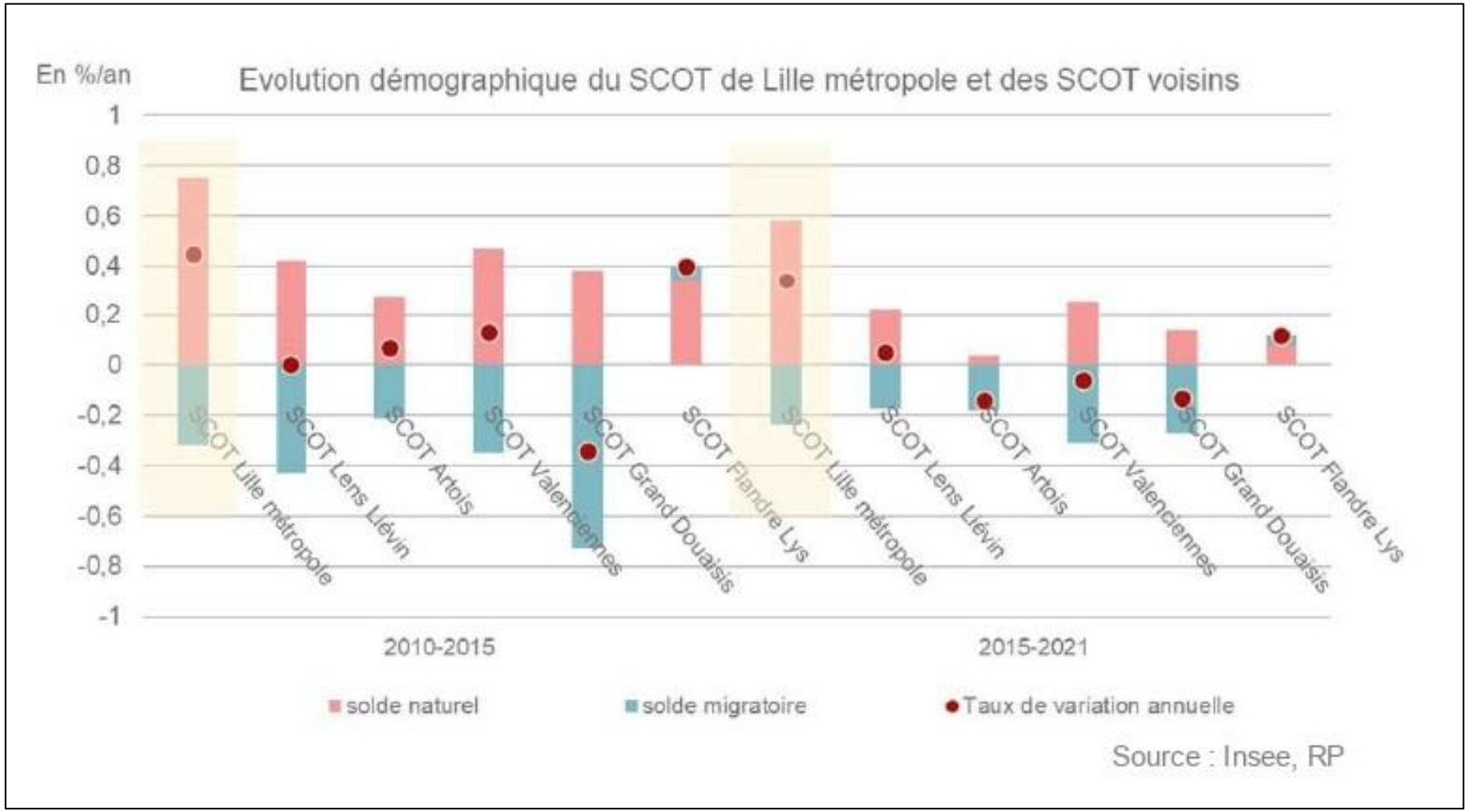
Une connaissance fine des inégalités socio-spatiales. Le territoire bénéficie d'une cartographie détaillée des fragilités, qu'elles soient urbaines ou rurales. Ces outils permettent d'orienter prioritairement les politiques d'aménagement, de logement, de santé environnementale, de mobilité et d'accès aux équipements vers les secteurs et les populations qui en ont le plus besoin, offrant ainsi un cadre méthodologique solide pour construire une stratégie territoriale plus équilibrée et plus juste.

Démographie

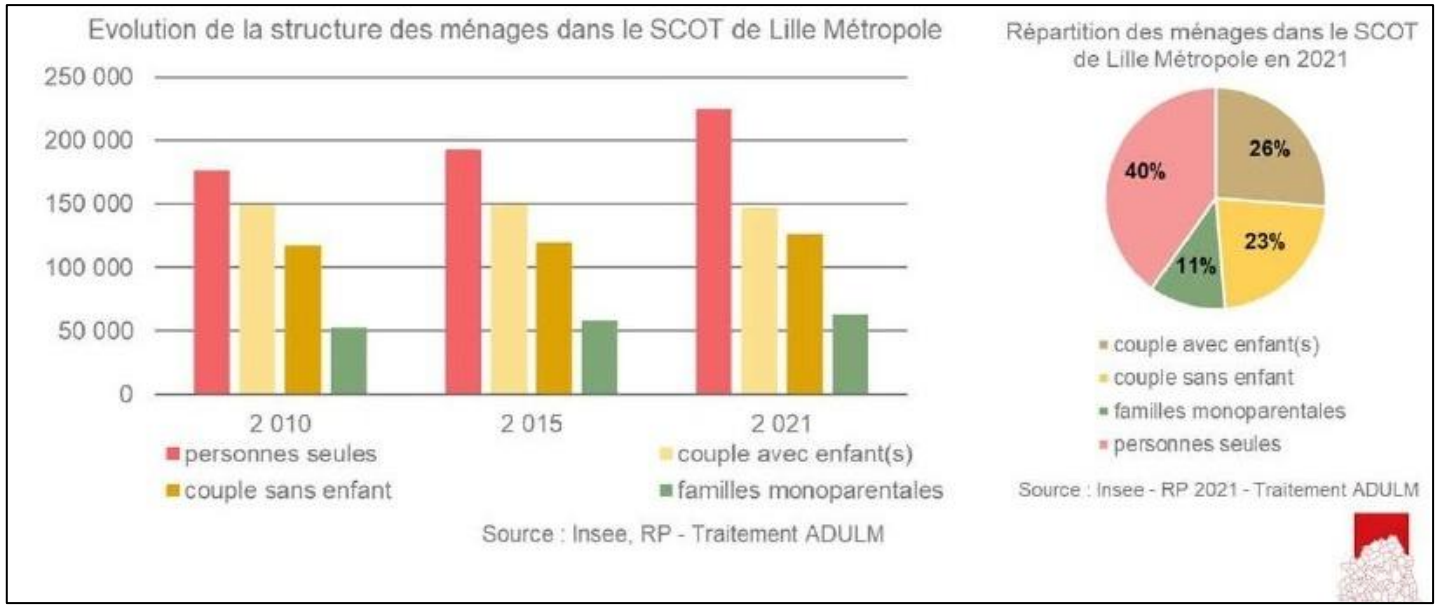
Croissance de la pop du SCoT de Lille Métropole : +0,34% par an entre en 2015 et 2021

Excédent naturel : +0,58% par an, +44 467 personnes depuis 2017

Déficit migratoire : -0,24% par an, -18 308 personnes depuis 2015

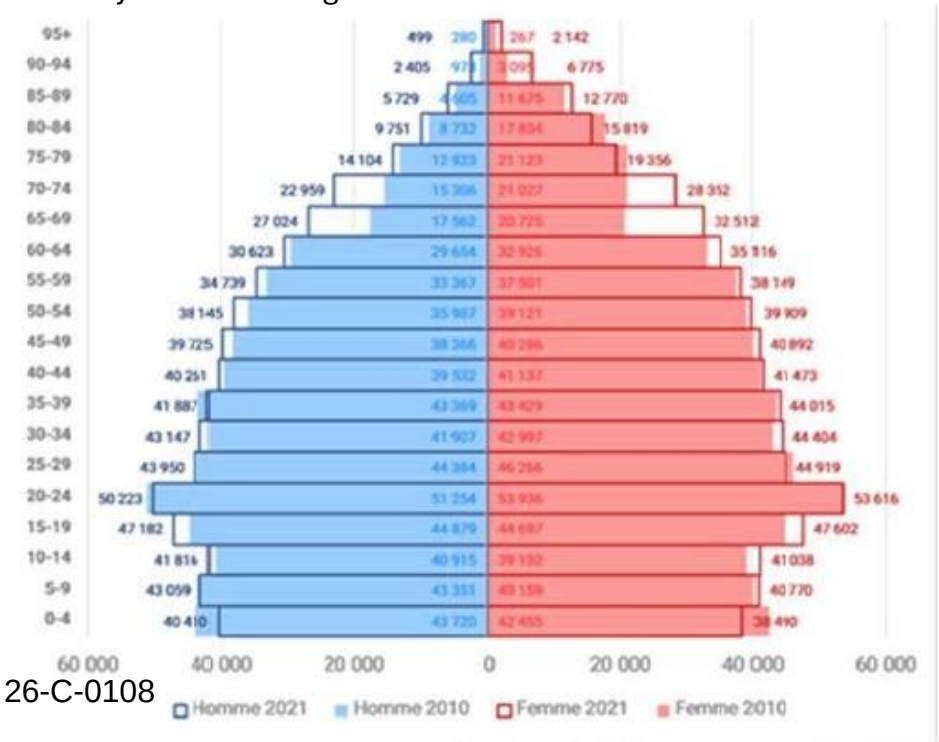


Démographie



La hausse continue du nombre de ménages, alors même que la population progresse plus lentement, traduit une demande de logements tirée par la diminution de la taille des ménages (personnes seules : 40% en 2021, +27% depuis 2010) plutôt que par la seule croissance démographique

Pyramides des âges à l'échelle du SCoT en 2010 et 2021



La classe des 20-24 ans, portée par la présence étudiante, contraste avec le vieillissement progressif (+43 075 seniors entre 2010 et 2021), deux dynamiques démographiques à concilier dans les choix d'équipements et de logements.

Environnement

RISQUES

Une pression persistante sur les sols et les espaces ouverts. Le territoire de la MEL présente des sols limoneux de bonne qualité agronomique, notamment sur la moitié sud, mais ces sols sont fragilisés par l'artificialisation et l'imperméabilisation. La poursuite de l'urbanisation réduit les fonctions naturelles des sols : infiltration des eaux pluviales, stockage du carbone, support de biodiversité, production agricole et régulation thermique.
Même si le relief relativement plat limite globalement l'érosion, certains secteurs — Ferrain, Mélantois, Pévèle, Weppes — restent exposés à des phénomènes localisés de ruissellement et d'érosion. La présence d'argiles à l'affleurement accroît aussi les risques de retrait-gonflement et complique l'infiltration des eaux pluviales.
Le risque principal est donc celui d'une perte progressive des fonctionnalités des sols, dans un contexte où ces derniers deviennent pourtant essentiels pour l'adaptation climatique, la gestion de l'eau et la préservation de la biodiversité.

Une ressource en eau vulnérable, qualitativement et quantitativement. L'eau constitue l'un des enjeux environnementaux les plus sensibles pour la MEL. Le territoire dépend notamment de la nappe de la craie et de la nappe du calcaire carbonifère. La nappe de la craie est en bon état quantitatif mais en mauvais état qualitatif et fortement vulnérable aux pollutions, tandis que la nappe du calcaire carbonifère est mieux protégée contre les pollutions mais en mauvais état quantitatif.
Les tensions quantitatives sont aggravées par le changement climatique. Depuis 2017, plusieurs années de sécheresse ont entraîné une baisse de la recharge des nappes, alors même que les besoins en eau progressent. Les documents signalent une diminution de 15 % de la recharge des nappes phréatiques et une hausse de 5 % des besoins en eau sur la même période.
Les eaux superficielles présentent également une situation préoccupante. La Marque, la Deûle, la Lys canalisée et le canal de Roubaix jouent un rôle majeur dans le paysage et les continuités écologiques, mais leur état écologique ou chimique reste souvent dégradé.
À cela s'ajoutent des difficultés liées à l'assainissement : les systèmes collectifs sont globalement performants par temps sec, mais se trouvent en surcharge hydraulique lors des épisodes pluvieux, du fait notamment de l'imperméabilisation et de l'arrivée d'eaux pluviales dans les réseaux.

Une biodiversité reconnue mais fragilisée et fragmentée. La MEL dispose de milieux naturels reconnus, notamment dans les vallées de la Lys, de la Deûle et de la Marque. Toutefois, ces milieux sont souvent de faible taille, isolés et fragmentés par l'urbanisation, les infrastructures routières, les voies ferrées et la pollution lumineuse.
Le cœur d'agglomération Lille-Roubaix-Tourcoing apparaît particulièrement minéral et faiblement doté en espaces verts et en milieux naturels reconnus. De larges parties du territoire, comme le sud de Lille ou certains secteurs des Weppes et de l'arc nord-ouest, sont également peu pourvues en espaces de nature protégés ou identifiés.
La perte de biodiversité est déjà marquée : les documents recensent 147 espèces floristiques disparues, 8 présumées disparues et 357 espèces faunistiques disparues. Cette dynamique est amplifiée par la disparition des haies, mares, talus, becques, prairies et par le recul du pâturage extensif.

Des paysages et patrimoines soumis à la banalisation. La MEL possède une grande diversité paysagère : métropole dense, campagnes des Weppes, vallée de la Deûle, vallée de la Marque, plaine de la Lys transfrontalière et plateau du Mélantois. Mais ces paysages sont soumis à de fortes pressions : extensions pavillonnaires peu intégrées, zones économiques ou industrielles insuffisamment végétalisées, infrastructures créant des coupures, enclavement de poches agricoles, friches urbaines et déficit de nature en ville. Le risque est celui d'une banalisation progressive des paysages, en particulier dans les transitions entre ville et campagne. Les ceintures vertes villageoises, les lisières agricoles et les éléments de la mosaïque agro-paysagère peuvent être fragilisés par une urbanisation mal maîtrisée.

Des risques naturels appelés à s'aggraver avec le changement climatique. Le risque d'inondation est très présent : 85 des 95 communes de la MEL semblent concernées, et plusieurs Plans de Prévention des Risques inondation sont approuvés, notamment sur la Marque, la Lys aval et Lille-Nord-Ouest pour le ruissellement.
Le territoire est également exposé aux mouvements de terrain, en particulier du fait de la présence de catiches et de cavités souterraines. 324 cavités sont recensées sur 26 communes. L'aléa retrait-gonflement des argiles est globalement moyen, mais fort sur certains secteurs comme Seclin, Santes, Lambersart, Erquinghem-le-Sec ou Mons-en-Barœul.
Le changement climatique risque d'aggraver ces phénomènes : pluies plus intenses, ruissellements plus fréquents, crues, sécheresses, tensions sur l'eau potable et possible apparition d'un risque incendie jusqu'ici limité.

Des pollutions historiques, nuisances et risques technologiques importants. Le territoire reste marqué par son histoire industrielle. Il compte 8 sites SEVESO, 340 ICPE soumises à autorisation, un PPRT autour du site « Produits chimiques de Loos », ainsi qu'une forte exposition au transport de matières dangereuses par autoroutes, voies ferrées, canaux et canalisations.
Les pollutions historiques sont nombreuses : 200 sites BASOL, 6 300 sites BASIAS, 120 secteurs d'information sur les sols et 156 friches industrielles représentant environ 390 hectares. Les sédiments des canaux et rivières sont également concernés par des pollutions liées au passé industriel. Le bruit et la qualité de l'air constituent aussi des enjeux majeurs de santé environnementale. Les nuisances sonores sont principalement liées aux infrastructures routières, puis ferroviaires. La qualité de l'air est affectée par les particules fines, l'ozone et les émissions du trafic routier.

Une forte contribution des transports et du bâti aux émissions de gaz à effet de serre. Les transports représentent environ 40 % des émissions directes de gaz à effet de serre de la MEL, dont 98,6 % sont liées au trafic routier. Les émissions associées au transport de marchandises sont particulièrement préoccupantes, car elles progressent fortement.
Le résidentiel constitue également un poste majeur de consommation énergétique, avec 32 % de la consommation finale d'énergie. La performance énergétique du bâti existant est donc un enjeu central, notamment dans les tissus anciens.
Enfin, le changement climatique est déjà visible : hausse des températures, vagues de chaleur, perturbation du cycle de l'eau, pluies intenses et sécheresses. La température de 41,4 °C enregistrée à Lille le 25 juillet 2019 illustre cette vulnérabilité croissante.

OPPORTUNITÉS

La sobriété foncière, un levier de qualité environnementale. La maîtrise de l'urbanisation représente une opportunité majeure. En limitant les extensions urbaines et en privilégiant le renouvellement urbain, la MEL peut réduire la pression sur les espaces agricoles, naturels et paysagers.
Les friches, les dents creuses, les espaces déjà artificialisés ou sous-utilisés peuvent être mobilisés pour accueillir de nouveaux usages sans aggraver l'artificialisation. Cette stratégie permettrait de préserver les sols agricoles et naturels tout en répondant aux besoins de développement du territoire.

L'eau, une ressource stratégique à préserver et à valoriser. Les démarches engagées sur l'eau constituent un atout important : Opération de Reconquête de la Qualité de l'Eau, projet des « Gardiennes de l'Eau », protection des Aires d'Alimentation de Captages du sud de Lille et de Salomé, intégration des périmètres de protection dans les documents d'urbanisme.
La gestion durable des eaux pluviales constitue une opportunité structurante. L'infiltration au plus près du point de chute, les ouvrages de surface, la désimperméabilisation, les noues, les zones humides restaurées et les solutions fondées sur la nature peuvent contribuer simultanément à la recharge des nappes, à la prévention des inondations, à la biodiversité et au rafraîchissement urbain.

Un renforcement des trames écologiques. La MEL dispose déjà d'une identification fine des continuités écologiques, notamment autour de la Lys, de la Deûle, de la Marque, des hémicycles et de certaines campagnes nord-ouest. Cette connaissance permet de cibler les secteurs prioritaires de préservation et de restauration.
Les trames verte, bleue et noire peuvent être renforcées en préservant les zones humides, les cours d'eau, les prairies, les haies, les mares, les talus, les becques et les lisières. Ces éléments apportent des services écosystémiques multiples : biodiversité, gestion de l'eau, lutte contre l'érosion, rafraîchissement, cadre de vie et valeur paysagère.

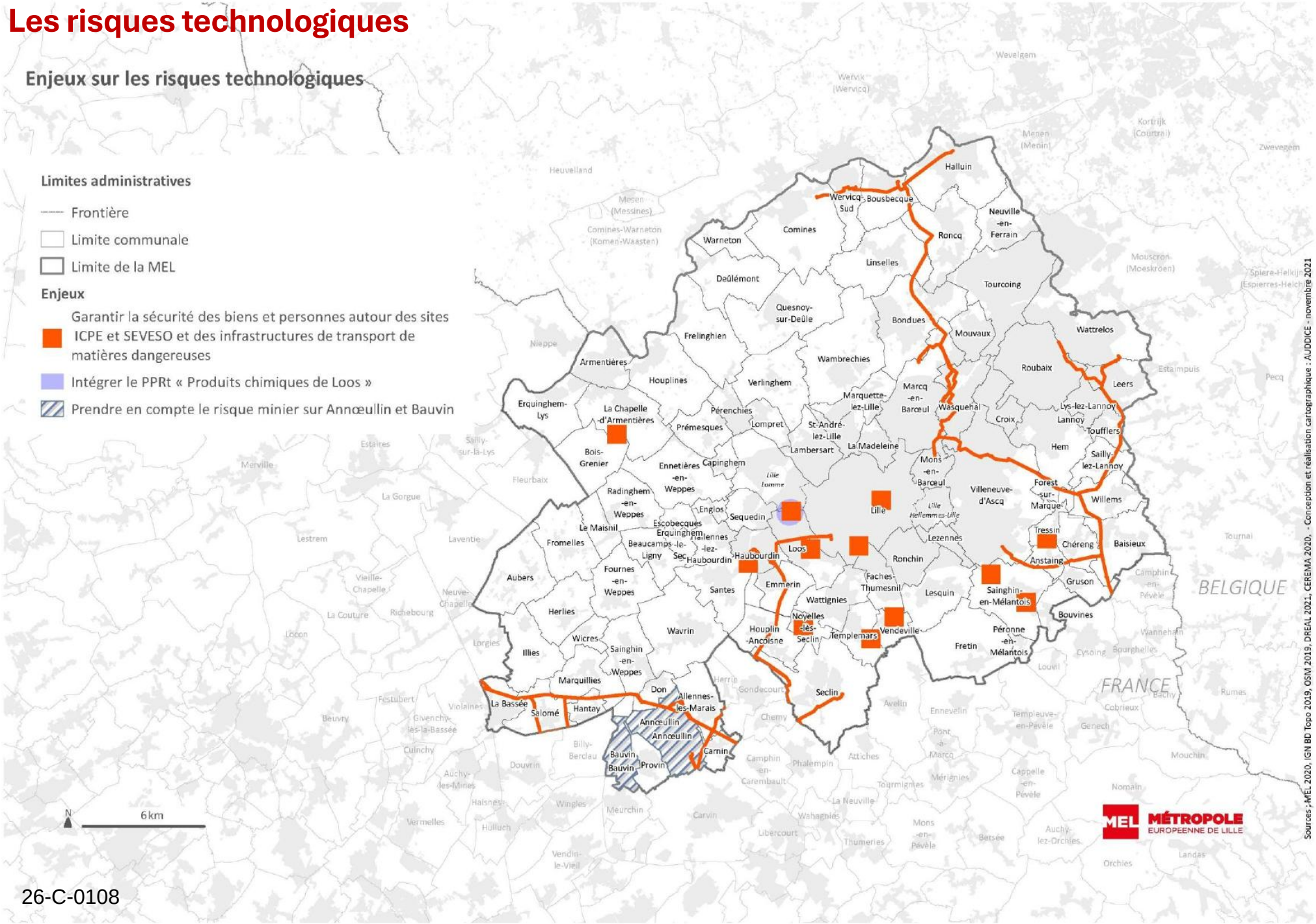
La nature en ville, un outil d'adaptation climatique. Le développement de la nature en ville est une opportunité particulièrement importante dans le cœur urbain Lille-Roubaix-Tourcoing, où les espaces verts de proximité sont déficitaires et où les tissus urbains sont très minéraux.
Les espaces verts, jardins privés, friches, bords de voirie, toitures végétalisées, murs végétalisés et cours d'écoles désimperméabilisées peuvent renforcer la biodiversité ordinaire, réduire les îlots de chaleur, améliorer la qualité de vie et contribuer à la santé environnementale.

Des paysages, un patrimoine et des friches à valoriser. La diversité paysagère de la MEL constitue un support fort pour construire une stratégie d'aménagement qualitative. Les vallées, les campagnes urbaines, les Weppes, le Mélantois, la plaine de la Lys et les franges agricoles peuvent devenir des espaces de respiration, de loisirs, de biodiversité et d'identité métropolitaine.
Le patrimoine bâti remarquable et ordinaire — monuments historiques, beffrois UNESCO, patrimoine industriel, fermes, maisons ouvrières, cités, bâtiments agricoles — peut être mobilisé comme levier de qualité urbaine et de réutilisation du bâti existant.
Les friches constituent une opportunité particulièrement stratégique : elles permettent de limiter la pression sur les campagnes, de recycler du foncier déjà artificialisé, de traiter des pollutions historiques et d'accueillir de nouveaux usages urbains, écologiques ou énergétiques.

Un urbanisme plus sobre en déplacements pour réduire les nuisances. Les politiques déjà engagées — Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, PCAET, Zone à Faibles Émissions — offrent des leviers pour réduire l'exposition des habitants au bruit et à la pollution de l'air.
L'urbanisme peut contribuer directement à cette amélioration en limitant les besoins de déplacements automobiles, en organisant la ville des courtes distances, en renforçant les modes alternatifs à la voiture et en évitant d'implanter de nouveaux logements ou équipements sensibles dans les secteurs les plus exposés aux nuisances.

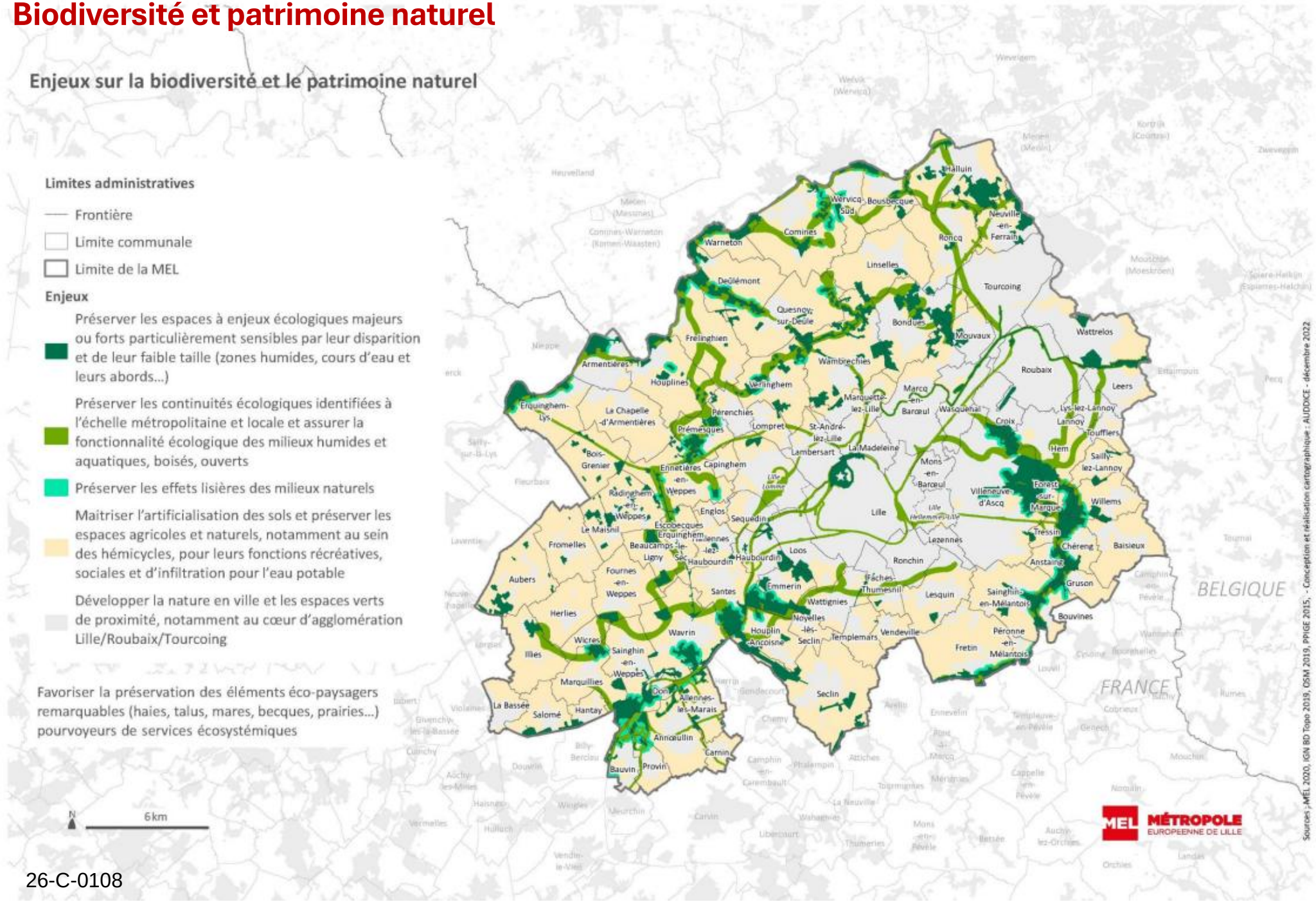
Une transition énergétique et climatique à accélérer. La MEL dispose d'un potentiel de développement des énergies renouvelables : photovoltaïque sur ombrières de parkings, friches, anciennes carrières ou délaissés ; géothermie sous conditions ; biomasse ; méthanisation ; chaleur fatale ; réseaux de chaleur existants.
Les objectifs métropolitains sont ambitieux : réduction des consommations énergétiques de 16 % d'ici 2030 et de 39 % d'ici 2050 par rapport à 2016 ; augmentation de la production locale d'énergies renouvelables de 1 TWh en 2016 à 2,3 TWh en 2030, puis 3 TWh en 2050.
La rénovation énergétique du bâti, l'optimisation des réseaux de chaleur, la sobriété des formes urbaines et la réduction des déplacements routiers constituent les principaux leviers pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et renforcer la résilience climatique du territoire.

Les risques technologiques

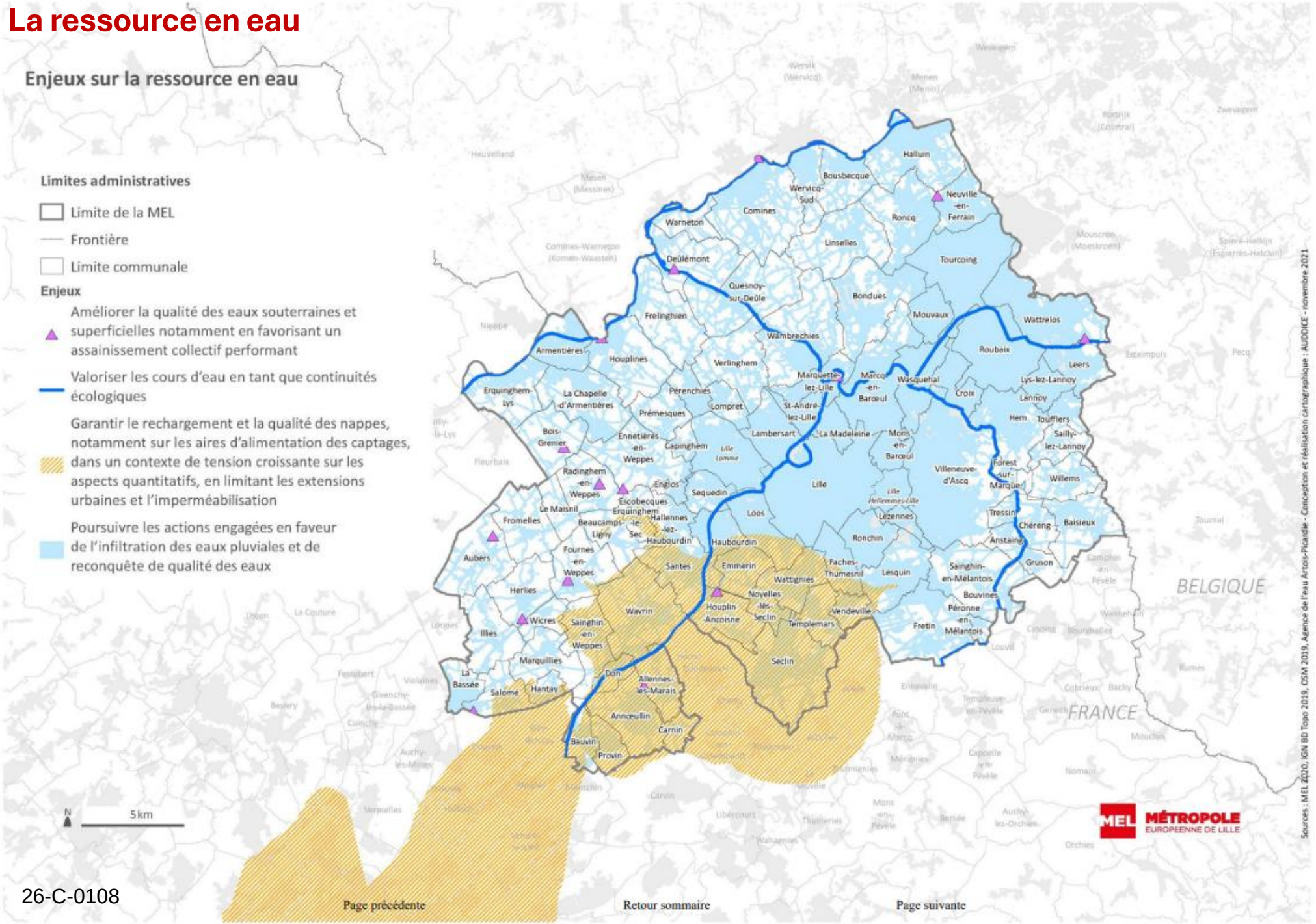


Biodiversité et patrimoine naturel

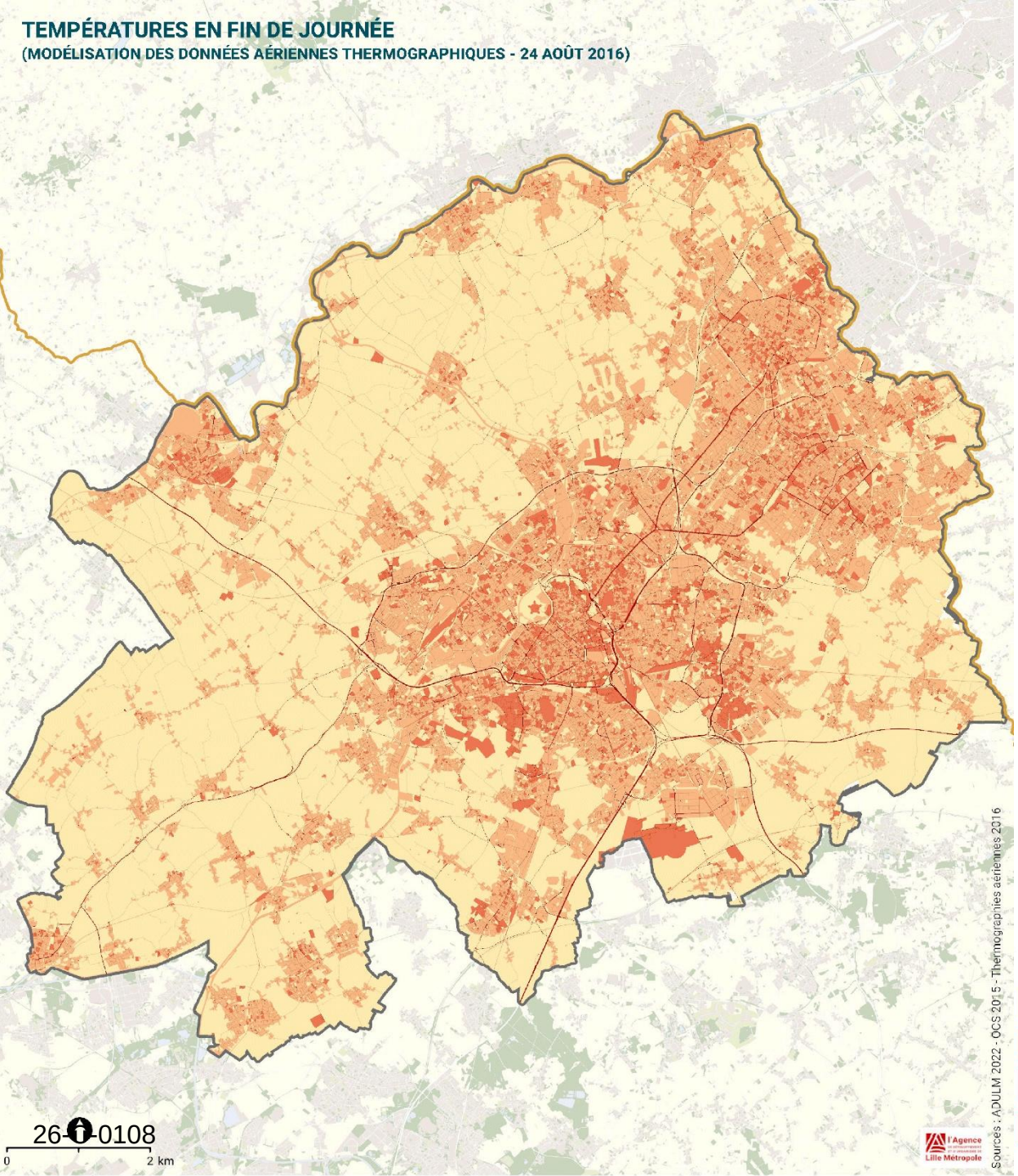
Enjeux sur la biodiversité et le patrimoine naturel



La ressource en eau



Environnement



Les écarts de température observés en soirée (jusqu'à 27°C contre 24°C en zone rurale) illustrent l'exposition aux îlots de chaleur urbains, qui touche deux tiers de la population résidentielle de la MEL

Habitat

RISQUES

Un recul préoccupant de la production de logements neufs. Avec seulement 6577 logements commencés par an entre 2019 et 2023, le territoire connait une baisse de 6% par rapport à la période 2014-2018. L'habitat constitue cependant un poste important de consommation d'espace naturels, agricoles et forestiers, avec 238,9 hectares consommés sur la période 2011-2021.
Ce ralentissement de la construction intervient alors même que la croissance démographique et la diminution de la taille moyenne des ménages continuent de générer une demande croissante en logements. Cette situation est particulièrement préoccupante dans un contexte où le SCoT de Lille Métropole a connu une dynamique de production de résidences principales nettement supérieure à celle des SCoT voisins (+57 231 résidences principales entre 2010 et 2021, contre +32 164 dans les territoires voisins), une dynamique qui pourrait être compromise par ce recul récent.

Une croissance rapide de la part des résidences secondaires. Les résidences secondaires ont triplé depuis 2011 pour atteindre 9550 logements en 2022, dont près de 5000 à Lille. Cette évolution s'accompagne d'un léger recul de la part des résidences principales (-1,5 point depuis 2011, à 92,1%), ce qui pourrait, si la tendance se poursuit, accentuer la tension sur le parc de logements destinés à la résidence permanente dans un contexte déjà marqué par une production insuffisante.

Des besoins pour les publics spécifiques partiellement satisfaits. Concernant les étudiants, dont les effectifs ont augmenté de 25% en dix ans pour atteindre 136 813 inscrits dans la MEL en 2023-2024, environ 67 000 doivent être logés de manière autonome, mais seulement 20 000 places en résidences étudiantes sont disponibles, couvrant les trois quarts des besoins identifiés. Concernant les séniors, bien que la majorité soit propriétaire de leur logement (le plus souvent une maison), le besoin de développer une offre adaptée à leurs attentes (habitat accompagné, habitat inclusif, colocations seniors) reste important pour permettre la rotation dans les logements familiaux occupés par des personnes âgées vivant seules ou en couple. La situation est encore plus critique pour les publics les plus précaires : la MEL comptait en avril 2025, 3041 ménages (soit 5699 personnes) en attente d'une solution d'hébergement ou de logement auprès du SIAO, soit une augmentation de 1180 ménages depuis 2019, et le taux d'attribution de logement social pour les ménages sans abri n'était que d'une attribution pour 4,8 demandes en 2024, avec une augmentation de 1086 demandes contre seulement 184 attributions supplémentaires entre 2018 et 2024.

Un parc de logements vieillissant et fragile. Avec 57% du parc antérieur à 1974, date de mise en place des premières réglementations thermiques, le territoire dispose d'un parc majoritairement ancien et potentiellement énergivore. Bien que la part de logements énergivores (étiquettes E, F et G) dans la MEL soit inférieure à la moyenne régionale (35% contre 42%), ce qui s'explique par un parc plus récent et une présence importante de logements sociaux, 5759 logements sociaux sont néanmoins considérés comme des passoires énergétiques en 2024. La précarité énergétique touche 102 020 ménages dans le SCoT, soit 18,1% des ménages, un taux supérieur à la moyenne régionale (15,3%), avec des situations particulièrement aiguës à Lille (27,8%), Roubaix (27,3%) et Loos (27%). Le parc de logements potentiellement indignes connaît par ailleurs une croissance continue, passant de 32 000 à 40 000 logements dans la MEL entre 2013 et 2022, Roubaix concentrant à elle seule 7000 logements potentiellement indignes en 2024, soit un quart des signalements d'habitat indigne du département du Nord.

Des inégalités socio-spatiales fortes dans la répartition et l'occupation du parc. La pression sur le parc locatif social est particulièrement forte, avec 61% de demandes externes et 39% de demandes de mutation, et un rapport de 7 demandes pour une attribution dans la MEL (5,5 en CCPC). Le délai d'attribution s'est par ailleurs allongé pour atteindre 19 mois dans la MEL en 2024, contre 14 mois en CCPC, cette pression étant liée au ralentissement de la construction de logements sociaux et à la faible rotation dans ce parc. Sur les 133 communes du SCoT soumises à la loi SRU, 30 n'atteignent pas le taux obligatoire de 25% de logements sociaux, dont 22 communes présentant un taux inférieur à 21%. Enfin, l'accession à la propriété est rendue de plus en plus difficile par le contexte économique et le marché immobilier, ce qui pourrait accentuer les difficultés pour les jeunes ménages et les classes moyennes à se loger durablement sur le territoire.

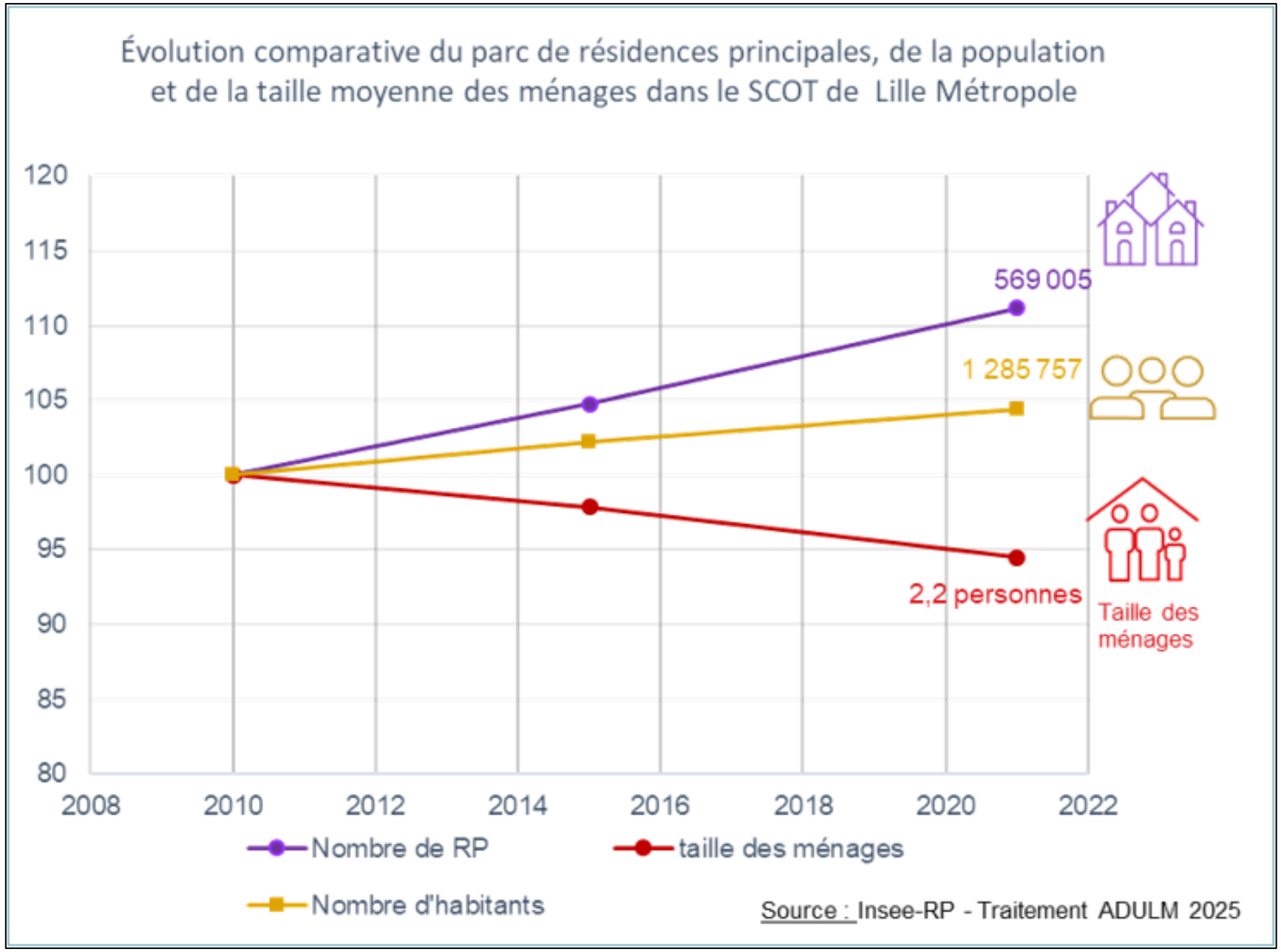
OPPORTUNITÉS

Un potentiel important de remobilisation du parc existant. Dans la MEL, 10 063 logements privés sont vacants depuis deux ans ou plus (dont 64% d'appartements), auxquels s'ajoutent 429 logements vacants dans la CCPC. Cette vacance est concentrée pour 60% dans les territoires lillois et roubaisien, ce qui pourrait permettre de cibler des actions de remobilisation dans des secteurs bien identifiés. Par ailleurs, le phénomène de sous-occupation, particulièrement marqué dans la couronne de la métropole lilloise où 41% des maisons individuelles sont sous-occupées (contre 21% dans le pôle urbain), représente également un gisement potentiel pour favoriser la rotation des logements familiaux, notamment ceux occupés par des propriétaires âgés vivant seuls ou en couple.

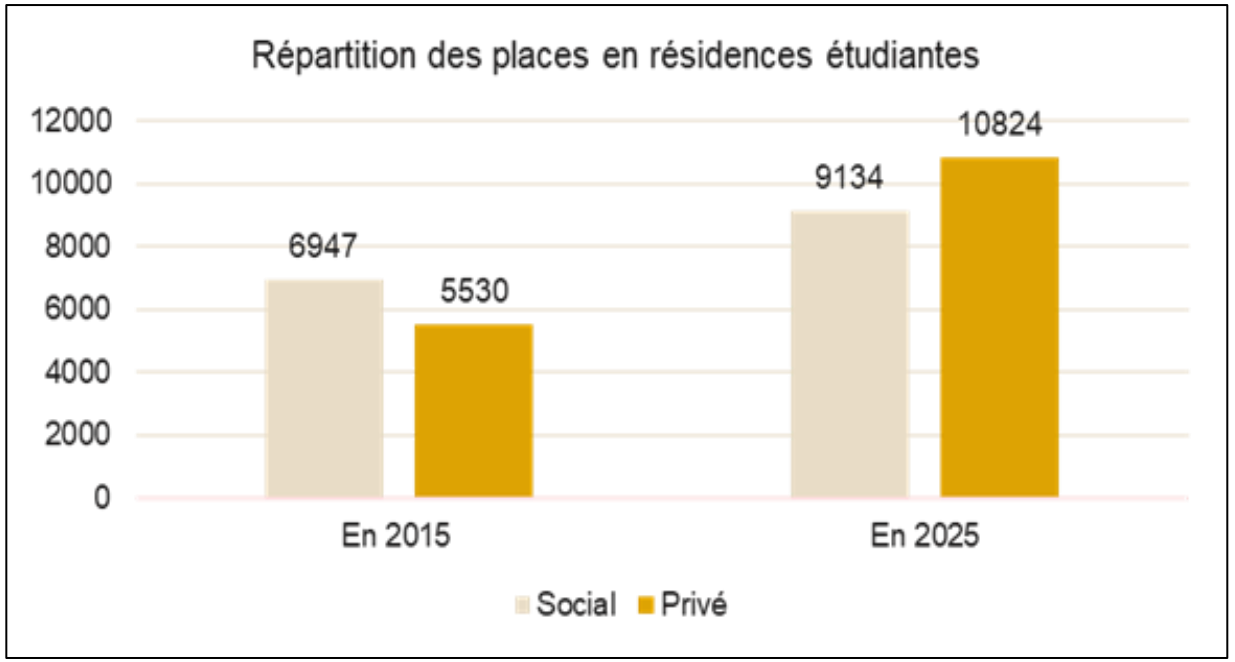
Une dynamique positive pour répondre aux besoins des petits ménages. La part des logements de 2 et 3 pièces dans le parc de résidences principales a augmenté entre 2011 et 2022, en cohérence avec la croissance du nombre de petits ménages, ce qui témoigne d'une capacité du territoire à adapter progressivement son offre aux évolutions démographiques.

Des leviers d'action à développer pour les publics spécifiques. Pour les étudiants, 4000 nouvelles places en résidences étudiantes sont en projet, dont 43% en logements sociaux, ce qui permettrait de réduire le déficit actuel tout en diversifiant l'offre entre le secteur social et le marché locatif privé en plein essor. Pour les seniors, de nombreuses solutions d'habitat accompagné ou de vie partagée existent déjà et peuvent être développées : résidences autonomie, résidences services, logements Octave, habitat inclusif, colocations seniors, cohabitation ou résidences intergénérationnelles. Pour les publics les plus précaires, des dynamiques positives sont également à l'œuvre dans la MEL, avec une augmentation de 792 logements sociaux destinés aux ménages aux revenus les plus bas, une croissance de 25% du parc de pensions de famille et de résidences accueil entre 2018 et 2025, ainsi qu'une augmentation de 60 places en résidences habitat jeunes par rapport à 2022, portant le total à 1116 places.

Un outil spécifique pour les primo accédants. L'outil du Bail Réel Solidaire (BRS) représente une opportunité importante pour l'accession à la propriété des primo-accédants dans un contexte de marché immobilier tendu. Il permet de dissocier le foncier du bâti pour réduire le coût d'acquisition et améliore significativement la part théorique d'accessibilité d'un couple avec deux enfants à un logement neuf dans plusieurs communes du territoire : à Lille-Fives par exemple, l'accessibilité passe d'environ 46% dans le neuf classique à 60% via le BRS-MEL. Ce dispositif pourrait ainsi bénéficier potentiellement à 53 000 à 60 000 ménages dans la MEL, constituant un levier significatif pour faciliter le parcours résidentiel des classes moyennes et des familles sur le territoire.

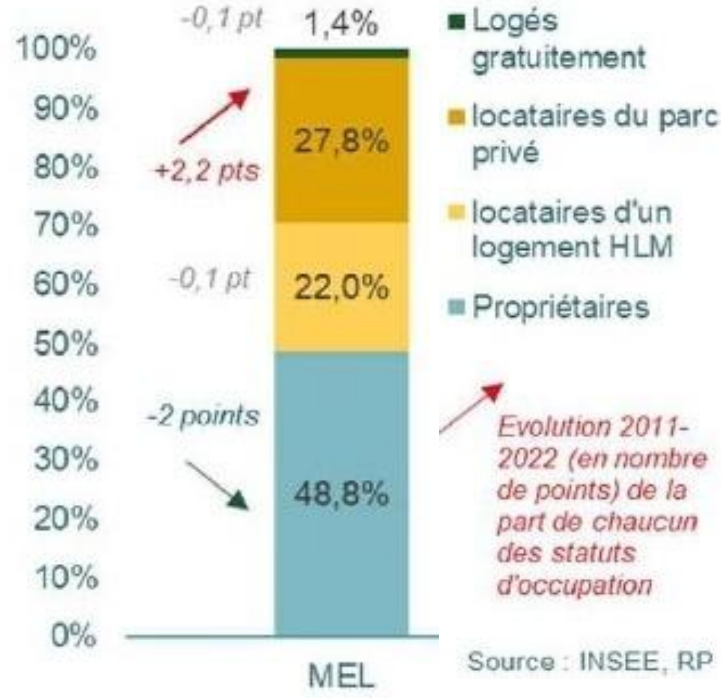

Évolution comparative du parc de résidences principales, de la population et de la taille moyenne des ménages dans le SCOT de Lille Métropole
120
115
110
105
100
95
90
85
80
2008
2010
2012
2014
2016
2018
2020
2022
569 005
1 285 757
2,2 personnes
Taille des ménages
Nombre de RP
taille des ménages
Nombre d'habitants
Source : Insee-RP - Traitement ADULM 2025

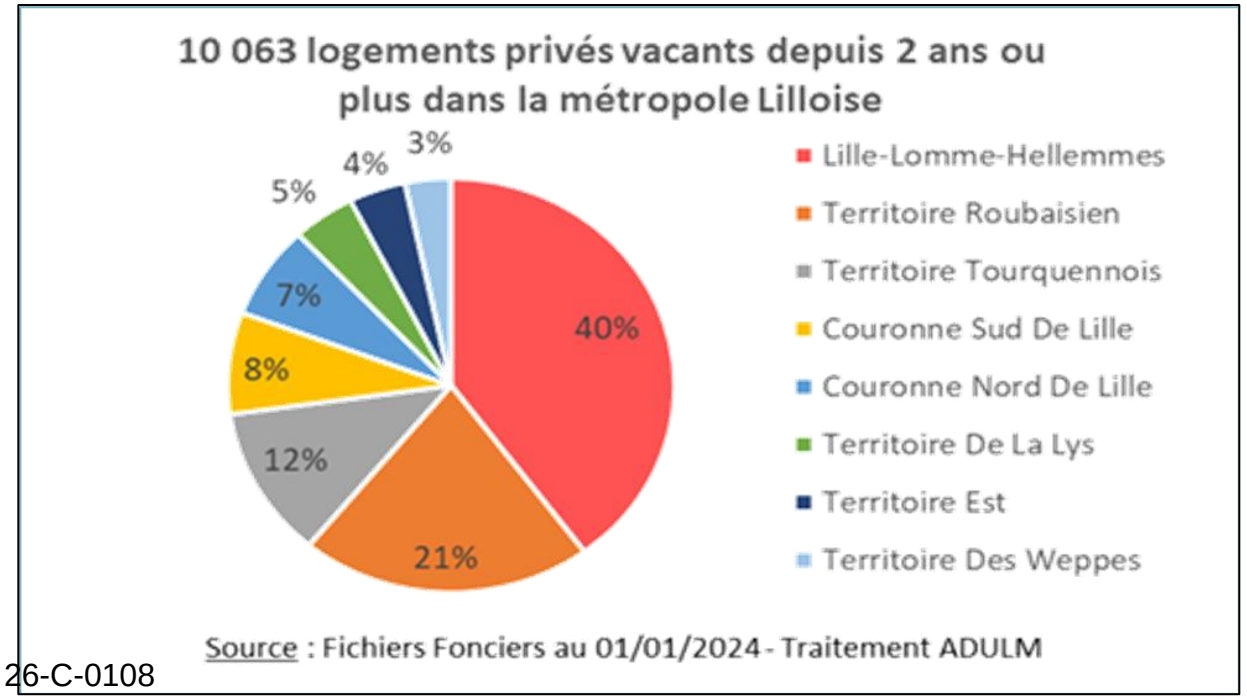
Habitat



Malgré une progression de 6 000 places entre 2015 et 2025, l'offre en résidences étudiantes ne couvre encore que les trois quarts des 67 000 besoins identifiés en logement autonome.

Statut d'occupation des résidences principales dans les EPCI du SCoT de la MEL en 2022





Les 10 063 logements privés vacants depuis plus de deux ans, concentrés à 60% sur les territoires lillois et roubaisien

Economie

RISQUES

Une dynamique métropolitaine de l'emploi qui masque de fortes disparités

La dynamique globale de créations d'emplois masque des écarts territoriaux qui se creusent plutôt qu'ils ne se résorbent : le Roubaisien plafonne à 55% de taux d'emploi et 19,4% de chômage, quand la Couronne Nord ou la CCPC affichent une santé économique nettement meilleure. Le risque n'est donc pas celui d'un territoire qui décroche globalement, mais celui d'une métropole à deux vitesses, où la réussite d'ensemble ne profite pas équitablement à tous ses habitants. À cela s'ajoute un vieillissement progressif du bassin d'actifs locaux, la population en âge de travailler progressant deux fois moins vite que l'emploi lui-même, ce qui pousse la métropole à s'appuyer toujours davantage sur des travailleurs venus de l'extérieur — une dépendance croissante à des flux qu'elle ne maîtrise pas entièrement, dans un contexte où les flux internes reculent partout et où les flux entrants progressent presque deux fois plus vite qu'eux.

La structure du tissu économique a une faible résilience face aux potentiels chocs

Le diagnostic confirme une tendance de fond : la part de l'emploi productif a reculé de près de trois points en dix ans, et le nombre d'ouvriers diminue quand celui des cadres progresse. Cette tertiarisation comporte un vrai risque de fragilisation si le socle productif venait à s'éroder davantage, d'autant que la logistique (50 000 emplois) et l'industrie restent des fonctions économiques majeures mais consommatrices de foncier, un besoin spécifique qui pourrait être mal anticipé dans une politique foncière trop restrictive. Cette fragilité est renforcée par une forme de dépendance structurelle aux grands groupes : à peine 1% des établissements — CHU, universités, grands sièges — concentrent plus de la moitié des emplois métropolitains, une force en période de stabilité mais une vulnérabilité en cas de réorientation stratégique de ces acteurs, sur laquelle la collectivité n'a que peu de prise directe. Le diagnostic pointe enfin un essoufflement du dynamisme entrepreneurial local (taux de création d'établissements en recul), à rebours de la tendance observée dans d'autres métropoles françaises comparables.

L'offre en immobilier économique est vieillissante

La consommation foncière économique repart nettement depuis 2015 (+46% entre 2015 et 2021), dans un contexte où la loi Climat et Résilience impose une trajectoire de sobriété de plus en plus contraignante, avec une échéance d'intégration fixée à février 2027. Le parc immobilier économique vieillit fortement : 44% du bâti a plus de quinze ans, une part croissante des locaux devenant obsolète. Les espaces publics des 143 parcs vieillissent et manquent d'investissement sur leurs voiries. À cela s'ajoute une mauvaise desserte en transport en commun et en mode doux, et une sur-exposition au risque d'ilôt de chaleur urbain.

Côté tertiaire, le marché des bureaux ralentit nettement depuis 2022 (151 000 m^2 commercialisés en 2024 contre 280 000 en 2018), avec 13% de vacance dont un quart jugé obsolète, et certains pôles comme Haute Borne ou Roubaix-Tourcoing-Wattrelos peinent à se commercialiser.

Enfin, le développement récent reste très spécialisé : la logistique et le commerce concentrent à eux seuls les trois quarts des nouveaux locaux d'activités, ce qui pourrait, sans vigilance, appauvrir progressivement la mixité fonctionnelle du tissu économique métropolitain — une pression que les grands projets en cours (SERM, Canal Seine-Nord Europe) risquent encore d'accentuer.

Une très forte dépendance énergétique de l'économie

territoire affiche une dépendance énergétique de 95%, pour une consommation cumulée de 7,5 TWh par an en électricité et en gaz. C'est objectivement le point de vulnérabilité le plus structurel du diagnostic : toute tension sur les prix ou l'approvisionnement énergétique aurait un impact direct et immédiat sur l'économie métropolitaine, bien au-delà du seul secteur industriel.

OPPORTUNITÉS

Une place de capitale régionale qui appelle à la coopération avec les territoires voisins

L'interdépendance entre l'économie locale et les ressources humaines extérieures au territoire n'est pas nécessairement une faiblesse si elle est assumée et organisée. Elle dessine en creux une complémentarité assez nette entre la métropole lilloise, spécialisée dans les services et les fonctions métropolitaines, et ses voisins, plus industriels et productifs. L'enjeu est donc moins de chercher l'autosuffisance que d'inscrire cette complémentarité dans une stratégie assumée de coopération interterritoriale, plutôt que de la subir comme une simple fuite de main-d'œuvre. La montée en gamme des qualifications locales (la part de cadres progresse fortement) est par ailleurs cohérente avec le rang de capitale régionale de la métropole et constitue un point d'appui pour cette stratégie.

Un équilibre possible entre socle productif et filières d'excellence

Le vrai enjeu n'est pas de choisir entre économie productive et économie de services, mais de préserver délibérément une place pour la première, en lui garantissant des capacités foncières adaptées. Le diagnostic identifie par ailleurs des filières d'avenir clairement différenciantes — numérique et IA, santé, économie circulaire, industries culturelles — avec un potentiel d'accélération par l'intelligence artificielle explicitement pointé comme piste à exploiter. Ces filières peuvent s'appuyer sur une armature tertiaire multipolaire déjà bien structurée (Euralille, Eurasanté, Euratechnologies, EuraCréative, Haute Borne), qui constitue une base solide pour organiser une hiérarchisation lisible de l'offre économique métropolitaine.

Une expérience acquise et des gisements existants pour la sobriété foncière

Le premier atout du territoire est que le modèle sobre fonctionne déjà, sans qu'il faille l'inventer : la règle des deux tiers en renouvellement urbain et un tiers en extension, fixée par le SCoT de 2017, est aujourd'hui largement respectée, avec 84% du foncier économique développé en renouvellement urbain et 91% des nouveaux locaux d'activités créés en ville. La marge de progression existe donc moins dans le changement de cap que dans l'amplification d'une trajectoire déjà engagée.

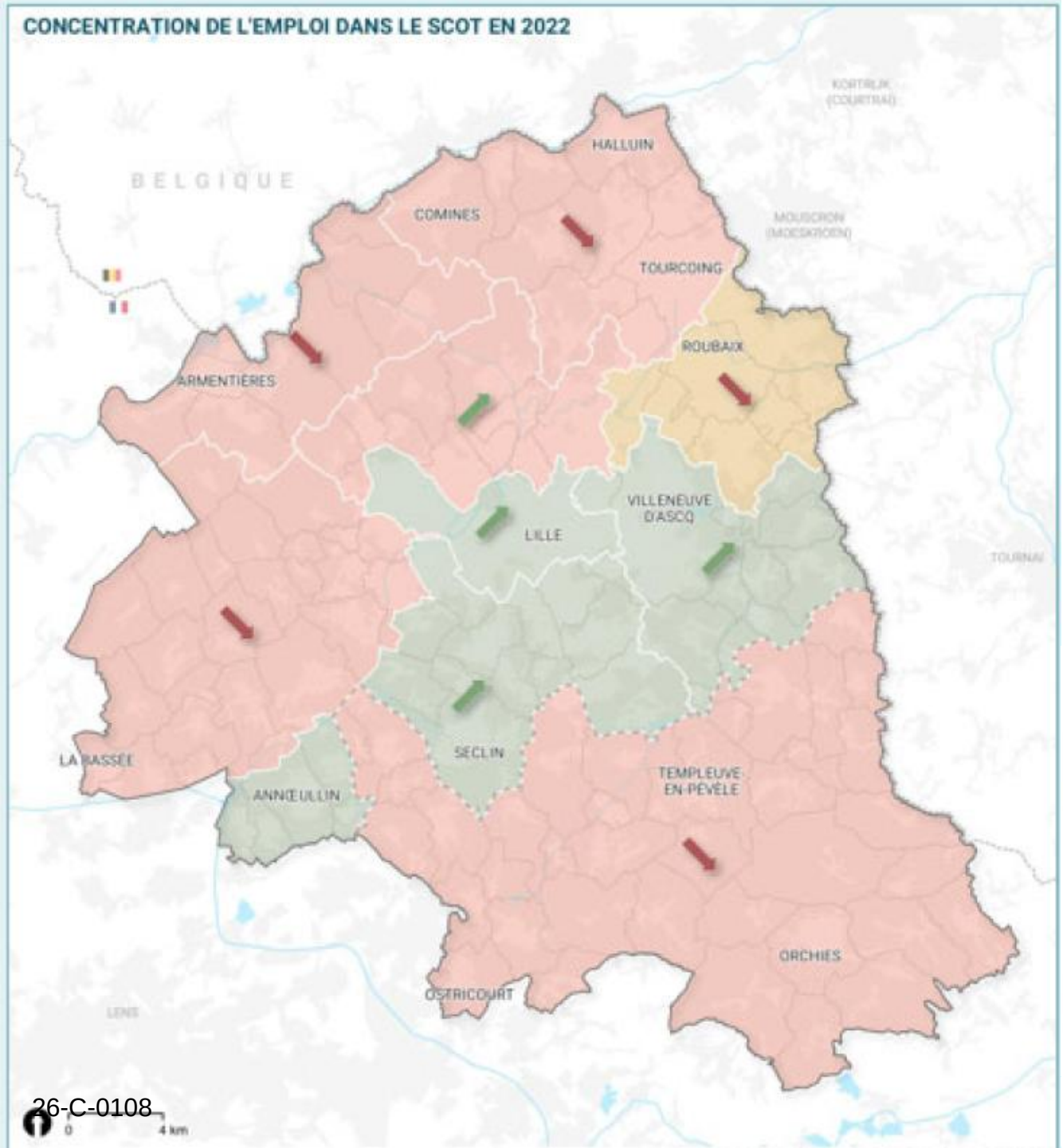
Le deuxième atout, plus dormant, réside dans le parc existant lui-même : le bâti vieillissant et le quart de vacance tertiaire réellement reconvertible constituent une réserve foncière invisible, mobilisable avant tout projet d'extension nouvelle, à condition d'engager une politique volontariste de requalification. Le troisième atout concerne les sites multimodaux : soixante sites, représentant 3 500 hectares, sont situés à moins d'un kilomètre d'une voie d'eau ou d'une infrastructure ferroviaire, mais restent largement sous-exploités, notamment pour la logistique — un levier tout trouvé de sobriété foncière et de décarbonation du fret, à condition de l'ériger en priorité d'aménagement.

La nécessaire transition énergétique comme opportunité de développement

Le diagnostic invite à retourner ce constat : plutôt que de subir cette dépendance comme un coût, le territoire peut chercher à la transformer en ressource, en développant des filières de proximité — énergies produites localement, économie circulaire, matériaux nouveaux — qui s'appuient sur les écosystèmes déjà présents plutôt que sur des flux importés. Cette logique rejoint directement les atouts fonciers multimodaux évoqués plus haut, qui peuvent devenir le support physique de cette transformation.

Le diagnostic ne dessine pas un territoire en danger, mais un territoire à un tournant : les ressources pour réussir la bascule vers un modèle plus sobre et plus résilient sont déjà largement identifiées — foncier en renouvellement urbain, sites multimodaux, parc à requalifier, filières d'avenir. La difficulté n'est donc plus de les identifier, mais de les mobiliser dans un cadre stratégique cohérent — une armature économique hiérarchisée et assumée — avant que la contrainte réglementaire (ZAN, loi Climat et Résilience) ne s'impose sans que le territoire ait pu la transformer en choix plutôt que de la subir.

Économie



Le territoire du SCOT LM offre 581 575 emplois pour environ 605 000 actifs, soit quasiment 1 emploi pour 1 actif. Toutefois, seuls 66 % des emplois sont occupés par des habitants du SCoT LM.

Le nombre d'emplois est en légère hausse depuis 2010 (+0,8%/an). Toutefois, ce dynamisme s'accompagne de disparités territoriales.

Indice de concentration de l'emploi*

- inférieur à 98
- de 98 à 102
- supérieur à 102

Evolution de l'indice entre 2011 et 2022

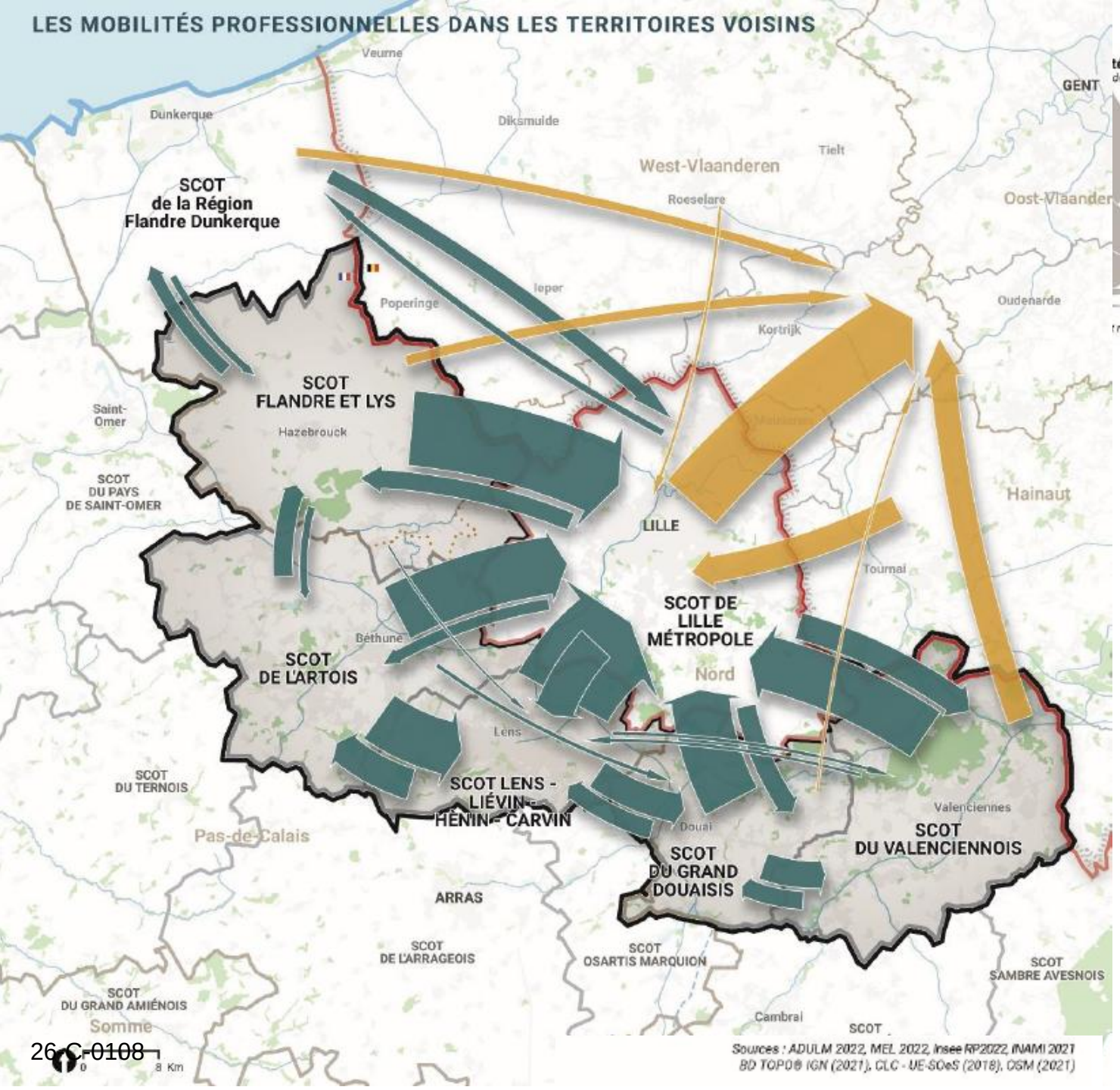
- augmentation
- baisse

Frontière France/Belgique (Fr/B)
SCOT Lille Métropole
Limite de commune
Limite MEL/CCPC

Janvier 2026 l'Agence Lille Métropole

*L'indice de concentration de l'emploi mesure le nombre d'emplois sur le territoire pour 100 actifs occupés. Si au-dessus de 100, le territoire fonctionne comme pôle d'emploi ; en dessous de 100, il a plutôt une fonction résidentielle

Économie



Les flux domicile-travail amènent de nombreux échanges avec les territoires alentours. On compte 180 000 navettes domicile-travail depuis ou vers le SCoT de Lille Métropole :

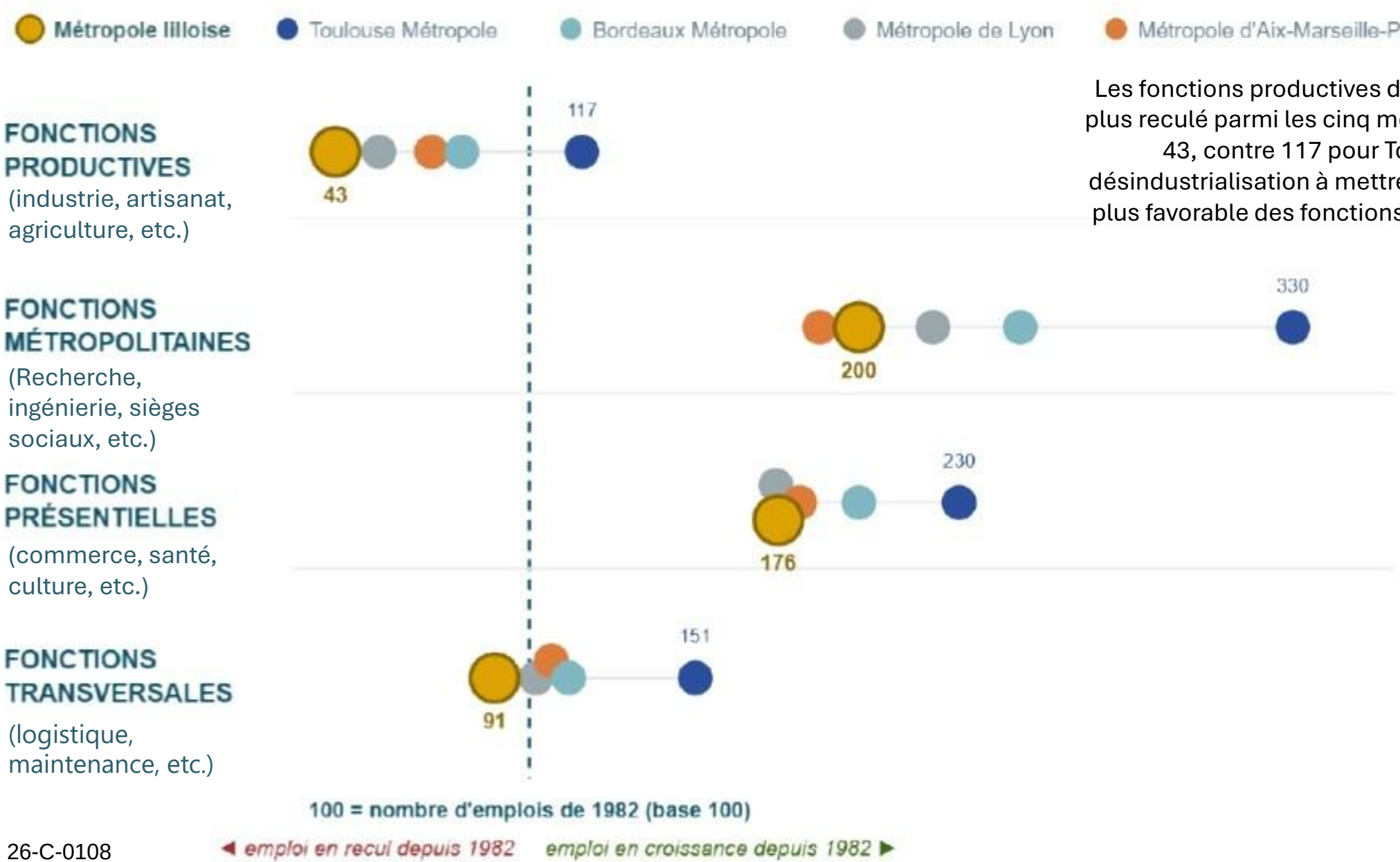
- 115 000 personnes extérieures au territoire viennent y travailler.

- 65 000 habitants du territoire en sortent pour leur travail

En comparaison avec ces flux d'échanges, 468 000 habitants du territoire du SCoT font leur navette domicile-travail au sein du SCoT.

Où se situe la métropole lilloise, fonction par fonction ?

Indice d'évolution de l'emploi en 2022 (base 100 du nombre d'emplois en 1982) — comparaison avec 4 grandes métropoles



Les fonctions productives de la métropole lilloise ont le plus reculé parmi les cinq métropoles comparées (indice 43, contre 117 pour Toulouse), un signal de désindustrialisation à mettre en regard de la progression plus favorable des fonctions métropolitaine (indice 200)

Agriculture / alimentation

RISQUES

Fragilité du capital foncier agricole. Même si la MEL est une des métropoles les plus agricoles de France, son capital foncier agricole est menacé. Malgré les politiques de sobriété foncière qui ont entrainé un ralentissement de la consommation des terres depuis 2010 (-4,5%), cette consommation se poursuit. Dans le même temps, les terres agricoles les plus fertiles sont menacées par l'érosion des sols et les coulées boueuses, entraînant une baisse du potentiel agronomique. Cette pression sur le foncier est accentuée par d'autres épiphénomènes : la sous-location à des agriculteurs belges venant produire de la pomme de terre qui fragilise l'accès au foncier local et en renchérit le coût pour les exploitants locaux ou dans une moindre mesure le développement potentiel du photovoltaïque au sol qui est aujourd'hui bien encadré mais qui peut constituer une pression nouvelle dans les années à venir.

Fragilités de l'économie agricole. Le nombre d'exploitations continue de diminuer (-16% depuis 2010), avec un vieillissement des chefs d'exploitation et un taux de renouvellement de seulement 49%, ce qui entraîne à la fois des disparitions d'exploitations et un agrandissement de leur taille moyenne. L'emploi agricole souffre d'un manque d'attractivité, avec une baisse de 18% des actifs depuis 2010 (contraintes du métier, niveaux de salaire, faible capacité des exploitations à embaucher,..). Cette situation est aggravée par une spécialisation excessive des cultures. 90% de la surface agricole utile est concentrée sur seulement quatre productions (pomme de terre, betterave, blé tendre et maïs), exposant fortement les exploitations à la volatilité des prix mondiaux. Les exploitations en polyculture-élevage, plus résilientes face aux crises, sont en recul. Le secteur agroalimentaire, premier pôle régional, connaît lui aussi des difficultés de recrutement liées au vieillissement de ses salariés. Le territoire manque d'équipements de transformation locale (légumeries, abattoirs, ateliers de découpe,...) ce qui entraine la sur exportation de certaines cultures qui pourraient pourtant trouver des débouchés locaux.

Dépendances aux marchés extérieurs et à la grande distribution. La dépendance aux importations est très forte, avec 9,5 millions de tonnes de produits alimentaires importés chaque année, dont la moitié parcourt plus de 1000 kilomètres, sans compter une dépendance aux intrants tels que les semences, l'énergie et les produits phytosanitaires. Par ailleurs, l'offre alimentaire reste fortement structurée par un système de distribution ultra-concentré sur la grande distribution, elle-même en plein questionnement. Le risque de manque de débouchés et d'entrainement vers le bas pour les producteurs du territoire est réel.

Faible potentiel nourricier. En termes de surface agricole utile, le potentiel nourricier du territoire ne représente que 14% des besoins de la population, ce qui signifie qu'il ne pourra jamais couvrir l'ensemble de la demande locale.

Fragilité face au changement climatique. Les productions actuelles, fortement consommatrices d'eau, devront faire face à une baisse des précipitations et à des sécheresses plus fréquentes, ce qui impliquera un recours accru à l'irrigation. À terme, les rendements agricoles devraient diminuer proportionnellement au réchauffement constaté. À l'inverse, l'impact environnemental des pratiques agricoles intensives qui surconsomment les ressources contribue à la dégradation générale de l'environnement.

Précarité alimentaire et baisse de la consommation. Près de 19% de la population vit sous le seuil de pauvreté, et 86 000 personnes ont eu recours à l'aide de la banque alimentaire en 2020, un chiffre en forte croissance. Certaines populations cumulent à la fois des difficultés d'accessibilité financière à une alimentation adaptée à leurs besoins et des difficultés d'accessibilité géographique à une offre alimentaire variée et saine, notamment dans des secteurs identifiés comme le versant nord-est (Tourcoing, Roubaix, Wattrelos), La Bassée, Armentières ou Loos. De façon générale, la part des dépenses alimentaires diminue face à la hausse des dépenses pré-engagées (logement-énergie-eau).

Agriculture / alimentation

OPPORTUNITÉS

Des atouts agricoles spécifiques du territoire. Certaines cultures propres au terroir local, comme les endives, la pomme de terre, les légumes de plein champ, le maraîchage ou les semences, ne peuvent pas être délocalisées, ce qui est un avantage. De fait, avec le volume de ces cultures produites sur place, le territoire pourrait être en situation de quasi-autonomie si une partie plus importante était transformée sur place et réorientée vers l'approvisionnement local au lieu d'être exportée. D'ailleurs, les ventes en circuits courts représentent déjà 37% des exploitations, et la dynamique est positive. Le fait que 38% des légumes commercialisés sur le marché de gros de Lomme proviennent déjà du Nord et du Pas-de-Calais constitue une base intéressante pour développer des coopérations d'approvisionnement avec les territoires voisins.

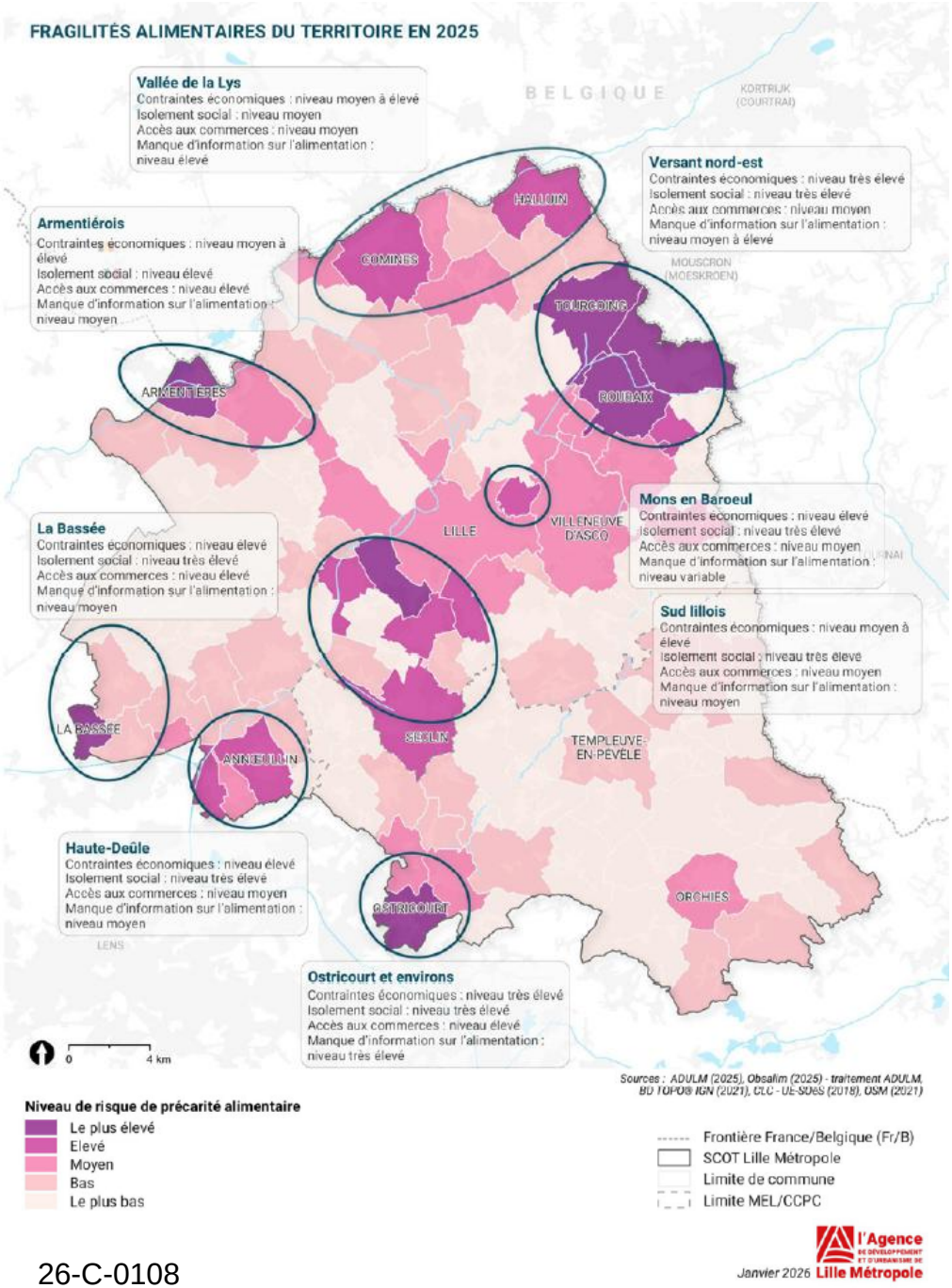
Des filières d'excellence au service de l'alimentation et de l'agriculture. Le pôle d'excellence Euralimentaire (comme celui du site AGFA sur la CCPC) peut devenir un outil majeur pour développer de nouveaux équipements, notamment une légumerie, répondant ainsi au manque actuel d'outils de transformation locale. Les marchés de gros existants, comme ceux de Lomme et de Phalempin, pourraient être davantage mobilisés pour diversifier les sources d'approvisionnement. Le tissu artisanal du territoire, qui représente environ 2500 entreprises dans des secteurs comme la boulangerie-pâtisserie ou la restauration traiteur, constitue également un atout à soutenir et développer.

L'agriculture comme levier de transition environnementale. Les sols agricoles et les haies représentant 62% du potentiel de séquestration carbone du territoire. La valorisation des déchets agricoles par méthanisation, déjà engagée avec 4 méthaniseurs existants, pourrait être développée dans une logique d'économie circulaire incluant la matière organique et le compost. Par ailleurs, de nombreuses pratiques alternatives commencent à émerger et pourraient être généralisées à plus grande échelle : agriculture biologique, agroforesterie, fermes labellisées bas carbone, maintien du couvert végétal, permaculture intensive ou agriculture régénérative. La mise en place de services agri-environnementaux rémunérés pourrait également permettre de mieux valoriser le rôle de l'agriculture dans la protection des paysages, de la biodiversité et des trames vertes et bleues.

L'évolution des modes de consommation alimentaire. Avec le vieillissement de la population le poids démographique des seniors va augmenter (xxx). Or, il s'agit d'une population globalement très en attente de produits locaux , de "made in France" et adepte des circuits courts de distribution. Parmi les plus jeunes, on note une tendance à la végétalisation du régime alimentaire. La culture locale des légumineuses permettrait d'améliorer le bilan carbone des productions agricoles et le potentiel nourricier du territoire. Enfin, la restauration collective, en particulier scolaire, représente un débouché majeur pour les productions locales, pourvu que les filières soient bien structurées.

Le patrimoine rural, culturel et gastronomique du territoire constitue un atout d'identité fort, sur lequel une attractivité touristique pourrait être davantage construite et valorisée.

Agriculture / alimentation



Le territoire est largement exportateur sur certaines cultures historiques (endives, pommes de terre) mais en sous-production pour la viande bovine et pour les œufs, révélant une autonomie alimentaire locale qui se heurte à la spécialisation agricole

Exemples de volumes de production sur le territoire du SCoT			
Endives	10,3 M pers	Viande bovine	145.000 pers
Pommes de terre	5,3 M pers	Œufs	170.000 pers
Pois & haricots	3,8 M pers		
Blé tendre	2,1 M pers		
Lait	1,9 M pers		

Les secteurs cumulant contraintes économiques, isolement social et manque d'accès aux commerces (versant nord-est, La Bassée, Armentiérois) recoupent largement les zones déjà identifiées comme fragiles dans l'analyse socio-démographique.

Mobilité

RISQUES

Dépendance persistante à la voiture et aux modes routiers. Avec 58% de part modale voiture pour les habitants du territoire (contre 44% à Lyon, 47% à Nice), et un transport de marchandises dépendant à 87% de la route, le territoire reste structurellement orienté vers les modes carbonés. Les écarts sont considérables selon les secteurs (31% de part modale voiture à Lille contre 74% dans les Weppes), révélant une fracture territoriale en matière de mobilité durable.

Premier poste émetteur de GES, avec une décarbonation encore très limitée. Les transports représentent 35 à 40% des émissions de GES du territoire, dont 95% imputables aux modes routiers. La décarbonation du parc reste embryonnaire (2,5% de véhicules électriques en 2024) et le parc de poids lourds demeure quasi exclusivement diesel (97%), alors même que le parc de VUL a augmenté de plus de 30% depuis 2011.

Congestion croissante aux entrées d'agglomération. Les trafics d'entrée d'agglomération ont augmenté de 1%/an entre 2006 et 2019, avec des sections atteignant 190 000 véhicules/jour, et un trafic de transit poids-lourds (environ 17 000 PL/j) concentré sur l'axe nord-sud (A1, A22, A23, A17 belge). Ce trafic de transit, externe au territoire, génère des nuisances sans bénéfice local direct.

Décrochage des parts modales alternatives par rapport à d'autres métropoles. Malgré une offre TC déployée conséquente, la fréquentation reste inférieure à d'autres agglomérations comparables (145 voyageurs/habitant/an à Lille contre 231 à Lyon, 256 à Strasbourg). Les efforts engagés ne se traduisent pas par les gains attendus en parts modales alternatives.

Tension entre raréfaction du foncier et besoins en infrastructures. 8% du territoire est déjà occupé par des infrastructures de transport, et 136 hectares d'ENAF ont été mobilisés entre 2011 et 2021 pour ces infrastructures (10% de la consommation foncière totale). Dans le contexte ZAN, les futurs projets (SERM, Extramobile, logistique) devront composer avec une ressource foncière de plus en plus contrainte.

Conflits d'usage entre fonctions économiques et projets d'aménagement. Des secteurs économiques stratégiques (notamment liés à la logistique fluviale et portuaire comme le Port de Lille) peuvent entrer en conflit avec d'autres ambitions d'aménagement (exemple cité : projet de tramway), posant la question de l'arbitrage entre fonctions productives et mobilité douce.

Connexion ferroviaire et fluviale du tissu économique très limitée. Seuls 3 sites disposent encore d'Installations Terminales Embranchées (ITE) en activité, 310 hectares de fonciers économiques en bord à voie d'eau équipés d'au moins un quai. La majorité des activités économiques reste desservie par la route et les poids-lourds, freinant le report modal pour les marchandises.

Précarité et inégalités d'accès à la mobilité. Le document souligne une précarité grandissante face à la mobilité, touchant les habitants à faibles revenus, les quartiers QPV et les zones rurales isolées, nécessitant des dispositifs d'accompagnement spécifiques qui restent à développer.

Risque sur la pérennité économique de la logistique urbaine décarbonée. Les initiatives de logistique du dernier kilomètre décarbonée (CMDU à Lille) peinent à trouver un modèle économique viable tant que l'accessibilité des centre ville en camion restent autorisée et moins chère que ses alternatives, alors que la contrainte sur les zones denses va s'accentuer avec les projets Extramobile.

OPPORTUNITÉS

Position de carrefour européen pour les flux de personnes et de marchandises. Le territoire est positionné sur un corridor européen majeur (Benelux, Grande-Bretagne, région parisienne), avec une desserte LGV vers Londres et Bruxelles (21 millions de passagers en 2021) et un réseau autoroutier dense en grande partie gratuit, consolidant son rôle de hub de mobilité à l'échelle du Range Nord.

Flux domicile-travail inter-territoriaux comme moteur de coopération. Avec 115 000 entrants et 60 000 sortants quotidiens (dont 61% avec les SCOT voisins et 12% avec la Belgique), et une croissance de 20% en 10 ans, ces flux structurants offrent une base concrète pour construire des politiques de mobilité partagées avec les territoires limitrophes, notamment via le SERM.

Projets de transport structurants à fort potentiel : Extramobile et SERM. Ces projets visent à densifier l'offre existante (tramway, BHNS) et à améliorer les services ferroviaires d'ici 2050. Ils représentent une opportunité de rééquilibrage modal majeur, avec une augmentation projetée de la population à proximité des transports collectifs lourds : de 355 000 habitants (29%) actuellement à moins de 500m d'un point de desserte, à 525 000 habitants (43%) en 2035.

Réseau ferroviaire performant en lien avec les territoires voisins. L'offre ferrée vers les territoires voisins est comparable au périurbain strasbourgeois et supérieure à celle de Bordeaux, Toulouse ou Nantes, avec des parts modales déjà robustes (15-20%) sur les flux domicile-travail, croissant avec la distance — une base solide pour développer davantage l'usage du train.

Potentiel de massification multimodale pour le fret. Les Ports de Lille ont vu leur trafic augmenter de 60% entre 2015 et 2024 (passant de 22% à 31% de part modale fer+eau), avec le Port de Santes récemment reconnecté au ferroviaire. La plateforme Delta 3 présente des opportunités fortes pour la massification ferroviaire, et l'achèvement de la liaison Seine-Escaut renforcerait cette dynamique.

Dynamique positive sur les modes actifs. Les aménagements cyclables ont augmenté de 50% depuis 2015 (650 km en 2024 côté MEL), avec des hausses de pratique cyclable de près de 80% dans certains secteurs. La marche à pied reste le deuxième mode le plus utilisé (environ 30% de part modale), avec des bénéfices significatifs pour la santé publique.

Recyclage urbain du foncier dédié au stationnement. Avec 1 280 hectares de stationnement non couvert à l'échelle du SCOT (soit près de deux fois le gisement de friches industrielles), ce foncier représente un potentiel important de densification, végétalisation ou production d'énergie, offrant une réponse alternative aux contraintes du ZAN.

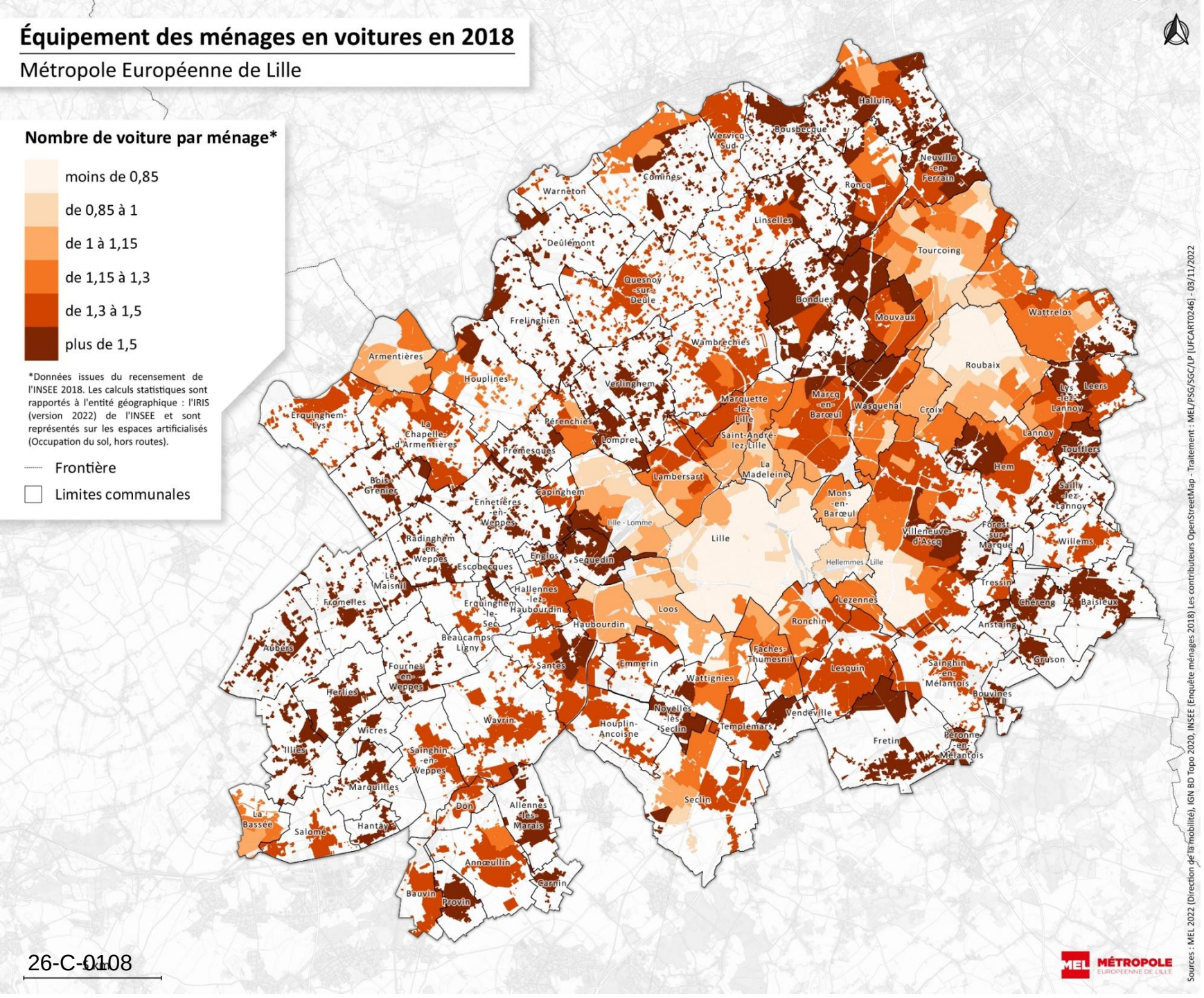
Effet de levier du stationnement contraint sur le report modal. À desserte équivalente en tramway ou métro, la part modale TC passe de 13% à 21% lorsque le stationnement à destination est contraint — un outil de politique publique directement actionnable pour orienter les comportements de mobilité.

Logistique comme secteur économique stratégique à conforter. Avec 7 millions de m^2 de bâti logistique (un quart du bâti économique métropolitain) et 50 000 salariés (11% de l'emploi salarié), ce secteur est un pilier économique du territoire ; sa proximité avec les grands ports maritimes du Range Nord (Calais-Dunkerque, Anvers, Rotterdam) constitue un atout différenciant pour les acteurs métropolitains.

Évolution sociétale favorable aux mobilités alternatives. La baisse du taux de possession du permis de conduire chez les 18-40 ans et l'infléchissement national des mobilités quotidiennes (-10 à 15%) suggèrent une évolution culturelle propice au développement de la multimodalité et des services de type "Mobility as a Service".

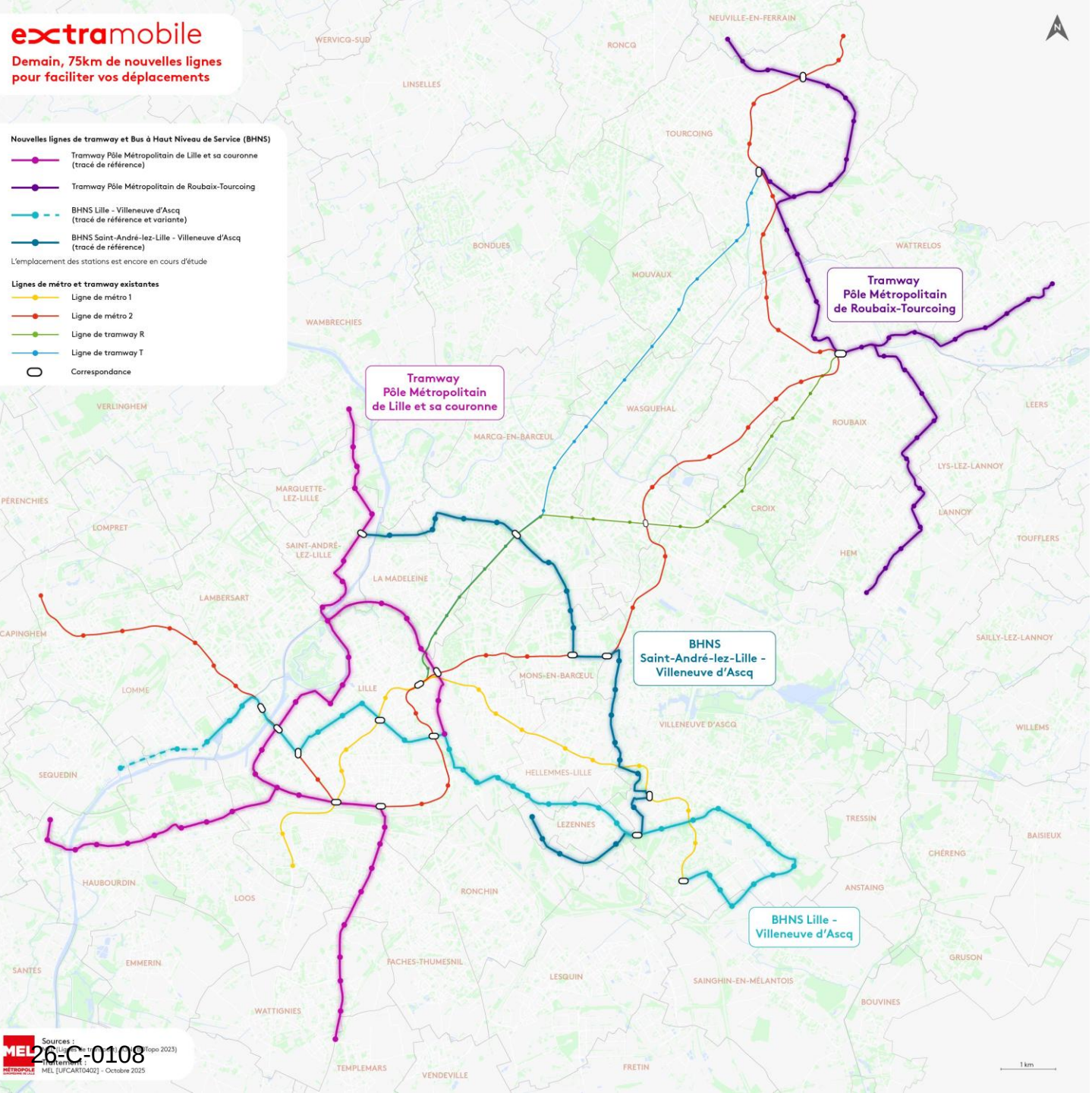
Équipement des ménages en voitures en 2018

Métropole Européenne de Lille



26-C-0108

Mobilité

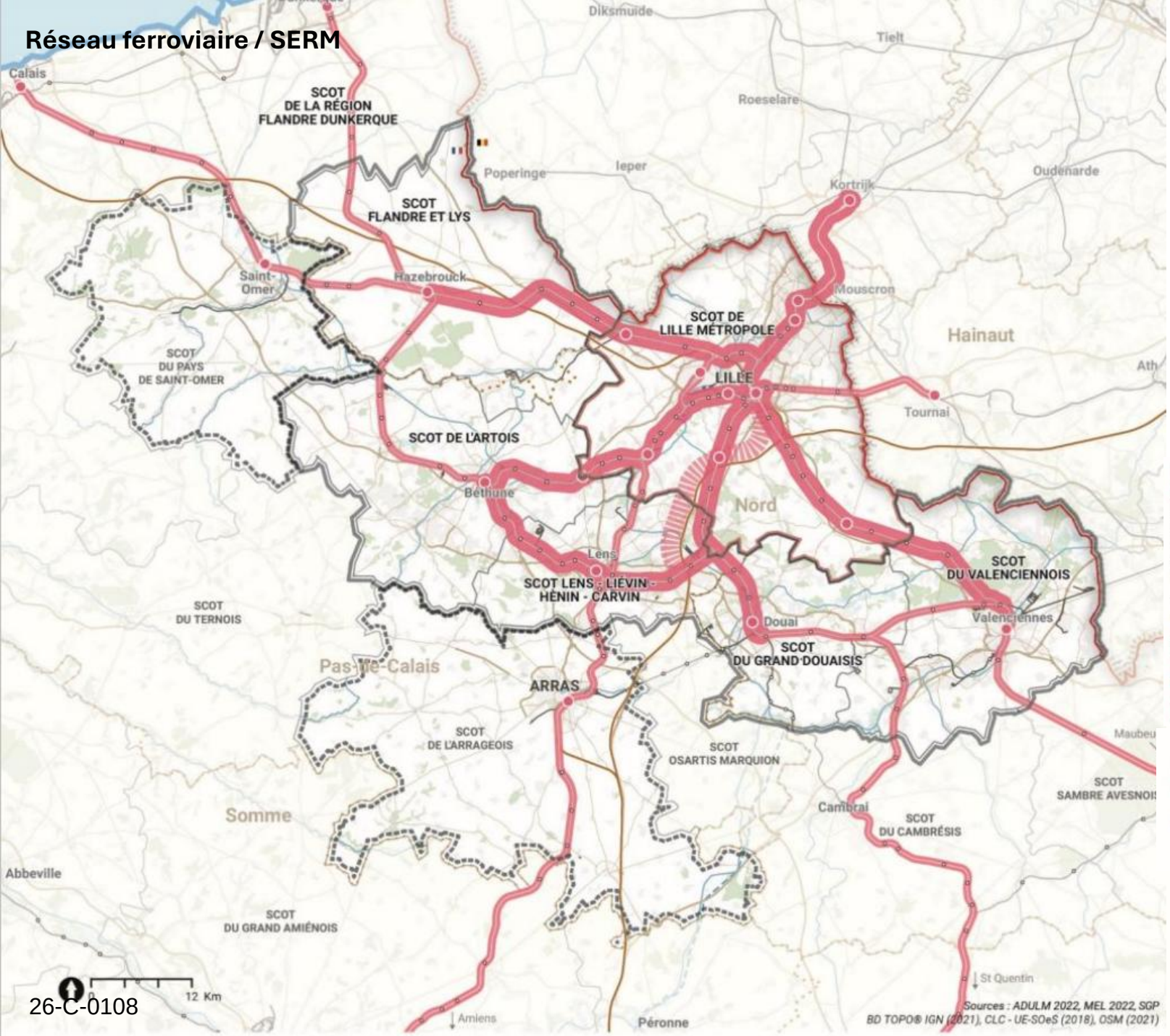


Les projets de tramway et de liaisons express programmés visent à porter à 40% la part de la population desservie par un transport collectif lourd d'ici 2035, contre 29% aujourd'hui.

Mobilité

Réseau ferroviaire / SERM

Le projet de Service Express Régional Métropolitain est une infrastructure qui peut structurer l'organisation de l'aire métropolitaine et donne l'occasion de construire une vision partagée de ce territoire avec les collectivités française et belge voisines de la MEL, en termes d'économie, d'emplois, de services, de formation, de logements.



SCOT de Lille Métropole
Territoire des SCOT voisins
Autres SCOT du Bassin de mobilité de l'Aire centrale
Limite des SCOT
Réseau routier
Réseau ferroviaire
LGV
1 train toutes les 5 à 10 minutes en heures de pointe
1 train toutes les 15 à 30 minutes en heures de pointe
Nouveau barreau Lille - Bassin Minier
Principales gares
Autres gares
Frontière France/Belgique (Fr/B)
Limite de Région
Limite de département (Fr)/ Province (B)

Janvier 2026

l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole

Equipements et services

RISQUES

Le territoire présente de fortes disparités internes dans la répartition des équipements, qui font écho à l'armature territoriale. Si le SCoT de Lille Métropole est globalement mieux doté que ses voisins avec 344 équipements pour 10 000 habitants, contre 332 en Hauts-de-France et 289 dans le SCoT LLHC, cette moyenne masque des nuances importantes selon les types d'équipements. Le territoire connaît notamment une sous-représentation des équipements sportifs, de loisirs et culturels, tandis que les équipements touristiques sont surreprésentés par rapport aux territoires voisins, ce qui ne se vérifie pas à l'échelle régionale où les territoires littoraux restent plus fortement dotés. Par ailleurs, les équipements touristiques se concentrent fortement en cœur urbain (50% de l'offre pour seulement 18% de la population du SCoT), accentuant les écarts entre les territoires.

Le déficit en équipements et services de la vie courante constitue un risque significatif pour l'accès aux services du quotidien. Avec 112 équipements pour 10 000 habitants, le territoire se situe dans la moyenne régionale mais nettement en dessous de la moyenne nationale (131 en France hors Île-de-France).
Ce déficit touche toutes les catégories de territoires, mais il est particulièrement marqué dans les centralités rurales, où le taux d'équipement chute à 77 pour 10 000 habitants contre 152 à Lille. Même les villes-centres d'agglomération, comme Tourcoing avec 107 équipements pour 10 000 habitants contre 139 en moyenne nationale, apparaissent sous-dotées.
Ce déficit interroge directement l'accessibilité aux services dans un contexte de vieillissement de la population, d'autant que le "panier sénior" (397 équipements pour 10 000 personnes de plus de 65 ans) et le "panier jeune" (83 équipements pour 10 000 jeunes) révèlent des situations contrastées selon les profils d'habitants et les types de territoires, avec notamment une tension identifiée sur les équipements sportifs en milieu urbain pour les jeunes.

Le vieillissement du parc d'équipements représente un risque structurel majeur pour le territoire. De nombreux équipements sont anciens (sportifs, hospitaliers, logements étudiants), ce qui engendre des besoins élevés de rénovation et des coûts importants, avec parfois des fermetures temporaires ou une baisse de l'offre.
Un tiers des équipements sportifs du SCoT ont été mis en service il y a plus de 40 ans. Concernant les piscines, deux tiers des 21 piscines en exploitation ont plus de 30 ans, et quatre piscines ont fermé ces quatre dernières années (définitivement ou pour travaux), avec deux fermetures programmées supplémentaires, ce qui accroît la tension sur cette offre déjà fragile malgré les projets de construction et de rénovation annoncés.

Pour la reconstruction d'équipements, il convient de veiller à ce qu'il ne s'accompagne pas d'un éloignement des usagers. En effet, la reconstruction d'un équipement situé en centralité sur un terrain en périphérie ou en extension présente des avantages pour l'opération (Pas de hase transitoire à gérer, valorisation du foncier public pour financer l'investissement,...) mais risque d'accroître les inégalités d'accès.

L'enseignement supérieur, moteur essentiel de l'attractivité du territoire, présente un enjeu d'ancrage à long terme des étudiants accueillis : dix-huit mois après l'obtention d'un master, seuls 38% des diplômés de l'Université de Lille en emploi restent au sein de la MEL, ce qui interroge la capacité du territoire à transformer son attractivité étudiante en rétention de talents qualifiés. Cette situation est renforcée par un déficit en offre d'hébergement dédié aux étudiants, déjà identifié comme un secteur sous tension.

Le déficit en équipements de proximité constitue un enjeu majeur, en particulier dans un contexte de vieillissement de la population. Cela pose des questions d'accessibilité et de maintien des services dans certains territoires.

Les besoins en équipement vont également évoluer en lien avec les évolutions démographiques. Entre 2016 et 2024, les effectifs du premier degré ont diminué de 10% (de 144 000 à 130 000 élèves), avec une accélération de cette baisse depuis 2021, ce qui interroge la répartition des équipements éducatifs au sein des territoires.

A l'inverse, les besoins d'équipements liés aux seniors vont s'accroître. Le secteur de la santé présente des points de vigilance : si la densité de médecins généralistes reste forte (106 pour 100 000 habitants dans la MEL contre 84 en France), un déficit de spécialistes libéraux est constaté par rapport à la moyenne nationale, dans un contexte régional déjà sous tension et avec une part importante de praticiens de plus de 55 ans, ce qui pose la question du renouvellement de l'offre face au vieillissement de la population.

La consommation foncière liée aux équipements et la nécessité de limiter l'artificialisation imposent de repenser les modèles de développement (mutualisation, optimisation, réutilisation des sites existants). Ils participent à la « concurrence des usages ». Au même titre que l'habitat, l'économie ou l'espace public, ils consomment des ENAF. Le développement touristique et les nouvelles formes d'hébergement (type location courte durée) peuvent aussi déséquilibrer l'offre traditionnelle et générer des effets sur le logement.

OPPORTUNITÉS

Le territoire constitue un pôle majeur d'équipements et de services à l'échelle régionale, avec 44 229 équipements et services recensés, largement concentrés sur la MEL (93%). Cette densité d'équipements, supérieure à celle des territoires voisins, s'accompagne d'une polarisation de grands équipements régionaux structurants : 34% des établissements d'enseignement supérieur de la région se trouvent sur le territoire du SCoT, ainsi qu'une concentration des grands équipements culturels, de loisirs, sportifs et de santé.

Un levier majeur d'attractivité. Cela constitue un levier majeur d'attractivité et de développement, notamment pour les étudiants, les touristes et les activités économiques. La présence d'équipements d'excellence (santé, enseignement supérieur, culture) renforce le rayonnement du territoire.

Le territoire dispose d'atouts considérables en matière d'hospitalité et d'attractivité.

Sur le plan culturel, l'offre est riche et largement accessible aux habitants, avec 158 bibliothèques (seules 8 communes n'en possèdent pas), 23 cinémas, 71 écoles de musique et 11 conservatoires dont le conservatoire à rayonnement régional de Lille, ainsi que plusieurs salles de spectacles de grande capacité, à l'image du Stade Pierre Mauroy qui peut accueillir 50 000 places. Cette offre culturelle constitue également un moteur d'attractivité touristique de rayonnement national et international, avec 38 musées, 300 lieux dédiés à l'accueil d'événements professionnels (dont Lille Grand Palais comme équipement phare), plus de 4 millions de nuitées marchandes en 2024 et 22% de visiteurs internationaux au sein de la MEL.

Le **secteur de la santé** représente également un atout majeur pour le territoire, qui constitue un véritable pôle hospitalo-universitaire dépassant les limites de la métropole lilloise. Sept centres hospitaliers sont répartis sur le territoire (Lille, Roubaix, Tourcoing, Armentières, Seclin, Wattrelos et le GHICL), dont le CHU de Lille au sein du site Eurasanté, grand site hospitalo-universitaire du nord de l'Europe s'étendant sur 300 hectares. Cette concentration de fonctions hospitalières, universitaires et de recherche permet au territoire de proposer à la fois une offre de proximité complète et diversifiée, et une offre d'excellence qui contribue à son rayonnement.

L'enseignement supérieur constitue un moteur essentiel de l'attractivité du territoire auprès des jeunes, avec 136 000 étudiants répartis dans près de 130 établissements, dont deux grandes universités (Université de Lille et Université Catholique de Lille). Cette attractivité, principalement régionale puisque 75% des effectifs des deux universités ne sont pas originaires du SCoT, contribue directement à la dynamique démographique du territoire. La recherche, fortement adossée aux établissements d'enseignement supérieur, renforce également l'image d'excellence et l'attractivité globale du territoire, offrant un potentiel de développement économique et d'innovation à valoriser dans la perspective d'un meilleur ancrage des talents formés localement.

La bonne accessibilité aux équipements (plus de 85% des équipements situés à moins de 500 mètres d'un arrêt de transport collectif et 80% à moins de 500 mètres du réseau cyclable) est également un atout important. Elle facilite l'usage des équipements existants et limite les besoins de nouvelles implantations lourdes.

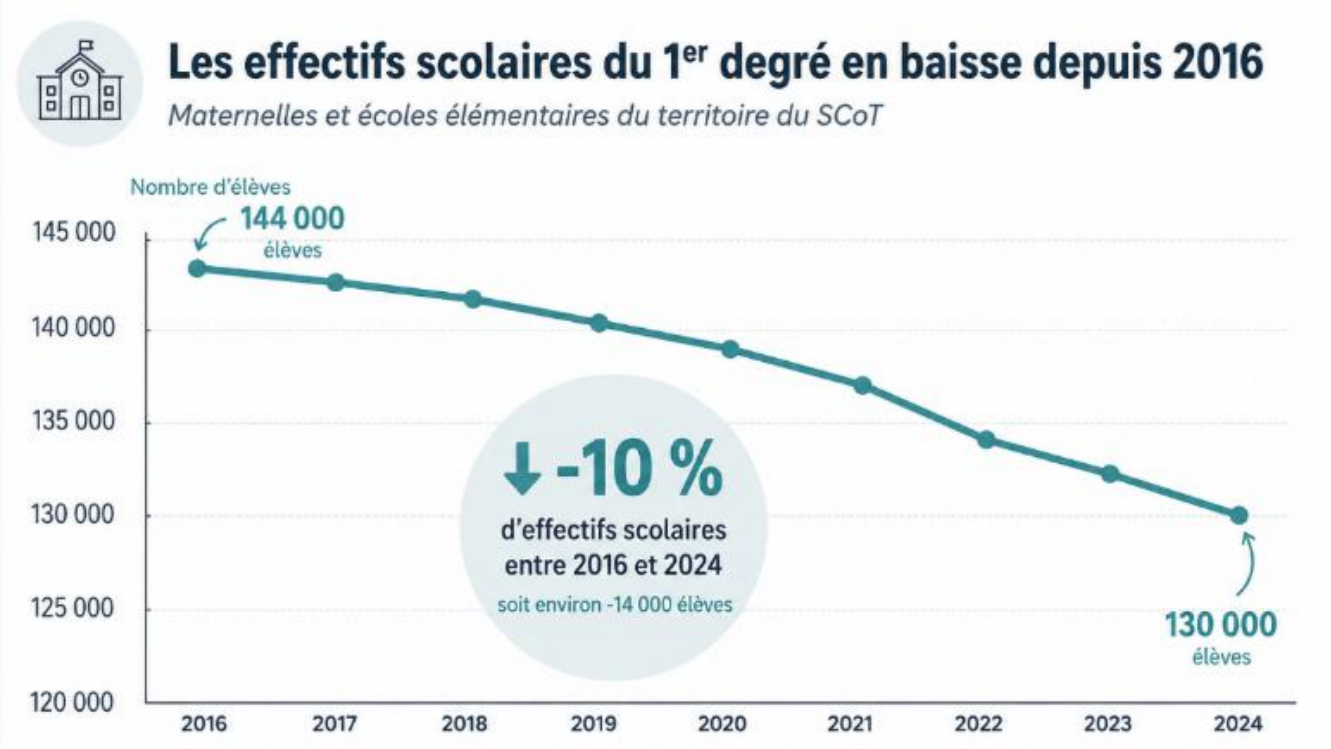
Le potentiel de rénovation des équipements vieillissants constitue une opportunité. Il permet d'adapter le parc aux enjeux climatiques, énergétiques et sociaux, tout en améliorant la qualité de service.

Les évolutions des usages ouvrent des perspectives intéressantes : développement des tiers-lieux, mutualisation des équipements, diversification des usages (équipements multifonctionnels), ou encore transformation des équipements existants grâce au numérique.

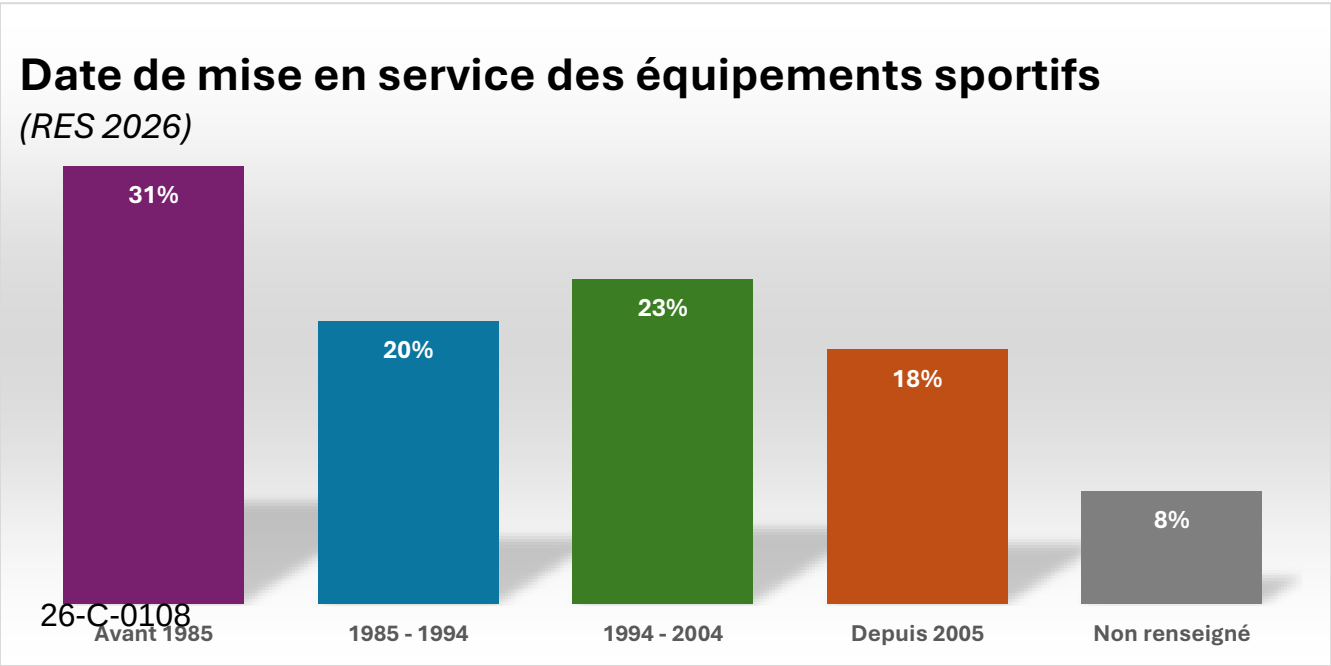
Le numérique et les usages hybrides ouvrent des perspectives de transformation des équipements existants, à l'image des campus universitaires ou des équipements culturels, et favorisent l'émergence de nouveaux lieux comme les tiers-lieux dédiés au coworking.

La chronotopie, c'est-à-dire l'ouverture des équipements à de nouveaux publics en dehors de leurs temps d'usage classiques, ouvre des perspectives importantes (à l'image du programme local Time2Adapt ou de l'ambition nationale d'ouvrir 100% des équipements sportifs scolaires et universitaires aux clubs de sport d'ici fin 2027 (contre 20% actuellement).

Équipements et services



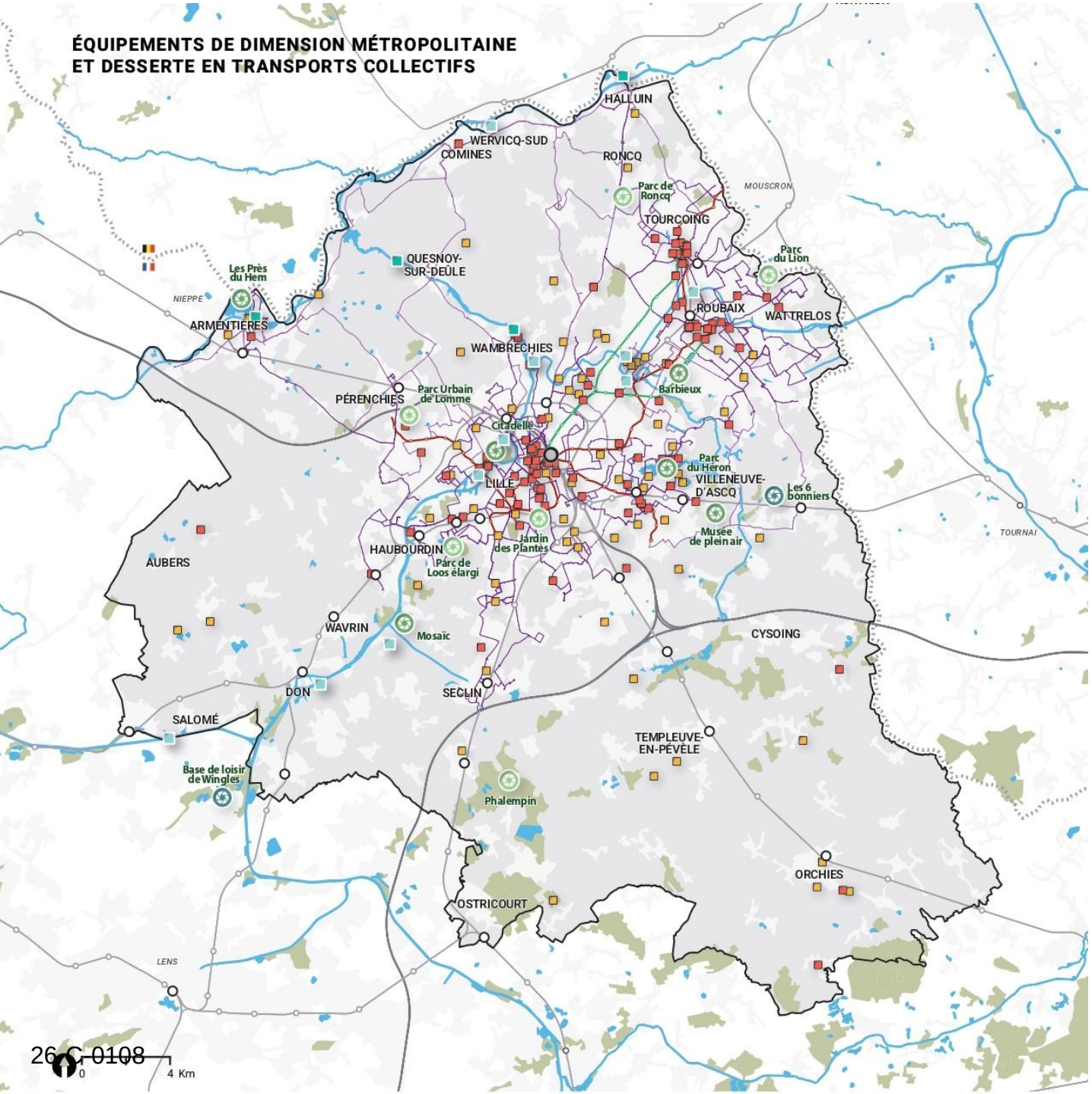
Une baisse continue des effectifs scolaires du 1er degré sur le territoire du SCoT environ 14000 élèves de moins sur 8 ans



Un tiers des équipements sportifs du territoire ont plus de 40 ans, ce qui pose un enjeu de rénovation lourde dans un contexte de moyens contraints, à l'image des fermetures déjà constatées sur le parc de piscines.

Équipements et services

Plus de 85% des équipements structurants sont situés à moins de 500 mètres d'un arrêt de transport collectif, un atout d'accessibilité qui limite le besoin de nouvelles implantations foncières lourdes



Sources : ADULM 2022, DOO SCOT, MEL 2022, BD TOPO® IGN (2021), CLC - UE-SOeS (2018), OSM (2021)

Réseau de transports collectifs performants

- Ligne de bus proposant au moins 100 passages par jour
- Ligne de bus proposant entre 50 et 100 passages par jour
- Pôle gare «Eura-Flandres»
- Gare proposant au moins 30 dessertes par jour
- Gare
- Frontière France/Belgique (Fr/B)
- SCOT de Lille Métropole

Polarités à vocation récréative et naturelle*

- Pôle majeur actuel
- Pôle à potentiel
- Pôle à potentiel devenu majeur
- Équipement de tourisme fluvial existant
- Équipement de tourisme fluvial potentiel

Equipements culturels et sportifs métropolitains**

- Équipement culturel
- Équipement sportif

Réseau de transports collectifs très performants

- Ligne de métro
- Ligne de tramway

**Pôle récréatif majeur : Site à vocation naturelle de rayonnement métropolitain, riche en biodiversité, présentant des activités de loisirs (animation et gestion des espaces et aménagements existants) ou à faire monter en gamme/créer (à potentiel)*
Equipement de tourisme fluvial : Site utile au déploiement des activités de loisirs nautiques ou à vocation à devenir un support de projets de loisirs nautiques (à potentiel)

***Cette carte prend en compte certains grands équipements culturels et sportifs du périmètre du SCOT de Lille selon des critères de diffusion ou des labels bien particuliers ainsi que des capacités d'accueil définis au préalable dans la démarche de recensement.*

Commerce

RISQUES

Le tissu d'artisanat commercial est moins dense que dans d'autres métropoles françaises, avec 22 activités pour 1000 habitants contre 25 à Marseille et 29 à Lyon. La répartition des commerces reste par ailleurs inégale selon les territoires.

Une évolution des modes de consommation qui modifie l'appareil commercial.
Les grands projets commerciaux soumis à autorisation ont nettement ralenti, et la question de l'accès aux locaux, en termes de niveaux de loyers et de qualité, se pose fortement. Le développement du commerce "élargi" (restauration, loisirs, sport), non soumis aux autorisations commerciales, vient par ailleurs remplacer progressivement les magasins de détail, ce qui interroge sur l'identité commerciale future du centre-ville métropolitain.
Le commerce en ligne modifie les habitudes d'achat et fragilise certains commerces physiques, en particulier dans l'équipement de la personne (-25% depuis 2015, soit -1700 emplois).
Les restructurations d'enseignes, la baisse de certains secteurs et l'évolution rapide des modèles commerciaux créent des incertitudes pour l'aménagement à long terme et sur l'emploi.

Les évolutions socio-démographiques transforment les besoins commerciaux.
La part croissante des petits ménages, avec 40% de personnes seules et une augmentation de 19,6% des familles monoparentales depuis 2010, modifie les modes de consommation, sachant que plus la taille du ménage augmente, plus la consommation par personne diminue (une famille de trois personnes consomme 2,5 fois plus en valeur qu'une personne seule).
La population des plus de 65 ans va croître de 47.000 personnes d'ici 2050. C'est une population aux besoins plus marqués en services, en lien social, qui soulèvent des enjeux de mobilité (douce) et d'accès à l'offre commerciale en général

Les écarts de revenus et la précarité entraînent des consommations différenciées et peuvent fragiliser certains commerces, notamment dans les secteurs les plus populaires.
Cette évolution s'accompagne d'inégalités de consommation marquées : avec un revenu médian de 22 070 euros par ménage et 18% des ménages sous le seuil de pauvreté, une part importante de la population est contrainte au renoncement à certains achats et au recours aux produits low cost. Par ailleurs, la structure des dépenses des ménages s'est profondément transformée, les dépenses pré-engagées (logement, énergie, eau) étant passées de 9% en 1960 à 23% en 2022, ce qui pèse proportionnellement plus lourd sur les ménages les plus modestes et réduit la part disponible pour les autres consommations.
Les centres-villes perdent une partie de leur attractivité du fait de la vacance commerciale qui augmente. Les centralités commerciales urbaines sont particulièrement fragilisées. La vacance commerciale touche tous les espaces, atteignant 13,7% en Hauts-de-France contre 11% en moyenne en France, et concerne aussi bien les centres-villes métropolitains que les centres-villes de taille moyenne, les rues marchandes ou les galeries marchandes.

Des impacts environnementaux liés à la logistique
Le développement du e-commerce génère des flux de marchandises importants, augmentant les émissions de CO2 et la pression sur les mobilités urbaines.
La logistique commerciale génère des impacts environnementaux et territoriaux significatifs. Plus de 50% des produits consommés dans la métropole parcourent plus de 1000 kilomètres, traduisant une dépendance logistique externe importante.
Le développement du e-commerce accroît l'impact carbone des flux de marchandises, avec 7200 tonnes équivalent CO2 par an émises par les habitants pour aller chercher leurs commandes, et le modèle économique de la logistique du dernier kilomètre reste encore en recherche.

OPPORTUNITÉS

Une dynamique commerciale encore forte. Le commerce continue de créer des emplois et se développe, notamment dans les services (restauration, loisirs, santé). Cela offre des perspectives de revitalisation économique et de diversification des fonctions urbaines.
La taille des commerces a tendance à diminuer avec la baisse des grands projets commerciaux.
Sur le plan économique, le commerce et les services marchands restent un secteur dynamique et créateur d'emplois : 29 700 activités recensées en 2023 (+14% depuis 2018) et 7000 emplois supplémentaires (+8% depuis 2015). Certaines filières connaissent même une croissance forte, comme la restauration (+26% d'emplois, soit +4100) et les activités de culture, sport et loisirs (+30 à 35%). La mutation du commerce vers les services marchands, qui représentent désormais 58% des activités commerciales (+19% depuis 2018), traduit une transformation du tissu économique vers des activités à plus forte valeur de proximité et de lien social.
Le commerce alimentaire a progressé, avec une hausse de 10,9% dans la MEL entre 2018 et 2023.
Le territoire profite également d'un rayonnement commercial qui dépasse sa propre population, avec 115 000 navetteurs entrants quotidiens, 15% des habitants des SCoT voisins travaillant dans le SCoT Lille Métropole, et environ 10 000 touristes par jour. Cette attractivité constitue une base de clientèle supplémentaire pour l'offre commerciale locale.

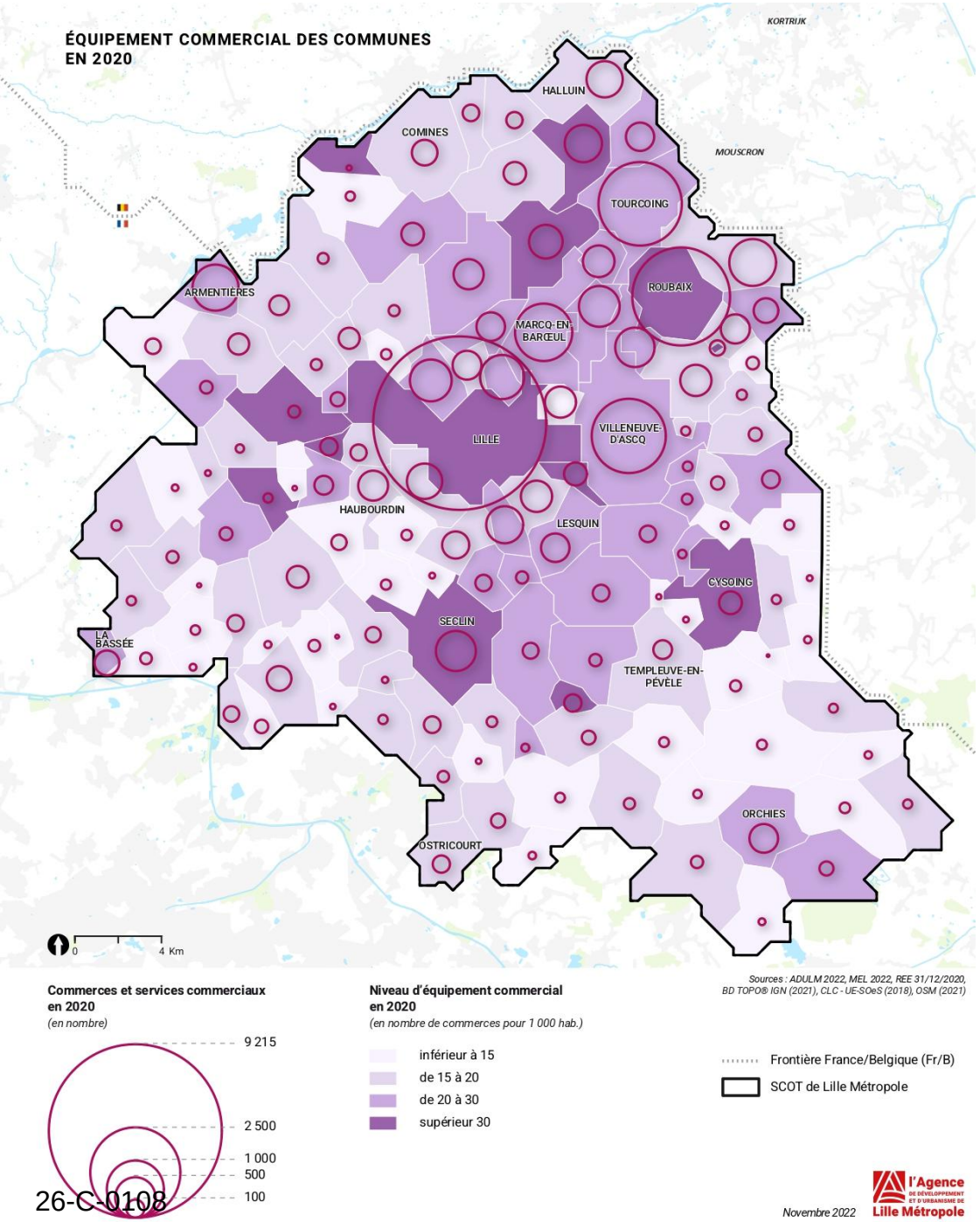
Une montée du commerce de proximité. Le développement des commerces de proximité, des marchés et des circuits courts améliore l'accès aux services du quotidien et favorise des centralités plus vivantes et accessibles à pied.
L'offre de proximité s'est également étoffée, avec plus de 10 000 activités recensées (+9% depuis 2018), une progression de 11% des magasins alimentaires et le maintien d'un réseau important de 133 marchés forains. Des offres complémentaires comme les AMAP, les points de vente collectifs, les points de retrait du e-commerce ou la vente directe enrichissent encore cette offre de proximité. Le développement du e-commerce, loin d'être uniquement une menace, peut aussi compléter ou remplacer l'offre physique là où elle est absente, notamment via le multi-canal, les livraisons et les drives.

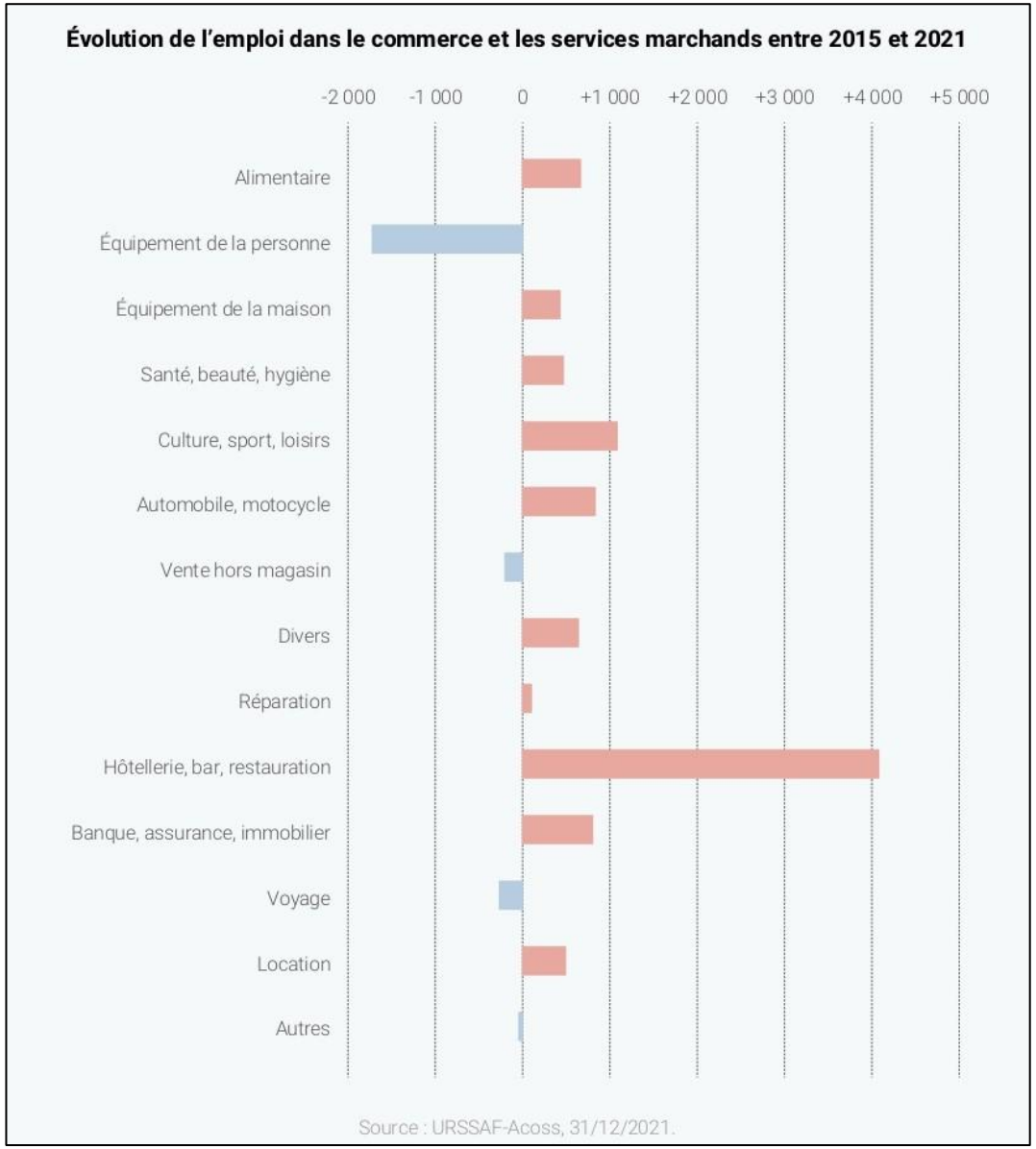
Un potentiel de transformation des surfaces commerciales. Les centres commerciaux et zones d'activités disposent de réserves foncières importantes qui peuvent être reconverties (logements, activités mixtes, espaces verts) en lien avec les objectifs de sobriété foncière.
Le parc des grands centres commerciaux, bien qu'arrivé à maturité avec 1 million de m^2 de surface de vente, présente un potentiel de mutation majeur : 1185 hectares de foncier commercial (bâti et stationnement) pourraient être repensés dans le cadre du ZAN et des mutations du commerce. Ce potentiel foncier s'accompagne d'opportunités énergétiques et environnementales importantes, notamment via l'installation d'ombrières et de panneaux solaires de toiture, ainsi que la désimperméabilisation des sols et le renforcement de la trame brune.

Des opportunités liées aux transitions écologiques. La transformation des sites commerciaux permet d'intégrer des solutions énergétiques (solarisation) et de désimperméabiliser les sols, contribuant à l'adaptation au changement climatique.

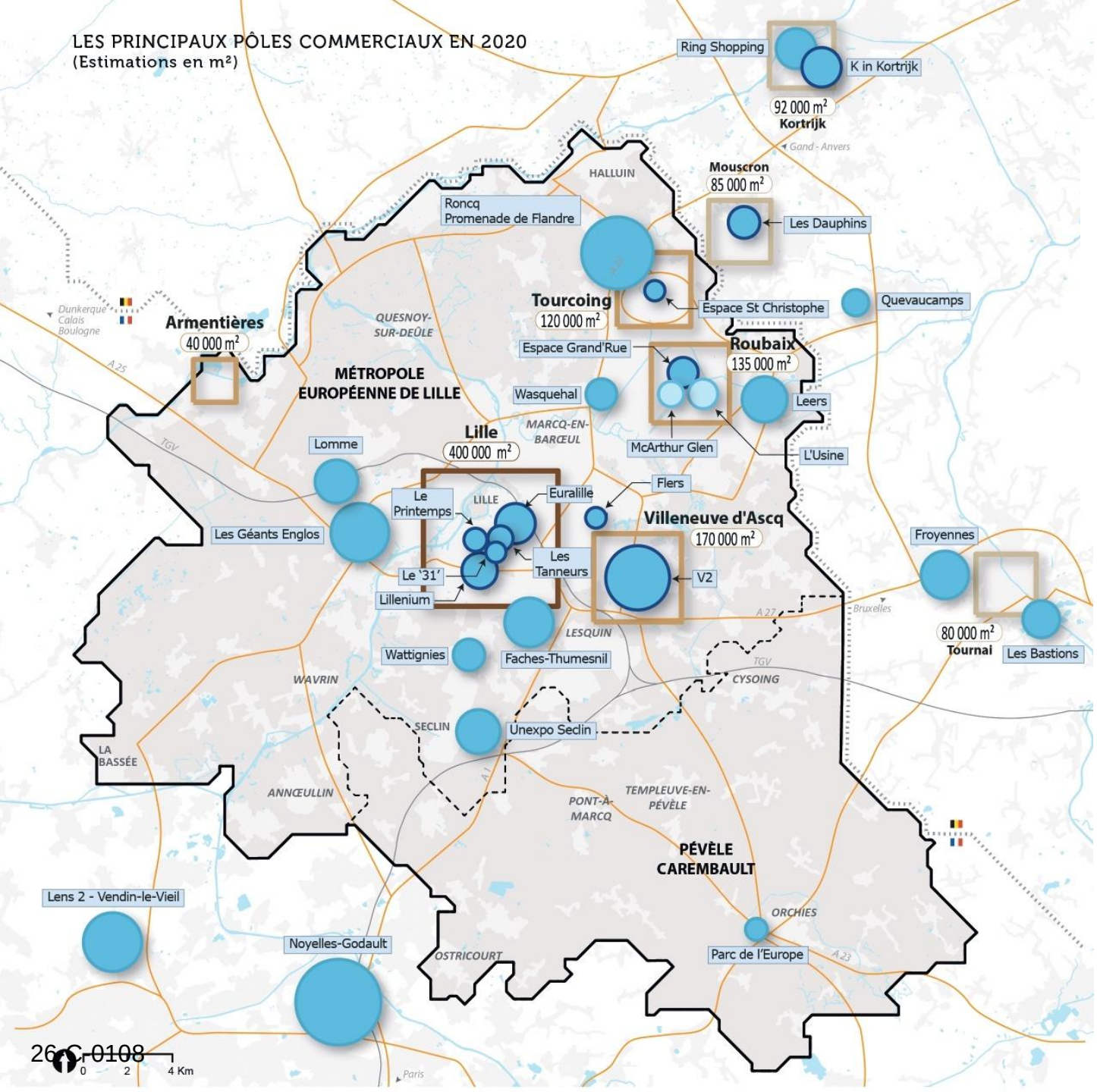
Le développement du e-commerce et de la logistique. Le e-commerce et les nouvelles formes de distribution (drive, points relais) offrent de nouvelles possibilités d'accès aux produits et structurent une filière logistique porteuse. Le territoire dispose d'un réseau d'infrastructures logistiques robuste, avec des interfaces multimodales puissantes comme les Ports de Lille et Delta3, qui pourrait être renforcé par la future connexion au canal Seine Nord.
Des initiatives existent déjà pour organiser la logistique du dernier kilomètre, comme le Centre multimodal de distribution urbaine (CMDU) et les réseaux de points relais et de casiers, qui pourraient être étendus et mieux répartis sur le territoire.
La dynamique de construction d'entrepôts, qui se poursuit avec jusqu'à 200 000 m^2 engagés par an depuis 2017, témoigne par ailleurs d'un secteur logistique toujours actif, qu'il s'agit d'orienter vers la décarbonation et l'électrification du parc de véhicules.

Commerce


ÉQUIPEMENT COMMERCIAL DES COMMUNES
EN 2020
KORTRIJK
HALLUIN
COMINES
MOUSCRON
TOURCOING
ROUBAIX
ARMENTIÈRES
MARCQ-EN-BARŒUL
LILLE
VILLENEUVE-D'ASCQ
HAUBOURDIN
LESQUIN
CYSOING
SECLIN
LA BASSÉE
TEMPLEUVE-EN-PÉVÈLE
ORCHIES
OSTRICOURT
0
4 Km
Commerces et services commerciaux
en 2020
(en nombre)
9 215
2 500
1 000
500
100
Niveau d'équipement commercial
en 2020
(en nombre de commerces pour 1 000 hab.)
inférieur à 15
de 15 à 20
de 20 à 30
supérieur 30
Frontière France/Belgique (Fr/B)
SCOT de Lille Métropole
Sources : ADULM 2022, MEL 2022, REE 31/12/2020,
BD TOPO® IGN (2021), CLC - UE-SOeS (2018), OSM (2021)
Novembre 2022
l'Agence
Lille Métropole


Évolution de l'emploi dans le commerce et les services marchands entre 2015 et 2021
-2 000
-1 000
0
+1 000
+2 000
+3 000
+4 000
+5 000
Alimentaire
Équipement de la personne
Équipement de la maison
Santé, beauté, hygiène
Culture, sport, loisirs
Automobile, motocycle
Vente hors magasin
Divers
Réparation
Hôtellerie, bar, restauration
Banque, assurance, immobilier
Voyage
Location
Autres
Source : URSSAF-Acoss, 31/12/2021.

Commerce



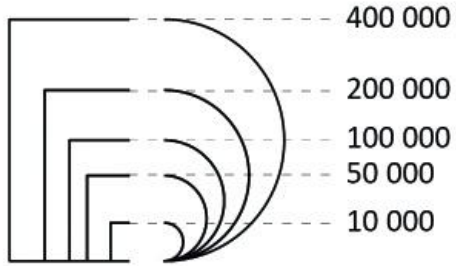
Pôle commercial structurant

- d'importance régionale
- d'importance métropolitaine
- hors métropole lilloise

Centre commercial de plus de 10 000 m² de surface de vente

- Centre commercial périphérique
- Centre commercial urbain
- Magasin d'usine

Surface de vente (m²)



LILLE 400 000 m² Surface de vente totale du pôle

- Frontière France/Belgique
- Scot de Lille Métropole
- Limite d'EPCI

Sources : ADULM 2020 ; traitement : ADULM 2020
CLC2012 - OSM 2017 - IGN BD Topo 2016

Patrimoine et paysages

RISQUES

Disparition d'éléments de patrimoine non protégés. Qu'ils soient bâtis ou non, les éléments du patrimoine dit « courant » ne sont pas toujours protégés et sont parfois détruits dans le cadre d'opérations immobilières. Avec la concurrence accrue des fonciers engendrée par le ZAN , la pression sur le patrimoine est accentuée.
A l'inverse, la protection du patrimoine peut présenter un blocage pour l'adaptation des bâtiments aux évolutions des modes de vie : adaptation aux enjeux climatiques (isolation, panneau solaires,...), normes de construction (accessibilité PMR,...) ou encore à la capacité financière des propriétaires (surcoûts de travaux de réhabilitation qui peuvent conduire à abandonner des travaux)

Carence en espaces verts et inégalités d'accès à la biodiversité. Bien que 87% des habitants de la MEL résident à moins de 300 mètres d'un espace vert ouvert au public, 77% de la population métropolitaine vit avec moins de 12 m^2 d'espaces verts publics à cette même distance. Cette carence quantitative limite les bénéfices écologiques et sanitaires de la nature en ville, dans un contexte où la densification va encore réduire les disponibilités foncières.

Exposition massive au risque d'îlot de chaleur urbain (ICU). Deux tiers de la population résidentielle de la MEL est exposée à un risque ICU moyen ou fort. Ce constat pose un défi majeur d'adaptation du bâti et de l'espace public au changement climatique, dans un territoire fortement minéralisé.

Faible protection du patrimoine contemporain face aux mutations foncières. Le patrimoine contemporain (bâtiments de moins de 100 ans) est exposé aux mutations foncières alors qu'il bénéficie d'une protection très limitée (seulement 12 bâtiments labellisés "Architecture contemporaine remarquable" depuis 2016). Ce patrimoine récent risque de disparaître avant même d'être reconnu comme tel.

Risque de banalisation lié à la densification. La densification de la "métropole horizontale", imposée par les objectifs ZAN et la loi Climat et Résilience, entraîne une mutation des silhouettes urbaines (hauteur des bâtiments) qui peut menacer les caractéristiques et qualités propres des différents tissus urbains (pavillonnaire, maisons de ville, habitat collectif) si elle n'est pas pensée de manière différenciée.

Urbanisme transitoire générant des transformations non réversibles. Les nouveaux modes de faire la ville, notamment l'urbanisme transitoire, comportent un risque de modifications du cadre bâti ou de l'espace public qui s'avèrent non réversibles, alors qu'elles étaient initialement pensées comme provisoires.

Concurrence inter-territoriale sur la qualité des espaces publics. D'autres territoires ont déjà engagé la transformation de leurs espaces publics (mobilités douces, désencombrement, accessibilité), créant une concurrence qui place le territoire du SCOT face à une exigence d'attractivité et de modernisation s'il ne veut pas être distancé.

OPPORTUNITÉS

Richesse et diversité patrimoniale comme socle d'attractivité métropolitaine Le territoire dispose d'un patrimoine architectural protégé exceptionnel : 480 000 habitants concernés par des périmètres de protection (16% du territoire), 357 monuments historiques, 8 secteurs patrimoniaux remarquables, 15 sites classés ou inscrits, et un classement UNESCO (beffrois, cimetière militaire de Pheasant Wood). Cette densité patrimoniale constitue un atout majeur pour l'attractivité et le rayonnement du territoire.

Savoir-faire reconnu en reconversion du patrimoine industriel. La métropole s'est positionnée comme un véritable laboratoire de la reconversion depuis la désindustrialisation des années 1970 (concours filature Le Blan en 1977), avec un écosystème d'acteurs publics (Fabrique des Quartiers, SPL, Sem VR, SORELI) et privés (mécénat, Fondation du Patrimoine) capable de transformer les friches industrielles en logements, équipements ou lieux culturels.

Le patrimoine ordinaire comme levier d'image et de qualité de vie. Les villes de notre région s'identifient au premier coup d'œil. L'architecture et l'urbanisme des bâtiments de l'ère industrielle, comme ceux de l'époque moderne, sont très caractéristiques et qualitatifs. Près de 2000 éléments de patrimoine sont préservés par le PLU en plus des protections nationales des bâtiments les plus emblématiques.

Potentiel des lisières et hémicycles comme projet paysager fédérateur. L'important linéaire de lisières lié à la géographie en archipel de l'Eurométropole, ainsi que la protection des hémicycles à pérenniser, offrent une opportunité de développer un concept de qualification des espaces de transition urbain/rural à l'ensemble des communes, répondant à la fois aux besoins de fraîcheur, de détente et de valorisation des productions alimentaires locales.

Pérennité des jardins familiaux comme patrimoine social et écologique. Les 150 hectares de jardins familiaux dans la MEL constituent un patrimoine hérité de l'histoire ouvrière, à la fois espace de sociabilité, de biodiversité et de production alimentaire de proximité, dont le développement peut être conforté.

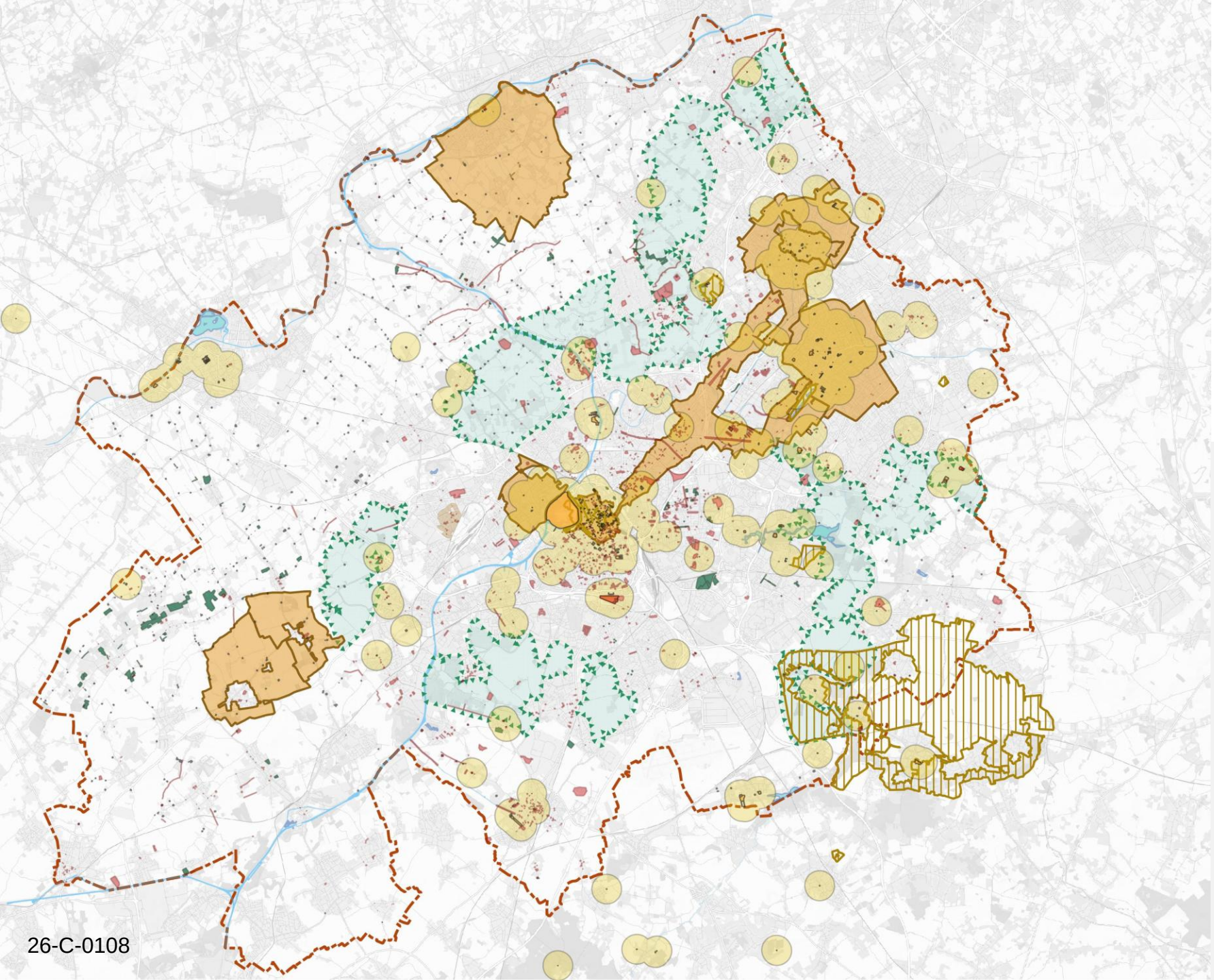
Valorisation transfrontalière du patrimoine partagé. Le réseau des beffrois (56 en France et Belgique) et le réseau des musées C'art offrent une opportunité d'amplifier la coopération transfrontalière autour de thématiques patrimoniales communes (rural, militaire, religieux, civil, industriel, infrastructurel, culturel), en cohérence avec les enjeux d'inter-territorialité identifiés ailleurs dans le diagnostic.

Vitalité du patrimoine immatériel et des pratiques sociales. Le territoire bénéficie d'une forte capacité d'accueil d'événements (Lille 3000, Tour de France, Paris-Roubaix), d'un réseau dense de marchés (112 dans la MEL, 21 dans la CCPC, dont Wazemmes avec 400 exposants) et de braderies (plus de 300 par an), constituant un patrimoine vivant qui anime l'espace public et renforce le lien social.

Mobilisation de la société civile autour du patrimoine. La présence d'associations actives en matière de protection patrimoniale et d'histoire locale (certaines comptant plusieurs centaines d'adhérents, comme Renaissance du Lille Ancien) constitue une ressource d'expertise, d'animation et de sensibilisation à mobiliser dans la définition des politiques patrimoniales.

Opportunité d'un Plan paysage métropolitain. La définition d'objectifs de qualité paysagère à l'échelle métropolitaine permettrait de mieux reconnaître les unités paysagères, leurs services écosystémiques (économiques, sociaux, touristiques) et leur rôle dans le cadre de vie, en cohérence avec les grands systèmes paysagers interterritoriaux (géologie, hydrologie, phytogéographie).

Patrimoine et paysages



Protections nationales

- Site Patrimonial Remarquable
- Sites classés ou inscrits
- Monument historique (M.H.)
- Périmètre de protection des M.H.

Protections par le PLU

- Elément de patrimoine naturel préservé au PLU (IPEN)
- Elément de patrimoine préservé au PLU (IPAP)
- Hemicycles

ORIENTATION 1 : AGIR POUR LA SOUVERAINETÉ PRODUCTIVE, L'ANCRAGE DE L'ÉCONOMIE SUR LE TERRITOIRE ET L'EMPLOI

- **Développer les coopérations croisées avec les territoires voisins et mener une approche différenciée de l'emploi sur le territoire**

Avec des flux domicile-travail croissants, une dynamique d'emplois positive qui aspire les actifs extérieurs et des profils économiques complémentaires (services et fonctions métropolitaines concentrés sur l'arrondissement de Lille et fonctions productives sur les territoires voisins), l'interdépendance de la métropole avec les territoires voisins est une réalité vécue par les citoyens et les entreprises, sans considération des frontières institutionnelles. Les acteurs économiques sont prêts à une approche « régionale ». À notre niveau, impulser une stratégie de soutien et d'accueil des entreprises organisée avec les territoires des Schémas de Cohérence Territoriaux voisins permettra de favoriser les complémentarités et les synergies entre les territoires.

Compte tenu des disparités face à l'emploi vécues par les métropolitains, cette coopération avec les territoires voisins ne sera soutenable pour la MEL que si elle est conjuguée à une politique différenciée entre les territoires de la MEL suivant leurs difficultés. Il faut soutenir l'emploi là où il existe et avoir une action volontariste dans les territoires les plus déficitaires. Dans ces secteurs, il s'agit de miser sur la proximité, l'économie sociale et solidaire et certaines filières d'avenir comme les services aux personnes ou l'économie circulaire.

- **Faire des grandes infrastructures de transports le support d'une logistique et d'une mobilité sobres et décarbonées**

Les grands projets de transport de marchandises (Canal Seine-Nord Europe) ou de transports de voyageur (Extramobile et Service Express Régional Métropolitain - SERM) constituent des opportunités pour soutenir cette coopération interterritoriale et réduire la congestion routière, les pollutions et nuisances liées au trafic routier et la dépendance à la voiture.

Le Canal Seine-Nord Europe créera un choc d'offre pour le report modal des grands flux de marchandises entre les bassins de la Seine et de l'Escaut. Pour maximiser ses effets climatiques autant que ses effets économiques, il faut que la redistribution des flux sur le territoire métropolitain jusqu'à leur destination finale, puisse s'appuyer sur des plateformes de proximité et qu'elle soit décarbonée. En parallèle, le fret ferroviaire reste une autre solution écologique pour le transport de marchandise, adaptée à certains flux et pouvant contribuer au report modal. Les sites portuaires ou ferroviaires présents sur le territoire (Lille, Santes, Wambrechies, …) et les plateformes potentielles situées à proximité des réseaux autoroutiers, ferroviaires et fluviales doivent être préservés, confortés et développés, y compris dans une offre foncière adossée.

Les gares du futur SERM constituent des portes d'entrée de voyageurs. Comme pour les flux de marchandises, elles doivent être pensées comme des maillons essentiels d'un système de redistribution de proximité décarbonée, complémentaire d'Extramobile, bien intégrées dans le projet de territoire global et contribuant aux objectifs de sobriété foncière.

- **Structurer une offre foncière tournée vers les besoins des entreprises**

Sécuriser le foncier et l'immobilier dédiés aux activités économiques et notamment productives sur le territoire est essentiel. Leur part n'a cessé de décroître dans les dernières décennies (moins 640 ha entre 2004 et 2025), ce qui place la Métropole dans une situation de pénurie d'offre foncière pour répondre aux demandes endogènes. Cela signifie d'une part qu'il convient d'amplifier la protection des fonciers économiques et agricoles qui continuent à être grignotés au profit des autres usages et d'autre part qu'il est nécessaire de permettre le redéploiement et le développement d'une nouvelle offre prioritairement en renouvellement urbain.

En cohérence avec nos objectifs de sobriété foncière, l'offre de foncier économique du territoire doit s'appuyer sur les sites et parcs existants et leurs extensions retenues au titre des projets d'envergure régionale du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET).

L'accessibilité et l'environnement de ces fonciers sont des enjeux majeurs pour faciliter l'accueil d'entreprises et de leurs salariés. Cette ambition pourra être déclinée notamment en termes de priorisation des investissements de la MEL au titre de ses compétences.

Pour l'industrie et l'artisanat productif, la réponse doit être adaptée et différenciée sur le territoire en misant sur les sites et immobiliers économiques existants qui bénéficient de certains atouts (bonne desserte, proximité des bassins d'emplois, …). Les zones industrielles doivent être réservées aux activités qui ne peuvent pas s'intégrer en milieu urbain mixte.

Les fonciers économiques en bord à canal, capables d'accueillir des entreprises qui utilisent le transport fluvial sont devenus rares. Seuls 310 ha bénéficient encore de l'accès direct à un quai ou une infrastructure de transbordement. Ces fonciers « connectés » sont pour la quasi-totalité occupés par des activités économiques. Ils doivent faire l'objet d'une vigilance particulière sur leurs évolutions. Il s'agit de préserver leur vocation et de privilégier l'accueil des activités concernées par le transport fluvial, tout en veillant à leur excellence environnementale. Cela supposera dans certains cas une veille foncière, couplée à une capacité d'action à coordonner avec la Région, VNF et Ports de Lille. La mise en œuvre de ces principes généraux doit s'apprécier au regard des contextes urbains de chaque site. Lorsque des mutations surviennent, elles doivent être l'occasion pour certains sites d'améliorer la cohabitation entre les activités et leur environnement.

- **Assurer la bonne intégration de l'économie et l'accompagner vers la transition écologique**

La transition écologique nécessite des investissements importants pour rénover les bâtiments, développer les énergies renouvelables et les infrastructures électriques, accroître la place de la nature, transformer l'appareil industriel, etc. Elle représente ainsi une opportunité importante d'innovations, de création d'emplois et d'activités économiques sur le territoire, dont la MEL entend se saisir grâce à la mise en œuvre de son PCAET.

Les activités économiques de la Métropole ont une part à prendre dans la transition écologique et l'adaptation au changement climatique. Il convient notamment d'accompagner les entreprises vers davantage de sobriété (optimisation des consommations d'eau, d'énergie et de foncier, …). Il faut également encourager l'économie circulaire et les synergies industrielles locales.

Par ailleurs, la modernisation et la requalification des parcs d'activités constituent un levier important pour l'effort métropolitain de production d'énergie, de désimperméabilisation et de réduction des ilots de chaleur urbains.

Quant aux nouvelles implantations, notamment les implantations industrielles, il convient d'encourager l'accueil d'activités soutenables par rapport aux ressources disponibles du territoire, qui ne dégradent pas leur environnement et n'aggravent pas significativement l'exposition des populations aux risques et aux nuisances.

- **Soutenir et accompagner l'adaptation de l'agriculture**

La MEL compte près de 29 000 ha de surfaces agricoles utiles. Pourtant, au regard du nombre d'habitants, le potentiel nourricier du territoire est faible (la surface agricole utile ne couvre que 14 % des besoins). Des cultures et des exploitations agricoles moins diversifiées, des secteurs fragiles (maraichage et élevage notamment), un territoire dépendant aux importations et à la grande distribution ainsi que la vulnérabilité socio-économique de la profession se conjuguent aujourd'hui aux fragilités climatiques. Il faut non seulement préserver le foncier agricole, mais également accompagner l'adaptation de l'agriculture, vers une meilleure sobriété hydrique, une diversification des pratiques, le développement d'outils de transformation, de débouchés de proximité, et la valorisation du patrimoine rural, culturel et gastronomique du territoire.

La MEL doit contribuer à sécuriser l'activité agricole et la fonction nourricière du territoire, accompagner les transitions agroécologiques et la structuration des filières pour tendre vers une agriculture plus durable et une alimentation plus saine accessible à tous les métropolitains. Ces adaptations doivent en effet intégrer l'enjeu de précarité alimentaire qui touche les habitants les plus vulnérables de la métropole déjà confrontés à de nombreux risques sanitaires et environnementaux.

- **Faire de l'économie du quotidien un moteur de cohésion et de ~~résilience~~ développement local pour l'ensemble des territoires de la métropole**

La métropole dispose d'un potentiel important de développement de l'économie résidentielle et servicielle, fondé sur son poids démographique, son attractivité métropolitaine, la croissance de ses fonctions présentielles et la diversité de ses centralités urbaines. Dans un contexte de transition démographique, sociale et environnementale, cette économie constitue un levier majeur de cohésion territoriale, de création d'emplois non délocalisables et de résilience locale.

Son développement suppose toutefois le maintien du pouvoir d'achat des ménages, l'accès équitable aux services, la montée en compétences des ressources humaines, avec une attention particulière sur la situation des personnes éloignées, voire très éloignées de l'emploi. Dans ce domaine, la MEL pourra initier une mobilisation de l'ensemble des partenaires (collectivités, opérateurs nationaux ou locaux, monde économique, acteurs de l'insertion…) pour susciter des coopérations durables afin de réduire les inégalités territoriales d'accès à l'emploi. Son développement implique enfin

une articulation équilibrée avec l'économie productive et les fonctions métropolitaines structurantes.

ORIENTATION 2 : DÉVELOPPER LE BIEN-VIVRE POUR TOUS ET À CHAQUE ÉTAPE DE LA VIE

- **Garantir à chacun, où qu'il vive, les conditions du bien-vivre**

La qualité de vie est un facteur décisif pour que les habitants aient envie à toutes les étapes de leur vie de s'installer et de vivre dans une grande métropole.

Or, le territoire métropolitain est très ségrégué spatialement et socialement. Les conditions propices au bien-vivre en termes de logements, d'emplois, de déplacements, de services, de cadre de vie, de qualité de l'air, d'accès à une alimentation saine et durable et d'accès à la nature ne sont pas réunies de façon égale pour tous les métropolitains, sur toutes les communes et tous les quartiers.

Dans un objectif d'attractivité résidentielle et de justice sociale et territoriale, tout en agissant pour les 95 communes, il convient dès aujourd'hui d'ajuster nos interventions en fonction des secteurs de la métropole, tout en poursuivant les actions engagées sur les territoires qui cumulent le plus de fragilités.

Le manque de logements adaptés aux besoins et aux ressources des métropolitains est aujourd'hui un des facteurs qui pèse le plus lourd sur la qualité de vie. Le développement d'une offre de logements abordables tant à la location qu'en accession est donc un défi majeur que la Métropole européenne de Lille doit relever pour répondre aux besoins des plus modestes mais aussi à ceux des classes moyennes. Un logement au loyer ou au coût adapté aux ressources, aux charges raisonnables (ce qui implique une bonne performance énergétique) permet aux habitants de vivre dignement.

Au-delà de ces aspects, c'est l'adaptation du parc aux enjeux climatiques (notamment au confort d'été) et à celui du vieillissement de la population (en 2050, un métropolitain sur 3 aura plus de 60 ans) qui doit être développé dans une optique de mixité sociale et générationnelle affirmée par notre Métropole.

Pour soutenir cette ambition en respectant des principes de résilience et de sobriété, il est par ailleurs indispensable de rapprocher les habitants des emplois et des services partout où c'est possible et de faire de la marche et du vélo des modes de déplacement concurrentiels et performants pour l'accès aux services essentiels, notamment dans les secteurs les plus isolés.

La mise en œuvre de la transition écologique dans l'ensemble des politiques publiques, comme le prévoit le PCAET, est également un levier puissant pour améliorer la santé et le bien-être de l'ensemble des habitants.

- **Diversifier l'offre résidentielle, en particulier là où les conditions du bien vivre sont réunies et autour des grands axes de transport en commun**

À l'échelle métropolitaine, certains chaînons du parcours résidentiel sont trop faibles par rapport aux besoins actuels et à venir des métropolitains. C'est un facteur qui augmente les risques de mal logement et départ des habitants vers des territoires plus abordables.

Aussi, développer une offre pour les ménages modestes, les classes moyennes, les jeunes actifs, les familles et les ménages aux besoins spécifiques est une priorité. À ce

titre, les quartiers qui offrent déjà de bonnes conditions de vie ou qui offriront demain un accès privilégié aux transports en commun structurants (Extramobile, territoires ferroviaires du SERM), ont de vrais atouts pour accueillir cette offre de logements et ancrer durablement les jeunes et les familles sur le territoire métropolitain avec un parcours résidentiel de qualité.

- **Amplifier la mobilisation du bâti existant dans une approche intégrant l'amélioration du cadre de vie, les nouveaux usages et la mutualisation**

Face à un parc de logements vieillissant, énergivore et générateur de vulnérabilités sociales, la remobilisation du parc existant constitue un levier prioritaire pour répondre aux besoins en logement.

Il s'agit de remettre sur le marché les logements vacants et sous-occupés, en priorité dans les secteurs où ils sont le plus concentrés, d'accélérer la rénovation énergétique du parc ancien en particulier quand il est occupé par des ménages précaires et d'enrayer la progression de l'habitat indigne. L'objectif est d'agir en priorité là où les enjeux sont les plus sensibles. Toutefois, pour être efficaces, les interventions sur le bâti doivent s'accompagner d'une amélioration du cadre de vie et de l'attractivité résidentielle des secteurs concernés.

Au-delà du traitement des logements vacants, dégradés ou sous occupés l'habitat peut être développé dans des locaux existants dont l'usage était autre (bureaux devenus obsolètes). Il convient dans ce cas de veiller à ce que la transformation en habitat soit réalisée dans un environnement qui s'y prête et préserve une offre suffisante en matière de développement économique.

Il est également nécessaire d'accompagner et re-structurer l'offre tertiaire sur le territoire pour prendre en compte le décret tertiaire d'une part et la vacance structurelle d'autre part. Les potentiels de reconversion en logements ou en d'autres vocations économiques existent mais il faut surtout se saisir de l'opportunité de développer une offre immobilière économique plus adaptable et réversible, tenant compte de la vulnérabilité du tissu économique en développant aussi des formats souples et mutualisés (bureaux partagés, pépinières, tiers-lieux). L'offre tertiaire doit aussi se concentrer sur les secteurs denses et bien desservis en transports en commun et intégrer une réelle mixité pour des quartiers de vie.

Dans le même esprit, face au vieillissement structurel des équipements publics (sports, loisirs, culture, éducation, administration, …), la stratégie ne peut reposer uniquement sur la rénovation ou la reconstruction à l'identique. Elle doit s'appuyer sur les leviers ouverts par les nouveaux usages : mutualisation, diversification fonctionnelle des équipements, transformation numérique et « chronotopie » pour élargir les plages d'ouverture aux publics qui en sont aujourd'hui exclus.

- **Développer une métropole intergénérationnelle ~~où il fait bon vieillir~~**

La MEL a l'opportunité de faire de l'habitat un levier majeur de l'intergénérationnel. Dans chaque projet d'aménagement, nous devons concevoir un habitat et des espaces partagés qui favorisent les rencontres entre les générations. En rapprochant familles, jeunes, étudiants et seniors, nous luttons contre l'isolement et renforçons les solidarités de proximité. L'habitat intergénérationnel permet de mutualiser les ressources, de transmettre les savoirs et de créer du lien au quotidien. La ville de demain ne doit pas juxtaposer les âges mais les faire cohabiter. Faire de la MEL une métropole où l'on se

mélange, c'est bâtir des quartiers vivants, inclusifs et solidaires, où chaque génération trouve sa place et enrichit celle des autres.

Avec plus de 10 % des métropolitains qui sont étudiants aujourd'hui, la MEL a les atouts pour rester un territoire parmi les plus jeunes de France. Cela implique d'une part de maintenir l'attractivité des universités et des écoles. D'autre part, il faut mettre en œuvre les conditions pour que les jeunes restent dans la métropole lorsqu'ils entrent dans la vie active. Le cadre de vie, l'accès à un logement adapté comme à l'emploi sont les principaux leviers à mobiliser pour y parvenir.

Par ailleurs, pour accompagner le vieillissement de la population, il faut faciliter l'accès aux services de proximité, équipements et transports. Dans les secteurs qui présentent déjà cette offre, il faut la préserver tout en favorisant la mixité intergénérationnelle. D'autres secteurs au contraire ne présentent pas toutes ces conditions d'accueil, et parfois le vieillissement de la population s'y accélère. Il faut y renforcer le lien entre l'offre de logement et celle en équipements et services.

Le vieillissement de la population représente par ailleurs une opportunité à ne pas négliger sur le plan économique : les métiers du lien et du service à la personne créent des emplois notamment dans les territoires fragiles, pourvu qu'ils soient soutenus par un écosystème économique structuré. Par ailleurs, la silver économie, notamment en lien avec la santé, est aussi un levier de développement potentiel.

ORIENTATION 3 : FAIRE DES TRANSITIONS ENVIRONNEMENTALES ET DE LA SOBRIÉTÉ DES LEVIERS DE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL

- **Faire de la santé environnementale un principe d'aménagement**

Le vivant, sous toutes ses formes, est le premier capital de notre métropole. Il est vulnérable aux activités humaines et aux aléas naturels et climatiques. Intégrer cet aspect dès l'amont des projets et des réflexions est donc essentiel.

La santé de nos habitants et la sécurité de leurs biens sont menacées par les inondations, le bruit, la pollution de l'air et de l'eau, la surchauffe urbaine ou encore les mouvements de terrains liés au retrait gonflement des argiles. Il convient de prendre conscience qu'une partie des réponses à ces menaces se retrouve dans l'aménagement par la nature (végétalisation contre le risque d'îlot de chaleur urbain, …).

Les choix de localisation sont également un levier important. Il s'agit d'éviter de développer de nouveaux logements ou des équipements sensibles à proximité des sites générateurs de nuisances et de risques tels que les sites industriels. Mais également, d'intervenir pour atténuer les risques dans les secteurs qui cumulent pauvreté, exposition aux nuisances, îlots de chaleur et déficit de nature.

Les grands projets de mobilité et les politiques sportives œuvrent pour une meilleure santé des métropolitains, en participant à la réduction des nuisances et de la pollution et en promouvant des modes de déplacements actifs (marche, vélo, …) et des pratiques sportives, essentiels face à des modes de vie de plus en plus sédentaires. Le recours à l'urbanisme tactique permettra par ailleurs d'expérimenter de nouveaux usages des espaces publics pour chercher une meilleure adaptation au changement climatique.

- **Organiser la reconquête de la nature et de la biodiversité**

Près de 4 habitants sur 5 disposent de moins de 12 m² d'espaces verts publics à moins de 300 mètres. Notre métropole est également l'une des moins boisées (6% du territoire, là ou Paris et Lyon sont autour de 15% et le territoire national à 32 %). La reconquête de la nature et de la biodiversité est un enjeu spécifique pour le territoire. Plus globalement, la MEL doit veiller à une meilleure prise en compte des enjeux de biodiversité dans l'ensemble des activités humaines.

Conformément à la Stratégie Nature et Eau, désimperméabiliser et végétaliser dans les secteurs les plus vulnérables (QPV et cœur d'agglomération Lille-Roubaix-Tourcoing), sanctuariser et développer les trames vertes, bleues et noires (Lys, Deûle, Marque, hémicycles, lisières) permettent de traiter à la fois l'adaptation climatique, la santé publique et la réduction des inégalités territoriales.

Cette stratégie de reconquête de la nature doit s'appuyer sur des leviers opérationnels concrets : la compensation environnementale mobilisée comme outil de reconstitution des trames dégradées, les opérations d'aménagement qui constituent autant d'occasions de désimperméabiliser et de végétaliser, les grands projets de transport, dont les emprises et délaissés offrent un potentiel de continuités écologiques et paysagères à ne pas négliger. Un plan paysage métropolitain pourrait par ailleurs décliner cette ambition en articulant unités paysagères et continuités interterritoriales.

- **Poursuivre et élargir les efforts engagés pour la protection de la ressource en eau**

Bien gérée, la ressource en eau est un facteur de différenciation positive pour l'attractivité économique et résidentielle de la métropole. Face à une ressource en eau fragilisée et à un risque inondation qui touche la quasi-totalité du territoire, la MEL réaffirme les choix déjà faits depuis de nombreuses années : protéger sa ressource souterraine et ses captages, conforter les outils de production et de traitement, imposer une gestion exemplaire des eaux pluviales, exiger la sobriété hydrique dans les aménagements et la maîtrise des consommations. Cette stratégie ne peut réussir qu'articulée à l'échelle du bassin versant, avec les partenaires du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux / Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux et la coopération transfrontalière avec la Belgique.

- **Tirer parti de la transition énergétique pour une plus grande souveraineté**

Pour des raisons climatiques, de souveraineté énergétique et de protection du pouvoir d'achat des habitants face aux fluctuations des prix des énergies fossiles, la MEL affiche des objectifs clairs, en matière de réduction des consommations énergétiques et d'émissions de gaz à effet de serre. Pour y parvenir, le territoire métropolitain doit diversifier ses sources d'alimentation, développer des alternatives aux énergies fossiles, pour se chauffer, se déplacer, et encourager la réduction des consommations d'énergie (grâce notamment à la rénovation thermique des logements).

Cette stratégie permettra à la métropole et aux communes de gagner en souveraineté sur le plan énergétique. Par ailleurs, elle agit sur la maitrise des coûts de l'énergie et emporte donc des bénéfices à la fois sociaux et économiques pour tous les métropolitains.

- **Valoriser les paysages et le patrimoine comme source d'attractivité résidentielle, de développement touristique et de bien-être**

Notre métropole se caractérise par son patrimoine architectural, urbain et paysager singulier, dont la qualité ne se limite pas aux centres urbains historiques mais se retrouve dans chaque ville et village ainsi que dans les campagnes. Au-delà des enjeux de préservation bien identifiés et à poursuivre, le défi à relever est celui de l'adaptation de ce patrimoine aux enjeux climatiques et d'inclusion (isolation des bâtiments, pose de panneaux solaires, évolution des normes d'accessibilité…).

Cet héritage est par ailleurs une opportunité pour développer les activités économiques liées à la valorisation du patrimoine, du paysage et de la construction durable et promouvoir l'économie circulaire.

Les secteurs naturels et agricoles offrent des services essentiels aux métropolitains. L'accès des habitants à ces espaces doit être renforcé afin de développer leurs fonctions sociales, éducatives, alimentaires dans le respect de leur fonction primaire (production agricole, biodiversité, …).

- **Amplifier le renouvellement urbain pour trouver l'équilibre entre des besoins croissants et les enjeux de sobriété**

La réduction drastique des objectifs de consommation foncière au niveau national conforte la MEL dans son rôle de pionnière en termes de sobriété foncière. Le territoire dispose d'une culture du renouvellement urbain éprouvée depuis 30 ans, notamment sur des grands projets de reconversion de friches (Union, Rives de la Haute-Deûle, …) ou

des territoires spécifiques comme celui des 29 communes Gardiennes de l'eau qui fait l'objet d'une délibération cadre spécifique.

Les objectifs renforcés de sobriété foncière ont pour effet d'accentuer la concurrence entre les usages du sol (habitat, activité économique et services, nature, espace public et équipements) et il faut veiller à une réponse équilibrée aux différents besoins sur le territoire. Il s'agit d'une part de préserver les fonctions les moins concurrentielles économiquement (espaces de nature, certaines fonctions économiques, …).

D'autre part, il est nécessaire d'optimiser l'usage du foncier. À ce titre, les sites aujourd'hui sans usage, tels que les friches, les dents creuses ou les délaissés, doivent être prioritairement mobilisés. Il faut également encourager la relocalisation de certaines fonctions pour favoriser la mutualisation des équipements et le regroupement d'activités similaires. Une autre piste consiste à favoriser la mixité des usages sur un même foncier afin d'en accroître l'intensité d'occupation mais aussi à rechercher une densité de construction adaptée. Le développement de la chronotopie permettra, quant à lui, de faire coexister plusieurs usages sur un même lieu selon les heures, les jours ou les moments de l'année. Enfin, face au temps long de l'aménagement, le recours à l'urbanisme transitoire doit être promu pour explorer des usages des sites en attente de projet en concertation avec les habitants.

Face à ces objectifs, la MEL dispose d'atouts réels puisque le territoire dispose de nombreux gisements fonciers et immobiliers : friches, vacances, aires de stationnement sous utilisées, équipements vétustes ou obsolètes, ... Le devenir des grands centres commerciaux périphériques constitue également un foncier conséquent et souvent bien desservi par la route, qui doit être regardé comme un potentiel à exploiter, notamment au service du développement économique et de l'emploi.

Il faut néanmoins prendre en considération que ce potentiel de renouvellement urbain se présente désormais sous la forme de fonciers plus petits, plus diffus et/ou plus complexes à mobiliser. En soi, c'est un nouveau défi pour les savoir-faire du territoire qui nécessite de développer des nouveaux outils et de nouveaux modes de faire, loin des logiques d'aménagement d'hier.

Afin de répondre à ces nouveaux défis, la Métropole précisera, dans une délibération-cadre dédiée à la stratégie foncière, les conditions d'une action foncière cohérente avec les objectifs de sobriété, de renouvellement urbain et de résilience du territoire. Cette stratégie visera notamment à renforcer l'anticipation des mutations foncières et la capacité d'intervention de la MEL, à mobiliser prioritairement les gisements fonciers et immobiliers déjà urbanisés, à préserver les ressources foncières nécessaires au développement économique, à l'habitat, aux équipements et aux espaces de nature. Elle s'appuiera également notamment sur une gestion plus stratégique du patrimoine foncier métropolitain et sur le développement d'outils d'observation et d'analyse au service du territoire.

ANNEXE N°3 – DÉTAIL DES CINQ CATÉGORIES DE PRINCIPES DE L'INTERVENTION MÉTROPOLITAINE EN MATIÈRE D'OPÉRATIONS D'AMÉNAGEMENT

1. DES PRINCIPES RELATIFS AU CADRAGE DES OPÉRATIONS

L'engagement d'une opération d'aménagement ou de renouvellement urbain doit répondre à des principes opérationnels simples et partagés :

- Existence d'études de programmation et pré-opérationnelle conduites par la maîtrise d'ouvrage urbaine (MEL et communes) permettant de définir une programmation en cohérence et dans le respect du projet de territoire et des politiques métropolitaines prioritaires (dont habitat, économie productive, adaptation au changement climatique)
- Co-construction équilibrée avec les communes dans le respect des compétences de chacun et quand c'est pertinent dans une approche de « secteurs de projet » pluri-communale, pouvant favoriser une vision de territoire tels que Gardiennes de l'eau ou Porte métropolitaine
- Arbitrage des nouvelles opérations d'aménagement dans une instance de pilotage interne MEL, permettant d'objectiver et d'argumenter les arbitrages rendus, priorisant l'intervention en renouvellement urbain
- Choix des modes opératoires par la MEL et en bonne intelligence avec les communes, dans une logique d'efficacité et d'intérêt métropolitain, au regard des caractéristiques et de la complexité des opérations.

Dans un contexte budgétaire contraint et de forte sollicitation par les communes très en amont des opérations (notamment au titre du droit de préemption), il est nécessaire de définir une doctrine d'intervention foncière permettant de prioriser les acquisitions, de garantir la soutenabilité de l'action métropolitaine, de prévenir le risque d'inflation foncière.

L'intervention doit ainsi être ciblée sur les opérations d'aménagement validées sur le mandat, en évitant la constitution de stocks « fonciers en attente » générateurs de coûts de gestion, de risques de dégradation du bâti et de l'image des territoires :

- Une intervention foncière à articuler avec l'avancement des projets
- Un niveau d'intervention différencié selon les types de projets
    - Opérations d'initiative publique nécessitant une maîtrise foncière totale ou majoritaire, avec un phasage permettant de limiter les coûts ;
    - Opérations relevant de l'initiative privée, où l'intervention publique privilégie l'encadrement réglementaire et le recours à l'urbanisme négocié ;
    - Valorisation de fonciers métropolitains dans des logiques d'appel à projets ou d'opérations d'ensemble.
- Une mobilisation élargie des outils de maîtrise foncière (zone d'aménagement différé, emplacement réservé logement, portages fonciers par un tiers comme l'EPF ou une foncière)

Le volet relatif à la doctrine d'intervention foncière sera repris dans une délibération dédiée à la stratégie foncière à venir.

La mobilisation des structures d'aménagement métropolitaines (SEM / SPL / SPLA) sera recherchée selon les niveaux d'intervention retenus. De même, pour l'ADULM, en ce qui concerne les besoins métropolitains en études stratégiques d'aménagement.

2. DES PRINCIPES RELATIFS AU FINANCEMENT DES OPÉRATIONS

Au regard des importants investissements programmés par la MEL, plus que jamais MEL et communes doivent rechercher ensemble les conditions d'équilibre des opérations d'aménagement. Pour les opérations répondant aux enjeux d'aménagement du territoire définis dans le cadre de cette délibération et qui ne trouveraient pas leur équilibre sont proposés les principes suivants :

- Un effort financier conjoint de la MEL et des communes sur leurs compétences respectives sur l'urbanisme et la gestion transitoires des sites projets (selon scénarii proposés en étude pré-opérationnelle)
- Un principe de recherche d'équilibre d'opération, avec notamment une évaluation des équipements proposés dans leur dimensionnement et leur niveau de qualité. Le développement de l'urbanisme négocié pour encadrer l'initiative privée, notamment dans le dialogue avec les grands comptes du territoire
- Un renforcement de la recherche de financements externes, et la clarification de leurs modalités de perception par les communes, dans le cadre notamment d'opérations en délégation de maitrise d'ouvrage à la MEL.

Par ailleurs, la MEL maintiendra une capacité d'études prospectives pour l'aide à la décision et l'anticipation des mutations futures.

3. DES PRINCIPES D'INNOVATION, D'EXPÉRIMENTATION, D'EXEMPLARITÉ

L'aménagement du territoire est un terrain propice à l'innovation sous toute ses formes (sociale, environnementale, technologique, numérique…), à l'incubation de nouvelles pratiques, de nouvelles solutions techniques, de nouveaux modes de gouvernance permettant une meilleure acceptabilité des projets de transformation du territoire :

- Positionner la Métropole Européenne de Lille comme territoire démonstrateur,
- Encourager les innovations et s'inscrire dans des appels à projets expérimentaux pour lever les freins dans les politiques publiques prioritaires du mandat (dont habitat, économie productive, transition écologique).
- Développer de nouveaux modèles (d'habiter, de travailler, de produire, de sociabilités et d'inclusion…)

4. DES PRINCIPES RELATIFS À LA TRANSFORMATION DURABLE, SOLIDAIRE, À L'ADAPTATION AU CHANGEMENT CLIMATIQUE, À LA RÉSILIENCE ET À L'ÉVALUATION DES RÉSULTATS

La mise en place d'un « référentiel qualité » des opérations d'aménagement vise à garantir des opérations répondant aux exigences de transition écologique, de résilience et d'adaptation au changement climatique en se fixant des objectifs de qualité, de performance de la transformation attendue. Il doit s'appuyer sur les objectifs des outils d'orientation métropolitains (dont SCOT, PCAET et PLH). Il permet de mesurer l'efficacité de l'effort public sur l'ensemble des objectifs.

Les principes de base repris par ce référentiel qualité sont :

- La définition d'objectifs quantifiables et adaptés à chaque opération,
- Un équilibre entre ambition qualitative et soutenabilité économique,
- Une évaluation continue des pratiques d'aménagement (pilotage en mode projet, programmation, co-construction).

Il doit pouvoir permettre d'une part de mesurer une trajectoire, et d'autre part de constituer un outil d'arbitrage permettant de renseigner la décision politique sur l'effort à fournir sur les opérations et projets émergents.

Ce référentiel qualité des opérations d'aménagement est à formaliser pour être présenté en 2027 en Conseil métropolitain.

5. DES PRINCIPES RELATIFS À LA GESTION DU TEMPS LONG DES OPÉRATIONS ET À L'EXPÉRIMENTATION DE L'URBANISME TRANSITOIRE AVEC LES HABITANTS COMME NOUVEAU LEVIER DE FABRIQUE DU RENOUVELLEMENT URBAIN ET DE LA RÉGÉNÉRATION DES FRICHES

L'accélération des projets d'aménagement du territoire ne doit pas méconnaître le temps long dans lequel s'inscrit le processus de transformation du territoire, pour des raisons techniques, réglementaires, et d'abord pour des raisons sociales et humaines d'acceptabilité.

Les projets d'aménagement nécessitent pour se concrétiser avec réussite :

- Un cadrage programmatique métropolitain affirmé, adossé à une stratégie de mise en œuvre flexible et adaptable pour prévenir les situations de blocage et garantir à terme la transformation et le changement d'image attendus,
- Une ambition politique alignée entre la MEL et les communes, autour d'un plan d'investissement priorisé et rationnalisé, traitant la question de la production et du portage fonciers, garantie de la soutenabilité et de la réalisation des projets dans le temps long (sécurisation, préfiguration, phasage des travaux),
- Une co-construction avec les habitants et les partenaires.

L'élaboration d'une stratégie métropolitaine de l'urbanisme transitoire comme levier de transformation en renouvellement urbain doit permettre d'améliorer la coordination, l'anticipation, le financement, la gestion durable et l'évaluation des démarches transitoires à court, moyen et long terme. Elle doit permettre de promouvoir un nouveau mode d'intervention en renouvellement urbain prenant mieux en compte le temps long des opérations et les attentes des habitants, à savoir : le besoin de co-construction des projets avec les habitants dès l'amont, le besoin de tester de nouveaux usages avec les habitants, le besoin d'activation maîtrisée des sites vacants dans la durée.

Les principes de l'urbanisme transitoire sont donc à travailler en vue de formaliser une stratégie exploratoire de l'urbanisme transitoire sur le mandat et feront l'objet d'une présentation par voie de délibération spécifique.

Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131457-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

Pour rendu exécutoire

A Lille, le 14 oct. 2026
Le Président de la Métropole Européenne de Lille
Pour le Président
Le Directeur

Arnaud FICOT

26-C-0109

Séance du vendredi 9 octobre 2026

DELIBERATION DU CONSEIL

DELIBERATION CADRE - FEUILLE DE ROUTE 2026-2032 DU PROJET DE TERRITOIRE DES GARDIENNES DE L'EAU

Vu la loi Grenelle 1 n° 2009-967 du 3 août 2009 portant la mise en œuvre des travaux du Grenelle menés de mai à octobre 2007 et reconnaissant les champs captant du sud de Lille parmi les 500 premiers captages prioritaires ;

Vu la loi Climat et Résilience n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets ;

Vu la loi n° 2023-630 du 20 juillet 2023 visant à faciliter la mise en œuvre des objectifs de lutte contre l'artificialisation des sols et à renforcer l'accompagnement des élus locaux ;

Vu l'arrêté préfectoral du 30 mars 1992 aboutissant à la définition d'un programme d'intérêt général instaurant des protections réglementaires nécessaires à la protection des champs captant du sud de Lille ;

Vu l'arrêté préfectoral de déclaration d'utilité publique (DUP) de l'instauration des périmètres de protection des forages du sud de Lille, de cessibilité des terrains nécessaires à cette protection et de mise en compatibilité des documents d'urbanisme, du 25 juin 2007 ;

Vu la délibération n° 19 C 0356 du 28 juin 2019 approuvant l'élaboration d'un dispositif de préservation et de valorisation des espaces agricoles et naturels périurbains (PEANP) sur le territoire des champs captant ;

Vu la délibération n° 19 C 0821 du 12 décembre 2019 approuvant un nouveau modèle de développement pour les communes du territoire de l'aire d'alimentation de captage "Grenelle" à travers la charte des Gardiennes de l'eau ;

Vu les délibérations n° 19 C 0822 à 19 C 0826 du 12 décembre 2019 approuvant le plan local d'urbanisme (PLU 2) qui intègre la préservation de la ressource en eau dans une réglementation spécifique à l'aire d'alimentation des captages (AAC) des Gardiennes de l'eau ;

Vu le Schéma Régional Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) adopté le 30 juin 2020 par le Conseil Régional et approuvé par arrêté préfectoral du 4 août 2020 et sa première modification adoptée le 21 novembre 2024 par le Conseil Régional et approuvée par arrêté préfectoral du 29 novembre 2024 ;

Vu la délibération n° 21 C 0044 du 19 février 2021 qui approuve le plan climat air énergie territorial (PCAET) ;

Vu la délibération n° 22-C-0381 du 16 décembre 2022 approuvant la charte des espaces publics de la Métropole européenne de Lille ;

Vu la délibération n° 23-C-0272 du 20 octobre 2023 approuvant le Plan de mobilité (PDM) de la Métropole européenne de Lille ;

Vu la délibération n° 24-C-0015 du 9 février 2024 approuvant le pacte fiscal instaurant une dotation de solidarité communautaire spécifique aux communes Gardiennes de l'eau ;

Vu la délibération n° 24-C-0121 du 28 juin 2024 approuvant l'intégration au projet de territoire Gardiennes de l'eau des communes de Salomé, Hantay et Marquillies tel que décrit dans la charte et dont le périmètre est élargi à 29 communes ;

Vu la délibération n° 24-C-0165 du 28 juin 2024 approuvant le PLU 3 ;

Vu la délibération n° 25-C-0063 en date du 28 février 2025 portant sur l'adoption de la nouvelle Stratégie Agricole et Alimentaire de la Métropole Européenne de Lille, dans laquelle la mise en œuvre du Projet de Périmètre des Espaces Agricoles et Naturels Péri-urbains (PEANP) s'inscrit ;

Vu la délibération du conseil départemental en date du 9 février 2026 portant sur l'approbation du PEANP ;

I. Exposé des motifs

La présente délibération a pour objet d'approuver la feuille de route opérationnelle 2026-2032 du projet de territoire des Gardiennes de l'eau et de réaffirmer l'ambition des Gardiennes de l'Eau comme territoire d'innovation environnementale et d'aménagement responsable.

Par délibération du 12 décembre 2019, complétée par délibération du 28 juin 2024, la Métropole Européenne de Lille a adopté la Charte des Gardiennes de l'eau, fondant un projet de territoire visant à concilier la préservation durable de la ressource en eau potable, l'adaptation au changement climatique et le développement équilibré des communes situées sur les aires d'alimentation des captages du Sud de la Métropole et de Salomé qui fournissent environ 40 % de l'eau potable de la Métropole.

Les cinq axes stratégiques définis dans la charte en 2019 demeurent pleinement d'actualité, voire présentent une actualité accrue : la valorisation de l'eau comme

Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131457-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

patrimoine commun, la transition agricole, les nouvelles mobilités, les nouvelles formes d'habiter et l'évolution du modèle économique territorial.

Depuis lors, la démarche a permis de fédérer autour d'une ambition commune : faire de la protection de la ressource en eau un levier de transformation territoriale et de développement durable.

C'est ainsi que depuis le lancement de la démarche, 115 actions ont été définies et mises en œuvre autour des différents axes de la Charte. Par ailleurs, 30 projets opérationnels ont été identifiés. Plus de 80 % d'entre eux sont déjà réalisés ou en cours de réalisation.

Les résultats obtenus selon le bilan qui figure annexe 1 de la présente délibération démontrent la traduction concrète et effective des ambitions portées par la Charte.

Parallèlement, les dispositions du PLU3 ont évolué de manière à mieux encadrer les activités économiques potentiellement polluantes, à accompagner la pérennisation et la transformation de l'agriculture et à faciliter les projets en renouvellement urbain pour permettre aux communes de continuer à se développer et à répondre aux besoins de leurs habitants. Ces évolutions du PLU3 ont été accompagnées d'analyses de l'ADULM sur l'évolution démographique des communes et d'études réglementaires visant à étudier les potentiels de constructibilité qui confirment que les règles du PLU3 permettent de réaliser des projets et d'optimiser l'usage de tous les fonciers au cœur des villes et des villages.

À titre d'illustration, il a été fait le choix lors du PLU3 de supprimer le coefficient d'emprise au sol et de ne retenir que le coefficient de pleine terre. Ce dernier permet à la fois d'optimiser les espaces de recharge de la nappe et de favoriser le renouvellement urbain et la densification des bâtis.

Dès lors, la présente délibération, en tant que déclinaison de la délibération cadre « orientations stratégiques pour le projet de territoire métropolitain », propose de franchir une nouvelle étape en en approuvant la feuille de route opérationnelle 2026-2032 du projet de territoire déclinée autour des 5 axes de la charte de 2019 et en définissant le cadre d'une gouvernance partagée.

Axe 1 : Reconnaître l'eau et l'environnement comme patrimoine pour demain

L'enjeu est sur cet axe de définir l'eau comme patrimoine commun et d'offrir un cadre de vie agréable et adapté aux évolutions climatiques.

La MEL a engagé depuis 2022 une démarche de Plan de paysage à l'échelle des 29 communes. Le Plan de paysage a pour objectif de fédérer les communes Gardiennes de l'eau autour d'un projet de paysage commun au service de la ressource en eau et d'affirmer collectivement les atouts et les spécificités propres à ce territoire. Cette démarche s'intègre dans la stratégie de nature en ville et de développement d'espaces naturels sur le territoire métropolitain.

26-C-0109
Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131457-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

Le Plan de paysage débouche aujourd'hui sur un programme d'actions, des outils méthodologiques et des réalisations concrètes à venir permettant une transformation visible et mesurable du territoire.

Plusieurs types d'actions sont déclinés dans une première phase jusque fin 2028 :

- L'intervention d'un paysagiste conseil pour les projets du territoire, en accompagnement des projets métropolitains et communaux. À date, quatre communes ont bénéficié de cet accompagnement. Cette intervention sera complétée par des dispositifs de sensibilisation à destination des services techniques et des professionnels de l'aménagement ;

- Une démarche visant à définir des plans de végétalisation et de désimperméabilisation des espaces publics et privés. Ces documents structurants ont vocation à accompagner les décisions de la MEL et des communes en identifiant les secteurs à enjeu de désimperméabilisation et de végétalisation ;

- Afin de contribuer à l'appropriation de ce projet de territoire et de mobiliser les citoyens, la création d'une exposition pour le Relais Nature du Parc de la Deûle et d'un guide de l'habitant qui permettra à chacun de contribuer à son niveau à la valorisation du paysage du territoire.

À horizon 2029, ces actions pourront être complétées par une démarche de mise en valeur de boucles de promenade, principalement à partir des cheminements existants, avec mise en place d'une signalétique et de supports de communication des itinéraires.

Compte tenu de la forte vulnérabilité de la nappe de la craie et de sa protection nécessaire à l'égard des pollutions anthropiques, la conformité de l'assainissement des habitations est également une orientation importante.

La MEL mène une étude sur les potentialités d'amélioration de la situation de desserte ou d'équipement en assainissement. Cette étude sera déclinée en programme d'investissements sur plusieurs années sur les secteurs dont le raccordement au réseau public est jugé préférentiel. Afin de permettre de maximiser les subventions et accompagnements financiers à la fois pour les travaux en domaine public et également en domaine privé de l'ensemble du programme, des négociations seront portées avec les financeurs potentiels (notamment Agence de l'eau Artois-Picardie) pour élargir l'éligibilité des programmes de subventions à ce secteur particulier.

Axe 2 : Valoriser les activités et les espaces agricoles

Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131457-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

L’enjeu sur cet axe est d’accompagner les transitions agricoles et alimentaires et d’encourager le développement et la généralisation des pratiques vertueuses permettant l’amélioration des paramètres quantitatifs et qualitatifs de la nappe.

À ce titre, le Périmètre de protection et de mise en valeur des Espaces Agricoles et Naturels Périurbains (PEANP) constitue un outil structurant.

Il contribue à la préservation durable des espaces agricoles et naturels stratégiques et constitue un outil de mise en œuvre opérationnelle des orientations des Gardiennes de l'eau, en permettant la réalisation d'actions concrètes, financées et évaluées sur le long terme.

Le programme d'actions associé vise notamment la préservation du foncier agricole stratégique, l'accompagnement des transitions agroécologiques, le soutien aux filières locales et la protection des espaces naturels participant au fonctionnement du cycle de l'eau.

Pour rappel, 5 actions prioritaires permettent d’accompagner les agriculteurs :

- Dispositif de « Paiements pour Services Environnementaux » destinés à rémunérer les agriculteurs pour les services rendus au territoire, notamment en faveur de la préservation de la ressource en eau (qui fait l’objet d’une délibération présentée lors de ce même conseil) ;

- Développement de filières issues de cultures à bas niveau d’intrants (cultures nécessitant peu, voire pas, de fertilisants (azote minéral) et de produits phytosanitaires : céréales (sorgho, sarrasin), légumineuses à graines et fourragères (lentille, luzerne, etc…), cultures industrielles (chanvre), oléagineuses (tournesol), etc. ;

- Déploiement des Baux Ruraux Environnementaux ;

- Accompagnement de collectifs d’agriculteurs qui souhaitent expérimenter des pratiques en faveur de la ressource en eau ;

- Mise en place d’un plan d’actions en faveur du maintien de l’activité d’élevage et des prairies.

Axe 3 : Repenser la mobilité pour réduire les risques et créer des liens communs

Le Plan de Mobilité Métropolitain adopté en octobre 2023 fixe des orientations visant à satisfaire les besoins de mobilité des usagers du territoire et des marchandises en créant les conditions de pratiques de mobilités durables.
Afin de préserver les ressources en eau du territoire et réduire les risques de pollution et d’impacts environnementaux, le Plan de Mobilité, dans son action 44,

26-C-0109
Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131457-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

vise à la sécurisation des flux de marchandises en améliorant la cohérence des réglementations en matière de circulation de marchandises et en travaillant avec tous les acteurs concernés. Une étude réalisée en 2024 a permis d'établir un diagnostic et de définir des enjeux. Une seconde phase de l'étude en cours de réalisation, dont les résultats sont attendus fin 2026, permettra d'identifier les actions à mettre en œuvre. La perspective du Canal Seine- Nord Europe qui créera un choc d'offre pour le report modal des grands flux de marchandises entre les bassins du Seine et de l'Escaut sera à prendre en compte.

Par ailleurs, en termes de mobilité, le développement des mobilités actives reste un enjeu majeur. Il s'agit notamment de poursuivre le développement des infrastructures cyclables afin de garantir des continuités et faciliter le rabattement vers les pôles d'échanges multimodaux existants et à venir ainsi que vers les gares du territoire, et de développer des actions et des services visant à encourager la pratique cyclable (apprentissage du vélo dans les écoles, locations de VLS et trottinettes en zones de stationnement dédiées, développement de stationnements vélos, etc.).

Les réflexions autour de la marche et de la place du piéton sont aussi à encourager à travers la mise en place d'actions favorisant l'écomobilité scolaire, de promotion de la marche comme mode de déplacement du quotidien et de la multimodalité.

La création d'aménagements en faveur des cycles et des piétons constitue une des priorités du PPI « Espaces publics, voirie et aménagements cyclables » à venir, dans la continuité de la politique menée en 2020-2026, qui a permis de créer des aménagements sur l'ensemble du territoire et d'inciter à une augmentation de la pratique cyclable que l'on constate aussi bien en secteur urbain qu'en secteur plus rural.

L'incitation au changement de comportement de mobilité, autre axe majeur, se traduira par l'incitation et l'accompagnement à la mise en place de Plans de Mobilité Employeur (PDME) à destination des établissements (entreprises, administrations et établissements scolaires) via la mise à disposition d'une boîte à outils spécifique, et également par la promotion de la voiture partagée (covoiturage, autopartage).

Afin de proposer une alternative forte à la voiture, il est prévu le renforcement du réseau de transports en commun à horizon 2035, avec, sur cette partie du territoire, la mise en service du projet de tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne, qui constituera un réseau structurant de transports, et qui partage les ambitions des Gardiennes de l'eau : désimperméabilisation, végétalisation, mise en œuvre d'aménagements cyclables (généralement Vélo+) le long de la ligne.

Axe 4 : Développer un territoire de l'habiter autrement

Sur cet axe, l'élaboration du PLU3 et du PLH3 ont permis une première déclinaison thématique et territoriale des axes d'intervention en matière d'habitat. La Métropole a également engagé plusieurs actions pour répondre à ces attentes : résorption de

26-C-0109
Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131457-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

l'habitat vacant, poursuite des Nouveaux Programmes de Renouvellement Urbains (NPRU) du territoire, opérations publiques d'aménagement, etc.

Par ailleurs, dans le cadre du programme de travail de l'Agence de développement et d'urbanisme (ADULM), une démarche spécifique intitulée « Habiter autrement dans les Gardiennes de l'eau » a permis d'apporter une vision prospective des évolutions socio-démographiques afin d'accompagner les communes dans les actions à mener pour répondre aux besoins futurs en logements. À l'image des constats déjà faits sur la métropole, le vieillissement de la population est également une tendance structurelle de ce territoire. Les communes Gardiennes de l'eau constitueront un des territoires d'expérimentation privilégiés des démarches liées au bien vieillir reprises dans la délibération cadre aménagement présentée lors de ce même conseil métropolitain.

11 communes Gardiennes de l'eau sont aujourd'hui déficitaires en logements sociaux. Les communes se sont d'ores et déjà saisies de cet enjeu puisque plus de 1 000 logements sociaux en locatif comme en accession à la propriété ont été programmés sur les 3 premières années du PLH. Les besoins de la population sont encore importants en la matière et il est nécessaire que cette dynamique se poursuive en réfléchissant aussi au développement d'un habitat spécifique de type pensions de famille ou résidences sociales.

Pour accompagner la mobilisation du foncier en renouvellement urbain, une mission d'étude a d'ores et déjà été lancée sur deux premières communes. Comme dans de nombreux cas à présent sur la métropole, ce sont des projets situés sur des fonciers de petite taille, diffus et/ou complexes à maîtriser.

Pour avancer dans cette démarche d'accompagnement sur les communes Gardiennes de l'eau, il s'agira, via une assistance à maîtrise d'ouvrage, de :

- Permettre aux maires de disposer d'une vision globale du devenir de la commune, assortie d'un diagnostic urbain et paysager permettant de mettre en évidence ses atouts et ses faiblesses ;

- Établir une stratégie foncière à l'échelle communale et/ou pluri communale à moyen-long terme pour identifier les sites prioritaires à mobiliser ;

- Le cas échéant, établir la faisabilité technique et économique des projets, avec un objectif d'équilibre des opérations sur les sites identifiés comme prioritaires dans la stratégie foncière ;

- Communiquer et associer les habitants aux futurs projets.

Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131457-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

Axe 5 : Adapter le modèle économique

Sur cet axe, l'enjeu est de faire émerger un nouveau modèle de développement économique responsable tant concernant les activités en place que celles à venir.

Concernant les activités économiques existantes, le territoire Gardiennes de l'eau est un territoire dense économiquement accueillant notamment de grands parcs d'activité en lien avec sa bonne accessibilité routière. Il a connu un fort développement dans les dernières décennies.

Ce territoire est concerné par des risques technologiques pouvant notamment présenter des impacts sur les activités humaines, les milieux et la qualité de la ressource en eau (près de 35 % des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), dont quatre établissements relevant de la directive SEVESO et six installations soumises à la directive relative aux émissions industrielles (IED)). Dans le cadre de ses compétences et dans le respect des prérogatives des autres autorités compétentes, la Métropole contribuera à la mise en œuvre d'une approche globale, transversale et proportionnée visant à renforcer la connaissance, la prévention et la maîtrise des risques technologiques sur ce territoire.

Le dynamisme économique perdure et le volontarisme reste de mise. Les développements des entreprises et l'implantation de nouvelles activités se poursuivent sous la réserve qu'ils ne détériorent pas la situation environnementale.

Une offre de services d'accompagnement des entreprises est spécifiquement prévue pour accompagner celles qui veulent se développer en étant force de conseil sur les enjeux environnementaux et sur les solutions pour la préservation des ressources en eaux et la réduction des impacts.

Dans un registre similaire, en cas d'adhésion des communes Gardiennes de l'eau, la MEL pourra mobiliser « objectif centralité », afin de renforcer l'attractivité des centres-villes/centres-bourgs, les activités de proximité, et ainsi favoriser un développement économique plus sobre.

Il importe également d'adapter au changement climatique les zones d'activités existantes, qu'elles soient publiques ou privées (désimperméabilisation, végétalisation, lutte contre les îlots de chaleur et les risques d'inondation) car ce sont des secteurs très vulnérables et peu adaptés. Ainsi, en complément de l'expérimentation lancée sur le parc de Ravennes-les-Francs à Tourcoing, la MEL a d'ores et déjà engagé une autre expérimentation sur la ZI de Seclin dans le cadre du projet européen IB Green. Ce projet a pour but de développer et tester des solutions d'adaptation au changement climatique spécifiques aux parcs d'activités (expérimentation sur les techniques et les matériaux employés, les protocoles de suivi et d'entretien des aménagements réalisés, sensibilisation des entreprises aux enjeux RSE notamment). Sur la ZI Seclin, les enjeux sont notamment de déconnecter le réseau d'eaux pluviales du réseau d'assainissement, de préserver la biodiversité et le corridor écologique et de résoudre la problématique d'ilot de chaleur

26-C-0109
Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131457-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

urbain diurne. Après réalisation des travaux, un suivi sera assuré pendant deux ans afin de confirmer les choix techniques faits et de pouvoir décliner ses solutions ailleurs sur d'autres parcs d'activités.

Pour porter plus loin l'ambition, une feuille de route métropolitaine en matière de développement économique sera établie afin d'intégrer les réflexions sur le développement et les capacités d'accueil des différentes filières économiques. Il s'agira plus particulièrement d'identifier en leur sein les activités ayant à la fois un impact économique fort et une incidence environnementale limitée. Enfin, en lien avec les politiques en charge du sport, du tourisme et de la culture, il importera d'explorer toutes les capacités de création d'emplois par le déploiement d'activités de services à la population en renforcement des centralités. Ce travail sera réalisé notamment en lien avec les communes du territoire afin de construire un projet économique partagé à long terme.

Actions communes aux 5 axes : Interterritorialité – modalités de coopération - gouvernance

Pour accompagner la mise en œuvre de la feuille de route et dans une dynamique d'interterritorialité, la Métropole poursuivra les coopérations avec les territoires voisins, la Région, l'État et les réseaux européens afin de renforcer le rayonnement de la démarche.

Une démarche concertée, notamment avec la Communauté de communes Pévèle Carembault, sera recherchée.

En parallèle, la MEL accentuera la visibilité de l'action à l'échelle nationale et européenne.

Pour accompagner l'ensemble de ces actions, un schéma directeur de communication sera déployé afin de renforcer l'identité des Gardiennes de l'eau, de développer le sentiment d'appartenance, de valoriser les projets exemplaires et de sensibiliser les habitants.

La Métropole favorisera l'émergence et la réalisation de projets à toutes les échelles : communale, intercommunale, métropolitaine, interterritoriale et transfrontalière.

À ce titre, la Commission Partenariale de l'Aire d'Alimentation des Captages au sud de Lille (COMPAR AAC), instance partenariale entre l'État, la MEL et la Communauté de Communes de Pévèle Carembault, suivie de son COTECH, interviendra en tant qu'outil d'accompagnement et de sensibilisation mobilisable tout au long de la durée de vie d'un projet. Elle permettra de porter une vision partagée de l'aménagement du secteur en tenant compte des enjeux de protection de la ressource en eau et de faciliter le circuit administratif des projets par une pré-instruction commune des dossiers avant le dépôt des demandes d'autorisations.

Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131457-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

Au-delà du cadre du schéma de mutualisation et de coopération à intervenir, le développement des coopérations pluricommunales sera recherché notamment pour répondre aux besoins des habitants en matière de services et équipements et tenir compte des évolutions démographiques.

Les modalités de mobilisation de l'outil juridique du fonds de concours seront précisées dans une délibération spécifique qui interviendra ultérieurement. Par ailleurs, les partenariats financiers et techniques seront systématiquement recherchés, notamment dans le cadre du PEANP, du CARE avec l'Agence de l'eau Artois-Picardie et de tout autre programme susceptible d'accompagner la mise en œuvre de la feuille de route.

Par ailleurs, les principes de l'intervention métropolitaine en matière d'opérations d'aménagement posés par la délibération cadre aménagement et repris en son annexe 3 trouveront à être adaptés au cas par cas dès lors que des projets de développement territorial qui contribuent à préserver la ressource sont en jeu.
La gouvernance reposera sur un dialogue continu avec les maires des 29 communes concernées, avec notamment la mise en place :

- D'un comité de pilotage politique associant la MEL et les 29 communes ;
- D'un dispositif annuel de suivi et d'évaluation partagé avec les 29 communes ;
- D'un bilan à mi-parcours en 2029 de la présente feuille de route avec possibilité de revoyure sur les différents volets de la feuille de route ;
- D'une évaluation finale en 2032.

Un tableau de bord d'indicateurs permettra de mesurer l'avancement des actions et leurs impacts sur la préservation de la ressource, la transition écologique et le développement territorial.

II. Dispositif décisionnel

Par conséquent, la commission principale Aménagement, Habitat, Politique de la ville, Foncier, Urba., GDV consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) D'approuver la feuille de route 2026-2032 du projet de territoire des Gardiennes de l'eau ;

2) D'autoriser Monsieur le Président à engager toutes démarches nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

Résultat du vote : ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ DES SUFFRAGES EXPRIMÉS
Mme Lahouaria ADDOUCHE, Mme Fatima BENSLIMAN, Mme Tahina BOTTON, Mme Myriam CAU, Mme Emilie CROES, Mme Khadija GORWA-GHOMARI et Mme Camir KERIFA ainsi que M. Dalil DIAB, M. Lucas

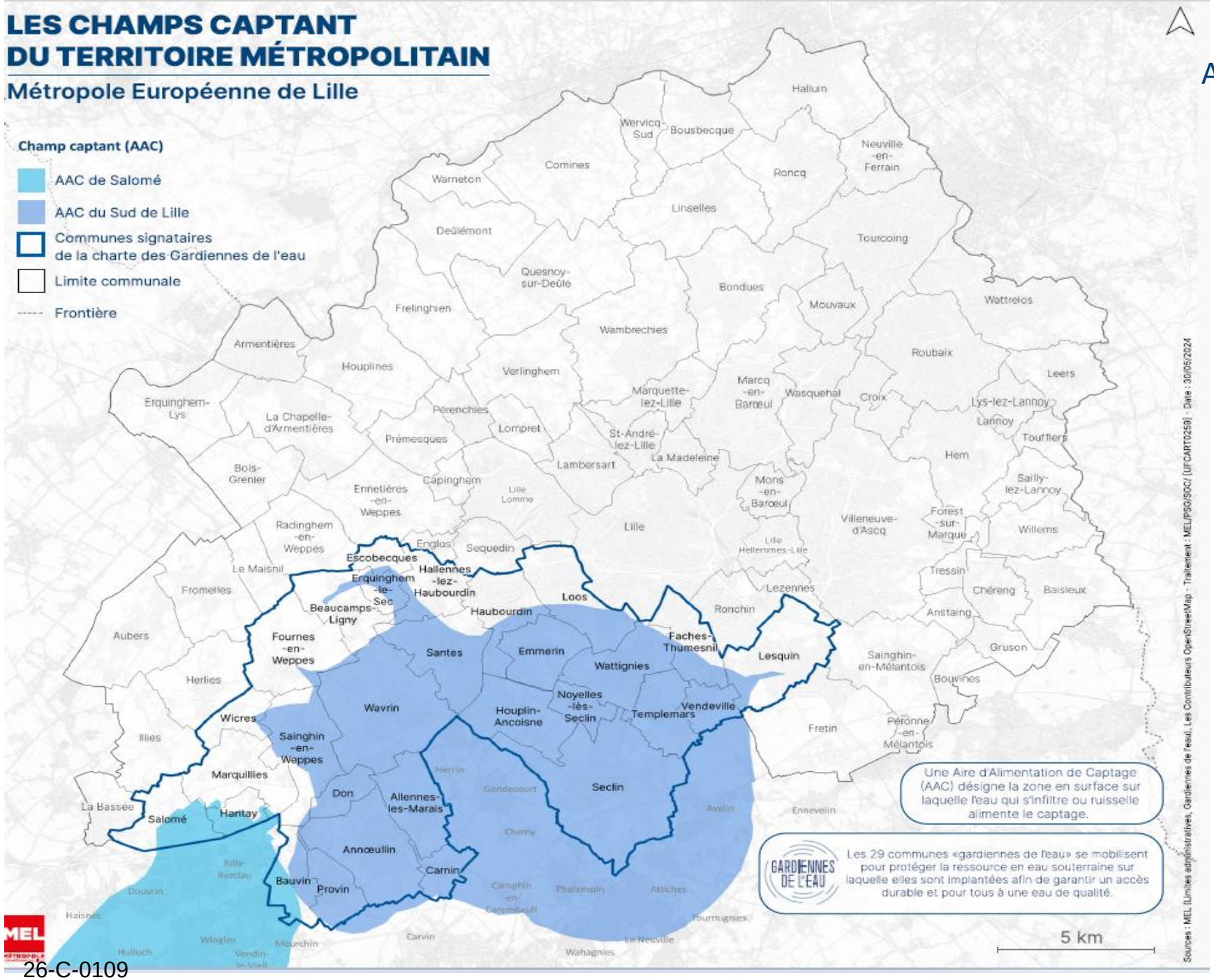
Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131457-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

FOURNIER, M. David GUIRAUD, M. Hakim KHITER, M. Mehdi MASSROUR, M. Samir OUANES, M. Nassim SIDHOUM et M. Florian VERTRIEST n'ayant pas pris part au vote.
Mme Julie GARCIA ainsi que M. Roland D'ARGY, M. Ugo BERNALICIS, M. Eric BOCQUET, M. Hiazid BELABBES, M. Eddie JACQUEMART et M. Patrick KOLEBACKI s'étant abstenus.

GARDIENNES DE L'EAU

Annexe 1 : BILAN

V1



AAC (aire d'alimentation des captages) = Ensemble des surfaces où toute goutte d'eau tombée au sol est susceptible de parvenir jusqu'aux captages, que ce soit par infiltration ou par ruissellement

40% de l'alimentation en eau potable de plus d'1 million d'habitants

29 communes concernées sur la MEL

UNE STRATÉGIE

ENJEU : RESSOURCE EN EAU POTABLE

QUANTITE
- Limiter l'artificialisation
- Augmenter l'infiltration

QUALITE
- Améliorer la qualité des rejets
- Résorber les sources de pollution

AMBITION : PRESERVER et AMELIORER

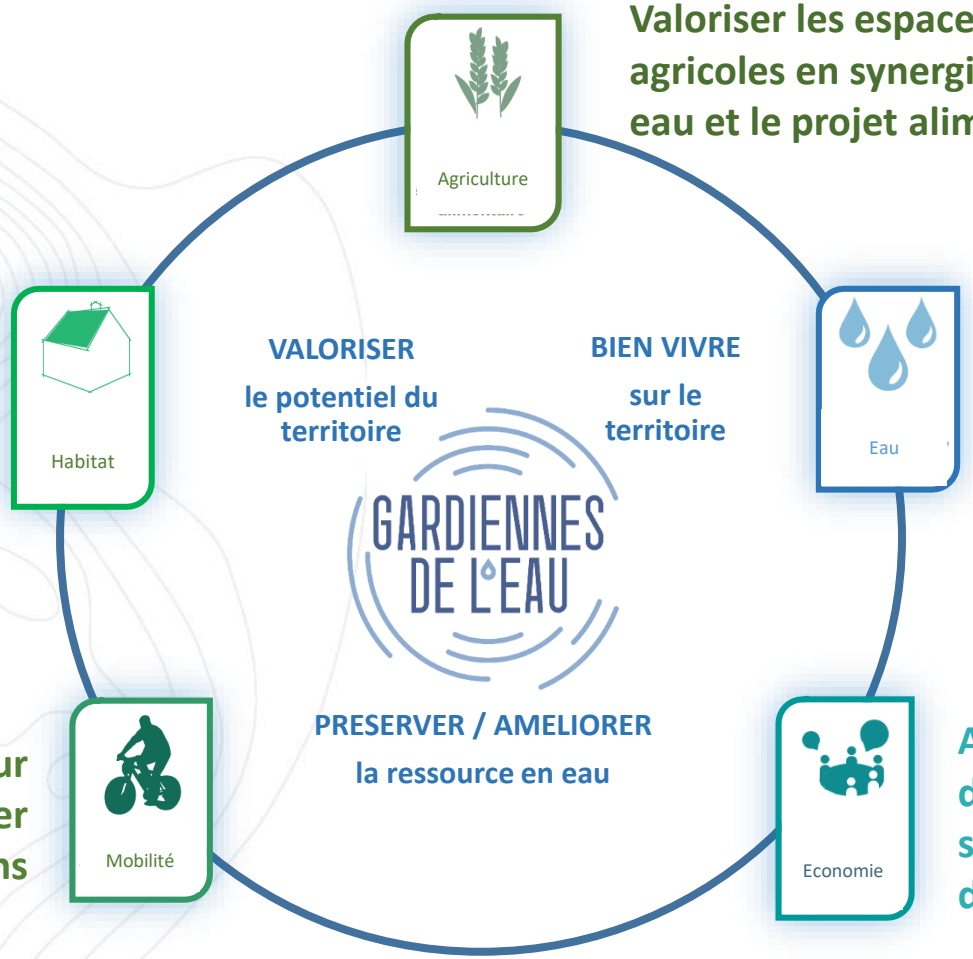
VALORISER
le potentiel du territoire

PRESERVER / AMELIORER
la ressource en eau

BIEN VIVRE
sur le territoire

UN PROJET DE TERRITOIRE
« GARDIENNES DE L'EAU »

LA CHARTE



Valoriser les espaces et les activités agricoles en synergie avec la ressource en eau et le projet alimentaire

Développer un territoire de l'habiter autrement

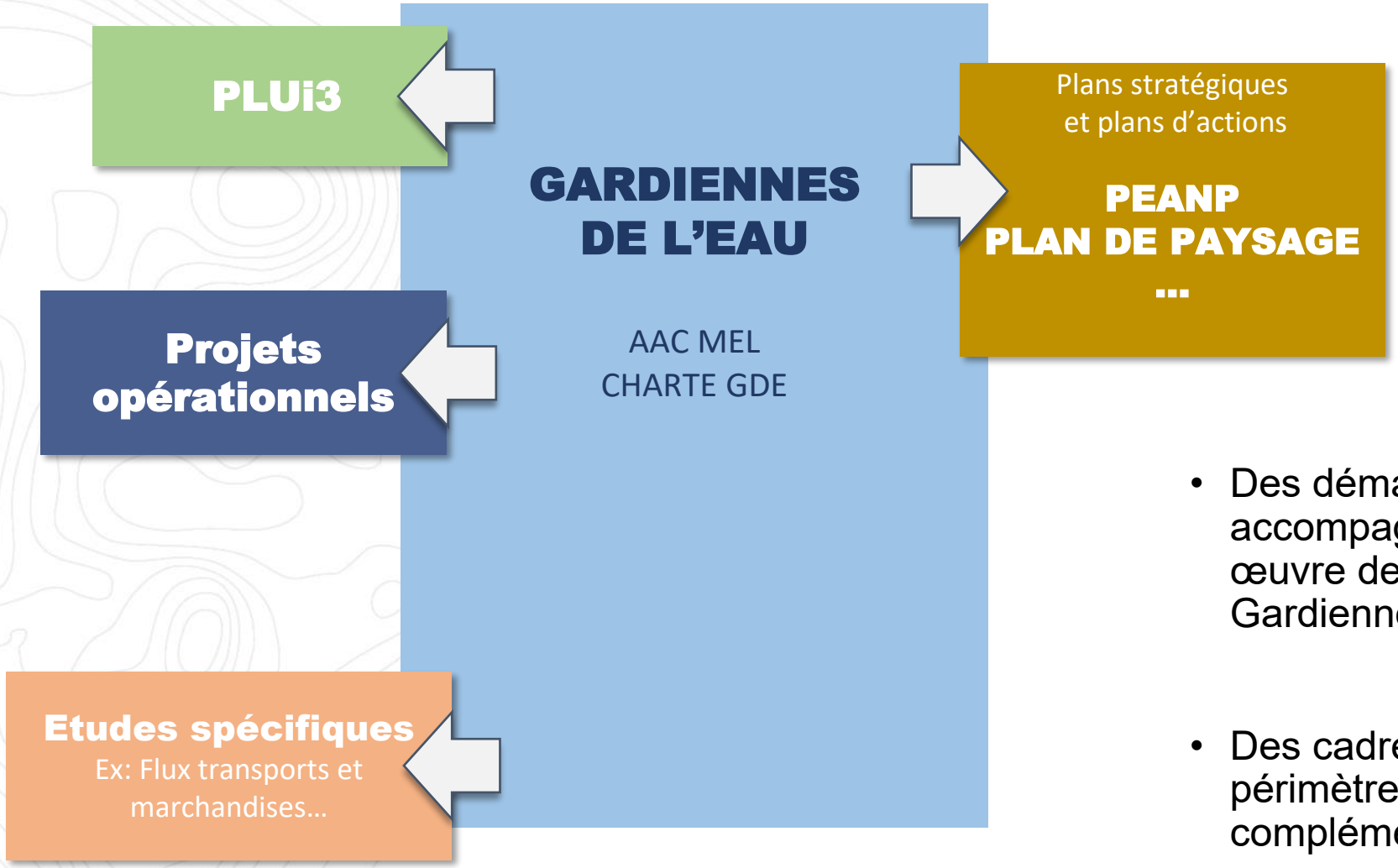
Reconnaître l'eau et de l'environnement comme un patrimoine pour demain

Repenser la mobilité pour réduire les risques et créer des liens communs

Adapter le modèle de développement économique et s'inscrire dans les dynamiques d'excellence métropolitaines

5 axes, 115 actions

DES ACTIONS EN COMPLÉMENTARITÉ

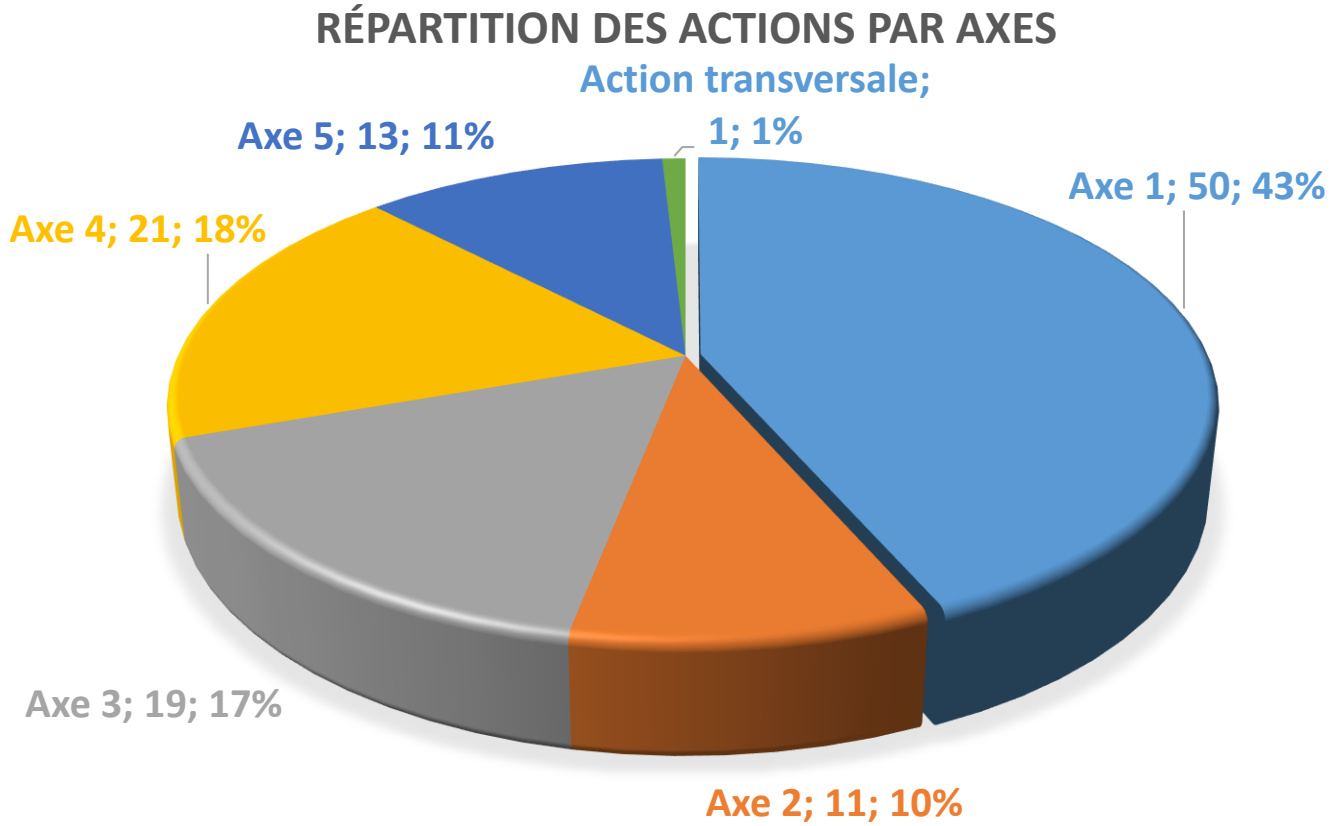


- Des démarches pour accompagner la mise en œuvre de la Charte Gardiennes de l'eau
- Des cadres et des périmètres d'actions complémentaires

RÉPARTITION DES ACTIONS PAR AXE

Axe 1 Reconnaître l'eau et l'environnement comme un patrimoine pour demain	50 actions
Axe 2 Valoriser les activités et les espaces agricoles en synergie avec la ressource en eau et le projet alimentaire	11 actions
Axe 3 Repenser la mobilité pour réduire les risques et créer des liens communs	19 actions
Axe 4 Développer un territoire de l'habiter autrement	21 actions
Axe 5 Adapter le modèle économique et s'inscrire dans les dynamiques d'excellence métropolitaines	13 actions
Piloter le projet : action transversale	1 action

115 actions au total



Axe 1 : Reconnaître l'eau et l'environnement comme un patrimoine pour demain

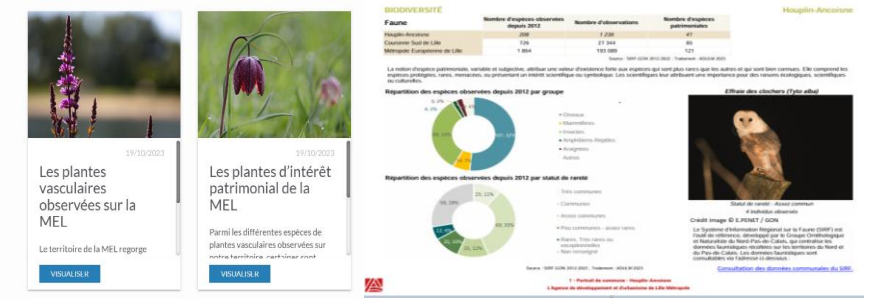
Eau

Les chiffres clés

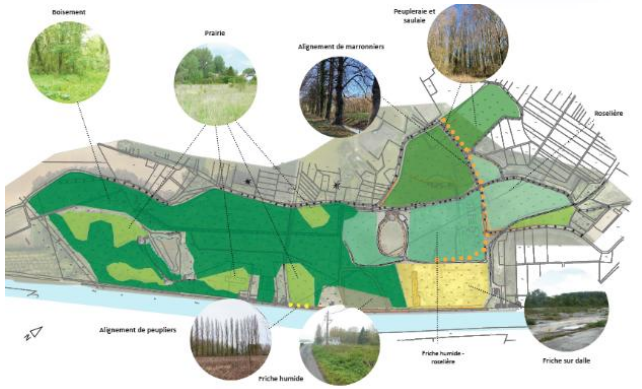
50 ACTIONS

82%

dont 41 lancées



Atlas de la biodiversité communale :
Portail grand public bientôt en ligne
Fiches communales transmises



Parc naturel de la Tortue
Dépollution blanchisserie de Don

Et :

- Le Plan de paysage, avec 4 missions d'accompagnement
- Communication/ événementiel JME
- La Trame Verte et Bleue
- Reconquête des cours d'eau



Restauration d'une **zone humide Santes** (1,5 ha) - Parc de la Deûle (Gîte)



Commission partenariale pour la protection de la ressource en eau

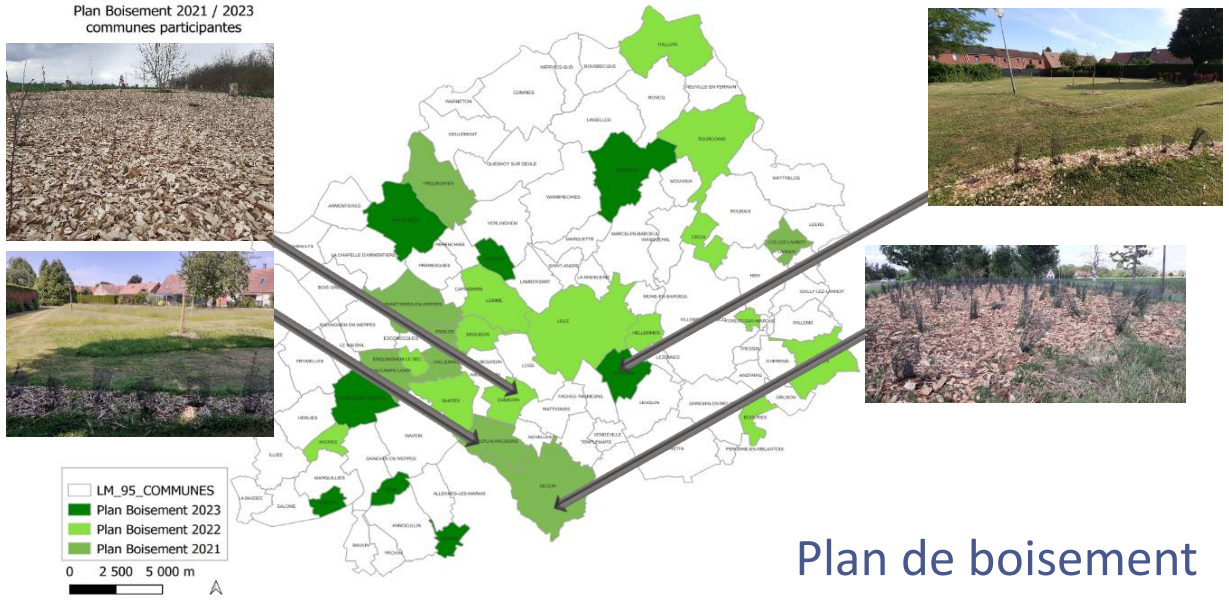
Axe 2: Valoriser les espaces et les activités agricoles en synergie avec la ressource en eau et le projet alimentaire

Les chiffres clés



Et :

- **Maillage agroforestier**
- **Le PEANP** : 40 actions identifiées autour de 3 axes



Plan de boisement



Zone maraichère bio de Wavrin

Axe 3 : Repenser la mobilité pour réduire les risques et créer des liens communs

Les chiffres clés





Étude transport de marchandises et matières dangereuses



Voie verte des captages

Et :

- **PPI** cyclable
- Réseau points nœuds
- Offre de service de VAE en semi-floating



Réseau cyclable (PPI+Voies vertes)

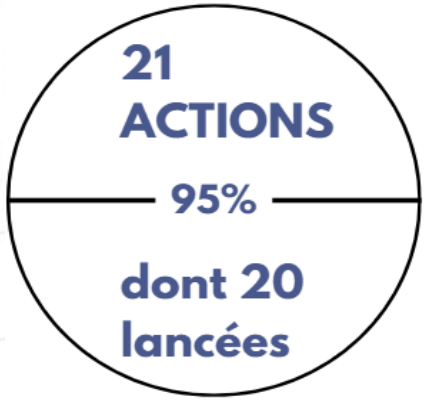


Pole Gare Don-Sainghin

Axe 4 : Développer un territoire de l'habiter autrement

Habitat

Les chiffres clés

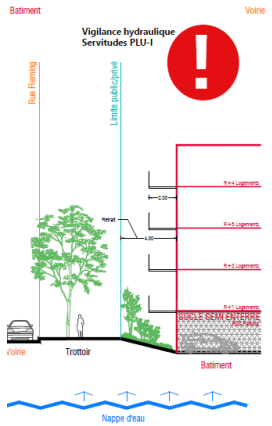


Et :

- Outils pour développer opérations mixtes
- Démarche « habiter et vivre demain dans les GDE »
- Accompagnement ADULM/MEL dynamiques des communes



Préservation eau, vitalité des communes



NPRU Le Blanc Riez



Recyclage logements vacants



Projet Centre-ville de Wavrin

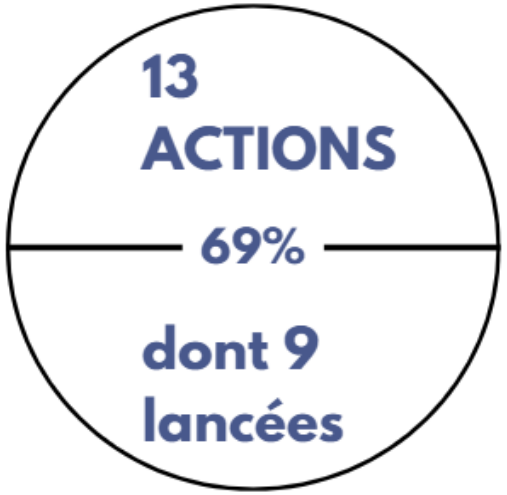


Appel à projets habitat collectif innovant

Axe 5 : Adapter le modèle de développement économique et s'inscrire dans les dynamiques d'excellence métropolitaines

Economie

Les chiffres clés



Et :

- AMI objectif centralité
- Accompagnement implantation activités compatibles avec préservation de l'eau

Interreg North-West Europe



Projet IB Green Adaptation au changement climatique



Etude CHR Eurasanté



Accompagnement ICPE
Connaissance, Règlement, avis



Parcours transition des entreprises



GARDIENNES DE L'EAU

GARDIENNES DE L'EAU

MEL MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131413-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

Pour rendu exécutoire

A Lille, le 14 oct. 2026
Le Président de la Métropole Européenne de Lille
Pour le Président
Le Directeur

Arnaud FICOT

26-C-0110

Séance du vendredi 9 octobre 2026

DELIBERATION DU CONSEIL

SCHEMA DE MUTUALISATION A COMPTER DE 2027 - CONVENTION ENTRE LA METROPOLE EUROPEENNE DE LILLE ET LES COMMUNES - VOLET URBANISME

Vu les articles L. 5211-4-2, L.5215-27 et L.5217-7 du Code Général des Collectivités Territoriales.

I. Exposé des motifs

À la suite de la fin de la mise à disposition gratuite des services de l'État pour l'instruction des autorisations d'urbanisme le 1er juillet 2015, la Métropole Européenne de Lille a décidé de créer un service instructeur afin de prendre en charge l'instruction des demandes d'autorisations d'urbanisme pour les communes intéressées. Lors du mandat précédent, dans le cadre de son schéma de mutualisation avec les communes, la MEL a transformé le service instructeur métropolitain en service commun et a élargi ses missions en intégrant l'instruction des autorisations en matière de droit de l'affichage.

Par ailleurs, cet accompagnement se traduit également par la mise en place d'une solution applicative de gestion partagée entre la Métropole et ses communes pour la gestion des autorisations d'urbanisme et de publicité. Enfin, lors du mandat précèdent, l'offre a été élargie en proposant un registre dématérialisé des procédures de participation du public.

Le schéma de mutualisation à compter de 2027 est l'occasion pour la MEL de confirmer cette offre de mutualisation dans le domaine de l'urbanisme. Cette mutualisation sera effective à compter du 1er janvier 2027 et prendra fin 12 mois après le premier tour national des prochaines élections municipales.

A) LES COMPOSANTES DE L'OFFRE DE MUTUALISATION EN MATIERE D'URBANISME

MUTUALISATION DE L'OUTIL NUMERIQUE D'INSTRUCTION DES AUTORISATIONS D'URBANISME ET DE PUBLICITE

Depuis le 1er juillet 2015, la Métropole Européenne de Lille (MEL) propose une solution applicative de gestion partagée entre la Métropole et ses communes. À ce jour, ce progiciel de gestion est aujourd'hui adopté par les 95 communes pour la partie ADS de la Métropole.

Depuis le 1er janvier 2022, toutes les communes doivent être en mesure de recevoir tout dépôt de demande d'autorisation d'urbanisme par voie électronique. Aussi, La Métropole Européenne de Lille (MEL), via son opérateur, met à disposition à l'échelle de son territoire le Guichet Numérique des Autorisations d'Urbanisme (GNAU) permettant à tous les administrés de déposer leur demande en ligne.

Toutefois, depuis plusieurs années, il est constaté que ce progiciel ne répond plus aux enjeux numériques de l'instruction. Ce système vieillissant présente des dysfonctionnements qui engendrent des difficultés quotidiennes dans le traitement des permis. Aussi, un nouveau progiciel, plus adapté et performant, porté par la Métropole Européenne de Lille (MEL), sera déployé à l'échelle du territoire à compter de janvier 2027. Il répondra davantage aux enjeux de dématérialisation et permettra d'améliorer la gestion des dossiers pour les 95 communes du territoire.

La tarification de ce progiciel et de la plateforme de dépôt en ligne des demandes est en cours d'arbitrage et pourrait être revue à la hausse. À l'instar du précédent dispositif, elle tiendrait compte du nombre d'habitants des communes. Ci-dessous, ce qui est actuellement mis à l'arbitrage :

Strates de la population	Nouvelle tarification via le coût évalué pour la période 2026/2032 (par an HT)	Tarification en vigueur (par an HT)
Jusqu'à 2 999 habitants	245,63 €	176,76 €
De 3 000 et 9 999 habitants	736,88€	530,27 €
De 20 000 et 49 999 habitants	1 637,51€	1 178,38 €
De 50 000 et 99 999 habitants	2 128,76€	1 531,89 €
Inférieur à 100 000 habitants	5 895,02€	4 242,17 €
100 000 habitants et plus	13 100,05€	9 427,04 €

LE SERVICE INSTRUCTEUR METROPOLITAIN (SIM) EN MATIERE D'AUTORISATION DU DROIT DES SOLS ELARGIT SON OFFRE A L'ACCOMPAGNEMENT EN MATIERE DE POLICE D'URBANISME

Les documents individuels d'autorisations d'urbanisme sont : les certificats d'urbanisme d'information, les certificats d'urbanisme pré-opérationnels, les déclarations préalables, les permis de construire, les permis de démolir, les permis d'aménager, les modificatifs, les transferts et les prorogations.

Les demandes sont déposées à la mairie, guichet unique, et les décisions finales sont rendues, pour la quasi-totalité, au nom de la commune par le maire ou son adjoint délégué.

La Métropole, qui a créé le 1er juillet 2015 un Service Instructeur Métropolitain (SIM-ADS), instruit à ce jour pour 31 communes de son territoire. L'actuelle convention prend fin le 31 décembre 2026.

Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131413-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

Il est proposé pour ce nouveau schéma de mutualisation de ne pas modifier les tarifs dans cette nouvelle convention.

Ceux-ci diffèrent suivant le type d'acte pour tenir compte de leur complexité.

Type d'acte	Quotient équivalent-PC	Coût HT
Certificat d'urbanisme pré-opérationnel, transfert d'autorisation	0,4	96 €
Déclaration préalable	0,7	168 €
Permis de démolir	0,8	192 €
Permis d'aménager	1,2	288 €
Permis de construire	1	240 €
Permis modificatif, prorogation	0,8	192 €
Déclaration préalable modificative	0,5	120 €

UN SERVICE INSTRUCTEUR METROPOLITAIN (SIM) EN MATIERE D'AFFICHAGE EXTERIEUR

L'article 36 de la loi portant engagement national pour l'environnement (ENE) du 12 juillet 2010 ou dite « Grenelle II » a désigné l'établissement public de coopération intercommunale comme compétent pour établir un Règlement Local de Publicité intercommunal (RLPi).

Ce document permet d'adapter au contexte métropolitain les règles nationales du Code de l'environnement sur l'affichage extérieur (Publicités, Préenseignes et Enseignes).

Lors du mandat précédent, la Métropole Européenne de Lille a révisé son RLPi qui, dès lors est en vigueur depuis le 22 octobre 2025.

Dans le cadre de l'accompagnement des communes en la matière, la MEL propose un service commun d'instruction des autorisations en matière d'affichage extérieur et de police pour ses communes membres qui ne disposent pas des moyens humains pour répondre à leurs obligations en la matière.

Aussi, le Service Instructeur Métropolitain (SIM-RLPi) est amené à prendre en charge l'instruction des autorisations préalables en matière d'affichage extérieur. Cela inclut également le renseignement du public sur les questions règlementaires relatives à l'affichage extérieur et l'accompagnement juridique des communes dans

Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131413-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

la mise en œuvre de ses pouvoirs de police à l'encontre des dispositifs irrégulièrement installés.

L'instruction de ce type d'autorisation est assimilable à la complexité d'instruction d'une déclaration préalable en matière d'urbanisme. Le tarif proposé est donc de 168 euros HT par autorisation préalable instruite.

UNE NOUVELLE OFFRE RELATIVE AU REGISTRE DEMATERIALISE DES PROCEDURES DE PARTICIPATION DU PUBLIC

Le cadre législatif a accéléré la dématérialisation des procédures de participation du public en urbanisme et en aménagement (enquêtes publiques, concertation préalable, procédures de participation du public par voie électronique), en incitant à l'usage d'un registre dématérialisé.

Dans le cadre du schéma de mutualisation à compter de 2027, la MEL propose de mutualiser son registre numérique avec ses communes membres, outil rendu nécessaire dans la mise en œuvre de nombreuses procédures.

Les intérêts de cette mutualisation pour les communes sont les suivants :

- disposer d'un outil adapté aux procédures d'urbanisme et reconnu par ses utilisateurs métropolitains ;
- bénéficier du support des services métropolitains aguerris à son usage ;
- sécuriser juridiquement ces procédures ;
- disposer d'un outil mobilisable rapidement sur demande et selon leurs besoins.

La mutualisation permettra également de ne pas faire porter aux communes le poids humain et financier de la mise en place d'un tel dispositif qui, pour beaucoup d'entre elles, ne s'avèrera nécessaire que très ponctuellement. Par ailleurs, dans de nombreux cas, le maire peut refacturer ce montant au maitre d'ouvrage du projet.

Les tarifs proposés sont les suivants :

Prestations	Prix TTC
Concertation préalable	305€
Enquête publique	305€
Participation du Public par Voie Électronique (PPVE)	305€
Consultation parallélisée	305€

S'agissant des enquêtes publiques et des consultations parallélisées, des formations au registre numérique à destination des commissaires enquêteurs et dispensées par

Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131413-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

le prestataire, peuvent être nécessaires. Celles-ci seront facturées aux communes selon le barème suivant :

Prestations	Prix TTC
Formation au registre numérique pour une enquête publique ou une consultation parallélisée (en présentiel)	566,64€
Formation au registre numérique pour une enquête publique ou une consultation parallélisée (en distanciel)	206,05€

B) FONDEMENTS JURIDIQUES ET IMPACTS EN MATIERE DE RESSOURCES HUMAINES DE L'OFFRE DE MUTUALISATION EN URBANISME

La mise à disposition du progiciel d'instruction et du registre dématérialisé des procédures de concertation répond à la logique de prestation de service prévue aux articles L.5215-27 et L.5217-7 du Code Général des Collectivités Territoriales.

Le Service Instructeur Métropolitain (SIM), que ce soit pour les autorisations du droit des sols ou de l'affichage extérieur, correspond à la mise en place d'un service commun au sens de l'article L.5211-4-2 du Code Général des Collectivités Territoriales.

Conformément à ces dispositions, une fiche d'impact décrivant notamment les effets sur l'organisation et les conditions de travail, la rémunération et les droits acquis pour les agents est annexée à la convention. La convention et ses annexes seront soumises à l'avis du ou des comités sociaux territoriaux compétents.

Cette mise en place d'un service commun s'opère sans transfert des personnels communaux, l'offre étant construite à destination des communes ne disposant pas des moyens humains pour exercer ces compétences.

II. Dispositif décisionnel

Par conséquent, la commission principale Aménagement, Habitat, Politique de la ville, Foncier, Urba., GDV consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) D'autoriser Monsieur le President ou son représentant délégué à signer avec chaque commune les conventions de mutualisation en matière d'urbanisme ;

2) D'imputer les dépenses et les recettes qui découleraient de ce schéma 2027-2032 au budget général, section de fonctionnement.

Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131413-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

Résultat du vote : ADOPTÉ À LA MAJORITÉ

Mme Lahouaria ADDOUCHE, Mme Fatima BENSLIMAN, Mme Emilie CROES et Mme Julie GARCIA ainsi que M. Ugo BERNALICIS, M. Dalil DIAB, M. Lucas FOURNIER, M. Mehdi MASSROUR, M. Nassim SIDHOUM et M. Florian VERTRIEST s'étant abstenus.
Mme Myriam CAU ainsi que M. Roland D'ARGY, M. Eddie JACQUEMART, M. Patrick KOLEBACKI et M. Hakim KHITER n'ayant pas pris par au vote.
M. Eric BOCQUET ayant voté contre.

LOGO COMMUNE PARTENAIRE

METROPOLE EUROPEENNE DE LILLE

Commune de XXXXXXX

Convention entre la Métropole Européenne de Lille (MEL) et la commune de xxxxx Sur la mutualisation en matière d'urbanisme 2027

PROJET

Table des matières

Article 1 – Objet de la convention 6
Article 2 – Communication aux pétitionnaires 6
Article 3 – Durée – modalités de facturation 6
Article 4 – Résiliation 6
Article 5 – Compétence juridictionnelle 6
Article 6 – Modalités de la prestation de service relative à la solution de gestion des autorisations d'urbanisme et des autorisations d'affichage extérieur à travers une plateforme de téléprocédure à destination des pétitionnaires et d'un progiciel d'instruction du droit des sols 7
Article 6.1 – Champ d'application 7
Article 6.2 – Responsabilité du maire 7
Article 6.3 – Responsabilité de la MEL 7
Article 6.4 – Dans le cas de la sous-traitance de l'instruction par une commune 7
Article 6.6 – Signature électronique 7
Article 6.7 – Dispositions financières 8
Article 6.8 – Modalités de versement 8
Article 7 - Modalités du service commun relatif au service instructeur métropolitain dans le domaine des autorisations et actes relatifs à l'occupation du sol délivrés au nom de la commune (SIM ADS) 8
Article 7.1 – Champ d'application 8
Article 7.2 – Responsabilités du maire 9
Article 7.3 – Responsabilités de la MEL 11
Article 7.4 – Modalités des échanges entre la MEL et la commune 12
Article 7.5 – Délégation par le maire de la signature des courriers émis en cours d'instruction 12
Article 7.6 – Recours 12
Article 7.7 – Dispositions financières 12
Article 7.8 – Moyens Humains 13
Article 8 - Modalités du service commun relatif au service instructeur métropolitain dans le domaine des autorisations et actes relatifs à l'affichage extérieur délivrés au nom de la commune (SIM RLPi) 14
Article 8.1 – Champ d'application 14
Article 8.2 – Responsabilité du maire 14
Article 8.3 – Responsabilité de la MEL 16
Article 8.4 – Modalités des échanges entre la MEL et la commune 17
Article 8.5 – Délégation par le maire de la signature des courriers émis en cours d'instruction 17
Article 8.6 – Recours 17
Article 8.7 – Dispositions financières 17
Article 8.8 – Moyens Humains 17
Article 9 - Modalités de la prestation de service relative à la solution de gestion des obligations liée à la consultation du public à travers le registre dématérialisé des procédures de participation du public 19
Article 9.1 – Champs d'application 19

PROJET

Article 9.2 – Responsabilité du maire 19
Article 9.3 – Responsabilité de la MEL 21
Article 9.4 – Modalités des échanges entre la MEL et la commune 21
Article 9.5 – Dispositions financières 22
Article 10 – protection des données et règles de sécurité informatiques à respecter . 23
Article 10.1 – Responsable du traitement 23
Article 10.2 – Définition de l'information confidentielle 23
Article 10.3 – Obligations des participants au traitement 23
Article 10.4 – Sous-traitance et hébergement externalisé 25
Article 10.5 – Divers 25
Annexes 26
Annexe liste des contacts MEL 27
Annexe règles d'accès au SI de la MEL (responsabilité et engagement de service) 28
Responsabilité 28
Métropole Européenne de Lille 28
Commune 28
Assistances 28
Assistance fonctionnelle 28
Assistance technique 28
Engagement de service 28
Annexe fiche d'impact conformément à l'article L5211-4-2 du CGCT des services communs SIM ADS ET SIM RLPI 33

PROJET

Préambule

Le schéma de mutualisation 2027 s'inscrit dans la continuité de l'offre de mutualisation antérieure, avec des ajustements visant à prendre en compte les évolutions intervenues.

- Changement du progiciel

La Métropole Européenne de Lille (MEL) est dotée depuis 2015 du progiciel de gestion « GeOxalis », qu'elle met à disposition des 95 communes. Cette offre de service intègre également, depuis 2022, une plateforme numérique permettant aux administrés de déposer de manière dématérialisée leurs demandes d'autorisations d'urbanisme.

Depuis 2015, la dématérialisation a fortement évolué et le progiciel actuellement utilisé ne répond plus pleinement aux enjeux numériques liés à l'instruction. Par ailleurs, la qualité du service fourni par le prestataire ne permet plus, depuis quelque temps, de traiter dans des délais satisfaisants les nombreux dysfonctionnements rencontrés, les mises à jour etc. ce qui engendre des difficultés récurrentes.

Dans ce contexte, la MEL prévoit de se doter d'un nouveau progiciel, plus adapté et capable de répondre efficacement à l'ensemble de ces enjeux à l'échelle du territoire. Ce nouveau logiciel, dont le déploiement est prévu en janvier 2027, sera accompagné d'un outil renouvelé pour le dépôt dématérialisé des autorisations d'urbanisme via une plateforme en ligne.
Enfin, des formations seront dispensées aux communes et aux services instructeurs par le nouvel éditeur, en lien avec la MEL, afin d'accompagner la mise en œuvre de ce dispositif à compter de janvier 2027.

- L'archivage

La MEL prend en charge le développement des fonctionnalités d'export et de purge (documents et données) pour archivage et de purge depuis le progiciel d'instruction.
Les préconisations de tri définies par la Service interministériel des Archives de France seront appliquées, notamment sur les durées d'utilité administrative (DUA) définies.
Une partie des types d'autorisations d'urbanisme sont à éliminer au-delà de leur durée d'utilité administrative. Il sera donc prévu une fonctionnalité de purge dans le progiciel métier à l'issue de la DUA. À noter que la demande de visa d'élimination à faire auprès des Archives départementales restera à la charge de la commune (pour décharge de responsabilité de gestion).
Pour les autorisations d'urbanisme à conserver définitivement, un export des contenus et des métadonnées pertinentes pour la recherche sera prévu. Ce « paquet à archiver » sera conçu de manière à être exploitable par tout Système d'archivage électronique conforme au standard d'échanges de données pour l'archivage (SEDA).
La constitution d'un registre récapitulatif annuel électronique synthétisant tous les dossiers instruits sera également prévu à l'échelle de la MEL et sera archivé électroniquement par la MEL.
En complément, la MEL étudie la possibilité de déployer une offre d'archivage électronique mutualisée sur les archives à conservation définitive. Si cette offre voit le jour pendant la durée de validité de la présente convention, alors un avenant à la présente convention sera proposé.

PROJET

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT),

Notamment les articles L. 5215-27 et L. 5217-7 du Code Général des Collectivités Territoriales permettant à la MEL et aux communes membres de conclure des conventions de prestation de service,

Particulièrement l'article L. 5211-4-2 permettant à la MEL et aux communes membres de conclure des conventions de service commun,

Vu le code de l'urbanisme, et notamment les articles L. 422-1 et suivants, L. 424-1 et suivants et R. 423-14 et suivants, précisant l'autorité compétente en matière d'instruction et de décisions des demandes d'autorisations d'urbanisme ;

Vu le code de l'environnement, et tout particulièrement les articles L. 581-1 et suivants et R. 581-1 et suivants, précisant l'autorité compétente en matière d'instruction et de décisions des demandes d'autorisations d'affichage extérieur.

Vu la délibération 26 XXXXX de la Métropole Européenne de Lille en date du 09 octobre 2026 portant renouvellement du schéma de mutualisation 2021-2026 en matière d'urbanisme

Vu la délibération du conseil municipal de la commune portant décision de recourir à la mutualisation proposée par la MEL en matière d'urbanisme

ENTRE

La commune de XXX, représentée par Madame/Monsieur le Maire,

Désignée ci-après « la Commune de XXX »

D'une part,

ET

La Métropole Européenne de Lille (MEL) représentée par Monsieur le Président,

Désignée ci-après « la MEL »

D'autre part.

PROJET

Il a été convenu ce qui suit :

Article 1 – Objet de la convention

La présente convention a pour objet de présenter les outils choisis par la commune dans le pack urbanisme, mutualisé, et d'en définir les modalités de fonctionnement et les responsabilités respectives : Cette offre de service vise :

- La prestation de service relative à la mise en œuvre et l'exploitation de la solution de gestion des ADS et des autorisations d'affichage extérieur ainsi que la plateforme de téléprocédure, obligatoire pour la commune si elle adhère à un des services instructeurs (ADS ou RLP) de la MEL,
- Le service commun du service instructeur de la MEL dans le domaine des autorisations et actes relatifs à l'occupation du sol délivrés au nom de la commune (SIM ADS)
- Le service commun du service instructeur de la MEL dans le domaine des autorisations relatives à l'affichage extérieur délivrées au nom de la commune (SIM RLPi)
- La prestation de service relative au registre dématérialisé des procédures de participation du public,

Article 2 – Communication aux pétitionnaires

La commune s'engage à informer les éventuels pétitionnaires, dans le cadre de dépôt d'autorisations, ou contributeurs, dans le cadre de contributions à des procédures de participation, de l'existence des outils informatiques dédiés à ces procédures.

De son côté, la MEL relayera également les informations via ses canaux de communication institutionnels.

Article 3 – Durée – modalités de facturation

La présente convention sera effective à compter du 1er janvier 2027 et prendra fin 12 mois après le premier tour national des prochaines élections municipales.

La facturation des dispositifs de cette offre de services s'effectuera dans le cadre de campagnes semestrielles dédiées au schéma de mutualisation.

Article 4 – Résiliation

La présente convention pourra être résiliée par courrier recommandé avec accusé de réception en respectant un délai de préavis de trois mois. Ce délai court à la date du récépissé de l'A.R.

Dans l'hypothèse où cette résiliation emporte des conséquences sur les marchés en cours de la MEL, les parties procéderont d'un commun accord à l'arrêt des comptes.

En cas de résiliation, les données seront restituées à la Commune. Elles seront exploitables et intelligibles dans le respect des contraintes, au moment de la restitution, de l'interopérabilité et des formats ouverts.

Article 5 – Compétence juridictionnelle

Les litiges susceptibles de naître à l'occasion de la présente convention feront l'objet d'une procédure de négociation amiable et, autant que de besoin, avant toute procédure contentieuse, il sera fait appel à une mission de médiation auprès du Tribunal Administratif de Lille dans le cadre des dispositions de l'article L. 213-1 et suivants du Code de Justice Administrative.

En cas d'échec de cette procédure, le Tribunal Administratif compétent sera celui de Lille.

PROJET

Article 6 – Modalités de la prestation de service relative à la solution de gestion des autorisations d'urbanisme et des autorisations d'affichage extérieur à travers une plateforme de téléprocédure à destination des pétitionnaires et d'un progiciel d'instruction du droit des sols

□ La commune choisit d'adhérer à cette prestation de service

□ La commune choisit de ne pas adhérer. L'ensemble de l'article 6 ci-dessous est sans objet.

Article 6.1 – Champ d'application

La présente convention encadre l'usage partagé entre la commune et la MEL, d'un progiciel d'instruction des autorisations d'urbanisme et des autorisations d'affichage extérieur. Elle organise également l'usage et l'exploitation d'une plateforme de téléprocédure à l'attention des pétitionnaires. Le cadre de la protection des données est traité à l'article 10.

Article 6.2 – Responsabilité du maire

Dans le cadre de l'instruction, la commune s'engage à intégrer dans le logiciel d'instruction, et en respectant les catégories (voir annexes), les différents documents qui sont déposés par les pétitionnaires. De même pour les éventuelles pièces complémentaires.

Lorsqu'un dossier est déposé sur le portail de téléprocédure, le maire et les services municipaux, en tant que guichet unique, assurent l'intégration des documents déposés numériquement et lient la demande à un numéro.

Lorsqu'un dossier n'est pas déposé sur le portail de téléprocédure, la commune assure la numérisation du dossier et l'intégration sur le logiciel d'instruction des pièces produites lors de l'instruction, et toutes pièces en lien avec la procédure (par exemple DAACT, PV recollement etc.).

Article 6.3 – Responsabilité de la MEL

La MEL assure la mise à disposition effective et les mises à jour d'un logiciel d'instruction et d'une plateforme de téléprocédure pour la commune. Elle gère également les habilitations et les différents accès. La MEL prend en charge les échanges avec l'éditeur, notamment dans le cadre de la maintenance applicative et évolutive.

La MEL se charge également de l'intégration des courriers et documents types, ainsi que de leur mise à jour.

Article 6.4 – Dans le cas de la sous-traitance de l'instruction par une commune

Les engagements mutuels de chaque partie feront l'objet d'une convention tripartite spécifique.

Article 6.5 – Formation

L'éditeur s'engage à former, avec l'aide de la MEL, les agents utilisateurs des solutions de dépôt des demandes d'autorisation d'urbanisme (portail de téléprocédure) et d'instruction de celles-ci à hauteur de leur profil utilisateur dans le cadre du lancement d'un nouveau progiciel. Des tutoriels d'aide à la prise en main (« e-learning ») seront également mis à disposition de tous les agents utilisateurs tout au long de la vie du progiciel.

Cependant, à l'issue de la période de mise en production d'un nouveau progiciel, la formation des nouveaux agents est à la charge exclusive de la commune. Une prestation complémentaire de formation auprès de l'éditeur pourra être commandée via la Centrale d'Achat Métropolitaine, par et à la charge de la commune.

Article 6.6 – Signature électronique

Le progiciel comprend un module de liaison vers les solutions de signatures électroniques mises en place progressivement pendant la durée de la présente convention, renvoyant les documents à signer vers les solutions de signature électronique utilisées par la commune ou par la MEL, et prévoyant une réintégration

PROJET

du document signé dans le progiciel. Cette transmission dématérialisée sera mise en place progressivement, dans la mesure des possibilités techniques.

Article 6.7 – Dispositions financières

Ce marché donne lieu au versement par les communes d'une participation forfaitaire pour le compte de la MEL.

Un nouveau progiciel étant en cours d'acquisition par la MEL, la reprise des données des ADS de chaque commune est incluse dans le marché.

Pour tout autre besoin spécifique nécessaire aux communes qui n'est pas prévu dans le marché, une analyse conjointe sera réalisée par les services de la Commune, la MEL et l'éditeur. Le cas échéant, un bon de commande sera émis par la MEL. Le coût sera mis à la charge de la commune.

Il appartient aux communes de prendre contact directement avec la MEL pour toute demande ayant un impact financier. Il convient de ne pas contacter directement l'éditeur.

Conformément à la réglementation en vigueur, une participation forfaitaire a été définie selon le besoin que recouvre le progiciel, pour la MEL et les communes.

Pour déterminer une répartition juste, équitable et pérenne entre la MEL et les communes, la clé de répartition repose sur un découpage en strate démographique.

Strates de population	Coût annuel HT en Euros
Communes de moins de 3 000 habitants	245,63 €
Communes entre 3 000 à 9 999 habitants	736,88 €
Communes entre 10 000 à 19 999 habitants	1 637,51 €
Communes entre 20 000 à 49 999 habitants	2 128,76 €
Communes entre 50 000 et 99 999 habitants	5 895,02 €
Lille-Lomme-Hellemmes	13 100,05 €

Article 6.8 – Modalités de versement

La Commune s'acquittera de sa participation sur appel de fonds de la MEL à la fin de chaque année civile. Pour les éventuels besoins, un appel de fonds de la MEL sera effectué avant émission de chaque bon de commande.

La commune s'acquittera de la totalité de sa participation, sans prorata temporis, même si l'adhésion ou la rupture de convention a lieu en cours d'année.

Article 7 - Modalités du service commun relatif au service instructeur métropolitain dans le domaine des autorisations et actes relatifs à l'occupation du sol délivrés au nom de la commune (SIM ADS)

□ La commune choisit d'adhérer à ce service commun

□ La commune choisit de ne pas adhérer. L'ensemble de l'article 7 ci-dessous est sans objet

Article 7.1 – Champ d'application

La présente convention s'applique à toutes les demandes et déclarations déposées durant sa période de validité.
Elle porte sur l'ensemble de la procédure d'instruction des autorisations et actes dont il s'agit, à compter du dépôt de la demande auprès de la commune jusqu'à la signature et la notification par le maire de sa décision. Elle porte également sur l'accompagnement de la commune dans l'exercice de son pouvoir de police.

PROJET

Demandes dont la MEL assure l'instruction

Il s'agit des demandes suivantes transmises par la commune :

- Les permis de construire (PC), permis d'aménager (PA), permis de démolir (PD), déclarations préalables (DP), certificats d'urbanisme pré-opérationnels (CUb).
- Les demandes de modificatifs et de transferts
- Les demandes de prorogation du délai de validité des autorisations ou décisions susmentionnées instruites par le SIM ADS,
- Les procédures de retrait des autorisations accordées instruites par le SIM ADS.

La présente convention ne couvre pas l'instruction :

- Des certificats d'urbanisme d'information (CUa) ;
- Des autorisations de travaux (AT) non soumis à permis de construire, pour les établissements recevant du public relevant du Code de la construction et de l'habitation.

Article 7.2 – Responsabilités du maire

La mairie est le guichet unique où doivent être déposées toutes les demandes d'autorisations d'urbanisme, et ce même si la demande est dématérialisée et déposée par le biais de la téléprocédure.

Conformément aux articles L. 422-1 et L. 410-1 du code de l'urbanisme, le maire est compétent pour délivrer certificat d'urbanisme, permis de construire, d'aménager ou de démolir et pour se prononcer sur un projet faisant l'objet d'une déclaration préalable.

La demande, qu'elle soit déposée en mairie ou via la téléprocédure, est enregistrée par la commune dans le logiciel d'instruction. Elle en informe le service instructeur de la MEL par mail à l'adresse instructionADS@lillemetropole.fr. Dans tous les cas, au terme de l'instruction, la commune enregistre dans le logiciel d'instruction les décisions du Maire signées.

Le maire et les services municipaux se chargent de :

- Réceptionner les dossiers ;
- L'enregistrement des demandes d'autorisation, dans le logiciel d'instruction prévu à cet effet, en respectant les différentes catégories lors de l'intégration des pièces du dossier ;
- Le cas échéant, la consultation de la commission compétente en matière de sécurité s'agissant de l'Étude de Sûreté et de Sécurité Publique, de l'Architecte des Bâtiments de France et du secrétariat de la Commission Départementale d'Aménagement Commercial ;
- Le cas échéant, de procéder aux envois des courriers préparés par la MEL,
- Le cas échéant, de l'envoi des courriers papiers au pétitionnaire ;
- La signature de l'arrêté et de sa transmission au pétitionnaire, en préfecture ainsi que de son intégration dans le logiciel d'instruction ;
- La vérification de la conformité des réalisations aux autorisations d'urbanisme (récolement),
- La gestion du contentieux.

Pour toutes les demandes relatives à l'occupation des sols relevant de sa compétence et entrant dans le cadre de la présente convention de mutualisation, le maire assure, dans le respect du droit, les tâches suivantes :

- Dans la procédure d'instruction des autorisations d'urbanisme

  a. *Phase de réception d'une demande*

- La commune affecte un numéro d'enregistrement et délivre un récépissé de dépôt au pétitionnaire daté. Lors d'un dépôt par voie papier en mairie, il appose un tampon daté sur toutes les pièces, même lors de la réception de pièces complémentaires.

- Elle transmet, **sans délai**, au contrôle de légalité, via PLAT'AU, le dépôt initial, les éventuelles pièces complémentaires et la décision ;

- Elle affiche en mairie un avis du dépôt de la demande de permis ou de la déclaration, dans les 15 jours et intègre cette information dans le logiciel d'instruction ;

PROJET

- En cas de dépôt en format papier, elle enregistre sans délai de façon exhaustive la demande dans le logiciel d'instruction et scanne toutes les pièces du dossier conformément au tableau en annexe. Elle informe le service instructeur de la MEL de cet enregistrement par mail précisant le numéro de dossier et la date de dépôt, via la boite mail instructionADS@lillemetropole.fr

- Si la demande est enregistrée via la téléprocédure, la commune lui attribue un numéro d'enregistrement sans délai, afin de valider l'intégration dans le logiciel d'instruction. Elle informe sans délai le service instructeur de la MEL de cet enregistrement par mail précisant le numéro de dossier et la date de dépôt, via la boite mail instructionADS@lillemetropole.fr

- La commune se charge, dès le dépôt de la demande, des éventuelles consultations obligatoires qui doivent être réalisées dans un délai contraint. Il s'agit notamment de la consultation de l'architecte des Bâtiments de France (ABF), du secrétariat de la Commission départementale d'aménagement commercial (CDAC)…

b. Phase de l'instruction

La commune transmet au service instructeur de la Métropole, si nécessaire ou sur demande de celui-ci, au moyen de la fiche « avis Maire », toutes instructions ou informations qu'elle estime nécessaire.
Les avis des services consultés (ABF, CDAC) sont transmis à la MEL sans délai, via le logiciel d'instruction. Elle informe la MEL de cette intégration par mail.

En l'absence de délégation de signature aux agents du Service Instructeur Métropolitain, le Maire notifie au pétitionnaire, le cas échéant, la liste des pièces manquantes, la majoration ou la prolongation du délai d'instruction :
- Par le biais de la téléprocédure,
- Ou par mail si le pétitionnaire a communiqué une adresse électronique dans le formulaire,
- Ou par lettre recommandée avec accusé de réception,
- Ou par la remise en mains propres contre décharge.

La commune enregistre dans le logiciel une copie du courrier signé.

La commune enregistre la date de notification des décisions énumérées ci-dessus (date de réception par le demandeur) dans le logiciel d'instruction. Elle enregistre dans le logiciel une copie de la décision (majoration, prolongation de délais, demande de pièces complémentaires…) signée.

À défaut de production par le pétitionnaire de l'ensemble des pièces manquantes dans le délai de 3 mois à compter de la réception de la lettre ou du mail du maire ou du délégataire notifiant l'absence desdites pièces, la commune peut notifier au pétitionnaire par courrier simple, le rejet tacite de sa demande de permis ou de sa déclaration préalable.

c. Phase de notification de la décision et suites

- La commune notifie au pétitionnaire la décision et les avis afférents annexés à ladite décision soit par le biais de la téléprocédure, soit par lettre recommandée avec accusé de réception ou remise en mains propres contre décharge, avant la fin du délai d'instruction.
  Pour information, la notification par LRAR ne s'impose pas pour les accords simples sans prescription.
  Dans le cadre de la téléprocédure, conformément à l'article R. 474-1 du Code de l'urbanisme, il est rappelé que le pétitionnaire est réputé avoir reçu notification du document transmis le lendemain de la date d'envoi de l'avis de dépôt.
- La commune scanne l'arrêté signé et l'intègre dans le logiciel d'instruction en y indiquant les différentes dates. Au titre du contrôle de légalité, elle transmet aux services préfectoraux via la téléprocédure la décision et les pièces qui y sont annexées. La date d'envoi en Préfecture doit être également intégrée dans le logiciel d'instruction.
- Dans le cas d'une autorisation illégale tacite ou expresse, l'article L. 424-5 du Code de l'urbanisme prévoit la possibilité pour l'autorité compétente de retirer l'arrêté ou la décision dans un délai de 3 mois suivant sa date de délivrance. Dans cette hypothèse, la commune notifie la mise en œuvre d'une procédure contradictoire préalable au retrait d'une autorisation illégale, ainsi que les recours éventuels

PROJET

(exercés par exemple contre l'avis rendu par l'ABF).

En cas de notification hors délai par le maire de sa décision, ou en cas d'absence de notification, la commune assume toutes les conséquences juridiques, financières et fiscales qui en découlent.

La commune enregistre de façon exhaustive les déclarations d'ouverture de chantier (DOC), les déclarations attestant l'achèvement et la conformité des travaux (DAACT) et les éventuelles pièces à y annexer, les scanne et complète les champs afférents dans le logiciel d'instruction. Le maire ou son délégataire demeure responsable juridiquement vis-à-vis des tiers des décisions prises dans le cadre de ses attributions.

- Dans l'exercice des pouvoirs de police en matière d'urbanisme

Le maire est l'autorité compétente en matière de police de l'urbanisme.

Le maire et les services municipaux se chargent de :
- Procéder au récolement des travaux,
- Constater les infractions par le biais des procès-verbaux dressés par un agent assermenté conformément au code de l'urbanisme,
- Envoyer les arrêtés interruptifs de travaux aux contrevenants,
- Les transmissions aux différentes autorités (Procureur de la République, Préfet…),
- La procédure de mise en demeure et d'astreinte administrative,
- Signer tous les courriers liés à la procédure (courrier de convocation sur place, procédure contradictoire, etc.).

Article 7.3 – Responsabilités de la MEL

Le service instructeur de la MEL assure l'instruction réglementaire de la demande, depuis sa transmission par la commune jusqu'à la préparation et l'envoi du projet de décision. Dans ce cadre, le service instructeur assure les tâches suivantes :

- Dans la procédure d'instruction des autorisations d'urbanisme

a. Phase d'instruction

Le service instructeur :
- Vérifie le caractère complet du dossier et vérifie que les consultations obligatoires dont les délais sont très contraints (ABF, CDAC …) ont bien été menées par la commune.
- Consulte les personnes publiques, services ou commissions intéressés (autres que celles déjà consultées par le maire lors de la phase du dépôt de la demande).
- Examine techniquement le dossier, notamment au regard des règles d'urbanisme applicables au terrain considéré et des informations délivrées par le maire.
- En l'absence de délégation de signature, propose à la commune, **au plus tard 8 jours avant la fin du premier mois d'instruction**, la notification du délai d'instruction lorsque celui-ci est majoré ou prolongé et, le cas échéant, la notification de pièces manquantes. Ce courrier pourra également informer le pétitionnaire des différents problèmes réglementaires affectant le projet.

b. Phase de décision

Le service instructeur :
- Rédige un projet de décision tenant compte du projet déposé, de l'ensemble des règles d'urbanisme applicables et des avis recueillis.
- Transmet cette proposition à la commune. Cette transmission est effectuée **au plus tard 8 jours avant la fin du délai d'instruction.**

Tout dossier transmis pour instruction fait l'objet d'un projet de décision.

PROJET

- Dans l'accompagnement dans l'exercice des pouvoirs de police du maire en matière d'urbanisme

Le Service Instructeur Métropolitain apporte son expertise à la commune pour l'accompagner dans l'ensemble des actes relatifs à l'exercice de leurs pouvoirs de police exception faite des opérations de récolement de travaux.

Notamment, le service instructeur de la MEL :
- Oriente la commune sur la procédure à mettre en œuvre,
- Fournit à la commune des courriers-types pour les différentes étapes de la procédure.

Article 7.4 – Modalités des échanges entre la MEL et la commune

Afin de garantir les délais d'instruction, les transmissions et échanges par voie électronique (mails et logiciel d'instruction) seront à privilégier.

Article 7.5 – Délégation par le maire de la signature des courriers émis en cours d'instruction

Afin de faciliter le respect des délais d'instruction, le maire a la faculté de déléguer, par arrêté, la signature des courriers émis en cours d'instruction aux membres de la Direction de l'accompagnement juridique en aménagement des territoires.

Cette délégation peut concerner les courriers de consultations des services extérieurs, les courriers de demande de pièces complémentaires, de majoration ou de prolongation de délai Dans ce cas, il sera transmis une copie à la commune de chaque acte pris dans le cadre de cette délégation.

Article 7.6 – Recours

- Recours gracieux

À la demande du maire, le service instructeur de la MEL précise, le cas échéant, les informations et explications nécessaires sur les motifs l'ayant conduit à établir sa proposition de décision.

- Recours contentieux

En cas de recours contentieux, la défense sera assurée par les moyens propres de la commune.

Article 7.7 – Dispositions financières

La commune et la MEL assument les charges de fonctionnement liées à leurs obligations respectives.

En l'absence de délégation de signature, les frais d'affranchissement des courriers envoyés par la commune aux pétitionnaires sont à la charge de la commune (cf. art. 7.2 ci-dessus).

Lorsque le Maire a donné délégation de signature, toutes les dépenses d'affranchissement réalisées dans le cadre de l'instruction pour des courriers envoyés par le service instructeur de la MEL sont à la charge de cette dernière.

- Dispositions financières pour l'instruction des autorisations d'urbanisme

Étant donné la différence de complexité d'instruction des différentes autorisations d'urbanisme et de la technicité à mobiliser, il est établi un coût différent suivant le type d'acte, repris dans le tableau ci-dessous :

PROJET

Type d'acte	Nombre d'équivalent-PC	Coût HT
Certificat d'urbanisme pré-opérationnel, transfert d'autorisation	0,4	96 €
Déclaration préalable	0,7	168 €
Permis de démolir	0,8	192 €
Permis d'aménager	1,2	288 €
Permis de construire	1	240 €
Permis modificatif, prorogation	0,8	192 €
Déclaration préalable modificative	0,5	120 €

La facturation dépendant de l'activité, elle sera calculée à l'année N+1, au vu du nombre de dossiers transmis par la commune pour instruction.

Article 7.8 – Moyens Humains

Le service commun métropolitain est mis en place pour les communes ne disposant pas des moyens humains pour répondre à leurs obligations en matière d'instruction des autorisations d'urbanisme. Dès lors, conformément à la fiche d'impact annexée à la présente convention, aucun fonctionnaire ou agent non titulaire territorial n'est transféré par les communes au service commun métropolitain.

PROJET

Article 8 - Modalités du service commun relatif au service instructeur métropolitain dans le domaine des autorisations et actes relatifs à l'affichage extérieur délivrés au nom de la commune (SIM RLPi)

☐ La commune choisit d'adhérer à ce service commun

☐ La commune choisit de ne pas adhérer. L'ensemble de l'article 8 ci-dessous est sans objet

Article 8.1 – Champ d'application

La présente convention concerne :

- Le renseignement du public sur les règles applicables en matière d'affichage extérieur

Le Service Instructeur Métropolitain assure un rôle d'information auprès du public sur les règles applicables à l'affichage extérieur. Les modalités de cette information (permanences à distance, en présentiel, consultations électroniques etc.) sont définies au cas par cas avec la commune.

- L'instruction des autorisations relatives à l'affichage extérieur

Le Service Instructeur Métropolitain prend en charge la procédure d'instruction des autorisations et actes dont il s'agit à compter de l'enregistrement de la demande par la commune dans le progiciel dédié jusqu'à la signature et la notification par le maire de sa décision. Il s'agit des demandes suivantes transmises par la commune :

- Les demandes d'autorisation concernant les enseignes,
- Les demandes d'autorisation concernant les enseignes temporaires lorsqu'elles sont installées sur un immeuble ou dans un lieu mentionné à l'article L. 581-4 ou lorsqu'elles sont scellées au sol ou installées sur le sol dans un lieu mentionné à l'article L. 581-8,
- Les emplacements de bâches comportant de la publicité (*cela ne concerne pas le remplacement ou la modification des bâches existantes qui sont soumis à simple déclaration*),
- L'installation de dispositifs publicitaires de dimensions exceptionnelles liés à des manifestations temporaires,
- Les demandes d'autorisation concernant l'installation de dispositifs de publicité lumineuse autres que ceux qui supportent des affiches éclairées par projection ou par transparence,
- Les mobiliers urbains publicitaires numériques,
- Les dispositifs publicitaires lumineux ou non, implantés sur l'emprise des équipements sportifs ayant une capacité d'accueil d'au moins 15 000 places assises,

Le présent article ne couvre pas le traitement des déclarations préalables prévues au code de l'environnement, ni l'instruction des demandes d'occupation domaniale ou d'autorisation d'urbanisme. Sont donc notamment exclus du champ d'intervention du service commun métropolitain l'instruction des déclarations pour :

- L'installation, le remplacement ou la modification des publicités non lumineuses ou éclairées par projection ou transparence,
- L'installation, le remplacement ou la modification des préenseignes de plus de 1m de haut ou de plus de 1m50 de large,
- Le remplacement ou la modification de bâches autorisées.

- L'assistance à la commune dans les procédures à l'encontre des dispositifs en infraction

Le Service Instructeur Métropolitain assure l'assistance auprès des communes dans la mise en œuvre des procédures à l'encontre des dispositifs en infraction. Les champs d'intervention respectifs de la commune et du Service Instructeur Métropolitain sont précisés aux articles 8.2 et 8.3 de la présente convention.

Article 8.2 – Responsabilité du maire

Conformément à l'article L. 581-21 du Code de l'Environnement, le maire de la commune est compétent en

PROJET

matière de police de l'affichage extérieur, et ce même si le règlement local de publicité est établi au niveau intercommunal. Les autorisations sont délivrées en son nom et il est seul compètent pour l'ensemble des actes relatifs à la mise en œuvre des mesures de police à l'encontre des dispositifs en infraction.

Par ailleurs, la mairie est le guichet unique où doivent être déposées toutes les demandes d'autorisations et déclarations d'affichage ainsi que les pièces complémentaires.

- Dans la procédure d'instruction des autorisations relatives à l'affichage extérieur

a. Phase de l'instruction

Le maire et les services municipaux se chargent de :

- Réceptionner les dossiers
- L'affectation d'un numéro d'enregistrement au dossier et la délivrance d'un récépissé de dépôt au pétitionnaire tamponné et daté.
- La création du dossier dans le logiciel d'instruction, l'enregistrement de façon exhaustive de la demande dans le logiciel et la numérisation de toutes les pièces du dossier, notamment les pièces complémentaires, **sans délai** à compter de la réception de la demande. Ils informent le service instructeur de la MEL de cet enregistrement par mail, avec numéro de la demande et date de dépôt, via la boite mail instructionRLP@lillemetropole.fr
- En cas de demandes incomplètes, le maire ou son délégataire signe et notifie, le cas échéant, au pétitionnaire, par lettre recommandée avec accusé de réception ou remise en mains propres contre décharge, le courrier reprenant la liste des pièces manquantes, courrier préparé par la MEL.
- Les services de la commune enregistrent la date de notification des décisions énumérées ci-dessus (date de réception par le demandeur du courrier de demande de pièces complémentaires) dans le logiciel d'instruction en numérisant le récépissé. Ils enregistrent également dans le logiciel une copie du courrier signé.
- Les services de la commune réceptionnent toutes pièces complémentaires émanant du pétitionnaire qui doivent être déposées ou transmises en mairie exclusivement, en application du principe du guichet unique.
- Le cas échéant, et dès la réception de la demande complète, pour respecter les délais contraints de la consultation de l'Architecte des Bâtiments de France, du Préfet (sous 8 jours) ou de la Commission Départementale de la Nature, des paysages et des sites (CDNPS) (sous 4 jours), le maire précise dans le logiciel d'instruction les dates de consultation. Il informe le service instructeur de la MEL de la date des transmissions précitées.
- Le maire intègre les avis de ces services dans le logiciel et en informe la MEL par mail.

Le maire garde à sa charge la gestion des déclarations préalables visant les publicités et les préenseignes, ces dernières ne nécessitant pas d'instruction technique.

b. Phase de la décision

Le maire et les services municipaux se chargent de :

- La signature des différents courriers et de l'arrêté et leur intégration dans le logiciel, ainsi que leur transmission au demandeur, en préfecture.

Les stipulations du présent a. et b. s'appliquent également lorsque le pétitionnaire opte pour un dépôt par voie électronique via la téléprocédure dans les conditions du décret n°2025-1354 du 26 décembre 2025. Dans ce cadre, la commune attribue sans délai un numéro d'enregistrement au dossier, afin de valider l'intégration dans le logiciel d'instruction. Elle informe sans délai le service instructeur de la MEL de cet enregistrement par mail précisant le numéro de dossier et la date de dépôt, via la boite mail instructionRLP@lillemetropole.fr

PROJET

- Dans les procédures à l'encontre des dispositifs en infraction

Le maire est l'autorité compétente en matière de police, notamment pour les procédures mises en œuvre à l'encontre des dispositifs irréguliers.

Le maire et les services municipaux se chargent de :

- Constater les infractions par le biais des procès – verbaux dressés par un agent assermenté conformément au code de l'environnement,
- Rédiger et envoyer les arrêtés de mise en demeure aux contrevenants,
- Les transmissions aux différentes autorités (Procureur de la République, Préfet…),
- Le cas échéant, la régularisation ou la dépose d'office des dispositifs litigieux,
- Recouvrir par titre de recettes les éventuelles astreintes administratives,
- Des recours contentieux devant les juridictions compétentes.

Article 8.3 – Responsabilité de la MEL

- Le renseignement du public sur les règles applicables en matière d'affichage extérieur

Selon les modalités définies avec la commune, le Service Instructeur Métropolitain apporte un éclairage règlementaire relatif au droit de l'affichage extérieur au public qui sollicite des informations. Cet éclairage ne vaut pas instruction.

- Dans la procédure d'instruction des autorisations relatives à l'affichage extérieur

Le service instructeur de la MEL assure l'instruction réglementaire de la demande, depuis sa transmission par le maire jusqu'à la préparation et l'envoi au maire du projet de décision. Dans ce cadre, le service instructeur assure les tâches suivantes :

a. Phase de l'instruction

Le service instructeur :

- Vérifie le caractère complet du dossier et vérifie que les consultations obligatoires dont les délais sont très contraints (CDNPS, ABF) ont bien été menées.

- Examine techniquement le dossier, notamment au regard des règles d'affichage applicables au terrain considéré et des informations délivrées par le maire.

- En cas de dossier incomplet, propose au maire ou son délégataire, au plus tard 8 jours avant la fin du premier mois d'instruction, la notification de pièces manquantes. Ce courrier pourra également informer le pétitionnaire des différents problèmes réglementaires affectant le projet.

b. Phase de la décision

Le service instructeur :

- Rédige un projet de décision tenant compte du projet déposé, de l'ensemble des règles d'affichage applicables et des avis recueillis.

- Transmet cette proposition à la commune. Cette transmission est effectuée au plus tard 8 jours avant la fin du délai d'instruction

Tout dossier d'autorisation transmis pour instruction fait l'objet d'un projet d'arrêté.

PROJET

- Les procédures à l'encontre des dispositifs en infraction

Le Service Instructeur Métropolitain apporte son expertise à la commune tout au long des procédures conduites par elle à l'encontre des dispositifs irréguliers.

Notamment, le service instructeur de la MEL :
- Oriente la commune sur la procédure à mettre en œuvre,
- Assiste la commune sur la formalisation et qualification juridique des infractions à l'occasion de l'établissement des procès-verbaux de constat et des arrêtés de mise en demeure.

Article 8.4 – Modalités des échanges entre la MEL et la commune

Afin de garantir les délais d'instruction, les transmissions et échanges par voie électronique (mails et logiciel d'instruction) seront privilégiés entre la commune, la MEL et les personnes publiques, services ou commissions consultées dans le cadre de l'instruction. Les communes devront donc être en mesure de recevoir tout dépôt de demande d'autorisation par voie électronique et utiliser le logiciel pour transmettre le dossier et les éventuels compléments au service commun métropolitain.

Le Service Instructeur Métropolitain sera joignable par les communes à l'adresse électronique suivante : instructionRLP@lillemetropole.fr

Article 8.5 – Délégation par le maire de la signature des courriers émis en cours d'instruction

Afin de faciliter le respect des délais d'instruction, le maire a la faculté de déléguer sous sa surveillance et sa responsabilité la signature des courriers émis en cours d'instruction aux membres de la Direction de l'accompagnement juridique en aménagement des territoires.

Article 8.6 – Recours

- Recours gracieux

À la demande du maire, le service instructeur de la MEL précise, le cas échéant, les informations et explications nécessaires sur les motifs l'ayant conduit à établir sa proposition de décision.

- Recours contentieux

En cas de recours contentieux, la défense sera assurée par les moyens propres de la commune.

Article 8.7 – Dispositions financières

La commune et la MEL assument les charges de fonctionnement liées à leurs obligations respectives.

En particulier, les frais d'affranchissement des courriers envoyés par le maire aux pétitionnaires sont à la charge de la commune. De même, toutes les dépenses d'affranchissement réalisées dans le cadre de l'instruction pour des courriers envoyés par le service instructeur de la MEL sont à la charge de cette dernière.

- Dispositions financières pour l'instruction des autorisations en matière d'affichage extérieur

L'instruction d'une autorisation préalable en matière d'affichage extérieur sera facturée à l'acte au montant de 168 euros HT. Ce prix inclut le renseignement du public sur les règles applicables en matière d'affichage extérieur.

La facturation dépendant de l'activité, elle sera calculée à l'année N+1, au vu du nombre de dossiers transmis par la commune pour instruction.

Article 8.8 – Moyens Humains

Le service commun métropolitain est mis en place pour les communes ne disposant pas des moyens humains pour répondre à leurs obligations en matière d'affichage extérieur. Dès lors, conformément à la

PROJET

fiche d'impact annexée à la présente convention, aucun fonctionnaire ou agent non titulaire territorial n'est transféré par les communes au service commun métropolitain.

PROJET

Article 9 - Modalités de la prestation de service relative à la solution de gestion des obligations liée à la consultation du public à travers le registre dématérialisé des procédures de participation du public

☐ La commune choisit d'adhérer à cette prestation de service

☐ La commune choisit de ne pas adhérer. L'ensemble de l'article 9 ci-dessous est sans objet

Article 9.1 – Champs d'application

La présente convention encadre l'usage, partagé entre la commune et la MEL, du registre dématérialisé dédié aux procédures de participation du public en matière d'aménagement, portées par la commune, à savoir :

- Les enquêtes publiques, définies aux articles L.123-2 et R. 123-1 du code de l'environnement,
- Les concertations préalables, définies aux articles L.103-2 et L.300-2 du code de l'urbanisme,
- Les procédures de Participation du Public par Voie Électronique (PPVE), définies à l'article L. 123-19 du code de l'environnement,
- Les consultations parallélisées, définies à l'article L.181-10-1 du code de l'environnement.

Elle a également vocation à s'appliquer aux éventuelles procédures de participation qui pourraient être créées pendant sa période de validité.

Le registre numérique permet, au cas par cas :
- Au public de contribuer directement via l'interface du registre ou par courriel grâce à la création d'une adresse mail dédiée,
- De consulter les documents mis en ligne,
- De consulter l'ensemble des contributions,
- D'apporter une réponse aux observations et avis,
- De s'inscrire à un fil d'actualité,
- De s'inscrire à des réunions publiques
- L'extraction des données en vue de la rédaction du rapport et des conclusions (dans le cadre d'une enquête publique ou d'une consultation parallélisée) ou du bilan de la participation du public (pour les concertations et les PPVE).

Article 9.2 – Responsabilité du maire

Le maire transmet à la MEL l'ensemble des documents permettant le bon accomplissement de la procédure et dans les délais fixés ci-dessous.

- <u>Enquête publique</u>

Dans le cadre d'une enquête publique, le maire fournit à la MEL, a minima et en format PDF :
- L'ordonnance du tribunal administratif désignant le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête,
- L'acte administratif d'ouverture de l'enquête publique,
- L'avis d'enquête dans la forme prévue dans le code de l'environnement,
- Le dossier d'enquête publique, dont le contenu est détaillé par les articles L. 123-12 et R. 123-8 du code de l'environnement,

Le Maire fait également parvenir à la MEL des éléments de contexte afin qu'ils soient publiés sur la page d'accueil du registre accueillant la procédure.

Les éléments doivent être communiqués à la MEL au plus tard 1 mois avant la date prévisionnelle d'ouverture de l'enquête.

Le maire transmet également à la MEL tout autre support qu'il juge opportun de mettre à disposition du public.

PROJET

Au cours de l'enquête, le maire s'engage à fournir à la MEL dans les meilleurs délais, toute pièce complémentaire que le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête estime devoir être mis en ligne.

- Concertation préalable et PPVE

Dans le cadre d'une concertation préalable ou d'une PPVE, le maire fournit à la MEL, a minima et au format PDF :

- L'acte administratif de lancement de la procédure,
- Un avis d'ouverture de la procédure (dans la forme prévue dans le code de l'environnement dans le cadre d'une PPVE),
- Le dossier soumis à concertation préalable ou à PPVE,
- Des éléments de contextes et iconographiques (format JPEG).

Le Maire fait également parvenir à la MEL des éléments de contexte afin qu'ils soient publiés sur la page d'accueil du registre accueillant la procédure.

Les éléments doivent être communiqués à la MEL au plus tard 1 mois avant la date prévisionnelle d'ouverture de la procédure.

Le maire transmet également à la MEL tout autre support qu'il juge opportun de mettre à disposition du public (questionnaire, support vidéo, éléments de communication, etc…).

- Consultations parallélisées

Issue de la Loi « industrie verte » du 23 octobre 2023 et son décret d'application du 6 juillet 2024, cette procédure a pour objets de réduire les délais d'instruction des demandes, tout en modernisant la participation du public.

Sont ainsi soumis à cette procédure l'ensemble des dossiers de demande d'autorisation environnementale, qu'ils soient ou non soumis à évaluation environnementale.

Les éléments du dossier, les avis rendus par le public et les organismes et instances consultés, ainsi que les éventuels compléments ou réponses apportés par le porteur de projet sont rendus publics, tout au long de la consultation, sur un site Internet dédié à la consultation. Deux réunions publiques doivent toutefois obligatoirement être organisées en présentiel, la première dans les quinze premiers jours à compter du début de la consultation, la seconde dans les quinze derniers jours de la consultation.

Dans le cadre d'une consultation parallélisée, le maire fournit à la MEL, a minima et en format PDF :

- L'ordonnance du tribunal administratif désignant le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête,
- L'acte administratif d'ouverture de la consultation parallélisée (le cas échéant),
- L'avis d'ouverture de concertation parallélisée dans la forme prévue dans le code de l'environnement,
- Le dossier de consultation parallélisée,
- Les avis recueillis au fur et à mesure de leur émission,
- Des éléments de contextes et iconographiques le cas échéant (format JPEG).

Ces éléments doivent être communiqués à la MEL au plus tard 1 mois avant la date prévisionnelle d'ouverture de la consultation parallélisée.

Il est précisé que l'étude d'impact, quand elle est requise, doit être mise à la disposition du public, au plus tard à l'ouverture de la consultation.

Cette procédure prévoit également la possibilité pour le pétitionnaire de mettre en ligne ses réponses aux observations et propositions du public, ainsi qu'aux avis, pendant la procédure, en une fois ou au plus tard à la fin de la consultation du public. Dans cette hypothèse, ces réponses sont transmises en format word à la MEL en indiquant précisément ce à quoi elles se rattachent.

PROJET

Le Maire fait également parvenir à la MEL des éléments de contexte afin qu'ils soient publiés sur la page d'accueil du registre accueillant la procédure.

Le maire transmet également à la MEL tout autre support qu'il juge opportun de mettre à disposition du public.

La consultation parallélisée prévoit l'organisation d'une réunion publique d'ouverture dans les quinze premiers jours de la consultation et d'une réunion de clôture dans les 15 derniers jours de cette dernière :

- S'agissant de la réunion d'ouverture, le Maire transmet à la MEL l'ensemble des informations liées à cette dernière concomitamment à l'avis d'ouverture de la concertation parallélisée,
- S'agissant de la réunion de clôture et si sa date n'a pas été définie dans l'avis d'ouverture, le Maire transmet à la MEL l'ensemble des informations liées à cette réunion au plus tard 10 jours avant la date retenue.

Au cours de la consultation parallélisée, le maire s'engage à fournir à la MEL dans les meilleurs délais, toute pièce que le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête estime devoir être mis en ligne.

Article 9.3 – Responsabilité de la MEL

La MEL garantit la sécurisation juridique de la procédure en respectant les délais impartis règlementairement, sous réserve que les échéances définies ci-dessus soient respectées.

Pour une enquête publique ou une consultation parallélisée, la MEL garantit pour le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête :

- Une ou des session(s) de formation à l'outil si besoin,

- Un accès complet au registre numérique lui permettant un traitement en temps réel des contributions en vue de la rédaction du procès-verbal de synthèse (dans le cadre d'une enquête publique), ainsi que du rapport et des conclusions pour une enquête publique ou une consultation parallélisée).

La mise en ligne de ces documents est effectuée par la MEL dans les conditions réglementairement prévues.

La MEL se charge également de la mise en ligne sur le registre :

- Pour les enquêtes publiques et les consultations parallélisées : du rapport et des conclusions d'enquête dès la date de leur transmission par la commune.

- Pour les concertations : du bilan des observations et propositions du public

- Pour les PPVE : de la synthèse des observations / propositions du public, ainsi que, dans un document séparé, les motifs de la décision dès la date de leur transmission par la commune.

S'agissant de l'ensemble des procédures évoquées ci-dessus, la MEL garantit au maire la disponibilité de l'outil tout au long de la procédure. Elle lui donne ainsi accès en temps réel aux outils d'extraction et d'analyse des contributions, et ce uniquement en mode consultation.

Article 9.4 – Modalités des échanges entre la MEL et la commune

La transmission des documents se fait via les adresses professionnelles des administrateurs MEL de l'outil. Compte tenu du volume de certains documents, un accès à des outils de partage de fichiers peut être nécessaire.

PROJET

Article 9.5 – Dispositions financières

Cette prestation donne lieu au versement par la commune d'une participation à l'acte.

Prestations	Prix TTC
Concertation préalable	320€
Enquête publique[1]	320€
Participation du Public par Voie Électronique (PPVE)[2]	320€
Consultation parallélisée[1]	320€

S'agissant des enquêtes publiques et des consultations parallélisées, des formations au registre numérique à destination des commissaires enquêteurs et dispensées par le prestataire, peuvent être nécessaires. Celles-ci seront facturées aux communes selon le barème suivant :

Prestations	Prix TTC
Formation au registre numérique pour une enquête publique (en présentiel)[1]	528€
Formation au registre numérique pour une enquête publique (en distanciel)[1]	192€
Formation au registre numérique pour une consultation parallélisée (en présentiel)[1]	528€
Formation au registre numérique pour une consultation parallélisée (en distanciel)[1]	192€

[1]Au titre des articles L 181-10-1, R. 123-25 et R. 123-27 du code de l'environnement, si le projet qui nécessite la mise en œuvre de ces procédures est d'initiative privée, la commune pourra facturer les coûts liés à celles-ci au porteur de projet.

[2]Au titre de l'article L. 123-19 du code de l'environnement. Si le projet qui nécessite la mise en œuvre de ces procédures est d'initiative privée, la commune pourra facturer les coûts liés à celles-ci au porteur de projet.

- Modalités de facturation

Chaque prestation sera facturée une fois les documents de restitution de la procédure mis en ligne.

En l'absence de transmission par la commune de ces documents dans un délai d'un an à compter de la date de fin de la procédure, celle-ci sera facturée pour la prestation.

PROJET

Article 10 – protection des données et règles de sécurité informatiques à respecter

Article 10.1 – Responsable du traitement

Le responsable de traitement de données à caractère personnel est défini comme la personne physique ou morale, l'autorité publique, le service ou un autre organisme qui, seul ou conjointement avec d'autres, détermine les finalités et les moyens du traitement.

Le responsable du traitement doit inscrire celui-ci au registre des traitements de données à caractère personnel, reprenant les mesures organisationnelles et techniques pour sécuriser les données.

Le responsable du traitement est tenu d'informer les usagers que leurs données seront traitées et archivées, ainsi que les modalités afférentes. Dans le cadre de la téléprocédure, la MEL proposera un cadre à l'ensemble des services instructeurs.

Le responsable du traitement répond aux demandes d'exercice des droits au regard de leurs données à caractère personnel qu'éventuellement elle reçoit des pétitionnaires et usagers.

Les responsables de traitement sont les suivants :

- Dans le cadre de l'instruction (téléprocédure, autorisations d'urbanisme et autorisations relatives à l'affichage extérieur), le responsable du traitement est le service instructeur.
- Dans le cadre de la gestion des obligations liées à la consultation du public, le responsable du traitement est l'autorité organisatrice.

Le traitement de ces données repose sur la philosophie de la mutualisation, ainsi que sur la collaboration et le travail en pleine confiance entre les communes et la MEL.

Article 10.2 – Définition de l'information confidentielle

Sont considérées comme informations confidentielles toutes informations et toutes données obtenues à l'occasion de l'instruction des autorisations d'urbanisme et de l'affichage extérieur.

L'information confidentielle regroupe donc les informations à caractère personnel soumises au Règlement Général sur la Protection des Données (RGPD), mais également des données sans caractère personnel dans le cadre de l'instruction des dossiers (téléprocédure, SIM ADS et SIM RLPi).

La MEL devant garantir la sécurité des données, lorsque celles-ci sont hébergées au sein de son infrastructure SI, ses partenaires (dont les communes) doivent documenter le respect des obligations de sécurité et de confidentialité.

Article 10.3 – Obligations des participants au traitement

Chaque partenaire s'engage à respecter les mesures techniques et organisationnelles suivantes concernant lesdites informations confidentielles :

a. Contrôle d'accès aux locaux et aux installations où les données sont traitées

L'accès physique non autorisé aux locaux est strictement interdit.

Des mesures de sécurité conformes à l'état de l'art permettant de contrôler l'accès aux locaux et aux installations doivent être mises en place par les partenaires en charge de l'instruction des autorisations d'urbanisme, quelques soient les modalités d'instruction : dématérialisés ou physiques. La MEL peut conseiller si nécessaire (respect des principes du guide d'hygiène informatique de l'ANSSI).

b. Contrôle d'accès aux systèmes

L'accès aux systèmes informatiques est strictement contrôlé.

PROJET

Les mesures techniques (sécurité des identifiants/mots de passe) et d'identification et d'authentification de l'utilisateur sont mises en place par la MEL. Aucun utilisateur générique ou compte utilisant une adresse mail « grand public » ne sera autorisé (pour la mairie, usage d'adresses mails officielles).

En cas de changement au sein des équipes en charge de l'instruction des dossiers, chaque partenaire doit impérativement et immédiatement prévenir la commune concernée et la Métropole Européenne de Lille. Un recueil doit être tenu à jour par chaque partenaire concernant les personnes ayant accès aux données (dates et identités précises).

c. Contrôle d'accès aux données

Les activités des systèmes informatiques non couvertes par les droits d'accès attribués ne sont pas autorisées. Chaque partenaire est tenu de signifier à la commune et à la MEL tout problème à ce sujet, et de mettre fin à ce dysfonctionnement immédiatement si cela est de son ressort.

La MEL est responsable de la délivrance et des disponibilités des droits d'accès donnés aux partenaires identifiés (profils et identités).

Pour information, les mesures suivantes ont été mises en place pour répondre aux exigences du mécanisme d'autorisation et des droits d'accès d'une part, du contrôle et de l'enregistrement des accès d'autres part :

- Droits d'accès différenciés (profils, rôles, transactions et objets)
- Rapports de connexion et droits d'accès
- Procédure de création, de modification et de suppression des utilisateurs
- Unicité du couple compte/identifiant d'utilisateur

d. Contrôle de violation et de confidentialité des données

Les mesures de sécurité sont mises en œuvre et contrôlées afin d'empêcher toute violation des données à caractère personnel (article 4 du RGDP - violation de la sécurité entraînant, de manière accidentelle ou illicite, la destruction, la perte, l'altération, la divulgation non autorisée de données à caractère personnel transmises, conservées ou traitées d'une autre manière, ou l'accès non autorisé à de telles données) ou des données confidentielles relative à l'instruction des autorisations d'urbanisme et d'affichage extérieur et registre numérique.

Tout incident ou accès illégitime suspecté ou avéré fait l'objet d'une obligation de prévenir, dans les plus brefs délais, la commune concernée et la MEL aux adresses suivantes :

Pour la MEL :

- L'assistance technique : contact à préciser ultérieurement
- Le Responsable de la sécurité des systèmes d'information (RSSI) : rssi@lillemetropole.fr
- Le délégué à la protection des données : protectdonneesperso@lillemetropole.fr

Pour la commune :

- Le Maire ou le responsable du traitement

Les mesures de communication et stockage des données sur les supports de données doivent être identifiées et contrôlées par les différentes parties prenantes.

e. Contrôle de disponibilité

Concernant les données hébergées à la MEL, les mesures physiques et logiques visant à assurer la sécurité des données ont été mises en place par la MEL, dont :

- Procédures de sauvegarde des systèmes informatiques
- Vérification continue de l'intégrité du système informatique
- Sauvegardes
- Plan de reprise d'urgence (Mise en place d'un Plan de reprise d'activité, PRA).

Concernant les données liées au registre numérique, le prestataire de la MEL a également mis en œuvre les mesures de sécurité nécessaires.

PROJET

Article 10.4 – Sous-traitance et hébergement externalisé

- Aucun hébergement externalisé (cloud) des informations confidentielles n'est autorisé pour les données recueillies dans le cadre de l'instruction.

- Le traitement des données sous-traitées est effectué conformément aux instructions du responsable du traitement (et ne peux pas, à son tour, sous-traiter le traitement des données).

- Dans le cas d'une sous-traitance du traitement (instructions des autorisations), le prestataire doit présenter les garanties suffisantes quant à la mise en œuvre des de mesures techniques et organisationnelles appropriées et signer la convention tripartite (avec la MEL et la commune concernée) encadrant sa mission.

Dans le cas du recours à un prestataire pour l'instruction :

- Celui-ci a accès aux données nécessaires à sa mission le temps de son contrat avec la commune. Cet accès cesse de s'appliquer dès la cessation des relations contractuelles.

- Celui-ci ne doit conserver aucune donnée obtenue ou rédigée dans le cadre de sa mission à l'issue de celle-ci. À l'issue de la suppression des informations confidentielles, le prestataire confirmera cette suppression par écrit à la commune concernée et à la MEL.

- Les formations nécessaires et l'accompagnement dédiés à la mission du prestataire sont réalisés par le responsable du traitement.

Article 10.5 – Divers

Le responsable du traitement se réserve le droit de mener des audits de sécurité et aux règles de protection des données à caractère personnel, soit elle-même, soit par un prestataire autorisé par elle.

Fait, le

Le Président de la Métropole Européenne de Lille	Le maire de xxxxx

PROJET

Annexes

- Liste des différents contacts MEL
- Règles d'accès au SI de la MEL (responsabilité et engagement de service)
- Fiche d'impact du service commun SIM ADS et SIM RPLI conformément à l'article. L5211-4-2 du CGCT

PROJET

Annexe liste des contacts MEL

Pour ce qui concerne le progiciel et le portail numérique de dépôt des dossiers en urbanisme :

Pour tout problème lié à l'ADS ou pour tout problème informatique vous contacterez la métropole à l'adresse qui vous sera indiquée ou au 03.20.21.24.24

Pour ce qui concerne le SIM ADS :

Les demandes doivent être adressées à l'adresse suivante : instructionADS@lillemetropole.fr

Pour ce qui concerne le SIM RLPi :

Les demandes doivent être adressées à l'adresse suivante : instructionRLP@lillemetropole.fr

Pour ce qui concerne le registre dématérialisé des procédures de participation du public :

Les demandes doivent être adressées à l'adresse suivante: enquete-publique-mel@lillemetropole.fr

Pour ce qui concerne la protection des données et règles de sécurité informatiques à respecter :

Pour contacter le Responsable de la sécurité des systèmes d'information (RSSI) : rssi@lillemetropole.fr
Pour contacter le délégué à la protection des données : protectdonneesperso@lillemetropole.fr

PROJET

Annexe règles d'accès au SI de la MEL (responsabilité et engagement de service)

Responsabilité, Assistance et engagement de service

Responsabilité

Métropole Européenne de Lille

Dans le cadre de la présente convention, la MEL :

- S'engage à mettre à disposition des solutions logicielles,
- S'engage à maintenir techniquement, technologiquement et règlementairement les infrastructures et les solutions logicielles,
- Assure la sécurisation des accès,
- Fournit, communique et maintient à jour les prérequis techniques à l'usage des solutions logicielles,
- Fournit, communique et maintient à jour les règles d'accès à son système d'information,
- N'intervient pas sur les systèmes d'information des communes.

Commune

Dans le cadre de la présente convention, la commune :

- S'assure du respect et de l'application des règles d'usages et d'accès aux solutions logicielles par ses services et/ou ses prestataires,
- S'assure de la mise en œuvre des prérequis techniques à l'usage des solutions logicielles,
- Reste responsable et autonome pour toutes les interventions sur son système d'information (ordinateurs, serveurs, réseau).

Assistances

Assistance fonctionnelle

La MEL propose une assistance à l'usage des solutions logicielles incluses dans la présente convention.

- Pour le logiciel d'instruction : instructionADS@lillemetropole.fr

Assistance technique

La MEL a mis en place une solution d'assistance technique pour les accès à son système d'information et pour les anomalies sur les solutions logicielles.

Cette assistance est disponible du lundi au vendredi de 8h30 à 12h00 au 03.20.21.24.24

- Pour le logiciel d'instruction, le contact pour toute assistance technique sera indiqué ultérieurement.

Engagement de service

La MEL s'engage à tout mettre en œuvre afin d'assurer la continuité de service sur les solutions logicielles et sur les accès à son système d'information.

La MEL s'engage à prévenir les utilisateurs des solutions logicielles lorsqu'un dysfonctionnement majeur ou bloquant sera détecté ou lorsque des interventions techniques ayant un impact sur la disponibilité des services auront lieu.

PROJET

Annexe fiche d'impact conformément à l'article L5211-4-2 du CGCT des services communs SIM ADS ET SIM RLPI

➢ Rappel du contexte :

La loi ALUR du 24 mars 2014 a confirmé la fin de la mise à disposition gratuite des services de l'État pour l'instruction des autorisations d'urbanisme à compter du 1er juillet 2015. Sur le territoire de la métropole, 58 communes étaient concernées.
La Métropole, dans ce contexte, a créé le 1er juillet 2015 un service instructeur afin de prendre en charge l'instruction des demandes d'autorisations d'urbanisme pour les communes intéressées.
Lors du mandat précédent, dans le cadre de son schéma de mutualisation avec les communes 2022-2026, la MEL a transformé le service instructeur métropolitain (SIM) en service commun et a élargi ses missions en intégrant l'instruction des autorisations en matière de droit de l'affichage.
La Métropole Européenne de Lille a fait le choix de recourir à la forme du service commun avec ses communes membres qui ne disposent pas des moyens humains pour répondre à leurs obligations en matière d'instruction des autorisations d'urbanisme et des autorisations en matière d'affichage extérieur (Article L. 5211-4-2 du Code Général des Collectivités Territoriales).
L'alinéa 2 de l'article L. 5211-4-2 du Code Général des Collectivités Territoriales dispose que :
« Les effets de ces mises en commun sont réglés par convention après établissement d'une fiche d'impact décrivant notamment les effets sur l'organisation et les conditions de travail, la rémunération et les droits acquis pour les agents. La fiche d'impact est annexée à la convention. Les accords conclus sont annexés à la convention. La convention et ses annexes sont soumises à l'avis du ou des comités techniques compétents. ».

➢ Effets sur l'organisation du « Service Instructeur Métropolitain »

La Direction en Accompagnement Juridique en Aménagement des Territoires (DAJAT) est une direction composée actuellement d'un service « Ingénierie Juridique Des Territoires » (IJDT) et d'un service « Autorisations d'Urbanisme ».
Le service IJDT a pour principales missions l'accompagnement juridique des projets d'aménagement, des plans (PLU, RLP) et l'accompagnement institutionnel (rapport avec l'État, démarche Évaluation environnementale). Ce service est composé de 10 agents, majoritairement des conseillers juridiques (cadre A).
Le service « Autorisations d'Urbanisme » assure actuellement l'instruction des autorisations d'urbanisme (permis de construire, permis d'aménager…) pour 31 communes. Par ailleurs, il a la charge de recueillir l'avis des différents services de la MEL qui doivent règlementairement être consultés par l'ensemble des communes de la MEL lors de l'instruction des autorisations d'urbanisme. Ce service est actuellement composé de 15 agents.
Depuis la création en 2015 du Service Instructeur Métropolitain (SIM), de nombreuses évolutions sont intervenues, tant dans l'organisation de la direction que dans le périmètre d'activité du service, les effectifs mobilisés et les missions confiées aux agents.
En 2015, le SIM assurait l'instruction des autorisations d'urbanisme pour 19 communes de la Métropole. Ce nombre n'a cessé de progresser pour atteindre aujourd'hui 31 communes adhérentes au service d'instruction. Afin d'accompagner cette montée en charge de l'activité, les effectifs ont été renforcés, passant d'environ 6,70 ETP consacrés à la mutualisation en 2015 à 9,7 ETP en 2026.
Parallèlement, l'organisation de la direction a connu plusieurs évolutions.
Tout d'abord le SIM créé en 2015 est intégré au sein du Service Droit de l'Aménagement et de l'Urbanisme (SDAU). Pour renforcer l'encadrement managérial ce service sera transformé en direction le 1er janvier 2019 avec la création d'un service ingénierie juridique (IJDT) et d'une unité fonctionnelle dédiée aux autorisations d'urbanisme. Toujours dans le cadre du renforcement de son organisation, cette unité fonctionnelle est transformée en service en janvier 2024. Un chef de service est recruté en mars 2024. Un chef de service adjoint en mars 2025 finit de renforcer le management de proximité.
Enfin, pour répondre à la complexification croissante du métier ainsi qu'au développement des missions transversales portées par la direction, les postes « d'instructeurs des autorisations d'urbanisme », initialement classés en catégorie B, ont évolué vers des fonctions de « conseillers des autorisations d'urbanisme » relevant désormais de la catégorie A. Cette évolution traduit à la fois l'élévation du niveau d'expertise attendu et l'élargissement des responsabilités exercées par les agents.
Le service instructeur (SIM-ADS) intervient sur l'ensemble de la procédure d'instruction des autorisations et actes d'urbanisme, à compter du dépôt de la demande auprès de la commune jusqu'à la signature et la

PROJET

notification par le maire de sa décision.
Les instructeurs interviennent également en amont du dépôt de certains projets mais aussi après la délivrance des autorisations d'urbanisme qui font l'objet de recours gracieux pour accompagner les communes dans les réponses à apporter.
Les agents accompagnent également la commune dans l'exercice de son pouvoir de police dans ce domaine.
Ce nouveau volet d'intervention depuis 2022 a permis ainsi aux agents d'élargir leurs compétences à l'ensemble de la chaine de décision en matière d'autorisations d'urbanisme et fait sens au regard de leurs missions actuelles.
Par ailleurs, les agents du service ont également investi en 2022 un domaine totalement nouveau : celui de l'affichage extérieur et de la lutte contre la pollution visuelle.
Aussi, le Service Instructeur Métropolitain (SIM-RLPi) est amené à prendre en charge l'instruction des autorisations préalables en matière d'affichage extérieur. Cela inclut également le renseignement du public sur les questions règlementaires relatives à l'affichage extérieur et l'accompagnement juridique des communes dans la mise en œuvre de ses pouvoirs de police à l'encontre des dispositifs irrégulièrement installés.
Au-delà de donner aux communes les moyens d'assurer sur leur territoire l'effectivité de la règlementation en matière d'affichage extérieur, cette nouvelle prestation a permis aux agents d'acquérir une expertise dans un champ d'action nouveau, peu répandu et qui répond aux enjeux croissants en matière de protection de l'environnement et du cadre de vie.
Enfin, les agents du Service Instructeur se voient désormais confier de nouvelles missions transversales, nécessitant du temps dédié ainsi que la mobilisation de compétences complémentaires. Ils contribuent notamment à des projets stratégiques tels que la révision du SCoT, les démarches de participation citoyenne, ou encore les travaux conduits dans le cadre de la politique des communes « gardiennes de l'eau »
Cette montée en compétence dans ces nouveaux domaines s'appuie sur une multitude de ressources, que ce soit par l'appui et l'accompagnement des juristes du service IJDT de la direction, ou de la mise en place de formations internes ou externes.

➢ Effets sur les conditions de travail « service instructeur métropolitain »

Au regard de la nature même de la prestation, il est proposé de retenir la forme du service commun (Article L. 5211-4-2 du Code Général des Collectivités Territoriales).
Ainsi, si la commune, compte tenu de sa proximité avec le pétitionnaire, reste dans tous les cas l'autorité de police, la MEL, qui dispose elle de la compétence règlementaire en matière de PLU ou de RLPi, est la plus à même de porter ce service commun à destination des communes qui ne disposeraient pas des moyens humains pour répondre à leurs obligations en la matière.
À partir du moment où cette offre de service commun ne s'adresse qu'aux communes ne disposant pas de moyens humains, il n'y a aucun impact pour le personnel communal, aucun agent communal n'étant transféré de plein droit ou mis à disposition au service commun de la Métropole Européenne de Lille.
Le Service Instructeur Métropolitain – Autorisation Droit Des Sols (SIM- ADS) est actuellement composé de 15 agents soit *9,7* équivalents temps plein pour 31 communes adhérentes.
L'expérience de plus de 10 ans d'existence du service et les évolutions successives auxquelles il a fallu faire face ont permis de mettre en évidence que les choix opérés avec l'appui du CST ont été judicieux. Il est donc proposé de conserver les principes de fonctionnement confirmés successivement et notamment lors du CST de 2022 à savoir :
- Pour le volet instruction en ADS, le recrutement d'1 ETP en catégorie A pour 5 nouvelles communes adhérentes ;
- Pour le volet instruction en RLP, le recrutement d'1 ETP en catégorie A pour 20 nouvelles communes adhérentes.
Bien évidemment il s'agit là d'un principe de fonctionnement qui pourrait être reconsidéré en cas de bouleversement de l'organisation.

➢ Effets sur la rémunération et les droits acquis pour les agents

La mise en place de ce service commun est sans effet sur la rémunération et les droits acquis pour les agents métropolitains qui sont déjà valorisés au titre de leur expertise, leur rareté et leurs responsabilités.

PROJET

Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131444-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

Pour rendu exécutoire

A Lille, le 14 oct. 2026
Le Président de la Métropole Européenne de Lille
Pour le Président
Le Directeur

Arnaud FICOT

26-C-0111

Séance du vendredi 9 octobre 2026

DELIBERATION DU CONSEIL

HEM -

SECTEUR TRIBONNERIE 2 - LANCEMENT DE LA CONCERTATION PREALABLE

Vu les articles L.103-2 et suivants et R.103-1 du Code de l'urbanisme ;

Vu la délibération relative à la Charte de la Participation Citoyenne ;

Vu la délibération n°15 C 0749 du 16 octobre 2015, relative au lancement de la première phase de la concertation préalable relative à la définition programmatique.

Vu la délibération n°16 C 0539 du 14 octobre 2016, relative au bilan de la première phase de la concertation préalable et au lancement de la deuxième phase de celle-ci ;

Vu la délibération n°19 C 0286 du 28 juin 2019, concernant l'engagement d'études complémentaires afin de répondre aux recommandations de l'autorité environnementale, et l'adoption des modalités de la mise à disposition du public du dossier de création de ZAC ;

Vu la délibération n°21 C 0026 du 19 février 2021, concernant la poursuite des objectifs de l'opération et la fixation des modalités de la troisième phase de la concertation préalable ;

Vu la délibération n° 21-C-0582 du 17 décembre 2021, concernant le bilan de la concertation phase 3 ;

Vu la délibération n° 22-C-0020 du 25 février 2022 tirant bilan de la concertation fin d'y intégrer l'ensemble des informations liées aux déroulement des trois phases de la concertation et la réalisation de son bilan ;

Vu la délibération n°23-C-0374 15 décembre 2023 relative au bilan de la mise à disposition de l'étude d'impact et de l'avis de l'autorité environnementale – approbation du dossier de création de ZAC ;

Vu la délibération n°23-C-0375 du 15 décembre 2023 relative au lancement de la procédure de mise en concurrence pour la concession d'aménagement de l'opération Hem Tribonnerie 2 ;

I. Exposé des motifs

Une première réflexion d'aménagement a été engagée ces dernières années à une échelle beaucoup plus large. Ce projet a donné lieu à différentes démarches de concertation ainsi qu'à la création d'une Zone d'Aménagement Concerté.

Toutefois, les études menées et la découverte de zones humides ont conduit à une redéfinition profonde du projet, caractérisée notamment par :

- Une réduction significative du périmètre opérationnel ;
- Une adaptation du programme envisagé.

La métropole européenne de Lille et la ville d'Hem portent un nouveau projet d'aménagement sur un secteur réduit à moins de 4 hectares.

Ce projet vise à permettre la réalisation d'un programme d'environ 160 logements, comprenant notamment 30 % de logements locatifs sociaux, ainsi que les équipements, espaces publics et aménagements nécessaires à son intégration dans le tissu urbain existant.

Le secteur concerné constitue l'un des principaux secteurs de développement urbain de la commune identifiés au PLU.

Dans ce contexte, il apparaît nécessaire d'organiser une nouvelle concertation préalable afin d'associer les habitants, les associations locales et l'ensemble des personnes concernées à la définition d'un nouveau projet sur ce secteur projet.

Cette concertation s'inscrit dans le cadre des articles L.103-2 et suivants du Code de l'urbanisme.

Cette réflexion devra également permettre d'apprécier les conséquences de l'évolution du projet sur les outils de planification et d'aménagement existants, notamment l'Orientation d'Aménagement et de Programmation du secteur ainsi que le périmètre de la Zone d'Aménagement Concerté actuellement en vigueur.

Conformément aux dispositions des articles L.103-2 et suivants du Code de l'urbanisme, il convient d'associer la population, les associations locales et les autres personnes concernées à l'élaboration de ce projet.

La concertation préalable a pour objectif :

- De présenter les enjeux et objectifs poursuivis ;
- D'informer le public sur les études engagées ;
- De recueillir les observations et propositions des habitants ;
- D'enrichir le projet grâce à l'expertise d'usage des riverains et usagers ;
- D'éclairer les choix qui seront arrêtés à l'issue des études.

Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131444-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

Le périmètre soumis à concertation est annexé à la présente délibération.

Modalités de la concertation

La concertation se déroulera pendant une durée d'un mois selon les modalités suivantes.

Modalités d'information du public :

- Publication d'une annonce légale au plus tard 7 jours avant la date de démarrage de la concertation dans 2 journaux locaux (La Voix du Nord et Nord Éclair) ;
- Affichage de l'avis d'ouverture de la concertation en mairie d'Hem et sur site au plus tard 7 jours avant la date de démarrage de la concertation ;
- Informations sur les réseaux sociaux institutionnels de la commune concernée au plus tard 7 jours avant la date de démarrage de la concertation ;
- Information dans le bulletin municipal si compatible avec les délais de parution le cas échéant ;

Modalités de mise à disposition du dossier de concertation :

- Mise à disposition d'un dossier de concertation au format papier en mairie ;
- Mise à disposition du dossier sous format numérique dans le registre numérique de la MEL.

Modalités d'expression du public :

- Mise à disposition d'un registre papier en marie d'Hem destiné à recueillir les observations du public ;
- Mise à disposition d'un registre numérique.

Modalités d'information et d'échanges :

- Organisation d'une réunion publique de présentation du projet en présentiel et distanciel.

À travers ces rencontres, il s'agira :

- D'expliquer les principes du projet ;
- De présenter les enjeux et les contraintes du secteur ;
- De recueillir les attentes du public ;
- D'enrichir les études grâce à l'expertise d'usage des habitants et acteurs locaux ;
- D'alimenter la définition du projet d'aménagement.

Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131444-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

Conformément à la législation en vigueur et dans le respect de la Charte de la Participation Citoyenne, les modalités de concertation retenues garantissent au public :

- L'accès aux informations nécessaires à sa participation ;
- Des délais raisonnables pour formuler des observations ;
- L'information sur la manière dont les contributions auront été prises en compte

Prise en compte de la concertation

Au terme de la concertation, le Conseil communautaire sera appelé à en tirer le bilan.

Ce bilan présentera :

- Les modalités de déroulement de la concertation ;
- Les observations recueillies ;
- Les enseignements tirés de la participation du public ;
- La manière dont les contributions auront été prises en compte dans la poursuite du projet ou les raisons pour lesquelles les propositions n'ont pas été retenues.

II. Dispositif décisionnel

Par conséquent, la commission principale Aménagement, Habitat, Politique de la ville, Foncier, Urba., GDV consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) De poursuivre les objectifs exposés ci-dessus en vue de la définition du projet d'aménagement du secteur Tribonnerie 2 ;

2) D'adopter les modalités de concertation préalable telles que définies ci-dessus conformément aux articles L.103-2 et suivants du Code de l'urbanisme.

Résultat du vote : ADOPTÉ À LA MAJORITÉ

Mme Lahouaria ADDOUCHE, Mme Fatima BENSLIMAN, Mme Tahina BOTTON, Mme Emilie CROES, Mme Julie GARCIA , Mme Khadija GORWA-GHOMARI et Mme Camir KERIFA ainsi que M. Ugo BERNALICIS, M. Dalil DIAB, M. Lucas FOURNIER, M. David GUIRAUD, M. Mehdi MASSROUR, M. Samir OUANES, M. Nassim SIDHOUM et M. Florian VERTRIEST s'étant abstenus.
Mme Myriam CAU ainsi que M. Roland D'ARGY, M. Eddie JACQUEMART, M. Patrick KOLEBACKI et M. Hakim KHITER n'ayant pas pris par au vote.
M. Eric BOCQUET ayant voté contre.

Annexe 1 : Périmètre projet Tribonnerie 2



Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131341-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

Pour rendu exécutoire

A Lille, le 14 oct. 2026
Le Président de la Métropole Européenne de Lille
Pour le Président
Le Directeur

Arnaud FICOT

26-C-0112

Séance du vendredi 9 octobre 2026

DELIBERATION DU CONSEIL

BOUSBECQUE -

SITE DU CHATEAU - CONCESSION D'AMENAGEMENT - CRAC 2025

Vu le Code de l'Urbanisme et son l'article L. 300-5 prévoyant l'établissement d'un bilan annuel financier prévisionnel global et actualisé des activités ;

Vu la délibération n°23-C-0067 du 14 avril 2023 autorisant le lancement d'une procédure de mise en concurrence ;

Vu la délibération n° 25-C-0083 du 24 avril 2025 confiant l'opération d'aménagement du site du Château de Bousbecque à la SEM Ville Renouvelée ;

I. Exposé des motifs

Bénéficiant d'une situation à l'interface entre le centre-ville et les Bords de Lys, le site du Château de Bousbecque, ancien ensemble industriel de 6.5ha, est en cours d'aménagement en vue d'accueillir un nouveau projet d'habitat pour 220 logements ainsi qu'un Espace Naturel Métropolitain, un espace réservé pour la construction d'un équipement communal – salle des fêtes –, et un béguinage.

Dans le cadre d'une étude urbaine et programmatique, la Métropole européenne de Lille (MEL) et la Commune ont défini conjointement le devenir du site du Château et ses objectifs d'urbanisation et ont acté le lancement d'une concession d'aménagement.

Le site du Château à Bousbecque a été retenu dans l'appel à projet Habitat collectif Innovant de la MEL pour constituer l'un des démonstrateurs de la qualité de l'Habitat au niveau métropolitain. L'objectif est d'atteindre 40 % de logements sociaux sur cette opération pour résorber une partie du déficit en logements sociaux au titre de la loi SRU.

Le contrat de concession a été notifié le 30 juillet 2025 pour une durée de 9 ans, année de clôture comprise.

A - Faits marquants en 2025

L'année 2025 a été marquée par l'attribution de la concession du château à la SEM Ville Renouvelée, matérialisée par la signature du traité de concession en juillet.

Dans un premier temps, le concessionnaire a procédé à un travail de validation de la programmation du site, notamment en matière d'habitat, en précisant la répartition

entre logements sociaux, logements intermédiaires et logements libres. La SEM Ville Renouvelée a également étudié l'opportunité d'intégrer des dispositifs de type bail réel solidaire (BRS).
Parallèlement, le plan d'aménagement d'ensemble a été affiné, permettant l'engagement des études d'avant-projet relatives aux espaces publics dès 2026.

Ces derniers intègrent notamment la création d'un futur Espace Naturel Métropolitain, appelé à se développer au sein de la zone humide et en connexion avec la voie verte de la vallée de la Lys.

B - Évolution du bilan de la concession d'aménagement

1 - Dépenses en 2025 :

Les dépenses pour l'année 2025 s'élèvent à 84 762 € HT, soit une baisse de 2 723 193 € HT par rapport au bilan initial du contrat de concession.

En effet, l'acquisition du foncier auprès de l'EPF, initialement programmée en 2025, a été reportée à l'été 2026. Ce décalage s'accompagne d'une augmentation du coût d'acquisition de 53 631 € HT, liée à la revalorisation du foncier par l'EPF.

2 - Recettes en 2025 :

Les recettes pour l'année 2025 sont nulles. En effet, les premières cessions de fonciers aménagés sont prévues à partir de fin 2028 jusqu'à 2030.

Par ailleurs, aucune subvention ou participation n'est demandée pour 2025. Les premiers versements de participations auront lieu en 2026.

3 - Dépenses prévisionnelles :

Les dépenses prévisionnelles représentent 10 432 600 € HT, soit une augmentation de 50 860 € HT par rapport au bilan initial de la concession.

Cette augmentation est liée à d'une l'augmentation du coût d'acquisition du foncier de l'EPF de 53 631 € HT.

Par ailleurs, des économies sont réalisées sur les frais financiers (- 2 770€ HT).

4 - Recettes prévisionnelles :

Les recettes prévisionnelles représentent 10 444 534 € HT, soit une augmentation de 53 631 € HT par rapport au bilan initial.

Cette augmentation est liée à la création d'une provision pour financer le surcoût du foncier de l'EPF.

Accusé certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131341-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

5 - Risques éventuels

Le bilan de l'opération est à l'équilibre en raison de l'ajout d'une provision pour le surcoût d'acquisition du foncier auprès de l'EPF de 53 631 € HT.

Ce point constituera un enjeu de suivi dans les prochaines années et le concessionnaire s'attachera à rechercher les optimisations et financements complémentaires afin de diminuer cette provision.

Ce bilan présente également un risque d'évolution en lien avec les recettes attendues dues aux charges foncières.

C - Évolution des participations de la Métropole Européenne de Lille

Aucune évolution n'est à prévoir à ce jour et le montant des participations reste inchangé en 2026.

La participation de la Métropole Européenne de Lille aux équipements publics de l'opération n'a pas évolué par rapport au bilan initial et s'élève à 5 399 850 € HT.

La Commune de Bousbecque participe également à hauteur de 1 435 403 € HT pour les équipements publics, l'éclairage public et les espaces verts.

II. Dispositif décisionnel

Par conséquent, la commission principale Aménagement, Habitat, Politique de la ville, Foncier, Urba., GDV consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) De prendre acte du CRAC 2025 mis à disposition sur le Flash Conseil.

Résultat du vote : LE CONSEIL PREND ACTE DU PRÉSENT COMPTE RENDU
Mme Lahouaria ADDOUCHE, Mme Fatima BENSLIMAN, Mme Emilie CROES et Mme Julie GARCIA ainsi que M. Ugo BERNALICIS, M. Dalil DIAB, M. Lucas FOURNIER, M. Mehdi MASSROUR, M. Nassim SIDHOUM et M. Florian VERTRIEST s'étant abstenus.
Mme Myriam CAU ainsi que M. Roland D'ARGY, M. Eddie JACQUEMART, M. Patrick KOLEBACKI et M. Hakim KHITER n'ayant pas pris par au vote.
M. Eric BOCQUET ayant voté contre.

Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131339-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

Pour rendu exécutoire

A Lille, le 14 oct. 2026
Le Président de la Métropole Européenne de Lille
Pour le Président
Le Directeur
Arnaud FICOT

26-C-0113

Séance du vendredi 9 octobre 2026

DELIBERATION DU CONSEIL

FACHES-THUMESNIL -

ZAC JAPPE GESLOT - CONCESSION D'AMENAGEMENT - CRAC 2025

Vu le Code de l'Urbanisme et son l'article L. 300-5 prévoyant l'établissement d'un bilan annuel financier prévisionnel global et actualisé des activités ;

Vu la délibération n° 18 C 0017 du 23 février 2018 du Conseil de la Métropole confiant l'opération d'aménagement de la ZAC Jappe Geslot à la société Vilogia pour une durée de concession fixée à 8 ans en vue de réaliser un programme de construction de 35 380 m² de surface de plancher (SDP), dont 600 m² de SDP en activité et 34 780 m² de SDP en logement ;

Vu la délibération n° 22-C-0155 du 24 juin 2022 autorisant la signature de l'avenant n°2 au traité de concession ;

Vu la délibération n° 26-C-0044 du 26 juin 2026 autorisant la signature de l'avenant n°3 au traité de concession ;

Vu l'article n°18 du traité de concession relatif à la comptabilité, au bilan financier et au bilan de trésorerie prévisionnel globaux.

I. Exposé des motifs

A - Faits marquants en 2025

1. Commercialisation

En juillet 2025 la cession des charges foncières des lots n°1 et n°2 avec ICADE pour la réalisation 75 logements locatifs intermédiaires (dont 15 maisons) a pu intervenir et les travaux immobiliers de ces lots ont pu démarrer en septembre

Pour le lot n°3, l'objectif de labellisation Passivhaus a eu un impact sur les offres des entreprises et n'a pas permis d'attribuer le marché comme prévu. Des variantes sont étudiées en vue d'un démarrage des travaux avant fin 2026.

La commercialisation des lots n°4 et n°5 (macrolot n°2) a été engagée mi-2025 mais n'a pas pu aboutir, faute d'offres en adéquation avec les charges foncières attendues. Des propositions de variante ont été intégrées et ont nécessité un avenant au traité de concession d'aménagement et une modification du dossier de réalisation de ZAC, par délibération au conseil métropolitain de juin 2026.

2. Travaux

Compte-tenu du retard des lots n°1, n°2 et n°3, aucun travaux d'aménagement en lien avec ces lots n'ont été effectués cette année.

B - Évolution du bilan de la concession d'aménagement

1. Dépenses en 2025

Les dépenses pour l'année 2025 s'élèvent à 353 688, 51 € HT, soit une baisse de 670 786, 08 HT par rapport au prévisionnel du CRAC 2024.

Cet écart s'explique par le démarrage tardif des travaux des lots n°1 et n°2, et le décalage du lot n°3, impactant à la baisse les postes VRD, concessionnaires réseaux, urbaniste en chef et frais financier.

2. Recettes en 2025

Les recettes pour l'année 2025 s'élèvent à 3 335 299,50 € HT soit une baisse de 738 504,00 € HT par rapport au prévisionnel du CRAC 2024.

Cet écart s'explique par le fait que l'aménageur n'a pas perçu les recettes de cession de charges foncières compte-tenu du report du lot n°3.

3. Dépenses prévisionnelles :

Les dépenses prévisionnelles représentent 18 520 553,71 € HT au CRAC 2025, soit une diminution de 307 606,46 € HT par rapport CRAC 2024.

Cet écart s'explique par l'évolution de plusieurs postes de dépenses dont les plus impactés sont :

- Des postes revus à la hausse : notamment gestion de site pour permettre l'entretien des abords de la ZAC ; études générales ;
- Des postes revus à la baisse : dépollution et comblement de carrières compte-tenu d'une meilleure connaissance du terrain en lien avec les études réalisées ; rémunération aménageur et frais divers en lien avec la diminution des recettes foncières et le report de certaines dépenses.

4. Recettes prévisionnelles :

Les recettes prévisionnelles représentent 18 393 256,00 € HT au CRAC 2025, soit une diminution de 289 749,49 € HT par rapport au CRAC 2024.

Cet écart s'explique par une diminution des charges foncières compte-tenu du réajustement du prix moyen de la charge foncière de l'accession libre du projet à

Accusé certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131339-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

563 €/m² de Surface de plancher (contre 647 €/m² de surface de plancher dans le CRAC précédent), en lien avec les cessions et consultations récemment effectuées.

5. Risques éventuels

Enfin, le concessionnaire alerte sur les incertitudes économiques sur la sortie des programmes immobiliers et souhaite dans ce cadre rester ambitieux tout en veillant à fixer des objectifs réellement atteignables.

C - Évolution des participations de la Métropole européenne de Lille

Les participations de la MEL, inchangées par rapport au CRAC 2024, représentent 2 446 385 € HT décomposées comme suit :

- Apport en nature de foncier : 143 074 € HT ;
- Participation aux équipements publics : 2 303 311 € HT.

II. Dispositif décisionnel

Par conséquent, la commission principale Aménagement, Habitat, Politique de la ville, Foncier, Urba., GDV consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) De prendre acte du CRAC 2025 mis à disposition sur le Flash Conseil.

Résultat du vote : LE CONSEIL PREND ACTE DU PRÉSENT COMPTE RENDU
Mme Lahouaria ADDOUCHE, Mme Fatima BENSLIMAN, Mme Tahina BOTTON, Mme Emilie CROES, Mme Julie GARCIA , Mme Khadija GORWA-GHOMARI et Mme Camir KERIFA ainsi que M. Ugo BERNALICIS, M. Dalil DIAB, M. Lucas FOURNIER, M. David GUIRAUD, M. Mehdi MASSROUR, M. Samir OUANES, M. Nassim SIDHOUM et M. Florian VERTRIEST s'étant abstenus.
Mme Myriam CAU ainsi que M. Roland D'ARGY, M. Eddie JACQUEMART, M. Patrick KOLEBACKI et M. Hakim KHITER n'ayant pas pris par au vote.
M. Eric BOCQUET ayant voté contre.
Mme Audrey LINKENHELD ainsi que M. Michel PLOUY n'ayant pas pris part au débat ni au vote, étant en situation de conflit d'intérêts.

Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131343-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

Pour rendu exécutoire

A Lille, le 14 oct. 2026

Le Président de la Métropole Européenne de Lille
Pour le Président
Le Directeur

Arnaud FICOT

26-C-0114

Séance du vendredi 9 octobre 2026

DELIBERATION DU CONSEIL

LA MADELEINE -

ZAC PARDOËN - CONCESSION D'AMENAGEMENT - CRAC 2025

Vu le code de l'Urbanisme et son article L.300-5 prévoyant l'établissement d'un bilan annuel financier prévisionnel global et actualisé des activités ;

Vu la délibération n°16 C 0528 du 14 octobre 2016 du Conseil de la Métropole confiant l'opération d'aménagement de la ZAC Pardoën à la société Gilles TRIGNAT, qui a créé une société dédiée, dénommée « La Madeleine Pardoën » ;

Vu la délibération n°21-C-0431 du 15 octobre 2021 du Conseil de la Métropole autorisant la signature d'un avenant à la concession d'aménagement pour prolonger la durée de celle-ci jusqu' au 1er février 2025 ;

Vu la délibération n°24-C-0248 du 18 octobre 2024 du Conseil de la Métropole autorisant la signature d'un avenant à la concession d'aménagement pour prolonger la durée de celle-ci jusqu' au 1er février 2028 ;

Vu l'article 18 du traité de concession relatif à la comptabilité, au bilan financier et au bilan de trésorerie prévisionnel globaux.

I. Exposé des motifs

Le site de Pardoën représente une superficie de 2,2 hectares situé sur la commune de la Madeleine. Son aménagement doit permettre de réaliser un programme d'environ 12 900 m² de Surface de Plancher (SDP) se répartissant ainsi :

- Logements en accession libre : 8 900 m² environ de SDP représentant 118 logements environ ;
- Logements locatifs sociaux : 3 800 m² environ de SDP représentant 54 logements environ ;
- Commerces/Services : 190 m² environ de SDP.

Le contrat de concession d'aménagement a été notifié le 1er février 2017. Par délibération du Conseil de la Métropole n°21-C-0431 du 15 octobre 2021, un avenant à la Concession d'Aménagement du 6 décembre 2021 a prolongé la durée de celle-ci au 1er février 2025. Par délibération n°24-C-0248 du 18 octobre 2024, un nouvel avenant à la Concession d'aménagement a prolongé la durée jusqu'au 1er février 2028.

A - Faits marquants en 2025

1 - Commercialisation

Aucune cession de charge foncière n'a eu lieu en 2025.

2 - Travaux

Pour ce qui concerne les lots de logements 3 et 4, les travaux d'aménagement de VRD ont été poursuivis au droit des lots.

B - Évolution du bilan de concession

1 - Dépenses 2025

Les dépenses pour l'année 2025 s'élèvent à 7 507 €.HT.

2 - Recettes 2025

Les recettes pour l'année 2025 s'élèvent à 0 € HT et sont inchangées par rapport au prévisionnel 2025 du CRAC 2024.

3 - Dépenses prévisionnelles

Les dépenses prévisionnelles s'élèvent 5 580 591 € HT au CRAC 2025, et sont en hausse de 123 463 € HT par rapport au prévisionnel 2025 du CRAC 2024

4 - Recettes prévisionnelles

Les recettes prévisionnelles s'élèvent à 5 580 591 € HT au CRAC 2025, sans écart par rapport au CRAC 2024.

5 - Risques éventuels

Les risques éventuels envisagés sont liés à la hausse conjoncturelle des prix, le changement d'entreprise de VRD et le décalage du planning de la concession pour recaler la réalisation des travaux d'espaces publics à la livraison des lots de la dernière phase en 2026 et 2027.

C - Évolution des participations de la MEL

Les participations de la MEL, inchangées par rapport au CRAC 2024, représentent 98 200 € HT de participations de la MEL décomposées comme suit :

- 26 648 € HT de participation aux équipements publics (PE), destinés à être intégrés au patrimoine du concédant ; elle a été versée en 2025 ;
- 71 552 € d'apport en nature du foncier.

Accusé certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131343-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

La commune de la Madeleine participe à hauteur de 36 800 € HT au titre de ses équipements publics destinés à être intégré dans son patrimoine et reste inchangée par rapport au CRAC 2024.

II. Dispositif décisionnel

Par conséquent, la commission principale Aménagement, Habitat, Politique de la ville, Foncier, Urba., GDV consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) De prendre acte du CRAC 2025 mis à disposition sur le Flash Conseil.

Résultat du vote : LE CONSEIL PREND ACTE DU PRÉSENT COMPTE RENDU
Mme Lahouaria ADDOUCHE, Mme Fatima BENSLIMAN, Mme Tahina BOTTON, Mme Emilie CROES, Mme Julie GARCIA , Mme Khadija GORWA-GHOMARI et Mme Camir KERIFA ainsi que M. Ugo BERNALICIS, M. Dalil DIAB, M. Lucas FOURNIER, M. David GUIRAUD, M. Mehdi MASSROUR, M. Samir OUANES, M. Nassim SIDHOUM et M. Florian VERTRIEST s'étant abstenus.
Mme Myriam CAU ainsi que M. Roland D'ARGY, M. Eddie JACQUEMART, M. Patrick KOLEBACKI et M. Hakim KHITER n'ayant pas pris par au vote.
M. Eric BOCQUET ayant voté contre.

Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131361-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

Pour rendu exécutoire

A Lille, le 14 oct. 2026
Le Président de la Métropole Européenne de Lille
Pour le Président
Le Directeur

Arnaud FICOT

26-C-0115

Séance du vendredi 9 octobre 2026

DELIBERATION DU CONSEIL

LILLE -

ZAC DE LA PEPINIERE - CONCESSION D'AMENAGEMENT - CRAC 2025

Vu le code de l'urbanisme et son l'article L. 300-5 prévoyant l'établissement d'un bilan annuel financier prévisionnel global et actualisé des activités ;

Vu la délibération n° 13 C 0033 du 15 février 2013 confiant à la SPL Euralille la concession d'aménagement de la ZAC de la Pépinière ;

Vu la délibération n° 19 C 0901 du Conseil du 13 décembre 2019 prolongeant par avenant n° 1 la concession d'aménagement jusqu'au 27 mars 2022 ;

Vu la délibération n° 21 C 0160 du Conseil du 23 avril 2021 prolongeant par avenant n° 2 la concession d'aménagement jusqu'au 27 mars 2026 et augmentant la participation globale de la MEL à ladite concession ;

Vu la délibération n° 22-C-0258 du Conseil du 7 octobre 2022 autorisant la signature de l'avenant n° 3 à la concession d'aménagement qui augmente la participation du concédant et adapte la stratégie foncière et le bilan d'aménagement au regard des opportunités foncières nouvelles ;

Vu la délibération n°24-C-0251 du Conseil du 18 octobre 2024 autorisant la signature d'un avenant 4 prolongeant la concession de 2 ans soit jusqu'au 26 mars 2028 ;

Vu l'article 18 du traité de concession relatif à la comptabilité, au bilan financier et au bilan de trésorerie prévisionnel globaux ;

I. Exposé des motifs

A - Faits marquants en 2025

1 - Commercialisation

En 2025, le travail sur les permis de construire des lots A-B1-B2 s'est poursuivi et a abouti au dépôt des PC en août 2025 ainsi qu'à la signature de la promesse de vente en octobre.

2 - Travaux d'aménagement d'espaces publics

En 2025, 44 K€ ont été dépensés pour couvrir la fin des travaux de la place Désiré Bouchée.

3 – Travaux de libération des sols

En 2025, 105 K€ ont été dépensés pour couvrir :

- Les dernières factures du marché de démolition et confortement des n°75, 85, 87 et 95 rue du Faubourg de Roubaix ;
- Les opérations de gestion de site
- Les études pollution complémentaires liées à la signature de la promesse de ventes du lot A.

4 – Études de Maitrise d'œuvre

L'accord cadre de maitrise d'œuvre actuel se terminant en mai 2026, une nouvelle consultation pour la désignation d'un maitre d'œuvre a été lancée en décembre 2025 afin de suivre les études et les travaux d'espaces publics restant au programme (square et pieds de bâtiment).

B - Évolution du bilan de la concession d'aménagement

1 - Dépenses en 2025

Les dépenses pour l'année 2025 s'élèvent à 285 000 € HT, soit une hausse de 43 000 € HT par rapport au compte rendu annuel à la collectivité (CRAC) 2024.

2 - Recettes en 2025

Les recettes pour l'année 2025 s'élèvent à 1 174 000 € HT soit une baisse de 45 000 € HT par rapport au CRAC 2024.

3 - Recettes prévisionnelles

Les recettes prévisionnelles représentent 15 471 000 € et sont supérieures de 93 000 € par rapport au prévisionnel. Cette hausse est due, d'une part à la hausse prévisionnelle des recettes de charges foncières des derniers lots A, B1, B2 (en raison de l'ajustement des surfaces suite au déport du PC), et d'autre part à la hausse des produits financiers.

4 - Dépenses prévisionnelles

Les dépenses prévisionnelles représentent 15 377 000 € et sont identiques par rapport au prévisionnel du précédent CRAC.

5 - Risques éventuels

Le CRAC présente un bilan à l'équilibre et les participations de la MEL à la concession, d'un montant total de 8 983 000 €, restent inchangées par rapport au CRAC 2024.

Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131361-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

Pour autant, les recettes de charges foncières indiquées pour les derniers lots à bâtir restent soumises aux démolitions du lot A. Le patrimoine bâti sur la ZAC Pépinière étant particulièrement fragile et vétuste, des difficultés pourraient être rencontrées lors de ces démolitions.

Par ailleurs, il reste au sein du périmètre de la ZAC, quatre propriétés privées pouvant être intéressantes à acquérir pour la mise en œuvre du projet urbain d'ensemble. Or, il a été prévu au présent CRAC un budget pour l'acquisition d'une dernière maison uniquement.

Enfin, il convient de noter que le décalage dans l'instruction du PC des lots A-B1-B2 entraine un décalage du démarrage des travaux de construction des bâtiments. Or, la réalisation des derniers espaces publics de la concession est contrainte par les installations de chantier des bâtiments, ce qui repousse le démarrage des travaux d'espaces publics. Leur achèvement ne peut donc être garanti à la date de fin de la concession.

C - Évolution des participations de la Métropole européenne de Lille

Les participations de la MEL sont inchangées par rapport au CRAC 2024 et représentent 8 983 000 HT décomposées comme suit :

- Apport en nature de foncier : 658 000 € ;
- Participation aux équipements publics : 3 867 000 € HT ;
- Participation d'équilibre : 4 458 000 € HT.

II. Dispositif décisionnel

Par conséquent, la commission principale Aménagement, Habitat, Politique de la ville, Foncier, Urba., GDV consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) De prendre acte du CRAC 2025 mis à disposition sur le Flash Conseil et dont les principales évolutions sont expliquées ci-dessus.

Résultat du vote : LE CONSEIL PREND ACTE DU PRÉSENT RAPPORT
Mme Lahouaria ADDOUCHE, Mme Fatima BENSLIMAN, Mme Tahina BOTTON, Mme Emilie CROES, Mme Julie GARCIA , Mme Khadija GORWA-GHOMARI et Mme Camir KERIFA ainsi que M. Ugo BERNALICIS, M. Dalil DIAB, M. Lucas FOURNIER, M. David GUIRAUD, M. Mehdi MASSROUR, M. Samir OUANES, M. Nassim SIDHOUM et M. Florian VERTRIEST s'étant abstenus.
Mme Myriam CAU ainsi que M. Roland D'ARGY, M. Eddie JACQUEMART, M. Patrick KOLEBACKI et M. Hakim KHITER n'ayant pas pris par au vote.
M. Eric BOCQUET ayant voté contre.

Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131358-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

Pour rendu exécutoire

A Lille, le 14 oct. 2026
Le Président de la Métropole Européenne de Lille
Pour le Président
Le Directeur
Arnaud FICOT

26-C-0116

Séance du vendredi 9 octobre 2026

DELIBERATION DU CONSEIL

LILLE -

ZAC SAINT SAUVEUR - CONCESSION D'AMENAGEMENT - CRAC 2025

Vu le Code de l'Urbanisme et son l'article L. 300-5 prévoyant l'établissement d'un bilan annuel financier prévisionnel global et actualisé des activités ;

Vu la délibération n°17 C 1024 du 15 décembre 2017 confiant l'opération d'aménagement de la ZAC "Saint Sauveur" à la SPL Euralille ;

Vu l'article n°18 du traité de concession relatif à la comptabilité, au bilan financier et au bilan de trésorerie prévisionnel globaux ;

I. Exposé des motifs

Le site de la friche ferroviaire de St-Sauveur est un espace de 23 hectares situé au sud-est de la commune de Lille, accolé au centre-ville et au quartier de Moulins. Il s'agit d'un site stratégique qui permettra à la fois de finaliser l'urbanisation du sud-est de Lille intra-muros, de développer et de renforcer le centre de la métropole, et de constituer une nouvelle articulation urbaine entre le quartier Moulins et le centre-ville.

Le contrat de concession a été attribué en 2017 à la SPL Euralille et a été notifié le 22 décembre 2017 pour une durée de 15 ans, année de clôture comprise soit jusqu'en 2032.

A - Faits marquants en 2025

L'année 2025 a été marquée par la poursuite des travaux d'aménagement du parc Saint Sauveur avec la finalisation de la gestion des terres polluées, le modelage de l'ensemble des terres du site, la création des grands cheminements du parc et la sélection des arbres. Les travaux de mobilier urbain, d'éclairage et de l'aire de jeux ont débuté au dernier trimestre 2025.

En parallèle, les études VRD et espaces verts des accroches Nord et Sud du parc Saint Sauveur ont été finalisées et la consultation travaux engagée en novembre 2025.

Concernant le lot H8 (8 450 m² de logements sociaux, 1 000 m² de logements/ateliers artistes et artisans et 200 m² de local commercial), une consultation restreinte auprès de cinq bailleurs sociaux a été engagée en juillet 2025 pour aboutir au choix d'ICF Habitat Nord Est en décembre 2025.

En ce qui concerne la gestion transitoire du site en 2025, le Cours Saint So a accueilli plus de 125 000 personnes entre le 16 avril et le 12 octobre.

La gestion et le suivi des mesures environnementales compensatoires qui concernent la linéaire couchée, le lézard des murailles et l'ophrys abeille se sont poursuivis en 2025.

B - Évolution du bilan de la concession d'aménagement

1 - Dépenses en 2025 :

Les dépenses pour l'année 2025 s'élèvent à 5 049 158 €HT soit une baisse de 3 911 565 € HT par rapport au CRAC 2024.

Cet écart s'explique principalement par :

- Le décalage des études de plan guide et de finalisation de la fiche de lot H8 ainsi que le décalage des facturations du précédent accord-cadre de maîtrise d'œuvre dont la clôture n'a pu aboutir en 2025.
- Le décalage de facturation des travaux du parc et de dépollution sur début 2026

2 - Recettes en 2025 :

Les recettes pour l'année 2025 représentent 106 013 € HT soit une augmentation de 15 414 € HT par rapport au CRAC 2024.

Cet écart s'explique par la perception des produits financiers générés par la trésorerie de l'opération.

3 - Dépenses et recettes prévisionnelles :

Compte tenu des incertitudes liées aux arbitrages politiques en cours et aux adaptations réglementaires nécessaires, les conditions ne sont pas réunies pour établir à ce jour un bilan prévisionnel présentant un degré de fiabilité suffisant.

En conséquence, le plan de trésorerie du CRAC 2025 ne comprend pas de prévisionnel. Ce dernier sera produit lorsque les hypothèses de dépenses et de recettes auront pu être stabilisées, en vue de leur intégration au prochain CRAC.

4 - Risques éventuels

Le décalage de réalisation opérationnelle génère des dépenses supplémentaires (gestion de site, gardiennage et gestion transitoire). Le décalage des calendriers de cession fait peser des risques financiers sur l'opération.

Accusé certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131358-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

C - Évolution des participations de la Métropole Européenne de Lille

La participation de la MEL n'a pas évolué par rapport au dernier CRAC approuvé et s'élève à 20 771 204 € HT, au titre de la participation aux équipements publics.

La commune de Lille participe également à hauteur de 6 924 000 € HT, versés au titre de la participation aux équipements publics.

II. Dispositif décisionnel

Par conséquent, la commission principale Aménagement, Habitat, Politique de la ville, Foncier, Urba., GDV consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) De prendre acte du CRAC 2025 mis à disposition sur le Flash Conseil.

Résultat du vote : LE CONSEIL PREND ACTE DU PRÉSENT RAPPORT

Mme Lahouaria ADDOUCHE, Mme Fatima BENSLIMAN, Mme Tahina BOTTON, Mme Emilie CROES, Mme Julie GARCIA , Mme Khadija GORWA-GHOMARI et Mme Camir KERIFA ainsi que M. Ugo BERNALICIS, M. Dalil DIAB, M. Lucas FOURNIER, M. David GUIRAUD, M. Mehdi MASSROUR, M. Samir OUANES, M. Nassim SIDHOUM et M. Florian VERTRIEST s'étant abstenus.
Mme Myriam CAU ainsi que M. Roland D'ARGY, M. Eddie JACQUEMART, M. Patrick KOLEBACKI et M. Hakim KHITER n'ayant pas pris par au vote.
M. Eric BOCQUET ayant voté contre.

Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131464-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

Pour rendu exécutoire

A Lille, le 14 oct. 2026
Le Président de la Métropole Européenne de Lille
Pour le Président
Le Directeur
Arnaud FICOT

26-C-0117

Séance du vendredi 9 octobre 2026

DELIBERATION DU CONSEIL

LOMME (COMMUNE ASSOCIEE A LILLE) - -

MULTILOM - CONCESSION D'AMENAGEMENT - CRAC 2025 - AVENANT N°2

Vu le Code de l'Urbanisme et son l'article L. 300-5 prévoyant l'établissement d'un bilan annuel financier prévisionnel global et actualisé des activités ;

Vu le Code de la commande publique et son article L.3135-1 6° ;

Vu la délibération n° 16 C 0072 du 1er avril 2016, par laquelle le Conseil métropolitain a pris la décision d'engager la procédure permettant de rendre le Plan Local d'Urbanisme compatible avec le projet de reconversion du site Multilom, par voie d'une déclaration de projet valant mise en compatibilité de PLU.

Vu la délibération n° 16 C 0917 du 02 décembre 2016, par laquelle la déclaration de projet a été approuvée par le Conseil métropolitain.

Vu la délibération n° 16 C 0877 du 2 décembre 2016 du Conseil de la Métropole confiant l'opération d'aménagement Multilom à Nexity, qui a créé une société dédiée, dénommée "SNC Parc Multilom" ;

Vu la délibération n°19 C 0282 du 28 juin 2019 du Conseil de la Métropole déléguant le droit de préemption et d'expropriation au concessionnaire via l'avenant n°1 au traité de concession.

Vu l'article n°18 du traité de concession relatif à la comptabilité, au bilan financier et au bilan de trésorerie prévisionnel globaux ;

I. Exposé des motifs

Le site MULTILOM représente une superficie d'environ 6 hectares située sur la commune de Lomme. Son aménagement doit permettre la réalisation d'un programme mixte comprenant environ 550 logements, une résidence services séniors, une résidence étudiante, des équipements de santé ainsi que des espaces publics paysagers.

Pour mener à bien cette opération, la Métropole Européenne de Lille a confié une concession d'aménagement à la SNC Parc Multilom, par délibération n°16 C 0877 du 2 décembre 2016.

L'opération porte sur la reconversion de l'ancienne friche industrielle Multilom en un quartier mixte comprenant des logements, une résidence étudiante, une résidence

services séniors, des équipements de santé ainsi que des espaces publics paysagers.

Conformément à l'article L.300-5 du Code de l'urbanisme, le concessionnaire transmet chaque année à la Métropole Européenne de Lille un Compte-Rendu Annuel à la Collectivité (CRAC) retraçant l'état d'avancement de l'opération et l'évolution du bilan financier de la concession.

Compte-rendu annuel à la collectivité 2025

L'année 2025 a été marquée par :

- La poursuite des travaux d'aménagement et d'espaces publics ;
- La finalisation de plusieurs programmes immobiliers engagés ;
- La poursuite des procédures foncières nécessaires à l'achèvement de l'opération ;
- L'aboutissement de la procédure de Déclaration d'Utilité Publique engagée pour les dernières parcelles non maîtrisées.

Les dépenses réalisées en 2025 s'élèvent à 1 629 882 € HT, principalement consacrées aux travaux de VRD et d'espaces publics, aux études liées à la procédure de DUP, aux frais financiers et à la rémunération de l'aménageur.
Aucune recette n'a été enregistrée sur l'exercice 2025.

Le bilan prévisionnel actualisé de la concession s'établit à :

- 16 579 257 € HT de dépenses ;
- 14 620 910 € HT de recettes.

Les dépenses prévisionnelles restant à engager sont notamment liées à l'acquisition des dernières emprises foncières, aux procédures d'expropriation, aux travaux de démolition, de désamiantage et d'aménagement nécessaires à la réalisation des îlots 7 et 8.

Le bilan de concession ne prévoit aucune participation financière de la Métropole Européenne de Lille.

Risques éventuels

Les principaux risques concernent :

- La maîtrise foncière des dernières parcelles nécessaires à la réalisation des îlots 7 et 8 ;
- Les conséquences financières de la procédure d'expropriation ;

Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131464-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

- Les surcoûts liés aux travaux restant à réaliser et aux aléas de dépollution et de désamiantage ;
- L'équilibre économique de la dernière phase de l'opération dans un contexte immobilier dégradé.

Objet de l'avenant

L'analyse du CRAC met en évidence plusieurs facteurs ayant significativement impacté le calendrier initial de l'opération :

- Les difficultés de maîtrise foncière de plusieurs parcelles stratégiques ;
- Les procédures contentieuses et les négociations engagées avec certains propriétaires ;
- La mise en œuvre de la procédure de Déclaration d'Utilité Publique et des procédures d'expropriation associées ;
- Les conséquences de la crise sanitaire puis du contexte économique et immobilier sur les conditions de réalisation des derniers programmes immobiliers.

Les îlots 7 et 8, correspondant à la dernière phase de l'opération, demeurent conditionnés à l'achèvement des procédures foncières en cours.

Dans ces conditions, le terme du traité de concession fixé au 9 février 2027 ne permet pas d'assurer l'achèvement complet de l'opération.

Il est donc proposé de conclure un avenant au traité de concession afin d'en prolonger la durée de trois années supplémentaires.

Conformément à l'article R.3121-2 du Code de la commande publique, la valeur d'une concession correspond au chiffre d'affaires total hors taxe estimé du concessionnaire pendant toute la durée du contrat, en contrepartie des travaux et services faisant l'objet de la concession.

Le présent avenant conduit à une actualisation de cette valeur afin de tenir compte du bilan financier prévisionnel actualisé de l'opération et de la prolongation de la durée du contrat. La valeur de la concession est ainsi portée de 13 092 000 € HT à 12 222 775 € HT soit une baisse de 6,64%. Cette évolution demeure inférieure au plafond fixé par l'article R.3135-8 du Code de la commande publique.

La durée de la concession serait ainsi portée de 10 à 13 ans, et n'emporte aucune modification de l'objet de la concession, de son programme ou de son économie générale.

Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131464-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

II. Dispositif décisionnel

Par conséquent, la commission principale Aménagement, Habitat, Politique de la ville, Foncier, Urba., GDV consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) De prendre acte du CRAC 2025 mis à disposition sur le Flash Conseil ;

2) D'approuver le bilan prévisionnel actualisé de la concession ;

3) D'approuver l'avenant n° 2 au traité de concession d'aménagement portant prolongation de sa durée de 3 années supplémentaires, soit jusqu'au 9 février 2030 ;

4) D'autoriser Monsieur le Président ou son représentant délégué à signer l'avenant n° 2 au traité de concession d'aménagement ainsi que l'ensemble des documents nécessaires à son exécution.

Résultat du vote : ADOPTÉ À LA MAJORITÉ

Mme Lahouaria ADDOUCHE, Mme Fatima BENSLIMAN, Mme Tahina BOTTON, Mme Emilie CROES, Mme Julie GARCIA , Mme Khadija GORWA-GHOMARI et Mme Camir KERIFA ainsi que M. Ugo BERNALICIS, M. Dalil DIAB, M. Lucas FOURNIER, M. David GUIRAUD, M. Mehdi MASSROUR, M. Samir OUANES, M. Nassim SIDHOUM et M. Florian VERTRIEST s'étant abstenus.
Mme Myriam CAU ainsi que M. Roland D'ARGY, M. Eddie JACQUEMART, M. Patrick KOLEBACKI et M. Hakim KHITER n'ayant pas pris par au vote.
M. Eric BOCQUET ayant voté contre.

Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131346-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

Pour rendu exécutoire

A Lille, le 14 oct. 2026

Le Président de la Métropole Européenne de Lille
Pour le Président
Le Directeur

Arnaud FICOT

26-C-0118

Séance du vendredi 9 octobre 2026

DELIBERATION DU CONSEIL

LOOS -

SITE VERLINDE - CONCESSION D'AMENAGEMENT - CRAC 2025 ET AVENANT N°1 AU TRAITE DE CONCESSION D'AMENAGEMENT

Vu le Code de l'Urbanisme et son l'article L. 300-5 prévoyant l'établissement d'un bilan annuel financier prévisionnel global et actualisé des activités ;

Vu la délibération n° 21-C-0586 du 17 décembre 2021, tirant le bilan de la Concertation et arrêtant les principes du projet d'Aménagement qui sera réalisé sur le site Verlinde à Loos ;

Vu la délibération n°23-C-0153 du 30 juin 2023, autorisant la mise en concurrence en vue de l'attribution d'une concession d'aménagement du site Verlinde à Loos ;

Vu la délibération n° 25-C-0085 du 24 avril 2025, attribuant la concession d'aménagement à la société Aménagement et Territoires ;

Vu l'article n°19 du traité de concession relatif à la comptabilité, au bilan financier et au plan de trésorerie ;

I. Exposé des motifs

La concession d'aménagement a été notifiée au concessionnaire le 4 août 2025 pour une durée d'exécution de 10 ans (année de clôture comprise) afin de réaliser un projet mixte sur un site de 3.4 ha qui comprend environ 320 logements dont :

- 30% minimum de surface de plancher affectée à des logements locatifs sociaux (PLUS PLAI) ; incluant notamment les 40 logements en reconstitution des démolitions de Clemenceau ;
- 30% minimum de surface de plancher affectée à des logements intermédiaires (accession abordable et locatifs intermédiaires) ;
- Environ 40 % de logements en accession libre.

La programmation économique développera environ 5000 m² de surface de plancher, elle inclura un tiers-lieu.

Le programme prévisionnel des équipements publics prévoit des espaces publics qualitatifs avec un traitement paysager affirmé.

A - Avenant au Traité de Concession

La concession d'aménagement arrivant dans sa phase opérationnelle, Aménagement et Territoires souhaite créer une société dédiée à la réalisation de cette opération.

Le présent avenant n°1 au traité de concession d'aménagement a pour objet de caractériser la société dédiée comme concessionnaire de la concession d'aménagement à Loos-Site Verlinde, par avenant de transfert en application de l'article 3 du traité de concession d'aménagement.

Cette société créée le 4 juin 2026 prend la forme d'une société dédiée, dénommée « SARL LOOS VERLINDE AMENAGEMENT », dont le siège social est fixé au 17 quai du Président Paul Doumer 92400 Courbevoie, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Nanterre, sous le numéro 106 779 366, au capital de 1 000 € avec comme actionnaire la société Aménagement et Territoires, SAS au capital de 1 000 000 euros, 817 434 947 RCS Nanterre.

Par ailleurs, les modifications suivantes sont à apporter au traité de concession d'aménagement :

- L'article 24.2 est modifié comme suit "la présente concession pourra être résiliée, en cas de manquement aux engagements rappelés aux articles 2 et 3 du présent traité", permettant le transfert des conditions de la résiliation du contrat de groupement à la SARL ;
- L'article 33 est modifié afin de prendre en compte la nouvelle domiciliation bancaire de la société dédiée, ayant une domiciliation bancaire propre.

Cet avenant ne remet pas en cause l'économie générale du contrat, les conditions techniques et financières de la concession d'aménagement attribuée par le Conseil métropolitain dans sa délibération n° 25-C-0085 en date du 24 avril 2025.

B- Faits marquants en 2025

La concession d'aménagement a été attribuée à Aménagement & Territoires par délibération au conseil métropolitain le 24 avril 2025 et notifiée le 4 août 2025. Une convention tripartite de financement entre l'aménageur, la Ville et la MEL a été signée le 27 novembre 2025.

Conformément au traité de concession, le choix de l'urbaniste et du paysagiste, Atelier MA et Agence Philippe Thomas a été acté en Comité de pilotage en octobre 2025. Aménagement et Territoires a par ailleurs engagé des consultations d'entreprises afin de pouvoir rapidement engager les études de maîtrise d'œuvre, de circulation, les études environnementales et la concertation.

En décembre 2025, l'EPF a achevé les opérations de déconstruction des superstructures des bâtiments.

Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131346-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

C - Évolution du bilan de la concession d'aménagement

Dépenses en 2025

Il était prévu 121 967 € HT de dépenses au bilan annexé au traité de concession d'aménagement.

Les dépenses pour l'année 2025 s'élèvent à 62 281 € HT et ont concerné les études pré-opérationnelles, la concertation et la démarche de labellisation Ecoquartier. Ce décalage de 59 686 € HT entre le prévisionnel et le réalisé ne traduit pas un retard de l'avancement du projet mais un décalage dans les facturations des prestataires.

Dépenses prévisionnelles

Les dépenses prévisionnelles représentent 12 311 500 € HT, inchangées par rapport au bilan prévisionnel annexé au traité de concession.

Recettes en 2025

L'opération est en cours de montage pré-opérationnel et ne peut dégager de recettes pour 2025.

Recettes prévisionnelles

Les recettes prévisionnelles représentent 12 314 895 € HT, inchangées par rapport au bilan prévisionnel annexé au traité de concession.

Risques éventuels

À ce stade, les principaux points de vigilance identifiés par l'aménageur portent sur :
L'accessibilité du terrain pour réaliser les études préalables au dépôt du permis d'aménager.

L'obtention des autorisations réglementaires, en particulier la dérogation relative aux espèces protégées, si elle s'avère nécessaire.

Les surcoûts liés à la pollution résiduelle non connue à ce jour.

À partir de 2027 :

- Recours sur les autorisations administratives
- La commercialisation restera un paramètre à surveiller
- Découverte de pollution inopinée au moment des terrassements

Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131346-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

D - Évolution des participations de la Métropole européenne de Lille

Les participations aux ouvrages de la MEL, inchangées par rapport au traité de concession, représentent 1 992 124 € HT.

II. Dispositif décisionnel

Par conséquent, la commission principale Aménagement, Habitat, Politique de la ville, Foncier, Urba., GDV consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) D'autoriser Monsieur le Président ou son représentant délégué à signer l'avenant n°1 au contrat de concession d'aménagement " Site Verlinde " à Loos ;

2) De prendre acte du CRAC 2025 mis à disposition sur le Flash Conseil.

Résultat du vote : ADOPTÉ À LA MAJORITÉ

Mme Lahouaria ADDOUCHE, Mme Fatima BENSLIMAN, Mme Tahina BOTTON, Mme Emilie CROES, Mme Julie GARCIA , Mme Khadija GORWA-GHOMARI et Mme Camir KERIFA ainsi que M. Ugo BERNALICIS, M. Dalil DIAB, M. Lucas FOURNIER, M. David GUIRAUD, M. Mehdi MASSROUR, M. Samir OUANES, M. Nassim SIDHOUM et M. Florian VERTRIEST s'étant abstenus.
Mme Myriam CAU ainsi que M. Roland D'ARGY, M. Eddie JACQUEMART, M. Patrick KOLEBACKI et M. Hakim KHITER n'ayant pas pris par au vote.
M. Eric BOCQUET ayant voté contre.

Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131461-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

Pour rendu exécutoire

A Lille, le 14 oct. 2026
Le Président de la Métropole Européenne de Lille
Pour le Président
Le Directeur
Arnaud FICOT

26-C-0119

Séance du vendredi 9 octobre 2026

DELIBERATION DU CONSEIL

LILLE -

NPRU - CONCORDE - CONCESSION D'AMENAGEMENT - CRAC 2025

Vu le code de l'Urbanisme et son article L300-5 prévoyant l'établissement d'un bilan annuel financier prévisionnel global et actualisé des activités ;

Vu la délibération n° 19-C-0794 du 12 décembre 2019 du Conseil de la Métropole confiant l'opération d'aménagement de la ZAC Concorde à la SPL Euralille ;

Vu la délibération n° 20-C-0384 du 18 décembre 2020 approuvant la création de la ZAC Concorde ;

Vu la délibération n° 21-C-0049 du 19 février 2021 approuvant le dossier de réalisation de la ZAC ;

Vu la délibération n°24-C-0281 du 18 octobre 2024 approuvant le CRAC de 2023 ;

Vu la délibération n°25-C-0319 du 17 octobre 2025 approuvant le CRAC de 2024 ;

Vu la délibération n°25-C-0318 du 17 octobre 2025 approuvant l'avenant n° 2 au traité de concession et avenant n° 1 a la convention tripartite.

I. Exposé des motifs

Le secteur Concorde est un secteur d'habitat social, représentant au total près de 1500 logements, situé dans le quartier de Faubourg de Béthune à Lille. Il est encadré par le boulevard de Metz au Nord, par l'avenue Beethoven à l'Est et par l'A25 au Sud (périphérique de Lille).

Le Comité National d'Engagement de l'ANRU du 17 décembre 2015 a affirmé sa volonté d'agir sur le quartier. Les réflexions et études préalables conduites par les collectivités et le bailleur depuis 2010 ont mis en évidence la nécessité de conduire un Projet de renouvellement urbain d'envergure.

La réalisation de cette opération a été confiée à la SPL Euralille en 2019 via une concession d'aménagement d'une durée de 15 ans.

A - Faits marquants en 2025

L'année 2025 a été marquée par une accélération des chantiers avec l'achèvement du square de la crèche Madeleine Brès et le lancement des travaux de

préviabilisation des lots T, AB et C1. Cette dynamique s'inscrit également dans l'anticipation des futurs travaux structurants notamment ceux du boulevard de Metz et du parc.

Les travaux d'extension de la ferme urbaine et de plantations du talus (versant sud) ont été engagés fin 2025. Par ailleurs, les diagnostics archéologiques pour identifier les fortifications ont été lancés.

Sur le volet des études, le plan guide actualisé sur le secteur Ouest a été validé, permettant d'adapter la trame des espaces publics et d'engager les études des lots E, C2 et du parking silo.
En parallèle, les dossiers PRO et les marchés de travaux du boulevard de Metz ont été finalisés, en vue des consultations en 2026.

La SPL est devenue propriétaire de la quasi-majorité des cellules du centre commercial en 2025, permettant d'éviter la procédure de DUP. Seule la pharmacie reste à maitriser.

D'autre part, l'année a été marquée par la signature de l'acte de vente avec la ville de Lille du lot T, ainsi que la désignation du lauréat du lot C1, suivie du dépôt de PC. Le PC du lot AB a quant à lui été délivré en juillet 2025.

B - Évolution du bilan de la concession d'aménagement

1 - Dépenses 2025

Pour l'année 2025, les dépenses se sont élevées à 8 376 291 € HT soit une baisse de 4 652 816 € HT par rapport aux prévisions expliqué principalement par plusieurs facteurs.

Le décalage des travaux du boulevard de Metz, qui s'explique par la demande tardive d'intégration d'un parking provisoire au marché de travaux permettant de compenser la perte de stationnement pendant la phase chantier.

Le décalage également du lancement des travaux du futur parc, à la suite d'arbitrages politiques ayant nécessité une reprise des études.

Ces deux reports expliquent la diminution constatée sur ce poste à hauteur de 1 435 407 € HT.

Par voie de conséquence les honoraires sur travaux qui y sont liés (- 443 330 € HT).

La baisse des dépenses liées à la gestion de site notamment au regard des temporalités de travaux précisées ci-dessus (- 328 021 € HT).

Le report à 2026 des fiches de lot C2, E et du parking silo, en raison de la mise à jour du plan guide sur ce secteur (-281 345 € HT).

Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131461-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

En raison également du décalage des travaux, le poste aléas sur travaux a été revu à la baisse (-231 099 € HT).

Une baie des frais divers liés à un investissement moins important que prévu pour la deuxième édition d'un été à Concorde étant donné la réutilisation de matériel, ainsi que l'inutilisation de l'enveloppe allouée aux frais juridiques (-121 000 € HT).

2 - Recettes 2025

Les recettes réalisées 4 475 561 € HT sont moins importantes que prévues (- 11 196 338 € HT) compte tenu des recettes de cessions foncières décalées (- 1 054 842 € HT) et de subventions et participations décalées de 2025 à 2026 (- 10 197 233€ HT) car adossés à des ouvrages qui ont été repoussés à 2026.

3 - Dépenses Prévisionnelles

Pour l'année 2026, le présent CRAC prévoit une hausse de + 1 974 495 € en dépenses. Cette augmentation intègre une partie des dépenses initialement prévues en 2025 et reportées en 2026. Cette hausse est intégralement couverte par l'augmentation prévisionnelle des recettes et l'utilisation de lignes d'aléas et se concentrent sur les postes suivants :

- Sur les études (+ 88 488 €) : reprise du plan guide sur la partie Est de l'opération / démarche éco quartier ;
- Sur les acquisitions foncières (+ 880 798 € HT) : afin de mener à bien les acquisitions foncières restants à réaliser sur le quartier ;
- Sur les dépenses liées aux travaux (+ 746 329 € HT) afin de tenir compte du retour d'expérience des premiers chantiers (travaux de préviabilisation permettant de découvrir des réseaux « fantômes », adaptation des modes opératoires, gestion des phases transitoires) ;
- Afin de tirer également conséquences des retours d'expériences sur les premières phases de libérations des terrains sur la ZAC, le poste libération et mise en état des sols a été revu à la hausse (+48 261 € HT).

4- Recettes Prévisionnelles

Les recettes évoluent à la hausse de + 1 974 009 € HT, et intègrent :

- La cession du lot C1 qui se réalise dans de meilleures conditions financières que prévu (+1 121 193 € HT) ;
- La subvention accordée par l'agence de l'eau (+521 027 €HT) ;
- Les loyers projetés du local utilisé par la poste ainsi que les produits financiers générés par la trésorerie de l'opération (+323 169 000 € HT).

Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131461-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

Le bilan prévisionnel pour les années à venir s'élève désormais à 96 097 409 € HT soit une augmentation de + 5 310 409 € HT par rapport au bilan initial.

5- Risques éventuels

Les principaux risques identifiés sur l'opération reposent sur :

- Les incertitudes sur l'évolution de la phase Est non contractualisée avec l'ANRU et les impacts potentiels sur les recettes ;
- Les incertitudes quant à la pollution des sols qui n'est actuellement pas prise en compte dans le bilan ;
- Les conséquences de l'actualisation des coûts de travaux sur l'ensemble des secteurs opérationnels constaté pour l'indice TP01 ;
- Enfin, le dernier risque repose sur le rachat des cellules commerciales par l'Aménageur si celles-ci ne trouvaient pas preneurs sur les lots A/B, à la demande de Foncière Logement.

Évolution des participations de la Métropole européenne de Lille

La participation de la MEL est inchangée et se décompose comme suit :

- 24 445 390 € HT versé par la Métropole européenne de Lille au titre de la participation aux équipements publics ;
- 1 764 880 € d'apport en nature de la MEL.

II. Dispositif décisionnel

Par conséquent, la commission principale Aménagement, Habitat, Politique de la ville, Foncier, Urba., GDV consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) De prendre acte du CRAC 2025 mis à disposition sur le flash conseil, dont les principales évolutions sont expliquées ci-dessus.

Résultat du vote : LE CONSEIL PREND ACTE DU PRÉSENT COMPTE RENDU
Mme Lahouaria ADDOUCHE, Mme Fatima BENSLIMAN, Mme Tahina BOTTON, Mme Emilie CROES, Mme Julie GARCIA , Mme Khadija GORWA-GHOMARI et Mme Camir KERIFA ainsi que M. Ugo BERNALICIS, M. Dalil DIAB, M. Lucas FOURNIER, M. David GUIRAUD, M. Mehdi MASSROUR, M. Samir OUANES, M. Nassim SIDHOUM et M. Florian VERTRIEST s'étant abstenus.
Mme Myriam CAU ainsi que M. Roland D'ARGY, M. Eddie JACQUEMART, M. Patrick KOLEBACKI et M. Hakim KHITER n'ayant pas pris par au vote.
M. Eric BOCQUET ayant voté contre.

Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131385-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

Pour rendu exécutoire

A Lille, le 14 oct. 2026
Le Président de la Métropole Européenne de Lille
Pour le Président
Le Directeur

Arnaud FICOT

26-C-0120

Séance du vendredi 9 octobre 2026

DELIBERATION DU CONSEIL

LOOS -

NPRU - LES OLIVEAUX - CONCESSION D'AMENAGEMENT - CRAC 2025

Vu l'article L. 300-5 du Code de l'Urbanisme ;

Vu la délibération n° 21-C-0462 du Conseil Métropolitain du 15 octobre 2021 autorisant l'attribution de la concession d'aménagement du projet de renouvellement urbain de Loos-les-Oliveaux à la SPL Euralille ;

I. Exposé des motifs

La concession d'aménagement du quartier des Oliveaux à Loos a été attribuée et notifiée à la SPL Euralille le 12 janvier 2022 pour une durée de 15 ans.

En conséquence, la SPL s'est vu confier la maîtrise d'ouvrage de la concession et assure la réalisation du programme de l'opération avec notamment la requalification d'environ 8 hectares d'espaces publics et la commercialisation d'environ 380 logements.

La convention tripartite afférente a été soumise au Conseil Métropolitain du 17 décembre 2021 et au Conseil Municipal de Loos le 9 décembre 2021.

Conformément à l'article L. 300-5 du Code de l'Urbanisme, et en application du traité de la concession, la SPL Euralille produit chaque année un rapport comportant notamment les comptes retraçant la totalité des opérations afférentes à l'exécution du contrat de concession pour cette opération.

A. Faits marquants en 2025 :

Concernant les études, l'année 2025 a été marquée par :

- L'engagement des études de maitrise d'œuvre (PRO sectorisés) ;
- L'actualisation du plan guide ;
- L'actualisation de l'étude de programmation Habitat ;
- La poursuite des études de faisabilité et fiches de lot sur le secteur forum Nord ;
- Le suivi des projets de réhabilitation et de résidentialisation du parc social en interface avec le projet urbain ;
- Le lancement d'études ponctuelles (définition de l'offre de santé, étude relative à la déconstruction de la grande galette commerciale).

Concernant le foncier et la commercialisation, l'année 2025 a été marquée par :

- L'acquisition de l'assiette de la future cité des enfants ;
- Le démarrage des travaux de la cité des enfants (lot F12), sous MOA Ville ;
- Le démarrage de la commercialisation du lot F11, sous MOA 3F Notre Logis.

Concernant la gestion transitoire, la concertation et la communication, l'année 2025 a été marquée par :

- La tenue d'un évènement festif 1 mois avant le foudroyage de la tour Kennedy ;
- La concertation autour des aires de jeux du mail paysager nord, la future place centrale et le square Perrault ;
- La livraison de la maquette du projet ;
- La parution de la 4ème et 5ème édition du journal des Oliveaux ;
- La parution de l'ouvrage relatif à l'Abécédaire illustré avec le collectif Laboratoire d'humanité ;
- La mise en œuvre de deux cafés chantier.

Concernant les ambitions environnementales du projet :

- Le projet des Oliveaux est inscrit dans une démarche écoquartier. La MEL a délibéré son adhésion à la charte écoquartier et à sa mise en signature le 17 octobre 2025 ;

- Il a été obtenu des subventions auprès de l'agence de l'eau pour des ambitions de gestion durable et intégrée des eaux pluviales sur la 1ere phase de travaux (mail secteur Nord).

Concernant les travaux :

- L'année 2025 a été marquée par la démolition par foudroyage de la Tour Kennedy (MOA Partenord) ;

- Il a été engagé dans le cadre de la concession, les travaux de pré viabilisation de la cité des enfants, les travaux du square des familles et de la clairière boisée.

B. Évolution du bilan de la concession d'aménagement

1 - Dépenses réalisées en 2025 :

Les dépenses pour l'année 2025 ont été moins importantes que prévues et s'élèvent à 1 492 086 € € HT soit - 1 565 264 € HT par rapport à la prévision du CRAC 2024 qui s'élevait à 3 057 350 € HT

Accusé certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131385-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

Ainsi :

- Les dépenses d'études générales ont été moins importantes que prévues soit 162 602 € HT (- 236 158 € HT par rapport au prévisionnel du CRAC 2024), et sont liées au rééchelonnement de l'engagement ou de la facturation de certaines études sur 2026 ;

- Les dépenses foncières ont été moins importantes que prévues soit 63 915 € HT (- 157 193 € HT par rapport au prévisionnel du CRAC 2024). L'acquisition des fonciers des lots F11 Salengro pour la MEL et du lot F1/F2 à Partenord ont été décalées en 2026 ;

- Les dépenses travaux ont été moins importantes que prévues soit 295 377 € HT (- 861 401 € HT par rapport au prévisionnel CRAC 2024 qui était de 1 156 777 € HT.) Les dépenses travaux de l'année 2025 recouvrent des dépenses d'espaces publics, de mise en état des sols et de gestion de site ;

- Les dépenses « honoraires sur travaux » sont moins importantes que prévues soit 216 186 € HT (- 308 245 € HT par rapport au prévisionnel du CRAC 2024). Cet écart s'explique mécaniquement par l'écart constaté sur le poste travaux ;

- La rémunération de l'aménageur est de 626 634 € HT et enregistre un écart de + 8 499 € HT liée à l'actualisation ;

- Les frais divers s'élèvent à 127 376 € HT (-10 767 € HT par rapport au prévisionnel du CRAC 2024), et s'explique par un décalage de facturation des missions de concertation. Ils concernent les frais de communication et concertation, taxe foncière, frais de reprographie et de publication des marchés, assurances

2 - Recettes réalisées en 2025 :

Pour l'année 2025, les recettes se sont élevées à 157 623 € HT soit un écart de - 108 409 € HT par rapport au prévisionnel du CRAC 2024.

- Les cessions de charges foncières ont été moins importantes que prévues (- 82 804 €). La SPL a procédé en 2025 à la cession du foncier de la cité des enfants mais le règlement a eu lieu le 19 janvier 2026 ;

- Les participations et subventions ont été moins importantes que prévues (- 39 760 € HT). Un apport en nature du foncier F12 a eu lieu en 2025. Les écritures de régulation devront apparaitre dans le prochain CRAC. L'apport du foncier lié au lot F11 sera réalisé en 2026 ;

Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131385-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

- Les produits divers s'élèvent à 157 623 € (soit + 14 155 € HT par rapport au prévisionnel du CRAC 2024) et correspondent principalement aux produits financiers générés par la trésorerie de l'opération en 2025.

3 - Dépenses prévisionnelles 2026-2036 :

Les dépenses prévisionnelles représentent 43 466 345 € HT au CRAC 2025 soit une augmentation de 399 870 € HT par rapport au CRAC 2024. Ces ajustements sont intégralement couverts par l'augmentation prévisionnelle des recettes.

Les postes concernés par l'augmentation des dépenses sont les suivants :

- Travaux : Le budget prévisionnel liés aux travaux a été revu à la hausse (+ 341 553 €) pour réabonder le poste aléas sur travaux, mise en état des sols et gestion de site ;

- Rémunération de l'aménageur : Ce poste a été réajusté pour tenir compte de l'actualisation de la rémunération forfaitaire et de la rémunération proportionnelle sur une nouvelle subvention (+ 59 313 € HT).

Les autres postes restent inchangés ou revus légèrement à la baisse.

4- Recettes prévisionnelles 2026- 2036 :

Les recettes prévisionnelles représentent 43 466 345 € HT au CRAC 2025 soit une augmentation de + 399 455 € HT par rapport au CRAC 2024.

Cette évolution porte sur :

- L'obtention d'une subvention complémentaire auprès de l'agence de l'eau de 234 068 € HT ;

- La génération de produit divers au cours de l'exercice 2025. Le présent bilan intègre une évolution des produits divers de 166 907 € HT, correspondant aux produits financiers de l'opération ;

- Concernant les recettes de charges foncières, elles restent inchangées à ce stade de l'opération, hormis pour la charge foncière « équipement » qui a été stabilisée pour la cité des enfants et qui passe de 121 004 € à 119 484 € (soit -1520 €).

5- Risques éventuels :

La SPL Euralille alerte sur les risques suivants :

- Le présent CRAC n'intègre pas de surcoûts de dépollution à ce stade ;

Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131385-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

- Le présent CRAC n'intègre pas le raccordement des futurs lots au réseau de chaleur urbain. Le réseau appartient actuellement à Partenord. Des échanges s'engagent entre la MEL et Partenord sur une reprise du réseau dans la délégation de service public ;
- Des risques ont été identifiés sur certains jalons d'engagement ANRU : Maison des initiatives et cellules commerciales ;
- Une attention est portée sur la bonne articulation entre le projet urbain et les projets de résidentialisation de Partenord.

6- Résultats :

À ce stade, le résultat de l'opération résultant des hypothèses du CRAC 2025 est l'équilibre.

Le montant des participations de la Métropole Européenne de Lille au CRAC 2025 s'élèvent à 22 808 386 € TTC, soit une participation aux équipements publics inchangée (19 006 988 € HT).

Au titre des apports en nature de terrains et de bâtiments (hors du champ d'application de la TVA), la Métropole Européenne de Lille apporte 972 760 € HT, soit des apports inchangés.

II. Dispositif décisionnel

Par conséquent, la commission principale Aménagement, Habitat, Politique de la ville, Foncier, Urba., GDV consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) De prendre acte du CRAC 2025 mis à disposition sur le Flash Conseil, dont les principales évolutions sont expliquées ci-dessus.

Résultat du vote : LE CONSEIL PREND ACTE DU PRÉSENT RAPPORT
Mme Lahouaria ADDOUCHE, Mme Fatima BENSLIMAN, Mme Tahina BOTTON, Mme Emilie CROES, Mme Julie GARCIA , Mme Khadija GORWA-GHOMARI et Mme Camir KERIFA ainsi que M. Ugo BERNALICIS, M. Dalil DIAB, M. Lucas FOURNIER, M. David GUIRAUD, M. Mehdi MASSROUR, M. Samir OUANES, M. Nassim SIDHOUM et M. Florian VERTRIEST s'étant abstenus.
Mme Myriam CAU ainsi que M. Roland D'ARGY, M. Eddie JACQUEMART, M. Patrick KOLEBACKI et M. Hakim KHITER n'ayant pas pris par au vote.
M. Eric BOCQUET ayant voté contre.

Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131334-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

Pour rendu exécutoire

A Lille, le 14 oct. 2026

Le Président de la Métropole Européenne de Lille
Pour le Président
Le Directeur

Arnaud FICOT

26-C-0121

Séance du vendredi 9 octobre 2026

DELIBERATION DU CONSEIL

MARCQ-EN-BAROEUL -

PROJET DE REQUALIFICATION DU QUARTIER LE QUESNE - PROTOCOLE D'ACCORD ENTRE LE BAILLEUR SOCIAL HABILIANS, LA COMMUNE DE MARCQ-EN-BAROEUL ET LA METROPOLE EUROPEENNE DE LILLE

Vu la délibération n°15-C-1235 du Conseil du 18 décembre 2015 portant délibération-cadre relative à la stratégie métropolitaine d'interventions sur le parc social existant ;

Vu la délibération n°24-C-0030 du Conseil du 9 février 2024 portant renouvellement de la convention de délégation des aides à la pierre entre l'État et la MEL pour la période 2024-2029 ;

Vu l'arrêté préfectoral du 8 avril 2024 autorisant la démolition de 29 logements situés place de la Victoire et rue de Verdun à Marcq-en-Barœul ;

I. Exposé des motifs

Le Quesne est un ensemble résidentiel construit dans les années 1960 comprenant 4 immeubles :

- 2 immeubles de 45 logements, situés rue Louis Braille ;
- 2 immeubles de 29 logements et 5 commerces, situés place de la Victoire.

Le bailleur social Habilians (ex-Logis Métropole), la commune de Marcq-en-Barœul et la Métropole européenne de Lille (MEL) se sont engagés dans un projet de requalification global du quartier avec pour ambition de renouveler l'offre de logements sociaux sur le site en l'adaptant aux besoins actuels en matière de qualité d'habitat, de typologies, de mixité, d'accessibilité, mais également de valoriser le quartier, en améliorant son image, en rationalisant l'implantation du bâti et en conservant un environnement arboré de qualité.

Ce projet se traduit par :

- la réhabilitation des 45 logements de la résidence Louis Braille,
- la démolition des 29 logements sociaux de la place de la Victoire, autorisée par arrêté préfectoral du 8 avril 2024.

Le protocole d'accord entre Habilians, la commune de Marcq-en-Baroeul et la MEL a pour objectif principal de spécifier les modalités de reconstitution de l'offre en

logement social démolie et de relogement des ménages en accord avec la Charte Métropolitaine de Relogement adoptée le 14 octobre 2016. Il précise par ailleurs les aides apportées par la MEL pour la construction des logements développés dans le cadre de cette opération.

La reconstitution de cette offre démolie sera assurée par la reconstruction de 31 logements sociaux sur la place de la Victoire soit 2 logements complémentaires par rapport à l'offre démolie. En complément, cette opération sera aussi composée de :

- 18 logements locatifs intermédiaires,
- 1 cellule commerciale, destinée à la relocalisation de la pharmacie existante.

Par ailleurs pour assurer le relogement des ménages concernés, une opération hors site sera développée rue de Menin à Marcq-en-Barœul, avec 17 logements sociaux, dont la livraison interviendra avant la démolition des logements sociaux de la place de la Victoire.

II. Dispositif décisionnel

Par conséquent, la commission principale Aménagement, Habitat, Politique de la ville, Foncier, Urba., GDV consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) D'autoriser Monsieur le Président ou son représentant délégué à signer le protocole d'accord relatif à la requalification du quartier le Quesne à Marcq-en-Barœul avec la commune et le bailleur Habilians.

Résultat du vote : ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ DES SUFFRAGES EXPRIMÉS
M. Eric BOCQUET et M. Florian VERTRIEST s'étant abstenus. Mme Lahouaria ADDOUCHE, Mme Fatima BENSLIMAN, Mme Tahina BOTTON, Mme Myriam CAU, Mme Emilie CROES, Mme Khadija GORWA-GHOMARI, Mme Julie GARCIA et Mme Camir KERIFA ainsi que M. Ugo BERNALICIS, M. Dalil DIAB, M. Roland D'ARGY, M. Lucas FOURNIER, M. David GUIRAUD, M. Eddie JACQUEMART, M. Hakim KHITER, M. Patrick KOLEBACKI, M. Louis Pascal LEBARGY, M. Mehdi MASSROUR, M. Samir OUANES et M. Nassim SIDHOUM n'ayant pas pris part au vote.

Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131443-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

Pour rendu exécutoire

A Lille, le 14 oct. 2026
Le Président de la Métropole Européenne de Lille
Pour le Président
Le Directeur

Arnaud FICOT

26-C-0122

Séance du vendredi 9 octobre 2026

DELIBERATION DU CONSEIL

PROTOCOLE DE REDRESSEMENT 2025-2031 - SOLIHA METROPOLE NORD ET LA CAISSE DE GARANTIE DU LOGEMENT LOCATIF SOCIAL

Vu la délibération n°16-C-0310 du Conseil du 24 juin 2016 relative au protocole de redressement de Soliha Métropole Nord signé entre Soliha, la Caisse de garantie du logement locatif social (CGLLS) et ses principaux partenaires, État, Métropole européenne de Lille et Vilogia, pour la période 2014-2024 ;

Vu la délibération n°19-C-0307 du Conseil du 28 juin 2019 portant avenant à la convention relative au plan de redressement de Soliha Métropole Nord ;

Vu la délibération n°21-C-0087 du Conseil du 19 février 2021 portant renouvellement de la convention avec Soliha Métropole Nord pour la période 2021-2024 dans le cadre des subventions aux associations dans le champ de l'habitat ;

Vu la délibération n° 23-C-0178 du Conseil du 30 juin 2023 portant adoption définitive du programme local de l'habitat 2022-2028 ;

Vu la délibération n°25-C-0051 du Conseil du 28 février 2025 portant sur les subventions aux associations dans le champ de l'habitat – Soliha Métropole Nord – Convention 2025 ;

Vu la délibération n°25-C-0480 du Conseil du 19 décembre 2025 portant sur les subventions aux associations dans le champ de l'habitat - Soliha Métropole Nord - Convention 2026 ;

I. Exposé des motifs

Soliha Métropole Nord est un des principaux acteurs du logement et de l'hébergement des ménages à faibles ressources sur le territoire de la Métropole européenne de Lille (MEL). Elle comptait 193 salariés fin 2025.

L'association gère en particulier 3 036 logements dédiés à ces ménages, qu'elle détient en pleine propriété ou qu'elle gère pour le compte de tiers (dont les deux tiers sont détenus par la coopérative Soliha Bâtisseurs de Logements d'Insertion Hauts de France - BLI HDF, Soliha étant son principal coopérateur).

Ce parc est très majoritairement individuel et se répartit sur 59 communes de l'agglomération (dont 22% à Lille, 28% à Roubaix et 21% à Tourcoing). Elle est une association agréée par l'État, maître d'ouvrage d'insertion, et bénéficie à ce titre des

financements d'aide à la pierre, des subventions de la MEL et des garanties d'emprunt consenties par la MEL.

L'action de Soliha en direction des publics les plus fragiles s'articule autour de trois principales activités :

- L'accompagnement social,
- La gestion locative adaptée,
- La réhabilitation accompagnée.

Ces activités constituent des priorités du programme local de l'habitat.

Pour l'accompagnement social des ménages logés ou hébergés, l'association perçoit les aides de l'État et de la MEL : financement d'État pour l'hébergement temporaire et d'urgence, l'intermédiation locative et l'accompagnement vers et dans le logement ; fonds de solidarité logement pour la MEL.

Par ailleurs, depuis sa prise de compétence en matière de Politique locale de l'habitat, la Métropole européenne de Lille accompagne les missions d'utilité sociale de l'association par une subvention annuelle de fonctionnement d'un montant stable de 1 023 000 €.

Pour faire face aux difficultés structurelles de l'association, Soliha a conclu un protocole de redressement sur la période 2014-2024, avec la Caisse de garantie du logement locatif social (CGLLS) et ses principaux partenaires financiers (État, MEL, SA UES Habitat PACT devenue BLI HDF et Vilogia).

La subvention métropolitaine de 1 023 000 € par an a constitué la contribution de la MEL, augmentée de 3 700 000 € sur la durée du protocole (3 M€ de biens acquis par la MEL et 700 000 € de complément aux subventions FSL). Ce protocole et son avenant ont ainsi totalisé un financement de 105 800 000 € dont 72 000 000 € d'économies réalisées par l'association.

Les comités de pilotage annuels ont permis de suivre les avancées du plan d'économies prévu au protocole et constater le redressement progressif de la structure. Toutefois, la situation financière de l'association demeure fragile à l'issue de premier protocole subissant notamment l'inflation et les effets de son modèle économique fragile, pour loger les ménages très défavorisés.

Pour ces motifs, l'association a sollicité un nouvel accompagnement de la CGLLS, accordé suite à la réalisation d'un audit financier indépendant. Ce faisant, l'association s'engage dans un nouveau plan d'économies internes et le maintien du versement de la subvention annuelle de la MEL est sollicité, en contrepartie locale de la subvention de la CGLLS.

Cette délibération présente les termes de l'accord conclu entre les partenaires qui sera à finaliser dans un protocole signé entre SOLIHA, la CGLLS et la MEL.

Accusé certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131443-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

- SOLIHA s'engage sur les mesures internes suivantes :

Conformément à la doctrine d'intervention de la CGLLS – impliquant un effort partagé entre l'association (via des mesures internes), les aides (à parité) des partenaires et de la CGLLS – le plan de redressement 2025-2031 envisagé s'appuie sur un volume total de 11 600 000 € d'optimisations à réaliser par l'association et destinées à restaurer son équilibre financier à horizon 2031 dont :

  - Des mesures patrimoniales, incluant la vente de logements,
  - Une optimisation de l'exploitation :
    - Un plan de sauvegarde de l'emploi permettant la réduction des frais de personnel,
    - Une réduction de la redevance d'entretien versée à Soliha BLI,
    - Le déménagement du siège de l'association visant la réduction du coût du loyer,
  - Une meilleure maîtrise des risques locatifs,
- Le développement d'un mécénat structuré et des produits générateurs de marges.

SOLIHA s'engage, par ailleurs, à établir un plan alternatif qui se déclenchera si la trajectoire de rétablissement du plan devait être considérée comme irrémédiablement compromise.

- Pour la MEL :

Comme rappelé plus haut, la MEL soutient les missions d'utilité sociale de l'association par une subvention de fonctionnement d'un montant annuel de 1 023 000 €. La MEL s'engage à poursuivre cet engagement annuel dans le temps du protocole (jusqu'en 2031).

Pour obtenir l'aide optimale de la CGLLS décrite ci-dessous, la MEL ajoute à ce soutien de fonctionnement la valorisation d'une action complémentaire d'accès au logement de ménages défavorisés dans le cadre le Maîtrise d'Œuvre Urbaine et Sociale (MOUS), à hauteur de 174 000 € sur la section investissement (des travaux sont prévus pour favoriser l'accès au logement).

La MEL s'engage à continuer à garantir ou co-garantir les emprunts souscrits pour la réalisation des opérations de Soliha MN ou de BLI HDF se déroulant sur son territoire (montant d'emprunt estimé à 18,7 M € sur la durée du protocole).

- Pour la CGLLS :

La CGLLS, sur la base du consolidé des activités de l'association, des mesures internes prises ou planifiées par l'association et de l'engagement de la MEL, accorde une aide financière de 8 030 000 € versée sur la durée du protocole et équivalente à la contribution de notre Établissement sur la période 2025 - 2031.

Accusé certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131443-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

Le protocole pour le redressement de SOLIHA sera finalisé sur la base de cet accord. Dès sa signature, au plus tard en décembre 2026, la CGLLS versera un premier acompte de son aide financière.

Les subventions 2025 et 2026 attribuées par la MEL seront valorisées dans le protocole CGLLS au titre de la contrepartie locale.

II. Dispositif décisionnel

Par conséquent, la commission principale Aménagement, Habitat, Politique de la ville, Foncier, Urba., GDV consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) D'autoriser Monsieur le Président ou son représentant délégué à signer le protocole pour le redressement de SOLIHA Métropole Nord soutenant l'association pour ses actions d'intérêt général, pour un montant annuel de 1 023 000 € durant 7 années, et pour ses actions MOUS complémentaires pour un montant annuel de 174 000 €, et tout document permettant son exécution ;

2) De préciser que les crédits correspondants sont inscrits au budget de la collectivité pour la durée du protocole, à hauteur de :

- 869 000 € en investissement ;
- 7 161 000 € en fonctionnement.

Résultat du vote : ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ DES SUFFRAGES EXPRIMÉS

M. Eric BOCQUET et M. Florian VERTRIEST s'étant abstenus. Mme Lahouaria ADDOUCHE, Mme Fatima BENSLIMAN, Mme Tahina BOTTON, Mme Myriam CAU, Mme Emilie CROES, Mme Khadija GORWA-GHOMARI, Mme Julie GARCIA et Mme Camir KERIFA ainsi que M. Ugo BERNALICIS, M. Dalil DIAB, M. Roland D'ARGY, M. Lucas FOURNIER, M. David GUIRAUD, M. Eddie JACQUEMART, M. Hakim KHITER, M. Patrick KOLEBACKI, Louis Pascal LEBARGY, M. Mehdi MASSROUR, M. Samir OUANES et M. Nassim SIDHOUM n'ayant pas pris part au vote.

Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131332-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

Pour rendu exécutoire

A Lille, le 14 oct. 2026

Le Président de la Métropole Européenne de Lille
Pour le Président
Le Directeur

Arnaud FICOT

26-C-0123

Séance du vendredi 9 octobre 2026

DELIBERATION DU CONSEIL

TOURCOING -

SECTEUR HAZE - OPERATION DE RESORPTION D'HABITAT INSALUBRE - CONCERTATION PREALABLE - LANCEMENT

Vu l'article L. 103-2 du code de l'urbanisme ;

Vu la loi n° 2014-173 du 21 février 2014 de programmation pour la ville et la cohésion urbaine ;

Vu la délibération n° 23-C-0430 du Conseil du 15 décembre 2023 portant attribution de la concession d'aménagement relative à l'opération de résorption de l'habitat insalubre multi-sites à Armentières, Lille, Roubaix et Tourcoing à la SPLA La fabrique des quartiers ;

Vu la délibération n° 24-C-0187 du Conseil du 28 juin 2024 portant avenant n° 1 à la concession d'aménagement relative à l'opération de résorption d'habitat insalubre multi-sites et cessions au profit de la SPLA La fabrique des quartiers ;

Vu la délibération n° 25-C-0469 du Conseil du 19 décembre 2025 portant avenant n° 2 à la concession d'aménagement relative à l'opération de résorption d'habitat insalubre multi-sites, validant l'intégration du secteur Haze dans l'opération ;

I. Exposé des motifs

L'opération de résorption d'habitat insalubre (RHI) d'une durée de 11 ans, passant de 9 à 10 périmètres, avec l'ajout du site Haze, est répartie sur les communes d'Armentières, Lille, Roubaix et Tourcoing.

À Tourcoing, trois périmètres sont concernés : Bossut, Wattignies et Haze.

L'objectif est la démolition des îlots insalubres, dont le traitement passe par plusieurs étapes : acquisition, relogement des occupants, démolition, travaux de confortation et aménagement des sols libérés.

La démolition des immeubles permettra le réaménagement des îlots selon les périmètres, grâce à la redistribution de jardins, du stationnement ou la reconstruction de logements.

Les périmètres Bossut et Wattignies ont déjà fait l'objet d'une concertation.

Il convient d'engager la concertation avec les habitants, les associations et les autres personnes du quartier concernant le périmètre Haze, qui fera l'objet d'une procédure de déclaration d'utilité publique (DUP) aménagement. Conformément au traité de concession, la SPLA La fabrique des quartiers sera en charge du dossier, pour le compte de la MEL, qui définit les modalités de concertation dans le cadre de la procédure de DUP.

Les modalités envisagées pour cette concertation sont les suivantes :

- Une réunion d'information collective ;
- Un dépliant, diffusé toutes boîtes, dans les rues situées autour des périmètres concernés ;
- Une information sur le site internet de la Métropole européenne de Lille ;
- Une information sur le site internet de la commune de Tourcoing ;
- Une exposition sur le projet constituée d'un panneau de présentation, d'un document d'information, d'un registre destiné à recevoir les observations recueillies en mairie.

À l'issue de la concertation, un bilan sera tiré en incluant les remarques qui auront pu être faites sur les différents registres et sur le site.

II. Dispositif décisionnel

Par conséquent, la commission principale Aménagement, Habitat, Politique de la ville, Foncier, Urba., GDV consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) D'adopter les objectifs poursuivis par le projet d'aménagement du périmètre Haze à Tourcoing ;

2) D'engager la concertation préalable à ce projet selon les modalités définies ci-dessus ;

3) D'autoriser Monsieur le Président ou son représentant délégué à procéder à toutes formalités à intervenir dans le cadre de la procédure de concertation.

Résultat du vote : ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ DES SUFFRAGES EXPRIMÉS
M. Eric BOCQUET et M. Florian VERTRIEST s'étant abstenus.
Mme Lahouaria ADDOUCHE, Mme Fatima BENSLIMAN, Mme Tahina BOTTON, Mme Myriam CAU, Mme Emilie CROES, Mme Khadija GORWA-GHOMARI, Mme Julie GARCIA et Mme Camir KERIFA ainsi que M. Ugo BERNALICIS, M. Dalil DIAB, M. Roland D'ARGY, M. Lucas FOURNIER, M. David GUIRAUD, M. Eddie JACQUEMART, M. Hakim KHITER, M. Patrick KOLEBACKI, M. Louis Pascal LEBARGY, M. Mehdi MASSROUR, M. Samir OUANES et M. Nassim SIDHOUM n'ayant pas pris part au vote.

Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131428-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

Pour rendu exécutoire

A Lille, le 14 oct. 2026
Le Président de la Métropole Européenne de Lille
Pour le Président
Le Directeur

Arnaud FICOT

26-C-0124

Séance du vendredi 9 octobre 2026

DELIBERATION DU CONSEIL

MISE EN ŒUVRE DES OUTILS PREVENTIFS DE LUTTE CONTRE L'HABITAT INDIGNE AVEC LES COMMUNES VOLONTAIRES DU TERRITOIRE METROPOLITAIN - MODIFICATION DE DISPOSITIF ET PERIMETRES

Vu le code de la construction et de l'habitation, notamment :

- ses articles L. 126-18 et suivants,
- ses articles L. 634-1 à L. 634-5 et R. 634-1 à R. 634-5,
- ses articles L. 635-1 à L. 635-11 et R. 635-1 à R. 635-5 ;

Vu la loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 modifiée pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (ALUR) ;

Vu la loi n° 2024-322 du 9 avril 2024 visant à l'accélération et à la simplification de la rénovation de l'habitat dégradé et des grandes opérations d'aménagement ;

Vu la délibération n°25-C-0223 du Conseil du 27 juin 2025 pérennisant la mise en œuvre des outils préventifs de lutte contre l'habitat indigne.

I. Exposé des motifs

Dans le cadre de son programme local de l'habitat, la Métropole européenne de Lille (MEL) fait de la prévention et la lutte contre l'habitat indigne une de ses priorités d'action. La loi ALUR a ouvert la possibilité d'instituer trois outils qui complètent les dispositifs mis en place par la MEL et les communes du territoire, pour repérer les situations et prévenir le développement de l'habitat indigne :

- L'autorisation préalable de mise en location (APML) ;
- La déclaration de mise en location (DML), qui intervient après la signature du bail ;
- L'autorisation préalable aux travaux de division conduisant à la création de plusieurs locaux à usage d'habitation (APD).

La commune de Loos, engagée dans la mise en œuvre des différents outils depuis 2019, souhaite changer de dispositif et passer de la déclaration de mise en location (DML) au permis de louer (APML), sur un périmètre inchangé.

La commune de Baisieux souhaite mettre en œuvre la déclaration de mise en location (DML) et le permis de diviser (APD) afin de pouvoir encadrer la division des

logements et avoir une meilleure connaissance des logements locatifs privés situés sur la commune.

La commune de Wavrin souhaite mettre en œuvre le permis de diviser (APD) afin de pouvoir encadrer la division des logements.

Un délai de 6 mois est imposé par la loi avant de rendre applicable les dispositifs.

Il est ainsi proposé de permettre à ces communes volontaires d'intégrer les dispositifs préventifs de lutte contre l'habitat indigne avant la date prévue dans la délibération n° 25-C-0223, qui était fixée au 1er janvier 2029, afin de s'inscrire dans la temporalité de la mise en œuvre du programme local de l'habitat.

II. Dispositif décisionnel

Par conséquent, la commission principale Aménagement, Habitat, Politique de la ville, Foncier, Urba., GDV consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) D'instaurer l'autorisation préalable de mise en location prévue aux articles L.635-1 et suivants du Code de la construction et de l'habitation sur la commune de Loos pour les logements construits avant 1974, selon le périmètre repris en annexe, à compter du 15 avril 2027 ;

2) D'instaurer la déclaration de mise en location prévue aux articles L.634-1 et suivants du Code de la construction et de l'habitation sur la commune de Baisieux pour les logements construits avant 1974, selon le périmètre repris en annexe, à compter du 15 avril 2027 ;

3) D'instaurer l'autorisation préalable aux travaux de division de logements prévue à l'article L.126-8 du Code de la construction et de l'habitation sur les communes de Baisieux et de Wavrin, selon les périmètres repris en annexe, à compter du 15 avril 2027 ;

4) D'autoriser Monsieur le Président ou son représentant délégué à signer les conventions de prestations de service avec les communes de Baisieux et Wavrin telles qu'arrêtées par la délibération n°25-C-0223 pour la période entre le 15 avril 2027 et le 1er janvier 2029 ;

5) D'imputer les dépenses annuelles d'un montant de 8 000 € TTC aux crédits inscrits au budget général en section fonctionnement.

Résultat du vote : ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ DES SUFFRAGES EXPRIMÉS
M. Eric BOCQUET et M. Florian VERTRIEST s'étant abstenus. Mme Lahouaria ADDOUCHE, Mme Fatima BENSLIMAN, Mme Tahina BOTTON, Mme Myriam CAU, Mme Emilie CROES, Mme Khadija GORWA-GHOMARI, Mme Julie GARCIA et Mme Camir KERIFA ainsi que M. Ugo BERNALICIS, M. Dalil DIAB, M. Roland D'ARGY, M. Lucas FOURNIER, M. David GUIRAUD, M. Eddie

26-C-0124
Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131428-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

JACQUEMART, M. Hakim KHITER, M. Patrick KOLEBACKI, Louis Pascal LEBARGY, M. Mehdi MASSROUR, M. Samir OUANES et M. Nassim SIDHOUM n'ayant pas pris part au vote.

MÉTROPOLE
EUROPÉENNE DE LILLE

OUTILS PREVENTIFS DE LUTTE CONTRE L'HABITAT INDIGNE version 2027

Commune :

Loos

Dispositifs

Périmètres

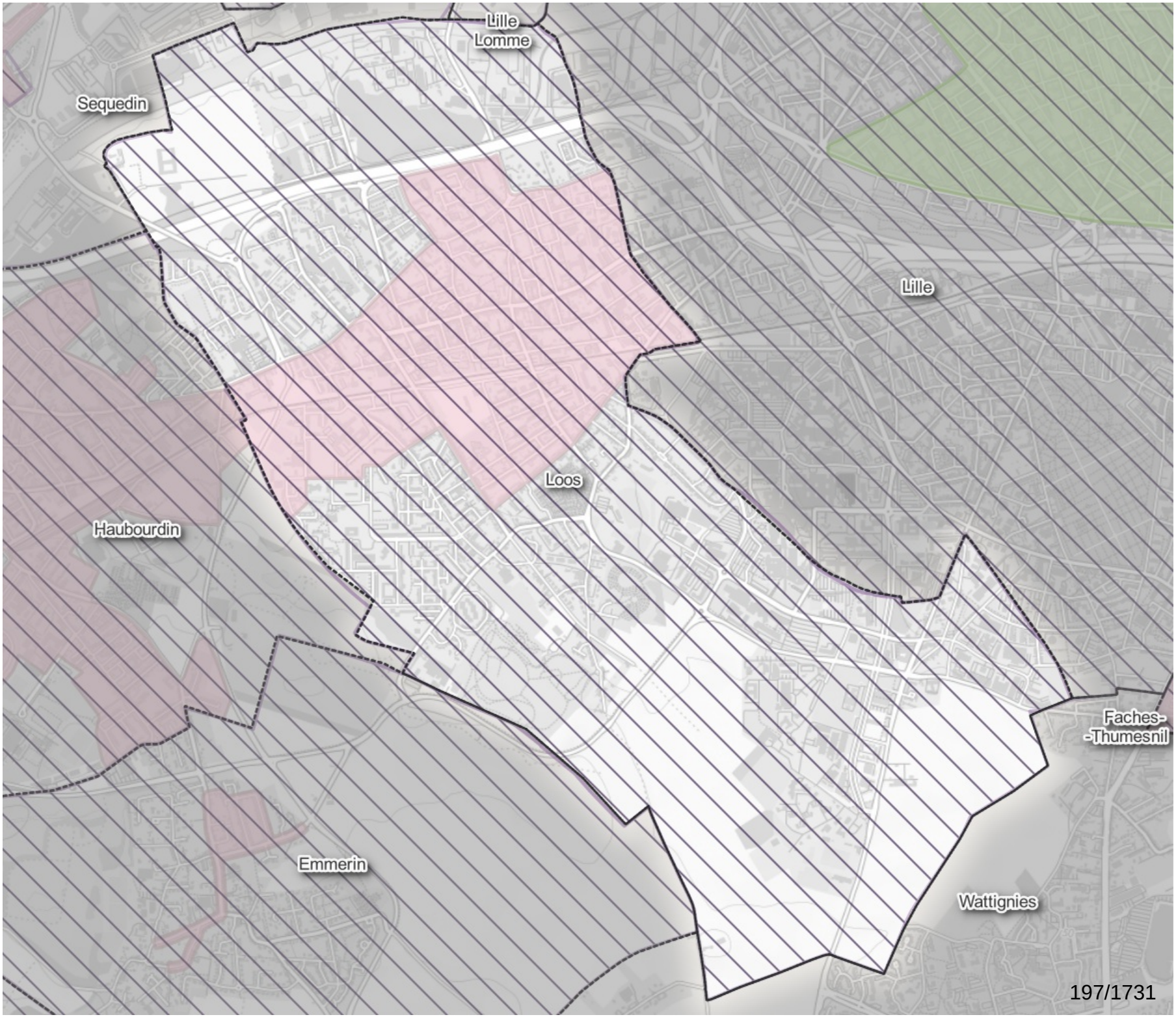
- APD
- APML
- DML

Source : Métropole Européenne de Lille

Traitement : MEL / Direction Habitat / Service PLH
Suivi : MEL / Direction Habitat / Service Habitat Privé

Edition : 27/07/2026

0 0,5 km

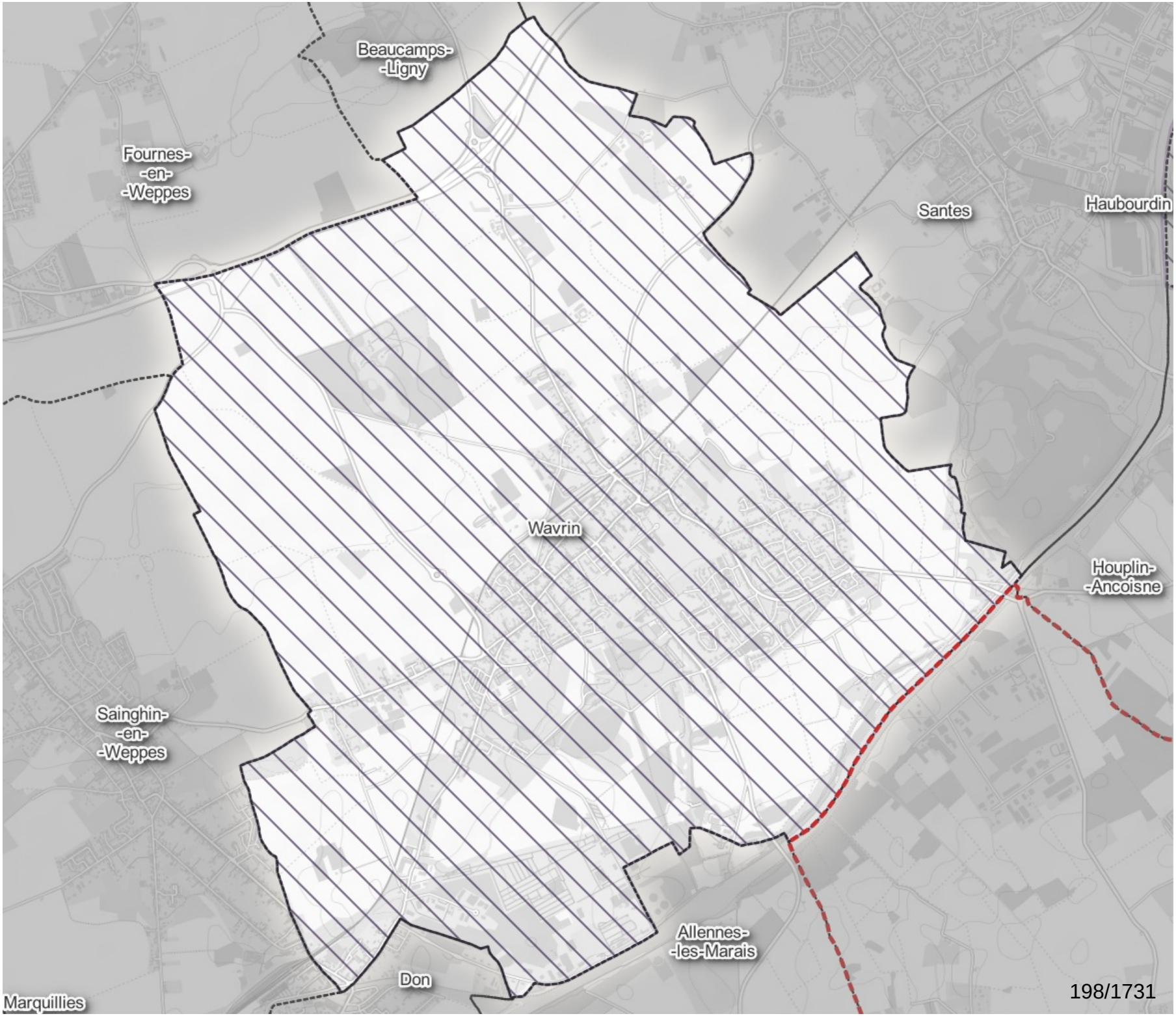


MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

OUTILS PREVENTIFS DE LUTTE CONTRE L'HABITAT INDIGNE version 2027

Commune :

Wavrin



Dispositifs

Périmètres

- APD
- APML
- DML

Source : Métropole Européenne de Lille

Traitement : MEL / Direction Habitat / Service PLH
Suivi : MEL / Direction Habitat / Service Habitat Privé

Edition : 27/07/2026

0 0,5 km

[redacted]4

MÉTROPOLE
EUROPÉENNE DE LILLE

OUTILS PREVENTIFS DE LUTTE CONTRE L'HABITAT INDIGNE version 2027

Commune :

Baisieux

Dispositifs

Périmètres

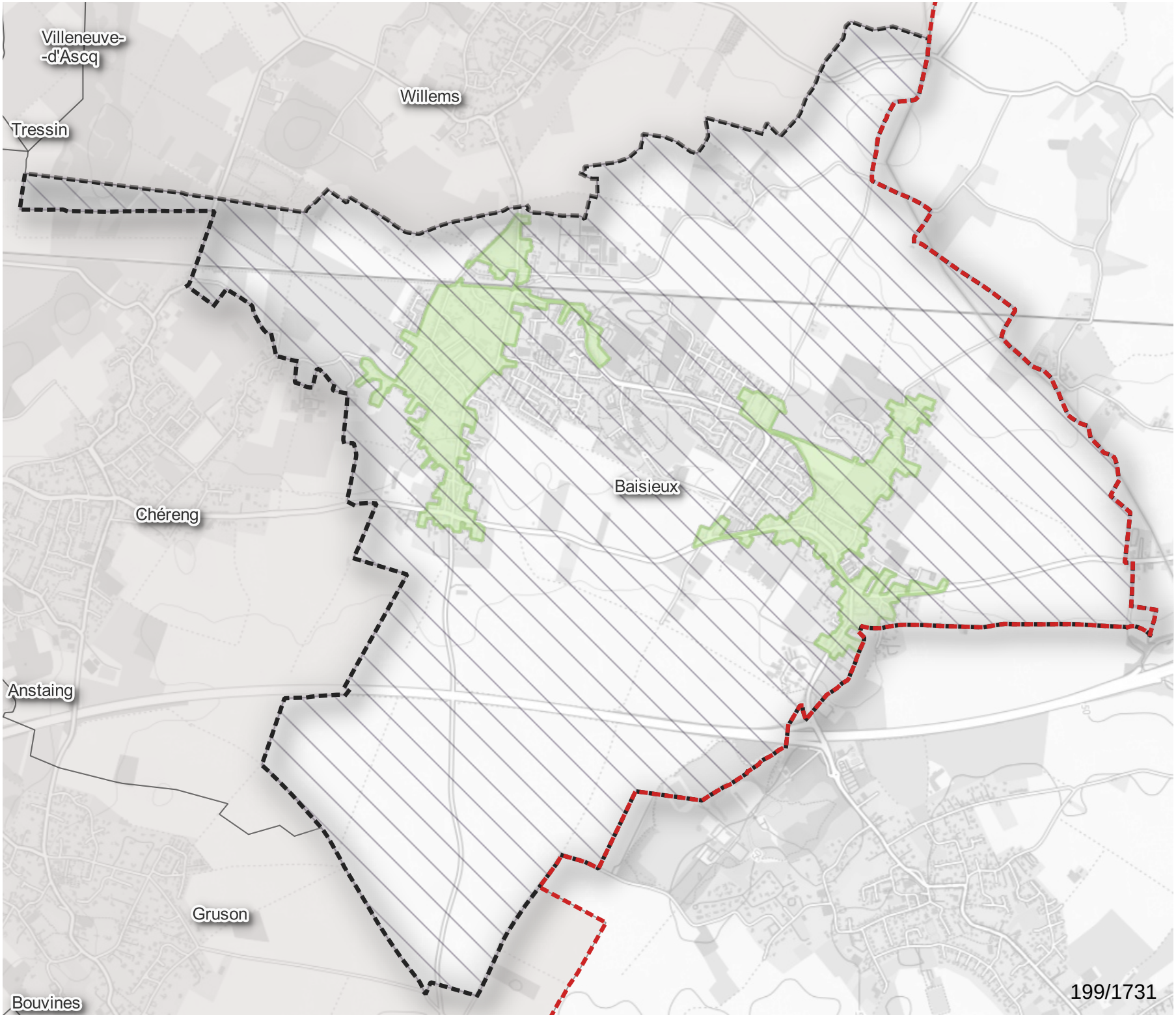
- APD
- APML
- DML

Source : Métropole Européenne de Lille

Traitement : MEL / Direction Habitat / Service PLH
Suivi : MEL / Direction Habitat / Service Habitat Privé

Edition : 04/09/2026

0 0,5 km



Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131398-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

Pour rendu exécutoire

A Lille, le 14 oct. 2026
Le Président de la Métropole Européenne de Lille
Pour le Président
Le Directeur

Arnaud FICOT

26-C-0125

Séance du vendredi 9 octobre 2026

DELIBERATION DU CONSEIL

AMELIORATION DE L'HABITAT PRIVE - CONVENTION DE FONDS MUTUALISE DE CAISSE D'AVANCE DES SUBVENTIONS - AVENANT N° 3

Vu la loi n°2006-1615 du 18 décembre 2006 ratifiant l'ordonnance n° 2006-1048 du 25 aout 2006 relative aux sociétés anonymes coopératives d'intérêt collectif pour l'accession à la propriété (SACICAP) ;

Vu la délibération n°17-C-0755 du Conseil du 19 octobre 2017 portant convention de partenariat avec le groupe Procivis Nord ;

Vu la délibération n°18-C-0041 du Conseil du 23 février 2018 portant convention avec Procivis Nord et création d'une caisse d'avance métropolitaine pour faciliter les travaux d'amélioration durable des logements ;

Vu la délibération n°18-C-0300 du Conseil du 15 juin 2018 portant convention de partenariat avec Procivis Nord (aujourd'hui groupe Tisserin) pour la période 2018-2022 et convention de création d'un fonds mutualisé de caisse des subventions à l'amélioration de l'habitat ;

Vu la délibération n°23-C-0178 du Conseil du 30 juin 2023 portant adoption définitive du programme local de l'habitat 2022-2028 ;

Vu la délibération n°24-C-0183 du Conseil du 28 juin 2024 portant avenant n° 1 à la convention de création d'un fonds mutualisé de caisse d'avance ;

Vu la délibération n°25-C-0343 du Conseil du 17 octobre 2025 portant avenant n° 1 à la convention de création d'un fonds mutualisé de caisse d'avance ;

Vu la délibération n°26-B-0029 du Bureau du 26 juin 2026 portant Contrat local des solidarités - Actions 2026.

I. Exposé des motifs

Le programme local de l'habitat de la Métropole européenne de Lille (MEL) fixe comme objectif annuel la rénovation énergétique durable de 8 200 logements sociaux et privés.

Pour atteindre cet objectif, la MEL déploie le dispositif AMELIO, service public métropolitain de l'amélioration des logements, qui propose aux propriétaires de

logements privés un accompagnement technique et financier pour la réalisation de travaux de rénovation énergétique, d'adaptation ou de lutte contre l'habitat indigne.

Cependant les propriétaires occupants modestes et très modestes rencontrent des difficultés à avancer les frais, les aides publiques étant versées en fonction de l'avancement des chantiers. La mise en place d'une "caisse d'avance" est donc essentielle pour permettre le démarrage rapide des travaux.

C'est pourquoi la MEL et le groupe Procivis Nord, devenu Tisserin, ont signé le 26 septembre 2018, une convention créant un fonds mutualisé de caisse d'avance. Ce dispositif a été prolongé par avenant signé le 9 octobre 2024 afin de couvrir les opérations engagées sur la période 2024-2033.

Des conventions tripartites ont été signées à la suite entre Tisserin, la MEL et ses opérateurs AMELIO (GRAAL, Inhari, Soliha, Urbanis) pour assurer la gestion de ces caisses d'avances sur chacune des opérations conventionnées avec l'ANAH.

Par ailleurs, la MEL est engagée aux côtés de l'État dans le cadre du Contrat Local des Solidarités (CLS) 2024-2027. A l'occasion du bilan à mi-parcours, il a été proposé de réorienter une partie des crédits dédiés à la lutte contre la précarité énergétique vers un abondement du fonds mutualisé de caisse d'avance, à hauteur de 80 000 €, répartis à parts égales entre la MEL et l'État. C'est l'objet de l'avenant n°3 à la convention de fonds mutualisé.

L'apport de la MEL au Contrat local des Solidarités est une valorisation de sa contribution déjà versée au fonds mutualisé (750 000 € versés par la MEL), tandis que l'Etat verse 40 000 € supplémentaires au fonds.

Ces 40 000€ permettent d'abonder la caisse d'avance de l'OPAH-RU de Roubaix, gérée par le GRAAL. Un avenant à la convention tripartite avec le GRAAL précise les modalités de versement et de remboursement liées à ce nouvel abondement.

II. Dispositif décisionnel

Par conséquent, la commission principale Aménagement, Habitat, Politique de la ville, Foncier, Urba., GDV consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1. d'autoriser Monsieur le Président ou son représentant délégué à signer un avenant n° 3 à la convention de fonds mutualisé d'avance entre la MEL et Tisserin ;

2. d'autoriser Monsieur le Président ou son représentant délégué à signer un avenant à la convention tripartite de caisse d'avance entre la MEL, Tisserin et le Graal ;

26-C-0125
Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131398-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

3. d'imputer les dépenses d'un montant de 40 000 € TTC aux crédits à inscrire au budget général en section investissement ;

4. d'imputer les recettes d'un montant de 40 000 € TTC aux crédits inscrits au budget général en section fonctionnement.

Résultat du vote : ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ DES SUFFRAGES EXPRIMÉS

M. Eric BOCQUET et M. Florian VERTRIEST s'étant abstenus. Mme Lahouaria ADDOUCHE, Mme Fatima BENSLIMAN, Mme Tahina BOTTON, Mme Myriam CAU, Mme Emilie CROES, Mme Khadija GORWA-GHOMARI, Mme Julie GARCIA et Mme Camir KERIFA ainsi que M. Ugo BERNALICIS, M. Dalil DIAB, M. Roland D'ARGY, M. Lucas FOURNIER, M. David GUIRAUD, M. Eddie JACQUEMART, M. Hakim KHITER, M. Patrick KOLEBACKI, M. Louis Pascal LEBARGY, M. Mehdi MASSROUR, M. Samir OUANES et M. Nassim SIDHOUM n'ayant pas pris part au vote.

Partenariat entre la Métropole Européenne de Lille, la ville de Tourcoing et TISSERIN

pour le développement de l'accession sociale à la propriété et la rénovation durable de l'habitat privé

Avenant à la convention de fonds mutualisé de caisse d'avance pour faciliter les travaux d'amélioration durable des logements privés

Entre :

La METROPOLE EUROPEENNE DE LILLE (MEL), ayant son siège 2 boulevard des Cités Unies 59 800 Lille Cedex, représentée par son Président, agissant en vertu des délibération n° 26-C-0008 du 10 avril 2026,

Ci-après dénommée « la MEL »,

Et :

La société TISSERIN, précédemment dénommée PROCIVIS NORD, Société Anonyme Coopérative d'Intérêt Collectif pour l'Accession à la Propriété (SACICAP), ayant son siège 612 Rue de la Chaude Rivière à Lille (59800), inscrite au registre du commerce de Lille Métropole sous le numéro 457 510 360, représentée par son Président Directeur Général Monsieur Ludovic MONTAUDON, nommé à cette fonction par délibération du conseil d'administration du 10 octobre 2022,

Ci-après dénommée « la société TISSERIN »

Et dénommées ensemble « Les Parties »,

Le présent avenant vise à abonder de 40 000€ le fonds mutualisé de Caisse d'avance, créé en 2018 par les Parties, destiné à alimenter des caisses d'avance pour faciliter les travaux d'amélioration durable des logements privés éligibles aux aides publiques sur le territoire de la MEL.

Article 1 : modification de l'article 2 « Modalités d'abondement du fonds »

Les 1er et 2è paragraphes de l'article « **2.2 Les engagements et l'échéancier prévisionnel de versement de la MEL »** est modifié comme suit :
« Afin de permettre le préfinancement des subventions aux travaux versées à l'issue des travaux, la MEL s'engage à mettre en place et participer au « fonds mutualisé » alimentant un dispositif de « caisses d'avance » bénéficiant aux propriétaires occupants modestes et très modestes éligibles aux aides de l'Anah et de la MEL, à hauteur de 750.000 € pour la période 2018-2033.

Les versements suivent l'échéancier suivant :
- *1ère année (2018) : 500.000 €*
- *2ème année (2019) : 250.000 €*
  - 3ème année (2020) : 0 €
  - 4ème année (2021) : 0 €
  - 5ème année (2022) : 0 €
  - 6ème année (2023) : 0 €
  - 7ème année (2024) : 0 €
  - 8ème année (2025) : 0 €
  - 9ème année (2026) : 40 000 €
  - 10ème année (2027) : 0 €
  - 11ème année (2028) : 0 €*. »*

Article 2 : modification de l'article 9 « Répartition prévisionnelle entre les caisses d'avance et opérateurs »

Répartition des différentes caisses d'avance alimentées par le fonds mutualisé :

A titre indicatif, la répartition entre les opérateurs désignés par la MEL sera la suivante :

- GRAAL : 490.000€ (200.000€ + 250.000€ Tisserin + 40 000€ MEL pour l'OPAH-RU Roubaix)
- URBANIS : 800.000€
- SOLIHA : 1.000.000€
- INHARI : 500.000€

Le calendrier et le montant des nouveaux prêts à consentir, sous réserve de la reconstitution du « fonds mutualisé » par les remboursements attendus, est le suivant :

- **2024 : montant global maximal de 410.000€**
  Dont GRAAL : 50.000€
  Dont URBANIS : 100.000€
  Dont SOLIHA : 170 000€
  Dont INHARI : 90 000€

- **2025 : montant global maximal de 550.000€**
  Dont GRAAL : 45.000€
  Dont URBANIS : 115.000€
  Dont SOLIHA : 285 000€
  Dont INHARI : 105 000€

- **2026 : montant global maximal de 1.480.000€**
  Dont GRAAL : 245.000€
  Dont URBANIS : 385.000€
  Dont SOLIHA : 545.000€
  Dont INHARI : 305.000€

- **2027 : montant global maximal de 150.000€**
  Dont GRAAL : 100.000€
  Dont URBANIS : 50.000€
  Dont SOLIHA : 0€
  Dont INHARI : 0€

- **2028 : montant global maximal de 100.000€**
  Dont GRAAL : 50.000€
  Dont URBANIS : 50.000€
  Dont SOLIHA : 0€
  Dont INHARI : 0€

- **2029 : montant global maximal de 50.000€**
  Dont GRAAL : 0€
  Dont URBANIS : 50.000€
  Dont SOLIHA : 0€
  Dont INHARI : 0€

- **2030 : montant global maximal de 50.000€**
  Dont GRAAL : 0€
  Dont URBANIS : 50.000€
  Dont SOLIHA : 0€
  Dont INHARI : 0€

Le remboursement intégral des caisses d'avances et la reconstitution du fonds mutualisé interviendront au plus tard en 2033.

Fait à Lille,
Le

En deux exemplaires originaux

Pour TISSERIN	**Pour la Métropole Européenne de Lille**
Ludovic MONTAUDON Président Directeur Général	Anne VOITURIEZ Vice-présidente en charge du logement et de l'habitat

Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131455-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

Pour rendu exécutoire

A Lille, le 14 oct. 2026

Le Président de la Métropole Européenne de Lille
Pour le Président
Le Directeur

Arnaud FICOT

26-C-0126

Séance du vendredi 9 octobre 2026

DELIBERATION DU CONSEIL

AIDES FINANCIERES POUR L'AMELIORATION DE L'HABITAT PRIVE - PROGRAMMATION 2026 - MODIFICATION

Vu la délibération n°23-C-0178 du 30 juin 2023 portant adoption du Programme Local de l'Habitat (PLH3) qui affirme les priorités pour la rénovation de l'habitat privé ;

Vu la délibération n°22-C-0090 du 29 avril 2022, qui définit l'offre de service pour l'amélioration durable des logements, AMELIO ;

Vu la délibération n°25-C-0478 du 19 décembre 2025 adoptant le programme d'action des aides déléguées de l'Anah sur le territoire de la MEL pour 2026 ;

Vu la délibération n°25-C-0479 du 19 décembre 2025 adoptant la programmation 2026 des aides de la MEL à l'amélioration de l'habitat privé ;

Vu la délibération n°26-C-0043 du 12 mai 2026 adoptant l'avenant n°1 au Programme d'action des aides déléguées de l'Anah sur le territoire de la MEL ;

Considérant que la MEL attribue des aides propres complémentaires ou indépendantes,

Considérant le besoin de développement de l'intermédiation locative ;

I. Exposé des motifs

Par délibérations n°25-C-0478 et n°25-C-0479 du 19 décembre 2025, la MEL a priorisé les aides déléguées de l'Anah et ses aides propres au profit des projets accompagnés dans le cadre des opérations conventionnées entre la MEL et l'Anah.

Les projets de rénovation de logements locatifs privés proposant des loyers abordables en intermédiation locative étaient de fait exclus des financements.

Afin de promouvoir cet habitat abordable, l'avenant n°1 au programme d'action des aides de l'Anah sur le territoire de la MEL a intégré ces projets comme prioritaires.

Il est proposé de modifier la programmation des aides propres de la MEL en cohérence.

Cette modification est proposée à enveloppe constante. Les objectifs de rénovation de logements locatifs privés sont aujourd'hui atteints en grande partie grâce à l'intermédiation locative.

Il est en outre, proposé de compléter le règlement intérieur des aides de la MEL afin de récupérer les avances versées non suivi de travaux dans les 6 mois.

II. Dispositif décisionnel

Par conséquent, la commission principale Aménagement, Habitat, Politique de la ville, Foncier, Urba., GDV consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) De modifier la programmation 2026 des aides de la MEL pour permettre le financement des projets en intermédiation location LOC 2 ou LOC3 ;

2) D'adopter l'avenant au règlement intérieur des aides propres de la MEL à la réhabilitation de l'habitat privé.

Résultat du vote : ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ DES SUFFRAGES EXPRIMÉS
M. Eric BOCQUET et M. Florian VERTRIEST s'étant abstenus. Mme Lahouaria ADDOUCHE, Mme Fatima BENSLIMAN, Mme Tahina BOTTON, Mme Myriam CAU, Mme Emilie CROES, Mme Khadija GORWA-GHOMARI, Mme Julie GARCIA et Mme Camir KERIFA ainsi que M. Ugo BERNALICIS, M. Dalil DIAB, M. Roland D'ARGY, M. Lucas FOURNIER, M. David GUIRAUD, M. Eddie JACQUEMART, M. Hakim KHITER, M. Patrick KOLEBACKI, Louis Pascal LEBARGY, M. Mehdi MASSROUR, M. Samir OUANES et M. Nassim SIDHOUM n'ayant pas pris part au vote.

ANNEXE : PROGRAMMATION 2026 DES AIDES PROPRES DE LA MEL A L'AMELIORATION DE L'HABITAT

Les aides directes sont versées sous forme de subvention et de prime pour des logements privés de plus de 15 ans situés sur le territoire de la MEL.

Les aides de la MEL bénéficient aux propriétaires occupants et bailleurs, aux syndicats de copropriétaires, aux communes en cas de substitution aux propriétaires défaillants, ainsi qu'aux organismes selon les critères prévus par l'article R.321-12 du code de la construction et de l'habitation, ainsi qu'aux locataires de logements privés dans des conditions particulières fixées ci-après.

Les aides concernent les catégories de travaux éligibles aux aides de l'Agence Nationale de l'Habitat (Anah), et précisées le cas échéant pour chaque type d'aide.

Les catégories de ressources visées par les aides de la MEL s'alignent sur celles définies par l'Anah et revalorisées annuellement par arrêté.

La MEL intervient de manière complémentaire et adossée aux aides déléguées de l'Anah ou sous forme d'aides indépendantes.
Pour les aides de la MEL complémentaires aux aides de l'Anah, les conditions d'éligibilité sont alignées sur celles de l'Anah, définies dans son règlement général et son corpus d'instructions, précisées le cas échéant ci-après.
Pour les aides indépendantes de la MEL, les conditions d'éligibilité (plafond de ressources des ménages, plafond de base subventionnable, plafond de l'aide, nature des travaux subventionnés, autres conditions) sont définies ci-après.

Les projets d'amélioration durable de l'habitat privé soutenus par la MEL pour 2026 sont présentés par catégorie de bénéficiaires (propriétaires occupants/locataires, propriétaires bailleurs, maîtrise d'œuvre insertion par le logement, syndicats de copropriétaires). Le dispositif petits travaux est détaillé à la suite.

A. AIDES AUX PROPRIETAIRES OCCUPANTS OU LOCATAIRES POUR LES TRAVAUX INDIVIDUELS

En cas de cumul d'aides, le taux de cofinancement public maximal du projet est de 90% du montant de travaux global TTC pour les propriétaires aux ressources modestes ou intermédiaires, de 100% du montant de travaux global TTC pour les propriétaires occupants très modestes ; la MEL écrêtera son aide pour respecter ce plafond.

A1- les projets d'**adaptation de logements** en complément des aides Anah MaPrimeAdapt' à hauteur de 5% des travaux et dépenses de maîtrise d'œuvre sur la base subventionnée par l'Anah pour les ménages aux ressources modestes et 10% pour les ménages aux ressources très modestes dans le cadre des opérations programmées de la MEL conventionnées avec l'Anah (AMELIO, OPAH RU, OPAH CD, plan de sauvegarde).

A2- les projets de **sécurité, salubrité, résorption d'habitat indécent ou indigne** en complément des aides Anah et dans le cadre des opérations programmées d'amélioration de l'habitat de la MEL conventionnées avec l'Anah (AMELIO, OPAH RU, OPAH CD, plan de sauvegarde), à hauteur de 5% des travaux et dépenses de maîtrise d'œuvre sur la base subventionnée par l'Anah pour les ménages aux ressources modestes,10% pour les ménages aux ressources très modestes.

A3- les projets de **réhabilitation de logements** avec bouquets de travaux **réalisés en auto-réhabilitation accompagnée** par une prime de 500 € pour les ménages aux ressources modestes et 1000 € pour ceux aux ressources très modestes en complément des aides de l'Anah, dans le cadre des opérations programmées de la MEL conventionnées avec l'Anah.

A4- la **maîtrise d'œuvre des projets de sortie d'habitat indigne** pour les propriétaires occupants aux ressources très modestes et modestes éligibles aux aides Anah, accompagnés dans le cadre des opérations programmées d'amélioration de l'habitat de la MEL conventionnées avec l'Anah : phases de conception des missions de maîtrise d'œuvre jusqu'à l'assistance à la passation des marchés de travaux comprise (ESQ, AVP, PRO, DCE et AMT) qui représentent environ 60% de la totalité de la mission de maîtrise d'œuvre. La MEL finance 100% de ces phases, soit un financement total à 60% maximum de la mission, afin de faciliter l'enclenchement du projet. Les diagnostics de structure et amiante sont également finançables à ce titre. Cette subvention est plafonnée à 5 000€.

L'équipe de maîtrise d'œuvre devra intégrer des compétences pluridisciplinaires et intervenir dans plusieurs domaines :
- l'architecture,
- l'ingénierie thermique, acoustique, structure et fluides,
- l'économie de la construction,
- le pilotage et la coordination de chantier.

Afin d'éviter le double financement en cas d'aide aux travaux, elle est déduite de l'aide MEL complémentaire qui comprend dans sa base forfaitaire les frais de maîtrise d'œuvre.

A5- les projets de **rénovation énergétique performante** de logements de propriétaires occupants aux ressources modestes, très modestes par une prime de 4000€ aux conditions suivantes :

- réaliser des travaux d'amélioration de la performance énergétique financés par MaPrimeRénov parcours accompagné ;
- viser une performance énergétique ≤110 kWh EP/m²/an ;
- être accompagné dans une opération d'amélioration de l'habitat conventionnée avec l'Anah(AMELIO, OPAH RU, OPAH CD, plan de sauvegarde).

Pour tous les travaux d'isolation et en particulier de remplacement des menuiseries, l'installation d'une ventilation mécanique (VMC, VMR) est obligatoire, sauf dérogation et sur justification écrite de l'opérateur en charge de l'AMO (ventilation existante suffisante, remplacement partiel des menuiseries, travaux d'isolation partiels…). Les logements équipés d'une ventilation mécanique devront être dotés des amenées d'air permanentes dans les pièces sèches (salon, séjour, chambres), ces amenées d'air étant un élément constitutif du système de ventilation et de renouvellement de l'air.

Cette aide peut être versée en 2 temps pour les projets de rénovation performante ordonnancés en 2 phases : 50% à la première phase pour au moins un poste de travaux, 50% à la deuxième réalisée dans le délai de 18 mois. Si la 2è phase n'est pas réalisée, la MEL récupèrera l'aide versée au titre de la première phase.

Cette aide est cumulable avec les aides de l'Anah et de la Métropole Européenne de Lille, à l'exclusion des aides aux syndicats de copropriétaires.

A6- les projets de travaux des propriétaires occupants aux ressources modestes et très modestes visant la **conservation du bâti et la sécurité des personnes** par une aide de 4 000 € plafonnée à 50% des dépenses de travaux HT, dans le cadre des opérations programmées de la MEL conventionnées avec l'Anah (AMELIO, OPAH RU, OPAH CD, plan de sauvegarde). Ces aides concernent des travaux de mise en sécurité électrique, traitement des remontées par capillarité, intervention sur les

réseaux. Compte tenu de l'état du parc privé de son territoire, la MEL souhaite soutenir le financement de ces travaux, **quand ils ne sont pas finançables par l'Anah**, mais dans la liste des travaux recevables.
Le caractère dangereux de l'installation électrique devra être justifié (diagnostic électrique, rapport de visite). Seuls les travaux de mise en sécurité seront financés.

Le propriétaire s'engage à occuper son logement en tant que résidence principale pendant 3 ans à compter de la notification de la subvention.
Cette aide est cumulable avec les aides de l'Anah et de la Métropole Européenne de Lille, sur des postes de travaux qui ne seraient pas financés par celles-ci.

A7- Les projets de réhabilitation des propriétaires occupants modestes et très modestes recourant à un contrat de Maîtrise d'Ouvrage Déléguée avec le Service Public de l'Efficacité Énergétique (SPEE - régie de la Région des Hauts-de-France) et dans le cadre d'une convention entre la MEL et le SPEE. Cette aide d'un montant de 600€ vise à aider le propriétaire à financer la rémunération de la prestation de Maîtrise d'Ouvrage Déléguée.
Le propriétaire s'engage à occuper son logement en tant que résidence principale pendant 3 ans à compter de la notification de la subvention.
Cette aide est cumulable avec les aides Anah et MEL.

B. AIDES AUX PROPRIETAIRES BAILLEURS POUR LES TRAVAUX INDIVIDUELS

Les propriétaires bailleurs (personnes physiques, morales) ou les communes agissant en substitution sont éligibles à ces aides.
En cas de cumul d'aides, le taux de cofinancement public maximal du projet est de 80% du montant de travaux global TTC; la MEL écrêtera son aide pour respecter ce plafond.

B1- les projets de réhabilitation de **logements locatifs privés conventionnés** LOC2 ou LOC3 après travaux à hauteur de 10% des travaux et dépenses de maîtrise d'œuvre sur la base subventionnée par l'Anah, pour un montant d'aide plafonné à 8000€, en complément des aides de l'Anah dans le cadre des opérations programmées de la MEL conventionnées avec l'Anah (AMELIO, OPAH RU, OPAH CD, plan de sauvegarde) et les logements en intermédiation locative LOC 2 ou LOC 3 pour :
- les projets travaux lourds pour réhabiliter un logement indigne ou très dégradé,
- les projets de travaux liés à la sécurité et à la salubrité de l'habitat,
- les projets de réhabilitation d'un logement dégradé,
- les projets de travaux suite à une procédure RSD ou un contrôle décence,

- les projets d'adaptation du logement à l'âge et aux handicaps,
- les travaux de transformation d'usage.

B2- les projets de réhabilitation accompagnés dans le cadre des opérations programmées de la MEL conventionnées avec l'Anah (AMELIO, OPAH RU, OPAH CD, plan de sauvegarde) et les logements en intermédiation locative LOC 2 ou LOC 3 permettant de remettre sur le marché des **logements dégradés et vacants de plus de 2 ans,** par une aide forfaitaire modulée en fonction du niveau de loyer de sortie, à raison de :

- 1 500 € par logement locatif conventionné LOC1,
- 2 500 € par logement locatif conventionné LOC2,
- 5 000 € par logement locatif conventionné LOC3.

La vacance de plus de 2 ans sera justifiée par tout moyen (assujettissement à la taxe sur les logements vacants ou à la taxe d'habitation sur les logements vacants ou état des lieux du dernier locataire ou relevé des consommations ENEDIS attestant d'un désabonnement).

Une bonification de 2 000 € par logement attribué à un ménage prioritaire du Programme Départemental pour l'Accès au Logement et à l'Hébergement des Personnes Défavorisées ou prescrit par la MEL.
La situation du ménage est attestée par une fiche SIAO.

Le propriétaire s'engage à louer son logement en tant que résidence principale pendant 3 ans à compter de la notification de la subvention.
Cette aide est cumulable avec les aides de l'Anah et de la Métropole Européenne de Lille.

B3- les projets de **rénovation énergétique performante** par une prime de 4000€ sous conditions suivantes :

- concernant des logements en étiquette DPE initiale E, F ou G avant travaux
- réaliser des travaux d'amélioration de la performance énergétique subventionnés par MPR parcours accompagné ou Habiter Mieux ;
- viser une performance énergétique ≤110 kWh EP/m²/an ;
- être accompagnés dans le cadre des opérations d'amélioration de l'habitat de la MEL conventionnées avec l'Anah (AMELIO, OPAH RU, OPAH CD, plan de sauvegarde) ou par une agence immobilière à vocation sociale pour les logements en intermédiation locative LOC 2 ou LOC 3.

Cette aide peut être versée en 2 temps pour les projets de rénovation performante ordonnancés en 2 phases : 50% à la première phase pour au moins un poste de

travaux, 50% à la deuxième réalisée dans le délai de 18 mois. Si la 2è phase n'est pas réalisée, la MEL récupèrera l'aide versée au titre de la première phase.

Pour tous les travaux d'isolation et en particulier de remplacement des menuiseries, l'installation d'une ventilation mécanique (VMC, VMR) est obligatoire, sauf dérogation et sur justification écrite de l'opérateur en charge de l'AMO (ventilation existante suffisante, remplacement partiel des menuiseries, travaux d'isolation partiels…). Les logements équipés d'une ventilation mécanique devront être dotés des amenées d'air permanentes dans les pièces sèches (salon, séjour, chambres), ces amenées d'air étant un élément constitutif du système de ventilation et de renouvellement de l'air.
Pour tous les logements locatifs, quel que soit le type de loyer pratiqué, si le chauffage électrique préexiste, le remplacement des convecteurs par des radiateurs à inertie est exigé.

Cette aide est cumulable avec les aides de l'Anah et de la Métropole Européenne de Lille.

B4- les projets de travaux visant la **conservation du bâti et la sécurité des personnes** par une aide 4 000 € plafonnée à 50% des dépenses de travaux HT, accompagnés dans le cadre des opérations programmées de la MEL conventionnées avec l'Anah.
Ces aides concernent des travaux de mise en sécurité électrique, traitement des remontées par capillarité, intervention sur les réseaux. Compte tenu de l'état du parc privé de son territoire, la MEL souhaite soutenir le financement de ces travaux, **quand ils ne sont pas finançables par l'Anah**. Ces aides concernent également les travaux prescrits par arrêté d'insalubrité ou de mise en sécurité d'urgence, non finançables par l'Anah, mais dans la liste des travaux recevables.
Le caractère dangereux de l'installation électrique devra être justifié (diagnostic électrique, rapport de visite). Seuls les travaux de mise en sécurité seront financés.
Sont éligibles les catégories de logements suivantes :

- les logements visés par un arrêté préfectoral pris au titre de l'article 1311-4 du Code de la Santé publique ou de l'article L511-19 du Code de la Construction et de l'Habitation,
- les logements sous prescription de travaux dans le cadre d'une Déclaration d'Utilité Publique de Travaux (Opérations de Restauration Immobilière),
- les logements conventionnés LOC2 ou LOC3 en intermédiation locative.

Le propriétaire s'engage à louer son logement en tant que résidence principale pendant 3 ans à compter de la notification de la subvention.

Cette aide est cumulable avec les aides de l'Anah et de la Métropole Européenne de Lille, sur des postes de travaux qui ne seraient pas financés par celles-ci, à l'exclusion des aides aux syndicats de copropriétaires.

C. AIDES AUX ORGANISMES AGREES MAITRISE D'OUVRAGE D'INSERTION PAR LE LOGEMENT (M.O.I)

C1- une prime de 12 000€ pour les projets de **rénovation globale** des opérateurs de MOI, en complément des aides de l'Anah si bouquet de travaux, conventionnement LOC3 et atteinte de l'étiquette C minimum.

En cas de cumul d'aides, le taux de cofinancement public maximal du projet est de 80% du montant de travaux global TTC; la MEL écrêtera son aide pour respecter ce plafond.

C2- les projets de **rénovation énergétique performante** subventionnés Anah par une prime de 4 000€ sous conditions suivantes :

- réaliser des travaux d'amélioration de la performance énergétique de son logement d'un montant minimal de 15 000 € HT;
- viser une performance énergétique ≤110 kWh EP/m²/an ;
- accepter que son logement puisse faire l'objet d'un test pris en charge par la MEL (test d'étanchéité à l'air, thermographie, audit externe…) avant, pendant et/ou après travaux, pour contrôler la qualité des travaux mis en œuvre, sans que cela influe sur l'éligibilité à l'aide.

Pour tous les travaux d'isolation et en particulier de remplacement des menuiseries, l'installation d'une ventilation mécanique (VMC, VMR) est obligatoire, sauf dérogation et sur justification écrite du maître d'œuvre (ventilation existante suffisante, remplacement partiel des menuiseries, travaux d'isolation partiels…).
Les logements équipés d'une ventilation mécanique devront être dotés des amenées d'air permanentes dans les pièces sèches (salon, séjour, chambres), ces amenées d'air étant un élément constitutif du système de ventilation et de renouvellement de l'air.
Si le chauffage électrique préexiste, le remplacement des convecteurs par des radiateurs à inertie est exigé.

En cas de cumul d'aides, le taux de cofinancement public maximal du projet est de 80% du montant de travaux global TTC; la MEL écrêtera son aide pour respecter ce plafond.

D. AIDES AUX SYNDICATS DE COPROPRIETAIRES POUR LES TRAVAUX COLLECTIFS

Sont éligibles à ces aides toutes les copropriétés du territoire construites depuis plus de 15 ans, comportant au moins 65% de lots d'habitation principale pour les copropriétés de 20 lots ou moins) ou comportant au moins 75% de lots d'habitation principale pour les copropriétés de plus de 20 lots.

Les copropriétés mixtes, comprenant des lots appartenant à un bailleur social, sont éligibles à ces aides. Lorsque le bailleur social détient des lots dans une copropriété, il sera invité à rétrocéder sa quote-part de subvention aux copropriétaires privés. En cas de refus de sa part, la subvention sera calculée uniquement sur les tantièmes des copropriétaires privés.

En cas de cumul d'aides, le taux de cofinancement public maximal du projet est de 80% du montant de travaux global TTC; la MEL écrêtera son aide pour respecter ce plafond.

D1- Financer les études de conception des projets de rénovation énergétique en copropriété : Aide maîtrise d'œuvre

Cette aide est ouverte aux copropriétés accompagnées dans le cadre des opérations programmées de la MEL conventionnées avec l'Anah (AMELIO, POPAC, OPAH, Plan de sauvegarde, etc.).
Elle permet de financer les phases de conception des missions de Maîtrise d'œuvre (jusqu'à l'assistance à la passation des marchés de travaux) afin d'inciter les copropriétaires à engager le processus de rénovation énergétique de leur immeuble. Le programme de travaux, défini par l'étude de maîtrise d'œuvre, doit proposer plusieurs scénarios de travaux dont 2 a minima : l'atteinte d'un gain énergétique de 35% et du niveau BBC Reno, ou à défaut respectant un bouquet de travaux BBC-compatibles appelés solutions techniques de référence.

L'équipe de maîtrise d'œuvre devra intégrer des compétences pluridisciplinaires et intervenir dans plusieurs domaines :
- l'architecture,
- l'ingénierie thermique, acoustique, structure et fluides,
- l'économie de la construction,
- le pilotage et la coordination de chantier.

La MEL finance 50% de la dépense HT supportée par le syndicat de copropriétaires pour ces phases conception. Cette subvention est plafonnée à 1000€ par lot d'habitation principale pour les copropriétés de plus de 20 lots et à 1200€ pour les copropriétés de 20 lots ou moins.

Dans le cas des copropriétés qui délèguent leur maîtrise d'ouvrage à la régie régionale Hauts-de-France Pass Copropriété, la Métropole Européenne de Lille prend en charge 50% des deux premiers montants forfaitaires de la redevance (tranche ferme et tranche conditionnelle 1) qui comprennent le lancement et le suivi de la mission de maîtrise d'œuvre jusqu'au lancement des marchés de travaux par la régie régionale.

Afin d'éviter le double financement en cas d'aide aux travaux par la suite, l'aide aux travaux de la MEL sera calculée sur la base subventionnable travaux hors frais de maîtrise d'œuvre.

D2- Encourager les travaux de rénovation des copropriétés dégradées

Cette aide est ouverte aux copropriétés dégradées accompagnées dans une opération programmée d'amélioration de l'habitat conventionnée avec l'Anah de type OPAH CD, volet CD d'OPAH RU en complément de l'aide Anah, à hauteur de 15% de la base subventionnable Anah.

Les dépenses correspondant à la maîtrise d'œuvre ou aux autres prestations d'ingénierie hors AMO sont prises en compte dans la dépense subventionnée, hors plafond de travaux, au prorata des travaux subventionnés, sauf si elles ont déjà été financées dans le cadre de l'aide MEL à la maitrise d'œuvre.

En plan de sauvegarde, l'aide globale de la MEL au syndicat de copropriétaires est plafonnée au montant nécessaire pour atteindre les 5% de la base subventionnable nécessaires à l'abondement de l'Anah, déduction faite de la subvention à la maîtrise d'œuvre.

D3- Encourager les travaux de rénovation énergétique performante des copropriétés: AMELIO Copro - Prime Rénovation performante

Cette aide est ouverte aux copropriétés accompagnées dans une opération programmée d'amélioration de l'habitat conventionnée avec l'Anah (AMELIO, POPAC, OPAH, Plan de sauvegarde, etc.), en complément de l'aide Anah.

Cette aide est à destination des copropriétés qui fournissent un effort financier important pour réaliser un projet de travaux global qui permet d'atteindre une rénovation performante énergétiquement (≤110 kWh EP/m²/an).

Le montant de cette prime sera 1000€/lot d'habitation principale.

Cette aide est cumulable avec les aides de l'Anah et les autres aides de la Métropole Européenne de Lille.

D4- Accompagner les projets de rénovation des petites copropriétés

Les accompagnements réalisés au cours du précédent dispositif AMELIO Copro ont montré la difficulté, pour un segment du parc en copropriété, d'atteindre le gain énergétique minimum attendu de 35%. Il s'agit des ensembles immobiliers en copropriété de petite taille, situés le plus souvent en centre-ville, et soumis à des prescriptions urbaines, architecturales ou patrimoniales, qui ne permettent pas de réaliser des bouquets de travaux suffisants en termes de gain énergétique (par exemple : impossibilité d'isoler par l'extérieur les façades ou la toiture de l'immeuble).

Pour ces petites copropriétés de 20 logements ou moins, l'octroi de l'aide ne sera pas conditionné à l'atteinte d'un seuil de performance énergétique, mais à la réalisation des travaux prescrits par un audit ou par le diagnostic technique global (DTG) avec un **gain énergétique minimal de 15%.** Il pourra être dérogé à la réalisation de certains travaux prescrits par le DTG ou l'audit quand leur réalisation fait l'objet d'un avis négatif de l'Architecte des Bâtiments de France.

Cette aide est ouverte aux copropriétés accompagnées dans une opération programmée d'amélioration de l'habitat de la MEL conventionnée avec l'Anah (AMELIO, POPAC, OPAH, Plan de sauvegarde, etc.), en complément de l'aide Anah.

Le montant de cette aide sera de 15% du montant de travaux subventionnables de 25 000 € HT/lot d'habitation principale.

Les dépenses correspondant à la maîtrise d'œuvre ou aux autres prestations d'ingénierie hors AMO sont prises en compte dans la dépense subventionnée, hors plafond de travaux, au prorata des travaux subventionnés, sauf si elles ont déjà été financées dans le cadre de l'aide MEL à la maitrise d'œuvre.
Cette aide est cumulable avec les aides de l'Anah et les aides de la Métropole Européenne de Lille sauf aide copropriété dégradée.

E. DISPOSITIF PETITS TRAVAUX

Par ailleurs, pour permettre la réalisation de **petits travaux de décence, mise en sécurité, pose d'aides techniques pour les personnes âgées ou handicapées, réparations locatives et performance énergétique, second œuvre de finition,** il

est proposé de poursuivre le dispositif de conventionnement avec les associations partenaires.
Ce montage permet des cofinancements du département via le dispositif départemental Nord Énergie Habitat Solidarité (NEHS), une participation des intéressés en auto-réhabilitation accompagnée ou financière. Les associations sont subventionnées pour les certifications de leur personnel et outillages dans le cadre de la convention partenariale, afin d'assurer une qualité de service sans alourdir les devis.

L'aide de la MEL sera plafonnée à 2500€ et à 50% des travaux HT, sur une base subventionnable comprenant fournitures, main d'œuvre, valorisation de la main d'œuvre en auto-réhabilitation accompagnée ou monitorat technique.

Sont éligibles :
- les propriétaires occupants sous le plafond Anah de ressources très modestes,
- les locataires sous le plafond Anah de ressources très modestes,
- les propriétaires bailleurs de logements indécents attestés par la grille RSD Décence ou qui doivent réaliser des travaux de mise aux normes suite à la déclaration ou l'autorisation préalable de mise en location, ou suite à injonction de travaux du maire (en application du Règlement Sanitaire Départemental) ou suite à arrêté préfectoral pris au titre de l'article 1311-4 du Code de la Santé publique,
- les bailleurs mettant leur logement conventionné LOC2 ou LOC3 en gestion associative sous forme d'intermédiation locative.

TABLEAU RECAPITULATIF PREVISIONNEL DES ENGAGEMENTS

Propriétaires occupants				
Nature de l'aide	**Conditions**	**Montant de l'aide**	**Nbre de logts**	**Montant prévisionnel**
A1. Aide aux projets d'adaptation	ressources modestes et très modestes	5 à 10% des travaux et dépenses de maîtrise d'œuvre sur la base subventionnée par MaPrimeAdapt'	250	250 000€
A2. Aide aux projets de résorption de l'habitat indigne ou indécent	ressources modestes et très modestes, en opération conventionnée	5 à 10% de la base subventionnée Anah, avec maîtrise d'œuvre si pas déjà financée	20	143 000€
A3. Prime auto-réhabilitation accompagnée	ressources modestes et très modestes, en opération conventionnée	500 ou 1000€	10	10 000€
A4. Aide à la maîtrise d'œuvre	*ressources modestes et très modestes, logement indigne, en opération conventionnée*	*100% des phases de conception (ESQ à AMT), soit 60% de la mission globale* *Plafond à 5000€*	*10*	*42 000€*
A5. Prime rénovation énergétique performante	ressources modestes, très modestes, en opération conventionnée, performance ≤110 kWh EP/m²/an	4 000€	250	1 000 000€
A6. Aide à la conservation du bâti et la sécurité des personnes	*ressources modestes et très modestes, en opération conventionnée. Engagement d'occupation pendant 3 ans*	*4000€ plafonnée à 50% des travaux HT*	*110*	*357 500€*
A7. Prime à la maîtrise d'ouvrage déléguée	*ressources modestes et très modestes, en opération conventionnée Engagement d'occupation pendant 3 ans*	*600€*	*5*	*3 000€*

Propriétaires bailleurs				
Nature de l'aide	**Conditions**	**Montant de l'aide**	**Nbre de logts**	**Montant prévisionnel**
B1. Aide aux projets travaux lourds, sécurité, adaptation, transformation d'usage	Logements conventionnés LOC2 ou LOC3 après travaux, en opération conventionnée	10% des travaux et dépenses de maîtrise d'œuvre, sur la base subventionnée Anah Plafond à 8 000€	20	100 000€
B2. Prime à la sortie de vacance de logements locatifs conventionnés, avec bonification si relogement de ménage prioritaire	*Logement vacant de plus de 2 ans, conventionné Anah, en opération conventionnée Engagement de location pendant 3 ans*	*1500€ en LOC1 2500€ en LOC2 5000€ en LOC3 +2000€ si relogement de ménage prioritaire*	*6*	*15 000€*
B3. Prime rénovation performante	travaux financés par Habiter Mieux ou par MPR parcours accompagné, en opération conventionnée, performance ≤110 kWh EP/m²/an	4 000€	13	52 000 €
B4. Aide à la conservation du bâti et la sécurité des personnes	*Logement sous arrêté préfectoral art.1311-4 CSP Ou sous DUP travaux Ou conventionné Anah LOC2 ou LOC3 en intermédiation locative Engagement de location pendant 3 ans*	*4 000 € plafonnée à 50% des dépenses de travaux HT*	*15*	*52 500€*

Maîtrise d'œuvre insertion par le logement				
Nature de l'aide	**Conditions**	**Montant de l'aide**	**Nbre de logts**	**Montant prévisionnel**
C1. prime rénovation globale MOI	Bouquet de travaux, LOC3 et étiquette C après travaux	12 000€	50	600 000€
C2. Prime rénovation énergétique performante	Performance ≤110 kWh EP/m²/an	4000€	30	120 000€

Syndicats de copropriétaires				
Nature de l'aide	**Conditions**	**Montant de l'aide**	**Nbre de logts**	**Montant prévisionnel**
D1. Aide à la maîtrise d'œuvre	*Immeubles de plus de 15 ans en opération conventionnée* *2 scénarios dont 1 BBC réno*	*50% des phases de conception* *Plafond à 1000€ par lot d'habitation principale* *Plafond à 300€TTC par lot principal pour les copropriétés accompagnées par le Hauts-de-France Pass Copropriété*	*688*	*344 000€*
D2. Aide rénovation des copropriétés dégradées	Immeubles de plus de 15 ans en opération conventionnée	15% de la base Anah pour les copropriétés dégradées en OPAH RU ou OPAH CD ou Plan de Sauvegarde Aide plafonnée à l'atteinte de l'abondement Anah en cumul des aides	400	1 500 000€
D3. Prime rénovation énergétique performante	Immeubles de plus de 15 ans en opération conventionnée Travaux financés par l'Anah	1000€ par lot d'habitation principale	321	321 000€

	Performance ≤110 kWh EP/m²/an			
D4. Aide rénovation des petites copropriétés (20 logements ou moins)	Immeubles de plus de 15 ans avec au moins 65% de lots dédiés à l'habitation. Gain énergétique de 15% minimum (justification à produire)	15% d'un montant de travaux plafond de 25000€ HT par lot d'habitation principale	4	15 000€

PETITS TRAVAUX				
Nature de l'aide	**Conditions**	**Montant de l'aide**	**Nbre de logts**	**Montant prévisionnel**
Aide aux petits travaux versée aux associations conventionnées	Travaux propriétaires occupants et locataires aux ressources très modestes; propriétaires bailleurs de logements indécents ou en intermédiation locative LOC 2 ou LOC3	Aide de 2500€ plafonnée à 50% des travaux	40	75 000€

Avenant n° 9

au

Règlement intérieur des aides propres de la MEL à la réhabilitation de l'habitat privé

Article 1 : Objet de l'avenant

Le présent avenant a pour objet de prévoir le reversement de l'avance de subvention par le bénéficiaire en cas de non-démarrage des travaux, constaté en particulier par l'absence de facturation et/ou de contrôle sur place dans un délai de six mois suivant le paiement de cette avance.

Article 2 : modifications de l'article III.3 « cas particulier du versement anticipé sous forme d'avance de la subvention»

L'article III.3 modifié du règlement est rédigé comme suit :

« Le versement anticipé de subvention est accessible uniquement dans les cas suivants :

- projets soutenus par une caisse d'avance ;
- aide à la maîtrise d'œuvre ;
- aides aux organismes agréés au titre de la maîtrise d'ouvrage d'insertion par le logement.

Le bénéficiaire d'une avance de subvention s'engage à démarrer les travaux dans un délai de 6 mois à compter du paiement effectif de ladite avance.

Le démarrage des travaux est établi par tout élément probant. Il peut notamment être justifié par la production d'une ou plusieurs factures de travaux ou résulter des constatations effectuées lors d'un contrôle sur place, cette énumération n'étant pas limitative.

À défaut de justification du démarrage des travaux dans le délai précité, la Métropole Européenne de Lille peut, après avoir mis le bénéficiaire à même de présenter ses observations, décider le reversement intégral de l'avance de subvention versée.

Cette obligation de reversement ne s'applique pas lorsque le bénéficiaire justifie, par tout moyen, d'un cas de force majeure ou de circonstances indépendantes de sa volonté ayant empêché le démarrage des travaux dans le délai imparti.

L'attributaire de cette avance s'engage, par ailleurs, à produire à la MEL les factures et à faire droit à la demande de répétition de l'indu notifiée par le service Habitat privé en cas de trop perçu de subvention supérieur ou égal à 75 € mis en évidence par le calcul définitif de cette subvention après réception d'un titre de recettes émis à son encontre.

- **Modalités de versement de l'avance pour une aide individuelle à un propriétaire**

- Versement à 100%,
- Pour les aides à la maîtrise d'œuvre, le versement se fera à 100% sur présentation du contrat de maîtrise d'œuvre signé et la facture visée de l'assistant à maîtrise d'ouvrage, possiblement au maître d'œuvre mandataire sur présentation d'une procuration sous seing privé.

Devront être présentés :

- L'engagement du bénéficiaire à produire les factures à l'issue des travaux et à reverser le trop-perçu en cas de dépense d'un montant inférieur au prévisionnel ;
- Le relevé d'identité bancaire (RIB) du bénéficiaire ou du mandataire.

➢ **<u>Modalités de versement de l'avance pour une aide collective aux syndicats de copropriétaires</u>**

Le versement des aides aux syndicats de copropriétaires se fait :

- sur un compte dédié ouvert au nom du syndicat de copropriétaires pour les subventions d'un montant inférieur ou égal à 30 000€
- sur un compte travaux spécifique pour les subventions d'un montant supérieur à 30 000€
- lorsque la demande concerne un immeuble pour lequel un administrateur provisoire a été désigné, le versement de la subvention pourra être effectué sur le compte professionnel de l'administrateur provisoire, sous réserve que le syndicat de copropriétaires ne dispose pas d'un compte spécifique travaux.

Pour les aides à la maîtrise d'œuvre, le versement se fera à 100% pour des subventions de moins de 50 000€, dès la notification d'octroi de la subvention, sur présentation du contrat de maîtrise d'œuvre signé.

Pour les aides à la maîtrise d'œuvre (Moe) pour les copropriétés accompagnées par le Pass Copro Hauts de France Picardie (SPEE), le versement interviendra sur présentation du procès-verbal (PV) de l'assemblée générale n°1 validant, notamment, le lancement de la mission de Moe par le SPEE. »

Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131429-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

Pour rendu exécutoire

A Lille, le 14 oct. 2026
Le Président de la Métropole Européenne de Lille
Pour le Président
Le Directeur

Arnaud FICOT

26-C-0127

Séance du vendredi 9 octobre 2026

DELIBERATION DU CONSEIL

CADRE D'ATTRIBUTION DES AIDES POUR LE LOGEMENT LOCATIF SOCIAL ET L'ACCESSION ABORDABLE - REFERENTIEL QUALITE HABITAT - MODIFICATION N° 1

Vu la délibération n°22-C-0444 du 16 décembre 2022 actant la mise en place d'une année test sur le Référentiel Qualité en 2023 avant son entrée en vigueur en 2024 ;

Vu la délibération n°23-C-0178 du 30 juin 2023 actant l'adoption définitive du Programme local de l'Habitat pour la période 2022-2028 ;

Vu la délibération n°23-C-0427 du 15 décembre 2023 actant l'entrée en vigueur du Référentiel Qualité Habitat à partir du 1er janvier 2024 ;

Vu la délibération n°26-C-0068 du 26 juin 2026 actant la mise en place de marges de loyer pour les projets respectant le Référentiel Qualité ;

I. Exposé des motifs

Le Programme Local de l'Habitat inscrit, à son action n°21, la volonté de créer un référentiel qualité pour les nouveaux logements. C'est pourquoi la MEL a mis en place le Référentiel Qualité depuis le 1er janvier 2024, construit avec les bailleurs, les promoteurs et les communes ; il prévoit un plancher qualitatif pour tous les logements sociaux neufs et abordables agréés par la MEL. Depuis son entrée en vigueur, plus de 3 000 logements ont été soumis à ce référentiel, permettant de renforcer la qualité des projets.

Le Référentiel Qualité est un document cadre composé de critères socle et bonification. Ces critères portent notamment sur des tailles minimales de logement, des mesures pour assurer le confort d'été ou encore la présence d'espaces extérieurs privatifs dans les logements collectifs. Les opérateurs doivent respecter la totalité des critères socle pour être conforme au Référentiel Qualité. Les opérateurs peuvent également remplir des critères bonification pour avoir un niveau de soutien supplémentaire de la part de la MEL selon leur niveau obtenu (intermédiaire ou exemplaire).

En lien avec la délibération n°26-C-0068 du 26 juin 2026, les subventions liées au référentiel qualité (pour les projets atteignant un niveau supérieur au niveau socle) sont transformées en marges de loyers pour les bailleurs : 4% pour le niveau socle, 6% pour le niveau intermédiaire et 8% pour le niveau exemplaire.

La présente délibération vient modifier certains critères du Référentiel Qualité adopté en 2023. Ces modifications entreront en vigueur à partir du 1er janvier 2027. Les bailleurs, les communes et les certificateurs ont été associés à ces modifications.

Les modifications du Référentiel Qualité comportent plusieurs lignes directrices tout en ne complexifiant pas la démarche notamment en gardant un nombre de critères constant :

- Développer la complémentarité entre le Référentiel Qualité Habitat et les ambitions du PCAET de la MEL, notamment en insérant un critère de matériaux biosourcés en socle pour favoriser la séquestration de carbone ;
- Récompenser les projets prévoyant de la production d'énergie renouvelable via des critères en bonification pour la pose de panneaux solaires ou pour le recours à la géothermie ;
- Favoriser la plantation d'arbres en concordance avec le projet de planter un million d'arbres sur la MEL ;
- Mieux prendre en compte l'accessibilité des logements pour les personnes en situation de handicap ;
- Garantir la faisabilité économique des opérations en limitant les surcoûts éventuels engendrés par les nouveaux critères.

Le référentiel ainsi modifié est annexé à la présente délibération.

II. Dispositif décisionnel

Par conséquent, la commission principale Aménagement, Habitat, Politique de la ville, Foncier, Urba., GDV consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) D'approuver la modification du référentiel qualité.

Résultat du vote : ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ DES SUFFRAGES EXPRIMÉS
Le groupe Métropole écologiste citoyenne et solidaire s'étant abstenu. Mme Fatima BENSLIMAN et Mme Emilie CROES ainsi que M. Nassim SIDHOUM s'étant abstenus. Mme Lahouaria ADDOUCHE, Mme Tahina BOTTON, Mme Myriam CAU, Mme Khadija GORWA-GHOMARI, Mme Julie GARCIA et Mme Camir KERIFA ainsi que M. Ugo BERNALICIS, M. Eric BOCQUET, M. Dalil DIAB, M. Roland D'ARGY, M. Lucas FOURNIER, M. David GUIRAUD, M. Eddie JACQUEMART, M. Hakim KHITER, M. Patrick KOLEBACKI, M. Mehdi MASSROUR, M. Samir OUANES et M. Florian VERTRIEST n'ayant pas pris part au vote.

RÉFÉRENTIEL QUALITÉ MEL

Chaque opération incluant du logement social devra s'inscrire dans les dispositions réglementaires, notamment énergétiques, et respecter les orientations du PLU (notamment l'OAP climat, air, risques et santé).

Application au logement neuf uniquement

Référentiel qualité composé de trois niveaux d'exigence :
Niveau socle - à atteindre a minima pour bénéficier des aides de la MEL
Niveau 1 - bonification soit par des aides soit par les marges locales
Niveau 2 - bonification soit par des aides soit par les marges locales

Thème	Objectif	Exigences	Précisions	Justificatifs	Socle	Bonification
1/ MOBILITE	Favoriser la mobilité active	*Condition d'application : opérations de plus de 50 logements* Réaliser un schéma des mobilités à l'échelle de l'opération	Le document doit spécifier l'implantation du bâtiment (entrée principale) par rapport aux principales stations de transport : station de bus, station de métro, de tramway, de vélo en libre service ou d'autopartage ou d'une gare avec fréquence de passage. Il doit spécifier l'accessibilité de l'opération (routière, vélo ou piétonne) - la distance des modes doux. Les distances précisées correspondent au trajet emprunté à pied et non la distance à vol d'oiseau.	Schéma de mobilité	X	
		Aménager des cheminements et des accès aux bâtiments dédiés aux piétons, aux deux roues et autres modes actifs.	Les chemins doivent être non glissants et éclairés par un système de détection de présence.	Plan de masse	X	
		Mettre en place des stationnements vélos et vélos cargo faciles d'accès, équipées (arceaux…) adaptées, sécurisées (couverts et clos) pour les occupants	Accès ne comprenant pas plus de 2 portes à franchir, des portes automatiques et suffisamment larges. Stationnement de vélo dimensionné conformément à la réglementation (2,6 m2 pour les vélos cargos et 1,5 m² hors dégagement pour les vélos) situé à moins de 50 mètres de l'entrée du bâtiment	Plan masse localisant les stationnements vélos + plan de niveau correspondant	X	
	Réduire l'impact de la mobilité	Informer les occupants des possibilités qui s'offrent à eux pour se déplacer autrement qu'en voiture. Faciliter le vélo partage et l'auto partage	Information des occupants sur la mobilité durable qui s'offre à eux grâce à des panneaux signalétiques sur le site mais également des applications. Concerne le vélo partage, l'autopartage et les transports en communs.	Justification des moyens mis en place par une note écrite	X	
		Mettre en place une station de gonflage et réparation dans le local vélos	Installation d'un emplacement dans le local vélos permettant la réparation et l'entretien des vélos par les occupants du bâtiment	Plan de masse		X
		Aménager un stationnement vélo extérieur non clos pour les visiteurs en plus des obligations réglementaires	Mise en place d'un stationnement vélo extérieur non clos pour les visiteurs est prévus sur la même unité foncière que le bâtiment Les arceaux de types « pince-roues » sont proscrits	Plan de masse		X
		Mettre à disposition des espaces auprès des usagers et riverains pour un service de mobilité partagée s'il n'est pas disponible à proximité et s'il existe un gestionnaire	Dans le cas, où le service n'est pas disponible à proximité, un espace est réservé pour un service de mobilité partagée pour les usagers et riverains. (Autopartage et vélo-partage)	Identification de l'espace dédié dans le plan de masse		X

2/ ENERGIE ET EAU	Préserver la ressource en eau	Installer des appareils hydro-économes au niveau de tous les points d'eau selon le classement ECAU	Classement ECAU (Économie eau :E0 /confort: min C2/Niveau sonore: min A1/ Usure: min U3)	Caractéristiques des appareils installés et classement ECAU	X	
	Faciliter l'utilisation et l'entretien des équipements	Prévoir une explication du fonctionnement des installations techniques	Information du maitre d'ouvrage des différents points techniques des installations (appareils, tableau électrique) grâce à une note explicative accessible a toutes les personnes ayant accès aux bâtiments	Note explicative	X	
		Informer les occupants des bonnes pratiques à adopter pour consommer peu d'énergie et d'eau tout en vivant confortablement	Des recommandations de gestes quotidiens, permettant une optimisation des consommations d'énergie et d'eau, sans altérer la notion de confort, seront fournies sous forme d'un guide.	Guide diffusé aux occupants	X	
	Économiser l'énergie et limiter l'empreinte carbone du projet	Atteindre un niveau de performance énergétique supérieur à la réglementation, tendant vers le passif	Performance énergétique	RE 2012-20 ou RE2020 - 5% Bbio ou Cep		X
				bbio-10 ou cep-10%		X
				Bbio -20% ou Cep-20%		X
				Bâtiment passif - Un besoin de chauffage inférieur à 15 kWh d'énergie utile par m² de surface de référence énergétique et par an		X
		Raccordement au réseau de chaleur urbain : eau chaude sanitaire et/ou chauffage		Étude thermique mentionnant le nom du réseau ⇨ En phase conception : déclaration des caractéristiques du constructeur (taux d'EnR et coût carbone du kWh) ⇨ En phase exécution : titre V du réseau de chaleur		X
		Récupérer et réutiliser l'eau grise	Mise en place d'un système permettant de récupérer les eaux grises afin de l'utiliser pour l'arrosage des espaces verts et/ou usage domestique	Caractéristiques du système installé		X
		Récupérer et réutiliser l'eau grise pour l'arrosage des espaces verts et WC	Mise en place d'un système permettant de récupérer les eaux grises afin de l'utiliser pour l'arrosage des espaces verts et/ou usage domestique	Caractéristiques du système installé		X
	Production d'énergie renouvelable	Prévoir une production d'énergie renouvelable via la pose de panneaux solaires photovoltaïques ou thermiques	Couvrir a minima 30% de la surface de toiture avec des panneaux solaires	Note de calcul énergie renouvelable et plan correspondant		X
		Prévoir une production d'énergie renouvelable via la géothermie	Ne pas hésiter à s'appuyer sur le cadastre géothermique de la MEL Critère non concerné pour les communes Gardiennes de l'eau, les impossibilités techniques et les projets de moins de 10 logements	Note de calcul énergie renouvelable et plan correspondant		X
	Suivre dans le temps	Suivre et analyser les consommations du bâtiment (énergie et eau), sur les 2 ou 3 premières années (pour les bâtiments de plus de 10 logements)	Un suivi de la consommation énergétique et en eau pour les bâtiment de plus de 10 logements est réalisé sur les 3 premières années afin d'analyser et d'apporter des préconisations pour la réduction de la consommation	Réalisation d'une évaluation de la consommation énergétique et en eau du bâtiment		X
	Privilégier l'économie circulaire	En cas de démolition/reconstruction, justifier par une analyse multicritères l'intérêt de la démolition par rapport à une réhabilitation	Réalisation d'une analyse permettant de justifier le choix de la démolition par rapport à une réhabilitation.	Réalisation d'une analyse multicritères	X	

3/MATERIAUX, BAS CARBONE, ECONOMIE CIRCULAIRE	Faciliter la réduction des déchets à la source, faciliter le tri, la collecte et la valorisation des déchets	Proposer des aménagements extérieurs, dispositifs, équipements adaptés à l'environnement et/ou actions de prévention pour faciliter la valorisation des déchets sur place (ex composteurs…), le tri, le stockage éventuel et la collecte des déchets ménagers		Note explicative	X	
		Gestion déchets phase chantier Supérieure à 70% de la masse totale de déchets générés	La quantité de déchets de chantier de construction en valorisation matière, hors déchets de terrassement et hors déchets dangereux est de 70%.	Bordereau de suivis des déchets Tableau de synthèse des matériaux mentionnant les solutions de valorisation et leur taux Justificatif de la valorisation des déchets		X
		En cas de démolition, atteindre un taux de valorisation des déchets issus de la démolition supérieur à 70%	L'obtention de cette exigence suppose de justifier d'un taux de valorisation matière de 70% issus de la démolition	Bordereau de suivis des déchets Tableau de synthèse des matériaux mentionnant les solutions de valorisation et leur taux Justificatif de la valorisation des déchets		X
		Organiser le réemploi à l'échelle de l'opération (matériaux, terres, gravats, etc.)	Utiliser a minima 3 matériaux de réemploi ou recyclés dans au moins 2 familles de produits	Liste des matériaux pour lesquels il est envisagé d'appliquer cet engagement Vérification de l'Indice construction		X
			Utiliser a minima 6 matériaux de réemploi ou recyclés dans au moins 2 familles de produits	Liste des matériaux pour lesquels il est envisagé d'appliquer cet engagement Vérification de l'Indice construction		X
	Privilégier l'utilisation de	Utiliser des matériaux biosourcés ou à faible impact carbone dans la construction du bâtiment	Intégrer des matériaux biosourcés à hauteur de 10 kg de carbone stocké /m² de SDP	Notice matériaux, avec la liste des matériaux envisagés ou pièces graphiques avec repérage des matériaux envisagé	X	
			Intégrer des matériaux biosourcés à hauteur de 20 kg de carbone stocké /m² de SDP	Notice matériaux, avec la liste des matériaux envisagés ou pièces graphiques avec repérage des matériaux envisagé		X

	matériaux durables et/ou locaux		Intégrer des matériaux biosourcés à hauteur de 30 kg de carbone stocké /m² de SDP	Notice matériaux, avec la liste des matériaux envisagés ou pièces graphiques avec repérage des matériaux envisagé		X
		Recourir à au moins 1 matériau ou une famille de produits produits localement (ex : bois, brique, paille, chanvre, isolant textile… avec d < 200 km) parmi les matériaux et familles de produits de gros œuvre et second œuvre	1 matériau utilisé	Liste des matériaux pour lesquels un approvisionnement local est envisagé		X
			2 matériaux utilisés			X
			<3 matériaux utilisés			X
		Prendre des dispositions pour que la réversibilité ou modularité des espaces de parking et rez-de-chaussée soit possible	Prendre des dispositions pour assurer la modularité- mutabilité d'au moins 20% des locaux à partir de 50 logements. Modulables par ajout ou suppression de cloisons sans modification des réseaux d'eau et d'électricité.	Schémas de réversibilité et plan des logements		X
4/NATURE ET BIODIVERSITE	Préserver et protéger la biodiversité	Mettre en œuvre un éclairage limitant la pollution lumineuse	Mesure prise pour limiter la pollution lumineuse Installation d'éclairage LED orientés vers le sol et/ou éclairage par détecteur de présence	Liste des mesures prévues	X	
	Créer des milieux et habitats naturels diversifiés	Planter un nombre important de nouveaux arbres dans le projet	Nombre d'arbres net du projet (suppression des arbres abattus dans le projet) avec participation au comptage MEL selon les prescriptions du plan 1 million d'arbres de la MEL. Les arbres et arbustes doivent être référencés dans la liste des espèces éligibles de la MEL. Atteindre un minimum en ratio de 10 arbres pour 1 000 m² de surface au sol du projet.	Plan masse avec décompte du nombre net d'arbres		X
		Élaborer un plan d'entretien des espaces verts et le présenter au gestionnaire	Réalisation d'un plan d'entretien des espaces verts afin de permettre au gestionnaire de savoir comment gérer cet espace. Il comprend : un inventaire des espaces verts, un classement selon l'entretien et une présentation des techniques de gestion naturelles	Plan d'entretien des espaces verts	X	
		Choisir des espèces végétales indigènes, diversifiées, résistantes à la chaleur en tenant compte de leur caractère allergisant	Les espèces plantées sont : • non invasives • peu allergènes : l'introduction d'espèces allergènes ne dépasse pas 25% • adaptées au climat et au terrain • s'appuyant sur des strates végétales diversifiées.	Liste des espèces végétales retenues	X	
	Connaître l'état existant et planifier	Réaliser un diagnostic écologique du site incluant des préconisations pour la conception(arbres remarquables…)	Diagnostic écologique réalisé avec inventaire du site, des recommandations sur la superficie des espaces végétalisés, la continuité écologique et la préservation des espèces	Diagnostic + Justification écrite des éléments de diagnostic pris en compte dans la conception		X
	Préserver et protéger la biodiversité (faune et flore)	Mesures prises pour limiter les obstacles de circulation de la faune	Limiter les obstacles à la circulation de la faune en limitant les pièges à faunes (bordures , regards…) Avantager la plantation de haie par rapport à une palissade (des clôtures habitat)	Plan masse et justificatif écrit des choix envisagés		X
		Mettre en place des gîtes et des nichoirs	Présence de gites et nichoirs sur le site	Plan correspondant		X
		Mettre en œuvre des mares écologiques ou noues végétalisées	Présence de mare écologique ou de noue végétalisé	Plan correspondant		X
	Animer	Agriculture urbaine et surfaces dédiés aux jardins	Dédier une surface aux cultures nourricières, en pleine terre lorsque la nature du sol le permet, animée et gérée,	Fiche projet qui présente la surface et les modalités d'animation		X
		Assurer l'animation de ces surfaces potagères la 1ère année et inclure à cette animation une action sur le compostage		Note justificative des moyens déployés		X
		Favoriser une bonne circulation de l'air par l'orientation et l'implantation des bâtiments en prenant en compte les vents dominants durant l'été	Le projet prévoit une analyse des vents dominants sur le site pour justifier de l'implantions et l'orientation des bâtiments	Analyse des vents dominants	X	

5/ADAPTATION AU CHANGEMENT CLIMATIQUE	Concevoir des bâtiments confortables toute l'année	Exploiter les potentialités climatiques du site	Concevoir le projet en s'appuyant sur une simulation thermique dynamique, tenant compte des changements climatiques en cours	STD réalisée	X	
		Maximiser le nombre de logements traversant ou bi-orientés	Obligatoire pour les logements T4 et plus	Plans architecte	X	
			40% pour les logements T3		X	
			60% pour les logements T3 et plus			X
			80% pour les logements T3 et plus			X
		Mettre en place des protections solaires extérieures adaptées, fixes ou mobiles au sud, à l'est et à l'ouest	Le logement prévoit l'installation des protections solaires extérieures adaptées à l'architecture du bâtiment	Justificatif du choix de protection solaire extérieures envisagé	X	
		Permettre de surventiler durant la nuit pour rafraîchir (exception pour les logements passifs)	Une surventilation nocturne en pièces principales est prévue dans le logement grâce à un système de rafraichissement sans utilisation de machine frigorifique.	Justificatif du choix envisagé	X	
		Végétaliser les toitures terrasses en leur donnant une fonction support de biodiversité	Au moins 50% de la toiture du bâtiment est végétalisée	Plans des toitures		X
		Préserver les arbres existants et favoriser la plantation d'arbres de haute tige	Préserver les arbres existants à hauteur de 80% - en cas d'impossibilité de conservation prévoir une compensation de 3 arbres nouveaux pour 1 enlevé Favoriser la plantation d'arbres de haute tige (arbre de plus de 2m de tronc) devant les façades (principalement celles orientées vers le Sud-Ouest) tout en respectant les contraintes liés aux réseaux et fondations. En cas d'impossibilité dans les rues étroites et d'implantation sur rue, privilégier la végétalisation des façades.	Plan de végétalisation prévu		X
		En cas d'installation de carport, recours au photovoltaïque et/ou végétalisation		Plan masse et présentation du choix de carport	X	
		En cas de stationnement aérien, prévoir un revêtement perméable		Plan masse et fiches technique des produits si produits spécifiques		X
		Viser une densité brute supérieure à 50 logements/hectares en tenant compte du contexte urbain		Plan de masse et plans des logements		X
	Informer	Informer les occupants des dispositifs mis en place pour le confort d'été, et les sensibiliser aux bons gestes à adopter	Guide distribué aux habitants les informant des bons gestes à adopter pour améliorer le confort d'été	Guide diffusé aux occupants	X	
	Assurer le confort acoustique	Tenir compte de la localisation du site sur la cartographie bruit de l'environnement pour concevoir le projet	Lors de la phase conception du projet, une analyse des atouts et contraintes du site est réalisé afin d'améliorer l'intégration de l'ouvrage.	Analyse réalisée	X	
		Réduire les bruits de choc entre les logements	Utilisation de matériaux certifiés QB30 "Revêtement de sols résilients" et QB31 "Revêtement de sols textiles" avec un classement UPEC ; ● QB14 "Sous-couches acoustiques minces" ; ● QB13 "Dalles à plots ou plaques rainurées pour plancher chauffant et rafraîchissant "	Niveau 55: L'nT,w ≤ 58 - 3 dB		X
				Niveau 52: L'nT,w ≤ 58 - 6 dB		X
				Niveau 50: L'nT,w ≤ 58 - 8 dB		X

6/BIEN-ETRE	Favoriser la qualité de l'air	Choisir les produits de construction afin de limiter au maximum les émissions issues de ces produits	Les produits de construction doivent au minimum respecter : ● le niveau A+ de l'étiquette "Émissions dans l'air intérieur" définie par l'arrêté du 19 avril 2011 relatif à l'étiquetage des produits de construction ou de revêtement de mur ou de sol et des peintures et vernis sur leurs émissions de polluants volatils ; ● le niveau A si le produit a fait l'objet d'une certification (par exemple NF Environnement, etc.).	Fiche technique des produits de construction	X	
	Concevoir des logements confortables	Concevoir des logements de taille confortable, respectant les valeurs cibles de surface habitable par typologie	Les valeurs cibles de surface habitable à respecter sont:T1 : 28 m² ; T2 : 45 m² ; T3 : 62 m² ; T4 : 79 m² ; T5 : 96 m ² pour au moins 80% des logements par typologie	Plan masse du bâtiment indiquant les surfaces et les typologies des logements	X	
		La surface habitable du couple cuisine-séjour devra respectée une surface minimale	La surface habitable du couple cuisine-séjour devra être supérieure aux valeurs suivantes par typologie pour au moins 80% des logements : T2 : 25 m² ; T3 : 27 m² ; T4 : 29 m² ; T5 : 31 m²	Plan masse du bâtiment indiquant les surfaces et les typologies des logements	X	
		Pour les T3 ou plus, il y a au moins un toilette séparé	Présence d'un toilette séparé dans un logement de type T3	Plan masse du bâtiment indiquant les surfaces et les typologies des logements	X	
		Pour les T2 ou plus, il y a au moins un toilette séparé	Présence d'un toilette indépendant pour les logements de type T2 ou plus	Plan masse du bâtiment indiquant les surfaces et les typologies des logements		X
		Pour les T4 ou plus un deuxième toilette est prévu	Présence d'un toilette indépendant pour les logements de type T4 ou plus	Plan masse du bâtiment indiquant les surfaces et les typologies des logements		X
		Offrir un maximum de possibilités pour la disposition rationnelle des meubles et produire des plans de meublabilité.		Plans de meublabilité	X	
		Prévoir des espaces de rangement et de stockage, dont obligatoirement un cellier (ou cave, grenier, garage..) pour les T4 et plus et un rangement dans l'entrée pour les T2 et plus		Tableau des surfaces des logements	X	
		Prévoir une surface au sol au moins égale à 0,2 m² pour le tri des déchets dans la cuisine ou le cellier ou un emplacement sous évier		Tableau des surfaces des logements	X	
		50% des logements collectifs disposent d'espaces annexes extérieurs privatifs	Doter les logements collectifs d'espaces annexes extérieurs privatifs d'une surface minimale de 3,5 m² avec une profondeur supérieure à 1,5 m pour au moins 50% des logements (sauf impossibilité réglementaire à justifier)	Plan masse du bâtiment indiquant les surfaces et les typologies des logements	X	
		80 % des logements collectifs disposent d'espaces annexes extérieurs privatifs	Doter les logements collectifs d'espaces annexes extérieurs privatifs d'une surface minimale de 3,5 m² avec une profondeur supérieure à 1,5 m pour au moins 80% des logements (sauf impossibilité réglementaire à justifier)	Plan masse du bâtiment indiquant les surfaces et les typologies des logements		X
		Positionner les locaux communs sur les cheminements utilisés naturellement par les habitants depuis leur logement		Plan masse du bâtiment	X	
		La majorité des salles de bain de l'opération dispose d'une fenêtre		Plan logement et tableau des surfaces		X
		La surface minimale par chambre est de 10,5 m² et au moins une chambre a une surface de 12m² ou plus.		Plan logement et tableau des surfaces		X
		Prévoir une cuisine séparable éclairée naturellement et ventilée de manière indépendante à partir du T3		Plan logement et tableau des surfaces		X

	Concevoir des logements adaptés aux personnes en situation de handicap	Prises et interrupteurs à hauteur confortable	Les prises devront être positionnées à 40 cm minimum (maximum à 130 cm) et les interrupteurs devront être positionnées à 90 cm minimum (maximum à 130cm cf norme NF C15-100)	Plan des détails techniques	X	
		Automatisation de l'ouverture des portes d'entrée d'immeubles		Plan des détails techniques		X
7/ENVIRONNEMENT ET QUALITE	Faciliter l'intégration du projet dans son environnement	Mettre en œuvre un revêtement de façade de qualité et adapté par rapport au bâti environnant	Utiliser un revêtement en cohérence avec la charte des couleurs de la ville ou se situe le projet.	Plan des façades et des toitures Justificatif des choix de matériaux avec la note CSTB Représentation de l'aspect extérieur du bâtiment	X	
		Lutter contre les ilots de chaleur par la végétalisation du site , la présence de plan d'eau et l'utilisation de matériaux à forte albédo	Calcul de l'albédo des matériaux de façade et/ou de toiture a minima 0,45 Mettre en place des zones ombragées sur le site (plantation d'arbres)	L'albédo des différents matériaux et plan masse dans le cas d'aménagement paysager	X	
		Veiller à la bonne intégration des boitiers (Boites aux lettres, compteurs concessionnaire)	Indépendamment de leur nombre, l'intégration des boitiers tel que les boites aux lettres et compteurs sont accessibles et sont intégrés dans le bâti. Ils doivent avoir un accès sécuritaire, un accès direct et non derrière un grillage.	Plan de masse précisant l'endroit ou sont installés les boitiers	X	
		Veiller à la lisibilité et la qualité de l'adressage	Le numéro de rue est visible depuis l'espace public. Mise en place d'un panneau signalétique en bordure de l'espace public indiquant le bâtiment	Justificatif de l'endroit ou le numéro de rue est installé	X	
	Traitement transition espace public - espace privé	Veiller à la bonne transition espace public- espace privé et aux problèmes liés au frontage de rue	Au moins une des solutions suivantes est utilisée pour le traitement de la transition espace public et privé: - L'utilisation du relief, c'est-à-dire de surélever le bâtiment par rapport à l'espace public - Mise en place de plantations (haies) et d'une bande de recul en frontage de l'immeuble - Mise en place d'une clôture pour délimiter l'espace public du privé - Des jardinières et des mobiliers urbains sont installées pour organiser la circulation autour du bâtiment - Création de jardins privés au rez-de-chaussée	Plan de masse et justificatif des choix envisagés		X

Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131441-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

Pour rendu exécutoire

A Lille, le 14 oct. 2026
Le Président de la Métropole Européenne de Lille
Pour le Président
Le Directeur
Arnaud FICOT

26-C-0128

Séance du vendredi 9 octobre 2026

DELIBERATION DU CONSEIL

PROGRAMME DE LOGEMENTS SENIORS OCTAVE - CARSAT - CONVENTION FINANCIERE DE DELEGATION DE CREDITS 2023-2026 - PROLONGATION

Vu le Code général des collectivités territoriales, notamment son article L.5211-10 ;

Vu la délibération n°13-C-0173 du 19 avril 2013 pour l'aide expérimentale aux logements adaptés pour le vieillissement (OCTAVE) ;

Vu la délibération n°23-C-0444 du 16 décembre 2022 actant la participation métropolitaine en vue de l'amélioration du parc locatif social ;

Vu la délibération n°23-C-0178 du 30 juin 2023 actant l'adoption définitive du Programme local de l'habit pour la période 2022-2028 ;

Vu la délibération n°23-C-0297 du Conseil du 20 octobre 2023 actant la convention entre la CARSAT Hauts-de-France et la MEL qui définit et encadre les modalités d'intervention, d'instruction et de versement du financement valables sur l'ensemble des communes de la MEL ;

I. Exposé des motifs

Le programme métropolitain OCTAVE vise à développer une offre de logements sociaux adaptés et accompagnés à destination des seniors avec le concours de plusieurs partenaires dont la CARSAT Hauts-de-France, cofinanceur historique du dispositif.

Par délibération n°23-C-0297, le Conseil métropolitain a approuvé la conclusion d'une convention de partenariat entre la MEL et la CARSAT Hauts-de-France pour la période 2023-2026. Cette convention prévoit une délégation de crédits de la CARSAT à la MEL d'un montant total de 450 000 € : répartis entre 350 000 € en investissement et 100 000 € en fonctionnement.

Conformément à cette convention, la totalité des crédits délégués en investissement, soit 350 000 €, a été versée à la MEL dès le début du partenariat en 2023.

À ce jour, 203 000 € ont été engagés au bénéfice de 8 opérations OCTAVE, retenues conjointement par la MEL et la CARSAT Hauts-de-France dans le cadre de la programmation (cf. tableau remis en annexe). Des aléas intervenus dans la réalisation de certains chantiers ont entraîné un décalage du démarrage des travaux, reportant d'autant les conditions de versement des subventions. En effet, les

paiements aux bailleurs sont subordonnés à la réalisation d'une visite de conformité ainsi qu'à la livraison effective des logements.

Afin de tenir compte de ces décalages, les instances nationales de l'Assurance Retraite ont autorisé la prorogation de la période de mise en paiement des subventions jusqu'au 31 octobre 2029 pour les 8 opérations concernées.

Les évolutions précitées sont formalisées par un avenant à la convention conclue pour la période 2023-2026.

Sur les 350 000 € de crédits d'investissement délégués à la MEL, un montant de 147 000 € n'a pas été mobilisé. Ce reliquat s'explique par deux facteurs :

- D'une part, certaines opérations OCTAVE, plus petites que prévues initialement, ont généré un trop perçu de 77 000 € ;
- D'autre part, le report de programmation de plusieurs sites OCTAVE du fait de calendriers glissants sur certaines opérations d'aménagement (Loos Verlinde, La Chapelle d'Armentières) ont produit un non-utilisé de 70 000 €.

Au vu de ces éléments, il convient de restituer à la CARSAT Hauts-de-France la somme de 147 000 € correspondant aux crédits d'investissement non utilisés dans le cadre de la convention 2023-2026.

Les crédits en fonctionnement sont, quant à eux, versés "au plus juste" par la CARSAT Hauts-de-France à la MEL dès lors que le service gérontologique Feron-Vrau en fait la demande. Pour rappel, l'association gérontologique Feron-Vrau est l'accompagnatrice historique des locataires OCTAVE depuis l'origine du programme.

Sur l'enveloppe conventionnelle de 100 000 €, un montant de 80 000 € a été sollicité et versé depuis 2023, par l'entremise de la MEL. Le solde de 20 000 € n'ayant pas été appelé, aucun reversement n'est à prévoir au titre des crédits de fonctionnement.

Ces faits étant exposés, à la demande de la CARSAT Hauts-de-France, les Membres de la Commission des Affaires Sanitaires et Sociales se sont prononcés favorablement sur la régularisation de la convention n° 59.22.314 qui prévoit :

- La prolongation de sa durée jusqu'au 31 décembre 2029, avec transmission des pièces justificatives de solde au plus tard le 31 octobre 2029, au regard de l'état d'avancement réel des projets et des contraintes opérationnelles rencontrées,

- La modification de son périmètre, diminuant le nombre de programmes OCTAVE soutenus de 10 à 8.

De part et d'autre, le partenariat en place est évalué comme très satisfaisant ainsi que par les bailleurs sociaux porteurs d'opérations dans la mesure où la convention leur assure de fait un financement renforcé de leur projet.

Accusé certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131441-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

La présente délibération permet d'ouvrir la voie à un nouveau conventionnement pluriannuel entre la MEL et la CARSAT à compter de 2027, à la fois sur le soutien aux opérations immobilières OCTAVE mais plus largement sur les différentes offres d'habitat proposées aux seniors, les deux institutions se rejoignant en matière de prévention de la perte d'autonomie et de stratégie du bien vieillir à domicile.

II. Dispositif décisionnel

Par conséquent, la commission principale Aménagement, Habitat, Politique de la ville, Foncier, Urba., GDV consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1. D'approuver les termes de l'avenant à la convention 2023-2026 pour proroger la mise en paiement des opérations OCTAVE jusqu'au 31 octobre 2029 ;

2. D'autoriser Monsieur le Président ou son représentant délégué à signer l'avenant de ladite convention ;

3. D'approuver le reversement des crédits d'investissement non utilisés à la CARSAT Hauts-de-France pour un montant de 147 000 € ;

4. D'imputer les dépenses d'un montant de 147 000 € TTC aux crédits inscrits au budget général en section investissement.

Résultat du vote : ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ DES SUFFRAGES EXPRIMÉS
M. Eric BOCQUET et M. Florian VERTRIEST s'étant abstenus. Mme Lahouaria ADDOUCHE, Mme Fatima BENSLIMAN, Mme Tahina BOTTON, Mme Myriam CAU, Mme Emilie CROES, Mme Khadija GORWA-GHOMARI, Mme Julie GARCIA et Mme Camir KERIFA ainsi que M. Ugo BERNALICIS, M. Dalil DIAB, M. Roland D'ARGY, M. Lucas FOURNIER, M. David GUIRAUD, M. Eddie JACQUEMART, M. Hakim KHITER, M. Patrick KOLEBACKI, M. Louis Pascal LEBARGY, M. Mehdi MASSROUR, M. Samir OUANES et M. Nassim SIDHOUM n'ayant pas pris part au vote.

ETAT RECAPITULATIF ANNUEL DES PROJETS OCTAVE RETENUS EN PROGRAMMATION
établi au 26.01.2025

Programme OCTAVE en vertu de la délibération 23 -C- 0297 du 20 octobre 2023
et de la Convention MEL/CARSAT pour la période 2023-2026

Année de Programmation	Portage Tripartite			Opération		Nombre de logements					Aide Carsat (crédits délégués à la MEL)		Aide MEL OCTAVE (en complément des aides en PLUS PLAI)	
	BAILLEUR	VILLE	SERVICE	Site proposé	Nature Opération	Total LLS	Total Octave	dont PLUS Octave	dont PLAI Octave	dont PLAI-Adapté Octave	INVESTISSEMENT : 350 000€ déjà versés à la MEL	FONCTIONNEMENT : 100 000€ versés à la demande	INVESTISSEMENT (hors aides à la pierre)	FONCTIONNEMENT
2023	LMH	SECLIN	FERON VRAU	La Mouchonnière	NEUF (QPV)	31	8	6	2	0	28 000,00 €	10 000,00 €	60 000 €	0,00 €
2023	LMH	TRESSIN	FERON VRAU	rue Brabant	NEUF (ANRU)	21	6	3	3	0	21 000,00 €	10 000,00 €	45 000 €	0,00 €
2024	SIA HABITAT	ROUBAIX	FERON VRAU	196 rue Gambetta (site Polygone)	NEUF (QPV)	28	8	6	2	0	28 000,00 €	10 000,00 €	60 000 €	0,00 €
2025	CDC HABITAT	LAMBERSART	FERON VRAU	rue Eugénie Descamps (site Briquetterie)	NEUF	52	8	6	2	0	28 000,00 €	10 000,00 €	60 000 €	0,00 €
2025	Habitat Hauts de France	LAMBERSART	FERON VRAU	15 Blvd Lyautey	NEUF	14	8	4	4	0	28 000,00 €	10 000,00 €	60 000 €	0,00 €
2025	SIA HABITAT	PERENCHIES	FERON VRAU	3/5 rue de Lomme	NEUF	53	8	4	4	0	28 000,00 €	10 000,00 €	60 000 €	0,00 €
2025	Habitat du Nord	LOOS	FERON VRAU	1 rue de la Basse Marlière	NEUF (par Acquisition Amélioration)	18	6	4	2	0	21 000,00 €	10 000,00 €	45 000 €	0,00 €
2025	3F Notre Logis	QUESNOY SUR DEULE	FERON VRAU	29 rue d'Ypres	NEUF	18	6	4	2	0	21 000,00 €	10 000,00 €	45 000 €	0,00 €
							58				203 000,00 €	80 000,00 €	435 000 €	0,00 €
										Reste sur les crédits CARSAT délégués à la MEL :	*147 000,00 € à restituer à la Carsat*	*20 000,00 € à ne pas solliciter*		

AVENANT N°1
A LA CONVENTION DU 29 NOVEMBRE 2023

ENTRE LES SOUSSIGNEES :

La Caisse d'Assurance Retraite et de la Santé au Travail Hauts-de-France,

Ayant son siège à Villeneuve d'Ascq, 11 allée Vauban,

Représentée par Monsieur Hugues BARDOUX, Directeur Général,

Dûment mandaté à cet effet,

Ci-après dénommée « la Carsat Hauts-de-France »,

d'une part,

et :

La Métropole Européenne de Lille,

Ayant son siège social au 2 boulevard des Cités Unies - CS 70043 - 59040 Lille Cedex,

représentée par Monsieur Éric SKYRONKA, Président, dûment mandaté à cet effet,

Ci-après dénommée « la MEL »,

d'autre part,

Le présent avenant a pour objet de prolonger la durée de la convention jusqu'au 31 décembre 2029, de fixer au 31 octobre 2029 la date limite de transmission des pièces justificatives permettant le versement du solde des financements, et de modifier le périmètre de la convention afin de ramener le nombre de programmes OCTAVE soutenus de dix à huit, avec les conséquences financières qui en découlent.

Ces modifications ont été présentées et validées par la Commission des Affaires Sanitaires et Sociales du 11 mai 2026.

ARTICLE UN

L'article 2 « Objectifs et modalités de l'action » de la convention du 29 novembre 2023 est modifié dans son article 2.1 par ce qui suit (les autres articles restants inchangés dans leurs dispositions) :

Article 2.1. Objectifs de l'action

Le programme OCTAVE a pour objectif de proposer aux personnes âgées une offre d'habitat adaptée et abordable, favorisant le maintien de l'autonomie et complétée par l'intervention d'un service d'accompagnement à l'avancée en âge.

Le périmètre du soutien accordé dans le cadre de la présente convention est définitivement fixé à huit opérations OCTAVE. Ces opérations sont situées à Seclin, Tressin, Roubaix, Lambersart/Lyautey, Quesnoy-sur-Deûle, Loos La Marlière, Pérenchies et Lambersart/Briqueterie.

La période 2026-2029 est exclusivement destinée à permettre l'achèvement, la mise en service, le contrôle de conformité, l'évaluation et la clôture administrative et financière de ces huit opérations. Elle n'emporte pas l'ouverture d'une nouvelle programmation de projets OCTAVE dans le cadre de la convention 2023-2026 présentement avenantée.

L'action vise également à soutenir l'accompagnement des locataires et la prévention des risques liés au vieillissement.

Il est ici rappelé que les projets retenus en programmation font l'objet d'un dépôt de dossier de financement par lebailleur dans le cadre de l'instruction du logement social, au plus tard le 15 octobre de chaqueannée. L'instruction des dossiers est réalisée par la MEL jusqu'au 31 décembre.

ARTICLE DEUX

L'article 6 « Participation financière » de la convention du 29 novembre 2023 est modifié dans son article 6.1 et 6.2 par ce qui suit (les autres articles restants inchangés dans leurs dispositions) :

6.1 Nature et montant de l'engagement financier

Par décision de la Commission des Affaires Sanitaires et Sociales du 17 novembre 2022, modifiée par décision de la Commission des Affaires Sanitaires et Sociales du 11 mai 2026, la Caisse alloue une aide maximale de 430 000 € (*QUATRE CENT TRENTE MILLE EUROS*), répartie comme suit :

- 350 000 €, sur le volet investissement, au travers des programmes de construction neuve et de réhabilitation d'habitat existant, sur une base de 100 logements, soit 3500 €/logement ;
- 80 000 € au titre du fonctionnement, sur une base maximale de 10 000 € par opération OCTAVE, pour huit opérations.

Si le nombre de logements effectivement réalisés est inférieur à 100, le montant définitif de l'aide à l'investissement sera réduit à due proportion. Toute somme versée à la MEL excédant le montant ainsi déterminé fera l'objet d'un reversement à la Carsat Hauts-de-France dans les conditions prévues par la convention.

La diminution de 20 000 € par rapport à l'enveloppe initiale de fonctionnement correspond aux deux opérations qui ne sont pas entrées en programmation. Cette somme n'est plus mobilisable au titre de la convention.

Cet engagement de 430 000 euros est dédié au financement des projets OCTAVE qui seront retenus dans le cadre du dispositif.

6.2 Modalités retenues pour le versement à la MEL

L'engagement financier pris par la Carsat Hauts de France est alloué à la Métropole Européenne de Lille en tant qu'établissement porteur du programme OCTAVE, et en tant que responsable de l'attribution de la participation Carsat et de son versement aux différents porteurs de projet qui seront retenus annuellement dans le cadre du Comité Pluridisciplinaire (voir 6.3 ci-après).

S'agissant du volet investissement :

- La Carsat a versé à la MEL, en une seule fois, la somme de 350 000 € après signature de la convention du 29 novembre 2023. Ce versement étant déjà intervenu, aucun versement complémentaire ne sera effectué par la Carsat au titre du volet investissement.
- Chaque année, dès lors que le Comité pluridisciplinaire s'est prononcé sur les projets concernés et que la MEL a produit un état récapitulatif des projets sélectionnés, la MEL affecte la part des crédits délégués à chaque projet sur la base des éléments du dossier constitué par son porteur bailleur.
- L'état récapitulatif des projets sélectionnés fait apparaître, pour chaque opération, le porteur du projet, le coût global des travaux, le service associé, le nombre prévisionnel puis définitif de logements OCTAVE, leur état d'achèvement et de conformité, ainsi que le montant de la participation Carsat affecté. Ce document est signé et daté par la MEL.
- Les montants affectés aux projets s'imputent sur le plafond pluriannuel de 350 000 €. Les sommes affectées à chaque projet sont ensuite versées par la MEL au porteur concerné selon les modalités prévues à l'article 6.3 de la convention.
- À la clôture du programme, le montant définitif de l'aide à l'investissement est arrêté au regard du nombre de logements OCTAVE effectivement achevés, déclarés conformes et dûment justifiés, à raison de 3 500 € par logement, dans la limite de 350 000 €. Si ce montant est inférieur aux 350 000 € déjà versés, la MEL reversera à la Carsat Hauts-de-France la différence entre la somme reçue et le montant définitivement justifié.

S'agissant du volet fonctionnement :

- L'engagement pluriannuel de la Carsat au titre du fonctionnement est ramené à un montant maximal de 80 000 €. Il est exécuté à raison d'un versement annuel, dès lors que le Comité pluridisciplinaire s'est prononcé sur les projets de l'année concernée et que la MEL a produit l'état récapitulatif signé et daté des projets sélectionnés.
- Chaque versement annuel à la MEL est égal à la somme des aides de 10 000 € affectées aux opérations OCTAVE effectivement retenues dans la programmation de l'exercice, dans la limite du plafond cumulé de 80 000 €.

- L'annualité de versement de la Caisse à la MEL s'impose à double titre : un porteur de projet sélectionné pourrait ne pas solliciter d'aide en fonctionnement s'il propose d'autres modalités de soutenabilité de son modèle économique en accompagnement ; l'annualité permet aussi à l'EPCI délégataire d'affecter au plus juste les crédits délégués en fonctionnement, pas reportables d'un exercice sur l'autre.
- La MEL procèdera à l'attribution de la participation Carsat et à son versement pour chaque projet sélectionné : soit directement vers le service gestionnaire, soit vers le bailleur social qui constituera le dossier pour le compte du service gestionnaire retenu (voir modalités de rétribution prévues au 6.3 du présent avenant).

Le comptable assignataire chargé du paiement des sommes en investissement et fonctionnement prévues est Madame la Directrice Comptable et Financière de la Caisse.

Les fonds seront versés au compte ouvert au nom de : METROPOLE EUROPEENNE DE LILLE dont les coordonnées sont les suivantes :

Code banque	Code guichet	N° de compte	Clef	Domiciliation
30001	00468	C5910000000	23	SGC Lille

ARTICLE TROIS

L'article 7 « Obligation de transmission de documents » de la convention du 29 novembre 2023 est modifié par ce qui suit :

Article 7.1. Documents de suivi de l'action

Pour permettre le suivi de l'action financée et démontrer la bonne utilisation de l'aide accordée, la MEL s'engage à remettre à la Carsat Hauts-de-France, de manière dématérialisée, des élément relatifs aux actions collectives mises en place (données qualitatives et autres documents d'évaluation).

Les données quantitatives seront transmises chaque trimestre selon les modalités prévues par la Carsat Hauts de France et feront l'objet de l'envoi d'un tableau à compléter.

Article 7.2. Documents de bilan de l'action

Pour permettre le suivi de l'action financée et démontrer la bonne utilisation de l'aide accordée,l'établissement porteur s'engage donc à transmettre :

- Le bilan financier consolidé (récapitulatif des versements annuels réalisés), signé, daté, revêtu du cachet de l'EPCI et faisant apparaître l'intégralité de l'aide accordée par la Caisse (avec le détail investissement/fonctionnement) accompagné des notifications d'aides versées en investissement et en fonctionnement aux porteurs de projets ;
- Les rapports de visite de conformité réalisée sur tous les sites OCTAVE (avec participationde l'ergothérapeute mobilisé par le bailleur) ;
- Les comptes rendus des comités de pilotage annuels sur l'avancement des projets OCTAVE ;
- Un rapport d'évaluation du programme sur le volet architectural et sur l'accompagnement déployé auprès des locataires (ainsi que les activités préalables en

gestion locative, en repérage et sélection des demandeurs de logements OCTAVE, etc.).

Ces éléments doivent être transmis au plus tard le 31 octobre 2029.

ARTICLE QUATRE

L'article 10 « Durée de la convention » de la convention du 29 novembre 2023 est modifié par ce qui suit :

Article 10 : Durée de la convention

La présente convention prend effet à sa date de signature et prendra fin au 31 décembre 2029.

Pour être valable, deux exemplaires de la convention doivent être retournés, dûment paraphés, cachetés et signés.

Fait à Lille, le XX/XX/XXXX

Pour le Président de la Métropole Européenne de Lille La Vice-présidente Logement et Habitat	Pour le Directeur Général de la CARSAT Hauts-de-France, par délégation, La Directrice Adjointe Interventions Sociales & Risques Professionnels
Anne VOITURIEZ	Clémentine GAZZERA-SPIESER

Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131350-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

Pour rendu exécutoire

A Lille, le 14 oct. 2026

Le Président de la Métropole Européenne de Lille
Pour le Président
Le Directeur

Arnaud FICOT

26-C-0129

Séance du vendredi 9 octobre 2026

DELIBERATION DU CONSEIL

ARMENTIERES - LILLE - ROUBAIX - TOURCOING -

OPERATION DE RESORPTION D'HABITAT INSALUBRE - CONCESSION D'AMENAGEMENT - AVENANT N° 3

Vu l'article L. 300-5 du code de l'urbanisme,

Vu la délibération n° 23-C-0430 du Conseil métropolitain du 15 décembre 2023 portant attribution à la SPLA La fabrique des quartiers de la concession d'aménagement relative à l'opération de résorption de l'habitat insalubre multi-sites à Armentières, Lille, Roubaix et Tourcoing,

Vu la concession d'aménagement relative à l'opération de résorption d'habitat insalubre multi-sites notifiée le 20 mars 2024 à la SPLA La fabrique des quartiers pour une durée de 11 ans, soit jusqu'au 19 mars 2035 ;

Vu la délibération n° 24-C-0187 du Conseil du 28 juin 2024 portant avenant n°1 au traité de concession pour l'opération de résorption d'habitat insalubre multi-sites ayant pour objet d'intégrer les apports en nature dans la participation du concédant ;

Vu la délibération n° 25-C-0469 du Conseil du 19 décembre 2025 portant avenant n°2 au traité de concession pour l'opération de résorption d'habitat insalubre multi-sites, ayant pour objet d'intégrer le secteur Haze au périmètre de concession.

I. Exposé des motifs

La Métropole européenne de Lille (MEL) a confié à la SPLA La fabrique des quartiers une concession d'aménagement, notifiée le 20 mars 2024, pour la mise en œuvre de l'opération de résorption d'habitat insalubre multi-sites sur 10 périmètres répartis sur 4 communes :

- à Armentières : Erquinghem et Murets ;
- à Lille : Bacquet et Gruson ;
- à Roubaix : Condé, Delcroix et Ammerval ;
- à Tourcoing : Bossut, Wattignies et Haze.

La concession d'aménagement porte actuellement sur trois périmètres sur la commune de Roubaix : Delcroix, Ammersval et Condé.

À la suite de l'avis défavorable de l'Architecte des bâtiments de France, le projet relatif au périmètre Ammersval a dû être abandonné.

Dans ce contexte, la Ville de Roubaix a sollicité la Métropole européenne de Lille afin d'intégrer le périmètre Dillies au sein de la concession, avec pour objectif la réhabilitation et la recomposition des espaces.

Il est ainsi proposé de valider la réalisation d'une étude de faisabilité sur le périmètre Dillies dans le cadre de la concession d'aménagement dédiée à la résorption d'habitat insalubre multi-sites.

Cette étude sera réalisée à bilan constant, les 30 100 € HT nécessaires à sa réalisation seront déduits de la ligne « A1 – Analyse du bâti et diagnostic urbain ».

Par ailleurs, une erreur matérielle s'est glissée dans la délibération n° 25-C-0469 du 19 décembre 2025, prolongeant la durée du contrat jusqu'au 31 décembre 2026. Il convient de rectifier cette disposition en portant la durée du contrat à échéance du 31 décembre 2036.

II. Dispositif décisionnel

Par conséquent, la commission principale Aménagement, Habitat, Politique de la ville, Foncier, Urba., GDV consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) D'autoriser Monsieur le Président ou son représentant délégué à signer l'avenant n°3 au contrat de concession d'aménagement pour l'opération de résorption de l'habitat insalubre multi-sites.

Résultat du vote : ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ DES SUFFRAGES EXPRIMÉS
M. Eric BOCQUET et M. Florian VERTRIEST s'étant abstenus.
Mme Lahouaria ADDOUCHE, Mme Fatima BENSLIMAN, Mme Tahina BOTTON, Mme Emilie CROES, Mme Khadija GORWA-GHOMARI, Mme Julie GARCIA et Mme Camir KERIFA ainsi que M. Ugo BERNALICIS, M. Dalil DIAB, M. Roland D'ARGY, M. Lucas FOURNIER, M. David GUIRAUD, M. Eddie JACQUEMART, M. Hakim KHITER, M. Patrick KOLEBACKI, M. Louis Pascal LEBARGY, M. Mehdi MASSROUR, M. Samir OUANES et M. Nassim SIDHOUM n'ayant pas pris part au vote.
Mme Myriam CAU et Mme Bérangère DURET ainsi que M. Martin DAVID-BROCHEN n'ayant pas pris part au débat ni au vote, étant en situation de conflit d'intérêts.

Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131330-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

Pour rendu exécutoire

A Lille, le 14 oct. 2026
Le Président de la Métropole Européenne de Lille
Pour le Président
Le Directeur

Arnaud FICOT

26-C-0130

Séance du vendredi 9 octobre 2026

DELIBERATION DU CONSEIL

ARMENTIERES - LILLE - ROUBAIX - TOURCOING -

OPERATION DE RESORPTION D'HABITAT INSALUBRE - CONCESSION D'AMENAGEMENT - CRAC 2025

Vu l'article L. 300-5 du code de l'urbanisme ;

Vu la délibération n° 23-C-0430 du Conseil du 15 décembre 2023 portant attribution de la concession d'aménagement relative à l'opération de résorption de l'habitat insalubre multi-sites à Armentières, Lille, Roubaix et Tourcoing à la SPLA La fabrique des quartiers ;

Vu la délibération n° 24-C-0187 du Conseil du 28 juin 2024 portant avenant n° 1 à la concession d'aménagement relative à l'opération de résorption d'habitat insalubre multi-sites et cessions au profit de la SPLA La fabrique des quartiers ;

Vu la délibération n° 25-C-0469 du Conseil du 19 décembre 2025 portant avenant n°2 à la concession d'aménagement relative à l'opération de résorption d'habitat insalubre multi-sites, validant l'intégration du secteur Haze dans l'opération ;

I. Exposé des motifs

La Métropole européenne de Lille (MEL) a confié à la SPLA La fabrique des quartiers une concession d'aménagement, notifiée le 20 mars 2024, pour la mise en œuvre de l'opération de résorption d'habitat insalubre multi-sites sur 9 périmètres répartis sur 4 communes :

- à Armentières : Erquinghem et Murets ;
- à Lille : Bacquet et Gruson ;
- à Roubaix : Condé, Delcroix et Ammerval ;
- à Tourcoing : Bossut et Wattignies.

Son programme cible la démolition de 96 immeubles et a pour objectifs de :

- résorber l'habitat insalubre et recycler les friches d'habitat ;
- améliorer le cadre de vie des habitants ;
- dédensifier, renaturer la ville ;
- créer de nouveaux logements.

Conformément à l'article L. 300-5 du Code de l'urbanisme, le compte rendu annuel à la collectivité (CRAC) expose l'état d'avancement technique et financier de l'opération ainsi que le bilan financier prévisionnel tels qu'arrêtés au 31 décembre 2025.

A. État d'avancement et faits marquant en 2025

1. Maîtrise foncière et prise de possession des biens

Au cours de l'année 2025, la SPLA a acquis 44 parcelles, par voie amiable auprès des propriétaire privés et publics, s'ajoutant aux 22 parcelles propriétés de la MEL cédées au titre des apports en nature à la concession.

2. Avancement des procédures foncières

En 2025, les dossiers définitifs de DUP ont été déposés en préfecture sur trois secteurs : Erquinghem à Armentières, Condé à Roubaix et Delcroix à Roubaix.

3. Relogement

- 4 enquêtes sociales ont été lancées en 2025.
- 4 relogements ont été effectués, sur les secteurs Bacquet à Lille, Erquinghem et Armentières.

4. Démolitions

Aucune démolition n'a été engagée en 2025.

B. Évolution de la concession

La délibération n°25-C-0469 du 19 décembre 2025 a validé l'ajout du périmètre Haze à Tourcoing dans la concession. Ainsi le nombre de périmètres est passé de 9 à 10 avec une augmentation de parcelles passant de 96 à 110.

Le bilan financier prévisionnel a été actualisé en conséquence au montant de 20 085 364 € équilibré en dépenses et en recettes.

II. Dispositif décisionnel

Par conséquent, la commission principale Aménagement, Habitat, Politique de la ville, Foncier, Urba., GDV consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) De prendre acte du compte rendu annuel à la collectivité 2025, mis à disposition sur le Flash Conseil, concernant la concession d'aménagement

26-C-0130 Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131330-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

relative à l'opération de résorption de l'habitat insalubre à Armentières, Lille, Roubaix et Tourcoing.

Résultat du vote : LE CONSEIL PREND ACTE DU PRÉSENT RAPPORT

M. Eric BOCQUET et M. Florian VERTRIEST s'étant abstenus.
Mme Lahouaria ADDOUCHE, Mme Fatima BENSLIMAN, Mme Tahina BOTTON, Mme Emilie CROES, Mme Khadija GORWA-GHOMARI, Mme Julie GARCIA et Mme Camir KERIFA ainsi que M. Ugo BERNALICIS, M. Dalil DIAB, M. Roland D'ARGY, M. Lucas FOURNIER, M. David GUIRAUD, M. Eddie JACQUEMART, M. Hakim KHITER, M. Patrick KOLEBACKI, M. Louis Pascal LEBARGY, M. Mehdi MASSROUR, M. Samir OUANES et M. Nassim SIDHOUM n'ayant pas pris part au vote.
Mme Myriam CAU et Mme Bérangère DURET ainsi que M. Martin DAVID-BROCHEN n'ayant pas pris part au débat ni au vote, étant en situation de conflit d'intérêts.

Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131366-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

Pour rendu exécutoire

A Lille, le 14 oct. 2026
Le Président de la Métropole Européenne de Lille
Pour le Président
Le Directeur

Arnaud FICOT

26-C-0131

Séance du vendredi 9 octobre 2026

DELIBERATION DU CONSEIL

ARMENTIERES - HOUPLINES - LILLE - ROUBAIX - TOURCOING - WATTRELOS -

PROGRAMME METROPOLITAIN DE REQUALIFICATION DES QUARTIERS ANCIENS DEGRADES - CONCESSION D'AMENAGEMENT - AVENANT N° 10

Vu la délibération n° 11 C 0589 du Conseil du 21 octobre 2011 portant attribution de la concession d'aménagement du programme métropolitain de requalification des quartiers anciens dégradés (PMRQAD) ;

Vu la délibération n° 12 C 0631 du Conseil du 9 novembre 2012 portant avenant n° 1 au traité de concession ;

Vu la délibération n° 14 C 0053 du Conseil du 21 février 2014 portant avenant n° 2 au traité de concession ;

Vu la délibération n° 14 C 0986 du Conseil du 19 décembre 2014 portant avenant n° 3 au traité de concession ;

Vu la délibération n° 15 C 1360 du Conseil du 18 décembre 2015 portant avenant n° 4 au traité de concession ;

Vu la délibération n° 18 C 0294 du Conseil du 15 juin 2018 portant avenant n° 5 au traité de concession ;

Vu la délibération n° 19 C 0699 du Conseil du 11 octobre 2019 portant avenant n° 6 au traité de concession ;

Vu la délibération n° 21 C 0303 du Conseil du 28 juin 2021 portant avenant n° 7 au traité de concession ;

Vu la délibération n° 23-C-0032 du Conseil du 10 février 2023 portant avenant n° 8 au traité de concession ;

Vu la délibération n° 24-C-0284 du Conseil du 18 octobre 2024 portant avenant n°9 au traité de concession ;

I. Exposé des motifs

En 2011, la Métropole européenne de Lille (MEL) a confié à la SPLA La fabrique des quartiers une concession d'aménagement pour la mise en œuvre du programme métropolitain de requalification des quartiers anciens dégradés (PMRQAD).

Ce programme a fait l'objet d'une convention signée en 2012 avec l'Agence nationale pour la rénovation urbaine (ANRU). Il concerne cinq sites répartis sur six communes :

- Le secteur de l'Octroi à Armentières et Houplines ;
- Le secteur Simons à Lille ;
- Le secteur du Pile à Roubaix ;
- Le secteur Bayard à Tourcoing ;
- Le secteur du Crétinier à Wattrelos.

Ce programme vise à lutter contre l'habitat indigne et améliorer l'habitat privé, à proposer une offre de logements diversifiée, à requalifier et créer de nouveaux espaces et équipements publics. En 2021, le traité de concession a été prolongé jusqu'au 14 novembre 2026 par l'avenant n° 7.

A) Prolongation de la concession de 12 mois

À ce jour, l'opération est largement avancée : 100 % des acquisitions et relogements ont été réalisés, ainsi que 99 % des démolitions. Sur les 180 logements prévus en diffus, 177 sont d'ores et déjà réservés, sous compromis ou vendus. Par ailleurs, les droits à construire correspondant à près de 300 logements ont été commercialisés (ventes conclues ou opérateurs positionnés), à l'exception de 8 logements répartis sur les communes d'Armentières, Houplines et Roubaix. Les travaux d'espaces publics à Wattrelos sont achevés, tandis que ceux du quartier du Pile, à Roubaix, sont en cours.

Toutefois, au terme de la concession prévu le 14 novembre 2026, certaines opérations ne pourront être totalement finalisées.

À Lille, les difficultés économiques rencontrées par le promoteur KIC ont conduit à une refonte complète du projet. L'année 2027 devra permettre de redéfinir un nouveau programme, de déposer puis d'obtenir les autorisations d'urbanisme, ainsi que de procéder à la cession des droits à construire correspondants. En parallèle, La fabrique des quartiers devra finaliser les travaux de préparation des terrains (catiches, traitement des héberges et des murs séparatifs).

À Roubaix, l'année 2027 sera notamment consacrée à l'achèvement des travaux sur la partie nord du parc de la Teinturerie, à la définition du projet d'aménagement piéton et paysager, ainsi qu'à la finalisation des opérations de dépollution des terrains à construire.

Afin d'assurer la continuité des opérations engagées et de garantir des conditions optimales de réalisation du programme PMRQAD, il est proposé de prolonger la concession d'aménagement d'une durée de 12 mois.

Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131366-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

Les derniers travaux prévus à Roubaix (cheminements paysagers et piétons, ainsi que les finitions de l'extension de la rue Guesde) pourront être réalisés en 2028, sous maîtrise d'ouvrage de la MEL.

B) Modification du bilan de la concession :

Au regard du compte-rendu à la collectivité 2024-2025, le bilan de la concession augmente de 1 676 726 € en dépenses et en recettes.

La hausse des dépenses est principalement liée à l'évolution des coûts d'acquisition, en lien avec les ajustements de programme, à l'augmentation des frais de gestion induite par l'allongement de la durée de portage des biens, aux aléas rencontrés sur les travaux de réhabilitation et d'aménagement, aux frais financiers liés aux besoins de trésorerie ainsi qu'à la rémunération de l'aménageur.

La hausse des recettes est essentiellement due à la hausse de la participation de la Ville de Roubaix aux équipements publics au regard du bilan financier des équipements de compétence municipale effectivement réalisée dans le cadre de la concession, à la baisse de recettes de cession due à des modifications de programmes, à l'évolution des produits financiers, à une perte d'une subvention ANRU, et à la baisse de participation financière de la MEL.

La participation financière totale de la MEL est actualisée de 25 133 765€ à 24 987 585 € soit une diminution globale de 146 181 €. Cette évolution nette résulte de mouvement de sens contraire entre les différentes composantes de la participation métropolitaine.

D'une part la participation à l'équilibre de l'opération augmente de 4 506 033 €. Pour mémoire, les participations aux opérations subventionnées et non subventionnées par l'ANRU demeurent inchangées.

D'autre part, les autres participations diminuent de 4 652 214 €. Cette évolution, favorable pour la MEL, résulte de trois mouvements :

- Un ajustement des apports en nature de + 41 260 € ;
- Une évolution de la participation complémentaire aux apports en nature de - 611 544 € ;
- Une évolution de la participation aux équipements publics de - 4 091 930 € TTC.

Ainsi, l'augmentation de 4 506 033 € de la participation à l'équilibre de l'opération, combinée à la diminution de 4 652 214 € des autres participations, conduit à la baisse globale de 146 181 € de la participation financière de la MEL.

Cette évolution du montant total des participations doit être distinguée des flux financiers restant à intervenir d'ici le terme de la concession : ceux-ci s'élèvent à 424 103 €, correspondant à une dépense supplémentaire de 4 506 033 € au titre de la

26-C-0131
Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131366-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

participation globale et à une recette de 4 081 930 € liée à la diminution de la participation aux équipements publics.

II. Dispositif décisionnel

Par conséquent, la commission principale Aménagement, Habitat, Politique de la ville, Foncier, Urba., GDV consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) D'autoriser Monsieur le Président ou son représentant délégué à signer l'avenant n°10 au contrat de concession d'aménagement, et tout document afférent, afin de proroger le terme de la concession au 14 novembre 2027, soit une durée supplémentaire de 12 mois et d'actualiser le montant total des participations financières de la MEL de 25 133 765 € à 24 987 585 € ;

2) D'imputer les dépenses d'un montant de 4 506 033 € et les recettes de 4 081 930€ aux crédits inscrits au budget général en section investissement.

Résultat du vote : ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ DES SUFFRAGES EXPRIMÉS

M. Eric BOCQUET et M. Florian VERTRIEST s'étant abstenus.
Mme Lahouaria ADDOUCHE, Mme Fatima BENSLIMAN, Mme Tahina BOTTON, Mme Emilie CROES, Mme Khadija GORWA-GHOMARI, Mme Julie GARCIA et Mme Camir KERIFA ainsi que M. Ugo BERNALICIS, M. Dalil DIAB, M. Roland D'ARGY, M. Lucas FOURNIER, M. David GUIRAUD, M. Eddie JACQUEMART, M. Hakim KHITER, M. Patrick KOLEBACKI, M. Louis Pascal LEBARGY, M. Mehdi MASSROUR, M. Samir OUANES et M. Nassim SIDHOUM n'ayant pas pris part au vote.
Mme Myriam CAU et Mme Bérangère DURET ainsi que M. Martin DAVID-BROCHEN n'ayant pas pris part au débat ni au vote étant en situation de conflit d'intérêts.

Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131371-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

Pour rendu exécutoire

A Lille, le 14 oct. 2026

Le Président de la Métropole Européenne de Lille
Pour le Président
Le Directeur

Arnaud FICOT

26-C-0132

Séance du vendredi 9 octobre 2026

DELIBERATION DU CONSEIL

ARMENTIERES - HOUPLINES - LILLE - ROUBAIX - TOURCOING - WATTRELOS -

PROGRAMME METROPOLITAIN DE REQUALIFICATION DES QUARTIERS ANCIENS DEGRADES - CONCESSION D'AMENAGEMENT - CRAC 2024-2025

Vu l'article L. 300-5 du code de l'urbanisme ;

Vu la délibération n° 11 C 0589 du Conseil du 21 octobre 2011 portant attribution de la concession d'aménagement du programme métropolitain de requalification des quartiers anciens dégradés (PMRQAD) ;

I. Exposé des motifs

En 2011, la Métropole européenne de Lille (MEL) a confié à la SPLA La fabrique des quartiers une concession d'aménagement pour la mise en œuvre du programme métropolitain de requalification des quartiers anciens dégradés (PMRQAD).

Ce programme a fait l'objet d'une convention signée en 2012 avec l'Agence nationale pour la rénovation urbaine (ANRU). Il concerne cinq sites répartis sur six communes :

- Le secteur de l'Octroi à Armentières et Houplines ;
- Le secteur Simons à Lille ;
- Le secteur du Pile à Roubaix ;
- Le secteur Bayard à Tourcoing ;
- Le secteur du Crétinier à Wattrelos.

Ce programme vise à lutter contre l'habitat indigne et améliorer l'habitat privé, à proposer une offre de logements diversifiée, à requalifier et créer de nouveaux espaces et équipements publics. En 2021, le traité de concession a été prolongé jusqu'au 14 novembre 2026 par l'avenant n° 7.

Conformément à l'article L. 300-5 du code de l'urbanisme, le compte rendu annuel à la collectivité (CRAC) annexé à la présente délibération expose l'état d'avancement technique et financier de l'opération ainsi que le bilan financier prévisionnel tels qu'arrêtés au 31 décembre 2025. Cette délibération prend en compte le projet d'avenant n°10 au traité de concession présenté au même conseil métropolitain prorogeant le terme de la concession au 14 novembre 2027 et modifiant le bilan financier de celle-ci.

A) État d'avancement et faits marquants en 2024 et 2025

Le CRAC annexé à la délibération présente les opérations réalisées en 2024 et 2025.

- **Achèvement de la maîtrise foncière des biens**

La dernière parcelle faisant encore l'objet, fin 2023, d'une procédure judiciaire en vue de la prise de possession par l'EPF a été maîtrisée. A fin 2025, 100% des biens ont été acquis par l'EPF, la MEL, et La fabrique des quartiers soit 625 parcelles. En juin 2025, La fabrique des quartiers a soldé les rachats des biens à l'EPF, mais aussi à la MEL et aux villes.

- **Achèvement des relogements**

Fin 2023, deux ménages restaient à reloger. Leur relogement effectif en 2024 a permis d'atteindre un total de 204 ménages accompagnés et relogés dans le cadre du programme.

- **Poursuite opérationnelle des projets de renouvellement urbain**

Pour rappel, le programme de construction neuve de logements porte sur 297 logements, dont 43% de PLUS PLAI.

Armentières / Houplines - Secteur de l'Octroi
Les démolitions sont achevées depuis juin 2023. Suite au désistement de Habitat du Nord et de Maisons et Cités pour raisons économiques, une nouvelle commercialisation a été engagée. Elle a permis la cession de certains lots (notamment à Pichet pour 19 logements et un local commercial, permis obtenu en 2025, et à un investisseur privé pour le lot 2). Les lots 3, 5 et 6 restent à attribuer, tandis que le lot 4 pourrait être reconverti en espace public.

Lille - Secteur Simons
Les dernières démolitions se sont achevées en mai 2025 à l'exception du 40-42 rue du Faubourg des Postes pour lequel une nouvelle convention avec l'EPF a été signée en 2025. La démolition de ces derniers immeubles s'achèvera en 2027. Les terrains libérés ont été acquis en juin 2025 par La fabrique des Quartiers. En raison de difficultés économiques, le promoteur KIC a demandé la modification de son projet. De nouveaux permis de construire seront à solliciter.

Roubaix - Secteur du Pile
Les démolitions EPF se sont achevées fin 2024 et La fabrique des quartiers a racheté les terrains mi-2025. Concernant les programmes neufs, La fabrique des quartiers était à fin 2025 sous compromis de vente avec LMH, 3F Notre Logis et Habitat des Hauts-de-France. Les études de maîtrise d'œuvre de CDC Habitat social étaient en cours. Concernant les travaux d'espaces publics, les travaux de proto-aménagement du square Gustave Ansart ont été livrés début 2025 et les

26-C-0132
Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131371-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

espaces verts de proximité ("aérations") mi-2025. Les travaux de requalification de 9 des 10 rues prévues se sont achevés en juillet 2025, la rue Guesde étant en travaux à fin 2025. Les travaux du nord du parc de la Teinturerie étaient aussi en cours.

Tourcoing - Secteur Bayard
Le promoteur KIC, en groupement avec Vilogia, a annoncé en 2024 son désistement du programme de construction neuve. LMH a repris le projet et déposé un nouveau permis de construire, le nombre de logements restant identique (24). Les travaux ont été engagés en 2025 pour réhabiliter la Cour Catteau et recréer des jardins à la place du hangar démoli en cœur d'îlot.

Wattrelos - Secteur du Crétinier
KIC a livré ses programmes neufs de logements en mai 2024 et les logements sont occupés depuis. Les travaux d'espaces publics ont été livrés mi-2024. Le programme est achevé dans le quartier.

- **Recyclage d'immeubles anciens dégradés**

Fin 2025, 172 immeubles étaient réservés, sous compromis ou vendus sur un objectif de 180, soit 96% (+26 par rapport à fin 2023). Il restait 11 logements à commercialiser (Roubaix et Tourcoing).

B) Évolution du bilan financier de la concession

Le bilan financier prévisionnel de la concession d'aménagement passe de 60 194 947 € à 61 871 673 € en dépenses et en recettes, soit +1 676 726 € (+2,8%).

Le bilan financier prévisionnel de la concession d'aménagement est porté de 60 194 947 € HT à 61 871 673 € HT en dépenses, soit une augmentation de 1 676 726 € (+2,8 %).

Cette évolution résulte de plusieurs ajustements intervenus depuis le précédent bilan, liés à la poursuite opérationnelle du programme, aux conditions de réalisation des opérations restant à achever et à la prolongation de la concession jusqu'en 2027.

En dépenses, les principales évolutions concernent :

- Les coûts d'acquisition, qui augmentent de 183 554 €, notamment en raison des évolutions de programme et du remboursement de TVA ;

- Les frais de gestion et de portage des bâtiments, qui augmentent de 456 241 €, en lien avec l'allongement de la durée de portage des biens et les dépenses correspondantes d'impôts, d'assurances, d'entretien et de mise en sécurité ;

Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131371-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

- Les travaux d'aménagement, qui augmentent de 511 327 €, principalement en raison des aléas rencontrés dans l'exécution des marchés de travaux de requalification de voirie et d'aménagement du nord du parc de la Teinturerie, ainsi que de l'évolution des prix ;

- Les travaux de réhabilitation et de restructuration, qui diminuent de 657 317 €, plusieurs biens devant être cédés avec obligation pour les acquéreurs de réaliser directement des travaux initialement prévus sous maîtrise d'ouvrage de La fabrique des quartiers ;

- Les travaux techniques de traitement des sols, qui augmentent de 282 213 €, afin notamment de prendre en compte les problématiques de catiches à Lille et de pollution des sols à Roubaix et Tourcoing ;

- La rémunération de l'aménageur, qui augmente de 466 502 €, compte tenu de son ajustement au prévisionnel et de la prolongation de la concession en 2027 ;

- Les frais financiers, qui augmentent de 350 371 €, compte tenu des besoins de trésorerie prévisionnels jusqu'au terme de la concession.

- Les autres ajustements du bilan, notamment en matière d'études et de frais divers, complètent ces évolutions.

En recettes, l'équilibre du bilan prévisionnel actualisé résulte également de plusieurs mouvements de sens contraire :

- Les recettes issues des loyers et remboursements locataires diminuent de 19 317 €, tandis que les recettes de cessions d'immeubles et de droits à construire diminuent globalement de 854 215 €, compte tenu notamment des évolutions de programme et des nouvelles modalités de cession de certains biens.

- Le poste « Subventions et participations » augmente globalement de 2 394 173 €. Cette évolution résulte notamment :

    - D'une diminution de 147 123 € des subventions ANRU ;
    - D'une augmentation de 2 004 156 € HT de la participation de la Ville de Roubaix aux équipements publics, recalculée au regard de la valeur des ouvrages réalisés ;
    - D'une revalorisation de 3 000 € des apports en nature de la Ville ;
    - Et d'une augmentation nette de 534 141 € HT de l'ensemble des participations de la MEL.

- Enfin, les produits financiers augmentent de 156 083 €.

Accusé certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131371-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

Ces différents mouvements permettent d'assurer l'équilibre du nouveau bilan prévisionnel de la concession, arrêté à 61 871 673 € HT.

S'agissant spécifiquement des participations de la MEL, leur augmentation nette de 534 141 € HT, telle que retracée dans le bilan de la concession, résulte de mouvements de sens contraire entre leurs différentes composantes.

Cette évolution en HT doit être distinguée de l'évolution du montant total des participations financières de la MEL retenue dans l'avenant n°10 au traité de concession. En effet, la participation aux équipements publics étant assujettie à la TVA, sa diminution produit un effet plus important en TTC qu'en HT. Ainsi, malgré l'augmentation de 534 141 € constatée en HT dans le bilan de la concession, la recomposition des différentes participations conduit à une diminution globale de 146 181 € de la participation financière totale de la MEL.

La nouvelle répartition de ces participations, ainsi que les flux financiers en résultant, sont détaillés dans l'avenant n°10 au traité de concession présenté au même Conseil métropolitain.

II. Dispositif décisionnel

Par conséquent, la commission principale Aménagement, Habitat, Politique de la ville, Foncier, Urba., GDV consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) De prendre acte du compte rendu à la collectivité 2024-2025 mis à disposition sur le flash conseil.

Résultat du vote : LE CONSEIL PREND ACTE DU PRÉSENT COMPTE RENDU

M. Eric BOCQUET et M. Florian VERTRIEST s'étant abstenus.
Mme Lahouaria ADDOUCHE, Mme Fatima BENSLIMAN, Mme Tahina BOTTON, Mme Myriam CAU, Mme Emilie CROES, Mme Khadija GORWA-GHOMARI, Mme Julie GARCIA et Mme Camir KERIFA ainsi que M. Ugo BERNALICIS, M. Dalil DIAB, M. Roland D'ARGY, M. Lucas FOURNIER, M. David GUIRAUD, M. Eddie JACQUEMART, M. Hakim KHITER, M. Patrick KOLEBACKI, M. Louis Pascal LEBARGY, M. Mehdi MASSROUR, M. Samir OUANES et M. Nassim SIDHOUM n'ayant pas pris part au vote.

Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131387-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

Pour rendu exécutoire

A Lille, le 14 oct. 2026
Le Président de la Métropole Européenne de Lille
Pour le Président
Le Directeur

Arnaud FICOT

26-C-0134

Séance du vendredi 9 octobre 2026

DELIBERATION DU CONSEIL

EXTRAMOBILE - AMI ECONOMIE CIRCULAIRE - ACCORDS DE PARTENARIAT AVEC LES PLATEFORMES RETENUES - SELECTIONS COMPLEMENTAIRES - AUTORISATION DE SIGNATURE

Vu la délibération n° 19 C 0312 du 28 juin 2019 adoptant le Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT) métropolitain ;

Vu la délibération n° 21 C 0044 du 19 février 2021 adoptant le Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) de la métropole européenne de Lille (MEL) ;

Vu la délibération n° 21 C 0306 du 28 juin 2021 adoptant la stratégie et le plan d'actions 2021 - 2030 de la MEL en faveur de l'économie circulaire ;

Vu la délibération n° 24-B-0066 du 29 mars 2024 autorisant la signature d'un marché de Recherche & Développement avec la société Néo-Eco pour la valorisation des ressources générées par la réalisation des projets Extramobile dans le cadre d'une démarche d'économie circulaire ;

Vu la délibération n° 25-C-0298 du 17 octobre 2025 autorisant le lancement d'un Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) auprès des plateformes pour la valorisation des ressources générées par la réalisation des projets Extramobile et la signature d'une convention de partenariat avec la SEM Ville Renouvelée ;

Vu la délibération n° 26-C-0070 du 26 juin 2026 autorisant la signature des accords de partenariat avec les lauréats susmentionnés de l'Appel à Manifestation d'Intérêt ;

I. Exposé des motifs

La création des nouvelles lignes des projets Extramobile entend s'inscrire dans une démarche d'éco-conception innovante, ambitieuse et structurante visant à renforcer la qualité environnementale des projets dans son ensemble.

L'un des piliers structurants de cette démarche repose sur le déploiement d'une stratégie d'économie circulaire, en cohérence avec les objectifs du Plan Climat Air Énergie Territorial et de la stratégie métropolitaine d'économie circulaire 2021-2030.

Par délibération n° 24-B-0066, la MEL a engagé un marché de Recherche & Développement (R&D) avec la société Néo-Eco afin d'accélérer l'émergence de solutions innovantes en matière d'économie.

Par délibération n° 25-C-0298 du 17 octobre 2025, la MEL a lancé un AMI Économie Circulaire visant à identifier et sélectionner des plateformes capables d'assurer le traitement, la transformation et la valorisation des gisements issus du projet Extramobile.

10 lauréats ont été sélectionnés dans une première phase de sélection et des accords de partenariat ont été conclus avec les plateformes lauréates suite à la délibération n° 26-C-0070 du 26 juin 2026.

10 lauréats ont été sélectionnés dans une deuxième phase de sélection et sont proposés pour convenir à un accord de partenariat :
- RMN ;
- RECYNOR ;
- VERDIPOLE ;
- COLAS ;
- VITSE ;
- RECYNOV ;
- LIB ;
- CEMEX ;
- TRBA ;
- STRADAL.

II. Dispositif décisionnel

Par conséquent, la commission principale Transports, Mobilité, Accessibilité, Prévention, Sécurité consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) d'autoriser Monsieur le Président ou son représentant délégué à signer les accords de partenariat avec les lauréats susmentionnés de l'Appel à Manifestation d'Intérêt.

Résultat du vote : ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ DES SUFFRAGES EXPRIMÉS
M. Florian VERTRIEST et M. Nassim SIDHOUM s'étant abstenus.
Mme Tahina BOTTON, M. David GUIRAUD, M. Hakim KHITER, Mme Myriam CAU, Mme Lahouaria ADDOUCHE, M. Dalil DIAB, Mme Emilie CROES, M. Ugo BERNALICIS, Mme Fatima BENSLIMAN, M. Samir OUANES, Mme Camir KERIFA, M. Mehdi MASSROUR, Mme Khadija GORWA-GHOMARI, M. Roland D'ARGY, Mme Julie GARCIA, M. Patrick KOLEBACKI n'ayant pas pris part au vote.
Le groupe Gauche Métropolitaine n'ayant pas pris part au vote.

Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131419-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

Pour rendu exécutoire

A Lille, le 14 oct. 2026
Le Président de la Métropole Européenne de Lille
Pour le Président
Le Directeur

Arnaud FICOT

26-C-0135

Séance du vendredi 9 octobre 2026

DELIBERATION DU CONSEIL

ROUBAIX -

CONCESSION DE SERVICE PUBLIC POUR L'EXPLOITATION DES PARCS DE STATIONNEMENT DE ROUBAIX - AVENANT N° 3 AVEC LA SEM VILLE RENOUVELEE - MODIFICATION D'UN INDICE DE LA FORMULE D'INDEXATION DE LA SUBVENTION FORFAITAIRE D'EXPLOITATION - AUTORISATION DE SIGNATURE

Vu les dispositions des articles L.3135-1 et R.3135-7 du code de la commande publique relatives aux modifications du contrat de concession ;

Vu la délibération n° 23-C-0157 du 30 juin 2023 approuvant la conclusion du contrat de concession de service public qui confie à la société SEM VILLE RENOUVELEE, l'exploitation des parcs de stationnement «Lannoy Gambetta», «Winston Churchill» et «Grand Rue» à Roubaix pour une durée de sept ans à compter du 1er janvier 2024 ;

Vu la délibération n° 24-C-0270 du 18 octobre 2024 approuvant la signature d'un avenant n° 1 portant sur les ouvertures des dimanches et le changement d'horaires des parcs « Lannoy Gambetta », « Winston Churchill ;

Vu la délibération n° 25-C-0406 du 19 décembre 2025 approuvant la signature d'un avenant n° 2 portant sur les incidences de la nouvelle convention relatives aux modalités de gratuité de stationnement pour la clientèle du centre commercial de Mc Arthur Glen dans les parcs « Lannoy-Gambetta » et « Winston Churchill » et les modalités de gestion des parcs conclue entre la MEL et l'Organisme Professionnel de Placement Collectif Immobilier (OPPCI) ;

I. Exposé des motifs

L'article V.6.2. du contrat de concession du service public pour l'exploitation des parcs de stationnement « Lannoy Gambetta », « Winston Churchill » et « Grand Rue » à Roubaix, prévoit les modalités d'indexation de la Subvention Forfaitaire d'Exploitation (SFE) versée par la métropole européenne de Lille (MEL) au concessionnaire.

L'indice des prix à la consommation pour l'ensemble des ménages, hors tabac, en base 2015 (identifiant 001763852), utilisé dans la formule d'indexation de la SFE, a cessé d'être publié par l'Institut National de la Statistique et Études Économiques (INSEE).

Dès lors, en accord avec le concessionnaire, il est proposé de se référer au même indice des prix à la consommation pour l'ensemble des ménages, hors tabac, publié par l'INSEE en base 2025 sous l'identifiant 011814056.

Les indices en base 2025 seront corrigés dans la formule d'indexation, l'indice de consommation de décembre 2025 étant de 119,76 en base 2015 est de 99,95 en base 2025.

La présente délibération a donc pour objet d'autoriser la conclusion d'un avenant n° 3 au contrat de concession de service public afin d'acter la série de remplacement et le coefficient de raccordement permettant le prolongement de l'ancienne série.

L'avenant n° 3 n'a pas d'impact sur la valeur de la concession.

II. Dispositif décisionnel

Par conséquent, la commission principale Transports, Mobilité, Accessibilité, Prévention, Sécurité consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) d'autoriser Monsieur le Président ou son représentant délégué à signer l'avenant n° 3 avec la SEM VILLE RENOUVELEE.

Résultat du vote : ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ DES SUFFRAGES EXPRIMÉS
M. Florian VERTRIEST et M. Nassim SIDHOUM s'étant abstenus.
Mme Tahina BOTTON, M. David GUIRAUD, M. Hakim KHITER, Mme Lahouaria ADDOUCHE, M. Dalil DIAB, Mme Emilie CROES, M. Ugo BERNALICIS, Mme Fatima BENSLIMAN, M. Samir OUANES, Mme Camir KERIFA, M. Mehdi MASSROUR, Mme Khadija GORWA-GHOMARI, M. Roland D'ARGY, Mme Julie GARCIA, M. Patrick KOLEBACKI n'ayant pas pris part au vote.
Le groupe Gauche Métropolitaine n'ayant pas pris part au vote.
Mme Myriam CAU, Mme Céline DUROT, Mme Isabelle MARIAGE-DESREUX et Mme Marie TONNERRE DESMET ainsi que M. Karim AMROUNI, M. Stéphane BALY, M. Olivier CANDELIER, M. Michel COLIN, M. Matthieu CORBILLON, M. Alexandre GARCIN, M. Alain GONCE, M. David GUIRAUD, M. Charles-Alexandre PROKOPOWICZ, M. Christophe RICCI et M. Jérémy ROTSAERT n'ayant pas pris part au débat ni au vote, étant en situation de conflit d'intérêts.

Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131405-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

Pour rendu exécutoire

A Lille, le 14 oct. 2026
Le Président de la Métropole Européenne de Lille
Pour le Président
Le Directeur

Arnaud FICOT

26-C-0136

Séance du vendredi 9 octobre 2026

DELIBERATION DU CONSEIL

SERVICE EXPRESS REGIONAL METROPOLITAIN (SERM) - PRESENTATION DU DOSSIER DE STATUT ET APPROBATION DE LA POURSUITE DE LA DEMARCHE

Vu la loi n° 2023-1269 du 27 décembre 2023 relative aux Services Express Régionaux Métropolitains (SERM) ;

Vu la délibération n° 25-C-0301 du 17 octobre 2025 autorisant la signature de conventions de financement avec l'État, le Conseil Régional des Hauts-de-France, la Société des Grands Projets, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, relatives à la phase d'approfondissement des études de préfiguration du projet de Service Express Régional Métropolitain (SERM) de Lille ;

I. Exposé des motifs

La loi du 27 décembre 2023 relative aux Services Express Régionaux Métropolitains (SERM), prévoit l'obtention du statut de SERM par arrêté du ministre délégué chargé des Transports sur proposition des autorités organisatrices de la mobilité urbaines et régionales cofinanceurs, après concertation avec les parties prenantes.

La démarche de labellisation des SERM est structurée autour de deux étapes afin d'obtenir le statut de SERM :
- le dépôt de dossiers « minute » par les collectivités à partir du premier semestre 2024 pour les plus avancés (lettres d'intention et lancement d'études SERM) ;
- puis une fois les études et les concertations accomplies (« synthèse du projet »), une demande d'arrêté ministériel sera effectuée sur proposition des autorités organisatrices de la mobilité urbaines et régionales cofinanceurs.

En avril 2024, le Président de la métropole européenne de Lille (MEL) et le Président de la Région Hauts-de-France ont adressé au ministre un courrier d'engagement commun précisant l'avancement de la réflexion et leur intention commune de déployer un SERM centré sur l'étoile ferroviaire lilloise, en précisant le périmètre du projet et en rappelant la gouvernance partagée entre l'État, la Région Hauts-de-France et la MEL vouée à s'élargir à l'ensemble des institutions et autorités organisatrices des mobilités concernées par ce projet.

La labellisation a été accordée le 27 juin 2024, permettant le lancement de la démarche de préfiguration, dans l'objectif de produire le dossier de synthèse support à la demande du statut de SERM.

Afin d'établir le dossier de synthèse, dans le cadre des missions d'études de préfiguration du projet de SERM de Lille, la Société des Grands Projets a animé les travaux entre partenaires afin de produire l'ensemble des pièces du dossier de « synthèse du projet » constitutive de la demande de statut SERM.

Ces travaux ont permis :
- de consolider les objectifs assignés au SERM en matière de lutte contre le changement climatique et d'aménagement du territoire et de caractériser les offres de services cibles multimodales ainsi que les aménagements nécessaires ;
- de définir un calendrier progressif de déploiement visant des investissements et dépenses d'exploitation, associés par phases qualifiées de court terme, de moyen terme entre 2030 et 2040, et enfin de long terme à l'horizon 2040 et au-delà ;
- de préciser la gouvernance du projet au stade « études », la gouvernance du projet opérationnel restant à consolider ;
- de définir certains périmètres de maîtrise d'ouvrage ;
- de préciser la trajectoire financière et de discuter des modalités de financement possibles.

Les Présidents de la MEL et de la Région Hauts-de-France, ont adressé, en juillet 2026, un « dossier de synthèse » du projet de SERM Hauts-de-France au ministre des Transports, concrétisant la demande d'arrêté ministériel d'attribution de statut de "Service Express Régional Métropolitain".

Le « dossier de synthèse » du projet de SERM Hauts-de-France présente un projet multimodal bâti autour d'une offre ferroviaire densifiée et fiabilisée : 8 trains par heure et par sens sur les axes ferroviaires principaux ; a minima 4 corridors de cars express pour renforcer la desserte de territoires insuffisamment desservis ; des aménagements cyclables structurant pour encourager le report modal ; des pôles d'échanges multimodaux adaptés pour faciliter le rabattement ; une billettique unifiée à l'échelle du projet. L'objectif du projet de SERM est de doubler la fréquentation des transports ferroviaires à l'horizon 2040 et au-delà.

Le projet est estimé à 9,3 milliards d'euros (valeur 2022). La poursuite des études d'approfondissement du projet vise à consolider le plan de financement global, en précisant les modalités de financement ainsi que les contributions des financeurs potentiels. Néanmoins, à ce stade des études, il ressort que la première phase du projet SERM à court terme, estimée à 629 millions d'euros conditions économiques 2022, permettrait d'optimiser l'offre ferroviaire existante à infrastructure constante (exemple : offre en hausse en heures creuses, extensions des amplitudes horaires, investissement dans du nouveau matériel roulant), tandis que les premières lignes de cars express pourraient être déployées sur certains corridors en s'appuyant sur les réseaux existants. A l'occasion de la phase de moyen terme du projet SERM, estimée quant à elle à 2 071,3 millions d'euros conditions économiques 2022, pourraient permettre de concrétiser des aménagements ferroviaires capacitaires et d'adapter le choc d'offre à la capacité d'accueil des nouveaux trains et voyageurs des gares. En parallèle, les lignes de cars express et de covoiturage ainsi que des interventions en faveur de l'amélioration des conditions d'intermodalité entre les

Accusé certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131405-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

réseaux de transports seraient déployées sur les principaux axes. Enfin, à l'horizon 2040 et au-delà, les aménagements de la nouvelle infrastructure ferroviaire (REHF - réseau express Hauts-de-France) et la levée des contraintes capacitaires du nœud ferroviaire lillois rendraient possible le doublement de l'offre ferroviaire telle que visée. Ils sont estimés, à date, à 6 595,7 millions d'euros conditions économiques 2022.

La gouvernance du projet a été construite progressivement depuis 2020 en associant l'État, la Région Hauts-de-France, la MEL et les acteurs locaux concernés par le projet, en particulier les établissements publics de coopération intercommunale. Il s'agit dorénavant de capitaliser la dynamique partenariale initiée dans le cadre du comité des partenaires de la mobilité pour mettre en place progressivement une structure de gouvernance qui assurera à chaque acteur d'être représenté et de prendre part aux décisions. En préfiguration, le comité des partenaires réunissant l'ensemble des EPCI et AOM concernés devrait être mobilisé au cours du second semestre 2026 pour information sur les avancées du projet. En effet, l'avancée ainsi que les résultats des études d'approfondissement pourront y être partagés, explorant l'intégralité des variantes possibles du système de transport envisagé ainsi que les conditions techniques, organisationnelles et financières.

II. Dispositif décisionnel

Par conséquent, la commission principale Transports, Mobilité, Accessibilité, Prévention, Sécurité consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) d'approuver la poursuite de la démarche de SERM telle qu'exposée et précisée par le dossier de « synthèse du projet » joint en annexe à la présente délibération.

Résultat du vote : ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ DES SUFFRAGES EXPRIMÉS
M. Florian VERTRIEST et M. Nassim SIDHOUM s'étant abstenus.
Mme Tahina BOTTON, M. David GUIRAUD, M. Hakim KHITER, Mme Myriam CAU, Mme Lahouaria ADDOUCHE, M. Dalil DIAB, Mme Emilie CROES, M. Ugo BERNALICIS, Mme Fatima BENSLIMAN, M. Samir OUANES, Mme Camir KERIFA, M. Mehdi MASSROUR, Mme Khadija GORWA-GHOMARI, M. Roland D'ARGY, Mme Julie GARCIA, M. Patrick KOLEBACKI n'ayant pas pris part au vote.
Le groupe Gauche Métropolitaine n'ayant pas pris part au vote.

PRÉFET
DE LA RÉGION
HAUTS-DE-FRANCE
Liberté
Égalité
Fraternité

Région
Hauts-de-France

MEL
MÉTROPOLE
EUROPÉENNE DE LILLE

Service Express Régional Métropolitain

Hauts-de-France



Résumé pour décideurs
Juin 2026
26-C-0136

SNCF RÉSEAU
SNCF GARES & CONNEXIONS
Société des Grands Projets

L'ambition du SERM Hauts-de-France au service de la transformation du territoire

Changer d'échelle en doublant la fréquentation des transports collectifs à horizon 2040.

La mobilité dans les Hauts-de-France peut aujourd'hui être vécue comme une contrainte, là où elle devrait être un levier. Le réseau ferroviaire a atteint ses limites, en témoigne la saturation de la gare de Lille-Flandres aux heures de pointe, tandis que la congestion des axes routiers pénalise les déplacements du quotidien. Dans le bassin minier et dans les territoires périurbains, ***l'accès à l'emploi, à la formation et aux services reste conditionné à l'usage de la voiture****, faute d'alternatives fiables, efficaces et lisibles.*

Le SERM Hauts-de-France est porteur d'une ambition de transformation claire : ***changer d'échelle pour proposer un système de transport complet, performant et accessible à tous****. Fondé sur le doublement de l'offre ferroviaire, il se déploie à l'échelle d'un bassin de vie transfrontalier et polycentrique de 5 millions d'habitants. Appuyé sur la réalisation d'une nouvelle infrastructure ferroviaire pensée et attendue de longue date par le territoire, il vise à* ***doubler la fréquentation des transports collectifs à horizon 2040*** *et à faire du train le mode privilégié des mobilités longues du quotidien.*

Au-delà d'un projet de transport, le SERM est un ***projet de territoire****. En massifiant les mobilités décarbonées dans une région au croisement des grands corridors européens, en accompagnant la réindustrialisation autour de filières clés pour la souveraineté nationale et en contribuant à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, il s'inscrit pleinement dans les priorités nationales, régionales, métropolitaines et voire européennes* ***de compétitivité économique, d'égalité territoriale et de transition écologique.***

Interne

Une nouvelle offre de mobilité efficace et fiable

Pour changer durablement les déplacements du quotidien

Un projet qui fait consensus pour un territoire à forts enjeux

5 millions d'habitants

32 EPCI sur le périmètre du SERM

2,3 millions d'emplois dont 50% dans le périmètre SERM

Un réseau ferroviaire dense, mais en limite capacitaire

6 branches
Sur l'étoile ferroviaire

93 gares et haltes

4 trains/h
Sur les axes principaux

Un usage prédominant de la voiture malgré la congestion routière

80% La part des déplacements réalisés en voiture individuelle

***47 heures perdues par an**, en moyenne pour un automobiliste se rendant quotidiennement à Lille*

129km

La distance moyenne des déplacements hebdomadaires des actifs : 15km de plus que la moyenne nationale

L'objectif : à horizon 2040, doubler la fréquentation des transports collectifs

Un choc d'offre multimodale …

Jusqu'à 8 trains / heure
et par sens, sur les axes principaux

1 nouveau barreau ferroviaire,
entre Lille et le bassin minier

2 nouvelles gares,
À Lille centre et à l'aéroport de Lesquin

Jusqu'à 250 passages à niveau
A supprimer ou à traiter

x2 sur l'offre de train
Omnibus comme rapides, en respectant les besoins fret et grande vitesse

98 gares et haltes
à terme sur le réseau, à adapter au choc d'offre

5h à 23h,
L'amplitude horaire à terme sur les principaux axes

4 corridors
De cars express, a minima, pour les territoires les moins bien desservis

4 300 kilomètres
De réseau cyclable à terme

… et des effets concrets pour le territoire et ses habitants

x2, la fréquentation des transports collectifs, à terme

55% des habitants des Quartiers Prioritaires de la Ville du périmètre habitent à moins de 800 mètres d'une gare concernée par le choc d'offre

+ 58% de la population, à proximité d'une gare desservie par une offre de 8 trains par heure

3 voyageurs sur 4, dont le temps de déplacement sera amélioré grâce à l'intermodalité et au cadencement de l'offre

Interne

SOMMAIRE

1. Un SERM mature et collectif, au service de la transformation des Hauts-de-France

2. Le SERM Hauts-de-France : un système de transport complet et intégré

3. Financer et piloter la montée en puissance progressive du SERM

1. Un SERM mature et collectif, au service de la transformation des Hauts-de-France

Le SERM Hauts-de-France desservira un territoire multipolaire de 5 millions d'habitants, où l'usage de la voiture individuelle concerne près de 80% des déplacements quotidiens. Faisant consensus auprès des élus, des acteurs locaux et des habitants, il vise à modifier en profondeur les comportements et habitudes de mobilité du quotidien, soutenant et amplifiant ainsi les dynamiques sociales, économiques et environnementales d'un bassin de vie en plein renouveau.

32 EPCI et 6 AOM concernés par le SERM Hauts-de-France	**1 300 contributions** citoyennes sur les mobilités recueillies en 2024	**150+ rencontres** Entretiens et ateliers avec les acteurs du territoire

Un consensus historique, politique et technique sur la nécessité d'un nouveau barreau ferroviaire

2006	Inscription au SRADDET de l'ambition de doublement de la fréquentation des transports et du principe d'une nouvelle infrastructure ferroviaire entre Lille et le Bassin minier.
2013	Inscription du projet de Réseau Express Grand Lille au Schéma Régional des Transports et Mobilité de la Région Nord-Pas-de-Calais
2015	**Débat public** sur le projet de REGL avec décision de poursuite des études.
2017	Le REGL devient le Réseau Express Hauts-de-France (**REHF**)
2020	L'étoile ferroviaire de Lille est inscrite au Schéma Directeur National des SERM Le projet REHF est inscrit au SRADDET Hauts-de-France
2022	Discours du président de la République à Liévin, apportant son plein soutien au projet
2023	**Naissance du SERM Hauts-de-France, intégrant le REHF comme composante principale**
2024	**Labellisation officielle**, consolidation technique, financière et politique du projet Prise de position officielle de la ville de Lille en faveur de la création d'une nouvelle gare souterraine dans le quartier Euraflandres, permettant la traversée de la Métropole.
2025	Discours du président de la République à Wallers, réaffirmant l'engagement de l'Etat
2026	Lancement de la phase d'approfondissement du SERM Hauts-de-France

Le SERM s'inscrit dans une ambition régionale historique et collective, initiée au mitan des années 2000 par l'ex-Région Nord-Pas de Calais et consolidée à partir de 2020 avec l'implication renforcée de l'État et de la Métropole Européenne de Lille. Il détermine une vision partagée de la mobilité à horizon 2040, dans la continuité du Schéma Régional des Transports de 2006 et des projets successifs de Réseau Express Grand Lille (REGL) – porté au débat public en 2015 - puis de Réseau Express Hauts-de-France (REHF). Ces deux projets intégraient la réalisation d'un nouveau barreau ferroviaire entre

Interne

Lille et le bassin minier, qui constitue aujourd'hui **la principale composante du SERM Hauts-de-France**.

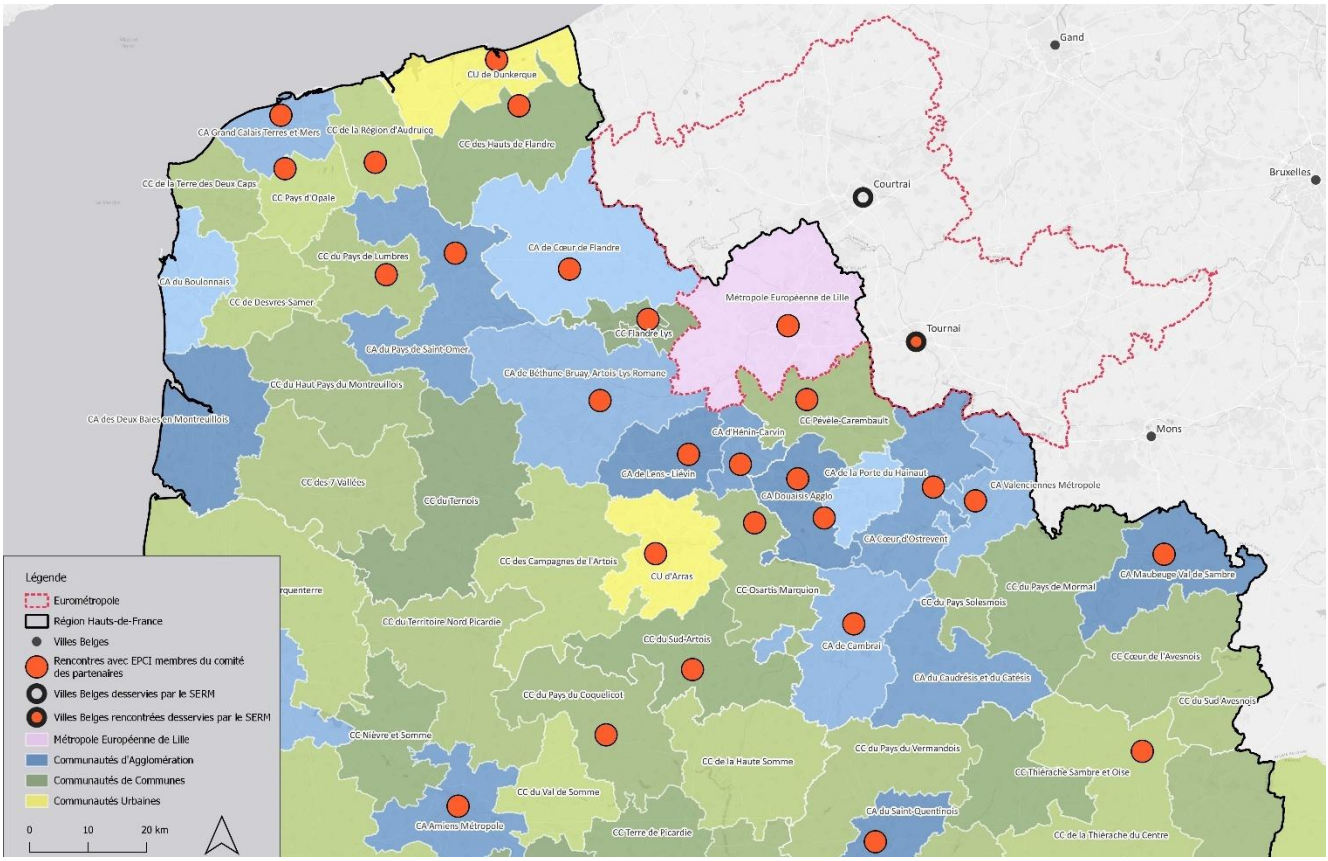
Les études d'opportunité puis de faisabilité menées entre 2020 et 2023 par SNCF Réseau ont permis d'aboutir à un consensus entre l'État, la Région et la Métropole Européenne de Lille sur un scénario dénommé « *Equilibre* », précisant les niveaux de service cibles et le pré-programme d'investissements ferroviaires à mettre en œuvre. Entre 2023 et 2025, la **phase de consolidation du SERM Hauts-de-France aboutit à la confirmation du schéma de service et des ambitions multimodales du projet**, d'un programme d'opérations associé, à la validation du positionnement de la nouvelle gare d'Euraflandres par la Ville de Lille, et à la proposition d'un scénario de financement et d'un modèle de gouvernance pour initier leur mise en œuvre.

Un projet construit avec le territoire, ses élus, ses acteurs et ses habitants

Le soutien unanime des collectivités et acteurs du territoire

Dans la continuité du débat public de 2015 sur le Réseau Express Grand Lille (REGL), le dialogue territorial mené a permis de garantir l'adhésion des acteurs au projet et d'assurer une articulation étroite avec les politiques locales d'aménagement, de mobilité et d'urbanisme, en associant plus d'une centaine d'acteurs institutionnels, économiques, associatifs et transfrontaliers à la consolidation du projet.

Ce dialogue a abouti à une mobilisation forte et inédite des territoires, traduite par **un soutien unanime et concrétisé par l'engagement financier et politique des collectivités locales** dans la poursuite de l'opérationnalisation du SERM. Les différents comités des partenaires ont jeté les bases d'une gouvernance élargie, représentative de la diversité territoriale, tandis qu'au-delà des relations de principes, des relations de travail continues sont désormais installées pour assurer la concordance entre le SERM et les projets locaux, et au-delà, son inscription dans les documents d'urbanisme et de planification territoriale.



EPCI membres du Comités des Partenaires associés à la démarche de dialogue territorial

Interne
26-C-0136
271/1731

Construire avec les usagers : la phase de participation du public

Initiative unique à l'échelle du programme SERM national, à l'automne 2024, une phase de participation citoyenne volontaire a permis d'aller à la rencontre des usagers dans une quinzaine de pôles régionaux et selon une grande variété de formats. Elle a permis de recueillir l'expression des difficultés rencontrées dans les déplacements du quotidien ainsi que d'informer sur le SERM.

Chacun a ainsi pu exprimer ses attentes, et les **plus de 1300 contributions recueillies** ont contribué à caractériser les attentes sur l'offre ferroviaire, l'intermodalité et la qualité des services en gare, et témoignent d'un fort soutien de principe au projet.

Un projet à la hauteur de l'ambition des Hauts-de-France

Le SERM est un projet de territoire qui ancre les mobilités comme un des principaux leviers de développement économique et social de la région. En proposant des alternatives à la majorité des usages de la voiture individuelle, il soutient et enrichit la transformation durable des Hauts-de-France, et s'inscrit dans les ambitions climatiques régionales et nationales.

-75%	**+140%**	**1,3 milliard d'euros**
d'émissions de GES d'ici à 2050, objectif de réduction inscrit au SRADDET	de potentiel de report modal vers le train, estimé par le CEREMA	engagés par l'Etat depuis 2017 dans le cadre de l'ERBM

Réduire les inégalités, soutenir l'activité économique

Dans une région structurée par et pour notamment une exploitation minière appartenant désormais à l'Histoire et dont elle porte encore les stigmates, la mobilité est un facteur clé de rééquilibrage territorial et de redynamisation socio-économique. **En assurant une offre plus fiable, plus robuste, plus fréquente et aux horaires étendus, le SERM apportera des bénéfices nets** concernant l'accès à l'emploi, à l'éducation supérieure, aux soins, à la nature, au sport ou à la culture en transports en commun, notamment pour les publics les plus isolés ou les plus vulnérables, sera facilité.

Dans une région ou les taux de chômages (9,2%) et de pauvreté (19,3%) demeurent de plusieurs points supérieurs aux moyennes nationales, en réduisant certains temps de trajet et en démultipliant les opportunités professionnelles accessibles en transports, le projet contribue directement à **la réduction des inégalités d'accès à l'emploi**. Il agit également comme un catalyseur de **développement économique des centralités secondaires**.

Interne

Inscrire la mobilité au cœur d'une dynamique régionale d'ensemble

A l'échelle des Hauts-de-France, le SERM s'harmonise avec les autres grands projets de transformation :

- **Le Canal Seine Nord Europe** (CSNE), projet d'interconnexion dont la livraison va durablement transformer le transport de marchandise entre la Seine et la Mer du Nord, affirmant encore plus la position de corridor européen des Hauts-de-France ;
- **L'Engagement pour le Renouveau du Bassin Minier** (ERBM), programme transversal porté par l'Etat, axé notamment sur la réhabilitation des logements miniers et plus généralement sur le développement urbain d'un périmètre comportant 250 communes et 1,2 million d'habitants ;
- **Le Pacte pour la Réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache** (Pacte SAT), qui formalise un soutien accru de l'Etat à 311 communes reparties sur 8 EPCI et 2 départements, et qui vise à soutenir ces territoires aux enjeux sociaux particulièrement prononcés, dans leurs projets en faveur de la transition écologique de l'aménagement durable et des mobilités ;
- **La réindustrialisation du territoire**, autour de filières stratégiques (batteries, automobile, nucléaire), soutenues par l'Etat car essentielles à la souveraineté nationale, appelle à des solutions décarbonées pour connecter les bassins d'emplois aux bassins de vie, qu'il s'agisse de répondre dès aujourd'hui à des besoins avérés, ou d'anticiper les besoins à venir.
- **Les autres projets de SERM** intéressant le territoire régional, le SERM Côte d'Opale tout particulièrement, qui doit proposer un système de mobilité à la hauteur des flux et des enjeux de l'ambition industrielle portée par le dunkerquois et les acteurs réunis du littoral.

En faisant des mobilités décarbonées un levier majeur de la transformation du territoire, le SERM s'inscrit en **complémentarité directe avec l'action de l'État à l'échelle nationale**, en venant territorialiser et renforcer des priorités déjà portées au plus haut niveau. Il prolonge ainsi les politiques nationales de réindustrialisation et de transition écologique, en portant une ambition sur les mobilités à la hauteur des initiatives et des investissements déjà à l'œuvre dans les Hauts-de-France.

À ce titre, il entretient un lien étroit avec l'Engagement pour le Renouveau du Bassin Minier, dont il constitue le volet mobilité : en améliorant l'accessibilité, en désenclavant les territoires et en facilitant les déplacements du quotidien, le SERM vient **appuyer et amplifier les objectifs de requalification urbaine, de cohésion sociale et de redynamisation économique** portés par l'ERBM dans le Bassin minier du Nord et du Pas-de-Calais.

Le SERM s'inscrit enfin dans les objectifs régionaux et nationaux d'émissions de gaz à effet de serre, dans une région ou les transports, tous modes et tous types confondus, pèsent pour 26% des 48,0MT équivalent CO^2 émises par an. Situé au cœur du corridor Mer du Nord – Rhin – Méditerranée identifié dans le Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T), il apporte également une réponse aux enjeux européens de désaturation des nœuds ferroviaires stratégiques.

Objectiver les effets grâce à un modèle de trafic unique et innovant

Les multiples effets attendus du SERM doivent pouvoir être quantifiés avec un niveau de finesse à la hauteur des investissements à consentir pour sa réalisation. Les outils de modélisation préexistants sur le territoire et développés par ses principaux acteurs sont complémentaires mais ne permettent ni une concaténation de leurs résultats, ni pris isolément d'objectiver les gains induits par un projet multi-dimensionnel tel qu'un SERM.

Aussi, les partenaires du projet, soutenus dans la démarche par un total de 18 entités (EPCI, Départements, Syndicats Mixtes de Transports, Agences d'Urbanisme) développent un modèle de trafic selon une méthodologie dynamique multi-agents et basé sur le modèle METROPOLIS2, adapté à la fois au périmètre du projet et capable de prendre en compte toutes les modes intégrés au SERM : transports en commun (dont ferroviaire), modes routiers (conducteur et passager), intermodalité, vélo, piétons. En complément, un modèle de type LUTI, pour *Land Use and Transports Interaction,* permettra d'estimer avec une plus grande précision les retombées socio-économiques du SERM par l'évaluation des relocalisations de populations et d'emplois.

La combinaison de ces deux modèles, partenariaux, interfacés et complémentaires, est une démarche unique et novatrice à l'échelle nationale.

Interne

2. Le SERM Hauts-de-France : un système de transport complet et intégré

Déployé en trois phases distinctes jusqu'en 2040 et au-delà, le SERM proposera progressivement des solutions de mobilités concrètes et adaptées à tous. Le choc d'offre ferroviaire sera rendu possible par la réalisation d'une nouvelle infrastructure, accompagnée d'une politique ambitieuse de renfort des mobilités durables : car express, vélos, covoiturage.

Au-delà de l'offre ferroviaire, c'est la coordination, la fluidification et l'articulation de tous les modes de transports entre eux qui conditionneront le succès du projet et son appropriation par les usagers. Enfin, la modernisation des pôles d'échanges multimodaux, et l'interopérabilité des titres de transports viendront renforcer la lisibilité de l'offre globale proposée et contribueront à son attractivité.

8 trains par heure et par sens	**4 corridors de cars express, a minima**	**+2800km d'aménagements cyclables**
sur les axes principaux, au lieu des 4 actuellement	identifiés pour la desserte des territoires les moins bien desservis	prévus à terme

Une offre ferroviaire enrichie, densifiée et fiabilisée

A terme, ce sont 98 gares et haltes qui seront concernées par le choc d'offre du SERM dans un rayon de 45 kilomètres autour de Lille, et jusqu'à 130 en incluant des destinations plus lointaines comme Amiens, Hirson ou Saint-Quentin. Soit autant, de pôles de rabattement permettant un accès multimode à la nouvelle offre ferroviaire.

Les fréquences augmentées	**L'amplitude horaire étendue**	**La robustesse du service améliorée**
jusqu'à 1 train toutes les 5 à 10 min en heure de pointe sur les principaux axes	en soirées (5h > 23h) et le week-end	via les travaux d'amélioration du réseau existant, dont **24 passages à niveaux à traiter en priorité**

En complément des travaux nécessaires à la réalisation du REHF, **de nombreuses opérations de développement seront également à réaliser sur le réseau ferré national (RFN) :** doublements d'infrastructures existantes, construction d'un ou plusieurs nouveaux Ateliers de Maintenance et de Remisage, création de dénivellations, suppression ou aménagements de passages à niveaux. A terme et grâce à la réalisation des nouvelles infrastructures et aux interventions sur le réseau existant, le service ferroviaire facilitera et améliorera tous les types de desserte :

- **Des liaisons diamétralisées :** rendues possibles par la réalisation de la nouvelle gare traversante d'Euraflandre. Les liaisons diamétralisées fluidifieront l'exploitation sans rupture de charge. La nouvelle gare, permettra de renforcer et faciliter l'intermodalité entre les gares Lille-Flandres, Lille Europe et le réseau métro et tramway.

Interne

- **Des liaisons entre la MEL et les principaux pôles et territoires voisins** : s'appuyant sur l'étoile ferroviaire lilloise pour faciliter via une desserte renforcée la liaison entre MEL et les pôles voisins ;
- **Des liaisons entre pôles régionaux** : afin d'offrir une desserte renforcée entre les principales villes régionales sans avoir à passer ni à s'arrêter à Lille, notamment concernant les liaisons internes au Bassin minier.
- **Des liaisons transfrontalières** : même si les modalités concrètes doivent encore faire l'objet d'approfondissement entre autorités et opérateurs de part et d'autre de la frontière, l'ambition de doublement de la fréquentation est par principe étendue à la desserte de la Belgique, vers Tournai et la Wallonie, ainsi que vers Courtrai et les Flandres.

L'ensemble de ces opérations permettent **la montée en puissance de l'offre ferroviaire jusqu'à horizon définitif du SERM**, améliorant progressivement la robustesse et la capacité du RFN et permettant la livraison d'un REHF qui seul ne suffirait pas à atteindre le plan de transport cible. Sa réalisation, sa mise en service et son efficacité futures, ainsi que celle du SERM dans son ensemble ne peuvent s'envisager sans l'ensemble des opérations à effectuer sur le réseau existant.

Le REHF, pierre angulaire du SERM

Héritier du REGL et désormais **composante majeure du SERM, le REHF est la condition *sine qua none* à sa réussite**. Les études d'opportunités conduites ont démontré que, sans ce nouveau barreau ferroviaire entre Lille et le Bassin minier, les ambitions de service du projet étaient inatteignables, sauf à consentir aux investissements et aux impacts majeurs que représenteraient la mise à quatre voies de l'infrastructure ferroviaire existantes. Le REHF s'articule autour de trois opérations principales :



Un nouveau barreau ferroviaire

De 40km, permettant une meilleure desserte du Bassin minier, et permettant au-delà de fluidifier l'ensemble des circulations sur le réseau ferré des Hauts-de-France



Une gare nouvelle à Lille-Lesquin

Créant une desserte de la zone aéroportuaire et des 15 000 emplois du Centre Régional des Transports directement attenant, ainsi qu'un rabattement majeur pour les territoires alentours.

Une troisième gare à Lille

Souterraine et traversante, cette nouvelle gare formera un seul et même pole ferroviaire avec les gares de Lille Flandre et Lille Europe et sera interconnectée avec un réseau métropolitain Ilévia enrichi du futur projet ExtraMobile.

Au niveau du terrain naturel de la commune de Dourges à l'aéroport de Lesquin puis en souterrain jusqu'à sa sortie au nord de Lille, accolé au faisceau d'infrastructure regroupant la LGV et l'autoroute A1, le tracé du REHF est pensé pour réduire au maximum la consommation de foncier, notamment agricole. Sa réalisation permettra de renforcer les missions rapides et de les séparer des missions omnibus de desserte fine, fluidifiant l'ensemble de la circulation sur le RFN et lui donnant la capacité d'absorber l'intégralité du choc d'offre ferroviaire, socle de l'ambition de service globale du SERM.

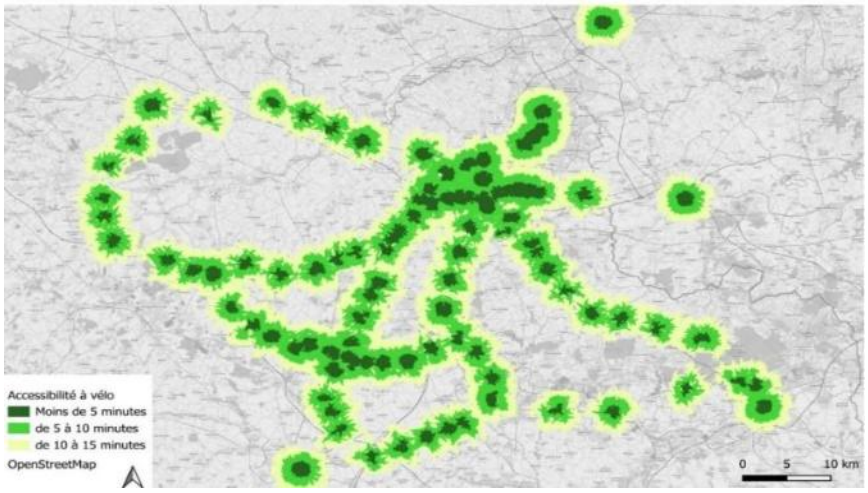
Les services routiers, un levier essentiel pour les territoires insuffisamment desservis

Le déploiement de lignes de cars express sur les grands axes routiers permet des liaisons rapides et régulières entre les principaux pôles du territoire, par exemple entre **Saint-Omer, Béthune, Lens, Valenciennes ou la vallée de la Lys**, avec des fréquences pouvant atteindre un passage toutes les 20 minutes en heure de pointe. Leur efficacité repose sur des aménagements dédiés (voies réservées, priorités de circulation) permettant de garantir un avantage compétitif en temps de parcours par rapport à la voiture individuelle.

En complément, le SERM prévoit le renforcement du **covoiturage structuré**, particulièrement adapté aux zones rurales et périurbaines. Sur les corridors présentant plus de **250 déplacements domicile-travail quotidiens**, la mise en place de lignes de covoiturage à arrêts fixes permettra de massifier une pratique existante et de proposer une solution flexible et accessible. En particulier le long de corridors fortement congestionnés comme l'**A1, qui peut voir jusqu'à 175 000 véhicules/jour entre Hénin-Beaumont et Lille,** ou l'A25. L'ensemble de ces services routiers s'inscrit dans une logique d'intermodalité, en articulation étroite avec les gares et les pôles d'échanges, afin de couvrir l'ensemble du territoire.

Interne

Développer le réseau cyclable structurant pour encourager le report modal



Accessibilité à vélo aux gares du SERM (source : CEREMA, 2024)

Aujourd'hui encore marginal, le mode cyclable ne représente qu'environ **1,7 % des déplacements**, son potentiel de développement est important, notamment pour des trajets de **3 à 5 km en rabattement** et jusqu'à **8 à 10 km avec assistance électrique**.

Le territoire s'appuie sur un réseau cyclable structurant en forte expansion, avec déjà **1 500 km d'itinéraires existants ou en projet**, et un objectif de **4 300 km à terme**. Ce réseau s'organise autour de deux fonctions principales : d'une part, le rabattement vers les gares du SERM, notamment dans les territoires périurbains où les connexions restent aujourd'hui insuffisantes ; d'autre part, le développement d'axes cyclables dimensionnant et reliant les principaux pôles du territoire, en complément des transports collectifs. Le SERM sera un levier majeur et efficace d'accélération des initiatives locales en faveur des modes doux, pour les collectivités qui souhaiteront s'inscrire dans la démarche.

Une attention particulière est portée à l'équipement des gares, avec le développement de **stationnements sécurisés, de services vélo et d'itinéraires continus de rabattement**, ainsi qu'à la résorption des discontinuités, notamment sur les liaisons transfrontalières avec la Belgique. En améliorant l'accessibilité des gares dans un rayon de 15 minutes à vélo, le SERM vise à élargir significativement l'aire de chalandise des gares et à favoriser une mobilité plus durable et plus active à l'échelle régionale.

Des pôles d'échanges modernisés et adaptés aux ambitions du SERM Hauts-de-France

Les pôles d'échanges multimodaux (PEM) constituent un maillon essentiel du SERM Hauts-de-France. Aujourd'hui, de nombreuses gares du territoire, en dehors des grands pôles, restent insuffisamment dimensionnés au regard de l'ampleur du programme SERM : accessibilité limitée, stationnement vélo comme voiture insuffisant, connexions parfois peu lisibles avec les réseaux urbains ou interurbains. Cette situation freine directement le recours au train pour les déplacements du quotidien.

Si de nombreux territoires concernés s'inscrivent déjà dans une dynamique d'amélioration de leurs PEM, **l'enjeu de la démarche est de viser à l'harmonisation des initiatives locales et à leur inscription dans une vision d'ensemble**. Au-delà, le SERM vise à changer d'échelle dans l'aménagement des gares et dans l'offre de services qu'elles proposent, en développant un réseau hiérarchisé de pôles d'échanges, articulé autour des grands pôles régionaux et des principaux pôles de rabattement. L'objectif poursuivi est clair : organiser efficacement l'intermodalité afin faire de chaque gare un véritable point d'entrée dans un système de mobilité.

Cette transformation est nécessaire pour accueillir en gare le surcroit de voyageur généré par le déploiement du SERM suppose des investissements ciblés mais stratégiques **:** amélioration des accès, développement massif du stationnement vélo sécurisé, création de parcs-relais, lisibilité des cheminements, qualité des espaces voyageurs et des services associés. Elle implique également une coordination étroite entre les acteurs (opérateurs nationaux, collectivités locales, AOM), afin de garantir la cohérence d'ensemble recherchée à l'échelle du réseau. L'enjeu est d'importance : sans pôles d'échanges performants et attractifs, l'intermodalité reste théorique et le report modal limité**.**

Enfin, en faisant des gares de **véritables** centralités urbaines**,** le SERM crée les conditions d'une **requalification urbaine** à l'échelle des quartiers environnants : densification, mutation fonctionnelle, renforcement de l'accessibilité à l'emploi. Ces effets s'inscrivent dans des dynamiques locales déjà à l'œuvre, symbolisées notamment par les projets d'EuraLens ou encore d'EuraDouai.

Interne

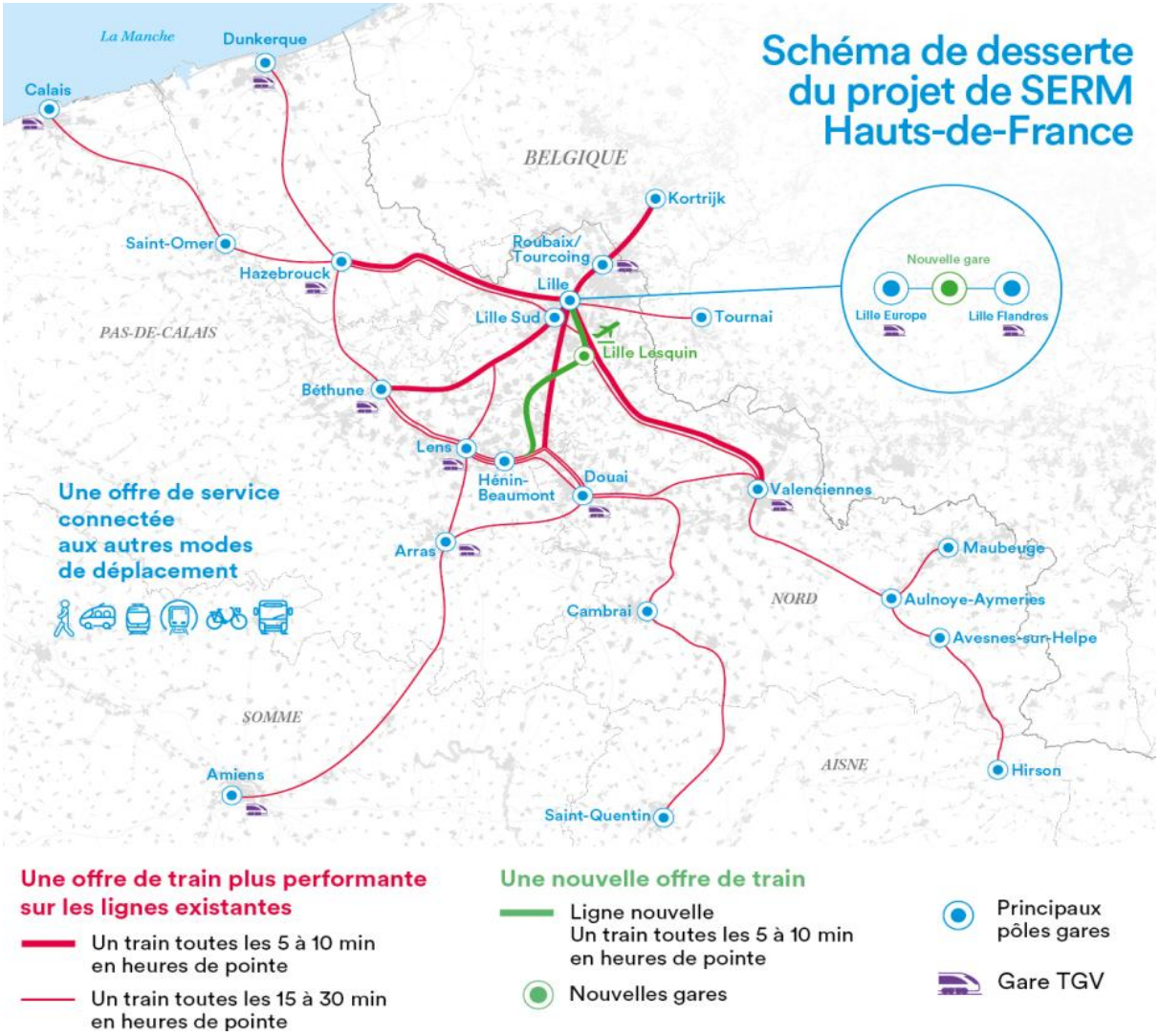
98 gares et haltes	9 pôles régionaux	14 pôles de rabattement
A terme, sur le réseau ferré national	**Sur les 6 axes de l'étoile ferroviaire**	**Pour faciliter l'accès à la métropole et aux grands centres urbains**

Vers une simplification de l'expérience usager

Du fait de la coexistence des offres TER, des réseaux urbains, des cars interurbains et des services locaux, un même déplacement – par exemple entre Lens, Douai ou Valenciennes et Lille – peut nécessiter plusieurs titres de transport, voire plusieurs abonnements ce qui nuit à la compréhension d'ensemble voire aux finances personnelles de l'usager.

Le SERM porte l'ambition de **mettre fin à cette complexité en s'appuyant sur le système Pass Pass pour construire une billettique réellement unifiée à l'échelle du bassin de mobilité**, s'inscrivant de fait pleinement dans la trajectoire définie par la Région et les territoires, actée par la signature des Contrats Opérationnels de Mobilités (COM). L'objectif est simple mais ambitieux : permettre un accès simplifié à l'ensemble des modes via un support unique, et une continuité de service quel que soit le territoire traversé. Cette évolution est indispensable pour rendre plus fluide et attractif le report modal et pour accompagner le déploiement progressif du choc d'offre ferroviaire.

Au-delà du support, la simplicité et la lisibilité de la tarification sont des enjeux importants pour les déplacements du quotidien. Cela peut supposer une coordination technique et politique renforcée entre la Région, la MEL et les EPCI partenaires et leurs autorités organisatrices, dans l'optique à long terme d'une intégration tarifaire effective, ainsi qu'une une capacité à traiter les spécificités des flux transfrontaliers avec la Belgique.



Un déploiement phasé du SERM

	A court terme	De 2030 à 2040	A horizon 2040 et au-delà
Choc d'offre ferroviaire	Amélioration de l'offre de service en heure creuse & weekend Extension de l'amplitude horaire entre 5h et 23h	1er saut d'offre progressif en heure de pointe pour les liaisons avec le Bassin minier, la Belgique et la Flandre	Doublement de l'offre de service 1 trains toutes les 5 à 10 minutes en heure de pointe Gain de temps pour les liaisons Lille – Bassin minier *Mise en service du REHF, ouverture des gares d'Euraflandres et de Lille-Lesquin*
— **Opérations ferroviaires**	*Les améliorations de services envisagées à l'horizon de court terme se font à infrastructures constantes*	*Investissements sur le RFN et dans les gares dénivellation du triangle d'Ostricourt, augmentation capacitaire en gare d'Hénin-Beaumont* *Réouverture de haltes A Sequedin, Haubourdin et Lomme-Pont Supérieur*	*Mise à 4 voies du RFN entre Douai et Ostricourt* *Acquisition de nouveaux matériels roulants et livraison de nouveaux Centres d'Exploitation et de Maintenance* *Augmentation capacitaire en gares de Béthune, Hazebrouck et Tourcoing*
— **Traitement des passages à niveaux**	*Définition d'un schéma d'ensemble de priorisation et d'interventions*	*Premières interventions sur les 24 passages à niveau identifiés comme prioritaires* *Amélioration de la robustesse et de la sécurité du réseau*	*Déploiement des interventions prévues au schéma d'ensemble, jusqu'à 250 passages à niveau traités*
Pôles d'échanges multimodaux	Etablissement d'un schéma de référence, basé sur la catégorisation inscrite au SRADDET	Déploiement opérationnel des PEM identifiés comme prioritaires	Déploiement opérationnel des PEM nécessaires à long terme
Déploiement des cars express	Etudes puis travaux nécessaires à la mise en œuvre des lignes identifiées	Déploiement d'au moins 4 lignes de cars express, dans les zones les moins bien desservies par le ferroviaire	Réseau de car express mis en service à cet horizon
Vélo et itinéraires cyclables	Déploiement des infrastructures nécessaires pour compléter le réseau structurant Optimisation du rabattement vers les pôles du SERM		Infrastructures nécessaires livrées à cet horizon

Interne

3. Financer et piloter la montée en puissance progressive du SERM

Le SERM Hauts-de-France est un projet hors-norme, sa gouvernance et son financement doivent donc être envisagés selon des modalités nouvelles et innovantes, adaptées à son ambition et aux spécificités du territoire qu'il dessert. Les besoins auxquels il doit répondre sont autant actuels que prospectifs, aussi son déploiement doit être phasé pour permettre des premiers effets à court terme et ne pas faire dépendre le changement d'habitude escompté de la livraison à plus long terme de la nouvelle infrastructure. Le plan de financement et le schéma de gouvernance sont enfin conçus pour accompagner cette montée en puissance de l'offre de transport globale, selon une triple logique de progressivité, de pragmatisme et de soutenabilité.

9,3Mds€	*1 structure locale de pilotage*	*18 collectivités et AOM,*
d'investissements nécessaires	dédiée, locale et collégiale	s'étant déjà officiellement manifestée pour participer au financement et à la gouvernance du SERM

Des bénéfices concrets pour l'usager dès le court terme

Les besoins actuels sont criants, et les études sur un projet d'ampleur sont menées depuis maintenant trop longtemps pour faire dépendre les solutions nécessaires d'un grand soir des mobilités à une échéance lointaine et diffuse. Aussi, trois horizons distincts structurent le déploiement du SERM :

À court terme :

Le SERM s'appuie sur l'**optimisation de l'offre ferroviaire existante**, à infrastructure constante : offre en hausse en heures creuses, extensions des amplitudes horaires, investissement dans du nouveau matériel roulant. En parallèle, les premiers **cars express** sont déployés sur des corridors prioritaires en s'appuyant sur les réseaux existants.

Les gains sont immédiats : amélioration du **service perçu**, possibilité de réaliser des déplacements du quotidien sans dépendre systématiquement de la voiture, et mise en place des premiers leviers permettant la massification du **report modal**. L'enjeu central est de **restaurer la confiance dans le train** et de poser les bases de l'amplification de son utilisation au quotidien, sans attendre la nouvelle infrastructure. Assurer l'horizon de court terme crédibilise et rend concret le déploiement des deux autres horizons du SERM et entérine ainsi son plein déploiement.

A moyen terme :

Le SERM entre dans une phase de premier **renforcement de l'offre**, rendue possible par une première vague d'**aménagements ferroviaires capacitaires et d'adaptation de la capacité d'accueil des nouveaux trains et voyageurs des gares au choc d'offre**. En parallèle, les **cars express, le covoiturage structuré et l'intermodalité** se déploient à plus grande échelle sur les principaux axes.

Les gains deviennent nets et visibles : **augmentation des fréquences sur les axes les plus empruntés**, meilleure desserte tous modes des territoires et élargissement du bassin d'accès au

Interne

réseau. Le SERM commence à matérialiser une **alternative crédible à la voiture**, en particulier entre le bassin minier et la métropole lilloise, marquant un changement des pratiques de mobilité.

A long terme :

À long terme, la mise en service du **REHF** permet d'atteindre l'ambition cible. La nouvelle infrastructure et la levée des contraintes capacitaires du nœud ferroviaire lillois rendent possible le **doublement de l'offre ferroviaire**, avec une fréquence de type mass-transit et au-delà, une chaine de déplacement intermodale intégralement amplifiée, accessible et harmonisée.

Les gains sont à la hauteur du projet et des investissements consentis : **doublement de la fréquentation**, amélioration des temps de parcours, suppression de nombreuses ruptures de charge et capacité à absorber durablement la croissance des besoins en mobilités. Le SERM devient un **véritable réseau express régional**, structurant à l'échelle des Hauts-de-France et atteint son objectif de **report modal massif** de la voiture vers les transports collectifs.

Financer le SERM Hauts-de-France, un défi majeur appelant à des solutions ambitieuses et collectives

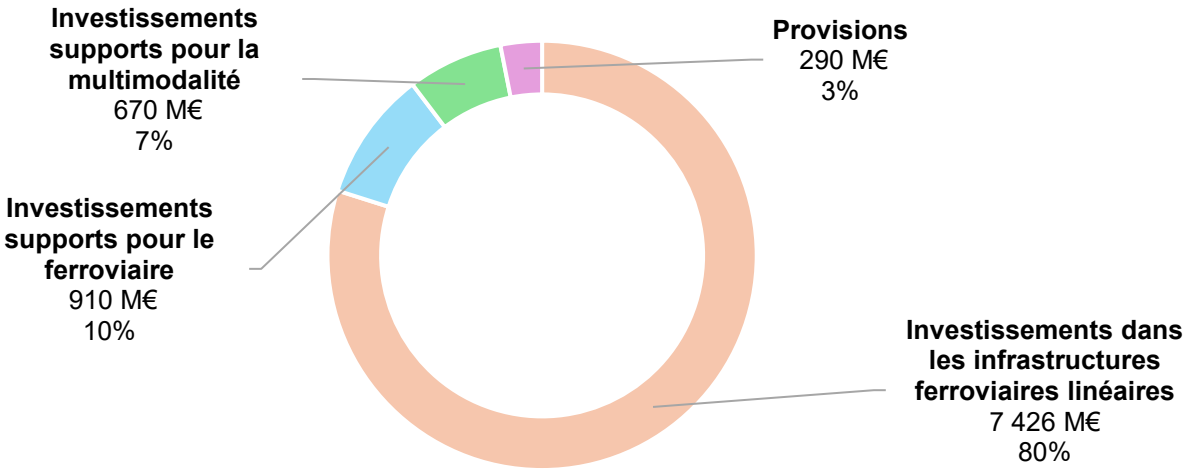
Le SERM Hauts-de-France repose sur une trajectoire financière prévisionnelle, à la hauteur de son objectif de transformation des mobilités et du territoire. Le programme d'investissements est estimé à **9,3 Md€ à l'horizon 2040**, dont près de **80 % consacrés au ferroviaire**, avec en particulier la réalisation du Réseau Express Hauts-de-France. Cette montée en puissance progressive s'accompagne de surcoûts d'exploitation atteignant à terme environ **200 M€ par an**, liés directement à la concrétisation du choc d'offre. Les montants présentés relèvent d'ordres de grandeur et intègrent des provisions. Ils ne constituent pas un engagement formel des partenaires du SERM, des maîtres d'ouvrage ou des gestionnaires d'infrastructures.

Le financement du SERM repose sur une logique **multi source et progressive**, combinant des financements déjà engagés à court terme, notamment via le Contrat de Plan État-Région, et la mobilisation à moyen et long termes de contributions nationales et européennes. Compte tenu des enjeux de désenclavement, de cohésion sociale et de développement économique du territoire, les partenaires appellent à un **soutien structurant de l'État**, au titre de la solidarité nationale et de la dimension stratégique des investissements ferroviaires. En parallèle, la dimension transfrontalière du projet justifie la mobilisation de financements européens, en particulier *via* le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE).

Pour sécuriser le financement d'un projet de cette ampleur, les partenaires envisagent parmi les options privilégiées le recours à une **ingénierie financière dédiée**, fondée sur un modèle de type « société de projet », inspiré de celui qui a permis la réalisation du Grand Paris Express. Ce modèle permettrait de lisser dans le temps l'effort financier grâce à un recours à l'emprunt de long terme, adossé à des ressources affectées, et de garantir la soutenabilité et la disponibilité des fonds nécessaires au projet. Il apparaît le mieux adapté au financement des investissements les plus structurants, au premier rang desquels le REHF.

Interne

RÉPARTITION DES INVESTISSEMENTS DU SERM PAR TYPE D'INVESTISSEMENTS (EN €$_{2022}$)



À court terme, les financements existants permettent de lancer les premières opérations et de poursuivre les études jusqu'en 2028. D'ici cette échéance, les partenaires devront **consolider le plan de financement global**, en précisant la répartition des contributions entre acteurs publics, les modalités de recours à l'emprunt et les ressources associées. La réussite du SERM reposera ainsi sur la capacité collective à sécuriser un modèle de financement stable, lisible et soutenable sur le long terme.

Type d'opération	*Court terme*	*Moyen terme*	*Long terme*
Investissements dans les infrastructures ferroviaires linéaires	247,6 M€$_{2022}$	1 696 M€$_{2022}$	5 482,4 M€$_{2022}$
dont Investissements ferroviaires d'envergure	*158,6 M€$_{2022}$*	*969 M€$_{2022}$*	*4 409,4 M€$_{2022}$*
dont Autres investissements ferroviaires	*89 M€$_{2022}$*	*727 M€$_{2022}$*	*1 073 M€$_{2022}$*
Investissements supports pour le ferroviaire (sécurisation des PN)	16,5 M€$_{2022}$	48,5 M€$_{2022}$	845 M€$_{2022}$
Investissements supports pour la multimodalité[1]	350,4 M€$_{2022}$	268,8 M€$_{2022}$	50,9 M€$_{2022}$
Provisions	14,5 M€$_{2022}$	58 M€$_{2022}$	217,5 M€$_{2022}$
TOTAUX	**629 M€$_{2022}$**	**2 071,3 M€$_{2022}$**	**6 595,7 M€$_{2022}$**
	9 300 M€$_{2022}$		

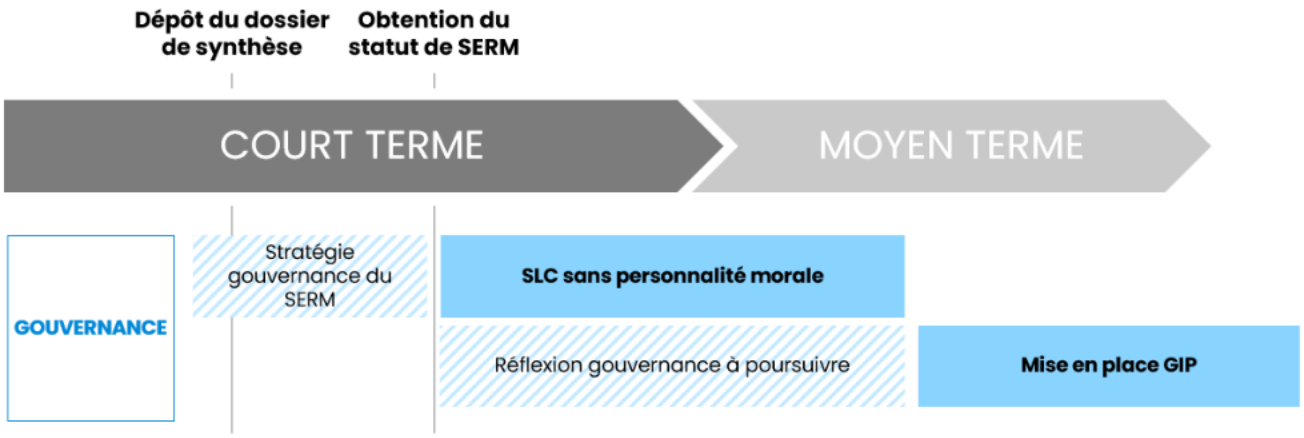
[1] Concernent les investissements sur les PEM, sur les aménagements routiers (cars express) et les aménagements cyclables.

Interne

Piloter le SERM Hauts-de-France, une gouvernance souple, collégiale et évolutive

Le SERM Hauts-de-France s'appuie sur une gouvernance progressivement construite depuis 2020, associant l'État, la Région, la Métropole européenne de Lille et un nombre croissant de collectivités et d'acteurs du territoire. Cette dynamique partenariale s'est fortement élargie lors de la phase de préfiguration, avec l'implication active des départements du Nord et du Pas-de-Calais et de plus de 30 intercommunalités. Elle bénéficie également du soutien des acteurs socio-économiques, traduisant une volonté partagée de co-pilotage du projet et constituant le socle d'une gouvernance opérationnelle élargie.

Capitalisant sur cette dynamique, la proposition de gouvernance du SERM est conçue comme un dispositif **souple, évolutif et adapté à la complexité d'un projet multimodal**, articulant entre eux de nombreux maîtres d'ouvrage potentiels. Conformément à la loi relative aux SERM, elle reposera dans un premier temps sur une **structure locale de coordination**, sans personnalité morale, permettant d'assurer la bonne coordination des opérations, le partage d'information et la transparence entre partenaires. Cette organisation repose sur un Comité des partenaires, instance de pilotage stratégique et d'un Comité technique chargé de la coordination opérationnelle et du suivi du projet d'ensemble et de la réalisation de ses diverses composantes.



Le dispositif de gouvernance sera régi par une **convention de suivi**, conclue entre l'État, les partenaires financeurs, les autorités organisatrices de la mobilité, les collectivités impliquées et, dans l'hypothèse d'une structure sans personnalité morale, tous les maitres d'ouvrage qui constituera la feuille de route du projet. Elle fixe dans son esprit les objectifs de performance, le calendrier de réalisation, la trajectoire financière et les modalités de suivi des opérations, permettant d'assurer la cohérence d'ensemble d'un programme comprenant un grand nombre d'infrastructures et d'interventions portées par des acteurs multiples.

À mesure de l'avancement du projet, cette gouvernance est appelée à évoluer vers une forme plus intégrée, avec parmi les évolutions possibles la création d'un **groupement d'intérêt public (GIP), prévu par la loi SERM de décembre 2023,** en phase de réalisation. Cette structure permettrait de renforcer le pilotage collectif, de sécuriser le suivi financier et d'assurer une coordination renforcée entre les maîtres d'ouvrage, tout en maintenant leurs responsabilités propres. Elle offrirait ainsi le cadre adapté à la mise en œuvre opérationnelle d'un projet de l'ampleur, de la nécessité et de l'ambition qui caractérisent le SERM Hauts-de-France.

Interne

D'ici à l'octroi du statut

Un travail continu pour assurer la bascule du SERM en phase de réalisation

Grace au soutien du Président de la République, à l'engagement financier réaffirmé de l'Etat et à la mobilisation opérationnelle et stratégique des partenaires, le travail sur le SERM Hauts-de-France se poursuit en parallèle de l'examen du dossier de demande de statut.

La phase d'approfondissement qui se déroule jusqu'au printemps 2028 constitue une étape décisive du SERM Hauts-de-France. Elle permet, au-delà des intentions, de valider l'entière pertinence du système proposé, d'en étudier toutes les variantes possibles et d'en garantir les conditions techniques, organisationnelles et financières.

L'enjeu est d'approfondir chacune des dimensions du projet et d'anticiper chaque aspects et procédures pour sécuriser les conditions de réalisation du SERM Hauts-de-France et ce, dès l'obtention du statut.

L'héritage des projets précédents, le travail réalisé en phase de consolidation et poursuivi en phase d'approfondissement permettent aux partenaires du SERM Hauts-de-France de porter une demande collective d'octroi de statut pour un projet dont la nécessité est avérée, et qui appelle désormais l'engagement de l'Etat en faveur de sa réalisation.

Interne

Interne

Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131394-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

Pour rendu exécutoire

A Lille, le 14 oct. 2026
Le Président de la Métropole Européenne de Lille
Pour le Président
Le Directeur
Arnaud FICOT

26-C-0137

Séance du vendredi 9 octobre 2026

DELIBERATION DU CONSEIL

MICROMOBILITES - LANCEMENT DE L'APPEL A MANIFESTATION D'INTERET (AMI) ET SIGNATURE DES CONVENTIONS DE DELEGATION DE COMPETENCES DES COMMUNES VERS LA MEL - AUTORISATION

Vu le code général des collectivités territoriales, notamment ses articles L. 5211-10 et L. 5217-2 ;

Vu le Code des transports notamment ses articles L1231-1-1, L. 1231-17 et suivants ;

Vu le Code Général de la Propriété des Personnes Publiques (CGPPP) notamment son article L-2122-2-1 ;

Vu la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) ;

Vu la délibération n° 21 C 0044 du 19 février 2021 approuvant le Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) métropolitain ;

Vu la délibération n° 23-C-0272 du 20 octobre 2023 approuvant le Plan de Mobilité métropolitain à horizon 2035 ;

Vu la délibération n° 22-C-0401 du 16 décembre 2022 autorisant la métropole européenne de Lille (MEL) à lancer un Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) pour le déploiement d'une offre de service de trottinettes électriques et de vélos à assistance électrique en semi-floating, à signer des conventions avec les communes lui déléguant l'organisation de cet AMI et le choix d'opérateurs de micromobilité pour une exclusivité de trois ans sur le territoire ;

I. Exposé des motifs

Dans le cadre du déploiement d'une offre de service de trottinettes électriques et de vélos à assistance électrique en semi-floating, un premier Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) a été lancé en 2023 par la MEL, en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité sur son territoire.

Deux opérateurs ont été retenus pour opérer leur service de location de vélos à assistance électrique (VAE) et de trottinettes électriques en libre-service, un seul de ces opérateurs subsistant à partir de novembre 2024. L'opérateur actuel bénéficie

d'autorisations d'occupation du domaine public délivrées par les communes, qui pourront les prolonger jusqu'à désignation d'un nouvel opérateur.

L'analyse des données a démontré un usage complémentaire aux transports collectifs et au V'Lille, en particulier aux heures creuses de la journée, en soirée et de nuit, pour des distances supérieures à celles observées pour le VLille. L'évaluation du service a également démontré le bon usage et le respect des stations par les utilisateurs dans la grande majorité des cas. Il a été constaté une forte augmentation du recours à ce service avec 58 % de locations supplémentaires entre le premier trimestre 2025 et le premier trimestre 2026.

Afin de répondre aux objectifs du Plan de Mobilité métropolitain à horizon 2035 et au regard de son évaluation positive, la MEL souhaite pérenniser ce service, utilisé chaque jour par plusieurs milliers de métropolitains.

Cadre législatif

L'article L.1231-17 du Code des transports fixe les principes de délivrance du titre d'occupation du domaine public aux opérateurs de services de partage de véhicules, cycles et engins permettant le déplacement de personnes.

L'article L.2122-1-1 du Code général de la propriété des personnes publiques dispose que lorsqu'un titre d'occupation du domaine public permet à son titulaire d'occuper ou d'utiliser le domaine public en vue d'une exploitation économique, une procédure de sélection préalable est librement organisée, en présentant toutes les garanties d'impartialité et de transparence, et en comportant des mesures de publicité permettant aux candidats potentiels de se manifester.

Organisation de l'appel à manifestation d'intérêt (AMI)

Pour réguler le nombre des opérateurs privés de location de VAE et de trottinettes électriques en libre-service et sélectionner l'opérateur selon des critères prédéfinis, il est ainsi proposé de recourir, à l'instar d'autres grandes agglomérations françaises, à une procédure d'AMI mise en œuvre par la MEL par délégation des communes.

Cet AMI permettra de mettre en concurrence des opérateurs privés pour l'occupation du domaine public à des fins de mise en place d'un service de location de Vélos à Assistance Électrique (VAE) et de trottinettes en « semi-floating », c'est-à-dire avec un stationnement obligatoire dans les emplacements dédiés et matérialisés au sol.

Il ressort du premier AMI le manque de rentabilité économique en cas d'opérateurs multiples et ce en raison des particularités du territoire métropolitain. Aussi, un seul opérateur sera retenu pour les deux types de véhicules et pour une durée de trois ans, renouvelable deux fois une année, soit une durée maximale de cinq ans.

Accusé certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131394-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

Calendrier informatif de l'AMI

Été 2026	Manifestation du souhait des communes d'accueillir ou non le service, en précisant le type de véhicule souhaité : vélo à assistance électrique, trottinette ou les deux
9 octobre 2026	Délibération autorisant le lancement de l'AMI et la signature des conventions de délégation des communes vers la MEL de la procédure d'AMI
Octobre 2026	Décisions des communes autorisant la signature des conventions de délégation de la procédure d'AMI à la MEL
Octobre 2026	Signature des conventions de délégation MEL/Communes
Novembre 2026	Lancement de l'AMI par la MEL
Décembre 2026	Sélection de l'opérateur par la MEL
Premier trimestre 2027	Déploiement du service

Les conventions de délégation de la procédure d'AMI des communes vers la MEL préciseront également les modalités de transmission des données sur l'usage du service ainsi que la durée des Autorisations d'Occupations Temporaires (AOT) qui seront délivrées librement par les communes. Les opérateurs devront donc s'acquitter auprès des communes d'une redevance d'occupation du domaine public.

Critères de sélection

Les critères de sélection de l'opérateur seront :
- la qualité de service pour l'usager (notamment nombre de véhicules déployés pour la continuité du service et tarification) : critère pondéré à 40 % ;
- la qualité du service sur l'espace public (notamment qualité du stationnement comprenant la question de la stabilité des engins) : critère pondéré à 40 % ;
- la performance et la sécurité des engins : critère pondéré à 20 %.

II. Dispositif décisionnel

Par conséquent, la commission principale Transports, Mobilité, Accessibilité, Prévention, Sécurité consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) d'adopter les modalités de l'Appel à Manifestation d'Intérêts exposées ci-dessus ;

2) d'autoriser Monsieur le Président ou son représentant délégué à signer les conventions de délégation de la procédure de publicité et de sélection

Accusé certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131394-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

préalable à l'AOM compétente sur le territoire concerné entre la MEL et les communes ;

3) d'autoriser Monsieur le Président ou son représentant délégué à procéder aux formalités nécessaires à la mise en œuvre de l'Appel à Manifestation d'Intérêts.

Résultat du vote : ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ DES SUFFRAGES EXPRIMÉS

M. Florian VERTRIEST et M. Nassim SIDHOUM s'étant abstenus. Mme Tahina BOTTON, M. Vincent DUCOURAU, M. David GUIRAUD, M. Hakim KHITER, Mme Myriam CAU, Mme Lahouaria ADDOUCHE, M. Dalil DIAB, Mme Emilie CROES, M. Ugo BERNALICIS, Mme Fatima BENSLIMAN, M. Samir OUANES, Mme Camir KERIFA, M. Mehdi MASSROUR, Mme Khadija GORWA-GHOMARI, M. Roland D'ARGY, Mme Julie GARCIA, M. Patrick KOLEBACKI n'ayant pas pris part au vote. Le groupe Gauche Métropolitaine n'ayant pas pris part au vote.

Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131417-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

Pour rendu exécutoire

A Lille, le 14 oct. 2026
Le Président de la Métropole Européenne de Lille
Pour le Président
Le Directeur

Arnaud FICOT

26-C-0138

Séance du vendredi 9 octobre 2026

DELIBERATION DU CONSEIL

CONTRAT OPERATIONNEL DE MOBILITE (COM) DE L'AIRE URBAINE CENTRALE - APPROBATION ET AUTORISATION DE SIGNATURE

Vu l'article L. 1215-1 du Code des Transports définissant les modalités de l'action commune des autorités organisatrices de la mobilité ;

Vu la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) ;

Vu la délibération n° 25-C-0415 du Conseil métropolitain du 19 décembre 2025 émettant un avis favorable sur le projet de Contrat Opérationnel de Mobilité de l'Aire Urbaine Centrale proposé par la Région Hauts-de-France ;

Vu la délibération n° 2026.00200 du Conseil régional des Hauts-de-France du 09 avril 2026 approuvant le Contrat Opérationnel de Mobilité du Bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale ;

I. Exposé des motifs

La loi d'orientations des mobilités (LOM) confie aux Régions le rôle de chef de file dans l'élaboration des Contrats Opérationnels de Mobilité (COM) permettant aux acteurs d'un même bassin de mobilité de se coordonner pour faciliter les pratiques intermodales.

Le COM définit les modalités de l'action commune des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) en matière de mobilité et d'intermodalité ainsi que les modalités de la coordination avec les gestionnaires de voirie et d'infrastructures, pour créer et organiser des conditions favorables au développement des mobilités.

La métropole européenne de Lille (MEL) a pleinement participé à l'élaboration du COM en :
- participant aux comités techniques et comités de pilotage organisés dans ce cadre pour le Bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale (AUC) ;
- contribuant aux enquêtes réalisées auprès des Établissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) et AOM afin d'alimenter le diagnostic ;
- contribuant à l'enrichissement du projet de COM de l'AUC (par la participation aux échanges techniques, l'écriture d'amendements techniques au projet de COM).

Le Conseil métropolitain a rendu un avis favorable le 19 décembre 2025 sur le projet de COM.

Au terme de deux années de construction avec les acteurs, la Région Hauts-de-France a approuvé, par délibération du 09 avril 2026, le Contrat Opérationnel de Mobilité du bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale qui regroupe 10 AOM et 14 EPCI.

Suite à cette approbation, la Région a invité les Départements du Nord et du Pas-de-Calais, les Autorités Organisatrices de la Mobilité du bassin, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France ainsi que SNCF Gares & Connexions, à signer le COM de l'Aire Urbaine Centrale, annexé à la présente délibération.

Le COM de l'Aire Urbaine Centrale, propose 23 fiches-actions, regroupées au sein des différentes thématiques qui relèvent du chef de filât mobilité et intermodalité :

La coordination des acteurs et la complémentarité des offres :
Les actions visent une meilleure articulation des offres de mobilité. La Région s'engage à informer les acteurs locaux sur les process d'évolutions des offres régionales ou à ce que les outils du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France soient mieux valorisés. La coordination des acteurs recherchée vise à améliorer l'accessibilité à la métropole lilloise et à développer l'offre de mobilité entre les autres grands pôles urbains du bassin de l'AUC, sans attendre la mise en service du Service Express Régional Métropolitain (SERM) Hauts-de-France.

La communication, l'information et les données :
Il a été constaté que les services de mobilité sont peu connus sur les territoires. Aussi, les actions relevant de cette catégorie ont pour objectif d'améliorer la connaissance des services existants en s'appuyant sur les outils et canaux d'information des différents partenaires. La thématique de la mobilité transfrontalière est également traitée, avec le constat d'un manque d'information et de lisibilité des services de mobilité transfrontalière.

La distribution et la billettique :
Les actions visent à poursuivre le développement des outils existants afin d'atteindre une interopérabilité des systèmes à l'échelle de chaque bassin de mobilité et de l'ensemble du territoire régional.

Les infrastructures, les Pôles d'Échanges Multimodaux et les aires de mobilités :
L'objectif sera de définir collectivement les leviers techniques et financiers permettant la concrétisation des projets.

Les « nouveaux services » :
Les territoires pourront être accompagnés pour faciliter le développement de services de mobilité partagée (autopartage ou covoiturage), en s'appuyant notamment sur la plateforme Pass Pass covoiturage développée par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France. La pratique quotidienne du vélo continuera également à être valorisée et encouragée.

26-C-0138 Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131417-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

L’ensemble des informations (périmètre des bassins de mobilité, délibérations régionales, COM par bassin…) relatives aux contrats opérationnels de mobilité approuvés par la Région Hauts-de-France, est disponible sur le site internet Hauts-de-France mobilités, onglet « s’informer ».

II. Dispositif décisionnel

Par conséquent, la commission principale Transports, Mobilité, Accessibilité, Prévention, Sécurité consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) d'approuver le Contrat Opérationnel de Mobilité de l'Aire Urbaine Centrale proposé par la Région Hauts-de-France ;

2) d'autoriser Monsieur le Président ou son représentant délégué à signer ce contrat.

Résultat du vote : ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ DES SUFFRAGES EXPRIMÉS
M. Florian VERTRIEST et M. Nassim SIDHOUM s'étant abstenus.
Mme Tahina BOTTON, M. Vincent DUCOURAU, M. David GUIRAUD, M. Hakim KHITER, Mme Myriam CAU, Mme Lahouaria ADDOUCHE, M. Dalil DIAB, Mme Emilie CROES, M. Ugo BERNALICIS, Mme Fatima BENSLIMAN, M. Samir OUANES, Mme Camir KERIFA, M. Mehdi MASSROUR, Mme Khadija GORWA-GHOMARI, M. Roland D'ARGY, Mme Julie GARCIA, M. Patrick KOLEBACKI n'ayant pas pris part au vote.
Le groupe Gauche Métropolitaine n'ayant pas pris part au vote.







LE DIAGNOSTIC DES MOBILITÉS DANS LE BASSIN AIRE URBAINE CENTRALE

Fiches thématiques

Novembre 2024

Région Hauts-de-France

▶ Sommaire

Introduction 5

Résumé 9

A. Les bassins de mobilité, nouveaux espaces de collaboration

A.1. Les Bassins de mobilité, nouvelle échelle de collaboration 16
A.2. Les autorités organisatrices de la mobilité 20
A.3. La démographie et les projections à 2040 24
A.4. Les infrastructures de transport 28
A.5. Les principaux pôles générateurs de déplacements 32
A.6. Les interrelations entre les pôles d'emploi 36

B. Les orientations stratégiques mobilité des différents partenaires

B.1. L'articulation SRADDET et les bassins de mobilité 42
B.2. Les documents stratégiques et de planification locaux 46
B.3. Les objectifs mobilité des SDAASP 50

C. Les déplacements des habitants

C.1. La demande en déplacements 56
C.2. La fréquentation des services de transport régionaux 60
C.3. Les déplacements transfrontaliers 64

D. L'offre de services en transports collectifs

D.1. Les services de transport régionaux 74
D.2. L'offre de Transport Collectif Urbain (TCU) 82
D.3. Les services de transport à la demande (TAD) 86

E. L'intermodalité

E.1. Les déplacements intermodaux 90
E.2. La tarification intermodale et la distribution 94
E.3. Les services intermodaux des syndicats mixtes de coordination 102
E.4. Le développement des pôles d'échanges multimodaux 106

▶ Sommaire

F. Les vulnérabilités et les dispositifs de mobilité solidaire

F.1. Les ruralités 110
F.2. L'accès aux équipements 114
F.3. Les vulnérabilités sociales 118
F.4. La fragilité numérique 124
F.5. La mobilité solidaire : services et accompagnements 128
F.6. La place de la voiture dans les territoires 134
F.7. La mobilité et les jeunes 138
F.8. Les apprentis 144
F.9. La mobilité et les seniors 148
F.10. La continuité de la chaîne de déplacements pour les PSH-PMR . 154

G. Vers une mobilité durable et décarbonée

G.1. Les émissions dues aux trajets des navetteurs 158
G.2. Les mobilités partagées (covoiturage et autopartage) 164
G.3. Le schéma régional du vélo et l'accès aux principaux sites 172
G.4. La réalisation des schémas directeurs cyclables 176
G.5. Le stationnement vélo au droit des gares ferroviaires 180
G.6. La mobilité électrique automobile 184

H. Les thématiques spécifiques au bassin de mobilité

H.1. Le service express régional métropolitain Hauts-de-France 190

Glossaire 196

INTRODUCTION

▶ Introduction

Ce recueil de fiches offre une analyse approfondie des enjeux et des opportunités qui se présentent dans le bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale concernant les déplacements de ses habitants.

Fruit d'une collaboration sans précédent entre l'Etat, la Région, les départements du Nord et du Pas-de-Calais, les autorités organisatrices de la mobilité (AOM), les agences d'urbanisme, Hauts-de-France mobilités, les opérateurs, ainsi que l'ensemble des acteurs territoriaux, ces fiches offrent un aperçu des défis qui attendent le territoire à horizon de 5 ans.

Elles ne constituent pas une sorte d'encyclopédie de la mobilité, en traitant tous les sujets dans leur exhaustivité, mais elles ont pour vocation d'apporter un éclairage sur les principaux thèmes à aborder dans le Contrat Opérationnels de Mobilité (COM) et dans le Plan d'Action commun en matière de Mobilité Solidaire (PAMS) en vue d'identifier des actions qui permettront de faciliter les pratiques intermodales, d'apporter des solutions de mobilité adaptées à tous les territoires ou encore d'accompagner les publics vulnérables dans leurs déplacements du quotidien.

Ce recueil de fiches s'organise ainsi autour de 8 thématiques :

- des éléments de contexte : démographie, économie, emploi… ;
- les orientations stratégiques des différents partenaires ;
- les déplacements des habitants ;
- l'offre de services de transports collectifs ;
- l'intermodalité ;
- les vulnérabilités et les dispositifs de mobilité solidaire ;
- vers une la mobilité durable et décarbonée ;
- les thématiques spécifiques au bassin de mobilité.

Plusieurs moyens ont été proposés afin d'associer l'ensemble des partenaires et d'enrichir ce travail d'élaboration des fiches piloté par les services de la Région (Direction des Services de Transports, Agence Hauts-de-France 2020-2040 et Direction des Infrastructures de mobilité et du Canal Seine Nord Europe) :

- une enquête a été menée en juin 2022 auprès de tous les EPCI des Hauts-de-France afin de connaître leurs dispositifs de mobilité solidaire (plus d'un tiers de taux de réponse) ;
- une autre enquête a été menée auprès des AOM en janvier 2023 et toutes ont répondu au questionnaire portant sur les transports de « droit commun » et le sujet de la coordination des offres ;
- un espace collaboratif et dématérialisé a été partagé avec les techniciens des différentes structures afin que chacun puisse alimenter directement les fiches ;
- différentes rencontres ont permis de recueillir les compléments et attentes : comité de bassin le 19 octobre 2022 et comités techniques les 29 janvier 2024 et 16 octobre décembre 2024 ;
- enfin, le Cabinet Auxilia, qui assure une assistance à maîtrise d'ouvrage pour la réalisation du PAMS, aux côtés des Départements, de la Région et de l'Etat (stratégie de lutte contre la pauvreté), a mené 13 mini-ateliers en 2024 et organisé une journée PAMS le 27 mai 2024 à Lille afin que l'ensemble des acteurs de la mobilité solidaire puissent participer à ces travaux, au-delà des seules structures invitées aux comités de pilotage et techniques.

Ainsi, cette publication marque l'achèvement de la phase diagnostic de l'élaboration des COM et des PAMS, et constituera la clé de voûte des actions qui s'inscriront dans ces futurs documents.

En soi, c'est une première action de cette démarche collective. Ce diagnostic a une utilité directe à l'échelle du bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale mais il doit pouvoir également alimenter des réflexions locales, par exemple l'élaboration d'un plan de mobilité simplifié, en apportant des éléments d'état des lieux, en montrant ce qui se passe autour ou encore en insistant sur la nécessité de faciliter l'articulation entre les réseaux et services.

Enfin, l'ensemble des acteurs territoriaux, collectivités, opérateurs, structures associatives, témoignent ici de leur engagement pour une mobilité coordonnée, agile et durable, et s'engagent dans la voie d'une démarche partenariale renouvelée, telle que voulue dans la loi d'orientation des mobilités (LOM) et dans le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) des Hauts-de-France.



1er comité de Bassin – Aire Urbaine Centrale – Octobre 2022 – ©L. Verdier

RESUMÉ

A Les bassins de mobilité, nouveaux espaces de collaboration

La LOM renforce le rôle de chef de file mobilité de la Région en donnant un cadre et des outils pour définir les modalités de coordination avec l'ensemble des acteurs de la mobilité. Dans ce cadre, la Région a défini après concertation des bassins de mobilité qui s'affranchissent en particulier des limites départementales. Ils sont au nombre de 10 en Hauts-de-France.

Le bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale concerne 14 EPCI, avec 10 Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM), dont 4 sont de nouvelles AOM depuis leur prise de compétences en 2021. Ce territoire regroupe 2 900 000 habitants avec une densité moyenne de 591,3 habitants/km² contre 189 en Hauts-de-France. Contrairement à la tendance régionale, ce territoire a gagné de la population entre 2014 et 2020. Il devrait être marqué par un fort vieillissement de la population à l'horizon 2040.

Le bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale est un territoire multipolaire, avec une capitale régionale (la métropole lilloise) et 7 pôles d'envergure régionale. Ce territoire a la particularité d'être transfrontalier avec la Belgique, avec des enjeux importants en termes de mobilité. A noter également que 5 AOM du bassin de mobilité appartiennent également à un autre bassin de mobilité (et seront signataires d'un autre COM et PAMS).

Concernant les infrastructures de transport, ce bassin de mobilité dispose d'un réseau ferroviaire très dense avec notamment 18 pôles d'échanges multimodaux principaux. Ce territoire est également doté d'autoroutes structurantes (A1, A26, A25, A21, A23…) et d'un nombre important de routes nationales et départementales, d'aires de covoiturages… Malgré cette densité d'infrastructures, on constate un réseau régulièrement saturé.

L'Aire Urbaine Centrale concentre plus de 50% de l'emploi régional et elle joue un rôle d'impulsion dans l'économie à travers les services et plusieurs filières industrielles de pointe. Plus de 50 milliards d'euros de richesses sont dégagés par les établissements implantés sur le territoire, soit 55 % de la richesse produite sur l'ensemble de la région. Le secteur tertiaire est prédominant : 81,5 % des emplois contre 78,2 % en moyenne régionale.

B Les orientations stratégiques mobilité des différents partenaires

Sur le bassin de l'Aire Urbaine Centrale, à différentes échelles, il existe déjà de nombreux documents stratégiques qui concernent la mobilité.

Ce territoire est largement couvert par des plans de mobilité et des plans de mobilité simplifiés. L'ingénierie sur ce territoire est particulièrement importante, avec un accompagnement réalisé par les Agences d'Urbanisme, Hauts-de-France Mobilités, et des AOM historiques qui ont une grande expertise dans le domaine de la mobilité.

Sans être exhaustif, on peut évoquer également d'autres schémas tels que les schémas cyclables à différentes échelles, le schéma interdépartemental des aires de covoiturage, les SCOT, les SDAASP, les PCAET…

A l'échelle régionale, le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) vise à promouvoir un modèle de développement équilibré où chaque territoire contribue de manière spécifique à l'atteinte des objectifs correspondants. Ce bassin est particulièrement concerné par 4 objectifs du SRADDET relatifs au transport de voyageurs et à l'intermodalité, par exemple pour proposer des conditions de déplacements soutenables ou encore pour améliorer l'accessibilité à la métropole.

L'élaboration des COM et des PAMS devra tenir compte des réflexions aux différentes échelles territoriales sans être redondant et apporter une plus-value, notamment en ce qui concerne la coordination des acteurs.

▶ Résumé

C Les déplacements des habitants

L'analyse des traces mobiles permet d'observer que près de 5,5 millions de déplacements, tous modes de transport et tous motifs confondus, sont effectués quotidiennement sur le bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale. 79% de ces déplacements sont internes à un même EPCI, 16% s'effectuent entre EPCI du bassin, et 5% avec l'extérieur.

Concernant les trajets domicile-travail, 1 003 400 actifs effectuent des déplacements internes au bassin, principalement en voiture. Les échanges avec l'extérieur du bassin se chiffrent à 143 200 actifs, principalement vers l'Arrageois (31%), le Hainaut-Cambrésis-Thiérache (23%) et le Littoral Nord (20%).

Enfin, on estime à près de 861 700 le nombre de grands mobiles résidant dans ce bassin, soit 35% des habitants de plus de 11 ans. Dans la journée, ils font en moyenne 4,7 déplacements, parcourent 75 km sur 1h52.

La particularité de ce bassin est également d'être concerné par des flux transfrontaliers difficiles à quantifier et qualifier, avec des problématiques spécifiques soulevées par la population (mauvaise connaissance des services de transport, billettique, hiatus de pistes cyclables…).

Sur les 102 000 voyages quotidiens réalisés sur le réseau TER Hauts-de-France avec au moins une gare située dans le bassin de mobilité, 78% des voyages sont internes au bassin. On enregistre 62 000 abonnés TER résidant dans le bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale.

En ce qui concerne les transports interurbains et scolaires, le réseau régional des Hauts-de-France est principalement utilisé par des scolaires, avec 31 800 scolaires abonnés au transport par car dans le bassin de mobilité, pour environ 4,7 millions de voyages par an. Le réseau de transport interurbain tend à se développer aux usagers dits commerciaux, avec 1,1 million de voyages commerciaux réalisés par an sur ce bassin de mobilité.

D L'offre de services en transports collectifs

Le bassin de l'Aire Urbaine Centrale dispose de nombreux réseaux de transports urbains organisés par les AOM et d'une offre de transport régionale organisée autour des réseaux routiers interurbains et TER.

L'offre de services en transports collectifs urbains est très conséquente dans ce bassin de mobilité. Sur les 10 AOM du bassin, les 6 AOM dites « historiques » mettent en place un transport collectif urbain, et Cœur de Flandre Agglo va créer le sien courant 2025. L'offre de TCU est complétée par une offre de Transport à la Demande (TAD) présente sur la quasi-totalité du territoire. Cette densité de TCU est spécifique à ce bassin de mobilité. Des travaux sont en cours pour optimiser les continuités entre les différents TCU, mais aussi avec les services de transports régionaux.

En que qui concerne le réseau ferroviaire, on retrouve 39 lignes ferroviaires desservant 47 gares et 77 haltes ferroviaires. Ce réseau est complémentaire avec les 65 lignes routières interurbaines à vocation commerciale sur le territoire. Des enjeux existent sur la visibilité du réseau régional, avec notamment les services de cars interurbains encore peu connus sur le territoire.

E L'intermodalité

Les habitants du bassin de mobilité effectuent près de 2 millions de déplacements de plus de 10 km par jour, dont 8% sont considérés comme intermodaux. Environ 11% des habitants réalisent au moins un déplacement de ce type chaque jour, avec une moyenne de 65 déplacements pour 1 000 habitants, supérieure à la moyenne régionale de 57.

Les déplacements intermodaux font en moyenne de 61 km et nécessitent l'utilisation de 2 à 3 modes de transport différents. La combinaison la plus fréquente, pour un déplacement intermodal sur 3, est l'utilisation de deux transports collectifs urbains différents consécutifs.

Des conventions de partenariat permettent aux usagers urbains d'utiliser des lignes commerciales régionales qui pénètrent dans le ressort territorial avec leur titre urbain.

9 des 10 AOM du territoire adhèrent au Syndicat Mixte Hauts-de-France Mobilités. Les billettiques mises en place sont interopérables avec le système billettique "PassPass" utilisé et promu par la Région. Les AOM qui disposent d'un TCU alimentent avec leurs données le calculateur d'itinéraires PassPass.fr.

Le bassin compte 20 Pôles d'Echange Multimodaux principaux (PEM), dont huit sont d'envergure régionale, et douze sont des PEM de rabattement vers les métropoles, selon le référentiel proposé par le SRADDET. Un des enjeux consistera à hiérarchiser les interventions à réaliser sur les PEM du territoire. Il conviendra également de traiter l'accessibilité des PEM suivant une logique du « dernier kilomètre ».

F Les vulnérabilités et les dispositifs de mobilité solidaire

Plusieurs paramètres peuvent avoir une incidence sur la mobilité, avec parfois des freins à cette dernière, selon les territoires et les publics.

Seulement 2 % de la population du bassin de l'Aire Urbaine Centrale habitent une commune rurale autonome peu dense et 5 % de la population résident dans une commune rurale sous faible influence d'un pôle d'emploi. Ils représentent néanmoins près de 200 000 personnes, avec des problématiques de mobilité liées à la ruralité.

Le nombre des 15-29 ans s'élève à 569 090, soit près de 20 % de la population totale du bassin. L'éloignement de l'emploi pour les jeunes est un vrai enjeu social sur ce bassin de mobilité : plus d'un jeune sur cinq n'y est ni en emploi ni en formation. La part de NEETs (« Neither in Employment nor in Education or Training ») est même supérieure à 25 % sur les 7 intercommunalités qui composent en grande partie le Bassin Minier.

L'analyse des revenus disponibles par unité de consommation illustre d'importantes différences en matière de niveau de vie. Les niveaux de revenus sont inférieurs à la moyenne régionale sur une très grande partie de l'ancien Bassin Minier par exemple et la Métropole Européenne de Lille est caractérisée par de fortes disparités sur son territoire.

A la lecture de l'indice de fragilité numérique, le bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale connait une exposition potentielle à la fragilité numérique très différenciée selon les territoires.

En termes d'accessibilité aux services, la forte densité de population sur le bassin de l'Aire Urbaine Centrale, induit une densité plus élevée de services. On constate ainsi une relativement bonne accessibilité aux équipements des différents paniers services qui sont étudiés, à la fois pour les jeunes et les séniors.

Dans les grandes agglomérations urbaines, les ménages sont en général moins motorisés (75%) que dans le reste du bassin de mobilité et que dans la région. Certaines AOM moins urbaines (CC Pays de Lumbres, CA Cœur de Flandre, CC Flandre Lys et CC Pévèle Carembault) ont au contraire un taux de motorisation d'environ 90%.

De nombreux services et dispositifs en matière de mobilité solidaire sont présents sur le bassin. La partie située dans le Pas-de-Calais bénéficie par exemple de la plateforme départementale « Ma Mobilité 62 ». Ces dispositifs apparaissent toutefois méconnus des bénéficiaires potentiels comme des prescripteurs qui doivent les accompagner et orienter.

G Vers une mobilité durable et décarbonée

Globalement, ce bassin de mobilité concentre un nombre important de services de mobilité partagée par rapport aux autres bassins.

Les habitants du territoire peuvent utiliser le covoiturage organisé avec HDFM et Pass Pass covoiturage (même si encore souvent méconnu de la population). Il existe un maillage du territoire par des aires de covoiturage, qui continue de se développer. Des services d'autopartage sont également très présents, puisque quasiment toutes les AOM ont des services ou des projets à court terme. De même, la location de vélos en libre-service est très présente sur l'Aire Urbaine Centrale. Seul l'autostop organisé est peu développé sur le bassin de mobilité, même si des expérimentations existent.

Concernant le développement de la pratique du vélo, l'Aire Urbaine Centrale est le seul bassin couvert en totalité par des schémas directeurs cyclables. Les Départements du Nord et du Pas-de-Calais sont particulièrement engagés dans la réalisation d'infrastructures cyclables, en lien également avec le plan vélo régional. Des améliorations sont soulignées par les acteurs concernant les possibles raccordements entre schémas cyclables.

Concernant la mobilité électrique, une partie importante des SIRVE a été réalisé ou est en cours de réalisation.

H Les thématiques spécifiques au bassin de mobilité

Le développement des services ferroviaires sur le réseau régional nécessite d'entreprendre des travaux de modernisation importants afin de remédier à sa congestion actuelle. La Région a entrepris une réflexion en ce sens depuis longtemps.

Un projet de Réseau express Grand Lille (REGL), porté par la région Nord-Pas-de-Calais a ainsi été présenté au débat public au printemps 2015. Il proposait la création d'une liaison ferroviaire rapide entre Lille et le bassin minier du Pas-de-Calais, le réseaux express Grand Lille (REGL).

Dans la continuité de la fusion des régions Nord-Pas-de-Calais et Picardie, le REGL a évolué et son périmètre s'est élargi à l'ensemble des pôles régionaux des Hauts-de-France. Le projet, devenu Réseau express Hauts-de-France (REHF), a été inscrit au Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET.

La loi sur le Services Express Régionaux et Métropolitains (SERM) a complété cette réflexion. Elle a été votée fin 2023, et est parue au Journal Officiel du 27 décembre 2023. Il s'agit de dépasser la seule logique ferroviaire en concevant un système intégré de mobilité.

Le projet s'appuie sur le doublement de l'offre de train depuis et vers Lille et entre les pôles régionaux, le développement de solutions de mobilité pour accéder aux gares à pied, à vélo, en transport public, en covoiturage et le développement des quartiers de gare, en lien étroit avec les collectivités.

Il convient d'articuler au mieux les travaux relatifs au contrat opérationnel de mobilité (COM) de l'Aire Urbaine Centrale – le premier COM portera sur la période 2025-2029 - avec ceux du SERM, à moyen et long termes.

CHAPITRE



Juin 2022 ©Auxilia

Journée Mobilité solidaire – Lille

A

Les bassins de mobilité, nouveaux espaces de collaboration

L'objectif de ces premières fiches est de faire ressortir les principales caractéristiques du bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale qui est un nouvel espace de collaboration voulu par la loi d'orientation des mobilités (LOM).

Ces caractéristiques structurantes, portant notamment sur la démographie, le positionnement des infrastructures de transport et des pôles générateurs de déplacements, sont ainsi mises en avant au regard de l'impact qu'elles ont sur les pratiques de mobilité des habitants de ce bassin.

▶ A.1. Les Bassins de mobilité, nouvelle échelle de collaboration



▶ A.1. Les Bassins de mobilité, nouvelle échelle de collaboration

Eléments de contexte

La LOM renforce **le rôle de chef de file mobilité de la Région** en donnant un cadre et des outils pour définir **les modalités de coordination et de partenariat** avec l'ensemble des acteurs de la mobilité : AOM, syndicats mixtes de coordination, Départements, gestionnaires de pôles d'échanges, représentants des employeurs, des habitants et des usagers, etc.

Ce chef de filât s'exerce essentiellement **à l'échelle de bassins de mobilité** que la Région devait définir après concertation.

Avant d'arrêter la cartographie des bassins de mobilité, la Région a donc mené **une phase de concertation** auprès des acteurs identifiés dans la loi – les Départements, les AOM, les syndicats mixtes de type SRU ou encore les EPCI où la Région est AOM de substitution – et elle a choisi d'élargir cette concertation à d'autres acteurs : structures pouvant devenir AOM (PETR, syndicats mixtes porteurs de SCoT ou gestionnaires de PNR), pôles métropolitains, agences d'urbanisme, régions limitrophes, acteurs transfrontaliers et services de l'Etat. Cette concertation a été lancée officiellement lors de la Conférence Territoriale de l'Action Publique (CTAP) du 25 janvier 2021. Un cahier de concertation et un espace dédié sur internet ont été mis à disposition. De plus, **175 partenaires ont été invités à participer à 5 webinaires** qui ont eu lieu en avril 2021 pour présenter la démarche. Au final, la Région a pu s'appuyer sur 45 contributions écrites.

Ce travail de définition des bassins s'est inscrit dans la continuité des principes arrêtés dans le **Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires** en partant, pour les décliner en bassins de mobilité, des espaces à enjeu identifiés dans le SRADDET qui étaient déjà le fruit de nombreux échanges avec l'ensemble des acteurs régionaux. Il s'agissait de retenir une échelle suffisamment large pour **faciliter le développement des pratiques intermodales et la bonne coordination des interventions des différents acteurs de la mobilité**.

Sur cette base, la Région a délibéré le 27 janvier 2022 pour définir les **10 bassins de mobilité**, qui s'affranchissent en particulier des limites départementales.

Aussi, c'est à l'échelle de ces 10 bassins de mobilité que la Région et ses partenaires doivent désormais **élaborer les futurs contrats opérationnels de mobilité (COM) et plans d'action communs en matière de mobilité solidaire (PAMS)** sur une durée de 5 ans. A l'issue de cette première génération de documents, en 2029, les contours de ces bassins pourront être re-questionnés et ajustés le cas échéant.

Caractérisation du bassin de mobilité

Le bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale est constitué de 14 EPCI, avec 10 Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM).

3 AOM sont des syndicats mixtes non SRU : Artois Mobilités, le SIMOUV et le SMTD. Tous les EPCI qui composent ces syndicats ont délégué leur compétence mobilité.

5 AOM appartiennent également à un autre bassin de mobilité :

- La Communauté de Communes du Pays de Lumbres et Les Communautés d'Agglomération Cœur de Flandre du Pays de Saint-Omer font également partie du bassin de mobilité Littoral Nord
- La Communauté Urbaine d'Arras est aussi sur le bassin de mobilité de l'Arrageois
- Le SIMOUV se trouve également sur le bassin de mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache

▶ A.1. Les Bassins de mobilité, nouvelle échelle de collaboration

Le bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale a la particularité d'être un territoire au croisement de 6 pôles métropolitains et il est limitrophe de 4 autres bassins de mobilité des Hauts-de-France, ainsi que de la Belgique.

La spécificité du bassin est son caractère transfrontalier, avec des milliers d'habitants qui vont travailler en Belgique, et inversement. La mobilité des jeunes du territoire vers la Belgique est également importante, par exemple vers Tournai et l'Institut Saint Luc accueillant une majorité de Français.

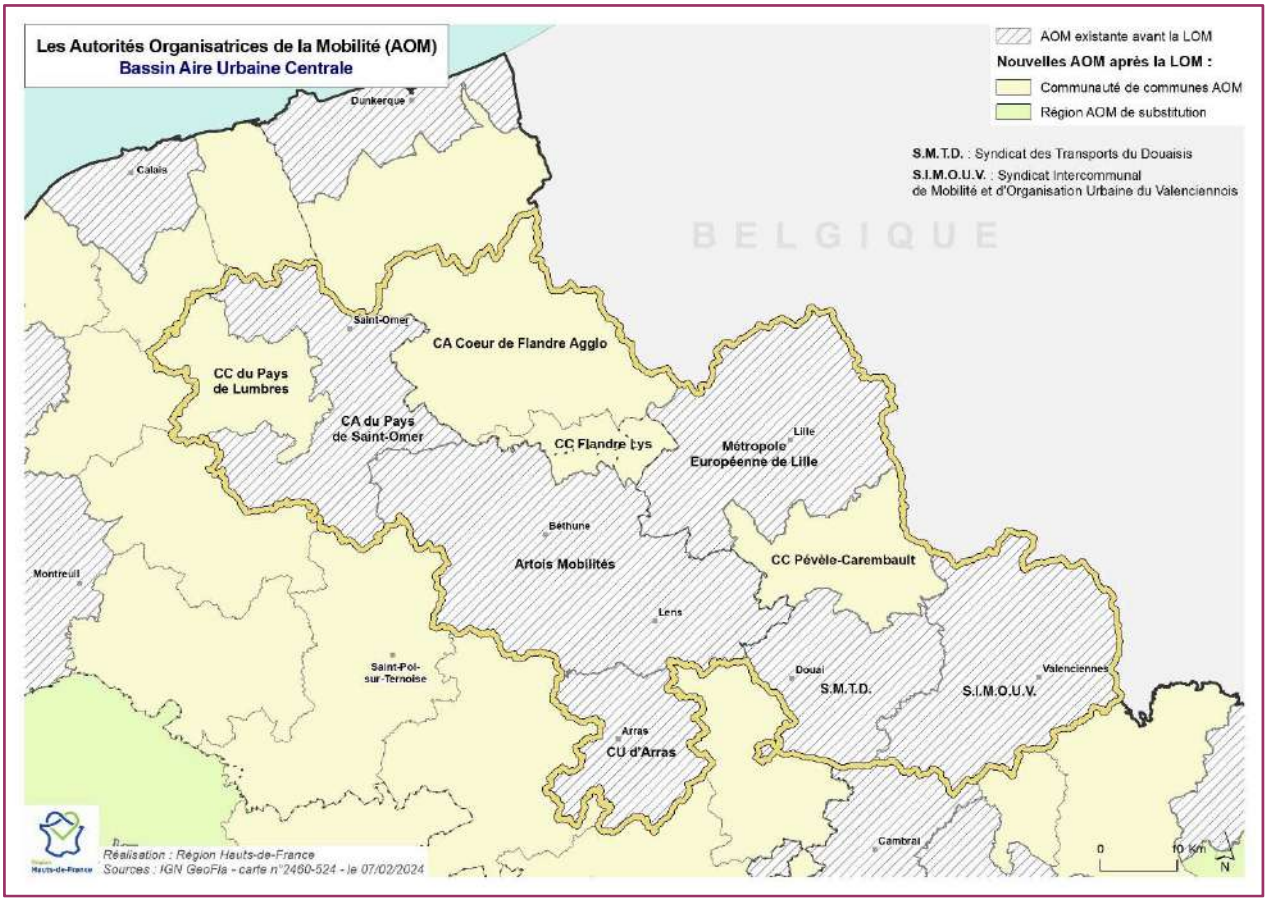
Enjeux et perspectives

A noter que les AOM qui appartiennent à deux bassins de mobilité, devront participer aux travaux des différents territoires, et seront signataire de 2 COM et de 2 PAMS.

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

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

▶ A.2. Les autorités organisatrices de la mobilité



Eléments de contexte

En termes de gouvernance relative à la mobilité, l'un des objectifs principaux de la LOM est de **couvrir l'ensemble du territoire national par des autorités organisatrices de la mobilité (AOM)**.

Une AOM est une personne publique compétente pour l'organisation des mobilités au sein de son ressort territorial. Elle est notamment compétente pour organiser des services[1] :

- réguliers de transport public de personnes ;
- à la demande de transport public de personnes ;
- de transport scolaire ;
- relatifs aux mobilités actives ;
- relatifs aux usages partagés des véhicules ;
- de mobilité solidaire.

Avant la LOM, le territoire régional était seulement en partie couvert par des AOM, principalement par les Communautés Urbaines et Communautés d'Agglomération. Depuis la LOM, l'ensemble du territoire national, et donc régional, est désormais couvert par une AOM car **la possibilité a été offerte aux Communautés de communes de prendre cette compétence** dans les secteurs moins denses au 1er juillet 2021. Là où les Communautés de communes ne se sont pas saisies de la compétence mobilité, c'est la Région qui est devenue à cette date AOM par substitution.

En Hauts-de-France, la Région a encouragé l'ensemble des communautés de communes à se saisir de cette compétence ou à la confier à une structure supra-communautaire, comme énoncé dès le 9 décembre 2020 dans une délibération. **En Hauts-de-France**, sur 59 communautés de communes qui étaient amenées à se prononcer, **49 sont devenues AOM** et la Région est désormais AOM par substitution dans seulement 10 communautés de communes.

A noter que les communautés de communes devenues AOM ne reprendront les services assurés par la Région, intégralement dans leur ressort territorial, que si elles en font la demande.

Caractérisation du bassin de mobilité

Le bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale est constitué actuellement de 10 Autorités Organisatrices de la Mobilité :

- **6 AOM qui existaient avant la LOM :**
  - Communauté d'Agglomération du Pays de Saint-Omer ;
  - Artois Mobilités
  - Métropole Européenne de Lille
  - Communauté Urbaine d'Arras
  - Syndicat des Transports du Douaisis
  - Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois

[1] Article L1231-1-1 du code des transports

3 syndicats AOM existaient ainsi déjà sur le bassin.

- **1 communauté d'agglomération et 3 communautés de communes sont devenues AOM depuis la LOM, au 1er juillet 2021 :**
  - Communauté d'Agglomération Cœur de Flandre ;
  - Communauté de Communes du Pays de Lumbres ;
  - Communauté de Communes Flandre Lys
  - Communauté de Communes Pévèle-Carembault

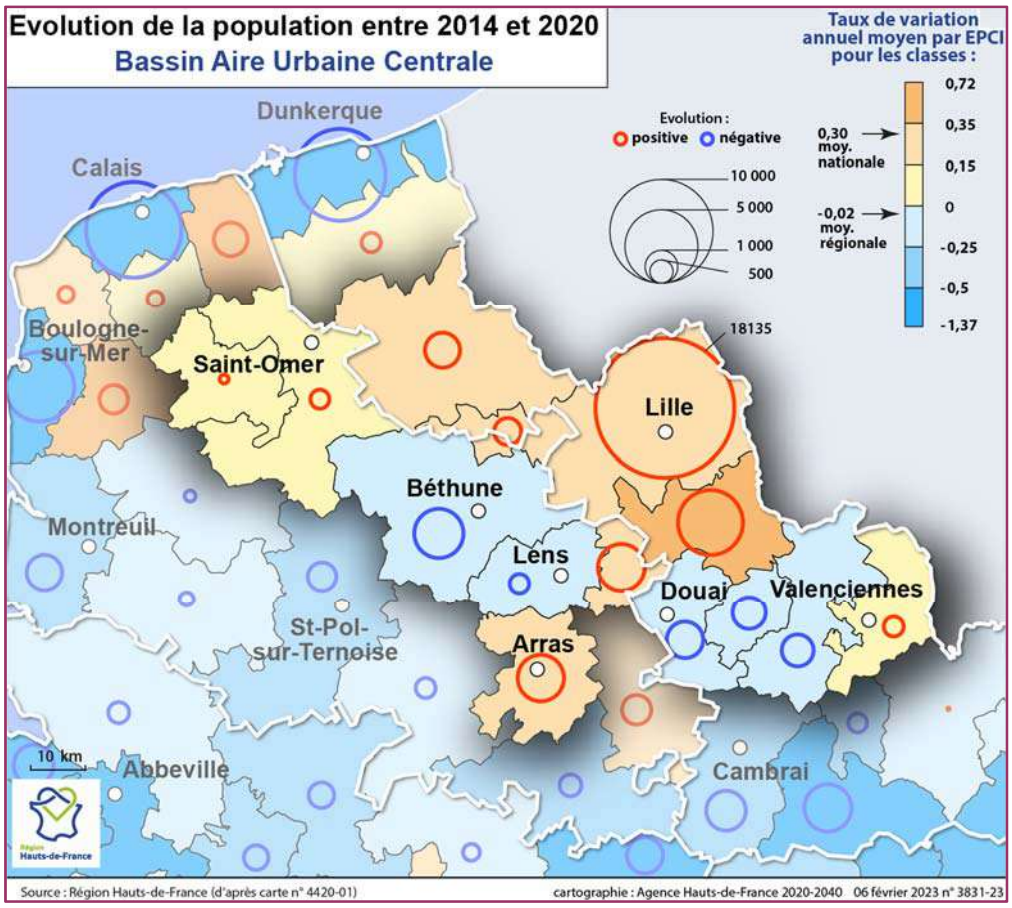
Sur le bassin de de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale, **la Région n'est pas AOM par substitution.**

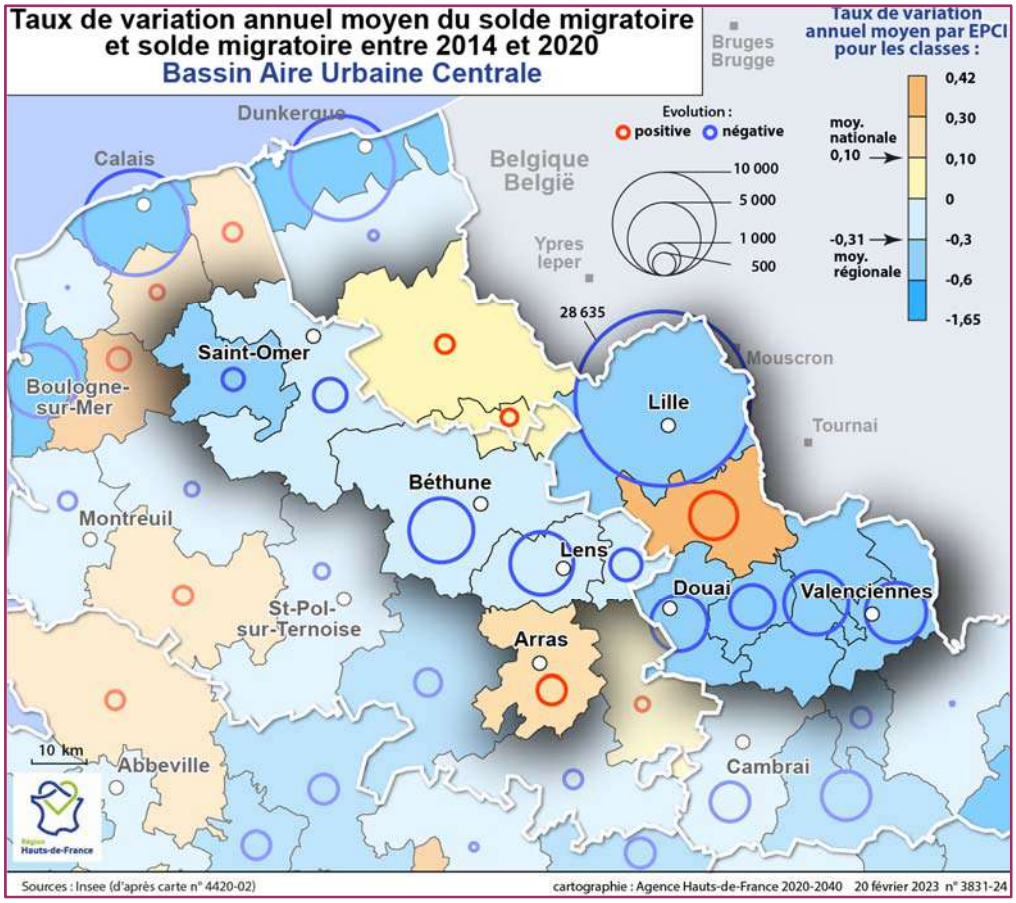
Par ailleurs, **la Région est également Autorité organisatrice de la mobilité régionale.** Elle dispose de la capacité d'exercer sur son ressort territorial les mêmes types de services qu'une AOM « locale », mais qui sont d'intérêt régional (mobilités actives, partagées, solidaires...).

Enjeux et perspectives

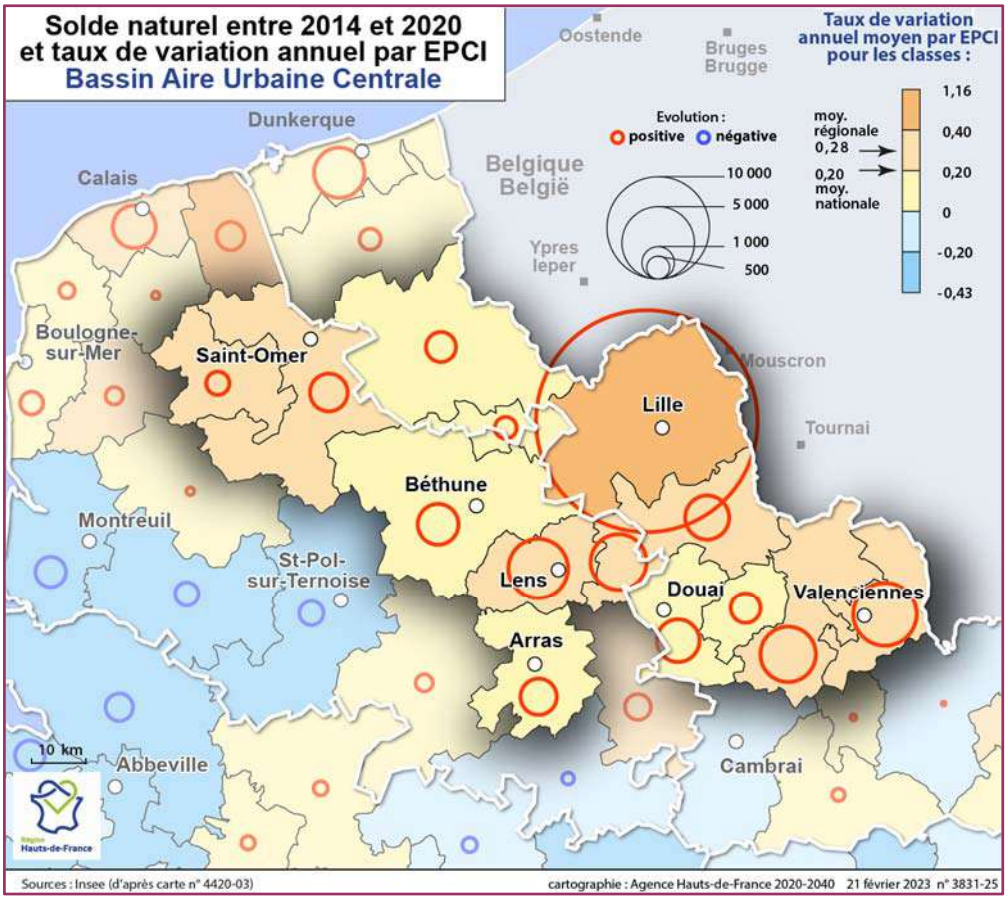
Les AOM ont un rôle décisif dans l'élaboration des COM et des PAMS. Il ne s'agit pas de faire preuve d'ingérence et de s'intéresser à leurs actions qui touchent uniquement leurs différents ressorts territoriaux mais plutôt d'**identifier les projets nécessitant une bonne coordination avec les AOM voisines**, notamment pour s'affranchir des limites administratives et faciliter les déplacements nécessitant l'**usage de plusieurs réseaux**, pour **gérer les situations perturbées**, etc.

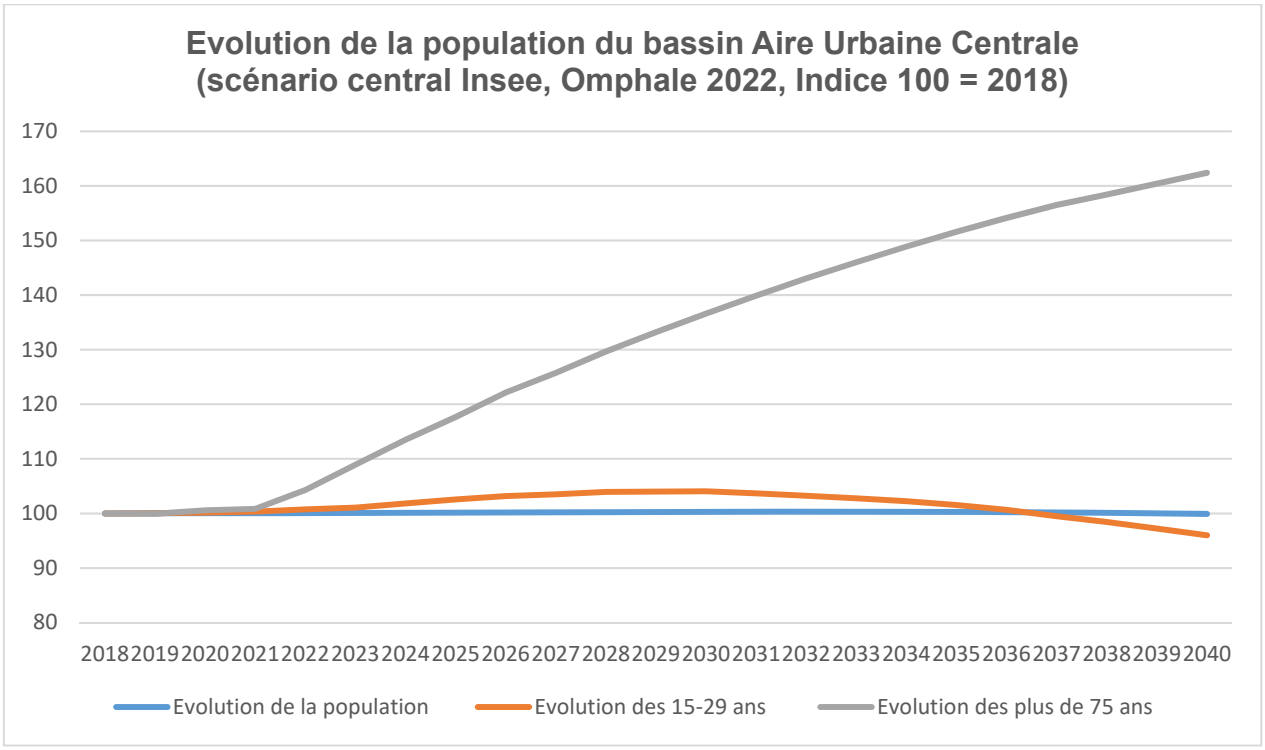
A noter que **la carte des AOM peut potentiellement évoluer** car la LOM prévoit que d'autres structures supra communautaires puissent également devenir AOM lorsque la compétence mobilité leur a été transférée : Parc naturel régional, Pôle d'équilibre territorial et rural (PETR), Pôle Métropolitain ou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


Evolution de la population entre 2014 et 2020
Bassin Aire Urbaine Centrale
Taux de variation annuel moyen par EPCI pour les classes :
0,72
0,35
0,15
0
-0,25
-0,5
-1,37
0,30 moy. nationale
-0,02 moy. régionale
Evolution : positive négative
10 000
5 000
1 000
500
18135
Dunkerque
Calais
Boulogne-sur-Mer
Saint-Omer
Lille
Béthune
Montreuil
Lens
Douai
Valenciennes
St-Pol-sur-Ternoise
Arras
10 km
Abbeville
Cambrai
Source : Région Hauts-de-France (d'après carte n° 4420-01)
cartographie : Agence Hauts-de-France 2020-2040 06 février 2023 n° 3831-23


Taux de variation annuel moyen du solde migratoire et solde migratoire entre 2014 et 2020
Bassin Aire Urbaine Centrale
Taux de variation annuel moyen par EPCI pour les classes :
0,42
0,30
0,10
0
-0,3
-0,6
-1,65
moy. nationale 0,10
-0,31 moy. régionale
Evolution : positive négative
10 000
5 000
1 000
500
28 635
Bruges
Brugge
Dunkerque
Calais
Belgique
België
Ypres
Ieper
Saint-Omer
Mouscron
Boulogne-sur-Mer
Lille
Tournai
Béthune
Montreuil
Lens
Douai
Valenciennes
St-Pol-sur-Ternoise
Arras
10 km
Abbeville
Cambrai
Sources : Insee (d'après carte n° 4420-02)
cartographie : Agence Hauts-de-France 2020-2040 20 février 2023 n° 3831-24

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





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

Eléments de contexte

Les dynamiques démographiques sont essentielles à observer afin d'analyser l'attractivité des territoires et les flux qu'elle engendre. **Les comportements de mobilité vont également différer selon les caractéristiques sociales et démographiques des personnes**.

Au 1er janvier 2020, la région Hauts-de-France compte 5 997 700 habitants, soit 9 % de la population métropolitaine.

Entre 2014 et 2020, la population des Hauts-de-France est quasi stable alors qu'elle augmentait de 12 400 habitants en moyenne par an entre 2009 et 2014. Dans le même temps, la France métropolitaine enregistre une croissance démographique de +0,3 % par an.

Les Hauts-de-France connaissent **un solde migratoire négatif** (davantage de départs que d'arrivées dans la région) avec une perte moyenne de 18 400 habitants par an entre 2014 et 2020. Ce déficit migratoire **n'est plus compensé aujourd'hui par un excédent naturel** (l'excès des naissances sur les décès) qui tirait précédemment la croissance démographique. Le fléchissement du solde naturel est principalement le résultat de la baisse des naissances, avec une fécondité qui a récemment rejoint la moyenne nationale.

Si les tendances démographiques récentes se prolongeaient, la population des Hauts-de-France diminuerait de 10 % entre 2018 et 2070, pour atteindre 5,4 millions d'habitants à cet horizon. Non seulement la région continuerait de perdre des habitants au jeu des migrations résidentielles, mais elle commencerait également à enregistrer plus de décès que de naissances à partir de 2040 environ.

La région va être marquée par un fort vieillissement démographique : d'ici 2070, la population des seniors, âgés de 65 ans ou plus, devrait croître de 400 000 personnes environ, une croissance essentiellement portée par l'augmentation du nombre de 75 ans ou plus qui doublerait quasiment sur la période.

Caractérisation du bassin de mobilité

Le bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale représente près de **la moitié de la population régionale** avec 2 876 216 habitants (correspondant à une densité de 591,3 habitants/km² contre 189 habitants/km² en Hauts-de-France).

Contrairement à la tendance régionale, **ce territoire a gagné de la population entre 2014 et 2020** avec un gain de 22 922 habitants entre 2014 et 2020 (soit + 0,13 %/an contre -0,02 %/an en moyenne régionale) ; cette hausse de la population s'explique par un solde naturel (+ 70 296) plus important que le déficit migratoire (- 47 374).

Ce bassin de mobilité est néanmoins confronté à des disparités en termes de dynamiques démographiques. **La croissance démographique du bassin est portée par la Métropole Européenne de Lille et la Communauté Urbaine d'Arras** (respectivement 0,26 % et 0,31 % par an entre 2014 et 2020) ainsi que par les intercommunalités jouxtant la métropole lilloise, comme par exemple la Communauté de Communes de Pévèle Carembault avec une croissance annuelle de 0,70% par an).

A l'inverse, la plupart des intercommunalités du sud bassin de mobilité ont perdu des habitants en 2014 et 2020 en particulier la Communauté d'Agglomération de Béthune-Bruay, Artois Lys Romane (- 0,14 % par an), la Communauté d'Agglomération du Douaisis (- 0,14 % par an) et la Communauté de Communes de Cœur d'Ostrevent (- 0,24 % par an).

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

Si les tendances démographiques récentes se prolongent, le bassin de l'Aire Urbaine Centrale verrait sa population stagner à l'horizon 2040 (scénario central Insee, Omphale 2022).

A l'image de la région, le bassin de l'Aire Urbaine Centrale va être marqué par un **fort vieillissement de la population à l'horizon 2040** (projections Insee et Omphale 2022) : si les tendances actuelles se prolongent, le nombre de 75 ans et plus devrait augmenter de plus de 60 % d'ici 2040 et les plus de 75 ans représenteraient 12 % de la population du bassin de l'Aire Urbaine Centrale en 2040 contre un peu plus de 7 % aujourd'hui.

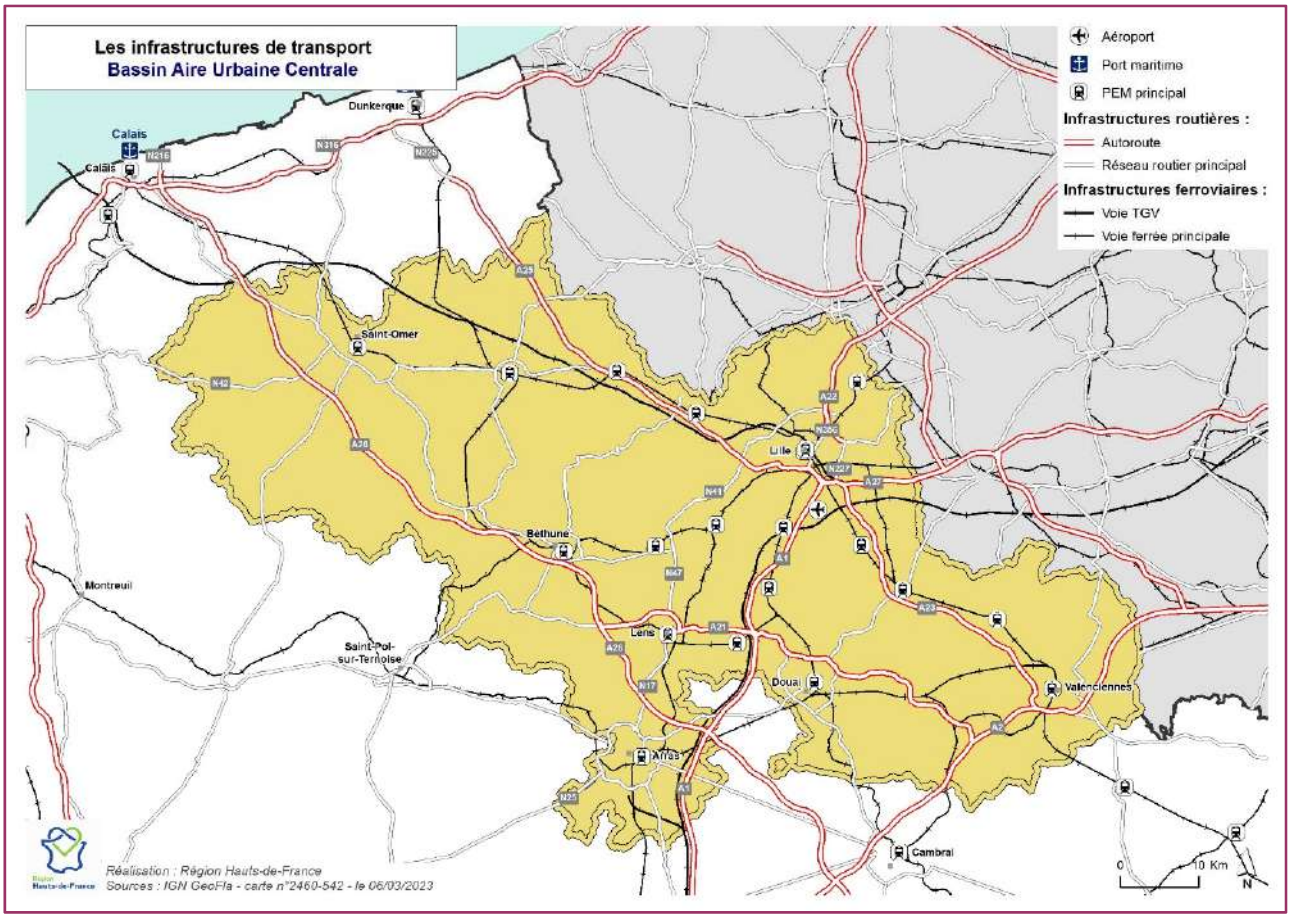
Enjeux et perspectives

Les projections ne sont pas des prévisions. Elles se contentent de mesurer les impacts d'un prolongement des tendances passées. Par exemple, dans un scénario alternatif proposé par l'Insee consistant à augmenter l'indice de fécondité, l'espérance de vie et les migrations entrantes, la population régionale augmenterait de 200 000 habitants d'ici 2070.

Le développement territorial et les politiques régionales ont un rôle à jouer dans l'évolution des différents paramètres sur lesquels reposent les projections. Ainsi, la fécondité est influencée par la confiance des ménages en l'avenir, elle-même liée à la qualité de vie présente sur le territoire. De même, les politiques en faveur de la santé, notamment en matière de prévention favorisent la progression de l'espérance de vie et le nécessaire rattrapage régional dans cette dimension. Enfin, le déficit migratoire renvoie aux politiques d'attractivité et de développement économique de la région.

Néanmoins, le vieillissement démographique restera une tendance lourde à l'échelle de ce bassin, quels que soient les scénarios. Aussi, l'adaptation des politiques publiques et des territoires au vieillissement est un enjeu considérable sur ces prochaines années. **Ce vieillissement** peut en effet être vu comme **un enjeu de développement territorial : silver-économie, développement des services à la personne, attractivités de retraités ou de touristes**. Aussi, le vieillissement démographique doit être pris en compte notamment dans **les politiques de mobilité**, en particulier avec **le PAMS**. Une partie de plus en plus importante de la population va ainsi être concernée par des difficultés relatives à la mobilité : possibilité de se déplacer, accès aux services de transport, etc…

▶ A.4. Les infrastructures de transport



Eléments de contexte

La région Hauts-de-France se caractérise par un relief faible qui s'est avéré propice à la construction de nombreuses voies de communication. Son **réseau dense** constitue un atout au regard de sa position stratégique en Europe.

Le réseau routier des Hauts-de-France est ainsi particulièrement important, se caractérisant par 1 179 km d'autoroutes, 567 km de routes nationales et 65 709 km de routes départementales et voies communales.

Le réseau ferroviaire de la Région Hauts-de-France est également fortement maillé, doté de deux axes à grande vitesse qui se croisent à Lille, et c'est le réseau ferroviaire le plus dense de France après celui de l'Ile-de-France. Il est ainsi constitué de 2 500 km de voies ferrées, dont près de 1 650 km sont électrifiées. Environ 200 km sont circulés par le TERGV.

La Région compte de **nombreux pôles d'échanges multimodaux (PEM)**, soit 26 PEM régionaux et 25 PEM de rabattement vers les métropoles. Plus globalement, 358 gares et haltes sont desservies sur le territoire régional.

Caractérisation du bassin de mobilité

Le réseau d'infrastructures de transport sur le bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale est extrêmement dense.

Ce Bassin de mobilité bénéficie de deux voies TGV qui se croisent à Lille.

On dénombre 18 Pôles d'échanges multimodaux considérés comme principaux, selon la typologie du SRADDET.

Le territoire est également doté d'autoroutes structurantes pour le territoire, par exemple :

- l'A1, reliant Lille à Paris. Pour rappel, il s'agit de la première autoroute reliant Paris à une métropole française, terminée en 1967 ;
- l'A26 sur la partie Ouest du territoire ;
- l'A25 entre Lille et Dunkerque ;
- l'A21, colonne vertébrale du réseau routier de l'ancien bassin minier, reliant Béthune, Lens, Douai et Valenciennes.
- l'A23, rôle clé dans les liaisons Valenciennes-Lille
- l'A2, axe de flux majeur, notamment entre Paris et Bruxelles

Les routes nationales et départementales quadrillent également le territoire de l'Aire Urbaine Centrale.

▶ A.4. Les infrastructures de transport

Enjeux et perspectives

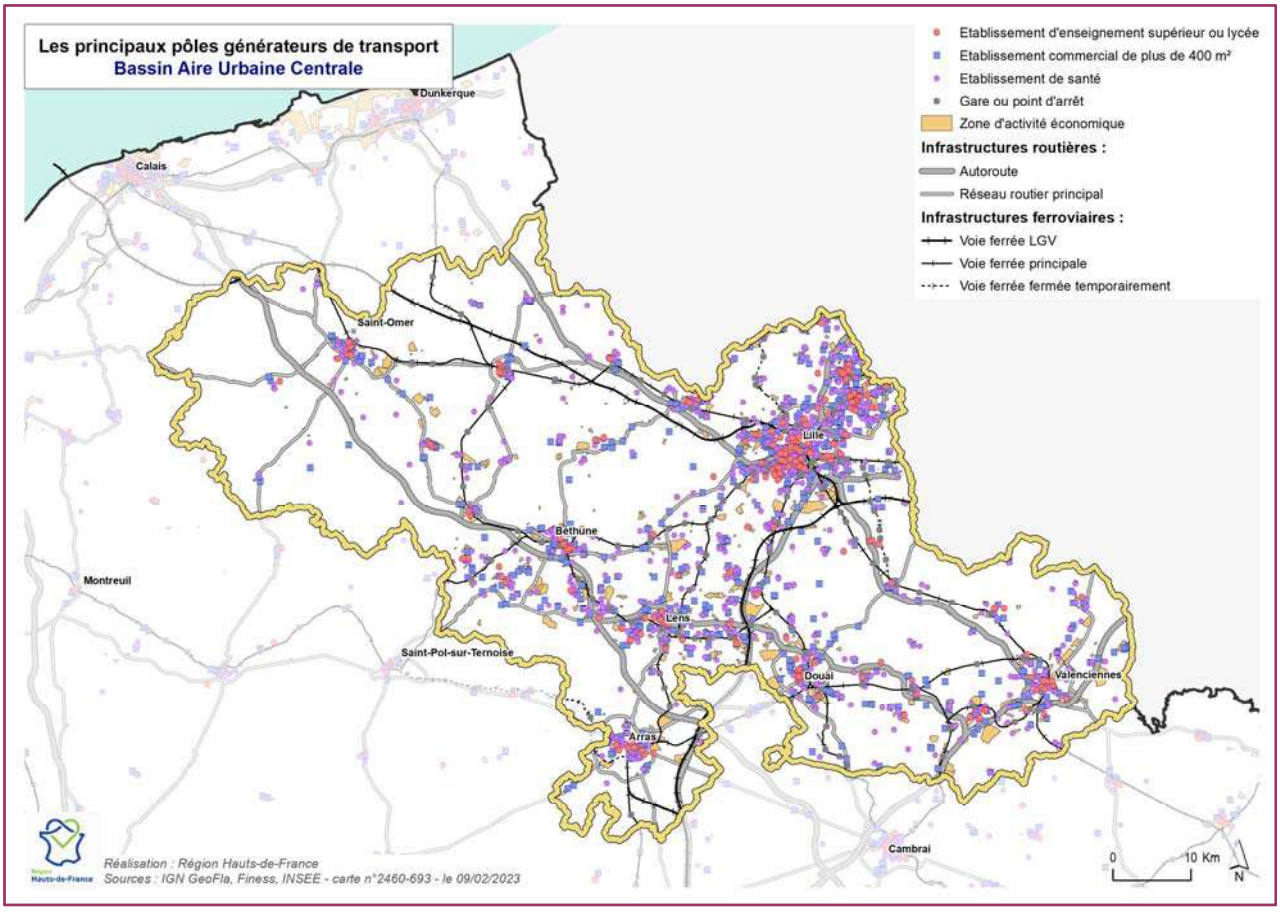
Malgré une densité certaine des **réseaux de transports** dans le bassin de mobilité, ces derniers sont pourtant très **régulièrement saturés aux heures de pointe**. On peut donc se poser localement **la question de l'optimisation des infrastructures de transport existantes** en s'appuyant notamment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

On peut également évoquer l'enjeu de la gestion du réseau autoroutier, en s'appuyant sur les orientations des Schémas Directeurs d'Agglomération de la Gestion du Trafic (SDAGT), telles que la régulation dynamique, voie réservée…

L'optimisation des infrastructures existantes est nécessaire pour lutter contre l'autosolisme mais elle n'est pas suffisante, c'est en ce sens que les travaux relatifs au SERM devront permettre d'augmenter très significativement l'offre TER sur ce bassin de mobilité.

Si le SERM vise à long terme à renforcer très fortement l'offre ferroviaire à l'échelle du bassin AUC, ce renforcement de l'offre TER, l'amélioration et l'optimisation du réseau ferroviaire, nécessitent d'être progressives, sans attendre l'ensemble du projet SERM. Les 1ères actions projetées dans le cadre du SERM pourraient être engagées dès le court-moyen terme.

▶ A.5. Les principaux pôles générateurs de déplacements



▶ A.5. Les principaux pôles générateurs de déplacements

Eléments de contexte

Les mobilités sont à la charnière entre déplacement, technologie utilisée pour se déplacer, organisation spatiale du territoire et fonctionnement de ce qui fait la vie économique et sociale de ce dernier. **La prise en compte des générateurs de flux est essentielle** pour appréhender la mobilité sur un territoire.

Ces générateurs de flux sont bien évidemment très nombreux, dans des domaines aussi importants que l'économie, la santé, la formation, le sport, la culture…

De manière classique, il est proposé de zoomer à travers cette fiche sur les principaux pôles générateurs de déplacements suivants :

- les lycées et les établissements d'enseignement supérieur ;
- les établissements commerciaux de plus de 400 m² ;
- les établissements de santé (centres hospitaliers, maisons de santé, centres médico-psychologique, établissements et services d'aide par le travail…) ;
- les gares et les haltes ferroviaires.

D'autres pôles générateurs de déplacements auraient également pu être représentés, ce qui n'est pas le cas sur cette carte, tels que des équipements touristiques ou encore des gares routières et aires de covoiturage. On peut également évoquer les pôles d'emplois que constituent les parcs d'activités avec une desserte souvent perfectible concernant les modes alternatifs à la voiture solo.

Caractérisation du bassin de mobilité

Dans le bassin de mobilité de l'Aire urbaine Centrale, on constate **une polarisation forte** des générateurs de flux **dans la métropole lilloise et le bassin minier**. Saint-Omer concentre également des établissements générateurs de flux, mais dans une moindre mesure.

Les établissements d'enseignement supérieur et les lycées se trouvent en majorité situés dans la métropole lilloise. Ils sont le plus souvent situés dans une commune qui bénéficie d'infrastructures ferroviaires. Néanmoins, il est important de souligner la multiplicité de pôles universitaires importants ailleurs que dans la métropole lilloise (Béthune, Lens-Liévin, Valenciennes, Arras, Douai ou Saint-Omer par exemple), que l'on ne retrouve pas dans les autres bassins de mobilité.

L'essentiel des établissements de santé et de formation sont situés à proximité immédiate des axes routiers et ferroviaires structurants du territoire.
On note néanmoins une multiplicité d'équipements générateurs de flux qui sont présents dans des zones moins denses en termes d'infrastructures de transports, aussi bien dans les domaines de la santé qu'économique.

Cette carte fait ressortir **des effets de concentration spatiale, à mettre en corrélation avec les situations de congestion récurrente autour de la métropole lilloise**. Certes la métropole lilloise bénéficie d'infrastructures de transport nombreuses et de qualité, mais qui ne permettent pas à ce jour de répondre aux flux générés par les équipements spécifiques à une métropole.

La multipolarité du bassin de mobilité est également à souligner, avec des enjeux de mobilité notamment sur l'axe est-ouest de l'ancien bassin minier.

Même s'ils ne sont pas représentés sur la carte suivante, les équipements touristiques sont également des pôles générateurs importants de déplacements.

▶ A.5. Les principaux pôles générateurs de déplacements

Bien évidemment, des pôles générateurs de déplacements se trouvent également dans les bassins de mobilité de proximité et en Belgique. Avec le développement important d'emplois industriels dans le Dunkerquois, les flux devraient également s'intensifier entre le bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale et le littoral.

Enjeux et perspectives

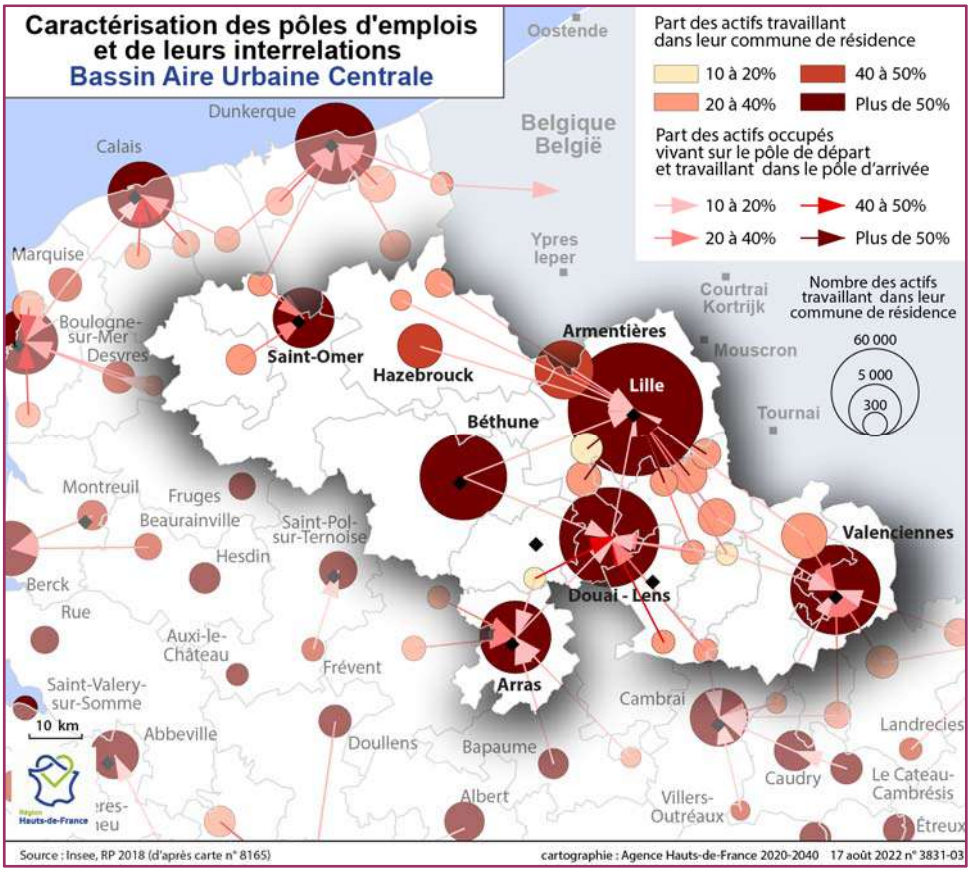
Les enjeux de mobilité et d'aménagement du territoire sont intrinsèquement liés.

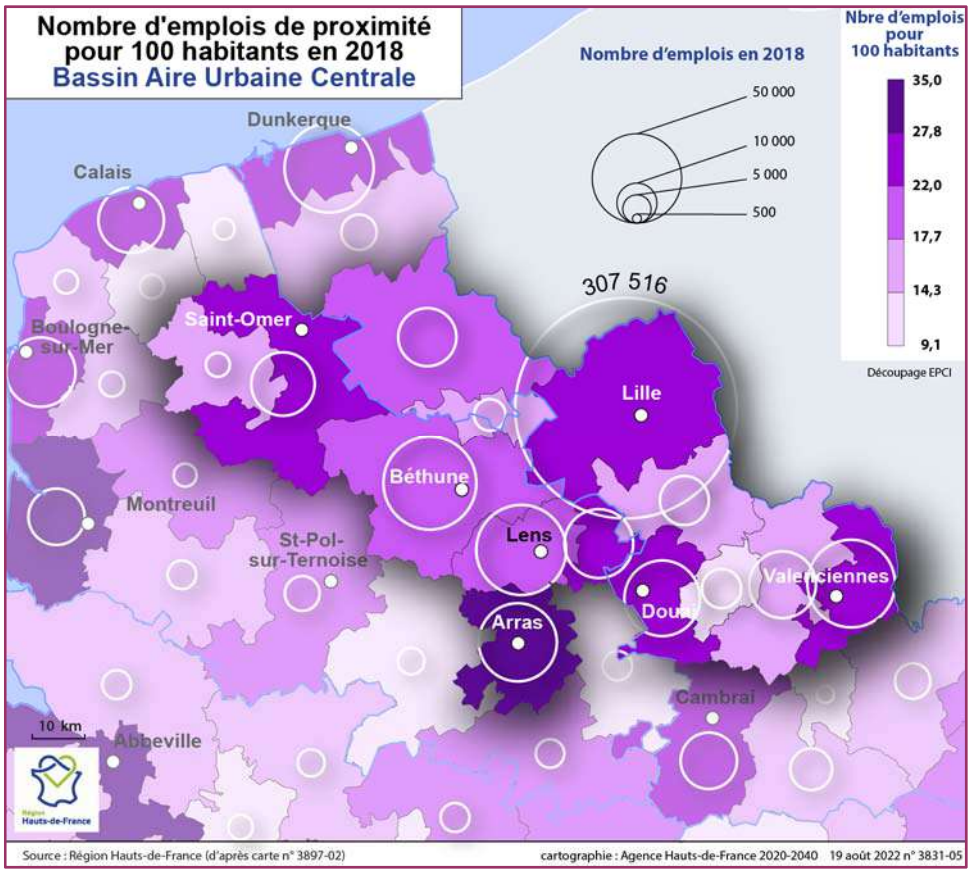
Les pôles générateurs de transport apparaissent souvent concentrés, avec des horaires communs de déplacements, engendrant une saturation des réseaux, routiers et ferroviaires. Des réflexions pourraient notamment être menées pour limiter le fait que les déplacements soient réalisés sur les mêmes plages horaires : le développement du télétravail, le développement des tiers-lieux ou encore des aménagements horaires pour les entreprises et les établissements d'études supérieures.

Les transports en commun actuels ne peuvent pas toujours répondre aux demandes de déplacements, avec une multiplicité de pôles générateurs diffus. Une réflexion peut être menée afin d'élargir le panel de solutions de transports ou de mieux coordonner des offres de transport existantes.

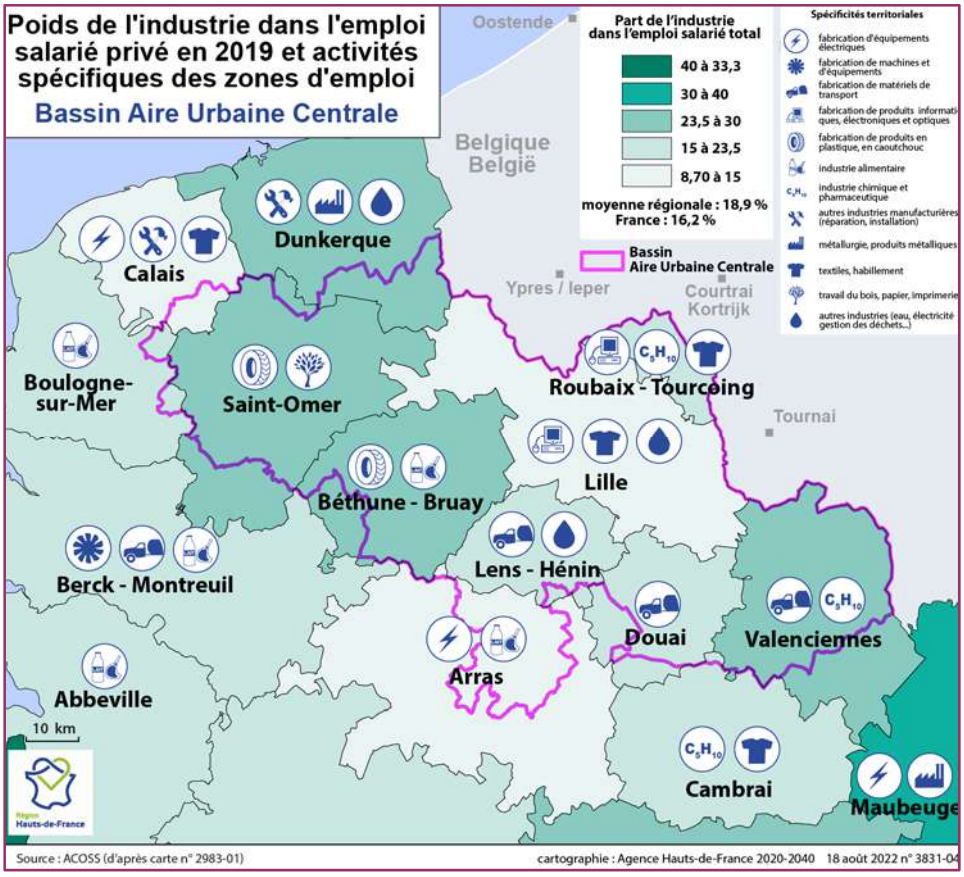
La plupart des AOM œuvre déjà à la coordination des offres de transport à une échelle locale.

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





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



Eléments de contexte

Les Hauts de France regroupent **près de 2 120 000 emplois**. Les fonctions « transversales » [1] y sont bien implantées. Elles incluent notamment les activités de logistique qui bénéficient du positionnement géographique favorable de la région et représentent près d'un emploi sur dix (première région française pour la part de la logistique dans l'emploi salarié régional). D'un poids comparable au niveau national, les fonctions « productives » [2] regroupent près d'un emploi sur cinq. A l'inverse, **les fonctions « métropolitaines »** [3] sont sous-représentées dans la région (un emploi sur cinq) et concentrées dans l'aire de Lille. Enfin, **les fonctions « présentielles »** [4] concentrent près de 2 emplois sur 5, soit un peu plus qu'en France métropolitaine.

L'organisation territoriale des Hauts-de-France et la répartition des emplois est impactée par deux influences métropolitaines. En interne, la Métropole Européenne de Lille (MEL) étend principalement son influence au Bassin minier et à la Flandre intérieure. La seconde influence métropolitaine correspond à **l'extension francilienne** qui déborde sur une large partie sud de la région.

[1] Les fonctions transversales regroupent les professions de transport-logistique d'une part (flux de personnes et de marchandises) et d'entretien-réparation d'autre part (nettoyage, maintenance).
[2] Les emplois dans les fonctions productives sont ceux produisant des biens matériels ou mettant en œuvre concrètement des processus techniques (agriculture, fabrication, BTP).
[3] Les emplois liés aux fonctions dites « métropolitaines » correspondent aux métiers à forte valeur ajoutée dans les domaines de la gestion, la conception-recherche, les prestations intellectuelles, le commerce inter-entreprise et les services de culture-loisirs.
[4] Les fonctions présentielles regroupent des métiers répondant localement aux besoins de la population (résidente ou touristique).

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

Ces influences se traduisent par d'**importants flux domicile-travail** et font des Hauts-de-France la **première région au regard des déplacements domicile-travail** avec près de 3 actifs sur 4 travaillant hors de leur commune de résidence.

Si la métropolisation constitue une opportunité de développement, elle induit également des impacts sociaux et environnementaux négatifs. L'allongement des distances domicile-travail et la concentration des flux se traduisent par un allongement des durées de transport, une saturation des axes routiers et une dégradation de la qualité de l'air impactant la qualité de vie des actifs et des résidents.

Ces liaisons se concrétisent également par **l'importance des déplacements longs sur le territoire**. Ainsi, 1 770 000 personnes de plus de 11 ans sont considérées comme des grands mobiles, c'est à dire effectuant un déplacement d'au moins 10 kilomètres dans la journée. Ces personnes effectuent en moyenne 83 kilomètres de déplacement par jour et consacrent 1h59 à la mobilité. Elles sont globalement les plus nombreuses dans les territoires sous l'influence des agglomérations de Paris, Lille et Amiens. Un actif se déplaçant en train jusque l'Ile-de-France réalise en moyenne 3h30 de déplacement quotidien.

Si les Hauts-de-France se distinguent par deux influences métropolitaines, celles-ci ne couvrent pas l'ensemble des territoires régionaux qui disposent **d'autres moteurs de développement**. Les Hauts-de-France se caractérisent par la présence de nombreux pôles d'emploi structurants et par plusieurs systèmes territoriaux au regard des liens entre ces pôles engendrés par les déplacements domicile-travail.

Caractérisation du bassin de mobilité

L'économie du territoire a un rôle moteur dans l'économie régionales et s'appuie sur des spécialisations économiques diversifiées : **le bassin concentre plus de 50% de l'emploi régional** et il joue un rôle d'impulsion dans l'économie régionale à travers les services et plusieurs filières industrielles de pointe.

Plus de 50 milliards d'euros de richesses sont dégagée par les établissements implantés sur le territoire, soit **55 % de la richesse produite sur l'ensemble de la région. La moitié de cette richesse provient d'établissements situés sur la métropole lilloise**.

Le secteur tertiaire est prédominant : 81,5 % des emplois contre 78,2 % en moyenne régionale.

On observe **un effet métropolitain sur les métiers exercés** : on compte 100 172 cadres de fonctions métropolitaines[5], soit près de 65 % des emplois régionaux de cette catégorie (dont près de 72 000 sur la MEL).

Les **activités de proximité**[6] sont également **particulièrement présentes** sur les agglomérations du bassin, avec même plus de 35 emplois par 100 habitants sur la Communauté Urbaine d'Arras. L'accès à une offre de proximité, alimentaire ou non, semble redevenir central dans les préoccupations des consommateurs, demande encore accrue à l'occasion de la récente crise sanitaire.

Des territoires en périphérie de la MEL développent des spécificités dans le domaine de **la construction** (Flandres-Lys, Pévèle Carembault) ou dans **des fonctions logistiques** (Douaisis, Hénin-Carvin).

[5] Les cadres de fonctions métropolitaines sont des emplois de cadres ou de chefs d'entreprises de 10 salariés ou plus présents dans les 5 fonctions métropolitaines que sont : conception-recherche, prestations intellectuelles, commerce inter-entreprises, gestion et culture-loisirs.)

[6] Sur un territoire, certaines activités sont dédiées à satisfaire les besoins des habitants qui vivent à proximité, quand d'autres sont régies par une demande plus lointaine, nationale ou internationale. Les activités dites de proximité concourent principalement à satisfaire les besoins quotidiens de la population présente.

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

Certains territoires du bassin concentrent **des spécificités industrielles**. Si à l'échelle du bassin, la part des emplois industriels est inférieure à la moyenne régionale, des territoires comme Flandre Lys (34,1 %), la CA de la Porte du Hainaut (21,5 %), la CA de Saint-Omer (19,3 %) et la CA de Valenciennes (19,3 %) conservent une forte spécialisation industrielle. Les mutations du secteur industriel (par exemple le secteur automobile illustré par la Gigafactory à Douvrin) rendent encore plus prégnantes les problématiques de formation sur ce bassin.

Le poids de certains employeurs industriels, la concentration de l'emploi dans certaines zones d'activités en marge du tissu urbain, créent un réseau de générateurs de flux difficile à desservir par les transports collectifs en particulier lorsque leurs localisations et leurs aires d'attractivités dépassent les limites des périmètres institutionnels des AOM.

La métropole lilloise concentre près d'un emploi sur deux du bassin de mobilité. De fortes disparités territoriales sont observées en termes d'accès au marché du travail avec des taux d'emploi qui varient de 59,5 % (CA de Valenciennes) à 75,8 % (CC de Pévèle Carembault). Au sein du bassin de mobilité, la MEL concentre les deux tiers de l'activité. En plus de Lille, cinq pôles d'emploi (Valenciennois, Douai/Lens, Arras, Béthune et Saint-Omer) sont connectés aux territoires du bassin et/ou en influence sur les bassins voisins.

Certes la métropole lilloise concentre de nombreux emplois, mais il existe également un tissu économique, notamment industriel, très important dans le reste du bassin de mobilité, engendrant des besoins de mobilités importants.

Dans le cadre de la programmation 2014-2020 des fonds européens, l'UE a demandé aux régions d'élaborer une « stratégie de spécialisation intelligente » (« smart specialization strategy ») pour la recherche et l'innovation : c'est la S3. Chaque région se concentre dans les domaines d'innovation où elle a les meilleurs atouts par rapport aux autres régions européennes. Ce territoire est particulièrement au cœur de la S3, impliqué dans 6 des 7 spécialisations régionales de la S3 :

- Valenciennes (avec Compiègne) pour la mobilité terrestre et fluviale
- la métropole lilloise (avec Amiens) pour Santé-Nutrition, (avec Saint-Quentin) pour Robotique-Numérique
- la métropole lilloise et Valenciennes pour les industries créatives
- la métropole lilloise avec Lens-Hénin pour Chimie-Matériaux
- Arras (en binôme avec Beauvais) pour la Bioéconomie.

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

Enjeux et perspectives

La concentration de près de 50% des emplois sur le territoire de la MEL engendre des **flux de mobilité importants**. Ceci pose **la question de l'accès aux activités sur l'agglomération, notamment en périurbain**.. Une partie des flux étant actuellement réalisés en voiture, il convient de poser des alternatives en transports en commun et en matière d'organisation de l'intermodalité, afin **d'éviter les engorgements en entrée et en sortie d'agglomération et diminuer les émissions de gaz à effet de serre et la pollution de l'air** :

- ferroviaire via notamment le renforcement du TER à différentes échéances, ainsi qu'à terme grâce à la mise en service de l'ensemble du SERM,
- en développant de nouvelles offres de transports collectifs urbain (la MEL a engagé sur ce sujet une politique de modernisation et de développement de son réseau),
- concernant les PEM avec fonction P+R, la MEL estime que le rabattement VL en amont des zones de congestion routière est à privilégier.

La particularité de ce bassin est d'avoir une multiplicité de pôles régionaux, avec des flux engendrés très importants, y compris entre les différents pôles. Les enjeux de mobilité ne sont donc pas du tout exclusivement liés aux flux vers ou sortant de la métropole lilloise. Les enjeux d'intermodalité sont prégnants pour améliorer les relations entre les différents pôles urbains de l'Aire Urbaine Centrale. Pour développer l'intermodalité, il conviendra de valoriser, optimiser, développer les pôles d'échanges multimodaux, existants et à créer en lien avec les projets de nouvelles offres TC, pour accroître le rabattement tous modes (pas seulement via des parcs-relais VL) vers le TER et les TC urbains.

Par ailleurs, **l'implantation de nouvelles activités** importantes telles que la gigafactory à Douvrin pourraient aboutir à la création de nouveaux emplois et par conséquence à **de nouveaux besoins en mobilité**. De même, l'implantation de nouveaux emplois dans le Dunkerquois engendrera très probablement des flux importants de salariés entre le bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale (notamment en provenance de l'Audomarois, Flandres…) et le littoral.

CHAPITRE

B



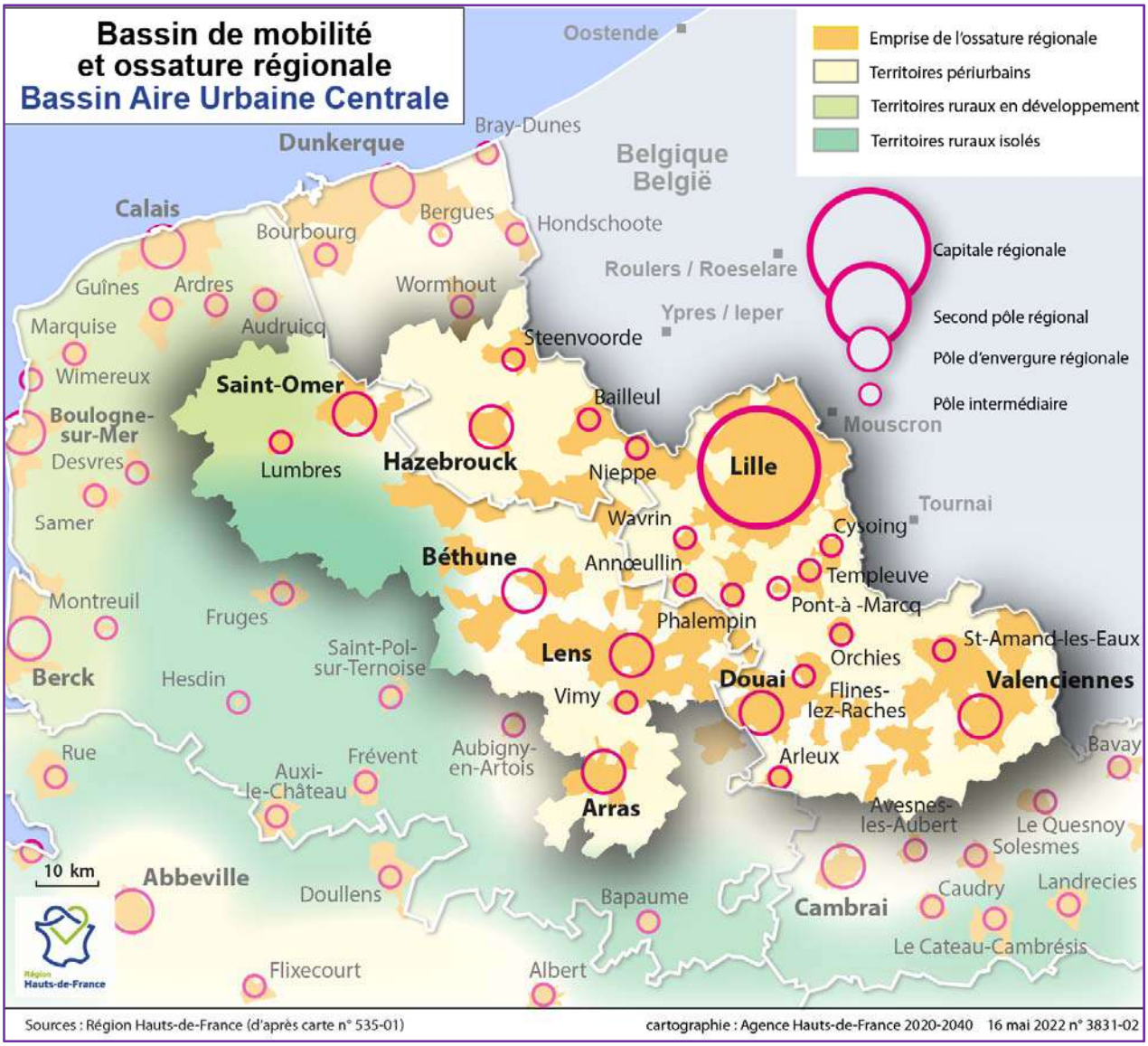
CHU de Lille

Les orientations stratégiques mobilité des différents partenaires

La Région, les Départements et l'Etat ont déjà élaboré des stratégies sur la mobilité, notamment à travers le SRADDET et les SDAASP. Plus localement, les territoires disposent également de documents intégrant une dimension transport comme les plans de mobilité.

Aussi, comme précisé dans les fiches qui suivent, il convient de prendre en compte les stratégies déjà arrêtées par l'ensemble des partenaires à partir du moment où elles visent une meilleure coordination des actions et s'inscrivent dans les objectifs retenus collectivement à l'échelle du bassin de mobilité.

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



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

Eléments de contexte

La Région Hauts-de-France a adopté son projet de **Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET)** le 30 juin 2020. Il est le fruit d'un travail de concertation avec les acteurs régionaux de l'aménagement du territoire et les collectivités des Hauts-de-France. Outre le diagnostic réalisé, le SRADDET définit différents objectifs permettant d'atteindre « **une région attractive, des territoires moteurs et un développement équilibré** ».

La région est composée de territoires aux fonctionnements et aux modèles de développements variés : les métropoles, les agglomérations, les territoires ruraux et périurbains. Cette diversité est un atout pour la région et pour son attractivité. Tirant parti de ces caractéristiques, il s'agit de promouvoir un modèle de développement équilibré, dans lequel chaque territoire trouve sa place et contribue, à sa manière, au développement régional. Ainsi, **cinq espaces à enjeux de mobilisation des territoires au service d'un développement équilibré** ont été identifiées dans le SRADDET par la Région et structurées sur cinq ensembles stratégiques.

Ces ensembles stratégiques, « locomotives régionales », ont bien pour vocation d'impulser des dynamiques de développement, de se nourrir d'une gouvernance entre les espaces et d'irriguer l'ensemble du territoire régional. Il s'agit d'entraîner chaque type de pôle de l'ossature urbaine régionale dans ces grandes dynamiques afin de maximiser les effets leviers et créer les conditions d'un développement régional plus équilibré.

Cinq espaces à enjeux au service d'un développement équilibré pour fédérer les territoires ont été identifiés :

- diffuser l'économie maritime ;
- amplifier le rayonnement métropolitain et les dynamiques transfrontalières ;
- optimiser les retombées des dynamiques franciliennes et rémoises ;
- soutenir et développer les réussites locales et favoriser l'ouverture ;
- développer les relais métropolitains et les excellences productives.

Ces espaces à enjeux ont **bien été pris en compte au moment de la définition des bassins de mobilité**.

En conséquence, le SRADDET propose une ossature régionale structurée autour de :

- deux métropoles : Lille et Amiens ;
- des pôles d'envergure régionale ;
- des espaces ruraux et périurbains et leurs pôles intermédiaires.

La question du transport des personnes est au cœur du SRADDET, avec pour ambition de « **garantir un système de transport fiable et attractif** », un des objectifs principaux définis relatifs à l'aménagement du territoire. Afin de décliner cette ambition de manière plus opérationnelle, la Région Hauts-de-France a réalisé un document de **Planification Régionale de l'Intermodalité et Planification Régionale des Infrastructures de Transport (PRI-PRIT)**. Il s'agit de l'annexe 4 du SRADDET.

Le PRI-PRIT est l'occasion de rappeler la densité de l'offre de services et d'infrastructures de transports dans la région. La Région souhaite offrir des solutions de transports aux différentes échelles territoriales. Le réseau régional des transports doit être l'épine dorsale de la mobilité en Hauts-de-France. Le PRI-PRIT insiste également sur **le fait que les transports collectifs ne peuvent pas apporter une réponse à tous les besoins en déplacements**, en particulier quand les flux correspondants sont faibles et diffus. L'apparition de **nouveaux services à la mobilité** ainsi que la volonté générale de tendre vers des pratiques plus durables doivent faciliter l'essor de **nouvelles pratiques visant principalement à éviter l'autosolisme**.

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

La Région affiche dans ce document la volonté d'encourager des solutions de mobilité pour **les publics et les territoires vulnérables**, ce pourquoi les travaux sur le plan d'action en matière de mobilité solidaire relatifs à l'application de la LOM sont prioritaires.
L'accent est également mis sur les liaisons avec les métropoles, et notamment l'amélioration de l'accessibilité à la métropole lilloise, et sur les déplacements transfrontaliers.
Dans le PRI-PRIT, l'innovation pour répondre aux besoins des habitants par une approche transversale de la mobilité est mise en exergue. Des actions relatives **aux changements de comportements** seront menées en s'appuyant sur le développement des modes actifs et nouveaux services.
Enfin, une attention particulière est apportée dans le PRI-PRIT sur **l'optimisation de l'intermodalité** dans les Hauts-de-France.

Caractérisation du bassin de mobilité

Organisation territoriale au regard de l'Ossature du SRADDET :

Cet espace est composé de :

- Lille comme capitale régionale ;
- 7 pôles d'envergure régionale et 15 pôles intermédiaires répartis sur l'ensemble du bassin de mobilité ;
- une partie du bassin composé de territoires ruraux isolés

Quelques chiffres clés du territoire :

- un espace qui comporte 14 EPCI, et un bassin au croisement de 6 pôles métropolitains ;
- un espace concerné par 8 SCOT, 7 PCAET adoptés et 4 en cours d'élaboration.

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

- espaces ruraux périurbains ;
- espaces ruraux en développement ;
- espaces ruraux isolés.

Ce bassin est au cœur de l'espace à enjeux « amplifier le rayonnement métropolitain et les dynamiques transfrontalières »

Il repose sur une ambition collective : faire monter en gamme la métropole européenne, notamment dans sa dimension transfrontalière, au bénéfice des territoires, et mobiliser l'ensemble des territoires dans la dynamique métropolitaine (Louvre Lens dans le Bassin Minier, etc.).

Le SRADDET met en évidence des conditions de l'équilibre de cette ambition : renforcer la dimension multipolaire de la dynamique métropolitaine, renforcer les liaisons est-ouest au sein du bassin minier en développant notamment l'offre de mobilité interurbaine, améliorer la relation emploi/habitat en faveur des déplacements moins contraints.

Ce bassin est pleinement impliqué dans les dynamiques inter-territoriales transfrontalières (Eurométropole) et est particulièrement concerné par 4 objectifs du SRADDET sur le transport de voyageurs et l'intermodalité :

- **proposer des conditions de déplacements soutenables (en transports en commun et sur le réseau routier**)
  - atteindre une part modale des TC de 10 à 12 % ;
  - diminuer les temps de déplacements en transports collectifs, améliorer la fluidité des déplacements routiers ;
  - améliorer la qualité des transports collectifs et des services de mobilité y compris dans les territoires les moins denses ;
  - faciliter l'accès à la grande vitesse grâce à la gare TGV et à l'aéroport international de Roissy.
- **Améliorer l'accessibilité de la métropole**
  - décongestionner l'accès routier et réguler les trafics ;
  - fiabiliser la desserte ferroviaire et la rendre plus capacitaire et rapide l'accessibilité à la métropole lilloise.
- **encourager des solutions de mobilité pour tous les publics et les territoires les plus vulnérables**
  - une couverture des territoires par une autorité organisatrice de la mobilité (AOM) qui devra proposer des services adaptés aux besoins locaux ;
  - une réponse adaptée aux besoins des territoires les moins denses ;
  - un accompagnement des publics les plus fragiles (levée des freins psychologiques, accompagnement via des plateformes de mobilité, etc.).
  - **tendre vers un système intégré de transport à l'échelle des Hauts-de-France :** pour un renforcement de l'usage des transports collectifs grâce à une offre intermodale efficace (Information multimodale, tarification, billettique, offres coordonnées).

Le bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale est également particulièrement concerné par l'objectif du SRADDET relatif à **l'amélioration des relations transfrontalières**. Le PRI-PRIT met en avant le fait qu'il existe un « effet frontière » pour le déplacement des personnes, avec des travaux à mener pour améliorer les relations avec la Belgique. Un des premiers enjeux est de qualifier les flux pour permettre de mieux y répondre.

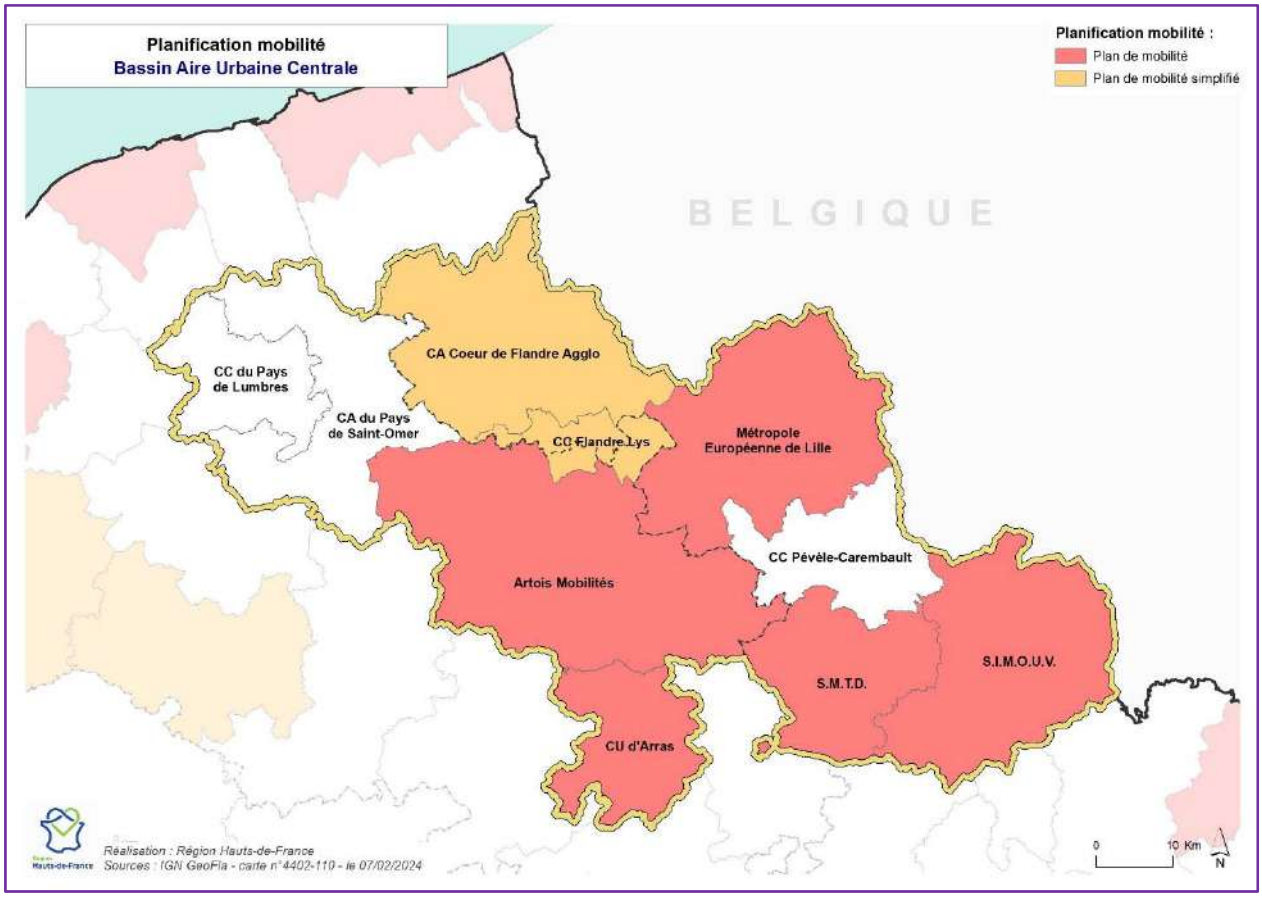
Enjeux et perspectives

Les politiques d'aménagement (en matière de transport, habitat, commerce, services et équipement) devront être adaptées au développement des territoires : elles devront être abordées et mises en œuvre de manière différenciée, au service d'un développement territorial plus équilibré, selon le positionnement du territoire dans l'ossature urbaine.

Les incidences du renforcement et du développement majeur de la desserte ferroviaire, que propose le SERM, sont particulièrement importantes en matière d'aménagement du territoire. Devront être prises en compte dans les réflexions les effets potentiels du SERM sur les localisations de développements urbains (activités et localisation de zones d'emplois, habitat, équipements majeurs) et en conséquence de nouveaux générateurs de déplacements, à analyser au prisme de la limitation de l'étalement urbain et de l'artificialisation des sols, favorisant les stratégies d'aménagement en renouvellement urbain.

Une partie des thématiques abordées dans le SRADDET et le PRI-PRIT seront au cœur des travaux des COM et PAMS.

▶ B.2. Les documents stratégiques et de planification locaux



▶ B.2. Les documents stratégiques et de planification locaux

Eléments de contexte

Il existe de **nombreux outils de planification ou de stratégie relatifs à la mobilité sur un territoire** qui doivent en particulier décliner localement les objectifs du SRADDET présentés par ailleurs dans ce diagnostic.

Les contrats opérationnels de mobilité (COM) et les plans d'action communs pour la mobilité solidaire (PAMS) ne doivent pas être réalisés « hors-sol », mais au contraire tenir compte des réalités territoriales et des réflexions et plans d'actions en cours sur la mobilité.

Sans viser à l'exhaustivité, il convient d'évoquer ici **différents documents qui devront être intégrés aux réflexions** dans les travaux relatifs aux COM et aux PAMS.

La LOM redéfinit les outils juridiques qui permettent la construction et la mise en œuvre d'une politique de mobilité locale en fonction des besoins de chaque territoire. La planification locale de la mobilité se fait ainsi au moyen de deux outils complémentaires[1] :

- **le plan de mobilité (PdM), ex-plan de déplacements urbain (PDU)**, qui s'adresse aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM) dont le ressort territorial est situé dans les grandes agglomérations de plus de 100 000 habitants ;
- **le plan de mobilité simplifié (PdMS)**, à destination des AOM des autres territoires, qui est conçu comme un outil simple et agile pour les territoires moins denses tels que les villes moyennes et les territoires ruraux. Le cadre juridique du plan de mobilité simplifié est volontairement limité afin de permettre une souplesse dans sa déclinaison et une grande adaptabilité aux enjeux de chaque territoire. Il s'appuie sur leur capacité à innover, fédérer, concerter et créer des synergies entre la politique de mobilité et les autres politiques publiques, telles que l'urbanisme, l'environnement, la santé ou la politique sociale.

La loi SRU de 2000 a créé les **Schémas de cohérence territoriale (SCoT)**, documents de planification stratégique à long terme. Le SCoT peut être piloté par un syndicat mixte, un pôle d'équilibre territorial et rural (PETR), un pôle métropolitain, un parc naturel régional, ou un EPCI. Le SCoT est destiné à servir de référence pour les politiques sectorielles, notamment celles de l'organisation de l'espace, de l'urbanisme et des mobilités.

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

Institué en 2007, le **Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET)** est un projet territorial de transition énergétique et écologique. Il est obligatoire pour les EPCI de plus de 20 000 habitants. Les PCAET traitent également de mobilité puisqu'ils ont notamment pour objectifs de réduire les émissions de gaz à effet de serre du territoire et d'améliorer la qualité de l'air. Le PCAET doit être compatible avec les règles du SRADDET et prendre en compte le SCoT.

Le **Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA)** est un outil de planification qui vise à reconquérir et à préserver la qualité de l'air sur le territoire. A l'échelle d'un territoire, le PPA a pour objectif de ramener la concentration en polluants dans l'atmosphère à un niveau conforme aux normes de qualité de l'air.
Obligatoire pour certains territoires, dont les agglomérations de plus de 250 000 habitants, ce plan est élaboré par le préfet. Le PPA s'impose notamment aux PdM et aux PCAET[2].

[1] CEREMA, https://www.cerema.fr/fr/actualites/plan-mobilite-simplifie-note-synthese-du-cerema
[2] CEREMA, http://outil2amenagement.cerema.fr/le-plan-de-protection-de-l-atmosphere-ppa-r439.html

Les Départements, même s'ils ne sont pas Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM), ont un rôle significatif concernant la mobilité dans les territoires. Ils financent par exemple les travaux relatifs aux routes départementales, prennent en charge le transport scolaire des élèves en situation de handicap, peuvent financer des aires de covoiturage, impulser des dynamiques pour le développement du vélo…
Les Départements peuvent alors réaliser des documents stratégiques permettant de structurer les accompagnements sur un territoire comme un **schéma relatif aux aires de covoiturage, un plan vélo**, etc.

Par ailleurs, de nombreux acteurs proposent **des orientations relatives à la mobilité** dans les Hauts-de-France.

Le Conseil Economique, Social, Environnemental Régional (CESER) Hauts-de-France, Assemblée des représentants de la société civile, a ainsi voté le 28 septembre 2021 un rapport-avis intitulé « La Mobilité en Hauts-de-France : voir loin agir maintenant »[3]. Avec ce travail, le CESER réalise 5 recommandations, déclinées en plusieurs propositions. Ces recommandations évoquent aussi bien l'accessibilité des transports collectifs, que des questions d'aménagement du territoire, la mobilité partagée, l'intermodalité…

Des réflexions sont également menées au niveau des Pôles métropolitains et PETR sur la mobilité.

La mobilité est aussi au cœur des enjeux traités par les **Groupements Européens de Coopération Territoriale** (GECT) présents en Région Hauts-de-France.

Les **agences d'urbanisme** ont également réalisé de nombreuses études sur la mobilité et accompagné les collectivités, à l'échelle de leurs territoires de référence.

On peut également citer les Schémas Directeurs pour les Infrastructures de Recharges pour Véhicules Electriques (SIRVE), qui constituent un levier de développement de l'électromobilité.

Caractérisation du bassin de mobilité

Comme illustré par la carte, 5 AOM du bassin de mobilité ont réalisé un plan de mobilité (MEL, SIMOUV, Artois Mobilités, SMTD, CUA), et 2 territoires ont élaboré un plan de mobilité simplifié (CC Flandre Lys et CA Cœur de Flandre). On retrouve ainsi **une dynamique forte relative à la mise en place de documents de planification sur la mobilité**, avec des territoires disposant également d'un Plan de Déplacements Urbains comme la Communauté Urbaine d'Arras.

Le Plan de protection de l'atmosphère du Nord et du Pas-de-Calais est actuellement en révision. Auparavant, le PPA couvrait l'intégralité des départements du Nord et du Pas-de-Calais. Son périmètre va être plus restreint, puisqu'il regroupera les agglomération de Lille, Béthune, Douai-Lens, Valenciennes, et les EPCI situés entre ces agglomérations.[4] Plusieurs actions liées à la mobilité sont actuellement travaillées : plan de déplacements des entreprises, plans de déplacements établissements scolaires, schémas cyclables…

Les départements du Nord et du Pas-de-Calais ont élaboré un **schéma interdépartemental de covoiturage**[5] en 2015. L'objectif de ce document partagé entre les deux départements était *« d'établir un document de référence, commun et partagé, de gestion de la politique de covoiturage avec le souci de répondre au mieux aux besoins de mobilité des habitants ».*

Les Départements du Nord et du Pas-de-Calais sont très investis afin de développer la pratique du vélo dans ce territoire. Ils participent notamment à la réalisation d'infrastructures dédiées à ce mode de déplacement.

[3] CESER Hauts-de-France, https://ceser.hautsdefrance.fr/rapports/article/la-mobilite-en-hauts-de-france-voir-loin-agir-maintenant-810
[4] DREAL, https://www.nord.gouv.fr/contenu/telechargement/78266/479447/file/DI_PPA_signee.pdf
[5] https://info.lenord.fr/upload/attachments/apaac2023schemainterdepartementaldecovoiturage5962-6399ec862c3d5.pdf

On peut mettre l'accent sur le récent Plan Vélo 2022-2027 du Pas-de-Calais, voté le 30 janvier 2023. Ce plan a pour ambition de « faire du vélo un moyen de transport du quotidien ». Outre les investissements sur les infrastructures, le Département du Pas-de-Calais souhaite avoir un rôle de coordination entre les différents acteurs du vélo en créant notamment un observatoire de suivi des aménagements créer un « comité vélo 62 ».

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

Les territoires s'approprient la politique cyclable également en mettant en place des schémas cyclables à des échelles infra départementales (EPCI, AOM…).

2 GECT sont concernés par le bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale, le GECT Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai et le GECT Parc Naturel Européens Plaines Scarpe-Escaut). Ces deux **structures transfrontalières font de l'enjeu de la mobilité une priorité**, avec des travaux visant à réduire « l'effet frontière » pour les déplacements de la population.

Une étude a également été réalisée sur la frange Ouest de la MEL, dont les résultats devront également être pris en compte dans les réflexions. Cette étude a été réalisée à l'initiative de 5 intercommunalités (CABBALR, CCFL, CCPL, CAPSO et CA Cœur de Flandre), en partenariat avec la Région et la MEL.

Enjeux et perspectives

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

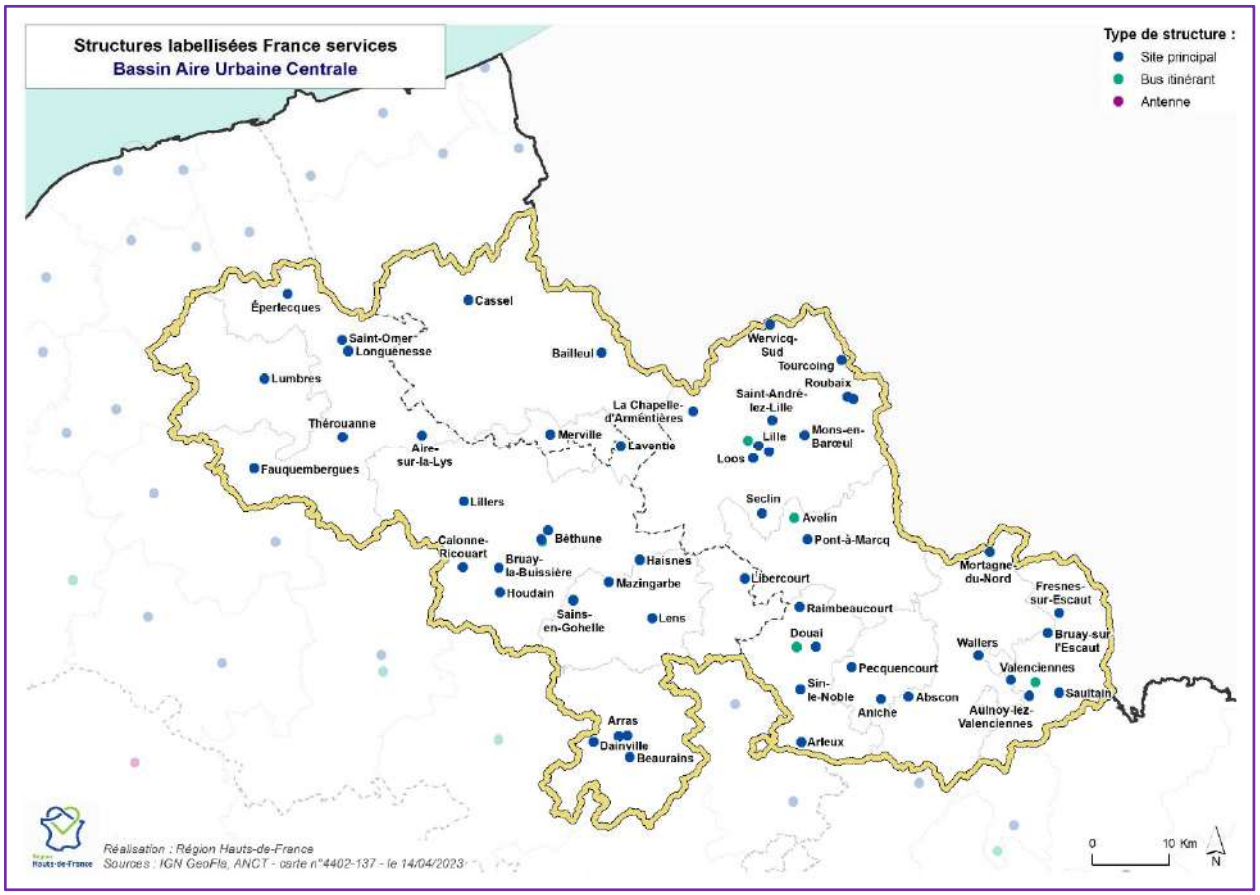
Il revient d'ailleurs à chacun de **signaler les priorités et actions identifiées dans ses documents stratégiques** qui peuvent trouver un champ de mise en œuvre à l'échelle du bassin de mobilité parce qu'elles intéressent les territoires voisins ou encore parce qu'elles nécessitent une bonne coordination avec d'autres.

Dans certaines circonstances, il est vraisemblable que les COM et PAMS mettront en exergue des actions de coordination déjà existantes. Il conviendra parfois de les articuler au mieux avec des initiatives qui pourraient émerger à l'échelle du bassin de mobilité. Au contraire, lorsque des initiatives efficientes sont proposées à d'autres échelles, il ne sera pas nécessairement pertinent d'en créer de nouvelles.

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

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

▶ B.3. Les objectifs mobilité des SDAASP



▶ B.3. Les objectifs mobilité des SDAASP

Eléments de contexte

La question de la présence des services publics dans les territoires est essentielle et très prégnante depuis le début des années 1990.

Afin de limiter les conséquences de la diminution des services publics et d'améliorer l'accessibilité et la polyvalence des sites physiques, la Loi NOTRe du 7 août 2015 (Loi n°2015-991 portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République) a rendu obligatoire **l'élaboration de Schémas Départementaux d'Amélioration de l'Accessibilité des Services au Public (SDAASP)**. L'objectif d'un SDAASP est de remédier aux principaux déséquilibres constatés, dans chaque département, entre l'offre de services et les besoins des habitants. Ces schémas sont élaborés pour une durée de 6 ans et de manière collaborative entre l'Etat, le Département et les EPCI à fiscalité propre.

Un SDAASP comporte les éléments suivants :

- un bilan de l'offre existante, une analyse des besoins en services, et l'identification des territoires présentant un déficit d'accessibilité à ces services ;
- un programme d'actions d'une durée de 6 ans comportant des objectifs de renforcement de l'accessibilité des services au public et des mesures permettant d'atteindre ces objectifs ;
- un plan de développement de la mutualisation des services publics.

Les différents services, majoritairement traités dans les SDAASP, sont les écoles, la santé et la protection sociale (retraite, allocations familiales), La Poste, Pôle Emploi, les Sous-Préfectures, les trésoreries et les services des Impôts (DGFiP), les services de sécurité (gendarmerie, service de secours), les services de transport et de mobilité, le numérique, les services liés à l'enfance et à la jeunesse, la culture, les sports et loisirs, et les commerces.

L'accessibilité d'un service repose en priorité sur **l'accès physique aux équipements** (temps et modes d'accès), mais doit aussi prendre en compte **les aspects « amont » de l'accessibilité (visibilité du service, prise de contact avec le service, adaptation des horaires et des disponibilités des services) et les aspects « aval » (accessibilité des différents publics, politique tarifaire, qualité du service rendu)**. Ces différents aspects sont à mettre en perspective avec une mobilité relative qui est en baisse depuis le début des années 2000 et différenciées selon les profils et les tranches d'âge. De plus, **la dématérialisation des services peut susciter un sentiment d'abandon**, en particulier de la part des personnes peu connectées et peu formées aux outils numériques (près de 20% de la population française est en difficulté avec l'accès ou l'usage du numérique).

Afin de répondre aux besoins de services publics de proximité des habitants, les Maisons **« France Services »** ont été mises en place, à la suite des « Maisons de Services au Public ». En 2019, un rapport de mission de l'Assemblée Nationale préconise de recentrer le maillage des maisons France Services autour des bassins de vie, en respectant un temps d'accès maximal de 20 minutes en voiture. En 2023, on comptabilise 2 454 guichets uniques de proximité Maisons France Services sur le territoire national. Il existe ainsi 178 Maisons France Services en région Hauts-de-France.

Caractérisation du bassin de mobilité

Comme pour la Région Hauts-de-France, les départements du Nord et du Pas-de-Calais ont un taux d'utilisation de la voiture pour les déplacements domicile-travail très élevé : 80% des actifs vont travailler en voiture (taux supérieur à la moyenne nationale de 71%). On observe par ailleurs, sur le bassin de mobilité et plus globalement sur les deux départements concernés, un taux de 20% de ménages sous le seuil de pauvreté. Dans le Département du Pas-de-Calais, **plus d'un ménage sur cinq ne dispose pas de voiture**. Ainsi la **précarité accentue les problématiques d'accès aux services**.

▶ B.3. Les objectifs mobilité des SDAASP

Il est à noter également l'importance **des freins psychologiques à la mobilité au sein des populations les plus vulnérables.**

Sur le bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale, on recense, en 2022, **38 maisons « France Services » et 5 bus « France Services »** permettant de mailler le territoire et de limiter les difficultés d'accès aux services dans les zones rurales. Quant à l'accessibilité digitale, si le territoire est bien couvert par un réseau de qualité (fibre optique ou ADSL > 8 Mbits/s), **près d'un ménage sur dix ne dispose pas d'accès à Internet**, soit par choix, soit par manque de moyens. Ainsi, **la dématérialisation des services**, si elle est essentielle, **ne permet toutefois pas de régler toutes les problématiques d'accès**.

Les Département du Nord et du Pas-de-Calais ont tous deux élaborés un SDAASP en vigueur. Ces deux documents préconisent notamment les éléments suivants en matière de mobilité et d'accès physique aux services :

- **SDAASP du Nord (2018-2023) - Orientation 4 / Des services de mobilité coordonnés et complétés par de nouvelles solutions collaboratives**
  - Action n°8 : engager une réflexion sur le développement des services de Transport à la demande ;
  - Action n°9 : accompagner la mobilité des publics les plus fragiles par le développement de plateformes de mobilité-insertion ;
  - Action n°10 : développer les alternatives à la voiture individuelle ;
  - Action n°11 : assurer une meilleure intégration des solutions de mobilité.

Dans le cadre de l'élaboration du prochain SDAASP, la Région et le Département du Nord travaillent actuellement pour qu'il soit un espace d'échanges sur l'ensemble des actions menées dans les cadres des PAMS élaborés au sein des 4 bassins de mobilités concernés.

- **SDAASP du Pas-de-Calais (2017-2023) – Axe 2 : Favoriser la mobilité de tous les usagers du Pas-de-Calais**
  - Objectif 1 : Encourager la mobilité et les déplacements en transport collectif ou modes doux ;
  - Objectif 2 Assurer le maillage des infrastructures et des services de mobilité.

Il est à noter que les deuxièmes générations de SDAAP sont en cours de réécriture pour la période à venir. Par exemple, un Copil devrait valider les orientations du SDAASP du Nord en décembre 2024, où il sera proposé que les actions mobilités soient travaillées à l'échelle des bassins de mobilités avec les PAMS, et non pas à l'échelle départementale. Une coordination entre le PAMS et le SDAASP est mise en place, pour que les deux démarches puissent se compléter.

Enjeux et perspectives

La mobilité constitue un enjeu fondamental pour l'accessibilité des services. L'accessibilité ainsi définie participe à caractériser la qualité de vie ressentie par les habitants d'un territoire, tout comme les conditions de logement ou la présence d'espaces verts. Son amélioration, qui se traduit par le rapprochement des centres économiques, des activités et des bassins d'habitat grâce au développement du réseau de transport, conduit à transformer le cadre de vie d'un territoire.

▶ B.3. Les objectifs mobilité des SDAASP

Bien que les SDAASP soient des documents relativement récents. **Ils visent à renforcer l'offre de services dans les zones présentant un déficit d'accessibilité des services, en mettant en exergue des actions concrètes pilotées par un panel de pilotes institutionnels**. Grâce à leur élaboration et aux bilans à mi-parcours réalisés, un suivi et une évaluation contribuent à garantir l'opérationnalité et l'efficience des actions mises en place. **Pour les actions mobilité, ces schémas peuvent trouver un cadre de mise en œuvre via les COM et les PAMS. En effet, les bassins de mobilités deviennent désormais les échelles pertinentes pour travailler les actions sur cette thématique, en complémentarité avec les PAMS.**

Une articulation est nécessaire entre les différents schémas en place dans les territoires. Les objectifs étant sensiblement les mêmes, par exemple entre **les SDAASP et les PAMS**, ces documents **doivent être complémentaires, sans être redondants**. La question de la mobilité solidaire est particulièrement prégnante pour les SDAASP. Alors que de nouveaux SDAAP vont être prochainement réalisés, ils devront tenir compte des démarches entreprises sur la mobilité à l'échelle des bassins de mobilité. De même, les PAMS ne pourront être décorrélés des objectifs et actions qui seront définis dans le cadre des SDAASP. Les SDAASP pourraient notamment mettre en exergue les actions inscrites dans les PAMS des différents bassins de mobilité.

CHAPITRE C



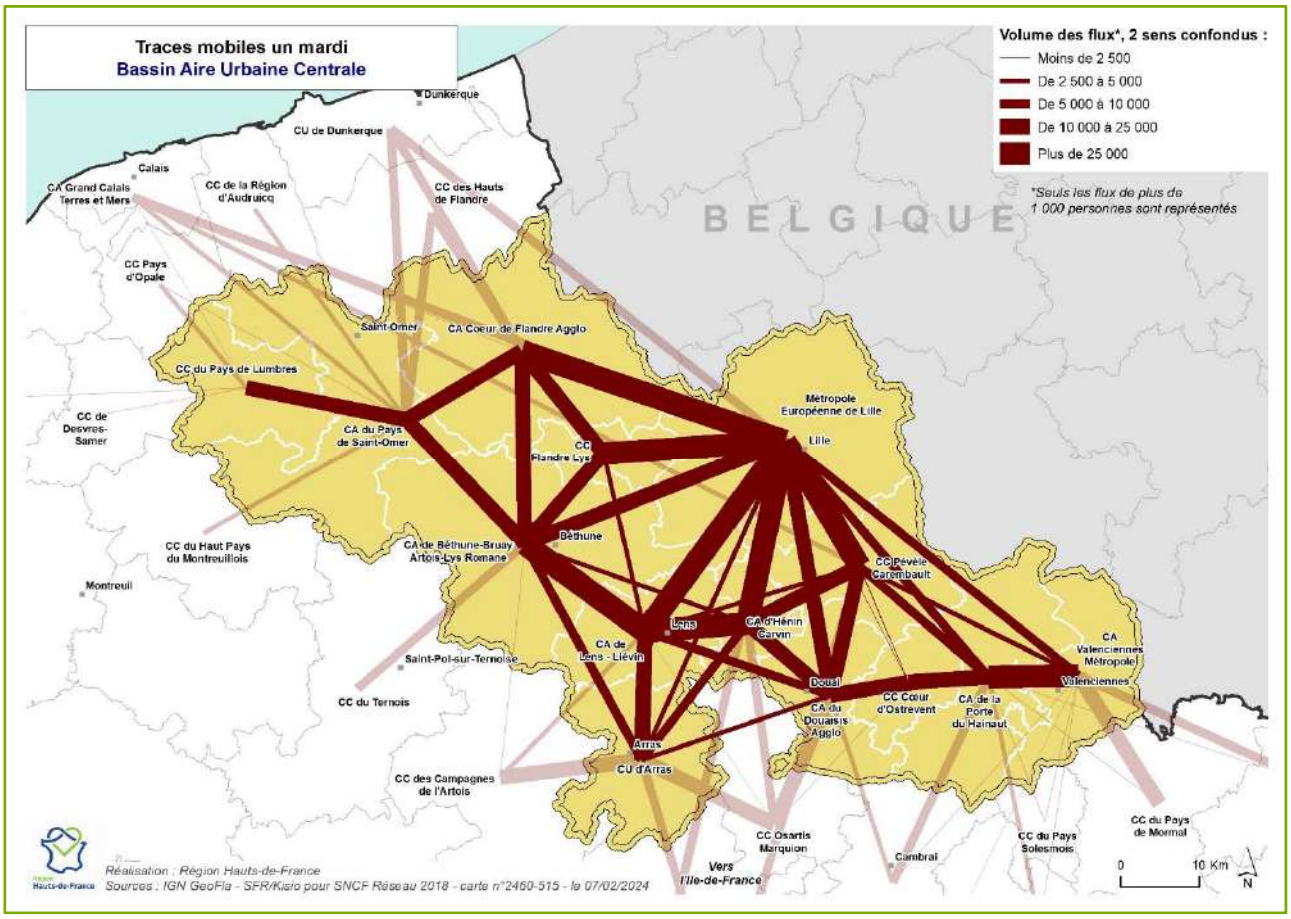
©Région Hauts-de-France

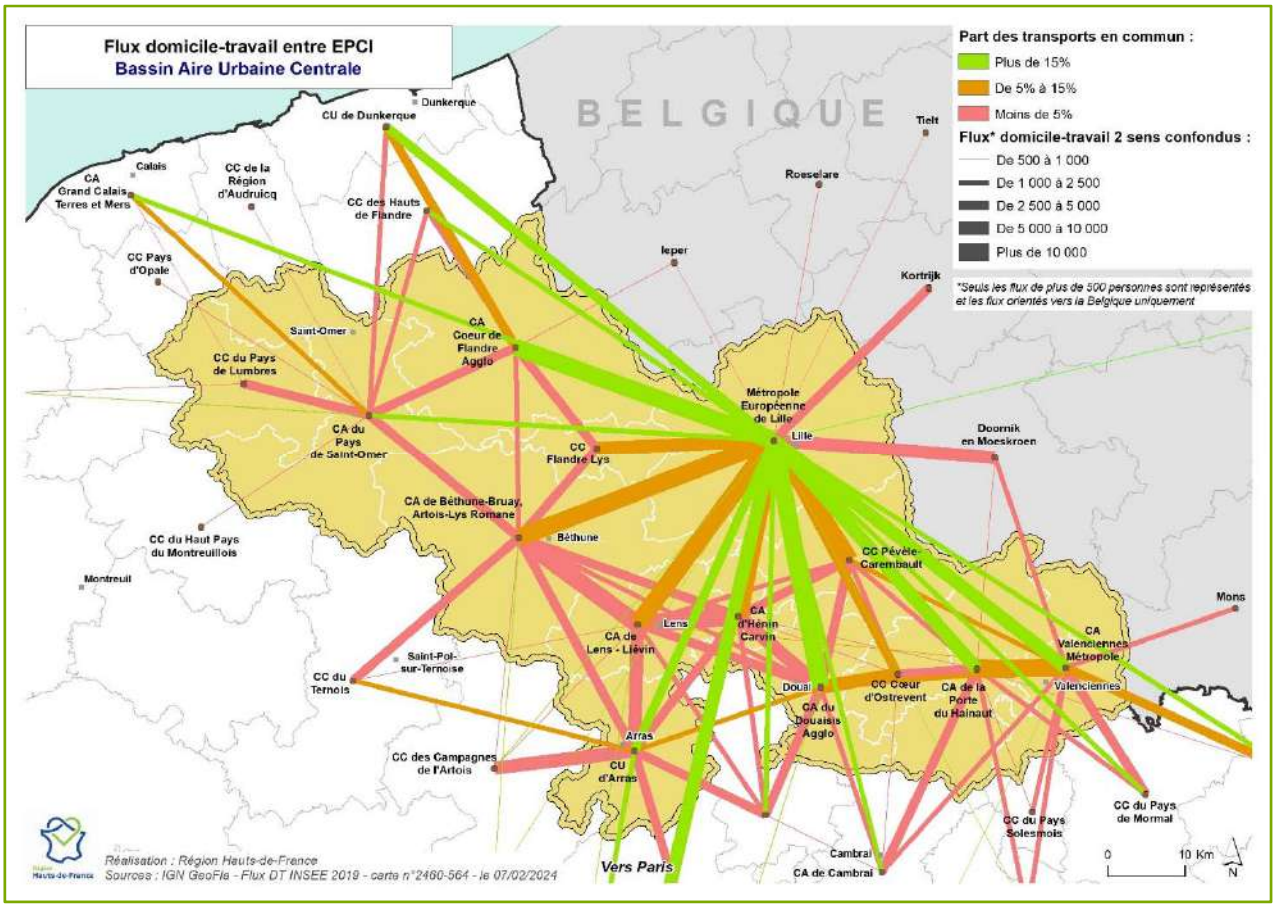
Transport scolaire

Les déplacements des habitants

Cette partie porte sur la demande et les besoins en déplacements. Elle recense les principaux flux et pratiques de mobilité des habitants du bassin de mobilité en s'intéressant essentiellement aux déplacements de moyenne-longue distances et à ceux qui peuvent nécessiter une meilleure coordination entre les différents réseaux et modes de transport afin de proposer une alternative solide à la voiture.

Ce chapitre traite en particulier la fréquentation des services de transport régionaux et la question des échanges transfrontaliers.


Traces mobiles un mardi
Bassin Aire Urbaine Centrale
Volume des flux*, 2 sens confondus :
Moins de 2 500
De 2 500 à 5 000
De 5 000 à 10 000
De 10 000 à 25 000
Plus de 25 000
*Seuls les flux de plus de 1 000 personnes sont représentés
BELGIQUE
Dunkerque
CU de Dunkerque
Calais
CA Grand Calais Terres et Mers
CC de la Région d'Audruicq
CC des Hauts de Flandre
CC Pays d'Opale
Saint-Omer
CA Coeur de Flandre Agglo
CC du Pays de Lumbres
CC de Desvres-Samer
CA du Pays de Saint-Omer
CC Flandre Lys
Métropole Européenne de Lille
Lille
Béthune
CA de Béthune-Bruay Artois-Lys Romane
CC du Haut Pays du Montreuillois
Montreuil
CC Pévèle Carembault
Lens
CA d'Hénin Carvin
CA de Lens - Liévin
Saint-Pol-sur-Ternoise
CC du Ternois
Douai
CA du Douaisis Agglo
CC Cœur d'Ostrevent
CA de la Porte du Hainaut
CA Valenciennes Métropole
Valenciennes
Arras
CU d'Arras
CC des Campagnes de l'Artois
CC Osartis Marquion
Cambrai
CC du Pays Solesmois
CC du Pays de Mormal
Vers l'Ile-de-France
Réalisation : Région Hauts-de-France
Sources : IGN GeoFla - SFR/Kisio pour SNCF Réseau 2018 - carte n°2460-515 - le 07/02/2024
0
10 Km
N


Flux domicile-travail entre EPCI
Bassin Aire Urbaine Centrale
Part des transports en commun :
Plus de 15%
De 5% à 15%
Moins de 5%
Flux* domicile-travail 2 sens confondus :
De 500 à 1 000
De 1 000 à 2 500
De 2 500 à 5 000
De 5 000 à 10 000
Plus de 10 000
*Seuls les flux de plus de 500 personnes sont représentés et les flux orientés vers la Belgique uniquement
BELGIQUE
Dunkerque
CU de Dunkerque
Tielt
Roeselare
Calais
CA Grand Calais Terres et Mers
CC de la Région d'Audruicq
CC des Hauts de Flandre
Ieper
Kortrijk
CC Pays d'Opale
Saint-Omer
CA Coeur de Flandre Agglo
CC du Pays de Lumbres
Métropole Européenne de Lille
Lille
Doornik en Moeskroen
CA du Pays de Saint-Omer
CC Flandre Lys
CA de Béthune-Bruay, Artois-Lys Romane
Béthune
CC du Haut Pays du Montreuillois
Montreuil
CC Pévèle Carembault
Mons
Lens
CA d'Hénin Carvin
CA de Lens - Liévin
CA Valenciennes Métropole
Saint-Pol-sur-Ternoise
CC du Ternois
Douai
CC Cœur d'Ostrevent
CA de la Porte du Hainaut
Valenciennes
CA du Douaisis Agglo
Arras
CC des Campagnes de l'Artois
CU d'Arras
CC du Pays Solesmois
CC du Pays de Mormal
Cambrai
CA de Cambrai
Vers Paris
Réalisation : Région Hauts-de-France
Sources : IGN GeoFla - Flux DT INSEE 2019 - carte n°2460-564 - le 07/02/2024
0
10 Km
N

Eléments de contexte

Pour présenter à grands traits **la demande en déplacements**, c'est-à-dire les flux et pratiques de déplacement des habitants du bassin de mobilité, il est proposé à travers cette fiche d'utiliser 3 sources différentes :

- les données issues des **traces mobiles** de l'opérateur téléphonique SFR (source : SNCF Réseau, octobre 2018) qui, redressées, permettent d'avoir un bon aperçu des déplacements tous modes tous motifs un jour moyen, hors vacances ou situation exceptionnelle ;
- le recensement des **trajets domicile-travail** (source : INSEE, 2019) qui est une information exploitée de façon systématique dans les études transport-mobilité, notamment parce que les déplacements des actifs (et des scolaires-étudiants) sont très dimensionnant pour organiser les dessertes en transport collectif ;
- les résultats des **enquêtes ménages déplacements** (EMC2 ou ex-EMD) qui permettent sur tous les territoires des Hauts-de-France de connaître la mobilité des « grands mobiles », c'est-à-dire des habitants qui s'éloignent de chez eux de plus de 10 km dans la journée et qui sont potentiellement des gens intéressés par des offres de transport sur les moyennes et longues distances.

Caractérisation du bassin de mobilité

A partir des **traces mobiles** laissées par les téléphones portables, on peut estimer à près de **5 305 000 le nombre de déplacements, tous modes et tous motifs**, effectués quotidiennement et concernant ce bassin de mobilité, sachant que **79% de ces déplacements sont internes à un même EPCI du bassin, 16% sont des échanges entre EPCI du bassin et 5% sont des flux avec l'extérieur**. S'agissant des échanges avec l'extérieur du bassin, 38% se font avec l'Arrageois, 28% avec le Littoral Nord, 20% avec le Hainaut Cambrésis Thiérache et 12% avec l'Ile-de-France.

On constate que l'Aire Urbaine Centrale connaît ainsi beaucoup plus de déplacements que les autres bassins. Certes la Métropole Lilloise concentre des flux, mais ils sont également extrêmement importants entre les différents pôles du bassin, par exemple entre le Valenciennois et le Douaisis, la CALL et la CABBALR, ou encore la CAPSO et la CA Cœur de Flandre.

1 003 400 actifs réalisent des trajets **domicile-travail** (D-T) internes au bassin, dont 72% sont même internes à un seul EPCI. Sur les 277 900 D-T entre EPCI du bassin, **90% sont faits en voiture**. La part des transports en commun est significativement plus élevée en ce qui concerne les déplacement domicile-travail entre EPCI dont la MEL (le plus souvent supérieure à 15%). Au contraire, en ce qui concerne les déplacements entre les autre EPCI, la part des transports en commun est souvent inférieure à 5%.

Concernant **les flux d'échanges avec l'extérieur du bassin**[1] et hors relations avec la Belgique, on comptabilise **143 200 actifs** et ces échanges se font principalement avec l'Arrageois (31%), le Hainaut Cambrésis Thiérache (23%), le Littoral Nord (20%) et l'Ile-de-France (11%). On note un **usage des TC et du train important dans les échanges avec l'Ile-de-France** puisqu'ils représentent une part modale de 50%. Cet usage est plus modéré avec le Littoral Nord (12%), avec le Hainaut-Cambrésis (6%) et avec l'Arrageois (4%). A noter qu'on compte près de **24 000 actifs** de l'Aire Urbaine Centrale qui **vont travailler en Belgique** avec une part de marché des transports collectifs de 3%.

[1] 2 sens confondus, c'est-à-dire en prenant en compte les actifs résidant dans le bassin et travaillant à l'extérieur du bassin ainsi que les actifs qui habitent en-dehors du bassin mais qui viennent y travailler.

Par ailleurs, 497 000 actifs résidant dans ce bassin effectuent une distance domicile-travail supérieure à 10 km ; la plupart de ces trajets de moyennes-longues distances concernant les ressorts territoriaux de plusieurs AOM. 84% de ces déplacements longs sont internes au bassin. Pour ceux sortant du bassin, la moitié se rendent ailleurs en Hauts-de-France, 27% en Belgique et 19% en Ile-de-France. Dans l'autre sens, on compte 66 900 « entrants » en parlant d'actifs de l'extérieur venant travailler dans ce bassin de mobilité (toujours hors Belgique).

Enfin, on estime à près de **861 700** le nombre de **grands mobiles** résidant dans ce bassin, soit 35% des habitants de plus de 11 ans. **Dans la journée, ils font en moyenne 4,7 déplacements, parcourent 75 km sur 1h52 de temps.** On peut supposer que ces grands mobiles réalisent plus de 80% des distances couvertes par l'ensemble des habitants du bassin.

53% sont des hommes. On note en particulier que 55% des grands mobiles ont un travail à plein temps (contre 8% à temps partiel), 14% sont des scolaires ou étudiants, 11% sont à la retraite et 5% sans emploi. 83% ont le permis de conduire. 14% utilisent régulièrement les TC urbains, au moins 2 fois par semaine.

Chaque jour, ce bassin est concerné par **1 957 000 déplacements de plus de 10 km réalisés** par les grands mobiles des Hauts-de-France, dont 93% sont complètement réalisés à l'intérieur du bassin. La voiture est le « mode principal » pour 83% de ces longs déplacements, loin devant les transports collectifs urbains (8%) et le train (3%).

Ces éléments pourraient être complétés par les enquêtes mobilités réalisées par les AOM sur leur ressort territorial, par exemple celle réalisée en 2023 par Artois Mobilités[2], par le SIMOUV, ou encore celle à venir jusqu'au premier trimestre 2025 menée par la MEL, la CCPC et la CCFL.

Les EMC[2] récentes d'Artois Mobilités et du SIMOUV ont démontré que le nombre de déplacements réalisés par jour et par habitant tend à diminuer même s'il reste important et que l'usage de la voiture reste à interroger.

Parmi les sources de données, on peut également ajouter les enquêtes circulation (ex-enquête cordon) réalisées par la DREAL des Hauts-de-France sur un périmètre interne au bassin de mobilité.

Pour ne pas complexifier le diagnostic il est proposé de ne pas développer les enquêtes avec des périmètres internes au bassin de mobilité.

Enjeux et perspectives

La Métropole Lilloise exerce une très forte attractivité sur l'ensemble du territoire. Aussi, **l'accès à l'agglomération et les offres proposées depuis et vers ses gares, en particulier, sont des sujets centraux** pour ce bassin de mobilité, y compris sur des moyennes et longues distances, au-delà du bassin.

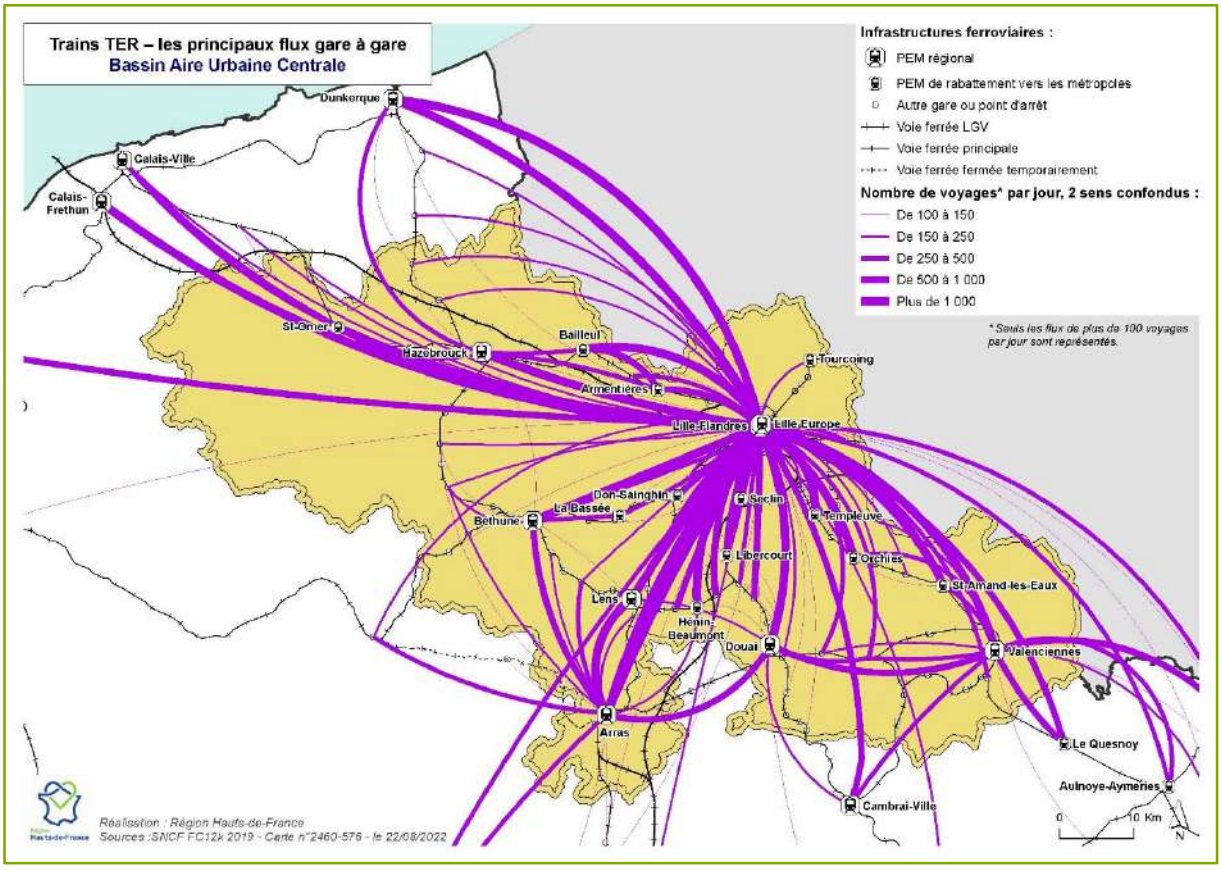
Malgré la forte densité du réseau routier, l'accès à la métropole lilloise est très difficile aux heures de pointe, avec des flux extrêmement importants.

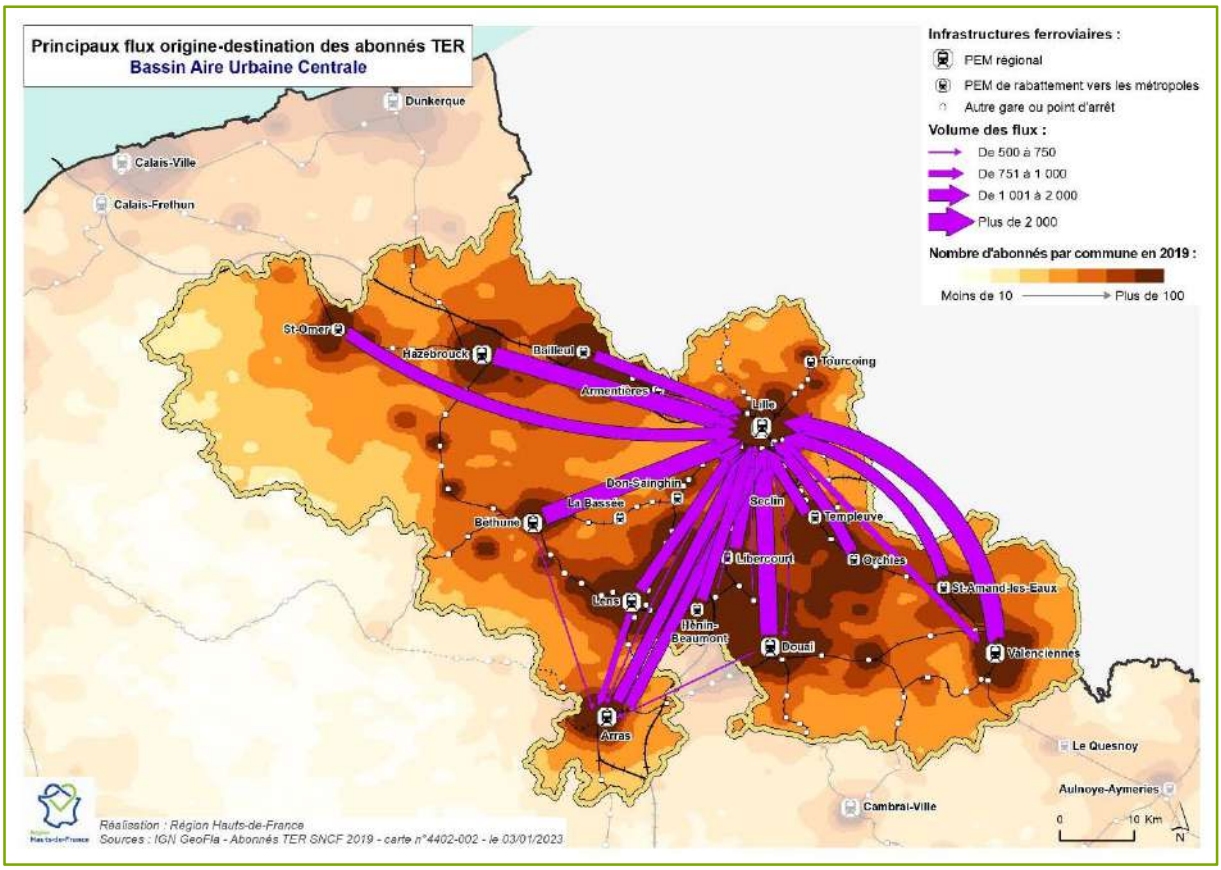
Certes la Métropole Lilloise concentre **des flux**, mais ils sont **également extrêmement importants entre les différents autres pôles du bassin**, par exemple entre le Valenciennois et le Douaisis, la CALL et la CABBALR, ou encore la CAPSO et la CA Cœur de Flandre. Les travaux du COM et du PAMS ne devront donc pas se focaliser uniquement sur les flux avec la métropole lilloise.

A noter que les données disponibles ne permettent pas de les qualifier avec suffisamment de précision pour analyser les échanges avec la Belgique. La question **des déplacements transfrontaliers** est certainement à aborder dans le cadre de la réalisation des COM et des PAMS et la multiplicité des acteurs associés devrait permettre de partager **la connaissance nécessaire pour traiter ce sujet.**

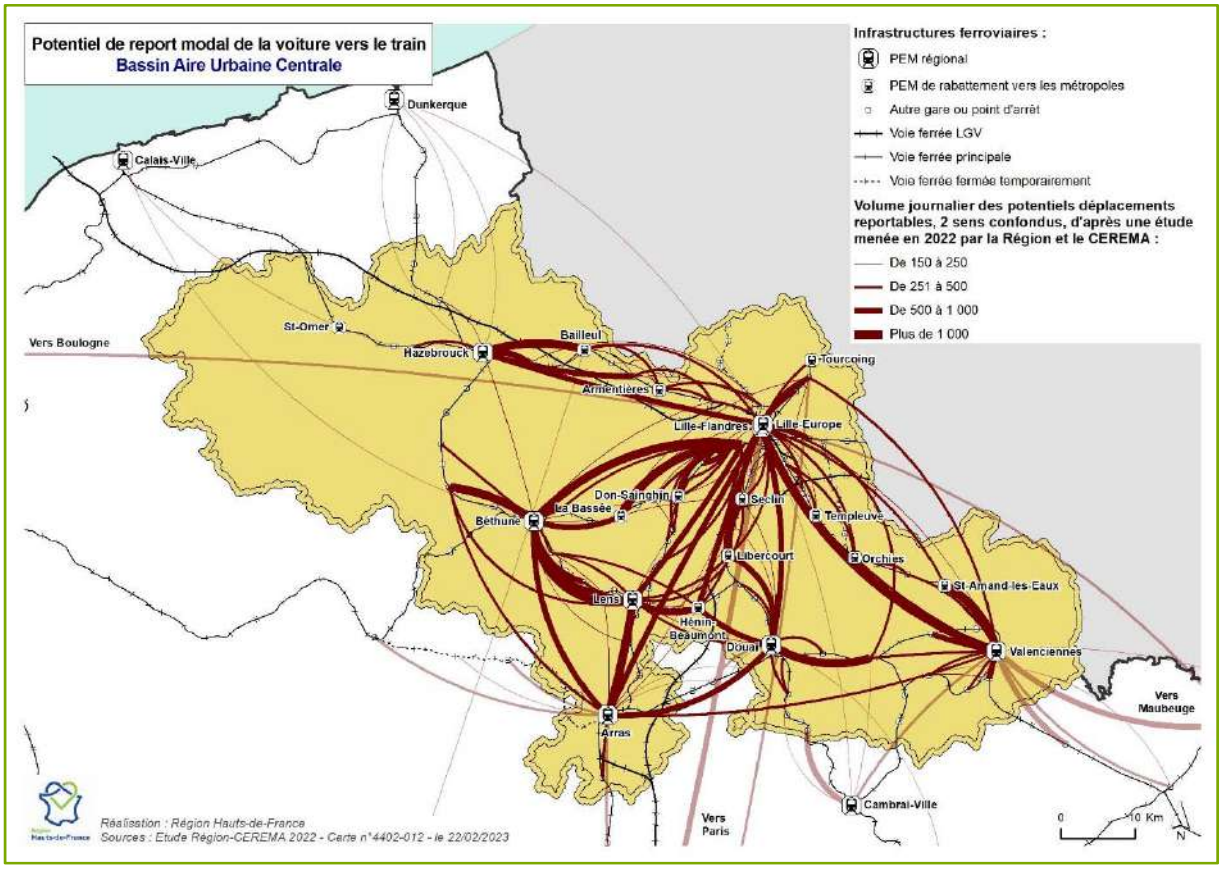
[2] https://www.artois-mobilites.fr/wp-content/uploads/2024/02/Resultats-Enquete-Mobilites-GENERAL-WEB.pdf

▶ C.2. La fréquentation des services de transport régionaux





▶ C.2. La fréquentation des services de transport régionaux



Eléments de contexte

La Région est l'autorité organisatrice de la mobilité en charge de l'organisation du service public régional de voyageurs. L'offre régionale s'organise essentiellement aujourd'hui autour **des services ferroviaires régionaux** (TER et TERGV) depuis 2002 et des **services routiers interurbains et scolaires** depuis 2017. Ces services régionaux, en assurant des relations interurbaines et en reliant les différents pôles, ont naturellement un rôle structurant à jouer pour faciliter les déplacements en transport en commun et les pratiques intermodales.

Ainsi, **93% des communes des Hauts-de-France sont directement desservies par au moins un des transports régionaux** :

- 1 300 trains circulent chaque jour et desservent 380 communes dont 142 avec une gare, 238 avec une halte. Ils permettent quelques 200 000 voyages quotidiens ;
- 12 000 courses quotidiennes desservent 3 530 des 3 788 communes des Hauts-de-France, y compris dans le périmètre d'AOM urbaines. Elles transportent 240 000 voyageurs au quotidien.

▶ C.2. La fréquentation des services de transport régionaux

Caractérisation du bassin de mobilité

1. La fréquentation des trains régionaux dans le bassin Aire Urbaine Centrale

Trois sources différentes permettent de comprendre l'usage du train par les habitants du bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale :

A. **La mesure de la fréquentation du réseau TER Hauts-de-France à partir des ventes de titres de circulation** (source : SNCF-FC12K) : en considérant les données de l'année 2019, avant la crise sanitaire, on dispose d'une image solide des flux gare à gare pour l'ensemble des usagers du train, tous motifs confondus.

   La fréquentation du réseau ferroviaire est **essentiellement tournée vers Lille même si on peut également distinguer un usage notable au sein du bassin minier entre les agglomérations de Lens, de Douai, de Valenciennes, et en direction d'Arras**. Sur 102 100 voyages quotidiens ayant au moins une gare située dans le bassin de mobilité, on constate ainsi que 79 600 sont internes au bassin ; autrement dit que les 22% restants sont des échanges avec l'extérieur.

B. **Le listing des abonnés actifs et étudiants** (source : SNCF) : sur la même année 2019, il est possible de savoir dans quelles communes habitent ces abonnés, dans quelle gare ils montent et dans laquelle ils se rendent.

   On enregistre ainsi près de **60 200 abonnés TER** résidant dans le bassin. Là-encore, seuls 10% des abonnés se rendent à l'extérieur du bassin, notamment en direction de la Côte d'Opale (Dunkerque, Calais, Boulogne-sur-Mer) ou vers des pôles extérieurs (Amiens, Roissy, Cambrai, Maubeuge, Saint-Quentin…). 55 000 réalisent des déplacements internes au bassin, essentiellement pour se rendre sur Lille depuis les agglomérations du bassin telles que Douai, Saint-Omer, Arras, Valenciennes, Hazebrouck…

C. Enfin, un travail exploratoire réalisé récemment par le Cerema et par la Région, à partir des **résultats des enquêtes ménages déplacements (EMD)** : il permet d'estimer le potentiel de report de la route vers le rail, c'est-à-dire d'identifier les trajets réalisés aujourd'hui en voiture et qui pourraient être effectués en train dans des conditions comparables à celles acceptées par les usagers actuels.

   On peut estimer à 94 300 le volume maximal de déplacements transférables vers le train par jour. Il convient de prendre ce résultat avec prudence car certaines personnes refuseront catégoriquement de changer leurs pratiques, l'offre actuelle ne permettrait pas d'accueillir plus de voyageurs à certains moments de la journée, etc. Toutefois, ce travail permet d'identifier les principales relations sur lesquelles il existe un potentiel d'usagers nouveau intéressant : ces relations sont principalement internes au bassin, entre les principaux pôles.

2. La fréquentation des transports routiers régionaux dans le bassin Aire Urbaine Centrale

- Le réseau de transport interurbain régional des Hauts-de-France est majoritairement utilisé par des scolaires

Dans le bassin de mobilité Littoral Nord, on dénombre ainsi environ **31 800 scolaires** qui sont **abonnés au transport par car** organisé par la Région. La surreprésentation des scolaires par rapport aux autres publics est plus forte dans le réseau du Pas-de-Calais que dans celui du Nord. Cette utilisation importante du réseau par les scolaires s'explique historiquement puisqu'il a été construit pour permettre à chaque élève de se rendre à son établissement scolaire de secteur, que ce soit en primaire, collège ou au lycée. Les transports régionaux par car desservent ainsi de nombreux établissements scolaires dans le bassin de mobilité : 117 lycées, 105 collèges et 25 écoles ou RPI (regroupement pédagogique intercommunal).

Les cars de la Région Hauts-de-France desservent 3 477 arrêts en période scolaire dans le bassin Aire Urbaine Centrale, en aller-retour, et parfois également le midi.

En une année, le nombre de voyages scolaires routiers réalisés sur le réseau régional s'élève à environ 4,7 millions sur le bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale.

- **Le réseau de transport interurbain régional tend à développer les services aux usagers dits commerciaux.** Dans le département du Nord, l'intégralité de l'offre de transport interurbain est ouverte aux usagers commerciaux.

Dans le Nord, tous les arrêts sont ouverts aux usagers commerciaux quel que soit le statut de la ligne, soit 2 187 arrêts. Dans le Pas-de-Calais, 280 point d'arrêts sont desservis toute l'année pour les dessertes commerciales. En période scolaire cette offre commerciale s'élève à 453 points d'arrêts.

On dénombre ainsi 1,1 million de voyages commerciaux routiers dans le bassin Aire Urbaine Centrale

En 2022, **les lignes les plus fréquentées** dans le bassin sont :

- 851E Aniche – Orchies – Villeneuve d'Ascq : ..... 65 134 validations commerciales ;
- 904 Dunkerque – St Omer :..... 70 305 validations commerciales ;
- 910E Neuf-Berquin – Merville – Lille : ..... 65 407 validations commerciales ;
- 401 Auxi-Frévent - Arras : ..... 30 628 validations commerciales ;
- 407 Bapaume - Arras : ..... 30 431 validations commerciales ;
- 422 Lumbres - St Omer : ..... 26 617 validations commerciales.

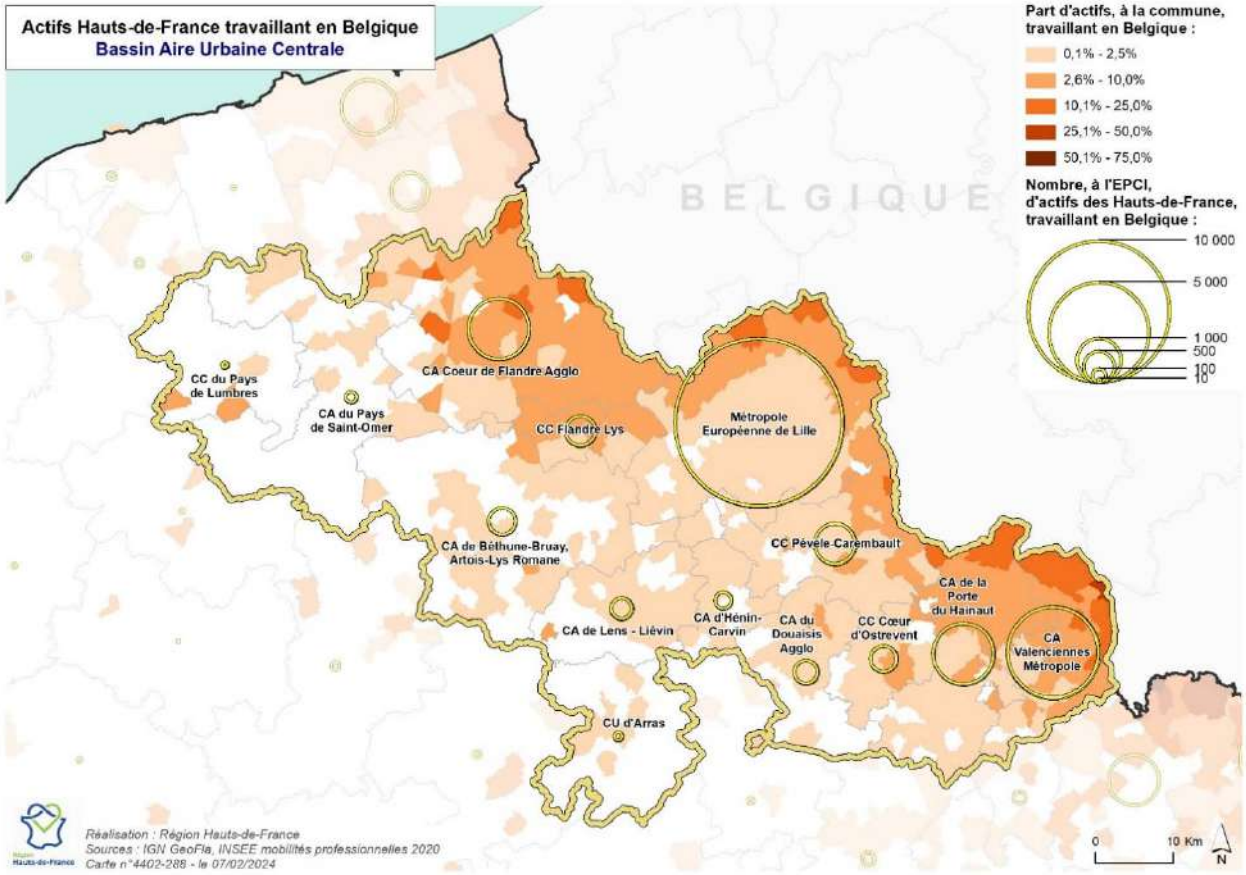
Enjeux et perspectives

Le train est aujourd'hui **utilisé dans 36% des déplacements intermodaux** des habitants du bassin (les déplacements intermodaux représentent 8% des déplacements de plus de 10 km), **loin derrière les TCU qui est présent dans 72% des déplacements intermodaux, notamment sur la MEL.** Le train est donc un mode qui assure la jonction entre deux réseaux urbains et nécessite une bonne articulation avec ces derniers. Au droit de gares qui se situent dans des secteurs moins denses, la question du **dernier kilomètre** et de la **diffusion au sein des territoires** peuvent également être facilitées grâce à une bonne coordination entre acteurs. Les sujets de coordination autour du réseau ferroviaire sont ainsi nombreux comme les questions d'information multimodale au droit des gares, en temps réel notamment, l'accessibilité aux gares depuis les territoires avoisinants, etc. Il existe également un enjeu important concernant la coordination horaire entre les TER et les réseaux de TC urbains.

Concernant **le transport interurbain par car**, les travaux relatifs aux COM et PAMS pourraient faire émerger de nouveaux besoins des territoires. Néanmoins, à l'heure actuelle, la création d'une nouvelle offre doit être examinée au regard des moyens financiers disponibles, du réemploi des véhicules, de la disponibilité de conducteurs supplémentaires, etc... Par ailleurs, les flux relatifs aux transports interurbains commerciaux sont encore relativement faibles par rapport aux flux scolaires, notamment parce que cette offre de transport est souvent méconnue. Il faut donc **vérifier collectivement que les offres sont bien connues localement pour attirer des publics non scolaires.**

Les enjeux relatifs à la coordination des horaires entre les transports interurbains et le TER sont également importants, pour optimiser l'intermodalité.

▶ C.3. Les déplacements transfrontaliers

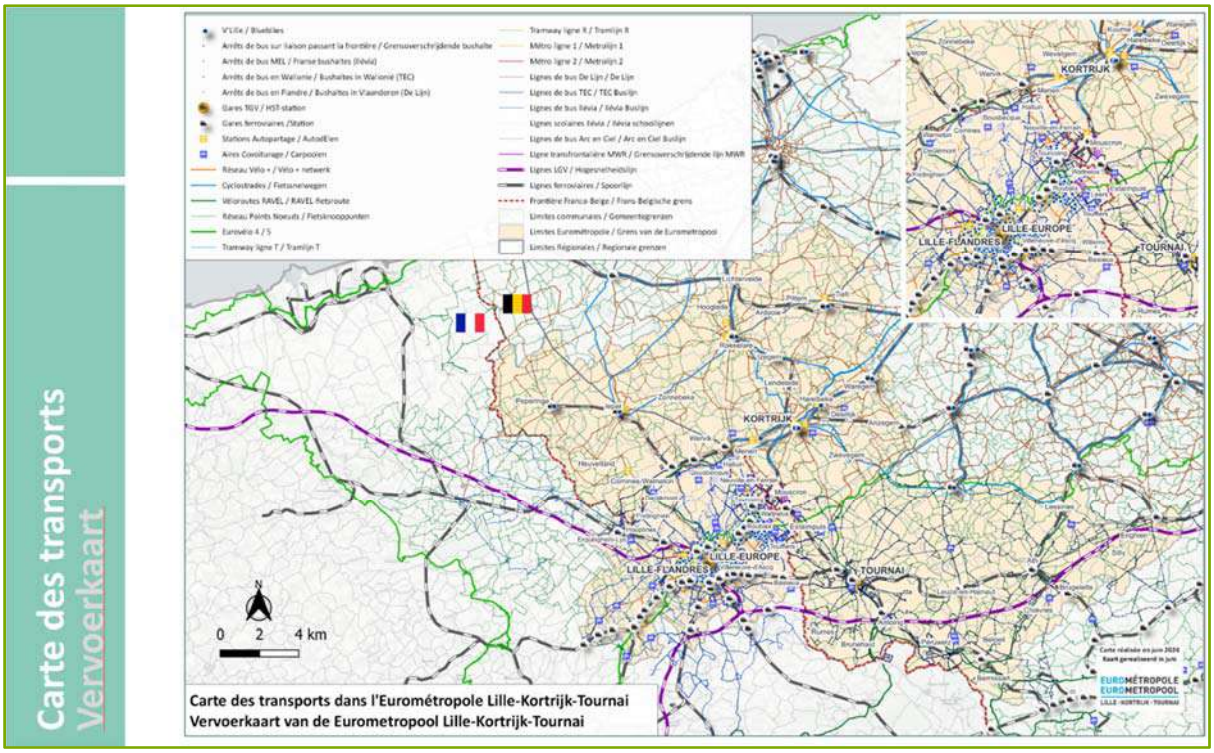


Carte de la Mobilité « *Circulez malin au-delà de la frontière* »
https://www.egts-gect.eu/fr/download/carte-transfrontaliere-de-la-mobilite-2022





Carte des moyens de transports et liaisons de transports dans l'Eurométropole
(source : Eurométropole ; Intza. Bidart, 2024)



▶ C.3. Les déplacements transfrontaliers



2024. Source Steunpunt/Fore

Eléments de contexte

En 2019, 9% des actifs travaillent hors des Hauts-de-France. 66% d'entre eux se rendent en Ile-de-France, 17% en Belgique, 7% en Région Grand Est et 5% en Normandie. L'influence des régions et pays limitrophes est donc forte concernant les déplacements domicile - travail. Cette influence ne se limite pas aux seuls actifs, les étudiants et les scolaires sont également concernés.

Aussi, il est important d'associer ces régions limitrophes et les pays voisins aux réflexions des futurs COM et PAMS sachant que ces derniers visent la mise en œuvre de projets nécessitant une bonne coordination entre acteurs et pouvant être engagés sur la période 2024-2029.

Ne seront pas traités ici les déplacements vers l'Angleterre, moins significatifs que ceux entre le bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale et la Belgique.

Cette question des déplacements transfrontaliers est fréquemment évoquée par les acteurs de la mobilité, avec parfois des difficultés à aboutir à des réalisations concrètes, du fait notamment d'une organisation différente des compétences entre les autorités.

Caractérisation du bassin de mobilité

1. Réseau de transport transfrontalier pour le bassin de mobilité

Le réseau routier et autoroutier est dense entre la France et la Belgique, comme l'illustre notamment la carte réalisée par l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole (ADULM), avec l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai. On estime ainsi que 95% des déplacements transfrontaliers sont réalisés en voiture.

L'ADULM évoque un territoire à l'intersection de grands corridors autoroutiers européens, reliant la Randstad à Paris (E17/A1-A14) et Londres à la Ruhr (E42/A25-A27).

Il existe deux lignes ferroviaires transfrontalières qui sont utilisées pour le transport de voyageurs

- La ligne TER Lille-Kortrijk via Mouscron : 37 minutes (dont 10mn d'arrêt à Mouscron)
- La ligne TER Lille-Tournai : entre 29 et 39 minutes

Pour utiliser ces liaisons ferroviaires transfrontalières, il est possible de bénéficier d'un tarif négocié dit « tarif transfrontalier » par les opérateurs ferroviaires et la Région Hauts de France pour favoriser les trajets transfrontaliers en train.

De chaque côté de la frontière, il existe différents réseaux de bus (Flandre, Wallonie, Métropole Européenne de Lille, SIMOUV…), qui permettent peu de réaliser des trajets transfrontaliers.

Il existe néanmoins quelques liaisons à mettre en avant :

- la ligne de bus transfrontalière MWR dessert Mouscron (Belgique), Wattrelos et Roubaix (France) par les bus TEC et Ilevia ;
- des lignes de réseau Transvilles permettent de réaliser des liaisons entre Condé-sur l'Escault et Péruwelz ainsi qu'entre Valenciennes et Quiévrain ;
- une expérimentation a lieu actuellement avec une ligne entre Poperinge et Hazebrouck, avec la société de transport flamande De Lijn (depuis 2023, et renouvelée pour l'année 2024-2025).

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

Concernant les déplacements en vélo, on peut noter la présence significative de la véloroute EuroVelo, ou « Via Romea Francigena » qui traverse de part et d'autre le bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale.

Il existe par ailleurs un nombre important de liaisons cyclables entre la France et la Belgique, néanmoins de nombreux hiatus nuisent à la traversée de la frontière en vélo, comme l'a démontré un travail réalisé par l'Eurométropole au premier trimestre 2023. Quatorze hiatus cyclables ont été ainsi repérés sur le territoire de l'Eurométropole avec des propositions d'aménagements qui pourraient répondre à favoriser les trajets transfrontaliers en vélo. En 2024, un projet est en cours de réflexion pour lever au moins une partie de ces hiatus, également avec le GECT West-Vlaanderen Flandre Dunkerque Côte d'Opale

2. Déplacements transfrontaliers pour le travail

L'Eurométropole estime qu'un tiers des déplacements transfrontaliers sont réalisés pour le travail ou les études (source : enquête ménage déplacements MEL-Eurométropole 2016).

Au niveaux régionaux *(source : steunpunt-Forem)*

- **47.000 actifs domiciliés en France sont occupés en Belgique** (principalement dans les provinces du Hainaut (44%), de la Flandre occidentale (30%) et de Luxembourg (14%)):
  - 64% en Wallonie, soit 29.943
  - 33% en Flandre, soit 15.549
- **7.730 actifs domiciliés en Belgique sont occupés en France**.
  - 89% issus de Wallonie, soit 6.760 (principalement du Hainaut 92%)
  - 10% issus de Flandre, soit 873 (principalement de Flandre occidentale 83%)

Dans le bassin Aire Urbaine Centrale, l'influence belge est d'autant plus marquée que les actifs résident à proximité de la frontière franco-belge. En effet, on observe, dans les communes frontalières de Saint Aybert, Vieux-Condé, Fline-les-Mortagne, Condé-sur-l'Escaut et Mortagne-du-Nord que plus de 20% des actifs qui y habitent, travaillent en Belgique.

Ainsi, en 2019, près de 24 000 actifs du bassin se rendent en Belgique pour travailler, principalement sur Mouscron, pour 17% d'entre eux, Tournai (11%) et dans une moindre mesure sur Waregem (4%), Bruxelles (4%), Comines-Warneton (4%) et Ypres (4%). Les principaux flux domicile - travail se font depuis Tourcoing (11%), Wattrelos (11%), Roubaix (4%), Halluin (4%) et Lille (4%)[1].
Ces déplacements se font à hauteur de 95% en voiture et seulement environ 3 % en transport en commun. Le profil des navetteurs se caractérise par une prédominance dans les catégories socio-professionnelles des ouvriers (57%), suivis par les professions intermédiaires (21%), les employés (11%) et les cadres (10%).

En 2021, près de 6.260 travailleurs domiciliés en Belgique dans les versants wallon (Wallonie picarde) et flamand (Zuid&midden west vlaanderen) de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai sont occupés en France (1).

- 90 % d'entre eux sont issus du versant wallon de l'Eurométropole, soit 5.637 travailleurs wallons picards occupés en France. Les principaux flux domicile-travail des wallons picards se font depuis Mouscron (41%), Tournai (19%), Comines-Warneton (16%) et Estaimpuis (13%).
- 10% d'entre eux sont issus du versant flamand de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai, soit 623 travailleurs Zuid & Midden West Vlaanderen occupés en France. Les principaux flux domicile-travail des flamands du versant de l'Eurométropole (Z&M WV) se font depuis Courtrai et Menin *(*source : steunpunt-Forem.

[1] https://www.egts-gect.eu/fr/download/carte-transfrontaliere-de-la-mobilite-2022-guide-pratique

Les résidents de l'arrondissement de Tournai-Mouscron sont occupés principalement :

- 3.031 dans la zone d'emploi de Lille.
- 2 596 dans la zone d'emploi de Roubaix Tourcoing
  - 1ère destination des frontaliers résidents belges : la zone d'emploi de Lille qui accueille près de 50% des flux depuis la Belgique. Il s'agit le plus souvent de cadres (28.5%) et de salariés en CDI. (=caractéristiques propres au marché du travail lillois mais plus accentuées pour les frontaliers)
  - 2ème destination des résidents belges occupés en Hauts de France : la zone de Roubaix-Tourcoing qui attire 36.5% des frontaliers. Les femmes sont légèrement plus nombreuses que les hommes. Les employés et ouvriers sont plus nombreux (33% et 24%) au détriment des cadres (14%). Le plus souvent ils occupent un poste dans la fonction publique territoriale ou hospitalière.

3. Des acteurs du transfrontalier impliqués dans la mobilité

Il existe 3 Groupements européens de coopération territoriale sur le bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale, qui traitent tous de la thématique de la mobilité.

- **Le GECT West-Vlaanderen / Flandre-Dunkerque-Côte d'Opale**, groupement européen de coopération territoriale institué le 3 avril 2009, présent sur le territoire priorise ainsi dans ses travaux le sujet de la mobilité transfrontalière.

  Le GECT West-Vlaanderen / Flandre-Dunkerque-Côte d'Opale, a par exemple été impliqué dans le projet Interreg V Transmobil qui s'est déroulé de 2018 à mars 2023, dont le chef de file était la Province de Flandre Occidentale (West-Vlaanderen), avec 20 autres partenaires dont la CCHF, la CCFI, la Région Hauts-de-France, l'AGUR, l'AUD Saint Omer, le Département du Nord, HDFM et la CUD. Ce projet de coopération transfrontalière vise à améliorer la mobilité en milieu rural
  Le slogan de Transmobil est « Circulez malin au-delà de la frontière » et concernait donc entièrement la mobilité dans la région frontalière.

- Le projet Transmobil vise à l'amélioration des mobilités transfrontalières en milieu rural, au travers de 3 actions majeures :
  - améliorer la mobilité dans les zones rurales transfrontalières en proposant de nouvelles alternatives de transport, réduire la dépendance à l'égard des voitures individuelles
  - aménager un réseau de « hubs » en tant que points centraux de mobilité dans les villages de la région
  - améliorer l'information aux voyageurs à travers la carte transfrontalière actualisée des transports en commun

Les résultats de ce projet sont nombreux en termes de connaissance avec des productions dans les domaines suivants :

- descriptif d'équipements par modes de déplacements (gares, bus, aires de covoiturage aménagées…)
- données disponibles pour les usages (organisation de la mobilité transfrontalière, enquête déplacements Flandre-Dunkerque, déplacements domiciles-travail, flux routiers et routes structurantes…)

Concernant la mise en place de hubs de mobilité, les réalisations sont également concrètes. « De part et d'autre de la frontière, 9 hubs Transmobil sont en cours de développement. Du côté belge, il y a des hubs à Adinkerke (De Panne), Veurne, Koksijde, Kortemark, Klerken (Houthulst), (Vleteren), Krombeke (Poperinge), Poperinge, Ypres. Du côté français Hondschoote, Bergues, Watten- Eperlecques, Esquelbecq, Arnèke, Bavinchove (Cassel), Hazebrouck, Bailleul, Nieppe. Trois partenaires du projet de Transmobil (WVI, CCHF et CCFI) ont développé les hubs en coopération avec les 18 communes. Chaque hub est différent et continuera à s'étendre. »[2]

Dans ces hubs de mobilité, on retrouve par exemple des abris à vélos, des pompes à vélos, des stations de recharge, des vélos partagés, des voitures partagées… Il est parfois possible de combiner dans certains hubs le transport avec le retrait d'un colis.

A la fin de l'année 2022, la carte transfrontalière de la mobilité a été formalisée, permettant de donner « une vue d'ensemble des réseaux de train, bus et tramway du territoire transfrontalier ». Cette carte est disponible notamment de manière digitale : https://www.egts-gect.eu/fr/carte-de-la-mobilite. Cette carte permet notamment de repérer les 18 hubs de mobilité.

A. **Le GECT Plaine de la Scarpe et de l'Escaut**, institutionnalisé sous forme de GECT depuis 2022

Ce GECT est officiellement créé depuis le 11 mars 2022 suite à sa publication au journal officiel de l'Union Européenne, après plus de 40 de collaboration entre le Parc Naturel Régional Scarpe-Escaut(côté français) et le Parc Naturel des Plaines de l'Escaut (côté belge). Le territoire d'intervention du GECT est celui des deux parcs, étendu à une aire de coopération à adapter pour assurer la cohérence des actions engagées.

Il vise à faciliter la poursuite, la concrétisation et l'émergence de projets à l'échelle des deux parcs naturels pour améliorer le cadre de vie des habitants.

A ce jour, le plan d'actions pluriannuel du GECT n'est pas encore finalisé, mais la mobilite est nécessairement un objet de travail.

B. **Le GECT Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai**

L'Eurométropole est un territoire de 3 636 km² composé de 155 communes flamandes (Flandre occidentale et sud), wallonnes (Wallonie picarde) et françaises (les 95 communes de la Métropole Européenne de Lille) et rassemble 2,2 millions d'habitants qui parlent le français ou le néerlandais.

L'une des priorités définies par le GECT est d'« inciter et faciliter une mobilité sans frontières » ;

Le GECT a ainsi défini les besoins de la population en termes de mobilité transfrontalière :

- un service ferroviaire de qualité et de l'intermodalité ;
- un service de transport public adapté aux besoins des travailleurs et étudiants transfrontaliers ;
- des liaisons cyclables connectées et sécurisées.

Pour cela, plusieurs pistes de travail ont été définies :

- l'actualisation du diagnostic relatif aux bus pour avoir des liaisons connectées ;
- développer l'interopérabilité des supports de billettique ;
- des modifications relatives à la tarification avec une intégration et une logique de proximité ;
- la connexion des liaisons cyclables ;
- une meilleure information multilingue au public, une cartographie commune des réseaux de transports.

[2] https://www.egts-gect.eu/fr/download/carte-transfrontaliere-de-la-mobilite-2022-guide-pratique

Les raisons de passer la frontière au quotidien sont nombreuses : Achats, travail, études (surtout en franco-wallon), visites-tourisme. *Notez par exemple que plus de 90% des élèves et des étudiants de l'école Saint Luc à Tournai (arrêt Froyennes) sont des Français.*

4. Des bassins de mobilité des deux côtés de la frontière

Comme évoqué dans la fiche A.1., intitulée « Les Bassins de mobilité, nouvelle échelle de collaboration », de nouveaux périmètres pour la stratégie de la mobilité ont été réalisés.

Même si les compétences des acteurs ne sont pas les mêmes de part d'autres de la frontière, des logiques de bassins de mobilités se développent dans les différents territoires.

Enjeux et perspectives

La LOM instaure le principe d'élaboration des COM en collaboration avec les territoires voisins. L'objectif est de faciliter les déplacements pour la population, peu importe les limites administratives.

Le COM est ainsi un document pertinent pour développer des solutions innovantes de gouvernance permettant une meilleure information des usagers et une meilleure coordination des systèmes de transports entre les AOM de part et d'autres des limites régionales.

L'influence de la dynamique belge au sein du bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale atteste de la nécessité de traiter le sujet des mobilités interterritoriales. L'objectif est de favoriser l'usage des transports en commun et des mobilités partagées pour ce type de déplacements.

Plusieurs pistes de travail communes à l'échelle du bassin de mobilité, en lien avec les déplacements transfrontaliers peuvent être évoquées :

- améliorer la connaissance des déplacements transfrontaliers
- optimiser l'information sur les réseaux de transports transfrontaliers déjà existants
- travailler sur les discontinuités des liaisons cyclables
- en fonction d'éventuels besoins repérés, envisager de nouvelles liaisons transfrontalières

Il pourrait être pertinent que ces dynamiques puissent être travaillées par les GECT, acteurs déterminants des relations transfrontalières.

Sans être trop ambitieux, a minima des partages d'expériences entre GECT pourraient se poursuivre, afin d'identifier des sujets concrets de travail en commun, à l'échelle du bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale, notamment dans le cadre du projet de SERM (Service Express régional métropolitain).

CHAPITRE D



©Région Hauts-de-France

TER

L’offre de services en transports collectifs

Cette partie est consacrée aux transports collectifs afin de disposer d’une vision globale de l’offre en transport « de droit commun » proposée aux habitants du bassin.

Ces fiches s’intéressent ainsi aux services de transport régionaux et urbains, supports principaux des trajets du quotidien (hors voiture), ainsi qu’aux services de transport à la demande qui visent à combler les trous d’offre et sont principalement le fruit d’initiatives locales.


L'offre commerciale régionale de transport dans le bassin de mobilité Aire urbaine centrale
LGV
Ligne TER
Gare
Halte ferroviaire
Point d'arrêt routier
Communes desservies par des transports urbains
DUNKERQUE
CALAIS
SAINT-OMER
BELGIQUE
LILLE
BETHUNE
LENS
DOUAI
VALENCIENNES
ARRAS
CAMBRAI
Lignes routières
Source : IGN BDTOPO
GTFS Région Hauts-de-France
IGN AdminExpress/GeoFla
DREAL base régionale TC 2022
Région Hauts-de-France
0
10
20 km

Eléments de contexte

La Région est l'autorité organisatrice de la mobilité en charge de l'organisation du service public régional de voyageurs. L'offre régionale s'organise essentiellement autour des **services ferroviaires régionaux** (TER et TERGV) depuis 2002 et des **services routiers interurbains et scolaires** depuis 2017. Ces services régionaux, en assurant des relations interurbaines et en reliant les différents pôles, ont naturellement un rôle structurant à jouer pour faciliter les déplacements en transport en commun et les pratiques intermodales.

Ainsi, 93% des communes des Hauts-de-France sont directement desservies par au moins un des transports régionaux.

1 300 trains circulent chaque jour et desservent 380 communes dont 142 avec une gare, 238 avec une halte. Ils permettent ainsi près de 200 000 voyages quotidiens.

Le budget annuel alloué pour le fonctionnement du TER est de 550 millions d'euros. La Région finance également l'achat du matériel roulant et sa rénovation. Depuis 2021, elle s'est engagée à investir 1,2 milliard d'euros pour l'achat de 52 nouveaux trains et pour les opérations de rénovation à mi-vie de 150 trains du parc actuel.

De leur côté, **les services routiers** régionaux **assurent 12 000 courses quotidiennes** desservant 3 530 des 3 788 communes de la Région, y compris dans le périmètre d'AOM urbaine. Ils transportent 240 000 voyageurs au quotidien. Le budget annuel des services routiers est de plus de 360 millions d'euros. Le parc de véhicules mobilisé est de 2 500 cars.

Pour faciliter les déplacements des habitants, la Région **propose des tarifs adaptés à chaque situation** :

- elle assure la gratuité des transports scolaires de la maternelle à la terminale pour tous les élèves relevant de sa compétence ainsi que pour les élèves boursiers ;
- pour les services d'autocar, une gamme tarifaire avantageuse avec un titre unitaire à 1 € et des titres à tarif réduit ou gratuits en direction des jeunes, des séniors et des PMR ;
- pour le TER, la gamme tarifaire propose des titres pour les déplacements occasionnels et fréquents qui permettent aux jeunes, aux bénéficiaires des minimas sociaux, aux actifs ou à l'ensemble des voyageurs de bénéficier de solutions sur mesure. A noter que les enfants accompagnés de moins de 12 ans voyagent toute l'année au tarif de 1€ sur le réseau TER HDF.

Caractérisation du bassin de mobilité

L'offre de transport régionale dans le bassin mobilité de l'Aire Urbaine Centrale s'organise autour des **réseaux routiers Oscar (Pas-de-Calais) et Arc-en-Ciel (Nord), ainsi que du réseau TER**.

On compte ainsi :

- 65 lignes routières interurbaines à vocation commerciale, dont 41 pour le réseau Arc-en-Ciel et 24 pour le réseau Oscar. Elles fonctionnent toute l'année, en général du lundi au samedi, un service réduit est assuré en période de vacances avec un minimum de 2 allers-retours par jour. Elles parcourent annuellement 10,4 millions de km. Certaines lignes fonctionnent également le dimanche ;
- 199 établissements scolaires desservis par les deux réseaux routiers dont 84 lycées, 90 collèges et 25 écoles ou RPI (regroupement pédagogique intercommunal) ;

- 39 lignes ferroviaires dont 1 ligne TERGV et 38 lignes TER desservant 47 gares et 77 haltes ferroviaires ;.

1. Rappel historique sur la construction des réseaux routiers

Les 2 réseaux de transport routier scolaire ont été construits pour permettre à chaque élève de se rendre à son établissement scolaire de secteur que ce soit en primaire, puis au collège ou au lycée. C'est donc la sectorisation des établissements scolaires qui induit l'offre de transport scolaire. Pour les établissements privés qui ne sont pas soumis à une sectorisation, l'offre de transport répond à une logique de plus forte proximité et s'appuie aussi sur l'offre existante pour les établissements publics situés dans les mêmes communes.

A cela s'est ajouté le réseau commercial (ouvert à tous les publics) qui répond au besoin du maillage du territoire vers les pôles urbains qui concentrent souvent les emplois et les services. A ce titre, le principe mis en œuvre sur le réseau en 2013 dans le Pas-de-Calais était que chaque chef-lieu de canton ou d'EPCI soit desservi par une ligne commerciale toute l'année avec au moins deux aller-retours. Dans le Nord, le réseau de lignes commerciales s'est développé progressivement distinctement des besoins scolaires pour couvrir des besoins sur les motifs de déplacements pendulaires domicile-travail, administratifs ou loisirs. Ces lignes permettent de desservir une majorité des communes hors AOM urbaines à raison d'un minimum de 2 allers-retours par jour toute l'année.

Il est à rappeler que le transport scolaire au sein des ressorts territoriaux relève de la compétence des AOM locales.

2. L'offre de transport régionale

a. L'offre de transport ferroviaire

Le réseau TER est organisé selon différents niveaux de desserte : les lignes TERGV Krono +, les lignes TER Krono, les lignes TER City et les lignes TER Proxy. On dénombre sur le bassin Aire Urbaine Centrale :

- **1 ligne TERGV** : il s'agit de TGV desservant les grands pôles régionaux (Lille, Dunkerque, Arras et Amiens)
- **15 lignes TER Krono** : ces TER permettent des liaisons directes avec peu d'arrêts entre les grands pôles régionaux.
- **6 ligne TER City** : les lignes City sont des TER fréquents desservant tous les arrêts autour des grandes villes.
- **17 lignes TER Proxy** : il s'agit de TER de proximité desservant le cœur du territoire régional.

A noter que le bassin Aire Urbaine Centrale dispose de deux dessertes **TGV en gares de Lille Europe et d'Arras**. Ces dessertes ne sont pas gérées par la Région Hauts-de-France mais par SNCF Voyageurs qui organise les missions ferroviaires.

Enfin, ce bassin a la particularité d'être **frontalier avec la Belgique**. **Deux lignes TER** permettent de se rendre en Belgique depuis la gare de Lille Flandres : **Lille – Courtrai et Lille – Tournai**. Cette offre est organisée conjointement entre la SNCF et la SNCB.

b. L'offre de transport par car

Elle s'articule autour d'une offre scolaire et d'une offre commerciale.

Sur **le réseau Oscar**, les lignes régulières (contrairement aux circuits scolaires) sont toutes structurantes dans le sens où **elles fonctionnent toute l'année pour des usagers commerciaux ou scolaires** et permettent l'achat d'un ticket auprès du conducteur. Les lignes commerciales ont une offre différente en période scolaire et pendant les vacances. Il n'existe aucune ligne express. Les cars sont équipés de chariots élévateurs pour le transport d'une personne en fauteuil.

Les lignes régulières du **réseau Arc-en-ciel** se distinguent par le niveau de services proposé à la population. De ce fait, une hiérarchisation a été arrêtée : **lignes Express, lignes fortes et lignes de proximité**.

Ainsi, on compte :

- 3 lignes Express : 851 E (Aniche – Orchies – Villeneuve d'Ascq), 904 E (St Omer – Dunkerque) et 910 E (Neuf-Berquin – Merville – Lille)

  Elles proposent des temps de parcours rapides en limitant le nombre d'arrêts et de communes à desservir. Elles sont structurées autour de la desserte d'un pôle urbain ou en reliant deux pôles urbains (intégrant la desserte de communes interurbaines stratégiques sur le territoire). Par ailleurs, les véhicules affectés à ces lignes proposent le wifi gratuit aux usagers et sont notamment équipés d'écrans TFT servant pour le Système d'Information Voyageurs embarqué, mais également pour la diffusion d'une communication promotionnelle sur le réseau ou sur l'action de la Région.

- 17 lignes fortes : 852, 853, 854, 855, 856, 857, 858, 901,904, 905, 906, 907, 908, 909, 911, 912 et 913

  Elles assurent prioritairement une intermodalité avec les réseaux urbains et le réseau ferroviaire TER. Ces lignes ont pour vocation de relier les pôles urbains du territoire.

- 18 lignes de proximité : 870, 871, 872, 874, 875, 876,879, 880, 882, 883, 884, 923, 926, 927, 928, 929, 930 et 931.

  Elles adaptent le niveau de service à la densité de population et au tissu économique local. Reliant les pôles secondaires du territoire interurbain, les offres y sont généralement réduites à un minimum de 2 allers-retours par jour.

Au niveau des services régionaux routiers, il n'existe pas sur le bassin Aire Urbaine Centrale de service de transport à la demande fonctionnant avec un système de réservation.

Enfin, **la ligne routière transfrontalière Hazebrouck – Steenvoorde - Poperinge (Flandres belges)** financée par la Région Vlaanderen (région Flamande), exploitée par l'exploitant De Ljin, **est en cours d'expérimentation** depuis le 1er septembre 2023 et jusqu'au 31 août 2024.

Assurant 7 allers-retours quotidiens, l'objectif de cette desserte est d'améliorer la mobilité en transport collectif en cohérence avec les enjeux transfrontaliers identifiés sur ce secteur, notamment :

- de rejoindre plus facilement le bassin d'emploi de Poperinge (zone d'activités économiques) à partir du versant français (un flux de travailleurs domiciliés au sein de la CA Cœur de Flandre vers cette ZAE est identifié),
- d'accéder aux équipements de loisirs du versant Flamand,
- de faciliter l'accès aux deux réseaux ferrés (SNCB, gare de Poperinge et SNCF, gare d'Hazebrouck), en particulier pour accéder plus directement à l'offre TGV qui dessert la gare d'Hazebrouck principalement pour l'offre du week-end vers Paris.

3. Tarification intermodale

Concernant les services régionaux routiers, **dans le ressort territorial des AOM urbaines** du Nord et du Pas-de-Calais, il a été établi **des conventions de partenariat** qui permettent :

- d'une part, le transport d'élèves relevant de la compétence de la Région sur le réseau urbain
- d'autre part, la possibilité pour des usagers urbains d'utiliser des lignes régulières commerciales qui pénètrent dans le ressort territorial avec leur titre urbain. C'est une mutualisation de l'offre régionale dans les zones périurbaines de ces territoires.

Plusieurs AOM sont concernées dans le bassin Aire Urbaine Centrale :

- sur la Communauté d'Agglomération du pays de Saint Omer 2 lignes Oscar et 3 lignes Arc en Ciel sont **en portes ouvertes** où les cars régionaux parcourent 220 000 km par an et ont permis 26 500 + 27 754 trajets pour des usagers urbains commerciaux ou scolaires.
- sur le ressort territorial d'Artois Mobilité, la ligne 433 Saint Pol sur Ternoise - Bruay dessert les communes au sud de Bruay en portes ouvertes avec 20 700 km par an et 330 trajets pour des usagers urbains commerciaux ou scolaires.
- sur la Communauté Urbaine d'Arras 5 lignes sont en portes ouvertes où les cars régionaux parcourent 238 100 km par an et ont permis 24 600 trajets pour des usagers urbains commerciaux ou scolaires.
- sur la Communauté Urbaine de Dunkerque, 4 lignes sont en portes ouvertes où les cars régionaux parcourent 410 232 kms par an et ont permis 217 739 trajets pour des usagers urbains commerciaux ou scolaires.
- sur la Métropole Européenne de Lille, 16 lignes sont en portes ouvertes où les cars régionaux parcourent 1 280 481 kms par an et ont permis 740 087 trajets pour des usagers urbains commerciaux ou scolaires.
- sur le Syndicat Intercommunal de la Mobilité Urbaine du Valenciennois, 2 lignes sont en portes ouvertes où les cars régionaux parcourent 47 297 kms par an et ont permis 92 215 trajets pour des usagers urbains commerciaux ou scolaires.
- sur le Syndicat Mixte des Transports du Douaisis, 4 lignes sont en portes ouvertes où les cars régionaux parcourent 115 522 kms par an et ont permis 34 558 trajets pour des usagers urbains commerciaux ou scolaires.

Par ailleurs, l'intégration tarifaire permet à un usager d'utiliser son titre urbain à bord d'un autocar interurbain ou du TER et de réaliser un trajet à l'intérieur du ressort territorial de l'AOM.

Dans le bassin Aire urbaine Centrale, il y a actuellement **une intégration tarifaire sur 4 AOM** :

- la MEL :
  - entre le réseau Ilévia et le réseau d'autocars des Hauts-de-France (Arc-en-Ciel) sur la base d'un titre unitaire et hebdomadaire
  - entre le réseau Ilévia et le réseau TER : tous les titres sont intermodaux sauf le titre MEL permettant la gratuité des jeunes de moins de 18 ans, ce dernier n'existant pas à l'identique dans la grille tarifaire régionale
- Artois Mobilités : entre le réseau TADAO et le réseau TER
- Le SIMOUV : entre le réseau Transvilles et le réseau TER, mais également avec le réseau Arc en Ciel (10 lignes pénétrantes Arc en Ciel sont intégrées).
- La CU d'Arras : entre le réseau Artis et le réseau TER.

4. Evènementiel, lignes estivales

Lors de la saison estivale, l'ensemble des habitants du bassin Aire Urbaine Centrale peuvent bénéficier du **dispositif éTER** pour se rendre en train grâce à un billet aller à 1€ dans des destinations Mer et des destinations Nature et Ville sur l'ensemble du territoire régional. Ce tarif préférentiel a été mis en place pour encourager l'utilisation des transports collectifs et **faciliter l'accès aux sites touristiques régionaux**. Le bassin Aire Urbaine Centrale compte 9 destinations Nature et Ville parmi les 27 proposées dans le cadre de l'opération éTER : Arras, Béthune, Douai, Lens, Lille, Roubaix, Saint-Omer, Tourcoing et Valenciennes.

De plus, la Région Hauts-de-France a mis en place **quatre packs touristiques** accessibles depuis l'ensemble des gares des Hauts-de-France, **incluant le transport et la visite d'un lieu**.

- Pack TER Château de Chantilly : 25€ pour les adultes et 1€ pour les enfants, ce pack comprend :
  - 1 aller-retour en TER à destination de Chantilly-Gouvieux ;
  - l'entrée au château de Chantilly.
- Pack TER de la Baie de Somme : 27€ pour les adultes et 11€ pour les enfants, ce pack comprend :
  - 1 aller-retour en TER à destination de Noyelles-sur-Mer;
  - un pass 2 jours illimité pour visiter la Baie de Somme à bord de trains historiques.
- Pack Nausicaa : 34,50€ pour les adultes et 19,50€ pour les enfants de 3 à 11 ans, ce pack comprend :
  - 1 aller-retour en TER à destination de Boulogne-Ville ;
  - la liaison entre la gare de Boulogne Ville et l'aquarium Nausicaa en bus Marinéo ;
  - les entrée à Nausicaa.
- Pass Louvre-Lens : il donne droit à :
  - 50% de réduction sur le billet aller/retour en TER à destination de Lens ;
  - une réduction sur l'entrée aux expositions temporaires.

Enjeux et perspectives

L'offre régionale de transport fait l'objet d'adaptations permanentes.

Pour l'offre ferroviaire, un nouveau plan de transport est publié chaque année, en décembre de l'année N-1. Des évolutions font suite aux comités de desserte et aux plans de travaux prévus par SNCF Réseau.

De plus, un fort enjeu existe quant à la régularité des trains et à la réalisation de l'offre de transport prévue. Or des problématiques de manque de personnel, notamment en raison d'une rupture dans la formation des conducteurs pendant la pandémie de COVID 19, sont constatées. Cette situation est en voie de résorption mais reste fragile Il faut également avoir en perspective que **le lot de l'étoile Lille-Littoral pour le réseau TER sera réattribué dans le cadre de l'ouverture à la concurrence**. Cette évolution notable devrait intervenir à moyen terme et pourrait modifier le plan de transport actuel. Cela contribuera peut-être à favoriser plus d'intermodalité avec d'autres modes de transport. Un enjeu concerne également le confort des passagers dans les TER.

▶ D.1. Les services de transport régionaux

A plus long terme, le projet de **Service Express Régional Métropolitain (SERM Hauts-de-France)**, dans lequel s'intègre le projet Lille-Sambre-Avesnois, permettra de doubler les fréquences ferroviaires sur l'étoile ferroviaire de Lille, aussi bien sur les lignes TER omnibus que sur les lignes TER plus rapides. **Ce projet impliquera notamment la révision du réseau régional dans son ensemble**.

Par ailleurs, le transport ferroviaire sur les lignes transfrontalières avec la Belgique n'est assuré que par du matériel roulant belge en raison de contraintes techniques (notamment de conduction électrique). Si la Région Hauts-de-France n'envisage pas d'investir dans du matériel roulant compatible, l'offre de transport sur ces lignes transfrontalières, continuera de dépendre uniquement du matériel belge et de sa disponibilité (choix de mobilisation selon l'offre, aléa technique du matériel…).

Pour l'offre de transport par autocar, les évolutions d'offre concernent essentiellement le réseau scolaire pour tenir compte des modifications du paysage scolaire (nouvelle sectorisation). Pour l'offre commerciale, les modifications visent essentiellement à maintenir les correspondances ferroviaires du fait de son nouveau plan annuel. Les principales améliorations interviendront lors des **renouvellements des contrats en 2027**, cette échéance permettant de réinterroger en profondeur l'offre proposée.

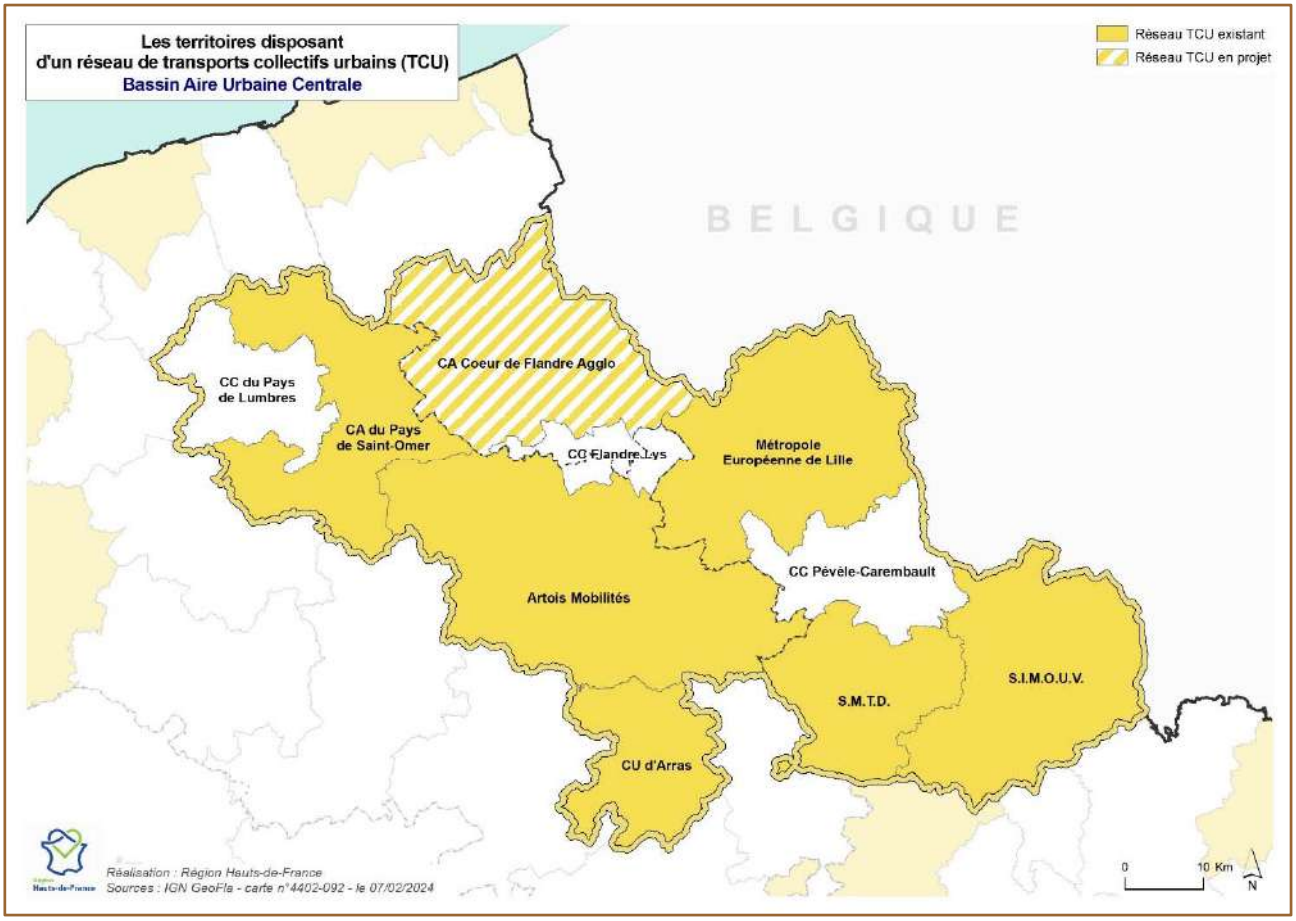
Dans le cadre de la promotion de son réseau, la Région entreprend diverses dispositions, notamment la matérialisation des arrêts du réseau par un poteau. Ces actions seront renforcées à l'avenir par la mise en place d'un système d'information unique (cars + train) et la mise à disposition des horaires de transport en temps réel.

Outre les actions unilatérales menées par la Région, il est important que les communes servent aussi de relais envers leurs administrés en communiquant sur l'existence du réseau routier, de son site internet et veillent à l'aménagement sécuritaire des arrêts de cars (zone en stabilisé, passage piéton à proximité, …). A ce titre, une subvention régionale peut être accordée pour l'aménagement des points d'arrêt scolaire (à retrouver sur le guide des aides de la Région).

De même, un des chantiers à venir concernera l'accessibilité du réseau routier à l'ensemble des PMR. La Région poursuit ses réflexions et actions sur le sujet. Outre les annonces sonores et visuelles déjà présentes dans les cars et l'utilisation de cars accessibles, il est primordial que les communes veillent à rendre également accessible le cheminement de leurs administrés jusqu'au point d'arrêt.

Enfin, l'attractivité du réseau de transport passe par sa tarification, sa visibilité et sa vitesse commerciale. A ce titre, les dispositions prises par les communes peuvent avoir un impact non négligeable sur les temps de parcours des cars (modification du sens de circulation dans la commune, interdiction de tonnage entre 2 communes).

▶ D.2. L'offre de Transport Collectif Urbain (TCU)



Eléments de contexte

La LOM a changé **l'écosystème de la mobilité qui s'articule désormais principalement autour du binôme EPCI-Région**. Les transports collectifs urbains des AOM et les dessertes structurantes interurbaines proposées par la Région, par car et par train, continuent naturellement de supporter l'essentiel des déplacements du quotidien autres que ceux réalisés seuls en voiture.

En 2020, avant la LOM, on comptait déjà dans les Hauts-de-France **32 collectivités organisant des services publics de la mobilité**. **572 communes** sont ainsi **desservies par des transports collectifs urbains**, soit 15% des communes de la région. Les départements du Nord et du Pas-de-Calais sont ceux dont l'offre bénéficie de la plus grande part de couverture de leur population. En effet, les territoires des AOM sont plus denses dans ces deux départements, ce qui est propice à la mise en place de services de transports en commun.

Pour renforcer cette alternative à l'autosolisme en s'appuyant sur les services proposés par les AOM au sein de leur ressort territorial, il convient de **faciliter les « passerelles » entre les différents réseaux**. Ce sont des sujets réfléchis par chacun et qui font typiquement l'objet d'actions spécifiques dans les plans de mobilité et ex-PDU - développement de parkings-relais, déploiement de systèmes d'information multimodale en lien avec les syndicats mixtes de coordination, etc. – ou déjà d'accords avec d'autres AOM pour étendre des lignes, proposer une intégration tarifaire ou encore pour permettre aux cars régionaux d'assurer des arrêts au sein de leur territoire.

Aussi, **il est important d'intégrer dans les réflexions les propositions déjà retenues dans les stratégies d'intervention locales** et qui trouveraient pleinement leur place dans les futurs COM et PAMS sachant que ces derniers visent la mise en œuvre de projets nécessitant une bonne coordination entre acteurs et pouvant être engagés sur la période 2024-2029.

Caractérisation du bassin de mobilité

Sur le bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale, il existe 6 AOM qui organisent des transports collectifs de personnes sur leurs ressorts territoriaux :

- Artois Mobilités, nouveau nom du SMT Artois-Gohelle depuis avril 2022, est l'AOM qui assure l'organisation du transport urbain sur les territoires des agglomérations de Béthune – Bruay – Artois – Lys Romane, de Lens-Liévin et d'Hénin-Carvin, soit 150 communes et 650 000 habitants.

  Le nom de réseau de transports en commun d'Artois Mobilités est TADAO. L'exploitation du réseau est confiée à Transdev, dans le cadre d'une délégation de service public jusqu'en 2029. Les véhicules et les centres de remisage et de maintenance appartiennent à Artois Mobilités.

  Le réseau se compose de 7 lignes de bus à haut niveau de service, 56 lignes régulières, des lignes à la demande, des services à des destinations des parcs d'activités ou encore des navettes de proximité.[1]

  En 2022, 13,7 millions de validations ont été enregistrées sur le réseau TADAO, soit une augmentation de 3% avec 2019, niveau d'avant COVID.

  L'enquête mobilité réalisée par Artois Mobilités, et parue en février 2024, montre que la part de déplacements réalisés sur le réseau TADAO a doublé depuis 2006, passant de 2% à 4%.

  Lors du Comité syndical du 25 juin 2024, les élus ont voté la gratuité totale du réseau à partir du 1er janvier 2026, devenant ainsi le plus grand réseau de France à proposer la gratuité totale.

[1] Rapport d'activités 2023

- le Syndicat Mixte des Transports du Douaisis (SMTD) est l'AOM qui assure l'organisation du transport urbain sur les territoires de la Communauté d'Agglomération du Douaisis et le la Communauté de Communes Cœur d'Ostrevent, soit pour 55 communes et 220 000 habitants.

  Le nom de réseau de transports en commun du SMTD est évéole. L'exploitation du réseau de transport est confiée à la STAD (Société de Transport de l'Arrondissement de Douai), société publique locale détenue à 81,82 % par le SMTD, 9,09 % par Douaisis Agglo et 9,09 % par la Communauté de Communes Cœur d'Ostrevent.

  Le réseau évéole se compose d'une ligne en site réservé (ligne A), de 16 lignes régulières de bus, de 22 lignes de transport à la demande et de la navette Binbin qui dessert le centre-ville de Douai.

  D'après le rapport d'activités 2022, la fréquentation du réseau est difficile à établir précisément avec la fin de la billettique, avec la gratuité instaurée au 1er janvier 2022. L'augmentation de la fréquentation en 2022 est estimée à environ 35 à 40%.

- la Communauté d'agglomération du Pays de Saint-Omer est l'AOM qui assure l'organisation du transport urbain sur son ressort territorial. Le nom du réseau de transport en commun est Mouvéo, avec des entreprises exploitantes que sont les autocars Schoonaert et Bereyne.

  Le réseau comporte 6 lignes urbaines, une ligne non urbaine et un service de transport à la demande notamment pour les communes rurales.

  En 2023, la fréquentation des services commerciaux a augmenté significativement, avec 610 000 voyageurs.

- A l'échelle du territoire MEL, tous modes de déplacements confondus, on dénombre 5 millions de déplacements/jour réalisés, dont 4.2 millions déplacements internes au territoire, 750 000 déplacements d'échange et 60 000 déplacements de transit.

  La Métropole Européenne de Lille est l'AOM qui assure l'organisation du transport urbain sur son ressort territorial. Le nom du réseau de transport en commun est ilévia, exploité par l'opérateur Kéolis Lille Métropole.

  Le réseau est actuellement composé de 2 lignes de métro automatique, 2 lignes de tramway, 140 lignes de bus (avec 3 300 arrêts) et 260 stations V'Lille.

  En 2022, la fréquentation du réseau ilévia était de 178,8 millions de voyages (avec un maximum de 200 millions en 2019 avant la crise sanitaire).

  On peut également évoquer le déploiement en 2024 d'un service de trottinettes électriques et de VAE en libre-service sur 68 communes.

  Le réseau de la Métropole Européenne de Lille combine l'usage des bus urbains, du tramway et du métro pour mailler le ressort territorial. Il s'agit du réseau de transports collectifs publics le plus dense et le plus complet de la région Hauts-de-France.

- La Communauté Urbaine d'Arras est l'AOM qui assure l'organisation du transport urbain sur son ressort territorial, soit 46 communes et 110 000 habitants. Le nom du réseau est Artis, exploité par l'opérateur Keolis Arras, depuis 2004.

  Le réseau de transport Artis est composé de 10 lignes régulières et de doublages scolaires. Il est complété par un service de transport à la demande aux heures creuses et pendant les vacances scolaires.

  En 2023 la fréquentation était de plus de 10,8 millions de voyageurs, avec 3,9 millions de kilomètres réalisés à travers la Communauté Urbaine d'Arras.

- Le Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois (SIMOUV) est l'AOM qui assure l'organisation du transport urbain sur les ressorts territoriaux de la Communauté d'Agglomération de Valenciennes Métropole (CAVM) et de la Communauté d'Agglomération de la Porte du Hainaut (CAPH), soit 350 000 habitants.

  Le réseau de transport Transvilles est exploité depuis le 1er janvier 2023 par Kéolis

  En 2023, 9,23 millions de kilomètres ont été réalisés par l'ensemble des services de transports proposés par le réseau Transvilles, avec plus de 16 millions de voyages réalisés.

  Actuellement, le matériel roulant comprend 30 rames de tramway et 149 bus et autres véhicules, au service de 45 lignes de bus qui desservent 1 600 points d'arrêt.

En 2025, Cœur de Flandre Agglo va également développer son réseau de transport collectif urbain, gratuit. Trois lignes régulières seront notamment mises en place entre Steebecque- Morbecque-Hazebrouck-Hondeghem-Cestre, Méteren-Bailleul-Steewerck et Outtersteene-Le Steent'je-Bailleul- Saint Jans Cappel.

On observe ainsi des transports collectifs réguliers très denses qui couvrent une grande partie des ressorts territoriaux concernées. Cela est notamment dû à la densité urbaine des EPCI concernés.

A noter que sur tous ces ressorts territoriaux, les systèmes de transports collectifs urbains sont tous complétés par un transport à la demande (TAD). Le plus souvent les TAD prolongent les horaires du service régulier, desservent des communes rurales peu ou pas connectées avec le réseau régulier, et relient des communes proches. Au-delà des connexions avec les réseaux urbains concernées, les TAD assurent également des connexions avec les réseaux TER et interurbains.

Pour contribuer au partage de connaissance et à l'évaluation, il serait intéressant de disposer pour l'ensemble des réseaux urbains d'indicateurs communs sur la fréquentation, l'offre, les éléments financiers… (en s'appuyant sur les chiffres-clés de l'Union des Transports Publics et Ferroviaires par exemple). Ce travail pourra compléter utilement ce diagnostic.

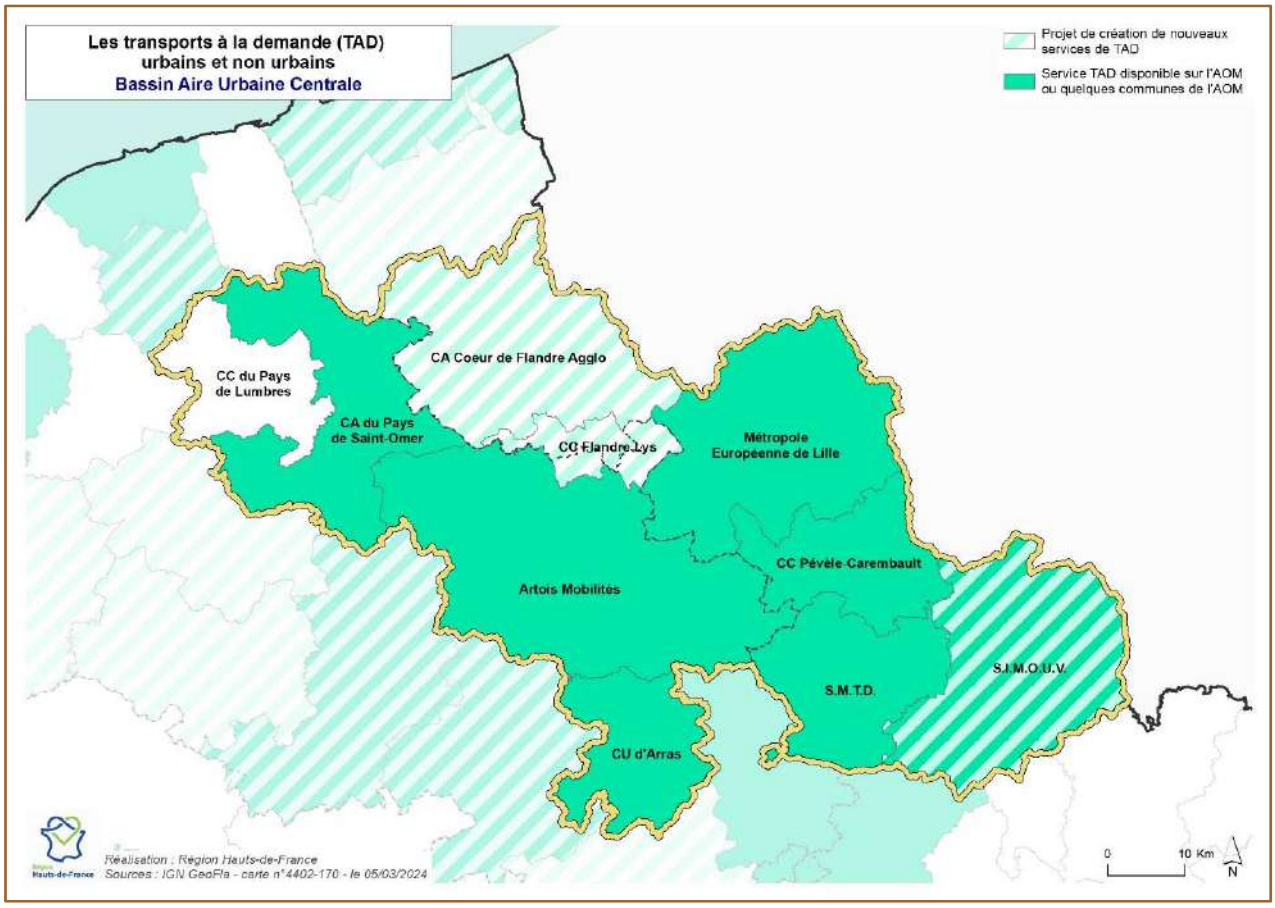
Enjeux et perspectives

A ce stade, ces éléments diagnostic ont pour seule ambition de planter le décor et d'indiquer les endroits où une offre en TCU est proposée aujourd'hui. **Il revient à chaque AOM de faire remonter les liens qu'elle aimerait renforcer avec les territoires voisins ou à l'échelle du bassin**. Aussi, il s'agit d'extraire de leurs stratégies et projets ceux qui pourraient trouver un cadre facilitateur de mise en œuvre via les COM et PAMS parce qu'ils nécessitent notamment une coordination forte entre acteurs et permettent de s'affranchir des limites des ressorts territoriaux.

A titre d'exemples, **les problématiques suivantes pourraient remonter** :

- comment élargir ou renforcer le **service dans les communes rurales** de proximité ?
- comment mieux **articuler les offres urbaine et régionale** (TER et cars interurbains) ?
- comment développer le taux de report modal, tous modes d'accès confondus (marche, vélo et autres TC…), au droit des parking relais , des PEM… ?
- quelles solutions pour développer la **performance énergétique** de ces réseaux, éventuel-lement en mutualisant les moyens entre AOM ?
- comment poursuivre la coopération entre les différentes AOM, en amont de la mise en place du SERM, pour articuler au mieux les offres de chacun (horaires, rabattements…) ?

▶ D.3. Les services de transport à la demande (TAD)



Eléments de contexte

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

Le TAD est une notion qui regroupe **tous les services publics de transport dont tout ou partie ne s'effectue qu'à la demande expresse de ceux qui les utilisent**.

Ils se distinguent des transports réguliers qui s'effectuent en fonction de programme d'horaires et d'arrêts préalablement définis et sont à distinguer des transports d'utilité sociale ou des services dédiés à un type particulier de publics.

Il existe **plusieurs types de TAD** fonctionnant sur la base d'une réservation préalable :

- **en ligne virtuelle** : des lignes de circulation sont préalablement définies mais les circulations ne sont déclenchées qu'après réservation ;
- **zonal porte-à-porte** : à l'intérieur d'un périmètre défini, les courses sont construites et regroupées sur la base des réservations. Les courses n'ont pas de points d'arrêt et chaque usager est embarqué à son domicile pour ensuite être déposé à sa destination finale ;
- **zonal porte à arrêt** : la différence avec le cas précédent porte sur le lieu de dépose qui est un arrêt pré-identifié ;
- **zonal arrêt à arrêt** : toujours sur le même principe, ce type de services fonctionne sur la base d'un ensemble de points d'arrêts préalablement identifiés sur le territoire concerné.

La mise en place d'un tel mode de transport **nécessite obligatoirement le déploiement d'une centrale de réservation** permettant de recenser les demandes et d'organiser les regroupements d'usagers et les courses. De même, pour s'assurer du bon fonctionnement et de la bonne compréhension du service, **l'information et la communication** constituent des éléments importants pour la réussite du service.

Caractérisation du bassin de mobilité

A ce jour, plusieurs AOM du bassin de l'Aire Urbaine Centrale ont mis en place un service TAD en complémentarité du réseau urbain principal afin de desservir les secteurs non couverts ou à certains horaires.

- Artois Mobilités : dans le cadre de TADAO, un service à la demande est mis en place, Allobus. Il est adapté aux besoins des secteurs moins peuplés pour des liaisons rapides vers les centres-villes ou commerciaux. 9 lignes Allobus proposent entre 2 et 7 allers/retours quotidiens, répartis dans la journée entre 9h et 18h30. La réservation est obligatoire, jusqu'à 2h avant le départ souhaité.
- SMTD : avec évéole, un service à la demande est mis en place, Tad'évéole. Il existe 23 lignes de TAD du lundi au samedi. La réservation doit être réalisée au minimum la veille de la course, avant 17h. Pour utiliser Tad'évéole il faut adhérer, gratuitement au service. L'accès à Tad'évéole est gratuit depuis janvier 2022 avec la gratuité totale de l'ensemble des lignes évéole.
- CA du Pays de Saint Omer : le transport MOUVEO TAD est assuré tous les jours de 7h à 19h, sauf dimanches et jours fériés. Le TAD permet d'assurer un déplacement de commune à commune dans une même zone, ou d'une commune vers un des 6 points d'arrêt de correspondance.

- MEL : avec Ilévia, une offre de transport sur réservation est proposée sur le réseau de bus qui garantissent une connexion aux 2 lignes de métro ou aux gares TER, soit 16 lignes de TAD. Il est également possible de réserver un trajet le soir après le dernier bus, jusqu'à 00h30. La réservation doit être réalisée au plus tard 1h avant le départ. 52273 voyages en transport sur réservation ont été effectués en 2023. Cette offre sur réservation sera poursuivie dans la prochaine concession de service public transport à compter de 2025.
- Communauté Urbaine d'Arras : il existe 8 lignes de TAD dites « urbaines » qui sont mises en place, et notamment pour rejoindre la gare d'Arras et les zones d'activités Actiparc, Artoipole et ZI Est. 9 lignes de TAD dites « rurales » complètent le réseau permettant un rabattement vers la gare d'Arras. La réservation doit être réalisée au minimum une heure à l'avance.
- SIMOUV : Depuis juillet 2024, l'offre TAD a été significativement augmentée. Il existe l'offre FlexTAD, qui offre désormais la possibilité de profiter de 8 zones de transport à la demande, couvrant un ensemble de 67 communes. Ce service, disponible du lundi au samedi de 6h30 à 20h30, doit être réservé au moins 30 minutes avant l'heure du départ souhaité. La nouveauté est également la mise en place d'un TAD pour les professionnels, avec FlexPro, permettant de rejoindre une zone d'activités. Cela permet une desserte directe pour les communes limitrophes aux parcs d'activités et une connexion systématique au réseau structurant pour relier les communes plus éloignées.
- CC Pévèle-Carambault : en 2021, la Région, en collaboration avec la CC Pévèle-Carembault a fait évoluer son offre de navettes Pév'ailes, en devenant Flexipév'ailes, un transport à la demande. L'objectif est de rabattre rapidement les habitants vers les gares d'Ostricourt/Libercourt, de Phalempin et de Templeuve-en-Pévèle. Il convient de réserver au plus tard une heure avant le départ souhaité.

Enjeux et perspectives

Les services de TAD peuvent a priori offrir des solutions sur des relations **où le volume de la demande ne justifie pas la mise en place d'un service régulier classique**. Aussi, ils sont souvent envisagés pour desservir des communes excentrées, dans les territoires ruraux ou périurbains ou encore pour accéder à des pôles d'échanges importants. Ils peuvent également avoir **une visée plus sociale en permettant l'accès aux soins, aux marchés, aux principaux bourgs, etc**. Et ils sont alors à distinguer d'autres types de services comme les transports d'utilité sociale (portés par des associations) ou encore des services privés.

Ils doivent faire l'objet d'études d'opportunité et de faisabilité en amont afin de définir le mode de fonctionnement, la gouvernance – en particulier, un TAD concernant plus d'une AOM relève de la compétence de la Région - les outils indispensables à son bon fonctionnement et d'assurer une bonne information et communication. Au sein du bassin de mobilité, il peut notamment être **utile de repérer les axes potentiels de TAD venant compléter les dessertes interurbaines existantes ou encore les services qui permettraient de faciliter l'accès aux principaux pôles d'échanges multimodaux**.

En parallèle, la possibilité de mettre en place des outils mutualisés **comme une centrale de réservation unique** pourrait être étudiée, afin de réaliser des économies d'échelles, de permettre aux AOM aux moyens financiers contraints de pouvoir envisager ce type de solutions ou encore pour donner une plus grande visibilité à l'existence de ces services parfois peu connus des habitants. **Ces réflexions sont à mener avec Hauts-de-France Mobilités** en capacité de développer un tel outil multi-réseaux.

CHAPITRE

E



©L. Verdier

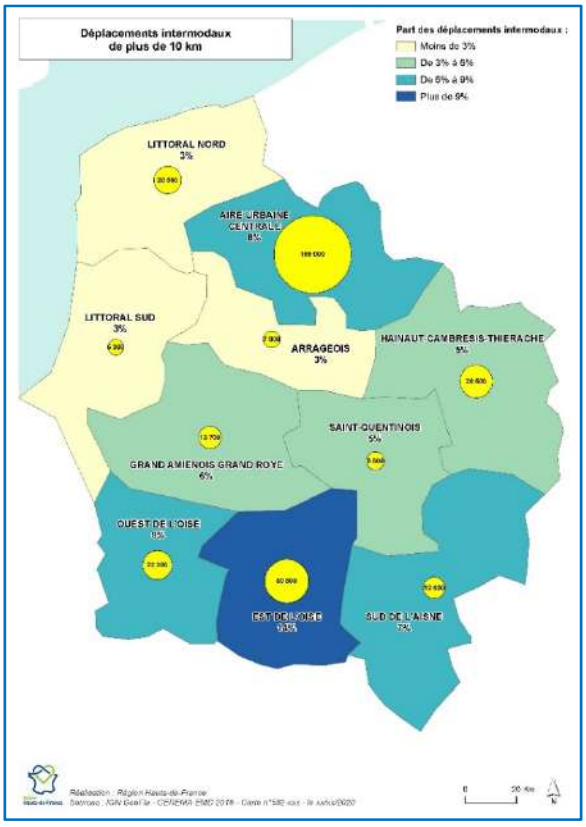
Gare Saint-Omer

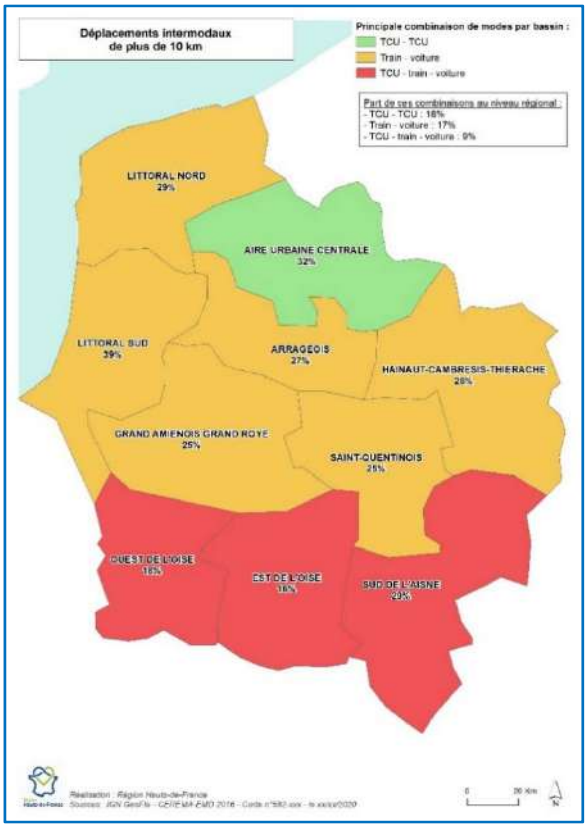
L’intermodalité

Un des principaux objectifs des COM est de faciliter les pratiques intermodales, c’est-à-dire de rendre plus fluides les déplacements qui nécessitent au moins une rupture de charge et le recours à plusieurs modes.

Sont notamment présentés dans ces fiches la question du développement des pôles d’échanges ainsi que les services intermodaux des syndicats mixtes de coordination, dont Hauts-de-France Mobilités, qui jouent un rôle déterminant dans la coordination des offres, la billettique et l’information multimodale.

▶ E.1. Les déplacements intermodaux





Eléments de contexte

Un des principaux objectifs des COM est de **faciliter les pratiques intermodales**, c'est-à-dire de rendre plus fluides les déplacements qui nécessitent au moins une rupture de charge et le recours à plusieurs modes.

Au travers des résultats des enquêtes ménages déplacements (EMD) réalisées sur l'ensemble du territoire régional, il est possible **de mieux connaître les pratiques intermodales actuelles** et de donner quelques grands points de repère sur ces pratiques.

Même si les EMD ont été réalisées à des périodes différentes, certaines commençant à dater, elles permettent essentiellement de décrypter les déplacements intermodaux de **plus de 10 km**. Il est intéressant de réfléchir sur de telles distances car cela représente des trajets relativement longs pour lesquels une meilleure coordination entre AOM peut être attendue.

Caractérisation du bassin de mobilité

Les habitants (de plus de 11 ans) de ce bassin effectuent **quotidiennement** près de 1 957 100 déplacements de plus de 10 km, et **158 800 déplacements peuvent être considérés comme intermodaux**, soit 8%.

11% de ces habitants effectuent au moins un déplacement de ce type chaque jour, hors week-end, et on comptabilise près de 65 déplacements intermodaux pour 1 000 habitants (moyenne régionale : 57).

Ces déplacements intermodaux font **en moyenne 61 km** et se décomposent en **2,3 trajets**. Autrement dit, chacun de ces déplacements nécessite en général le recours à un peu plus de 2 modes/véhicules différents.

Les **combinaisons de modes** dans ces déplacements intermodaux sont très variées mais celles qui reviennent le plus souvent sont les suivantes : **TCU+TCU[1] (dans 32% des cas)**, voiture+train (15%), voiture+TCU (10%), TCU+TCU+TCU (8%) et train+TCU (7%). Cela illustre en particulier l'usage important des TCU au sein de ce bassin ainsi que le poids de la métropole lilloise (usage réseau urbain et accès en train).

Les TCU sont ainsi utilisés dans 72% des trajets intermodaux, viennent ensuite la voiture (45%), le train (36%), le car (4%) et le vélo (3%).

Plusieurs AOM du bassin de mobilité ont réalisé de nouvelles enquêtes ou sont en passe de le faire. De nouvelles données de mobilité actualisées sont disponibles ou le seront bientôt, pourraient actualiser ce diagnostic.

[1] Transports Collectifs Urbains (TCU)

▶ E.1. Les déplacements intermodaux

Enjeux et perspectives

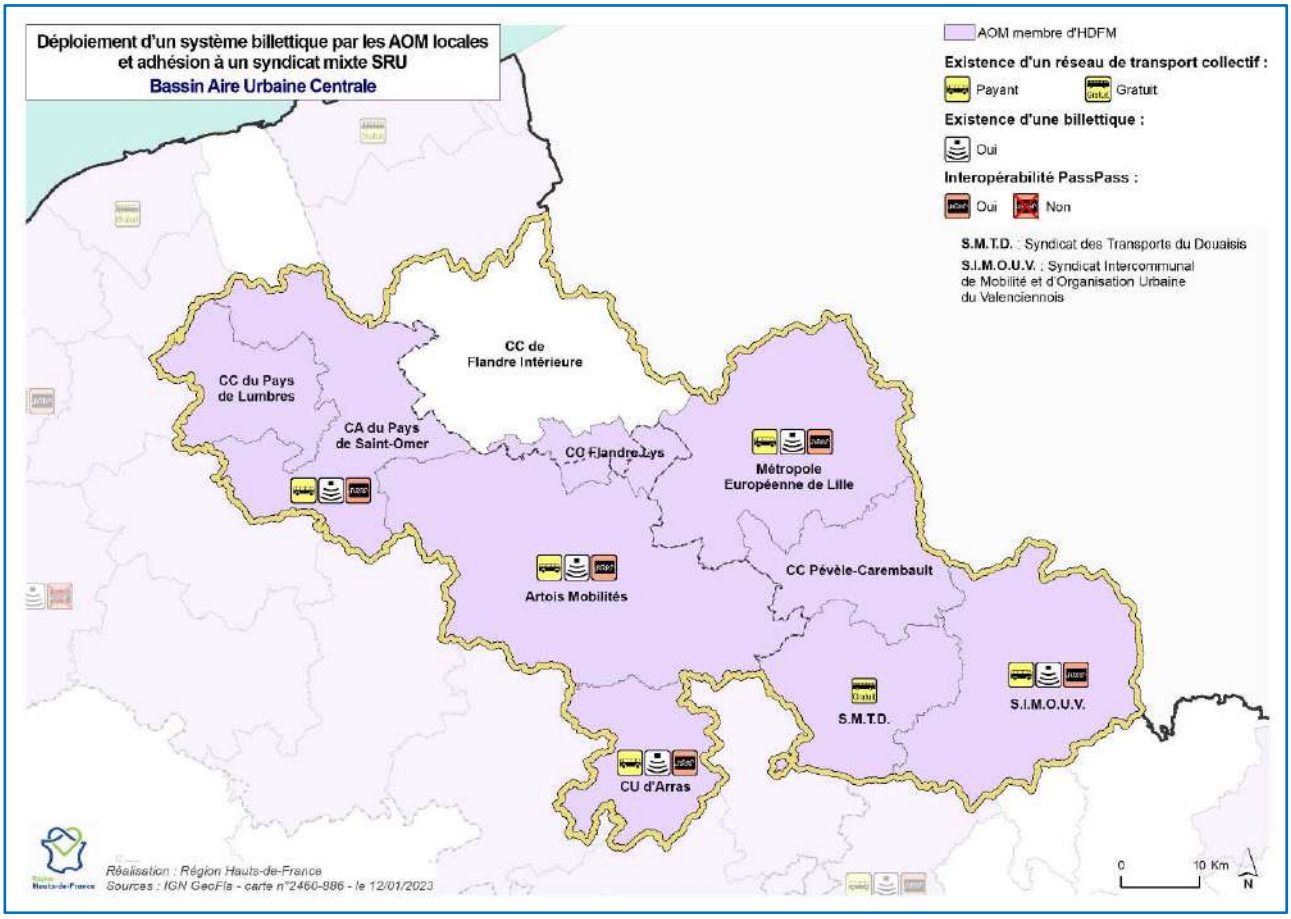
La connaissance de ces déplacements intermodaux est certainement à parfaire, pour cibler géographiquement les relations ou les lieux sur lesquelles des améliorations peuvent être attendues en priorité.

A titre d'exemples, les points suivants pourraient être approfondis :

- **l'intermodalité au droit des principaux pôles d'échanges** du bassin. Des enquêtes menées par des AOM urbaines sont disponibles pour faire ces zooms (par exemple les enquêtes menées dans le cadre de la convention avec la Région sur l'intégration tarifaire) ;
- les relations et **échanges avec la métropole lilloise** ;
- l'intermodalité pour réaliser des **déplacements transfrontaliers**.

De plus, les résultats présentés donnent un aperçu des pratiques actuelles qui sont fortement dépendantes des offres proposées aujourd'hui par les différentes AOM. Il convient de se projeter à moyen terme et de **réfléchir aux besoins en mobilité des habitants pour lesquels des offres complémentaires et intermodales mériteraient d'être développées**. Ces offres, une fois mises en place, se traduiraient vraisemblablement par une augmentation des déplacements intermodaux et par du report modal de la voiture vers les services de mobilité alternatifs.

▶ E.2. La tarification intermodale et la distribution



▶ E.2. La tarification intermodale et la distribution

Eléments de contexte

Il existe aujourd'hui de **nombreuses situations et solutions quant à la tarification et au système billettique** choisis : gratuité du réseau, payant, vente à bord, post-paiement et différentes technologies billettiques. Les collectivités territoriales financent en grande partie les transports publics car les recettes produites par la vente des titres ne couvrent pas l'ensemble des frais de fonctionnement du réseau. En 2015, **dans les réseaux de transport de province hors métro et tramway, les usagers supportaient 12 % du coût du transport urbain et 20% dans ceux équipés de métro ou de tramway** (source : Datalab Essentiel n°150, septembre 2018). En 2023, en Hauts-de-France, **les usagers du TER supportent en moyenne 25% du coût d'exploitation**.

Pour chaque réseau de transport une gamme tarifaire est construite. Elle comprend l'ensemble des produits tarifaires du réseau de transport ainsi que les conditions d'attribution et d'utilisation des titres de transport. Elle est constituée d'une grille tarifaire et d'un profil tarifaire présentant les éventuelles réductions auxquelles l'usager a droit selon différents critères (l'âge, le niveau de ressources, la composition familiale, l'existence d'un handicap, l'absence d'emploi…). Le choix du titre de transport pour l'usager se fait en fonction de la fréquence d'utilisation du réseau de transport et de sa situation personnelle. On distingue généralement les titres unitaires des abonnements (hebdomadaires, mensuels, annuels). Ces titres de transport se présentent sous différentes formes selon le système billettique utilisé, par exemple : support papier, billets dématérialisés (sms-ticketing, e-ticketing…), cartes sans contact (open-payment),…

1. Tarification intermodale

La tarification est un des leviers à disposition des AOM pour faciliter les déplacements intermodaux de leurs usagers. En effet, lorsque des déplacements nécessitent l'usage de plusieurs réseaux de transport collectif, relevant d'AOM différentes, des **tarifications partenariales** peuvent être instaurées. Elles évitent ainsi à l'usager d'acheter un titre de transport par réseau de transport. Elles peuvent prendre différentes formes :

- **la réciprocité tarifaire** : Cette tarification est spécifique au réseau TER. Il s'agit d'une convention de réciprocité entre une région et les régions ou pays limitrophes. Des abonnements Hauts-de-France sont autorisés à circuler sur les lignes à destination d'un territoire limitrophe (Grand Est, Ile-de-France, Normandie et Belgique) et inversement des abonnements des régions limitrophes sont acceptés sur le réseau de transport TER Hauts-de-France. Un mécanisme financier de compensation est mis en place. Cela permet à des usagers d'effectuer des trajets interrégionaux avec un seul titre ;
- **la tarification combinée ou soudée** : Les titres de plusieurs AOM sont combinés en un seul afin de permettre à l'usager de réaliser un trajet nécessitant l'usage de plusieurs réseaux de transport. Elle offre à l'usager une réduction tarifaire par rapport à l'achat séparé des titres de transport. Elle s'applique dans le cas d'une tarification combinée AOM urbaine et TER, sur une OD précise pour le trajet effectué en train. En région Hauts-de-France, par exemple, il existe des titres combinant TER et réseau urbain ;
- **l'intégration tarifaire** : Elle permet à l'usager de se déplacer avec un seul titre sur l'ensemble d'un ressort territorial d'une AOM et d'emprunter plusieurs réseaux de transports collectifs desservant ce périmètre. Elle résulte d'une convention entre plusieurs AOM. La Région Hauts-de-France offre sur le ressort territorial de certaines AOM la possibilité pour l'usager d'utiliser le réseau TER ou le réseau de cars interurbains avec son titre urbain.

- **le titre unique ou tarification intégrée** : C'est le cas de figure le plus poussé concernant la tarification intermodale. Il donne la possibilité à l'usager de se déplacer avec un seul titre sur l'ensemble d'un territoire et d'emprunter plusieurs réseaux. Ce territoire est souvent vaste (l'échelle d'une région ou d'un département) et couvre généralement plusieurs AOM. L'usager bénéficie également d'une réduction tarifaire en comparaison à l'achat séparé de chacun des titres de transport nécessaire à son trajet. Cette tarification suppose en amont une harmonisation de la gamme tarifaire des différents réseaux, par exemple que le tarif jeune soit défini selon la même limite d'âge. Cette tarification n'existe pas en Hauts-de-France.

Par ailleurs, en Région Hauts-de-France, il existe également des conventions de partenariat entre la Région et des AOM locales concernant des lignes de cars interurbains pénétrant sur le ressort territorial d'une AOM. Elles permettent aux usagers urbains d'utiliser des lignes régulières commerciales qui pénètrent dans le ressort territorial avec leur titre urbain. C'est une mutualisation de l'offre régionale dans les zones périurbaines de ces territoires.

2. Distribution

La distribution quant à elle, **concerne l'ensemble des moyens** (outils, circuits) mis en œuvre **afin que les titres de transports soient mis en vente auprès des usagers**. L'achat des titres de transport peut s'effectuer via différents canaux : la vente à bord, en agence commerciale, depuis des automates au niveau du point d'arrêt, dans la gare, chez des dépositaires (en général des commerces de proximité), sur le site internet du réseau de transport et via des applications de téléphonie mobile et, depuis la LOM, via des fournisseurs de services numériques multimodaux qui en feraient la demande. **Chaque AOM décide des canaux de vente qu'elle souhaite mettre en place** selon l'ampleur de son réseau et le profil des usagers concernés.

Parmi les systèmes de distribution, les ventes croisées sont un exemple en faveur de l'intermodalité. Dans ce cas, le terminal point de vente (TPV) propose à la vente des titres de plusieurs AOM ou opérateurs de transport. Cela permet à l'usager d'acheter l'ensemble de ses titres de transport à un seul endroit. Ce type de distribution est recherché via les outils des syndicats mixte SRU en Région Hauts-de-France.

3. Systèmes billettique et interopérabilité

Deux technologies existent aujourd'hui en France dans le domaine de la billettique transport : la carte centrique et le cloud centrique ou serveur centrique. **La carte centrique** contient l'ensemble des informations relatives à l'usager (son identité, son numéro d'abonné mais aussi ses abonnements ou ses titres, des crédits éventuels).

Le cloud centrique repose sur un serveur central stockant toutes les informations sur les titres de transport et le profil d'un usager. La carte de transport ne contient que des informations permettant d'identifier l'usager (un code barre par exemple).

Depuis quelques années, **l'open-payment** a modifié les pratiques, notamment pour les usagers occasionnels en leur permettant de valider et de payer leur trajet avec leur carte bancaire, leur smartphone. L'usager ne dispose donc pas de carte d'abonnement ou de ticket.

L'un des grands enjeux de ces systèmes est leur capacité à être interopérable afin de simplifier le parcours de l'usager sur différents réseaux de transport.

On parle d'interopérabilité lorsqu'un système billettique associé à un réseau de transport a la capacité de communiquer ou d'échanger avec le système billettique d'un autre réseau. **L'interopérabilité offre la possibilité à l'usager de s'affranchir des limites géographiques** des réseaux en utilisant un support unique. Elle peut se faire à différents niveaux, présentés ici de manière croissante (les niveaux 2 et 3 supposent la mise en place des paliers précédents) :

a. **au niveau des supports** : l'usager peut voyager sur deux réseaux de transport avec la même carte de transport mais il doit avoir au préalable, acheter ses deux titres de transport auprès de chacun des deux réseaux.

b. **au niveau de la distribution** : l'usager peut voyager sur les deux réseaux de transports en ayant acheté ses titres auprès d'un seul réseau. C'est le principe de la vente croisée. Par ailleurs, si deux AOM proposent une tarification intégrée, l'usager peut alors acheter un titre unique valable sur les deux réseaux.

c. **au niveau des systèmes centraux billettiques** : les systèmes billettiques de différents réseaux peuvent communiquer entre eux et s'échanger des informations sur les activités réalisées pour réaliser des services d'exploitation commun. Il est nécessaire dans ce cas que les échanges entre systèmes soient normalisés pour pouvoir communiquer entre eux.

4. Situation en Hauts-de-France

Les syndicats mixtes de type SRU (SM SRU) ont notamment dans leurs compétences obligatoires l'objectif de **favoriser la création d'une tarification coordonnée et de titres de transport uniques ou unifiés**. La région Hauts-de-France héberge deux structures de ce type : **le syndicat mixte des transports collectifs de l'Oise (SMTCO)** sur le département de l'Oise et **Hauts-de-France Mobilités (HDFM)** couvrant partiellement le reste de la région.

Chacun de ces syndicats a développé ses propres outils intermodaux : le **SISMO pour le SMTCO** et la **Centrale Pass Pass pour HDFM**.

Le SMTCO dispose d'une billettique interopérable avec le système billettique régional Pass Pass. Elle équipe l'ensemble des véhicules des réseaux payants de l'Oise. La carte de transport est depuis juillet 2023 une carte Pass Pass. Le SMTCO met à disposition de ses membres des terminaux points de vente (TPV), aujourd'hui répartis sur 5 AOM : CA du Beauvaisis, CA Creil Sud Oise, CA de la Région de Compiègne et de la Basse Automne, CC Senlis Sud Oise et CC du Pays de Valois.
Les titres peuvent être vendus à bord des véhicules, en agence commerciale, chez les dépositaires (uniquement pour l'AXO (CA Creil Sud Oise) et COROLIS (CA du Beauvaisis)), sur le site internet (via la eboutique ou l'application pour les titres M-ticket) ou encore via téléphone portable en envoyant un SMS (Ticket SMS).

HDFM met à disposition de ses membres des TPV et des terminaux points de vente simplifiés (TPVS). Ils ont vocation à pouvoir distribuer l'ensemble des gammes tarifaires des réseaux urbains, interurbains et ferrés billettisés. Actuellement, ils permettent techniquement de vendre les titres des réseaux Ilévia (MEL), Tadao (SMTAG), Transvilles (SIMOUV), Marinéo (CA du Boulonnais), Arc en Ciel (titres interurbains régionaux sur le département du Nord) et Artis (CU d'Arras). Des travaux sont en cours pour permettre la distribution des titres TER et Stibus (SMTUS).
HDFM vend sans commission des titres pour le compte des réseaux sur sa boutique en ligne passpass.fr, uniquement des titres tout public (Ilévia, TADAO, AeC 1, Marineo, Transvilles, bientôt Artis). Les titres peuvent être chargés via lecteur de carte (en vente par HdFM) ou par NFC sur smartphone Android.

Les SM SRU et de nombreuses AOM ont développé leur système billettique basé sur des technologies différentes : carte centrique, cloud centrique et open payment. Un travail est actuellement mené par **HDFM afin d'améliorer l'interopérabilité entre les différents systèmes**.

De son côté, le SMTCO pour le déploiement de SISMO 2 a décidé d'utiliser les spécifications techniques définies par HDFM pour la démarche PassPass, s'inscrivant ainsi dans une démarche d'interopérabilité.

Caractérisation du bassin de mobilité

1. Tarification intermodale

Concernant les services régionaux routiers, dans le ressort territorial des AOM urbaines du Nord et du Pas-de-Calais, il a été établi des **conventions de partenariat qui permettent aux usagers urbains d'utiliser des lignes régulières commerciales régionales qui pénètrent dans le ressort territorial avec leur titre urbain**. C'est une mutualisation de l'offre régionale dans les zones périurbaines de ces territoires.

Plusieurs AOM sont concernées dans le bassin :

- sur la Communauté d'Agglomération du pays de Saint Omer, 2 lignes Oscar et 3 lignes Arc en Ciel sont en **portes ouvertes** où les cars régionaux parcourent 220 000 km par an et ont permis 26 500 + 27 754 trajets pour des usagers urbains commerciaux ou scolaires.
- sur le ressort territorial d'Artois Mobilité, la ligne 433 Saint Pol sur Ternoise - Bruay dessert les communes au sud de Bruay en portes ouvertes avec 20 700 km par an et 330 trajets pour des usagers urbains commerciaux ou scolaires.
- sur la Communauté Urbaine d'Arras, 5 lignes sont en portes ouvertes où les cars régionaux parcourent 238 100 km par an et ont permis 24 600 trajets pour des usagers urbains commerciaux ou scolaires.
- sur la Communauté Urbaine de Dunkerque, 4 lignes sont en portes ouvertes où les cars régionaux parcourent 410 232 kms par an et ont permis 217 739 trajets pour des usagers urbains commerciaux ou scolaires.
- sur la Métropole Européenne de Lille, 16 lignes sont en portes ouvertes où les cars régionaux parcourent 1 280 481 kms par an et ont permis 740 087 trajets pour des usagers urbains commerciaux ou scolaires.
- sur le Syndicat Intercommunal de la Mobilité Urbaine du Valenciennois, 2 lignes sont en portes ouvertes où les cars régionaux parcourent 47 297 kms par an et ont permis 92 215 trajets pour des usagers urbains commerciaux ou scolaires.
- sur le Syndicat Mixte des Transports du Douaisis, 4 lignes sont en portes ouvertes où les cars régionaux parcourent 115 522 kms par an et ont permis 34 558 trajets pour des usagers urbains commerciaux ou scolaires.

De plus, **sur certaines des AOM** de ce bassin, **des produits tarifaires intermodaux ont été mis en place** :

- sur la MEL, une combinaison titre interurbain + titre urbain a été créée pour la desserte de 21 communes périurbaines. Il a été défini un titre unique à 2€30 le trajet et un abonnement hebdomadaire à 21€.
- sur le SIMOUV et le SMTD, sur présentation d'un abonnement TER, les usagers peuvent bénéficier d'un abonnement mensuel à tarif réduit.

Concernant les trains TER, l'intégration tarifaire a été déployée sur les territoires de la MEL, du SIMOUV, d'Artois Mobilité et de la CU d'Arras.

De plus, des abonnements TER + réseau urbain ont aussi été mis en place afin de proposer une **tarification combinée « TER + abonnement urbain »** avantageuse pour l'usager. Elle permet ainsi à ce dernier d'acheter simultanément auprès du réseau de distribution TER un parcours ferroviaire « Mon abonnement TER » et un abonnement hebdomadaire urbain. Cette offre tarifaire est aujourd'hui déployée sur les réseaux du SMTD, d'Artois Mobilité, de la MEL ou du SIMOUV.

2. **Distribution**

En gare de Saint-Omer, **un système de ventes croisées** a été mis en service. En effet, il existe un service client mutualisé pour Mouvéo (réseau urbain de la CA du Pays de Saint-Omer) des titres SNCF TER et SNCF Voyages et des titres interurbains Oscar. De même, en gare de **Lille-flandres**, un espace dédié **PassPass** afin d'offrir un **espace multimodal** aux usagers des réseaux TER et Ilévia permettant de fournir de l'information aux usagers ainsi que de la vente de titres pour ces réseaux.

Concernant les titres régionaux, il est possible d'acheter les titres :

- routiers interurbains à bord des véhicules, en agence commerciale, chez des dépositaires, sur internet ou par correspondance ;
- TER en vente physique (guichets SNCF TER ou Voyages, distributeurs de billets, régularisation à bord, Mobileo, chez des dépositaires) ou à distance (site internet TER, application SNCF Connect, agences de voyage, par téléphone vis le service contact TER Hauts-de-France).

3. **Billettique et interopérabilité**

Sur ce bassin, 5 des 6 AOM ayant un réseau de transport ont déployé un système billettique répondant à **l'interopérabilité PassPass**. Le **SMTD**, quant à lui, propose **un réseau urbain gratuit** ne nécessitant donc pas de système billettique.

Sur ce bassin, **la Région Hauts-de-France organise 3 services de transport distincts avec différents niveaux d'équipements billettique** :

- le **réseau Arc-en-Ciel**, sur la partie desservant les territoires du département du Nord, équipé en billettique PassPass, permettant une interopérabilité avec les autres réseaux respectant les spécifications PassPass ;
- le **réseau Oscar**, organisé sur les territoires du département du Pas-de-Calais, équipé en billettique UBI et dont l'interopérabilité avec les réseaux équipés de PassPass est en cours de déploiement ;
- le **réseau TER**, équipé en billettique PassPass.

Enjeux et perspectives

Le choix et la définition de la tarification est l'un des leviers d'action permettant aux AOM d'encourager l'usage des transports collectifs ou de favoriser certaines lignes ou modes de transport du réseau. Développer des titres intermodaux simplifie l'expérience des usagers lors d'un trajet combinant plusieurs transports collectifs. Cela peut donc favoriser l'essor de l'intermodalité. La tarification intermodale nécessite en amont une harmonisation de la gamme tarifaire afin que les prix et les profils correspondent entre les différentes AOM. **Relevant de l'autorité de chaque AOM, la tarification intermodale sous-entend des questions de flux financiers** et de compensation financière, **ainsi qu'une forte complexité de mise en œuvre tant sur le plan technique qu'administratif**. Ce sujet pourra être traité dans le cadre des futurs COM.

Les partenariats entre AOM sur les sujets de tarification, en matière d'intégration tarifaire ou titres intégrés, et d'interopérabilité, sont des enjeux importants, à identifier dans le cadre du COM.

▶ E.2. La tarification intermodale et la distribution

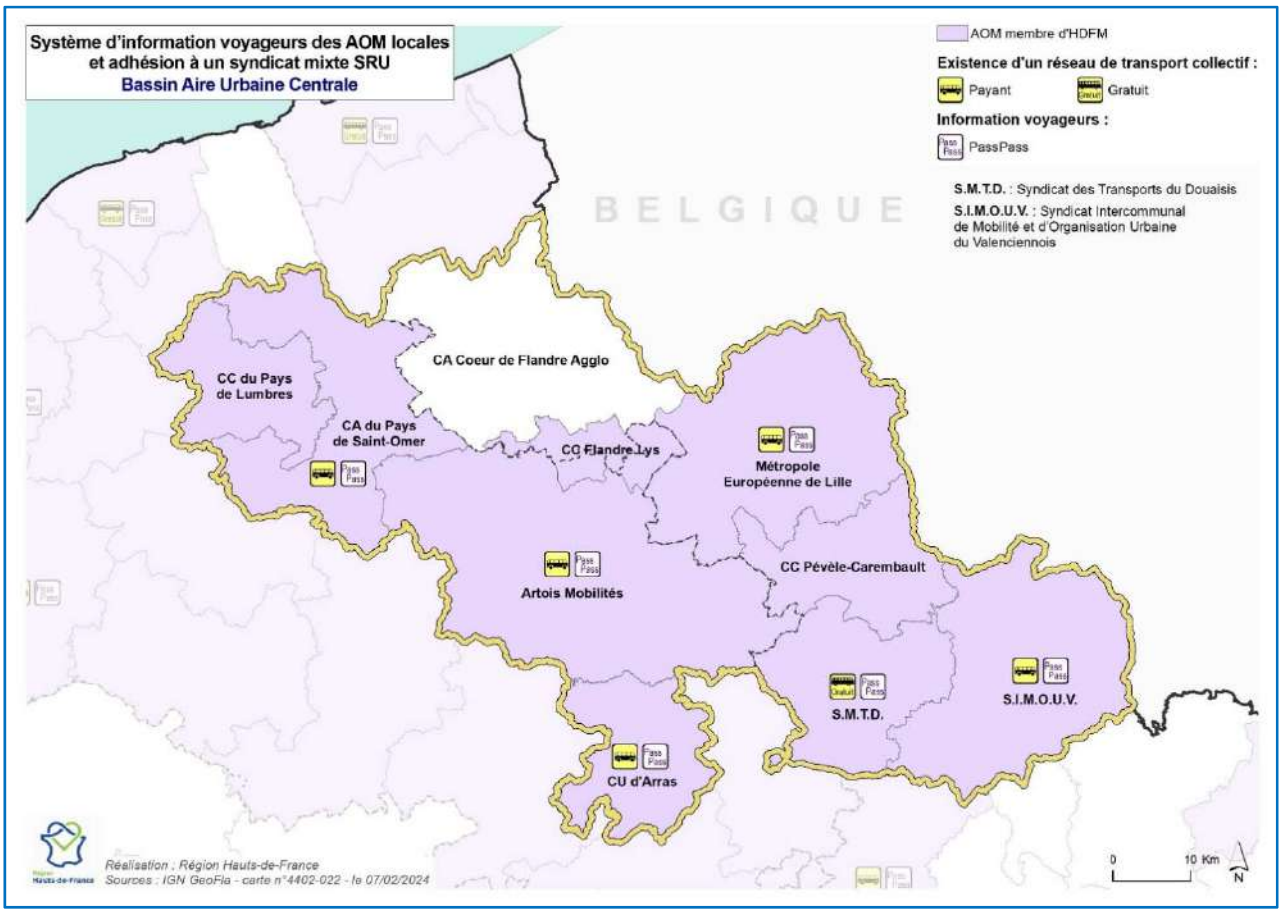
Un « droit à la mobilité » doit être assuré dans le cadre de l'organisation des transports collectifs. **Une tarification sociale et solidaire est nécessaire** pour permettre aux **publics plus vulnérables** d'accéder aux transports collectifs. Les AOM développent pour leur réseau de transport ce type de tarifications, voire font le choix de la gratuité de leur transport. Il n'existe pas à ce jour **d'homogénéisation des gammes tarifaires**, par exemple un tarif jeunes n'est pas attribué pour les mêmes tranches d'âges selon les AOM. Cette question pourra être abordée lors de l'élaboration des PAMS.

De plus, il est essentiel de **veiller à une bonne communication sur la tarification** proposée afin que les usagers puissent être bien informés. La lisibilité des informations données et une communication régulière sur différents canaux (en agence, format papier, sur le site internet du réseau de transport, via une application…) permettent de toucher l'ensemble des publics. La LOM a également imposé de nouvelles exigences en matière de services numériques multimodaux : **dorénavant, un usager devra pouvoir y trouver toutes les informations tarifaires en lien avec son profil**.

Par ailleurs, l'interopérabilité, en favorisant le développement des titres intermodaux, participe à l'amélioration des services proposés aux usagers en fluidifiant l'achat des titres et en s'affranchissant des limites géographiques propres à chaque réseau. Pour réaliser cet objectif, il est indispensable de **disposer d'un socle technique commun aux différentes AOM**, c'est-à-dire d'un référentiel, une documentation technique, s'appuyant sur des normes, des formats d'échange nationaux ou européens. Il est nécessaire de s'appuyer sur les **travaux en cours portés par les deux SM SRU** que ce soit sur le développement des outils interopérables ou sur la définition d'un socle technique commun et partagé.

Enfin, concernant la distribution, **il est important que les différents canaux de distribution soient maintenus et développés afin de toucher l'ensemble des publics**, notamment les publics vulnérables (personnes âgées, jeunes, personnes sans emploi, PMR). Des réflexions sur la base des travaux des SM SRU sur les **ventes croisées** pourraient aussi être poursuivies tout en prêtant attention à ce que cela pourrait impliquer, notamment financièrement.

▶ E.3. Les services intermodaux des syndicats mixtes de coordination



▶ E.3. Les services intermodaux des syndicats mixtes de coordination

Eléments de contexte

Les syndicats mixtes de type SRU, également appelés syndicats de coordination, ont été créés par la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) du 13 décembre 2000. Ces structures **ont une vocation dédiée à l'intermodalité**. En effet, la loi SRU confie à ce type de syndicat 3 **compétences obligatoires** :

- **coordonner les services de transports** organisés par les différentes autorités compétentes, dans un but d'intermodalité ;
- mettre en place un système d'information multimodale à l'intention des usagers ;
- favoriser la création d'une tarification coordonnée et de titres de transport uniques ou unifiés.

Seuls les AOM et les Départements peuvent en être membres. Leur vocation première est donc de regrouper et de coordonner plusieurs AOM et les Départements sur les différents champs de l'intermodalité.

De plus, sous réserve des délégations de compétence correspondantes le cas échéant, ces syndicats peuvent aussi se doter de compétences optionnelles : l'organisation de services publics réguliers de transport, la réalisation, la gestion et l'exploitation d'infrastructures de transport comme les gares routières ou les pôles d'échange multimodaux (PEM), etc.

La région Hauts-de-France a la particularité d'héberger deux structures de ce type : le Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise (SMTCO) sur le département de l'Oise et Hauts-de-France Mobilités (HDFM) couvrant partiellement le reste de la région. Chacun de ces syndicats a développé ses propres outils intermodaux : **le SISMO pour le SMTCO et la Centrale PassPass pour HDFM**.

1. La démarche PassPass

Le système PassPass se décompose en **deux outils distincts** :

- **l'information multimodale** : en 2017, HDFM a mis en place un calculateur d'itinéraires via un site internet décliné en application mobile. Pour alimenter ce système d'informations multimodale (SIM), chaque membre disposant de services de mobilité doit fournir l'information et les données au syndicat afin de compléter le SIM. HDFM souhaite renouveler et améliorer ses outils d'information multimodale. Ainsi, au cours de l'année 2023, un nouveau calculateur d'itinéraires et une nouvelle application seront mis en place ;
- **la billettique** : pour le compte de ses membres, le syndicat a élaboré en 2015 un **référentiel fonctionnel commun** (REFOCO) que chaque AOM membre doit utiliser lors de la mise en place de système billettique. Ces éléments sont accompagnés par la mise en place d'outils facilitant le déploiement de systèmes billettiques, comme une plateforme de tests située à Armentières. Ainsi, chaque AOM reste maître d'ouvrage de son système billettique et en assure la mise en place. HDFM a procédé à une mise à jour de son référentiel en 2022.
  HDFM met aussi à disposition des terminaux points de vente (TPV) et des terminaux points de vente simplifiés (TPVS). Les TPV permettent plusieurs types d'opérations : la création d'un compte usager, l'édition de carte PassPass, la lecture de ces supports ou encore les opérations de service après-vente (SAV). Les TPVS, quant à eux, permettent la distribution et la lecture du contenu des cartes.

2. La démarche SISMO (Système Intégré de Services à la Mobilité dans l'Oise)

Pour répondre aux enjeux de mobilité de l'Oise et favoriser l'usage combiné des différents modes de transports collectifs et de tous les modes alternatifs à la voiture en solo, le SMTCO s'est doté en 2010 (via un contrat de partenariat public-privé de 12 ans) d'un outil innovant « SISMO » combinant information voyageurs multimodale et billettique interopérable. Le SISMO est mis gracieusement à disposition des 21 collectivités membres du SMTCO (dont la Région Hauts de France et le Département de l'Oise).

Fort de ce succès, le SMTCO a renouvelé le SISMO via un marché de partenariat public privé notifié le 6 juillet 2021 et pour une durée de 12 ans. La mise en service du SISMO 2 est prévue en juillet 2023. Les outils « Oise Mobilité » (dénomination grand public du SISMO) ci-dessous constituent le système global et unique SISMO 2, intégrant toutes les fonctions d'une mobilité facilitée et durable :

- une **billettique interopérable** avec le système billettique régional PassPass qui équipe l'ensemble des véhicules des réseaux payants de l'Oise.
- un **système d'aide à l'exploitation et d'information voyageurs** (SAEIV) accompagné d'un système de comptage pour tous les véhicules des réseaux gratuits, d'équipements d'informations voyageurs au sol (plus de 170 panneaux et écrans dynamiques aux principaux points d'arrêts et gares) et embarqués (information sonore et visuelle dans les véhicules) ;
- un **système d'information multimodal** (SIM) ***oise-mobilite.fr*** (calculateur d'itinéraires multimodaux train, cars, bus, TCAD, covoiturage, modes doux sur l'Oise et territoires limitrophes) alimenté avec des données temps-réel également décliné sur applications mobiles (Android et IOS) ;
- un **système de gestion des réservations pour les Transports Collectifs à la Demande** (TCAD) ;
- la mise en place d'un **outil décisionnel** (analyses statistiques) ;
- une **Agence de Mobilité** chargée à la fois des contacts clients (informations voyageurs, gestion des réservations des TCAD, gestion des réclamations, etc.), de la gestion des données et d'administration éditoriale et technique ainsi que de la maintenance des éléments constitutifs du SISMO 2.

Le SISMO 2 a pour objectif de s'inscrire dans la continuité du SISMO 1 en termes de fonctions et services accessibles aux utilisateurs mais aussi de les enrichir et de les améliorer en prenant en compte les nouvelles technologies apparues ces dernières années. Le SISMO 2 aura la capacité de s'adapter aux futures évolutions qui se feront tout au long du marché.

Grâce aux équipements mutualisés du SISMO 2, les utilisateurs pourront notamment bénéficier d'une information sur les transports collectifs en temps-réel, d'un suivi géolocalisé des véhicules, d'une information embarquée accessible et d'outils de supervision pour mesurer et suivre la qualité de service (ex : suivi et analyse de la fréquentation).

Caractérisation du bassin de mobilité

Ce bassin est couvert par 10 AOM : 9 sont membres d'HDFM et seule la Communauté de communes de la Flandre Intérieure n'y a pas adhéré à ce jour.

Sur ces 9 AOM, 6 ont mis en place un réseau de transport collectif (la Métropole Européenne de Lille, la Communauté d'Agglomération du Pays de Saint-Omer, le syndicat Artois Mobilité, la Communauté urbaine d'Arras, le Syndicat Mixte des Transports du Douaisis et le Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois).

▶ E.3. Les services intermodaux des syndicats mixtes de coordination

1. La billettique

Sur ce bassin, **5 des 6 AOM ayant un réseau de transport ont déployé un système billettique répondant à l'interopérabilité PassPass**. Le **SMTD**, quant à lui, propose un **réseau urbain gratuit** ne nécessitant donc pas de système billettique.

Sur ce bassin, **la Région Hauts-de-France organise 3 services de transport distincts avec différents niveaux d'équipements billettique** :

- le **réseau Arc-en-Ciel**, sur la partie desservant les territoires du département du Nord, équipé en billettique PassPass, permettant une interopérabilité avec les autres réseaux respectant les spécifications PassPass ;
- le **réseau OSCAR**, organisé sur les territoires du département du Pas-de-Calais, équipé en billettique UBI et dont l'interopérabilité avec les réseaux équipes de PassPass est en cours de déploiement ;
- le **réseau TER**, déjà équipé en billettique PassPass.

2. L'information multimodale via le SIM Hauts-de-France Mobilités

Les 6 AOM disposant d'un réseau TC urbain alimentent avec leurs données le **calculateur d'itinéraires PassPass.fr**.

La Région, quant à elle, fournit à HDFM l'ensemble des données des services qu'elle organise afin d'alimenter la **Centrale PassPass.fr**. Ces données sont intégrées au référentiel des mobilités Pass Pass qui vient alimenter les médias Pass Pass (site web, application mobile, calculateur d'itinéraires et outils d'analyse de l'offre).

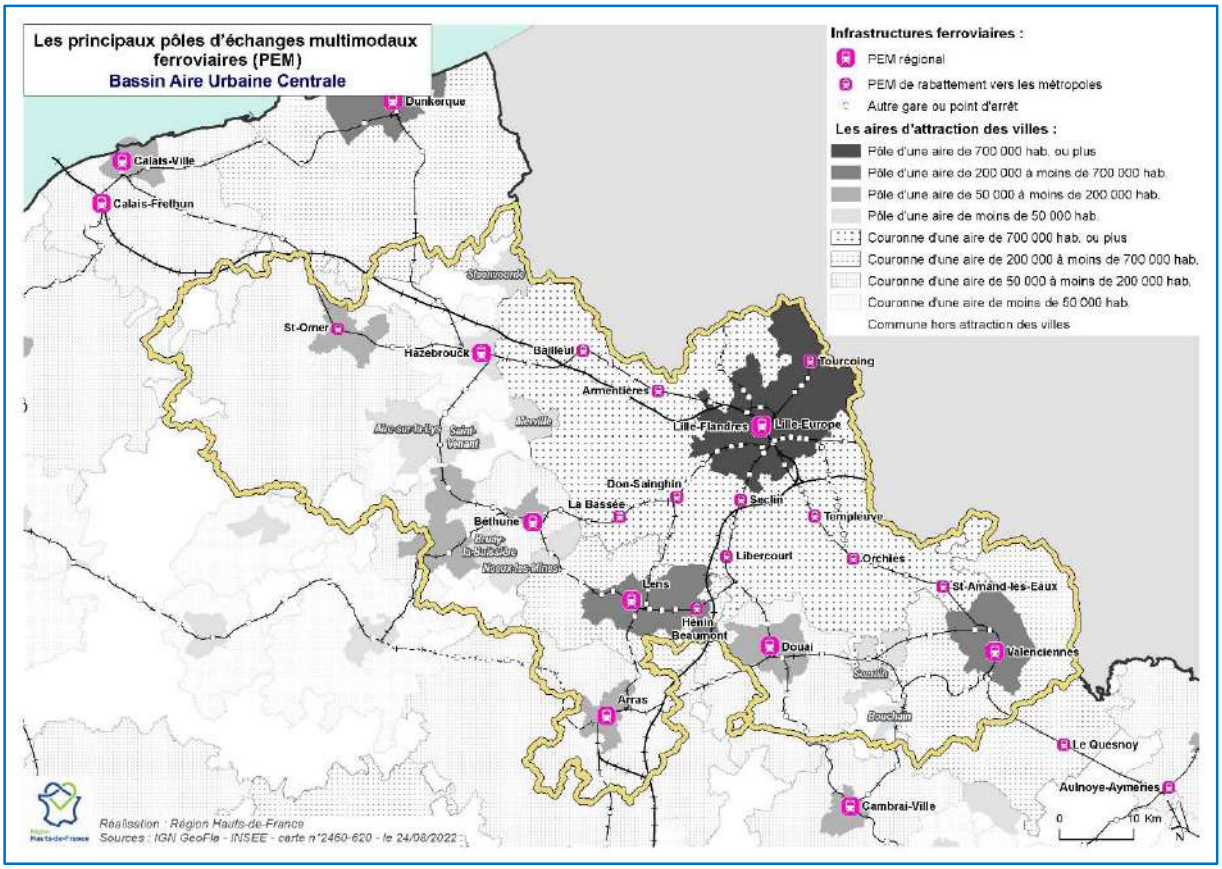
Enjeux et perspectives

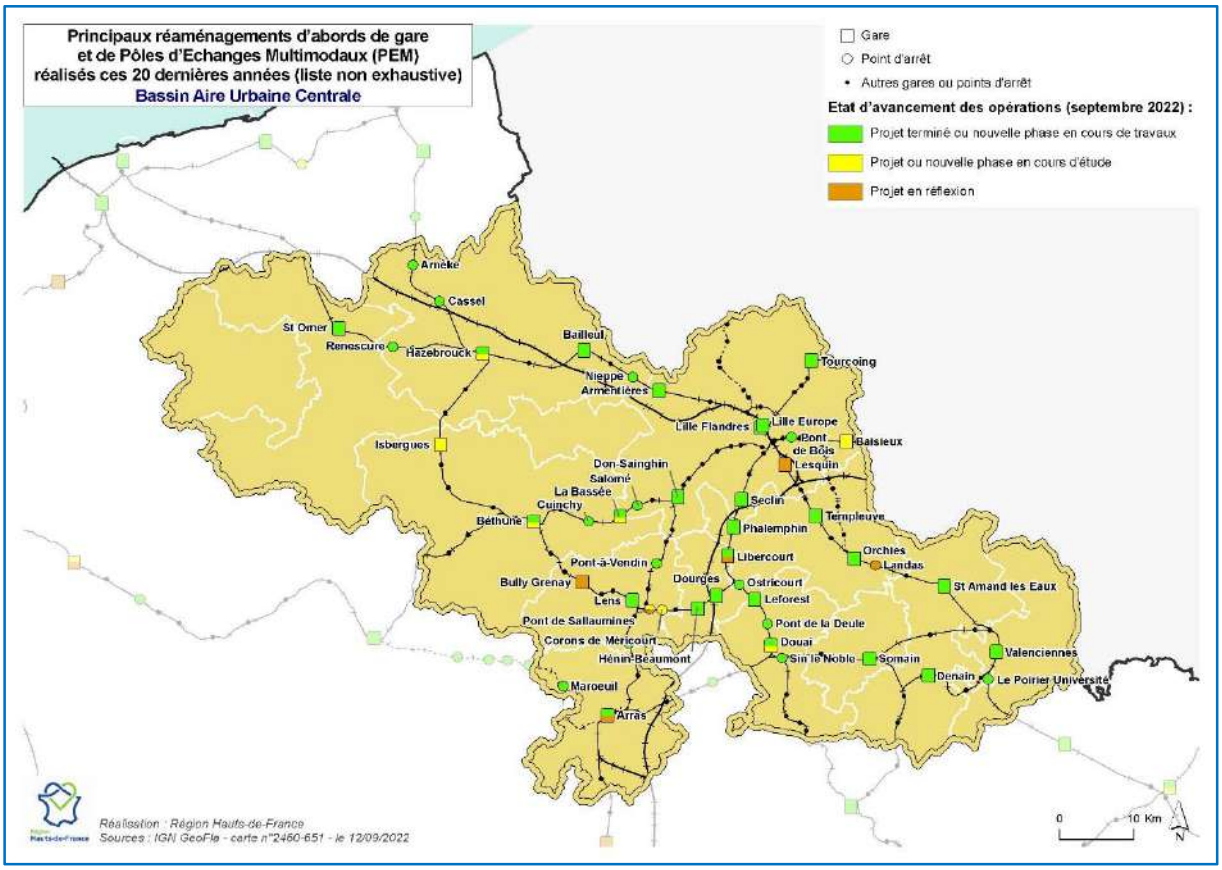
Le bassin Aire Urbaine Centrale est un bassin fortement couvert par HDFM et seules une AOM n'en est pas adhérente à ce jour. Se pose donc la question de l'adhésion de cette dernière AOM qui leur permettrait de bénéficier des outils déployés par HDFM et de s'inscrire dans un environnement d'échanges et de coordination avec les territoires voisins.

S'agissant de la billettique, il s'agit de **veiller à la bonne prise en compte des spécifications techniques définies dans le cadre de la démarche PassPass** afin que chaque système billettique déployé puisse maintenir l'interopérabilitéet permette ainsi aux usagers de réaliser des déplacements s'affranchissant des frontières administratives.

En matière d'**information multimodale**, conformément aux objectifs visés par la LOM, **l'enjeu principal porte sur la fourniture de données d'offres solides par chaque AOM**. Ces données de qualité et relatives à l'ensemble des services de mobilité viennent ensuite notamment alimenter les outils des syndicats mixtes SRU. Cet intérêt vaut aussi pour les services existants non encore répertoriés dans les SIM comme pour les futurs services qui seront proposés par les AOM.

▶ E.4. Le développement des pôles d'échanges multimodaux





▶ E.4. Le développement des pôles d'échanges multimodaux

Eléments de contexte

Un des objectifs du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (**SRADDET**) des Hauts-de-France vise à **« développer les pôles d'échanges multimodaux (PEM) »** en proposant un traitement des gares et points d'arrêt ferroviaires et routiers, différenciés selon leurs spécificités, en intégrant au mieux les gares et pôles d'échanges dans la ville et les territoires et en offrant une **accessibilité et des services efficaces aux usagers au droit de ces sites**. A cet effet, il s'agit notamment de s'appuyer sur l'amélioration des liaisons entre les PEM et les polarités desservies, sur une meilleure accessibilité aux gares pour un développement de l'utilisation du TER et des transports régionaux ou encore sur le développement des quartiers de gares.

Pour ce faire, la Région propose **un référentiel pour les PEM** dans sa partie prescriptive et son fascicule (règle générale n°27). Ce référentiel doit désormais être pris en compte lors de l'élaboration des documents locaux de planification en matière de mobilité. Cela doit permettre d'avoir une typologie homogène d'un territoire à l'autre ou encore de hiérarchiser les opérations.

En octobre 2023, la Région en tant qu'accompagnatrice technique et financière en matière d'aménagement des PEM, a pris une délibération cadre intitulée « Nouvelle politique d'intervention en faveur de l'aménagement des abords de gares et des Pôles d'échanges multimodaux (PEM), périmètres éligibles et préconisations d'aménagement ». Parallèlement à cette délibération cadre, un document de préconisations techniques relative à l'aménagement des PEM et abords de gare est établie. Ce document corrobore les dernières législations de l'Etat (par exemple les réglementations sur les ombrières, sur la gestion des eaux, sur les ZAN). Ainsi sont concernés par ces dispositions techniques et financières, tous les aménagements et les équipements relatifs aux PEM en faveur des besoins des usagers, du développement des transports collectifs et des nouvelles dispositions environnementales.

Les principaux PEM - 26 PEM régionaux et 25 PEM de rabattement vers les métropoles – sont déjà identifiés dans le SRADDET. Il convient de partager des réflexions entre acteurs locaux et AOM régionale pour recenser les autres PEM présents à l'échelle du bassin de mobilité, autres que les gares, et de classer l'ensemble des PEM dans le référentiel régional. Ce travail particulier doit faciliter les échanges autour de la programmation des aménagements à prévoir à court et moyen termes.

Caractérisation du bassin de mobilité

Le bassin Aire Urbaine Centrale comporte 47 gares et 77 haltes ferroviaires, soit un total de 124 arrêts ferroviaires. Parmi eux, 8 sites sont identifiés dans les deux premières catégories du SRADDET :

- **8 PEM régionaux :** Arras, Béthune, Douai, Hazebrouck, Lens, Lille Flandres, Lille Europe et Valenciennes.
- **12 PEM de rabattement vers les métropoles :** Armentières, Bailleul-Nord, Don-Sainghin, Hénin-Beaumont, La Bassée, Libercourt, Orchies, Saint-Amand-les-Eaux, Saint-Omer, Seclin, Tourcoing, Templeuve. Les gares de Bailleul-Nord, d'Hazebrouck, de Templeuve et d'Orchies ne sont desservies que par l'offre régionale alors que les autres PEM de rabattement vers les métropoles le sont à la fois par un réseau urbain local et par les services routiers régionaux.

Au cours des vingt dernières années, de nombreux projets d'aménagement de PEM et d'abords de gares **ont été réalisés** et portés localement. **Plus récemment, de nombreux projets ont été réalisés** que ce soit **sur les principaux sites ou sur des points d'arrêts ferroviaires secondaires** :

- à ce jour, 24 gares et 12 points d'arrêt ont été traités. Tous les PEM régionaux du bassin de mobilité ont ainsi été traités, ainsi que les PEM de rabattement vers les métropoles de ce bassin. A noter qu'une nouvelle phase d'aménagement des abords des gares de Béthune, de Douai et d'Hazebrouck est en cours.
- 5 projets sont à des stades avancés de réflexion sur les gares d'Arras, de Bully-Grenay, de Lesquin, de Libercourt et sur la halte ferroviaire de Landas.
- au niveau des points d'arrêts, 12 ont été réaménagés afin d'améliorer l'accès et l'usage de ces sites.
- les gares de Baisieux, d'Isbergues et les points d'arrêt de Pont de Sallaumines et de Corons de Méricourt font actuellement l'objet d'une opération d'aménagement.
- des études sont également en cours concernant les gares de Lillers et Noeux-les-Mines

Il faut également prendre en compte les pôles d'échanges non ferroviaires, qui ne sont pas suffisamment repérés actuellement (par exemple : la place de l'Europe à Bruay-La-Buisssière, desservie par les offres TADAO et régionales).

Enjeux et perspectives

La démarche d'élaboration d'un COM peut permettre collectivement de :

- **recenser tous les PEM présents** dans le bassin de mobilité, y compris les pôles d'échanges routiers ;
- **préciser le rôle de chacun de ces PEM** en s'appuyant, en particulier, sur le référentiel du SRADDET ;
- **s'entendre sur une hiérarchisation des interventions** en identifiant les projets à engager ou à mettre en œuvre sur la période 2024-2029 ;
- **s'intéresser à l'accessibilité de ces sites**, au droit du PEM mais également dans une logique du **« dernier kilomètre »** afin d'assurer leur bon rayonnement au sein des territoires ;
- vérifier que les PEM disposent bien de l'ensemble des **aménagement et services requis pour favoriser l'intermodalité** : info voyageurs, proximité des arrêts TCU, parking…
- **traiter la question de la gestion du site** afin d'assurer une bonne coordination, notamment en cas de situation dégradée, pour l'entretien, la mise en sécurité, etc.

CHAPITRE



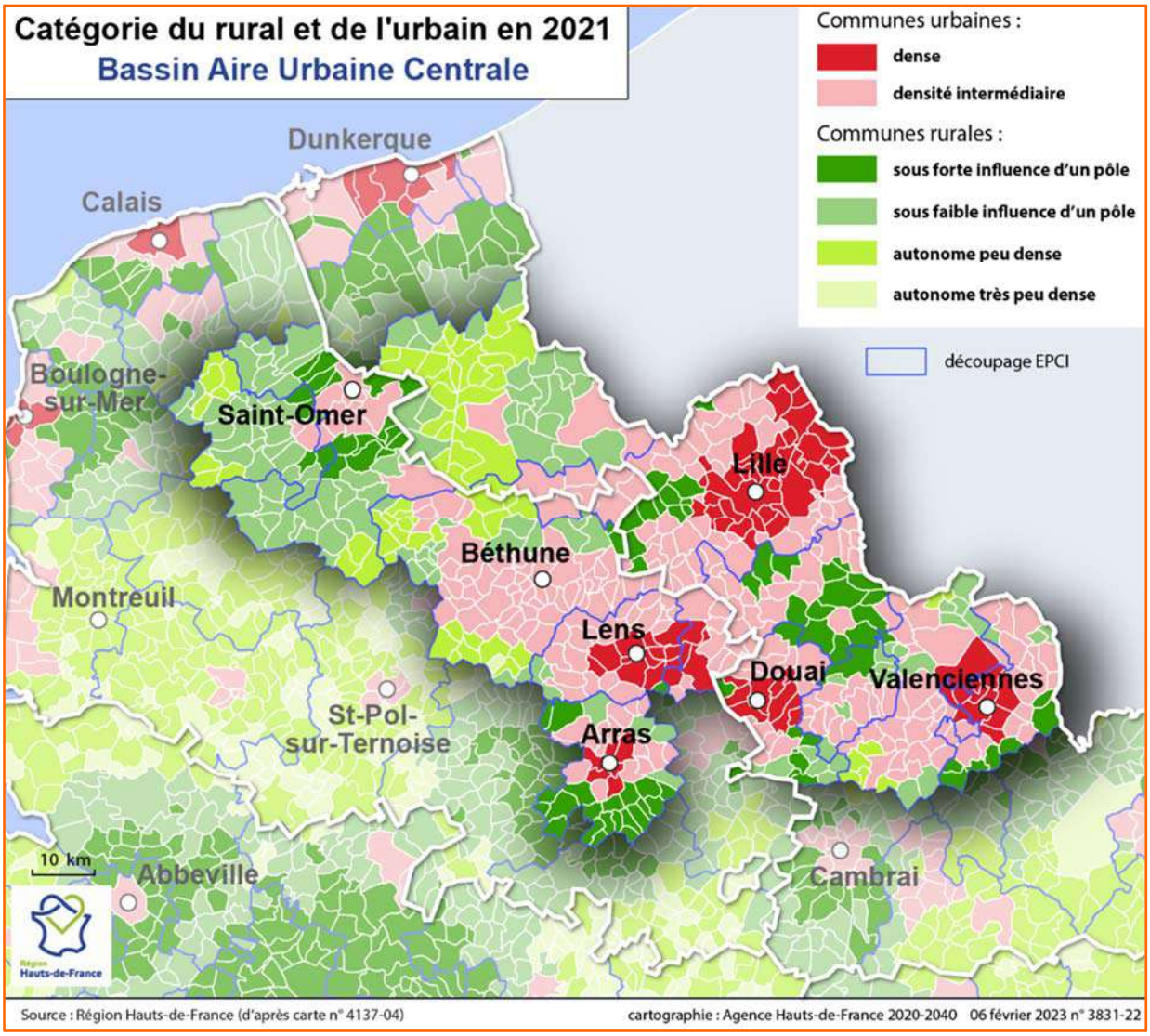
F

Les vulnérabilités et les dispositifs de mobilité solidaire

L'objectif de ces fiches est de développer les sujets liés à la mobilité solidaire. Une fiche consacrée aux nombreux services et dispositifs d'accompagnement existant sur le territoire illustre en particulier la richesse et la complexité de ce domaine.

Ce chapitre met l'accent sur certains publics vulnérables et sur des caractéristiques du bassin qui peuvent constituer un frein à la mobilité : ruralité, vulnérabilités sociales, fragilité numérique, dépendance à la voiture, handicap...

▶ F.1. Les ruralités



▶ F.1. Les ruralités

Eléments de contexte

Le **caractère rural** d'un territoire renvoie à **plusieurs dimensions** : **faible densité, importance des espaces peu artificialisés, éloignement des pôles d'emplois ou d'équipements**…

Depuis 2021, l'**Insee** définit les espaces ruraux par un **nouveau zonage**. Il s'appuie d'abord sur une grille communale de densité qui prend en compte la population communale et sa répartition dans l'espace. Elle s'appuie sur la distribution de la population à l'intérieur de la commune en découpant le territoire en carreaux de 1 kilomètre de côté. Elle repère ainsi des zones agglomérées. L'importance de ces zones agglomérées, au sein des communes, va permettre de les caractériser selon **quatre niveaux de densité (très peu dense, peu dense, de densité intermédiaire, dense)**. Parmi ces quatre niveaux, les communes rurales sont les communes très peu denses et peu denses.

Pour mieux appréhender la grande diversité des espaces ruraux, un critère de type fonctionnel permet de distinguer quatre catégories de communes rurales en fonction de l'importance des liens avec les pôles d'emplois, mesurée à partir du zonage en aires d'attraction des villes. Selon cette définition, **3 158 communes sont rurales en Hauts-de-France**, soit 83% des communes de la région, contre 90 % en France hors Ile-de-France. Elles occupent 26 300 km², c'est-à-dire **82 % de la superficie** de la région, un peu moins que la moyenne de France hors Ile-de-France. Ces communes rurales regroupent près de **30 % de la population** régionale (10 points de moins que la France hors Ile-de-France).

Caractérisation du bassin de mobilité

A l'échelle du bassin de l'Aire Urbaine Centrale, près de **9 habitants sur 10 habitent une commune urbaine** selon la typologie de l'INSEE, un habitant sur deux vivant même dans une commune urbaine dense (principalement au cœur de la Métropole lilloise et des agglomérations d'Arras, Douai, Lens et Valenciennes).

Seulement 2 % de la population du bassin de l'Aire Urbaine Centrale habitent une commune rurale autonome peu dense et 5 % de la population résident dans une commune rurale sous faible influence d'un pôle d'emploi.

Ces communes rurales autonomes ou sous faible influence d'un pôle sont situées dans la Flandre intérieure et le sud de l'Audomarois.

Même dans des territoires a priori très urbains comme la MEL, il existe des communes plus rurales en son sein où il est par exemple difficile, sans véhicule automobile, de considérer un rabattement sur une aire de covoiturage ou une gare.

▶ F.1. Les ruralités

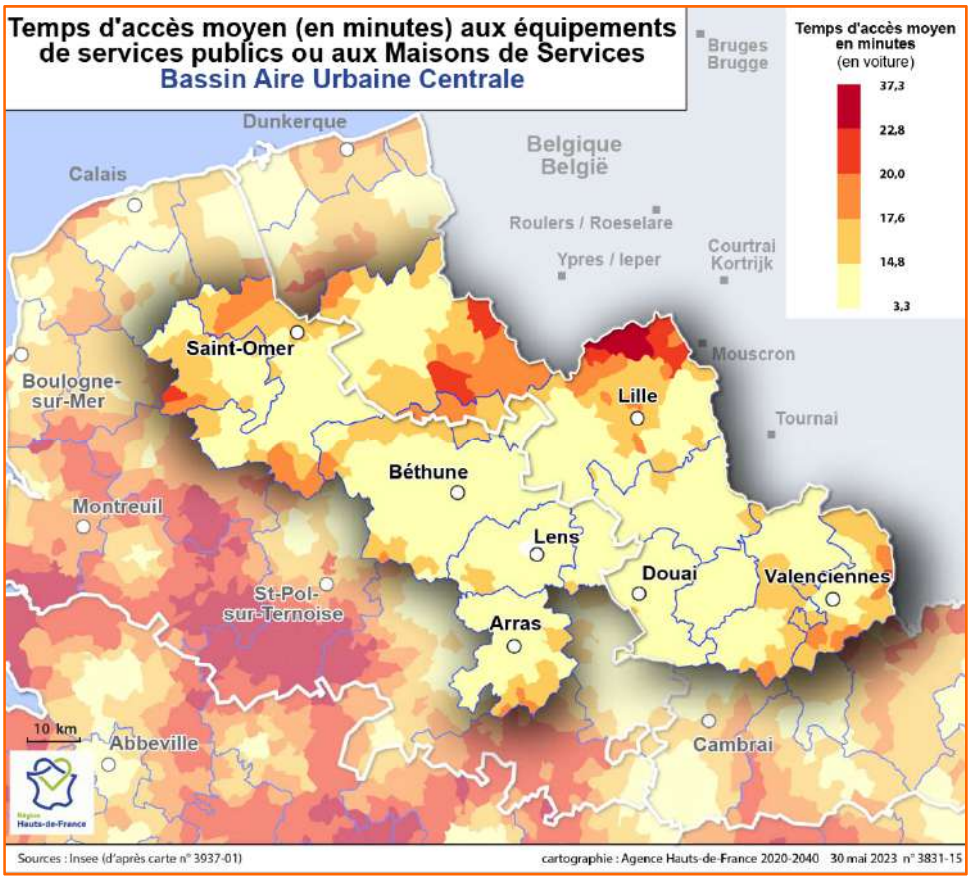
Enjeux et perspectives

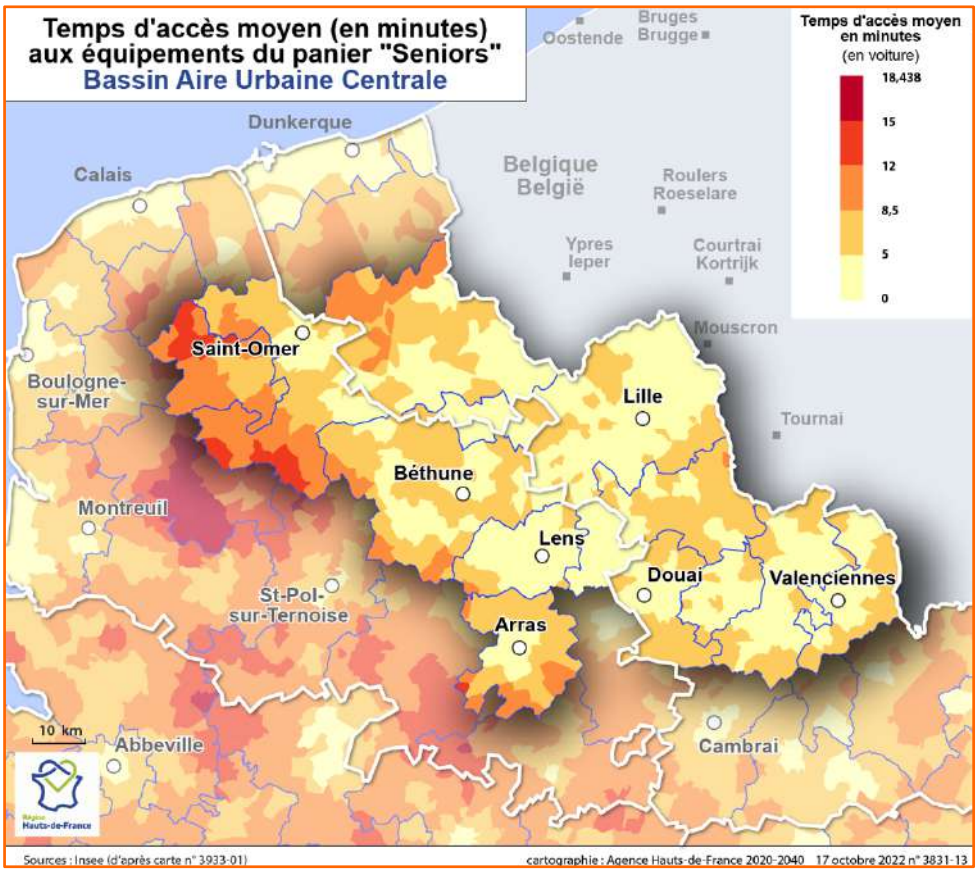
Les espaces ruraux remplissent des fonctions essentielles à la région : contribution à la qualité de vie et à l'attractivité, vecteurs stratégiques du tourisme, de l'agroalimentaire, de la production d'énergies renouvelables, de l'artisanat, et d'aménités environnementales …

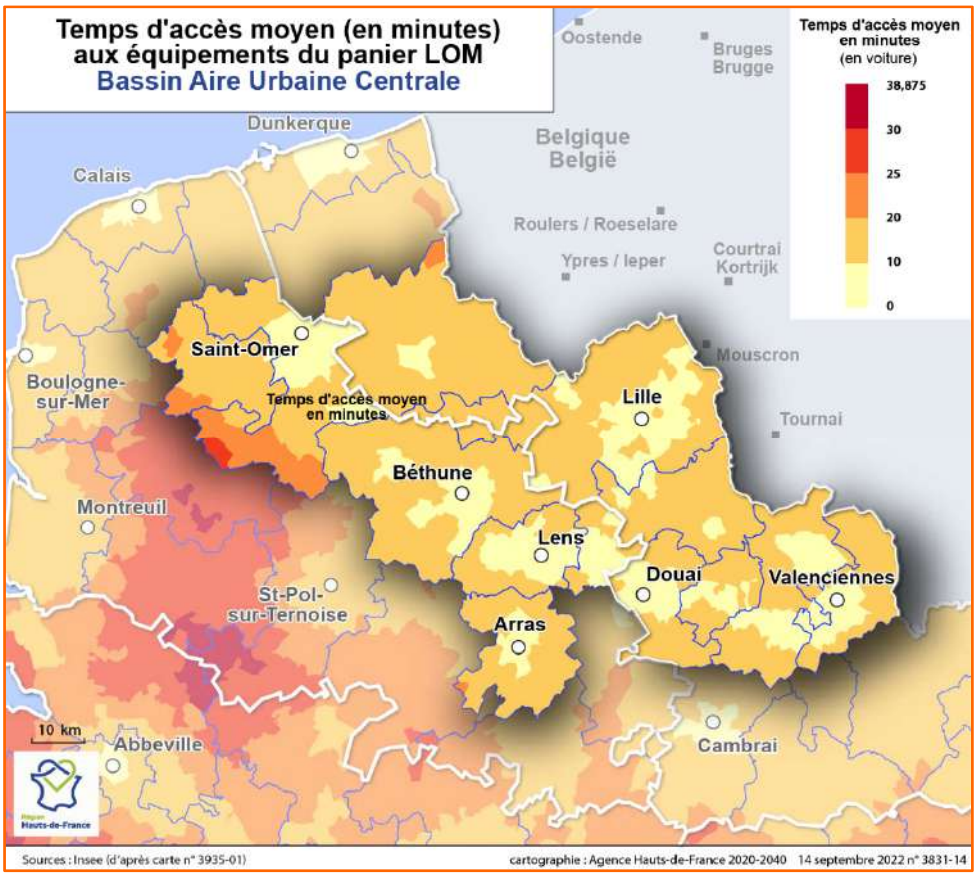
Ces fonctions sont à préserver et à valoriser, tout en prenant en compte la très grande hétérogénéité de ces espaces. Pour cela, le SRADDET s'appuie sur un maillage de pôles intermédiaires, caractérisés par un bon niveau d'équipements et de services, et représentant une centralité structurante pour leur territoire environnant et complémentaire des grandes agglomérations. La stratégie régionale d'aménagement vise à renforcer ces polarités : la construction de logements (de différents types) doit être réalisée prioritairement dans ces polarités en cohérence avec les divers besoins du marché et des dynamiques démographiques observées ; la concentration de commerces et de services est à encourager en développant des solutions de mobilité vers ces polarités.

Dans les espaces ruraux les moins denses et les plus isolés, le SRADDET encourage l'expérimentation de nouvelles formes de développement local afin de valoriser les capacités des territoires et de s'appuyer sur de nouvelles sources de développement endogène. Le maintien et la diversification des emplois et des activités agricoles, le développement de l'artisanat, des productions agricoles, d'énergies renouvelables, du tourisme local sont à privilégier, en mettant en valeur et en respectant les milieux et le patrimoine. Enfin, les offres de mobilité adaptées, **de même que l'accompagnement des habitants en matière d'information** (où acheter mon titre de transport ? comment me déplacer ?), **doivent y être encouragées**.

▶ F.2. L'accès aux équipements







Eléments de contexte

Trois paniers d'équipements sont ici proposés pour **identifier des territoires à enjeux en termes d'accessibilité à des équipements structurants. Des temps d'accès moyens aux différents équipements sont calculés à partir des distances routières** (exprimées en kilomètres et en temps de trajet aux heures pleines) fournies par le distancier Métric de l'Insee. Ils ont donc un caractère théorique car, en pratique, les trajets ne se font pas forcément en voiture, et certains critères ne sont pas pris en compte dans la modélisation (lieux de travail ou de scolarisation, recherche d'une place de parking …). Ils permettent cependant d'appréhender des situations très diverses en matière d'accessibilité.

1. **Le panier « services publics »** (Insee) **comprend 6 équipements** :

- police, gendarmerie ;
- direction régionale/départementale des finances publiques ;
- réseau de proximité Pôle Emploi / réseau partenarial Pôle Emploi ;
- maison de justice et du droit / antenne de justice ;
- bureau de poste, relais poste, agence postale ;
- les MSAP (Maisons de services au public) ou Maisons France Services qui délivrent une offre de proximité à tous les publics. En raison de leur caractère structurant, un poids équivalent à l'ensemble des 5 autres équipements leur est accordé dans le calcul du temps moyen aux équipements de ce panier.

2. **Le panier « LOM »** (réalisé par l'Agence Hauts-de-France 2020-2040) comprend 13 types d'équipements de niveau intermédiaire ou supérieur :

- Tribunal de Grande Instance
- lycée d'enseignement général et/ou technologique
- lycée d'enseignement professionnel
- UFR
- école d'ingénieurs
- urgences
- maternité
- spécialiste en cardiologie
- spécialiste en radiodiagnostic et imagerie médicale
- gare de voyageurs d'intérêt régional
- bassin de natation
- cinéma
- bibliothèque

L'objectif de **ce panier dit « LOM » est de définir des mobilités nécessaires pour accéder à des équipements de niveau intermédiaire ou supérieur**, qui n'ont pas vocation à être de grande proximité nécessairement.

3. **Le panier « seniors »** (Insee) comprend **16 équipements liés à la santé, les sports et loisirs et les services** principalement à destination des personnes de 65 ans et plus :

- magasin d'optique
- urgence
- médecin omnipraticien
- spécialiste cardiologie
- infirmier
- masseur kinésithérapeute
- pharmacie
- laboratoire d'analyses médicales
- personnes âgées - hébergement
- personnes âgées - soins à domicile
- personnes âgées - service d'aide
- bassin de natation
- boulodrome
- tennis
- cinéma
- salle ou terrain multisports

Ces équipements sont tirés de la **Base permanente des équipements 2020 (BPE 2020)** réalisée par l'Insee. Elle comporte un large éventail d'équipements et de services rendus à la population. Le champ actuel recouvre les domaines des services, marchands ou non, des commerces, de la santé et de l'action sociale, de l'enseignement, du sport, des loisirs, du tourisme, des transports et de la culture.

Caractérisation du bassin de mobilité

On observe une **bonne accessibilité aux différents équipements** des 3 paniers analysés sur une très grande partie du bassin (avec notamment une forte présence d'équipements dans les cœurs d'agglomération des bassins), avec néanmoins l'identification de **quelques territoires à enjeux** :

- Le **nord de la métropole lilloise et de Cœur de Flandre pour le panier « Services publics »**
- Le **sud de l'Audomarois pour les panier « Seniors » et « LOM »**.

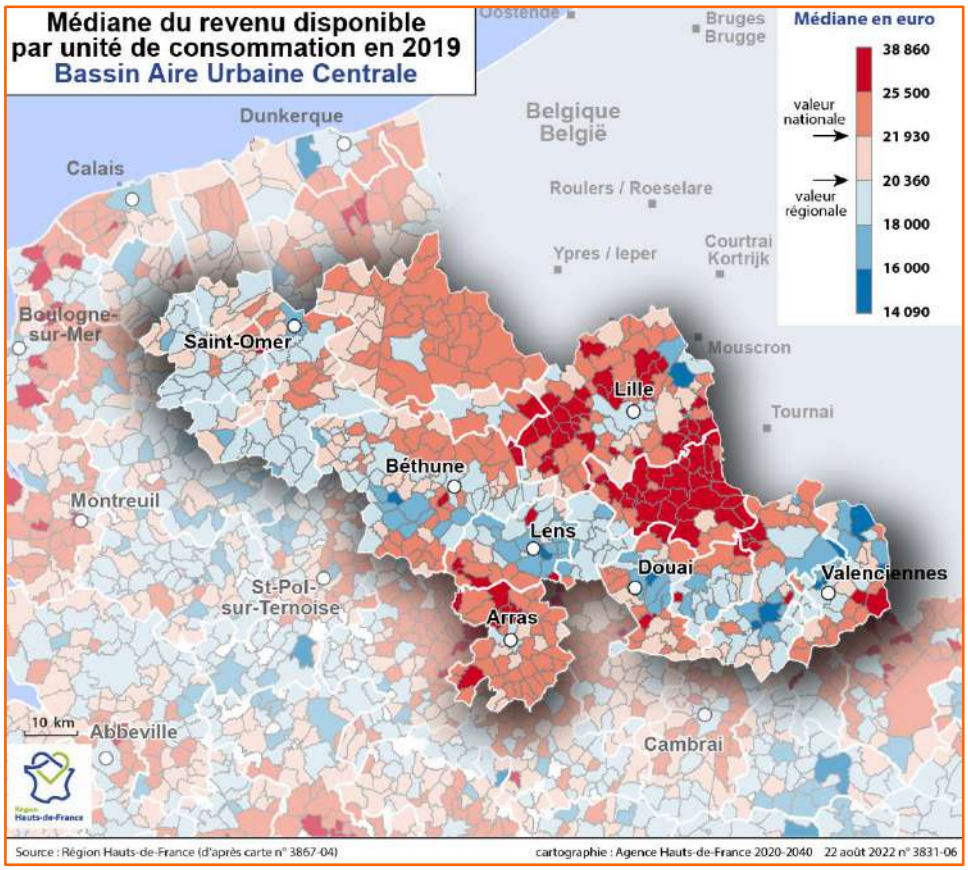
La forte densité de population sur le bassin de l'Aire Urbaine Centrale, induit une densité plus élevée de services d'où ce constat positif de bonne accessibilité aux équipements des paniers services publics, seniors et LOM.

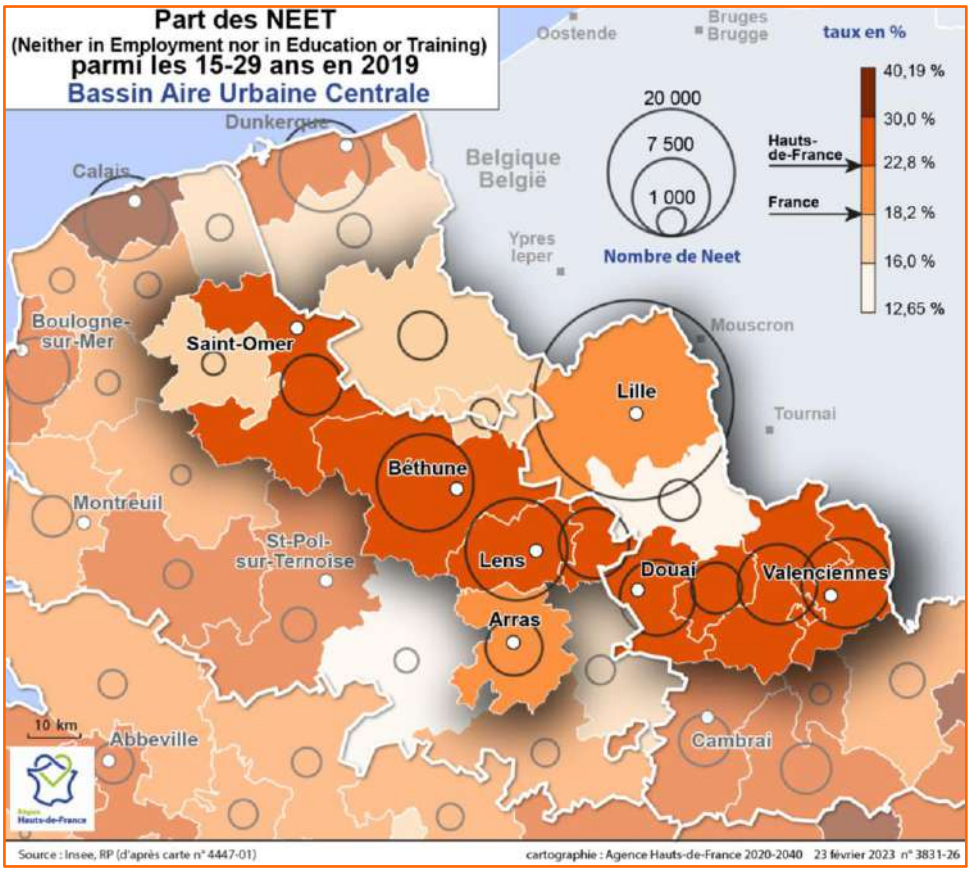
Enjeux et perspectives

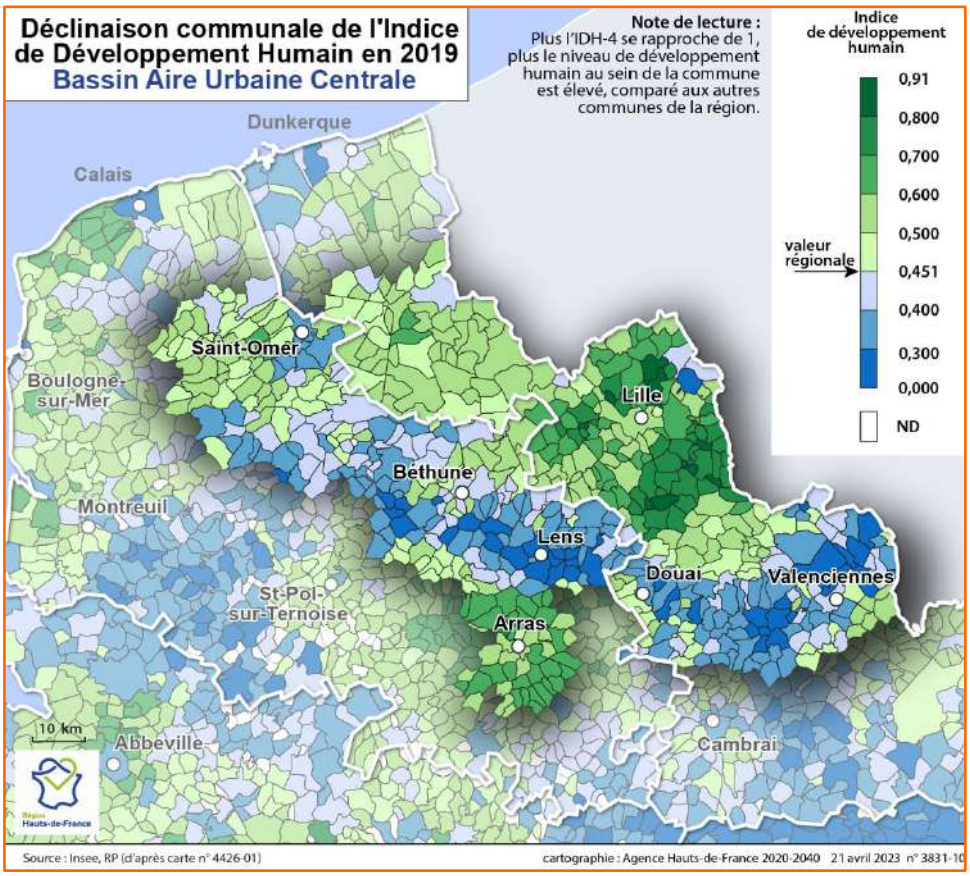
L'accès aux équipements et aux services est un facteur clé de la qualité de vie des habitants et de l'attractivité du territoire. La qualité de vie sur les territoires tient en effet pour beaucoup à l'accessibilité des équipements et des services, c'est-à-dire à la possibilité d'atteindre les lieux disposant d'une fonction particulière nécessaire au bien-être des habitants (administration, services publics, commerces, loisirs, santé, etc.).

Un éloignement et une dispersion des équipements et services entrainent des déplacements plus longs en distance et en temps, plus fréquents, voire à un renoncement, pour les habitants. Il y a un **enjeu de structuration et de renforcement des pôles de services en cohérence avec l'offre de mobilité et en lien avec l'ossature du SRADDET**.

▶ F.3. Les vulnérabilités sociales







Eléments de contexte

Selon une enquête menée par le Laboratoire de la Mobilité inclusive et l'institut Elabe, **un français sur cinq déclare rencontrer des difficultés à se déplacer**. Ces difficultés peuvent souvent être liées à une précarité monétaire.

Près d'un **quart des Français déclare avoir déjà renoncé à un travail ou à une formation faute de moyen pour se déplacer**. Le taux est même plus élevé chez les populations les plus jeunes (près d'un jeune sur 2) et socialement les plus fragiles (54 % des personnes vivant dans un foyer avec moins de 1 000 euros par mois).

Par ailleurs, **près d'un Français sur cinq déclare avoir déjà renoncé à se rendre à un entretien d'embauche** ou dans une structure d'aide à la recherche d'emploi (Pôle emploi par exemple) faute de moyen pour se déplacer, en particulier chez les plus jeunes et les ménages les plus défavorisés.

Le contexte actuel de crise énergétique, d'inflation et de hausse du prix du carburant renforce ces risques de difficultés de mobilité chez les ménages les plus précaires.

Plus globalement, la crise sanitaire liée à la Covid-19 a mis en évidence de fortes inégalités sociales face aux problématiques de mobilité. De nombreuses personnes se sont notamment retrouvées isolées, privées de liens sociaux et familiaux durant les différents épisodes de confinement.

Les enjeux sociaux en Hauts-de-France restent particulièrement prégnants. La région **Hauts-de-France** est très concernée par les phénomènes de pauvreté : avec **18,1 % de sa population vivant sous le seuil de pauvreté**, soit un million d'habitants, elle est la deuxième région métropolitaine la plus pauvre après la Corse.

▶ F.3. Les vulnérabilités sociales

Au-delà de la pauvreté monétaire, cette population présente d'autres fragilités : déficit de formation, éloignement durable du marché du travail, notamment pour les femmes, ou retard scolaire. L'insertion des jeunes apparait particulièrement difficile : 28 % des 18-25 ans ne sont ni en formation, ni en emploi, soit six points de plus qu'au niveau national. Les difficultés sont d'autant plus importantes que la région est celle qui compte relativement le plus de jeunes de 18-25 ans, après l'Ile-de-France : ils représentent un habitant sur dix.

Si la région Hauts-de-France affiche globalement **le niveau de développement humain le plus faible** des régions de France métropolitaine, les contrastes sont importants à l'échelle infrarégionale, avec des territoires concentrant, en un espace et à une période donnée, des populations avec un certain degré de ressources monétaires, éducatives et sanitaires.

La déclinaison communale de l'indicateur de développement humain (IDH-4) permet de mesurer ces contrastes à l'échelle des territoires.

L'IDH-4 constitue en effet une déclinaison régionale de l'Indicateur de Développement Humain du PNUD (Programme des Nations Unies pour le Développement). Il reprend les trois grandes dimensions de cet indicateur : la santé, l'éducation et le niveau de vie, à savoir la capacité à bénéficier d'une vie longue et saine, la capacité d'accès à l'éducation et aux connaissances et enfin la possibilité d'accéder aux ressources matérielles indispensables pour atteindre un niveau de vie décent.

À une échelle territoriale fine, l'IDH-4 synthétise un état de développement humain relatif à des populations qui, à un moment donné, y résident, sans nécessairement y inscrire l'ensemble de leur cycle de vie.

Dans le cadre des enjeux de mobilité solidaire, **la LOM vise à également apporter des améliorations à l'accessibilité à la mobilité pour les personnes en situation de handicap**. En Hauts-de-France, les bénéficiaires de l'Allocation aux Adultes Handicapés (AAH) représentent près de 4 % de la population des 20-64 ans en 2020, contre 3,3 % en moyenne en France métropolitaine.

Caractérisation du bassin de mobilité

L'analyse des revenus disponibles par unité de consommation illustre d'importantes disparités en matière de niveau de vie sur le bassin de l'Aire Urbaine Centrale.

A l'échelle du bassin de mobilité, le revenu disponible médian (par Unité de Consommation) des ménages est inférieur à la moyenne régionale (20 110 € contre 20 360 € en 2019) et à la moyenne nationale (21 930 €).

Les niveaux de revenus sont inférieurs à la moyenne régionale **sur une très grande partie de l'ancien Bassin Minier, du Béthunois au Valenciennois, et dans une moindre mesure sur le sud de l'Audomarois.** En lien avec la faiblesse des niveaux de vie sur ces territoires, la part des revenus redistribués (allocations chômage, prestations et minimaux sociaux) y est très souvent plus élevée qu'en moyenne régionale. Conséquence de ces revenus plus faibles, la pauvreté (définie à 60 % du revenu médian disponible) est relativement plus présente sur cette partie du bassin de mobilité, le taux de pauvreté dépassant les 20 % sur la Communauté d'Agglomération de Lens-Liévin, la Communauté d'Agglomération de Valenciennes, la Communauté d'Agglomération de la Porte du Hainaut et la Communauté d'Agglomération d'Hénin-Carvin.

La Métropole Européenne de Lille est caractérisée par de fortes disparités sur son territoire avec des revenus plus faibles sur Roubaix ou Wattrelos mais aussi au sein des communes qui la composent : **un habitant sur cinq de la Métropole Européenne de Lille vit dans un quartier prioritaire** (QPV) tel que défini par la loi de programmation pour la politique de la ville et la cohésion urbaine du 21 février 2014.

L'analyse des revenus disponibles par unité de consommation illustre d'importantes disparités en matière de niveau de vie sur le bassin de l'Aire Urbaine Centrale.

A l'échelle du bassin de mobilité, le revenu disponible médian (par Unité de Consommation) des ménages est inférieur à la moyenne régionale (20 110 € contre 20 360 € en 2019) et à la moyenne nationale (21 930 €).

Les niveaux de revenus sont inférieurs à la moyenne régionale **sur une très grande partie de l'ancien Bassin Minier, du Béthunois au Valenciennois, et dans une moindre mesure sur le sud de l'Audomarois.** En lien avec la faiblesse des niveaux de vie sur ces territoires, la part des revenus redistribués (allocations chômage, prestations et minimaux sociaux) y est très souvent plus élevée qu'en moyenne régionale. Conséquence de ces revenus plus faibles, la pauvreté (définie à 60 % du revenu médian disponible) est relativement plus présente sur cette partie du bassin de mobilité, le taux de pauvreté dépassant les 20 % sur la Communauté d'Agglomération de Lens-Liévin, la Communauté d'Agglomération de Valenciennes, la Communauté d'Agglomération de la Porte du Hainaut et la Communauté d'Agglomération d'Hénin-Carvin.

La Métropole Européenne de Lille est caractérisée par de fortes disparités sur son territoire avec des revenus plus faibles sur Roubaix ou Wattrelos mais aussi au sein des communes qui la composent : **un habitant sur cinq de la Métropole Européenne de Lille vit dans un quartier prioritaire** (QPV) tel que défini par la loi de programmation pour la politique de la ville et la cohésion urbaine du 21 février 2014.

Les revenus disponibles des ménages sont beaucoup plus élevés dans les communes entourant Arras et Lille, dans la Pévèle ou dans le Cœur de Flandre.

L'éloignement de l'emploi pour les jeunes (15-29 ans) est un vrai enjeu social sur ce bassin de mobilité : plus d'un jeune sur cinq n'y est ni en emploi ni en formation. La part de NEETs *(« Neither in Employment nor in Education or Training »)* est même supérieure à 25 % sur les 7 intercommunalités qui composent en grande partie le Bassin Minier.

L'analyse de l'IDH-4 illustre des disparités en termes de développement humain sur le bassin de l'Aire Urbaine Centrale.

Une grande majorité des communes du Bassin minier concentre des vulnérabilités sur les trois dimensions de l'IDH-4 : santé, éducation et niveau de vie. Ces territoires ont notamment une surmortalité tous âges importante comparée à la moyenne nationale.

Le nord-est de la métropole lilloise, le sud et le nord-est de l'Audomarois sont également caractérisés par un IDH-4 très en retrait de la moyenne régionale.

A contrario, l'indice de développement humain est beaucoup plus élevé sur les territoires entourant Arras et Lille (en particulier dans la Pévèle et le Carembault) ou dans une moindre mesure en Flandre Intérieure, notamment grâce à un niveau de revenu plus élevé et une moindre proportion de non-diplômés. En regard de la France hexagonale, il n'est pas observé de surmortalité tous âges au nord de la métropole lilloise et en Pévèle-Carembault contrairement à ce qui est mesuré sur une très grande partie du territoire régional.

▶ F.3. Les vulnérabilités sociales

Enjeux et perspectives

Les indicateurs mettent en avant des difficultés importantes relatives à la vulnérabilité des publics dans ce bassin de mobilité. Le PAMS pourra préciser les publics vulnérables du bassin pour **prioriser les cibles prioritaires** du plan d'actions.

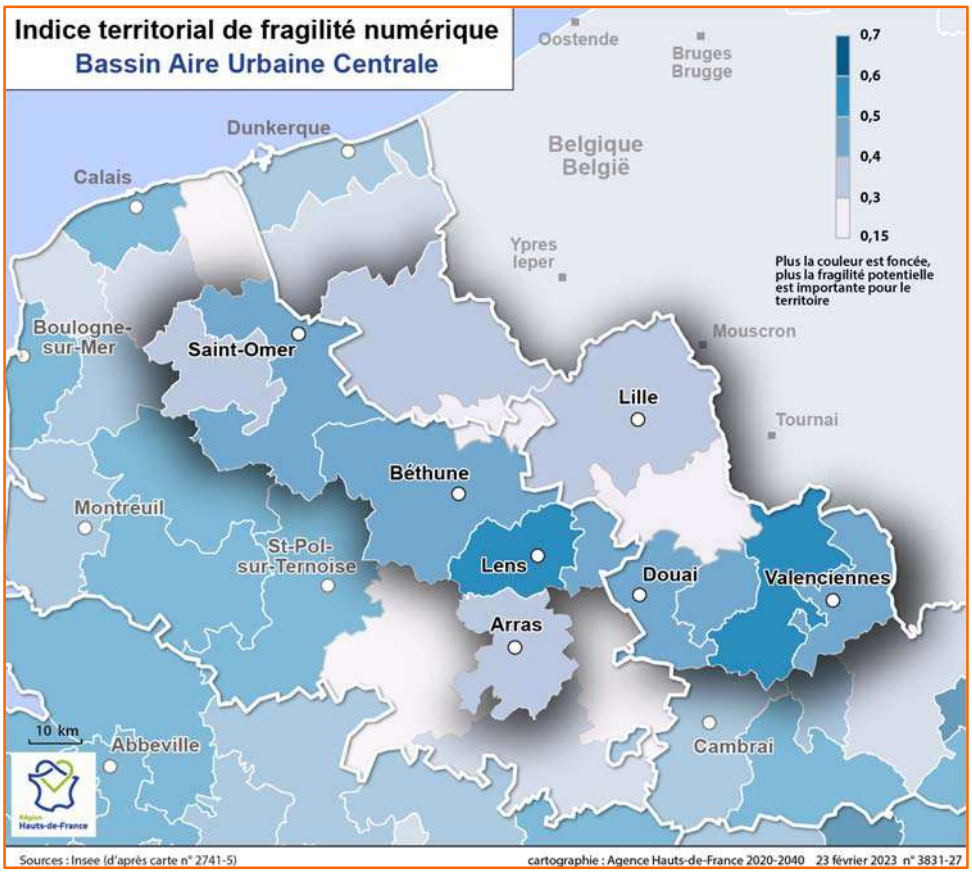
La part relativement importante de NEETs *(« Neither in Employment nor in Education or Training »)* dans ce bassin de mobilité est un indicateur important sur la nécessité de **proposer des outils favorisant la mobilité des jeunes, éloignés de l'emploi et des formations.**

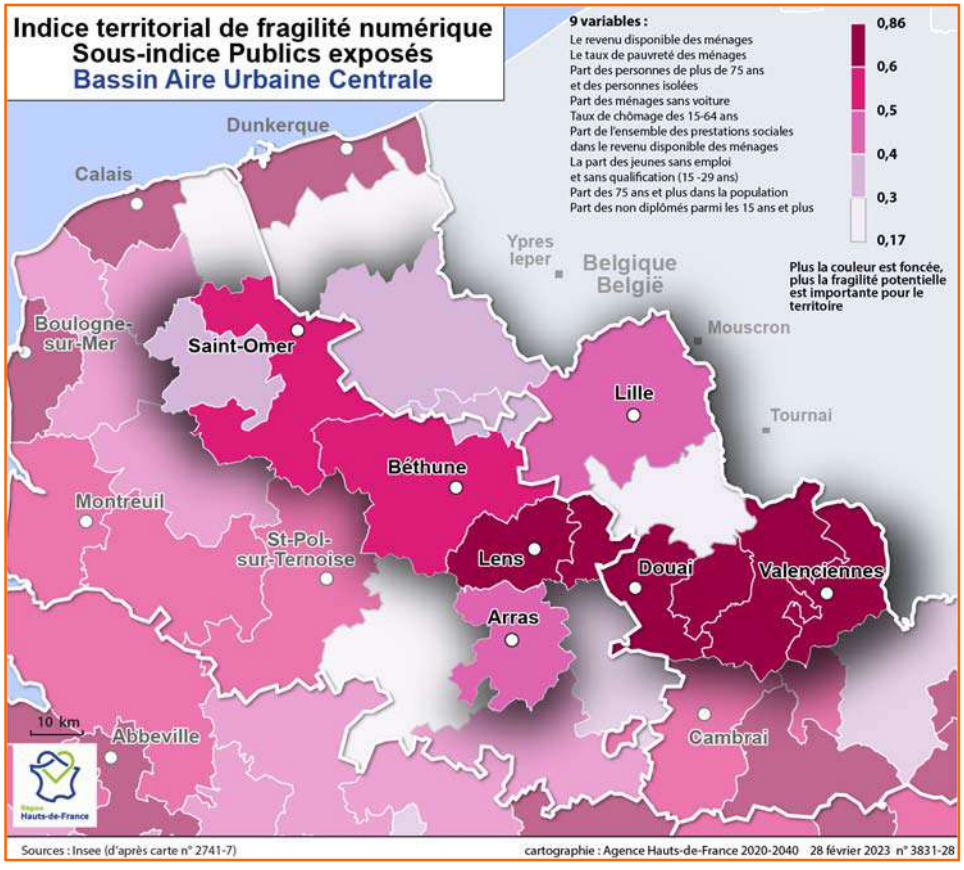
Alors que le coût de l'énergie est de plus en plus élevé, les informations relatives aux revenus de la population sont décisives. Il sera plus opportun pour **les populations avec des revenus faibles**, particulièrement concentrées sur certains territoires du bassin (Bassin minier ou quartiers de la politique de la Ville), de **disposer de transports en commun**, souvent avec des **tarifications sociales adaptées voire la gratuité**, que d'utiliser une voiture individuelle engendrant des dépenses élevées. Concernant la gratuité, celle-ci peut s'appliquer à un public jeune (par exemple les moins de 18 ans de la MEL), ou pour la totalité de la population (pour le SMTD, pour Artois Mobilités en 2026, avec déjà des remboursements possibles pour 2 EPCI en 2025).

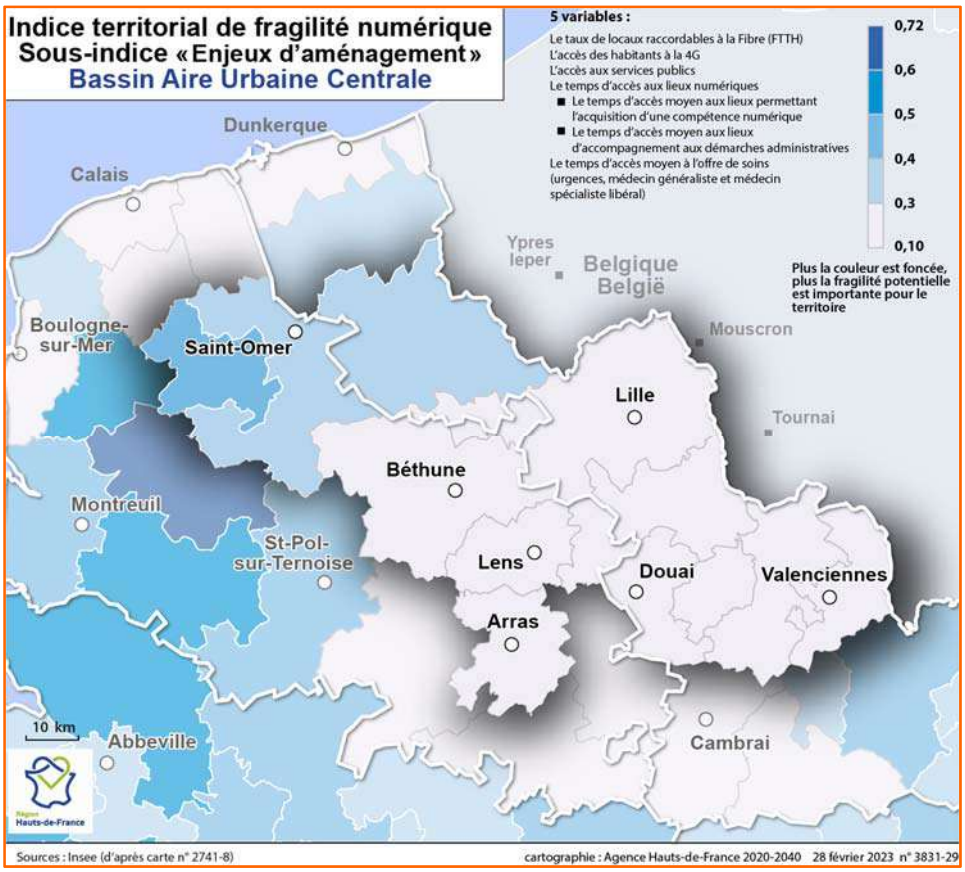
La mise en place d'une tarification solidaire avec des tarifs adaptés à différents publics (demandeurs d'emploi, jeunes, détenteurs de la carte CMI invalidité etc.) contribue à l'effectivité des politiques de mobilité inclusive portées par les AOM locales.

Il existe également un enjeu important d'acquisition d'habiletés à la mobilité, avec des accompagnements spécifiques à réaliser auprès d'un public en difficultés (qui est par exemple réalisé avec des plateformes telles que MobiliMEL ou l'Espace Mobilités de l'Artois).

▶ F.4. La fragilité numérique







Eléments de contexte

Notre société a été bouleversée en profondeur par la crise de la Covid-19 et les multiples mesures qui ont été prises pour endiguer la pandémie (confinements, couvre-feux, fermetures de certains commerces, etc.). Télétravail, école à distance, développement du « click and collect », réunions de travail ou consultations médicales en visio, de nombreux usages digitaux se sont développés ces trois dernières années. Les modes de connexion se sont aussi fortement diversifiés, notamment avec le développement des usages nomades, et la crise sanitaire a également intensifié l'achat de biens en ligne, et par conséquent la livraison de colis.

L'édition 2021 du baromètre du numérique réalisé par le Centre de Recherche pour l'Etude et l'Observation des Conditions de Vie (CREDOC) met en évidence **une progression des usages quelle que soit la fréquence d'utilisation** allant de +7 points en un an (smartphone) à +17 points (tablette). L'utilisation quotidienne de ces équipements progresse également, très fortement s'agissant de l'ordinateur (+19 points en un an), en partie portée par la diffusion du télétravail ou l'enseignement en ligne pendant la crise sanitaire.

Le développement des usages du numérique s'est donc considérablement intensifié alors qu'il connaissait déjà un essor important avant la crise sanitaire : en 2019, 7 personnes sur 10 en France se connectaient à internet quotidiennement ou presque, alors qu'elles étaient moins de la moitié en 2009.

▶ F.4. La fragilité numérique

Si la numérisation de nombreuses activités peut faciliter la vie quotidienne pour certains, elle peut la rendre beaucoup plus difficile pour d'autres. **Une partie de la population peut avoir des difficultés à accéder à internet**, pour des raisons de disponibilité du réseau ou pour des raisons de coûts d'acquisition d'équipements numériques, voire d'abonnements. Par ailleurs, **le manque de compétences numériques peut aussi être un frein** extrêmement important à l'utilisation de ces outils dans la vie de tous les jours.

Une étude, réalisée par l'INSEE en 2020, montre que **dans les Hauts-de-France, 17 % de la population âgée de 15 ans ou plus est en situation d'illectronisme, soit 800 000 habitants**. Parmi eux, plus de 9 personnes sur 10 n'ont pas utilisé internet dans l'année. Les autres utilisent internet mais n'ont les connaissances numériques de base dans aucun des 4 domaines de compétences définis par Eurostat, à savoir la recherche d'information, la communication, la résolution de problèmes et l'usage de logiciels.

L'indice territorial de fragilité numérique comprend 4 axes :

- **accéder aux interfaces numériques** : cet axe permet d'identifier les territoires mal couverts par les réseaux dans lesquels les populations en situation de précarité auraient des difficultés pour accéder aux équipements numériques ;
- **accéder à l'information et aux services publics** : cet axe permet d'identifier les territoires mal couverts par une offre de services publics en fonction de la taille de population des communes et des populations isolées ;
- **avoir des compétences administratives et être exposé aux exigences du numérique** : cet axe permet de cibler les populations qui pourraient avoir des difficultés avec les démarches administratives tout en étant exposés à la réalisation de ces démarches (recherche d'emploi, bénéficiaire de minima sociaux, …) ;
- **avoir des compétences numériques** : cet axe permet d'identifier les populations qui pourraient être en difficulté avec l'utilisation d'Internet ou même des équipements numériques.

Chacun des 4 axes de l'analyse prend en compte différentes variables qui désignent des caractéristiques susceptibles d'expliquer la fragilité numérique. Cet indice permet ainsi d'identifier des territoires à enjeux sur les questions autour de la vulnérabilité numérique, et d'estimer le degré de cumul de fragilité sur les différentes dimensions de l'indice.

Caractérisation du bassin de mobilité

A la lecture de l'indice de fragilité numérique, le bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale connait une exposition potentielle à la fragilité numérique très différenciée selon les territoires. Elle apparait en effet très modérée sur toute la partie nord du bassin allant des Flandres à la Pévèle. **Le bassin apparait plus exposé sur sa partie sud en particulier sur les agglomérations de Lens-Liévin et de la Porte du Hainaut**. Sur ces territoires, la fragilité numérique potentielle s'y explique essentiellement par une surreprésentation de publics exposés aux exigences du numérique dans différentes démarches dématérialisées à réaliser (jeunes sans emploi et sans qualification, demandeurs d'emploi, bénéficiaires de minima sociaux). La part relativement plus importante de non-diplômés peut également être un frein aux usages des interfaces numériques, tout comme les revenus des habitants relativement plus faibles peuvent avoir à un impact sur l'équipement des ménages en outils numériques.

A l'échelle du bassin, les enjeux d'aménagement apparaissent relativement modérés : le bassin est globalement caractérisé par une bonne couverture des communes en réseau Fibre optique jusqu'au domicile Ftth et des temps d'accès relativement courts aux lieux avec acquisition de compétences numériques ou d'accompagnements aux démarches dématérialisées. L'accès aux différents services publics y apparait également relativement rapide comparé à d'autres territoires de la région.

Il serait intéressant d'avoir une meilleure visibilité sur la diversification des usages en terme de population. A priori la population dite vulnérable aurait moins facilement la capacité de se doter d'un ordinateur et pratiquerait plus sur le smartphone ou la tablette qui sont plus accessibles financièrement. Dès lors, un soin devrait être systématiquement apporté à l'accessibilité numérique selon les outils utilisés, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Différents acteurs du territoire installent des bornes numériques dans des accueils du public et améliorent le dispositif de démarches en ligne (exemple de la MEL).

Il existe également déjà des initiatives dans le domaine de la lutte contre l'illectronisme notamment des médiateurs numériques (cf. Espace Mobilité de l'Artois).

Enjeux et perspectives

Les enjeux relatifs à l'accès au numérique et à la mobilité sont importants, et pourraient être traités notamment dans le PAMS de ce bassin de mobilité.

Le premier enjeu pour les voyageurs en situation d'illectronisme est d'avoir accès à une information à jour et exhaustive (horaires, recherche d'itinéraires mais aussi informations en cas de situation dégradée, promotions tarifaires…). Sans maîtrise du numérique, il est en effet difficile pour des voyageurs, ou potentiels voyageurs, d'imaginer utiliser les transports en commun. **Des accompagnements** (qui existent déjà dans certains territoires) pourraient éventuellement être développés **pour ces publics en difficultés**. Le maintien de **supports papier** pourrait également être envisagé.

Sans maîtrise du numérique, une partie de la population ne sera pas en capacité d'utiliser des titres dématérialisés. Il est important de tenir compte de cette difficulté notamment dans la mise en place des nouvelles billettiques.

Le maintien d'une présence physique, avec des agences commerciales, est intrinsèquement lié à la difficulté d'accès de l'information pour certains publics.

▶ F.5. La mobilité solidaire : services et accompagnements



La Clé du Permis – La Sentinelle – Module de sécurité routière

▶ F.5. La mobilité solidaire : services et accompagnements

Eléments de contexte

Le droit au transport, tel que défini par le Code des Transports, ne se limite pas à l'accès aux transports collectifs, il s'étend à l'accès des personnes les plus vulnérables à l'emploi et la formation, aux services et fonctions de proximité, voire à leur accompagnement. **Pour ces publics plus fragiles, les enjeux de la mobilité sont** :

- **sociaux** pour répondre aux freins psychologiques et permettre à tous de pouvoir se déplacer. En Hauts-de-France, le taux d'illettrisme est de 5,1 % et peut même atteindre 6,9 % dans l'Aisne, par rapport au niveau national de 3,6 %. L'illettrisme empêche de lire un plan, de comprendre l'organisation des lignes de transport, les horaires, d'acheter un billet, etc.
- **territoriaux** dans un objectif de développement et d'aménagement du territoire équilibré. En Hauts-de-France, plus de 96 % de la population régionale habite à 10 kilomètres ou moins d'une desserte ferroviaire, et 20 % de la population régionale, 31,5 % des emplois et 45 % des lycéens se trouvent à moins d'un kilomètre d'une gare. Dans le même temps, la part modale moyenne de la voiture dans les déplacements domicile-travail en 2016 s'élève à 78%.
- **économiques** pour faciliter l'emploi et la formation. En Hauts-de-France, 82 % des personnes employées doivent se déplacer pour se rendre sur leur lieu de travail, quotidiennement. Elles y consacrent en moyenne près de 40 minutes chaque jour. Chez les personnes en insertion, une sur deux a déjà refusé un emploi ou une formation en raison de problèmes pour se déplacer, et 28 % a déjà abandonné une activité pour cette raison.

Par ailleurs, la LOM pose un nouveau cadre d'action pour les autorités organisatrices de mobilité (AOM) en leur donnant la capacité d'agir en matière de mobilité solidaire.

Afin de pallier l'ensemble de ces entraves à la mobilité, **des solutions** existent et **peuvent être mises en place par les AOM**, particulièrement **à destination des publics dits « vulnérables »** (demandeurs d'emplois, jeunes sortis du système scolaire sans qualification, salariés en insertion, bénéficiaire d'une allocation handicap, de l'APA, d'une allocation d'invalidité, etc.) :

- l'organisation de services de mobilité solidaire tels que le transport à la demande (TAD), ou les plateformes de mobilité, lieu d'accompagnement proposant un panel de services[1] ;
- la contribution à des services de mobilité solidaire organisés par une autre collectivité au titre de sa compétence sociale ou par un acteur privé ou associatif (plateforme de mobilité, garage solidaire, association mettant en place du transport d'utilité sociale) ;
- la mise en œuvre de services de conseil et d'accompagnement individualisé à la mobilité ;
- le versement d'aides individuelles à la mobilité, à caractère social par exemple : chèque mobilité, aides à l'obtention du permis de conduire et à l'achat de véhicules.

Cette liste n'est pas exhaustive.

[1] La Région s'implique depuis 2018 sur cette problématique par le biais d'une ligne budgétaire "mobilité inclusive" spécifique. Elle accompagne, depuis, la montée en puissance de ces besoins : ainsi, en 2022, plus de 330 000 euros sont attribués à une quinzaine d'associations travaillant sur ce registre à travers le territoire régional.

▶ F.5. La mobilité solidaire : services et accompagnements

Caractérisation du bassin de mobilité

Le premier tableau présenté ci-après liste de façon non exhaustive les **différents services et accompagnements en matière de mobilité solidaire**[2] sur le territoire du bassin. On peut constater leurs présences **dans de très nombreux territoires, à l'échelle de la commune ou de l'EPCI**.

Il est important de rappeler que ce tableau n'est pas exhaustif, il ne reprend par exemple pas certains dispositifs portés par les AOM concernant les publics scolaire, personnes en situation de handicap, publics dans des territoires publics de la ville… Le transport à la demande (TAD) a été inclus dans les dispositifs de mobilité solidaire, pouvant répondre à des besoins de publics plus spécifiques, relativement souvent utilisés par des publics plus vulnérables. Néanmoins, le TAD ne doit pas être confondu avec le Transport d'utilité public (TUS) réservé à des catégories de personnes spécifiques ou avec le SAD PMR réservé aux détenteurs d'une carte invalidité CMI.

Le deuxième tableau[3] présente les dispositifs d'accompagnement mis en place par les Départements et la Région, à destination des particuliers, mais aussi des associations et collectivités principalement. On constate ainsi des politiques volontaristes dans ces domaines pour permettre à chaque habitant, quelle que soit sa situation, de pouvoir avoir accès à la mobilité.

Parmi les services présents sur le territoire permettant une mobilité de tous les publics, on recense par exemple des garages solidaires, des auto-écoles solidaires, des tarifications adaptées, des locations de véhicules, des aides au permis, des micro-crédits, de l'accompagnement à la mobilité…

Par ailleurs, il existe une particularité dans le bassin Aire Urbaine Centrale, avec dans sa partie pas-de-calaisienne d'une plateforme de mobilité départementale, **« Ma Mobilité 62 »**, impulsée et soutenue par l'Etat dans le cadre de la stratégie de lutte contre la pauvreté et par le Département du Pas-de-Calais. Cette **plateforme de mobilité départementale** est **composée de 5 plateformes territoriales couvrant l'ensemble du Département du Pas-de-Calais.**

Enjeux et perspectives

La LOM enjoint les Départements et la Région à copiloter les plans d'actions communs en matière de mobilité solidaire (PAMS)[4].

Ces véritables feuilles de route opérationnelles de la mobilité solidaire doivent être finalisées fin 2024 - début 2025 dans les 10 bassins de mobilité que compte la région.

Au-delà de l'accès à l'emploi par la mobilité, premier objectif affiché par la loi, l'ambition est d'amener les acteurs de la mobilité solidaire à **renforcer leur culture commune par le décloisonnement du social et de la mobilité**, et à prendre en considération de nouveaux paradigmes qu'induisent les modes actifs, la voiture décarbonée, le déploiement d'infrastructures cyclables, la mise en œuvre des zones à faibles émissions mobilité, le développement d'aides au remplacement de véhicules, etc.

Le bassin Aire Urbaine Centrale bénéficie d'une implication très forte du Département du Nord et du Pas-de-Calais, travaillant depuis de nombreuses années sur ces problématiques. La conjugaison de ces atouts,

[2] Liste établie à partir :
- d'un questionnaire Mobilité Solidaire envoyé aux EPCI en juin 2022,
- du recensement de services publiés sur Tous Mobiles pour l'Emploi,
- de la cartographie des plateformes de mobilité publiée par le Laboratoire de la Mobilité Inclusive –LMI),
- de recherches variées sur le web.

[3] Liste établie à partir des échanges bilatéraux entre Région et Départements.

[4] Ils définissent les conditions dans lesquelles un conseil et un accompagnement personnalisé à la mobilité peuvent être apportés, et ils prévoient notamment les mesures permettant au service public de l'emploi de fournir ces prestations à tout demandeur d'emploi, à toute personne éloignée de l'emploi ou aux jeunes en contrat d'apprentissage.

additionnée des compétences en matière d'intermodalité de la Région, permettra assurément d'aboutir à un PAMS partagé par les nombreux partenaires associés.

Il conviendra notamment de **compléter la liste des dispositifs et services relatifs à la mobilité solidaire sur l'Aire Urbaine Centrale**, à ce jour certainement incomplète. Une **cartographie des acteurs** est indispensable, et une vision globale des actions et compétences de chacun, ce qui permettra potentiellement de :

- **outiller les prescripteurs de la mobilité**,
- permettre aux institutions de **comprendre** quels sont **les besoins** éventuellement non couverts en terme de mobilité solidaire,
- **permettre aux acteurs de la mobilité solidaire de renforcer leurs synergies**

Un travail est actuellement en cours pour formaliser un annuaire des mobilités avec Hauts-de-France Mobilités. Des process devront être mis en place pour formaliser les remontées d'informations, afin que cet annuaire puisse être utilisé par les prescripteurs de mobilité et éventuellement directement par le bénéficiaire final.

Différents acteurs du territoire mettent en exergue le fait que cet annuaire ne doit pas être décorrélé des travaux qui sont menés par ailleurs sur d'autres plateformes d'informations des usagers, ou des prescripteurs, comme le sont par exemple la plateforme numérique Soliguide (guide de la solidarité en ligne dont le déploiement est accompagné notamment par le Département du Nord, la MEL et l'Etat) ou encore DORA (plateforme de l'inclusion portée par l'Etat). Ces différents outils devront être interopérables, et gagner en visibilité vis-à-vis des acteurs en contact direct avec le public.

▶ F.5. La mobilité solidaire : services et accompagnements

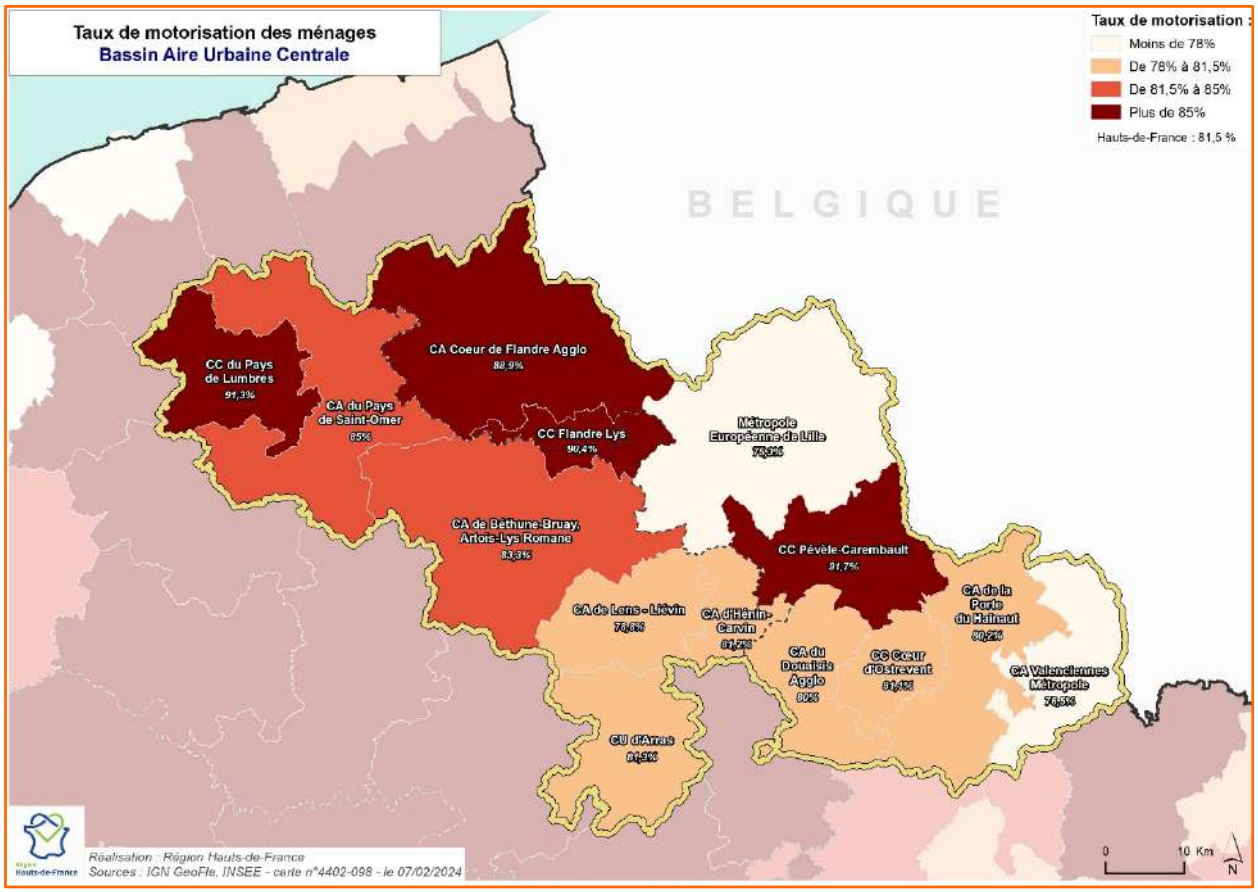
Liste des dispositifs de mobilité solidaire du bassin Aire Urbaine Centrale portés par des EPCI, Syndicats Mixtes, Syndicats Mixtes de type SRU, Associations, Entreprises

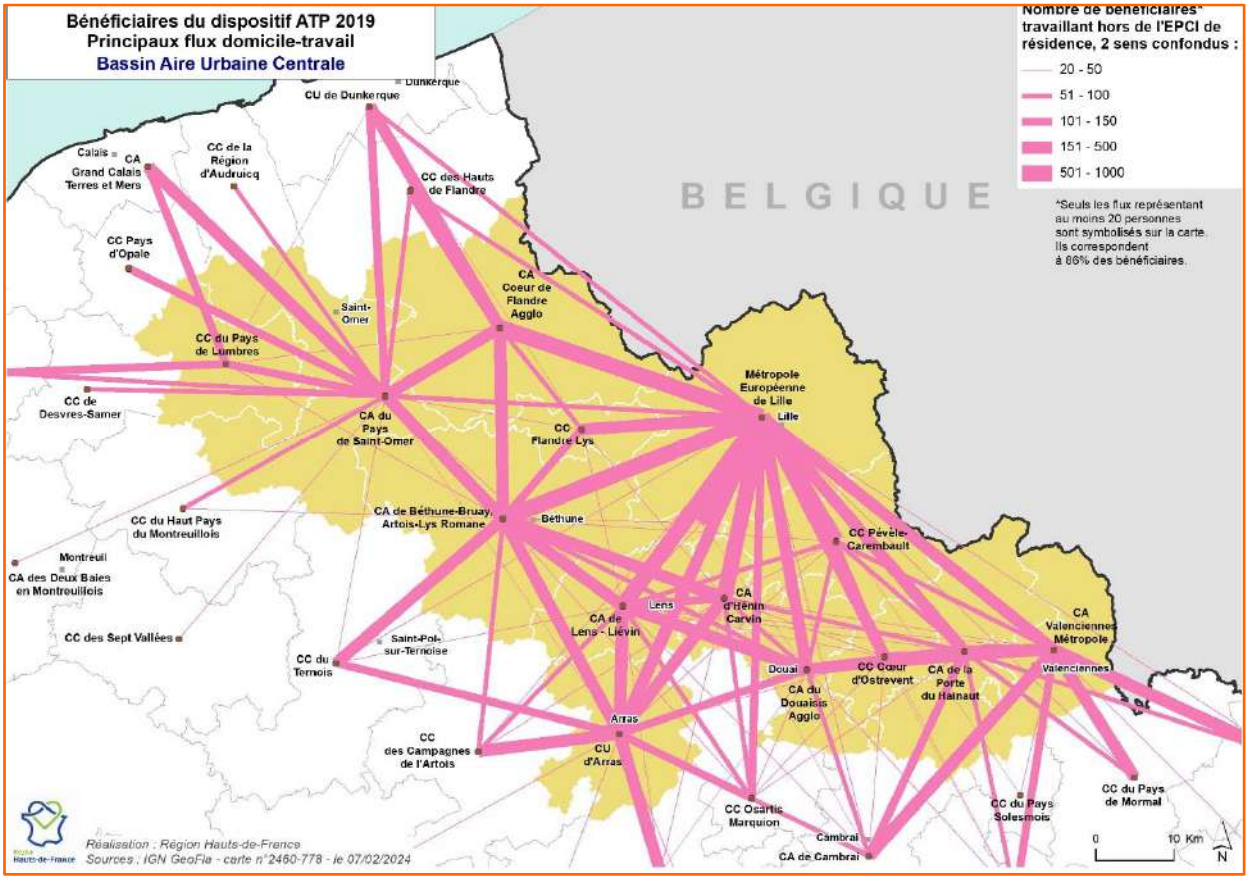
Territoire couvert	Organisme	Services	Aides financières	Diagnostic mobilité	Accompagnement à la mobilité	Transport solidaire	Services de location	Services d'achat	Services de réparation
Aire-sur-la-Lys (CAPSO)	Garages Norauto	Garage solidaire							X
Anzin (CA Valenciennes Métropole)	Commune d'Anzin	Aides financières	X						
Armentières (MEL)	CCAS d'Armentières	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation			X				
Artois Mobilités	Artois Mobilités	Transport à la demande (TAD)				X			
Aulnoy-lez-Valenciennes (CA Valenciennes Métropole)	Garages Norauto	Tarifications							X
	Association Informer Soutenir Insérer (ISI)	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation			X				
	Association Informer Soutenir Insérer (ISI)	Transport solidaire				X			
Bailleul (Coeur de Flandre Agglo)	Garages Norauto	Garage solidaire							X
Barlin (CABBALR)	CCAS de Barlin	Transport solidaire				X			
Béthune (CABBALR)	Garages Norauto	Garage solidaire							X
	CCAS de Béthune	Transport solidaire				X			
	Commune de Béthune	Aides financières	X						
Bruay-la-Buissière (CABBALR)	Commune de Bruay-la-Buissiere	Aides financières	X						
	CCAS de Bruay-la-Buissière	Transport solidaire				X			
CA Béthune-Bruay, Artois Lys Romane	Artois Mobilités	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation			X				
	EMA - Espace Mobilité de l'Artois	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X				
	Artois Mobilités	Gratuité (remboursement des abonnements à partir de janvier 2026)				X			
	Artois Mobilités	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation			X				
CA de la Porte du Hainaut	La clef du permis	Auto-école solidaire			X				
	Wimoov Valenciennes	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X				
	Wimoov Valenciennes	Location de véhicule					X		
	Wimoov Valenciennes	Micro-crédit	X						
	Wimoov Valenciennes	Transport solidaire				X			
	SIMOUV via son délégataire TRANSVILLES	Tarification	X						
	SIMOUV via son délégataire TRANSVILLES	Tarifications	X						
	SIMOUV via son délégataire TRANSVILLES	Tarifications	X						
	SIMOUV via son délégataire TRANSVILLES	Transport solidaire				X			
CA de Lens - Liévin	Artois Mobilités	Gratuité (remboursement des abonnements à partir de janvier 2025)				X			
	PLIE de Lens Liévin et d'Hénin-Carvin	Aides financières	X						
	CA de Lens-Liévin	Aide financière	X						
	EMA - Espace Mobilité de l'Artois	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X				
	Garage solidaire du bassin minier	Garage solidaire						X	X
	Garage solidaire du bassin minier	Location de véhicule					X		
	Initiative solidaire FASTT	Aide au permis de conduire	X						
	Initiative solidaire FASTT	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X				
	Initiative solidaire FASTT	Location de véhicule					X		
	Tadao	Tarifications	X						
CA d'Hénin-Carvin	Mission Locale d'Hénin-Carvin	Aides financières	X						
	EMA - Espace Mobilité de l'Artois	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X				
	Artois Mobilités	Gratuité (remboursement des abonnements à partir de janvier 2025)				X			
CA du Douaisis	Garage solidaire du douaisis (les clés de la mobilités)	Garage solidaire						X	X
	Plateforme mobilité du Douaisis (SMTD)	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation			X				
CA du Pays de Saint-Omer	Défi Mobilité	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X				
	Défi Mobilité	Location de véhicule					X		
	Solidarité et Jalons pour le Travail (SJT)	Auto-école solidaire			X				
	Solidarité et Jalons pour le Travail (SJT)	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation			X				
CA Valenciennes Métropole	Wimoov Valenciennes	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X				
	Wimoov Valenciennes	Location de véhicule					X		
	Wimoov Valenciennes	Micro-crédit	X						
	Wimoov Valenciennes	Transport solidaire				X			
	CAPEP	Auto-école solidaire			X				
	CAPEP	Location solidaire					X		
	SIMOUV via son délégataire TRANSVILLES	Tarification	X						
	SIMOUV via son délégataire TRANSVILLES	Tarifications	X						
	SIMOUV via son délégataire TRANSVILLES	Tarifications	X						
	SIMOUV via son délégataire TRANSVILLES	Transport solidaire				X			
	La clef du permis	Auto-école solidaire			X				
	POINFOR	Garage solidaire							X
CC Coeur de Flandre Agglo	Wimoov Hazebrouck	Location de véhicule					X		
CC Cœur d'Ostrevent	Plateforme mobilité du Douaisis (SMTD)	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation			X				
CC de Flandre Intérieure	Wimoov Hazebrouck	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X				
	Wimoov Hazebrouck	Micro-crédit	X						
	Wimoov Hazebrouck	Transport solidaire				X			
CC du Pays de Lumbres	Défi mobilité	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X				
	Défi mobilité	Location de véhicule					X		
	Solidarité et Jalons pour le Travail (SJT)	Auto-école solidaire			X				
	Solidarité et Jalons pour le Travail (SJT)	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation			X				
	Familles rurales Surques et environ	Location de véhicule					X		
	Familles rurales Surques et environ	Transport solidaire				X			
	Familles rurales Surques et environ	Transport solidaire				X			
Comines (MEL)	CCAS de Comines	taxi solidaire				X			
Courrières (CA Hénin-Carvin)	AFEJI Mobilité services	Garage solidaire						X	X
	AFEJI Mobilité services	Location solidaire					X		
CU d'Arras	CU d'Arras	Tarifications	X						
	FJEP - Foyers de jeunes et d'éducation populaire	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X				
	Société Artis	Transport à la demande (TAD)				X			
	Société Artis	Transport solidaire				X			
Département du Nord	Département du Nord	Aide à la mobilité	X						
	Département du Nord	Aide au permis de conduire	X						
	Département du Nord	Transport solidaire				X			
	Hauts-de-France Mobilités/Maison France Services	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X				
Département du Pas-de-Calais	Département du Pas-de-Calais	Aide au permis de conduire	X						
	Département du Pas-de-Calais	Transport solidaire				X			
	Fédération Départementale Familles rurales PDC	Micro-crédit social	X						
Divion (CABBALR)	CCAS de Divion	Transport solidaire				X			
Douai (CA Douaisis Agglo)	Commune de Douai	Aides financières	X						
Englos (MEL)	Garages Norauto	Garage solidaire							X
Faches Thumesnil (MEL)	Garages Norauto	Garage solidaire							X
Fretin (MEL)	ASSIFEP	Navette				X			
Lambersart (MEL)	Garages Norauto	Garage solidaire							X
Leers (MEL)	Garages Norauto	Garage solidaire							X
Lens (CALL)	Garages Norauto	Garage solidaire							X
Liévin (CALL)	Garages Norauto	Garage solidaire							X
Lille (MEL)	Commune de Lille	Aides financières	X						
	Maison des mobilités durables - pôle Euraflandres	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation							
Loos (MEL)	Garages Norauto	Garage solidaire							X
Marcq-en-Baroeul (MEL)	Commune de Marcq-en-Baroeul	Aides financières	X						
Marles-les-Mines (CABBALR)	CCAS de Marles-les-Mines	Transport solidaire				X			
Mazingarbe (CALL)	Commune de Mazingarbe	Transport solidaire				X			
Merville (CC Flandre Lys)	CCAS Merville	Transport solidaire				X			
Métropole européenne de Lille	Centre social de la Maison rouge / Centre social des 5 bonniers	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation			X				
	Centre social Nautilus Roubaix	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation			X				
	Handipôle / Ilévia	Transport solidaire				X			
	Maison Nord Emploi Tourcoing - Roubaix	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation			X				
	MEL / Ilévia	Gratuité				X			
	MEL / Ilévia	Tarification	X						
	MEL / Ilévia	Transport solidaire				X			
	MobiliMEL	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X				
	SEWEP	Location solidaire (vélo)					X		
Noyelles Godault (CA Hénin-Carvin)	Garages Norauto	Garage solidaire							X
Petite-Forêt (CA Valenciennes Métropole)	Garages Norauto	Tarifications							X
Roncq (MEL)	Garages Norauto	Garage solidaire							X
Roubaix (MEL)	Commune de Roubaix	Aides financières	X						
Saint-Martin-lez-Tatinghem (CAPSO)	Garages Norauto	Garage solidaire							X
Seclin (MEL)	Garages Norauto	Garage solidaire							X
Sin-le-Noble (Douaisi Agglo)	Garages Norauto	Garage solidaire							X
Syndicat Mixte des Transports du Douaisis	APPE	Achat solidaire vélo						X	
	APSR	Auto-école sociale et solidaire			X				
	Droit D'vélo	Achat solidaire vélo						X	
	Ecaillon solidarité insertion	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation			X				
	Ecaillon solidarité insertion	Garage solidaire							X
	Ecaillon solidarité insertion	Location solidaire (scooter et voiture)					X		
	Ecaillon solidarité insertion	Transport solidaire				X			
	Lycée Paul Langevin de Maziers	Garage solidaire							X
	Mobilité en Nord	Auto-école sociale et solidaire			X				
	SIRA et association ACLAHME	Transport solidaire				X			
	SMTD	Tarifications	X						
	SMTD	Gratuité				X			
	SPAM	Transport solidaire				X			
	Wimoov	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X				
	Wimoov	Transport solidaire				X			
Tourcoing (MEL)	Commune de Tourcoing	Aides financières	X						
Villeneuve d'Ascq (MEL)	Garages Norauto	Garage solidaire							X
Wasquehal (MEL)	Bénévolat Ville de Wasquehal	Transport solidaire				X			

Liste des dispositifs de mobilité solidaire du bassin Aire Urbaine Centrale portés par la Région et les Départements

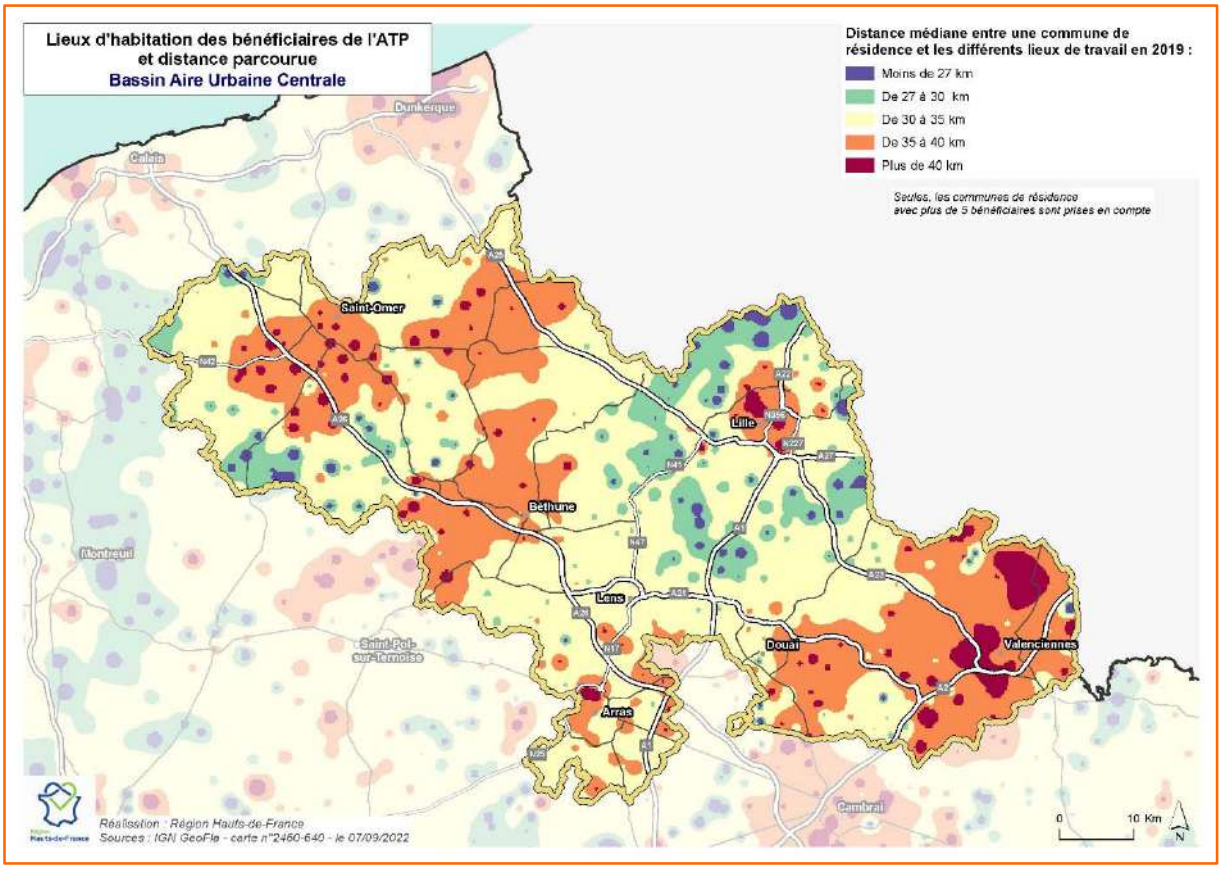
Intitulé du Dispositif/Action	Descriptif de l'action
Département du Nord	
Appel à projets Mobilité Innovante en Milieu Rural	Soutien à la mise en œuvre de projets en lien avec la mobilité dans les territoires ruraux (communes, EPCI, associations, ...) - thématique : insertion, culture, soutien personnes âgées, mobilité douce...
Stratégie de lutte contre la pauvreté en ERBM	plateforme mobilité inclusive avec Wimoov
AAP Insertion 2019-2021 des ARSA	Favoriser la mobilité des allocataires du RSA dans une persepective de retours et d'accès à l'emploi: - acquisition de compétences mobilité - disposer d'outils de mobilité (location/ mise à disposition de véhicules) - se doter d'un permis de conduire
Autonomie	Transport des personnes en situation de handicap Carte mobilité inclusive PH
Autonomie	Carte mobilité inclusive PA
Insertion des allocataires RSA	
Aide au permis de conduire et Soutien au transport	
Expérimentation pass pass France services itinérante des Flandres	Accompagnement à la mobilité et achat de titres de transports via le site pass pass (lecteur de carte)
Plans déplacements collèges	Accompagnement des collèges à la réalisation d'un diagnostic mobilité et accessibilité
Marchés de transport scolaire handicap	
Formation des personnes à mobilité réduite au permis de conduire	Formation des personnes à mobilité réduite au permis de conduire sur véhicule aménagé.
Sensibilisation à la prévention routière	Programme de sensibilisation à la prévention routière proposé aux résidents des habitats inclusifs, foyers de vie, foyers d'hébergement et résidence autonomie. L'objectif de cette action est d'encourager ces Personnes à se déplacer en toute autonomie quelques soit le mode de transport.
Projets de « démobilité » : épicerie itinérante, culture itinérante…	
Schéma Départemental de l'Amélioration de d'Accessibilité des Services au Public (SDAASP)	Schéma dans lequel figure l'orientation 4 / Des services de mobilité coordonnés et complétés par de nouvelles solutions collaboratives - Action n°8 : Engager une réflexion sur le développement des services de Transport à la demande ; - Action n°9 : Accompagner la mobilité des publics les plus fragiles par le développement de plateformes de mobilité-insertion ; - Action n°10 : Développer les alternatives à la voiture individuelle ; - Action n°11 : Assurer une meilleure intégration des solutions de mobilité.
Département du Pas-de-Calais	
Appel à projet Inclusion Durable - partie mobilité	- Transport à la Demande - Taxi Solidaire - Location de 2 et 4 roues - Garage Solidaire - Auto Ecole Sociale Itinérante - Bilan de Compétence Mobilité
Aide Financière Personnalisée (AFP)	Enveloppe territorialisée permettant le financement au cas par cas et dans le cadre d'un projet professionnel dont un volet mobilité : • L'assurance véhicule • L'achat de véhicule • La location de véhicule • Les frais de déplacement • L'aide au Permis B • Les frais de réparation de véhicule
Coup de Pouce mobilité	Aide au permis des jeunes de 15 à 25 ans via le Coup de Pouce Engagement citoyen. En contrepartie d'un engagement citoyen, le « Coup de Pouce » est destiné à financer une partie du permis B à hauteur de 500 € maximum. Pour cela, le jeune doit s'engager dans une activité citoyenne et bénévole au sein d'une structure à caractère associatif, communal ou intercommunal au sein du Pas-de-Calais.
Plateforme de Mobilité Départementale	Structuration d'une stratégie et offre complète sur la Mobilité Inclusive à l'échelle départementale : de l'information, orientation à l'expertise - développement en passant par l'accompagnement à la mobilité et apport d'aides individuelles. Déclinaison de cette offre par 5 plateformes territoriales membres pour une réponse de proximité
Schéma Départemental de l'Amélioration de d'Accessibilité des Services au Public (SDAASP)	Schéma dans lequel figure un axe spécifique intitulé "FAVORISER LA MOBILITÉ DE TOUS LES USAGERS DU PAS-DE-CALAIS" et qui souligne la nécessité de maintenir et d'améliorer la qualité des réseaux et infrastructures permettant les déplacements des Pas-de-Calaisiens, mais aussi de faciliter leur mobilité et le renouveau des pratiques.
Contractualisation	Partenariat entre le Département et acteurs associatifs et/ou institutionnels exprimant réciproquement des engagements en faveur d'un ou plusieurs projets communs
Plan vélo 2021-2027	Définition d'orientations stratégiques transversales s'articulant autour de la pratique du vélo dans le Département. Un axe est consacré au "vélo inclusif"
AMI CNSA CAP SUR LES METIERS DE L'AUTONOMIE » : Développement de plateformes des métiers de l'autonomie des personnes âgées et handicapées	Un axe de ce projet vise à développer des partenariats pour favoriser la mobilité des personnes orientées vers les métiers de l'autonomie PA/PH Apporter des solutions de Mobilité au personnel ou futur personnel de structures de l'aide à domicile et d'établissements médico-sociaux qui peinent à recruter et à fidéliser leurs professionnels
Sac Ados	le dispositif Sac Ados leur offre un soutien financier et méthodologique pour passer leurs premières vacances en autonomie.
MDPH - Prestation de compensation du Handicap	Finacement aménagement du véhicule adapté au handicap et ou frais de transport vers lieu de travail, deplacement quotidien, vacances...
Transport scolaire adapté	Organisation du transport scolaire des 3- 28 ans scolarisés après avis du médecin MDPH
Région Hauts-de-France	
Aide au Transport aux Particuliers	Depuis le 1er mars 2016 une aide au transport de 20 euros par mois est destinée aux salariés (CDI, CDD, Apprentis, intérimaires) qui habitent à plus de 20 km de leur lieu de travail, qui perçoivent un salaire inférieur ou égal à deux fois le SMIC, et qui n'ont pas d'autre choix que d'utiliser leur véhicule pour s'y rendre. Et depuis le 1er janvier 2019, l'aide a été élargie aux étudiants et aux parents conduisant leur enfant vers l'internat ou l'IME.
Soutien aux plateformes de mobilité	La ligne budgétaire « mobilité inclusive » existe depuis 2018 et 5 plates-formes de mobilité sont aidées par la Région en 2020. Ces structures proposent aux personnes ayant des difficultés de déplacements d'ordre physique, économique, cognitif ou culturel, des actions d'information et d'accompagnement individuel leur permettant de devenir autonomes. Les services proposés peuvent être de différents ordres : pédagogiques (ateliers de formation, information sur les offres de transport, covoiturage, orientation vers auto-école sociale…), matériels (prêt de véhicules…) et financiers (micro-crédits, accompagnement dans l'achat d'un véhicule…)
Tarification Coup de Pouce	La Région est autorité organisatrice pour les transports interurbains organisés par car (DTSI) ou par TER (DTR). Elle définit la gamme tarifaire de ses réseaux et les conditions d'accès à la gratuité des transports scolaires dans le cadre du règlement régional de transport. Pour une mobilité plus inclusive, la Région intervient directement auprès des habitants, au cœur de leur quotidien et en faveur de leur pouvoir d'achat, en proposant une tarification à 1 € le titre unitaire pour se déplacer en autocar sur les lignes interurbaines ainsi que des abonnements réduits pour les bénéficiaires du tarif Coupe de Pouce du TER.
Tarification Pass Emploi	La tarification Pass Emploi permet aux demandeurs d'emploi se rendant à un entretien d'embauche en empruntant le réseau TER HDF, d'obtenir un titre aller-retour gratuit. Les titres sont distribués par les agences Pôle Emploi et les missions locales. Ce dispositif est complémentaire au dispositif national proposé par Pôle Emploi (qui ne couvre que les déplacements de plus de 2h aller/retour ou de plus de 60km et pour les contrats d'une durée minimum de 3 mois consécutifs)
Mise en œuvre des schémas directeurs d'accessibilité (SDAP)	Les ex Régions Picardie et Nord-Pas-de-Calais ont établi chacune leur Schéma Directeur d'Accessibilité (SDAP). Les engagements, établis à horizon 2024, portent notamment sur : • L'aménagement des gares, • La formation des personnels, • La modernisation du parc de matériel roulant, • L'accompagnement et l'information dans les gares.
Aide individuel au Transport	Une aide individuelle au transport peut être versée au représentant légal de l'élève mineur ayant-droit, ou à l'élève s'il est majeur ayant-droit, en l'absence de transport régional ou s'il ne correspond pas aux horaires d'ouverture et de fermeture de l'établissement de secteur fréquenté.
Ateliers d'accompagnement à la mobilité	Faire connaitre l'offre de mobilité proposée par la Région (incluant les aides à la mobilité) et informer sur l'ensemble des solutions de mobilité sur un secteur donné.
En route pour l'emploi	Dispositif mis en place en 2017. Prêt d'un véhicule à raison de 2 € par jour ouvré et pour une durée de deux mois maximum, Initialement aider à la mobilité lorsque celle -ci conditionne une insertion ou une réinsertion professionnelle d'un Demandeur d'emploi. En 2018, extension du dispositif à d'autres publics (étudiants, apprentis) et pour une autre problématique (prêt aux salariés dont la voiture est en panne),
Aide au permis de conduire	La Région propose un prêt jusqu'à 1 000 euros pour aider les jeunes à passer leur permis de conduire. L'aide peut être accordée soit pour la préparation aux épreuves théorique (code) et pratique (conduite) du permis de conduire B, soit seulement pour la préparation de l'épreuve pratique (conduite) si l'épreuve théorique (code) a déjà été obtenue.
Dispositif Soutien Régional à l'Emploi et à l'Innovation (SREI)	Politique ayant un volet fonctionnement (3 millions d'€) et investissement (3,5 m d'€) pour 199 quartiers prioritaires. Chaque année, l'Etat lance un AAP pour financer des actions dans le cadre des contrats de ville, la Région et les autres collectivités territoriales financent également ces actions. Dans le cadre du volet fonctionnement, des actions portées par des associations ou des communes en lien avec la thématique "mobilité" peuvent être accompagner. Pour le dispositif SREI, ces actions se classent dans la priorité "Emploi - développement économique" car beaucoup d'entre-elles permettent de lever les freins à l'emploi
Aide pour passer le permis	Aide au permis pour les PH en recherche d'emploi ou maintien dans l'emploi

▶ F.6. La place de la voiture dans les territoires





▶ F.6. La place de la voiture dans les territoires



Eléments de contexte

La voiture est le moyen de transport privilégié pour les déplacements, notamment domicile – travail. Ainsi, en Hauts-de-France, **les actifs, pour se rendre à leur travail, sont 79% à utiliser un 4 roues motorisé** (voiture, camion ou fourgonnette) et parcourent en moyenne **23 km chaque jour**.

Le taux de motorisation des ménages, calculé par l'INSEE, est un indicateur permettant d'appréhender la place de la voiture dans la région. En 2019, 81,5% des ménages disposaient au moins d'une voiture dans les Hauts-de-France. Deux constats peuvent expliquer notamment pourquoi près de **20% des ménages des Hauts-de-France sont sans voiture** :

- un certain nombre de personnes sont sans permis de conduire et/ou n'ont pas les moyens d'acheter un véhicule ;
- dans les grandes agglomérations, l'offre de transport collectif répond davantage aux besoins en déplacements que sur d'autres territoires.

Par ailleurs, en Hauts-de-France, **les frais de trajet domicile – travail représentent une part significative dans le budget des ménages** de la région où la part des travailleurs qui parcourent de longues distances est l'une des plus élevées de France.

Le 1er mars 2016, la Région Hauts-de-France a mis en place **l'aide au transport aux particuliers (ATP)** qui est une aide à la mobilité de **20 euros par mois** destinée aux habitants des Hauts-de-France salariés en CDI ou en CDD d'au moins un mois (y compris apprentis et intérimaires), habitant à plus de 30 km de leur lieu de travail et percevant un salaire inférieur à deux fois le SMIC.

Afin de ne pas délivrer cette aide à des personnes disposant de transports collectifs performants pour se déplacer, le dispositif n'est pas ouvert aux habitants domiciliés et travaillant dans le ressort territorial des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) de plus de 50 000 habitants. Peuvent toutefois déroger à ce critère territorial et donc bénéficier de l'ATP, les travailleurs en horaires décalés, les travailleurs handicapés et ceux pour lesquels le temps de déplacement en transports collectifs est supérieur ou égal à deux heures aller-retour.

Depuis le 1er janvier 2019, le seuil du nombre de kilomètres de distance domicile-travail a été abaissé de 30 km à 20 km - et même à 10 km pour les salariés en covoiturage - et le dispositif a été élargi à d'autres publics : les étudiants qui se rendent sur leur lieu d'étude et les parents conduisant leur enfant vers un internat ou un Institut Médico-Educatif (IME).

Il est intéressant de regarder le comportement des **bénéficiaires de l'ATP** sachant qu'il s'agit a priori de **personnes contraintes d'utiliser leur voiture pour se rendre sur leur lieu de travail**. De plus ces bénéficiaires ont des ressources limitées et peuvent être considérés, à ce titre, comme des **publics « vulnérables »** à prendre en compte dans les futurs PAMS.

Caractérisation du bassin de mobilité

Dans le bassin Aire Urbaine Centrale, on constate que le taux de motorisation des ménages suit deux tendances selon les territoires :

- dans les grandes agglomérations urbaines (MEL, Valenciennes), les ménages sont en général moins motorisés que dans le reste du bassin de mobilité et que dans la région : 75,3% et 76,5% contre 81,5% en moyenne régionale. Six AOM de la partie méridionale ou orientale du bassin ont également un taux de motorisation inférieur à la moyenne régionale, compris entre 78,8 et 81,3%.
- certaines AOM (CC du Pays de Lumbres, CA Cœur de Flandre, CC Flandre Lys et CC Pévèle-Carembault) ont un taux de motorisation nettement supérieur à celui de la région (de 88,9% à 91,7%).
- bien évidemment il existe des nuances à apporter par rapport à cette première analyse, avec des contrastes importants au sein même des territoires (les territoires sont plus ou moins denses et disposent plus ou moins de transports collectifs). De plus les AOM ont développé des stratégies de lutte contre l'autosolisme, avec par exemple des dispositifs de soutien au covoiturage ou de l'autopartage.

En 2019, près de **15 700 bénéficiaires de l'ATP** résident dans le bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale, soit 35% des bénéficiaires du dispositif sachant que 48% des actifs des Hauts-de-France habitent dans ce même bassin.

Bien évidemment il existe des nuances à apporter par rapport à cette première analyse, avec des contrastes importants au sein même des territoires (les territoires sont plus ou moins denses et disposent plus ou moins de transports collectifs). De plus les AOM ont développé des stratégies de lutte contre l'autosolisme, avec par exemple des dispositifs de soutien au covoiturage ou de l'autopartage.

En 2019, près de **15 700 bénéficiaires de l'ATP** résident dans le bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale, soit 35% des bénéficiaires du dispositif sachant que 48% des actifs des Hauts-de-France habitent dans ce même bassin.

Les cartes suivantes montrent :

- les trajets domicile-travail réalisés par ces bénéficiaires et entre les différents EPCI. On constate que ces relations sont très nombreuses et que le volume de bénéficiaires est élevé. Il faut également noter **l'importance des échanges internes au bassin de mobilité et des trajets en périphérie important vers la MEL et au sein du bassin minier** ;
- la localisation des bénéficiaires et les distances moyennes parcourues. On peut notamment y voir que les bénéficiaires habitant dans les principaux pôles du bassin sont ceux qui font les déplacements les plus longs. A l'inverse, les bénéficiaires résidant dans les espaces les moins denses, comme en périphérie de la MEL ou au nord du bassin, font des trajets en voiture plus courts pour se rendre par exemple dans les principaux pôles du littoral.

Enjeux et perspectives

L'ATP soutient les déplacements à longue distance pour des trajets sans alternative à la voiture : afin de les limiter, il faut étudier l'évolution des pratiques et des besoins de mobilité à moyen terme. C'est un véritable changement de paradigme qui se dessine, d'une représentation du permis comme fin en soi à celle du permis comme « tremplin social », à articuler avec d'autres leviers afin d'amener à une autonomie de mobilité par la capacité à jongler entre une multiplicité de solutions.

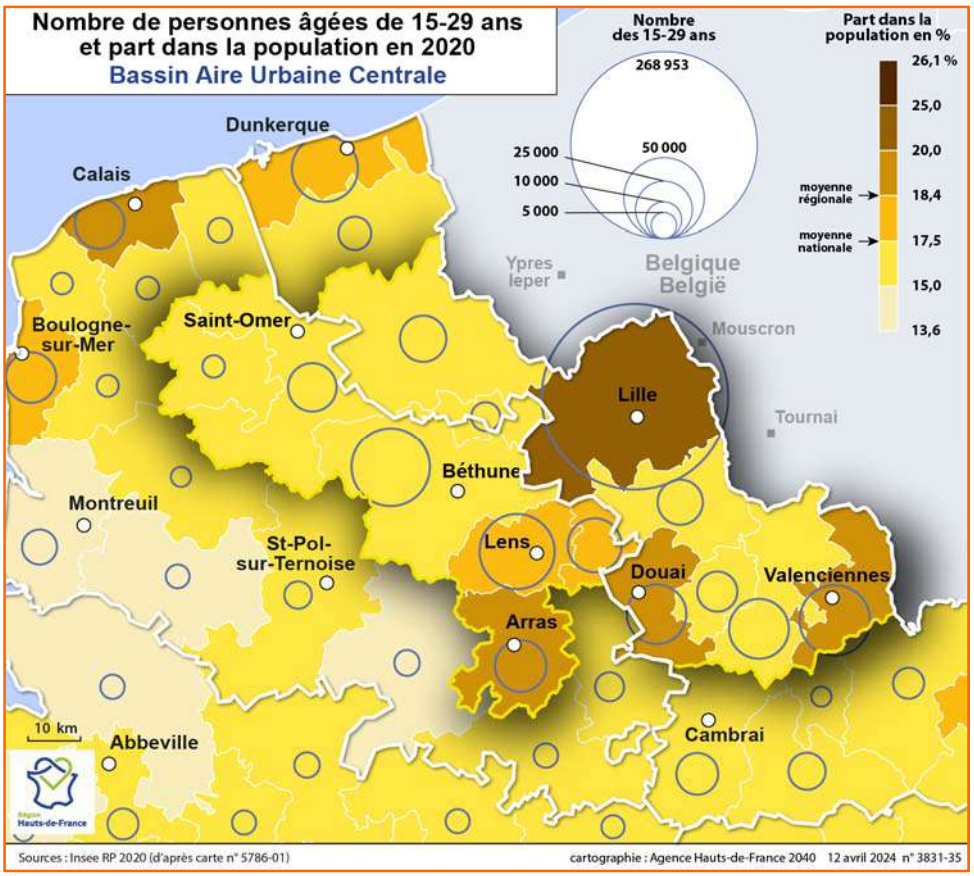
Cet accompagnement dans les situations difficiles est à mettre en regard de contraintes inéluctables à long terme (disponibilité des carburants, lutte contre le réchauffement climatique).

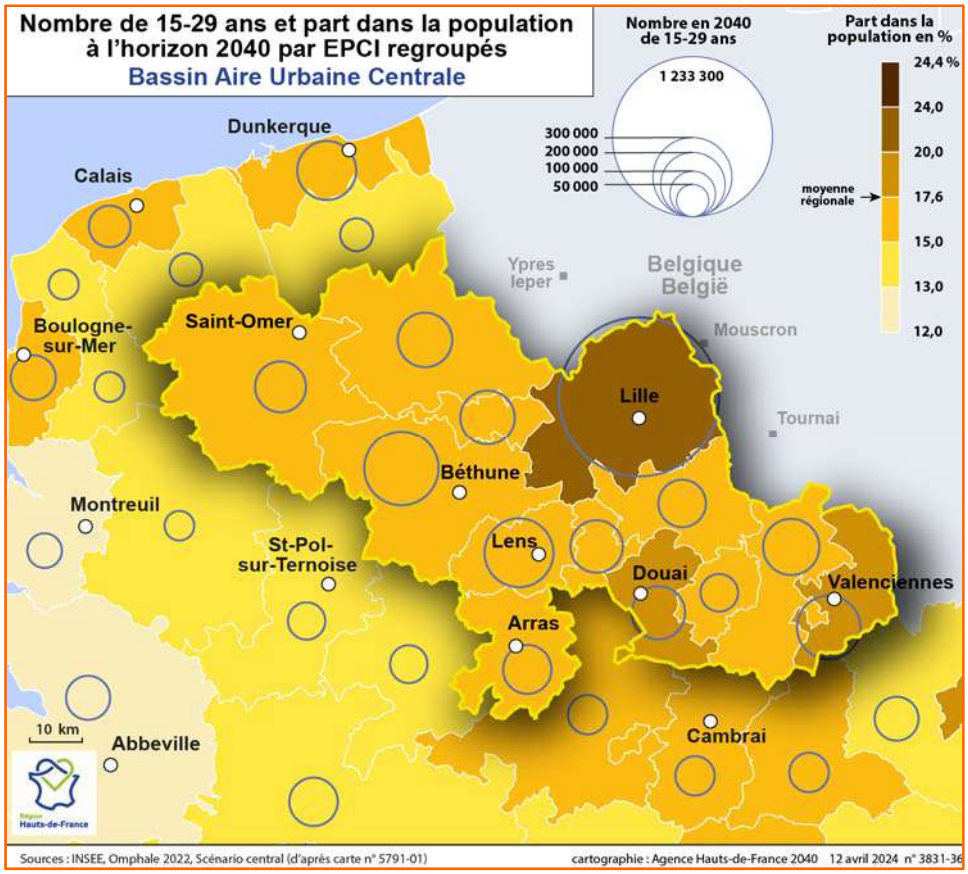
Ainsi, **les risques de précarisation liés à la décarbonation de la mobilité** concernent non seulement les publics en difficulté, mais également l'activité même de certains acteurs chargés de les accompagner. C'est potentiellement le cas des garages solidaires, dont l'activité est fortement liée à la réparation d'anciens véhicules susceptibles d'être progressivement interdits, notamment dans les agglomérations soumises à l'arrivée d'une ZFE d'ici 2025.

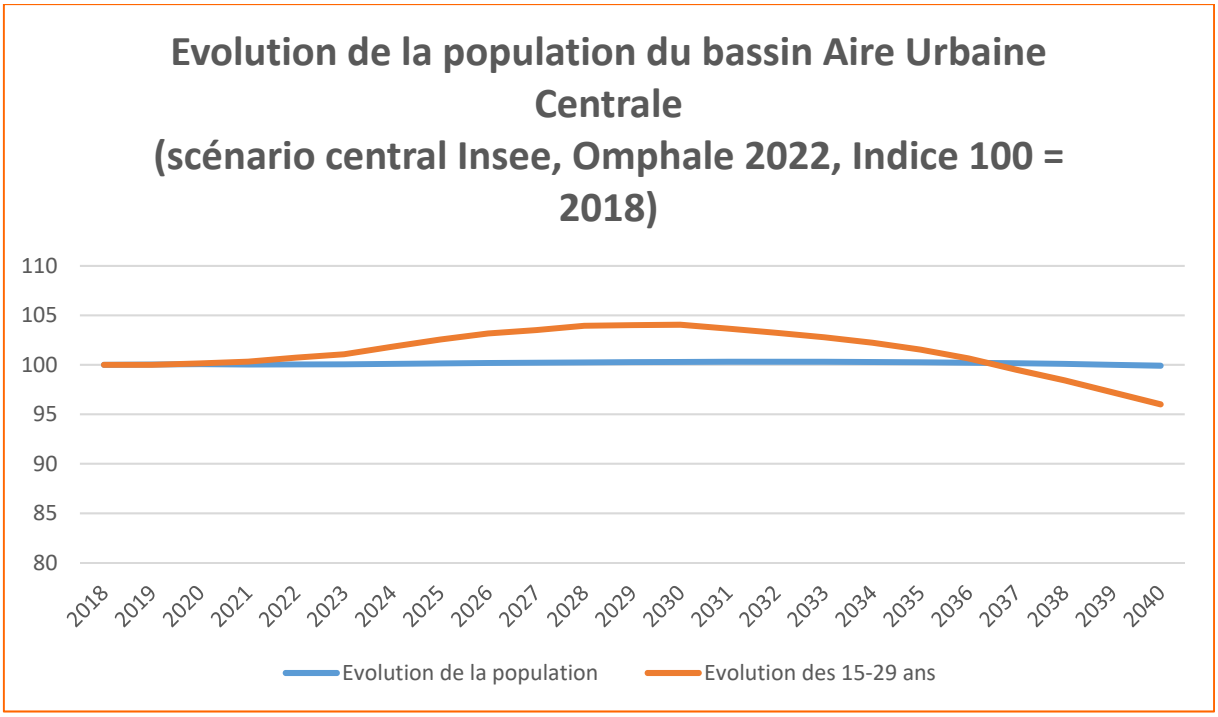
Il y a en effet un enjeu collectif à **lutter contre l'autosolisme** et à convaincre les automobilistes de changer leur comportement, en particulier pour les **trajets domicile-travail où le taux d'occupation des véhicules est très faible.** Sur les moyennes et longues distances, il est utile d'identifier les relations pour lesquelles l'offre en transport collectif n'est pas suffisante et celles sur lesquelles d'autres solutions pourraient être développées, notamment en **développant le covoiturage ou d'autres formules pouvant** faciliter la mobilité et **améliorer l'accès à l'emploi** (expérimentation d'auto-stop organisé par exemple).

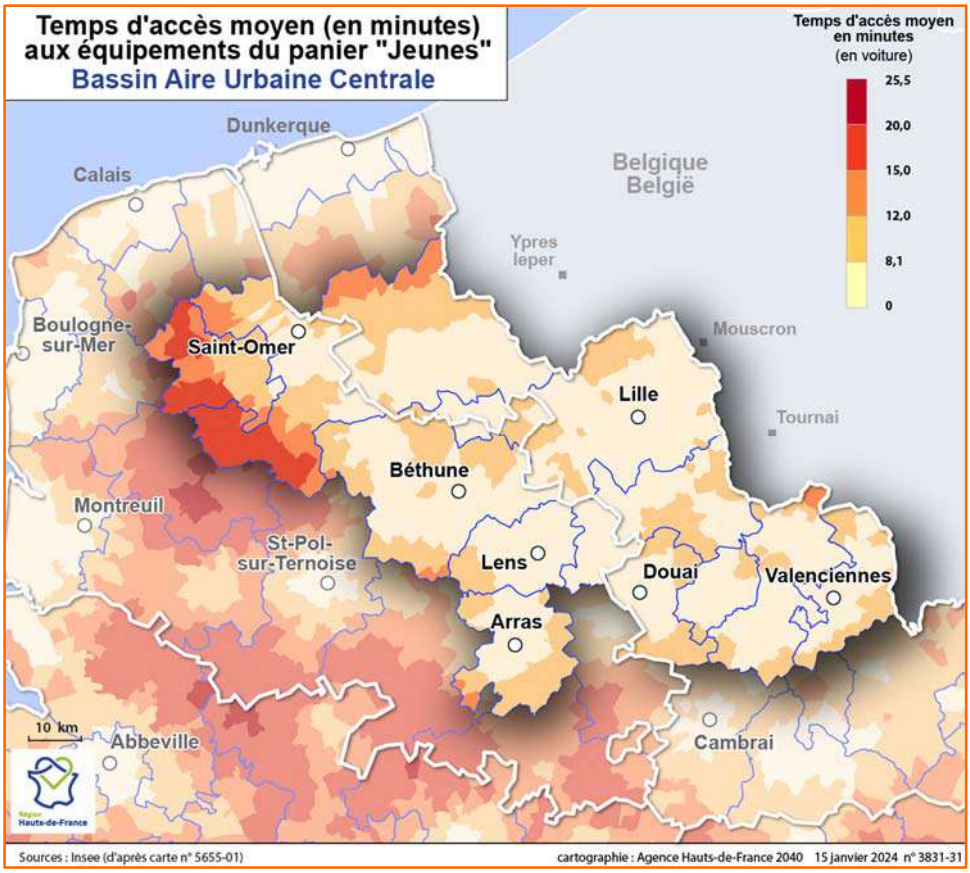
Il conviendra d'analyser les résultats de l'expérimentation « Eco-bonus : changer ça rapporte » portée par la MEL, sur les axes routiers d'entrée d'agglomération (A1, A23, A25, RN 41, …), qui contribue notamment au covoiturage. Cette expérimentation est basée sur le concept de « péage inversé », qui récompense financièrement des automobilistes volontaires qui changent leurs habitudes de déplacement (dispositif incitatif pendant une durée limitée, visant à amorcer un changement de comportement).

▶ F.7. La mobilité et les jeunes

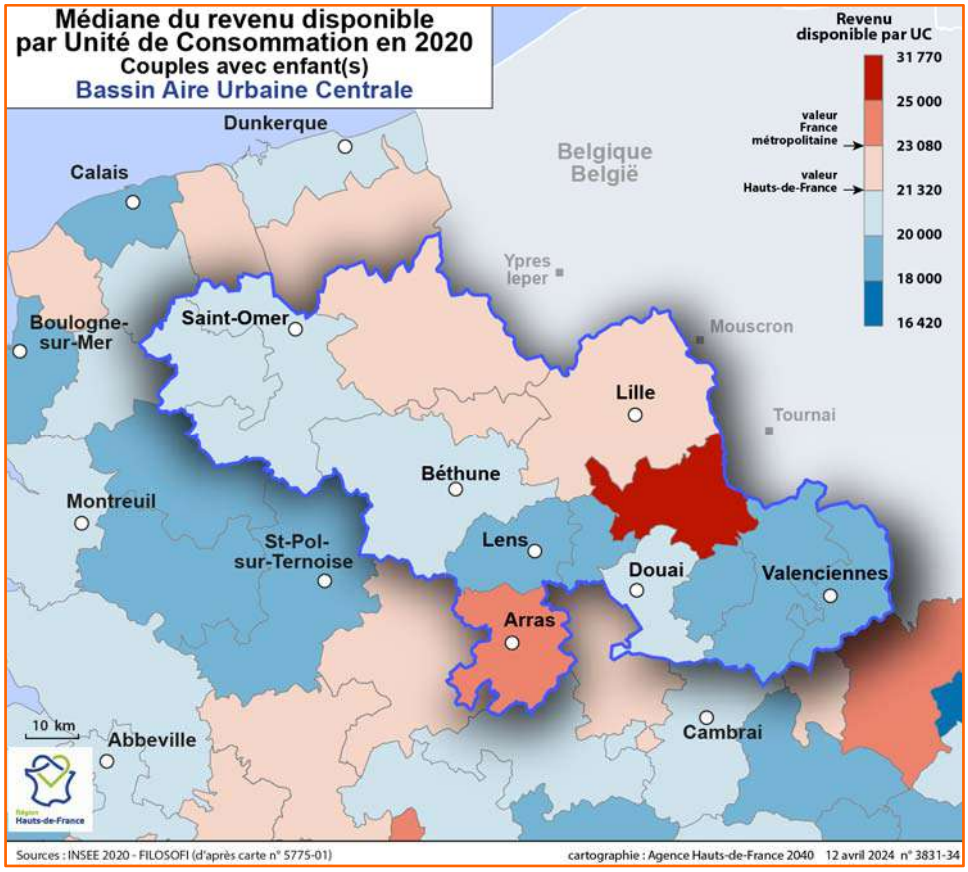





Evolution de la population du bassin Aire Urbaine Centrale
(scénario central Insee, Omphale 2022, Indice 100 = 2018)
110
105
100
95
90
85
80
2018
2019
2020
2021
2022
2023
2024
2025
2026
2027
2028
2029
2030
2031
2032
2033
2034
2035
2036
2037
2038
2039
2040
Evolution de la population
Evolution des 15-29 ans


Temps d'accès moyen (en minutes) aux équipements du panier "Jeunes"
Bassin Aire Urbaine Centrale
Temps d'accès moyen en minutes (en voiture)
25,5
20,0
15,0
12,0
8,1
0
Dunkerque
Calais
Belgique
België
Ypres
Ieper
Boulogne-sur-Mer
Saint-Omer
Mouscron
Lille
Tournai
Béthune
Montreuil
St-Pol-sur-Ternoise
Lens
Douai
Valenciennes
Arras
10 km
Abbeville
Cambrai
Sources : Insee (d'après carte n° 5655-01)
cartographie : Agence Hauts-de-France 2040 15 janvier 2024 n° 3831-31

▶ F.7. La mobilité et les jeunes



Eléments de contexte

La mobilité joue un rôle fondamental chez les jeunes dans leur socialisation. Elle leur permet de gagner leur indépendance et d'apprendre à trouver leur place dans le domaine public. Elle est à la base de manières d'habiter qui vont structurer leur parcours professionnel et leur vie future. Leur capacité de mobilité va être en partie déterminée par le contexte social et territorial dans lequel ils vivent. Par ailleurs, le rôle des parents, et notamment via leurs ressources financières, est important, car certains peuvent apporter une aide à leurs enfants et d'autres n'en n'ont pas les moyens. Par exemple, les études et rapports sur le sujet soulignent que les aides parentales sur l'obtention du permis de conduire induisent des inégalités liées aux revenus des familles.

Les enjeux de mobilité ont un impact sur le lien social. Selon un sondage national ELABE réalisé en 2018 pour le Laboratoire de la mobilité inclusive, 37 % des 18-24 ans ont déjà renoncé plusieurs fois à passer du temps avec leurs amis et 32 % à rendre visite à leur famille en raison de problème de mobilité. Un quart des jeunes a renoncé à un emploi et 21 % à une formation en raison de difficultés de déplacement ; et plus de la moitié a dû restreindre sa vie sociale et ses activités de loisirs, faute de moyens de transport adaptés : c'est six jeunes sur dix qui ont dû renoncer à une activité sociale de loisir, à un emploi ou une formation en raison de difficultés liées aux déplacements. Près de 15 % des jeunes ont dû renoncer à au moins quatre activités sur les cinq suivantes (visite à des proches, loisir, emploi, vacances, formation ou études). Le renoncement touche davantage les jeunes les plus en difficulté.

▶ F.7. La mobilité et les jeunes

Les déplacements quotidiens sont une source d'autonomie pour beaucoup, d'angoisse pour certains. Si pour les jeunes les déplacements sont majoritairement synonymes d'accès à l'autonomie, ainsi qu'à des équipements et des services, ils représentent également une épreuve ou une source d'angoisse pour près de trois jeunes sur dix selon l'enquête ELABE. Les déplacements sont d'autant plus source d'angoisse que le jeune est dans une situation difficile ou en cours d'acquisition de son autonomie.

En 2019, la part des jeunes âgés de 15 à 29 ans ni en formation ni en emploi est de 22,8 % contre 18,2 % en moyenne France hexagonale.

La mobilité constitue un des principaux freins pour l'accès à l'emploi des publics en situation de précarité, notamment les jeunes.

Selon les dernières projections démographiques de l'INSEE, la structure de la population s'en trouverait sensiblement modifiée d'ici 2070 avec une part des jeunes de moins de 20 ans qui passerait de 26 % en 2018 à 21 % en 2070.

La région Hauts-de-France resterait toutefois, comme aujourd'hui, la région qui aurait la part des jeunes de moins de 20 ans la plus élevée des régions de France hexagonale, juste derrière l'Ile-de-France.

Caractérisation du bassin de mobilité

Le bassin Aire Urbaine Centrale, qui représente près de la moitié de la population des Hauts-de-France, est caractérisé par un poids des 15-29 ans dans la population nettement supérieure à la moyenne régionale : le nombre des 15-29 ans s'élève à 569 090, soit près de 20 % de la population totale du bassin, pour 18,4 % au niveau régional. Cette part de jeunes dans la population est particulièrement élevée dans la métropole lilloise, en raison notamment de l'offre de formations importante, et dans les agglomérations arrageoise, douaisienne et valenciennoise.

Si les tendances démographiques récentes se prolongent, le bassin Aire Urbaine Centrale verrait sa population se stabiliser à l'horizon 2040 alors que la région Hauts-de-France perdrait des habitants (scénario central Insee, Omphale 2022).

Après un pic en 2030, le nombre de jeunes de 15-29 ans diminuerait très légèrement à l'horizon 2040 (-4 % par rapport à l'année 2018, année de référence des projections Omphale 2022). Seules trois intercommunalités du bassin (la Métropole Européenne de Lille et à un degré moindre les agglomérations douaisienne et valenciennoise) auraient une part de jeunes dans la population supérieure à la moyenne des Hauts-de-France.

L'objectif du SRADDET d'encourager des solutions de mobilité pour tous les publics et les territoires les plus vulnérables doit particulièrement prendre en compte dans ce bassin Aire Urbaine Centrale les publics jeunes et les publics seniors.

L'éloignement de l'emploi pour les jeunes (15-29 ans) est un vrai enjeu social sur ce bassin de mobilité : plus d'un jeune sur cinq n'y est ni en emploi ni en formation. La part de NEETs *(« Neither in Employment nor in Education or Training »)* est même supérieure à 25 % sur les 7 intercommunalités qui composent en grande partie le Bassin Minier.

▶ F.7. La mobilité et les jeunes

Comparé aux autres bassins de mobilité, l'accès aux équipements pour les jeunes est un enjeu moindre, les temps d'accès moyens au panier d'équipements « Jeunes », comprenant notamment le réseau de proximité Pôle emploi, les écoles de conduite, les maternités et les gares[1], étant relativement courts à l'échelle du bassin, à l'exception néanmoins du sud de l'Audomarois où les jeunes mettent en moyenne plus de 15 minutes pour accéder à ce panier d'équipements.

L'analyse des revenus disponibles par unité de consommation illustre d'importantes disparités en matière de niveau de vie sur le bassin Aire Urbaine Centrale.

A l'échelle des intercommunalités, le niveau de vie des couples avec enfant(s) est supérieur à la médiane régionale pour les EPCI du nord du bassin ainsi que sur l'agglomération arrageoise, ce revenu médian étant particulièrement élevé en Pévèle-Carembault. Ce niveau de vie des couples avec enfant(s) est par contre inférieur à la médiane régionale sur toute la partie centrale du bassin, de

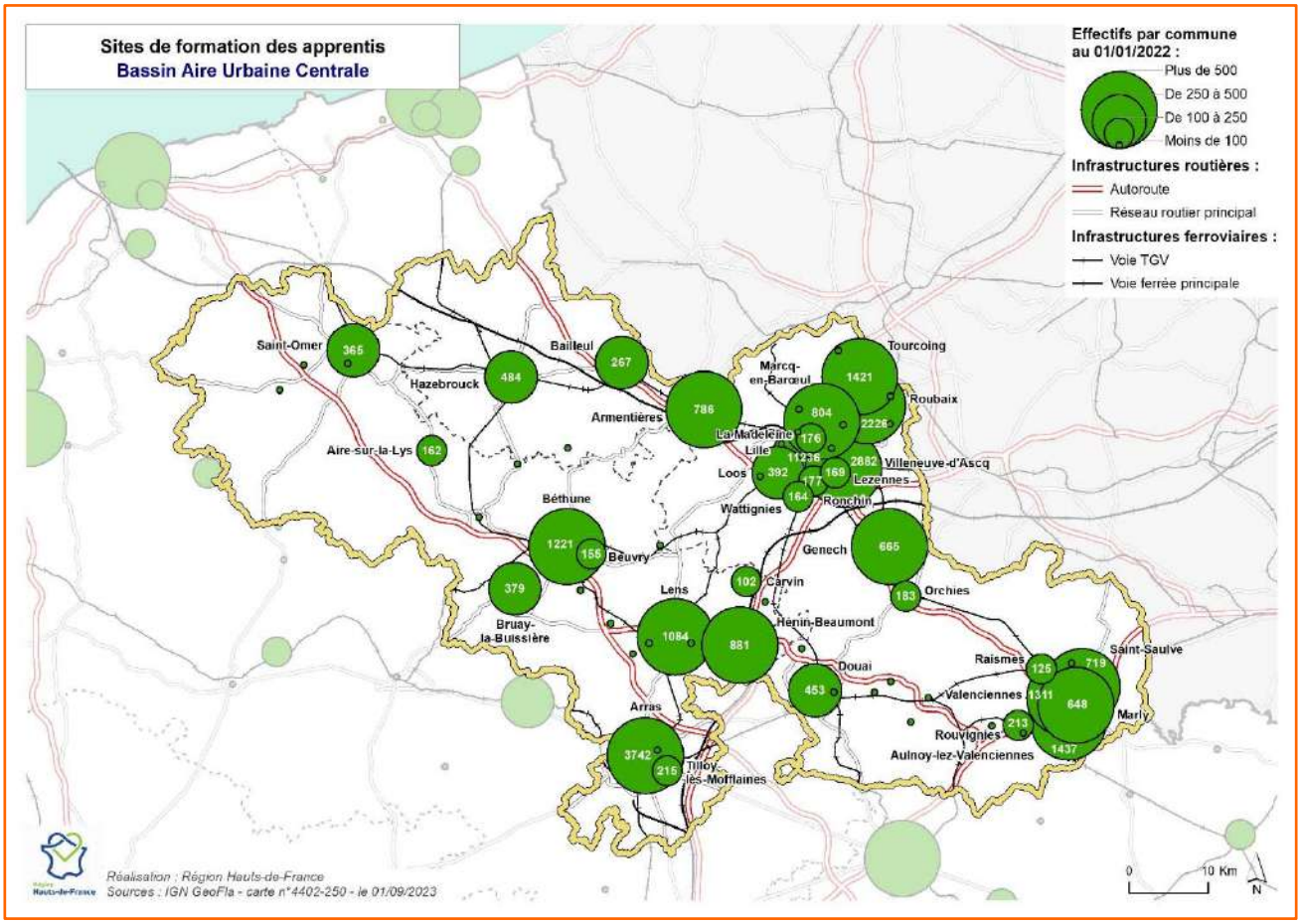
Enjeux et perspectives

Pour les prochaines années, au regard de la transition écologique et sociale, il s'agira de faire de la mobilité un tremplin pour le parcours d'insertion des jeunes dans la société, afin de permettre aux jeunes de se réaliser, de mettre en œuvre leurs projets de vie, d'élargir leur réseau social et d'accéder plus facilement à l'emploi, dans un contexte régional de fortes évolutions géographiques et professionnelles des formations et des activités économiques.

Même si, selon les dernières projections démographiques de l'INSEE, la structure de la population régionale serait sensiblement modifiée d'ici 2070 avec un vieillissement démographique conséquent, la région resterait toutefois, comme aujourd'hui, la plus jeune des régions de France hexagonale, juste derrière l'Ile-de-France.

[1] Le panier « Jeunes », tel que défini par l'INSEE, comprend 13 équipements liés à l'enseignement, la santé, la mobilité, l'insertion professionnelle et les sports et loisirs : réseau de proximité Pôle Emploi, Ecoles de conduite, Agence de travail temporaire, Centre de formation d'apprentis (hors agriculture), Maternité, Spécialiste en Gynécologie, Gare, Bassin de natation, Tennis, Athlétisme, Cinéma, Salle ou terrain multisports, Salle de sport spécialisée

▶ F.8. Les apprentis



▶ F.8. Les apprentis

Eléments de contexte

La Région Hauts-de-France poursuit son implication pour le développement de l'apprentissage à travers son cadre d'intervention politique voté en 2019. Celui-ci s'articule naturellement avec les autres stratégies régionales sur l'emploi, l'information sur les métiers, l'éducation et la formation des jeunes.

Cette politique régionale en faveur du développement de l'apprentissage s'intègre pleinement dans les orientations du **Contrat de Plan Régional de Développement des Formations et de l'Orientation Professionnelles** (CPRDFOP) qui prévoit l'élaboration d'un Schéma Régional de Développement de l'Alternance pour amplifier le rapprochement de tous les acteurs dans une visée de développement économique, d'aménagement du territoire et d'appui à l'insertion professionnelle des jeunes.

En cette rentrée 2023, la Région poursuit son offre de service, d'accompagnement et de financement auprès des apprentis, des CFA et des jeunes en recherche de solution en lien avec les dynamiques territoriales portées par les SPEL et en réponse aux besoins de développement économique des entreprises.

L'apprentissage connaît une dynamique positive ces dernières années notamment du fait de l'accompagnement financier pour le soutien à l'embauche des apprentis, dispositif national.

L'évolution de l'apprentissage est constante. Au 1er janvier 2022, près de **65 000 apprentis** étaient inscrits dans l'une des 900 formations dispensées dans les **152 CFA** répertoriés **en Hauts-de-France** et répartis sur quelques **548 sites de formation**.
Les secteurs du commerce, de la construction, des métiers de l'administration et du tertiaire concentrent les deux tiers des nouveaux contrats d'apprentissage. Le développement de l'apprentissage continue sa percée dans les formations du supérieur (54% de BAC+2 à Bac +5).
Les apprentis sont confrontés, particulièrement en zones rurales, peu desservies par les transports en commun, **à un double problème de mobilité** : en effet, ils doivent trouver des solutions **pour se rendre sur leur lieu de formation mais aussi dans leur entreprise**. On peut également constater parfois des freins liés à une absence de culture de la mobilité. Enfin, la répartition géographique des lieux de formation ne permet pas toujours d'envisager un parcours d'apprentissage à proximité du lieu de vie.
Les apprentis peuvent d'ores et déjà bénéficier de différentes aides régionales aux transports :

- **carte Génération # HDF-APPRENTIS** : aide aux transports (dite THR) : le montant de l'aide au transport est forfaitaire, calculée à partir d'un barème kilométrique, sur la base: « Domicile/CFA » par année de contrat. Elle est comprise entre 0 à 200 euros en fonction de la distance parcourue ;
- **l'Aide aux Transports aux particuliers** : 15 euros par mois, si le lieu d'études ou de travail est supérieur à 20 km du domicile ;
- **le Fonds de solidarité de l'apprenti** : il s'agit d'une aide destinée aux apprentis en difficulté financière. L'objectif est d'éviter une rupture de contrat et l'abandon de formation. Outre des aides pour se loger, se soigner, se nourrir… Il est possible de faire appel au fonds de soutien à hauteur maximum de 600 € pour «se déplacer » ;
- **en Route pour l'Emploi** : possibilité de disposer d'un véhicule mis à disposition par la Région, pour 1 € par jour pendant 2 mois, pour les titulaires d'un contrat en alternance (en période d'essai ou si véhicule en panne).
- **Aide individuelle au permis de conduire** : aide de 850 € pour les apprentis (en plus de celle de l'Etat de 500 €).
- pour les jeune de 16 à 25 ans qui ne sont ni en études, ni en formation, ni en emploi (NEETs) (dans le cadre du FSE Initiative pour **l'Emploi des Jeunes** : des actions peuvent être financées pour lever les freins à l'insertion professionnelle, y compris la mobilité.

▶ F.8. Les apprentis

D'autres aides, de l'Etat et d'initiatives locales, par exemple, peuvent être mobilisées pour faciliter la mobilité des apprentis.

Caractérisation du bassin de mobilité

En 2022, le bassin comptait un peu plus de **36 300 apprentis**. Les plus gros contingents étaient formés par les spécialités du commerce (environ 7 700), des fonctions administratives et tertiaires (environ 5 600), de l'industrie (4 400 environ), de l'informatique et création numérique (environ 4 100), du BTP (environ 4 000) et des métiers de bouche et de la beauté – artisanat d'art (environ 3 300).

Diverses actions sont mises en place directement par les CFA ou les partenaires de l'insertion professionnelle, pour favoriser la mobilité des apprentis, non encore recensées à ce jour.

Les sites accueillant des apprentis sont principalement situés dans les zones urbaines. Il existe des spécialisations entre les différents sites des CFA. Il est ainsi parfois nécessaire pour le jeune de réaliser de longs déplacements pour pouvoir avoir accès à une formation en apprentissage. **Les CFA ne sont pas toujours situés à proximité immédiate d'un moyen de transport en commun.**

Enjeux et perspectives

La mobilité des apprentis est un enjeu important. Force est de constater que **de nombreux jeunes choisissent leur formation** non pas en fonction de leurs désirs, ou des débouchés professionnels, mais **par la proximité** des formations. Cette problématique de la mobilité est d'autant plus prégnante pour les apprentis, avec à la fois un lieu de formation et un lieu d'activité professionnelle.

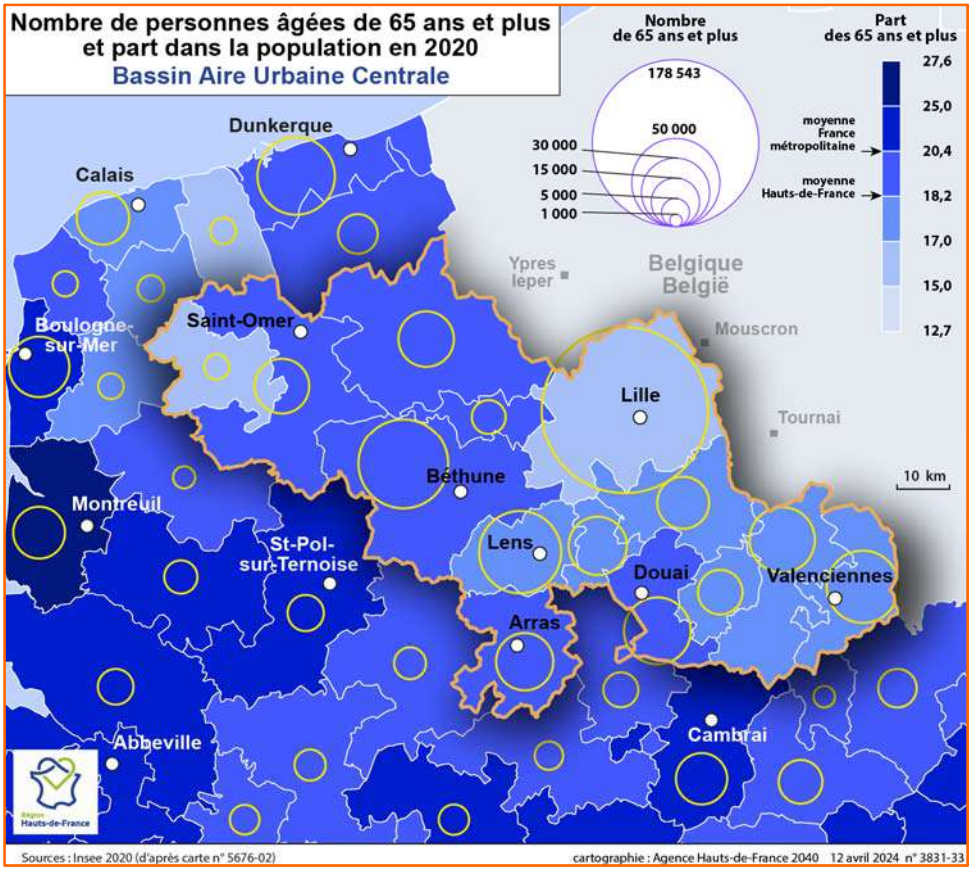
Il existe déjà **diverses aides** directes à destination des apprentis. Néanmoins, il semble que celles-ci ne soient **pas nécessairement connues des jeunes**. **Recenser l'ensemble de ces aides, puis communiquer** davantage sur les dispositifs déjà existants **représente ainsi un objectif important**.

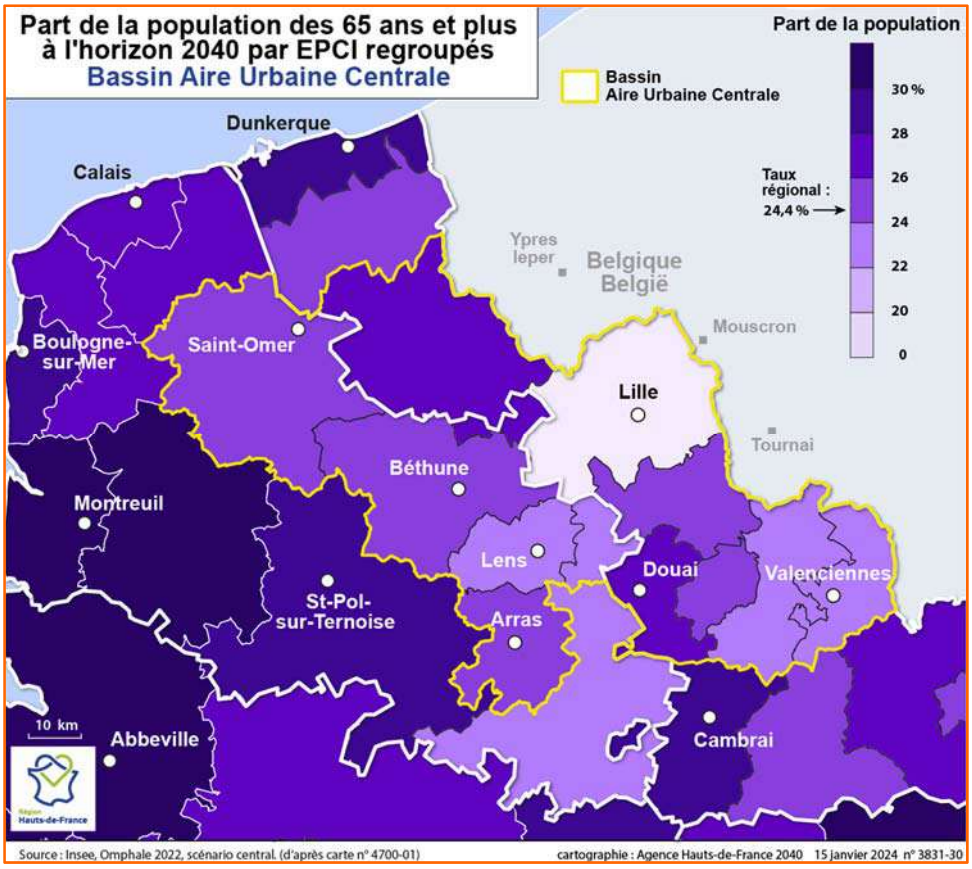
Outre des aides directes, notamment financières, il semble que ces dernières ne soient pas suffisantes pour lever l'ensemble des freins à la mobilité des apprentis.

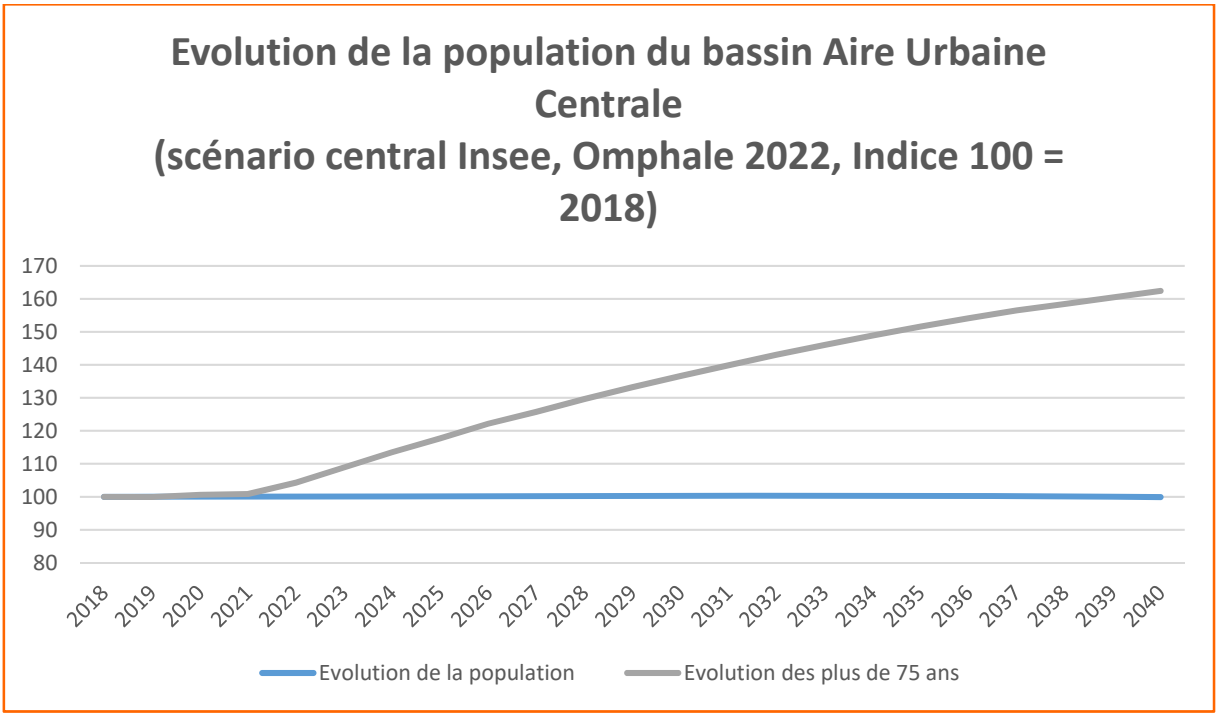
Plusieurs pistes d'actions pourraient alors être envisagées telle que la **création d'un module de formation à la mobilité dans les CFA** pour gommer les blocages psychologiques ou encore pour acquérir le savoir-faire de base permettant d'utiliser différents services de mobilité et en particulier les transports collectifs : utilisation d'un titre de transport, d'un calculateur d'itinéraires…

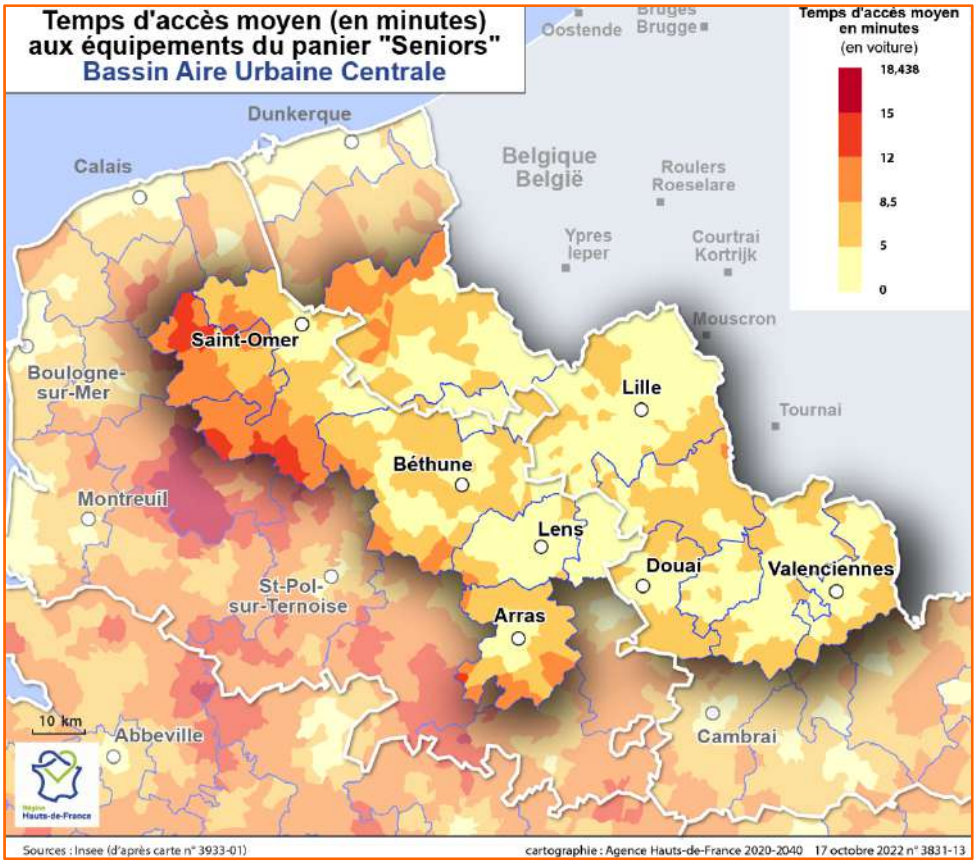
Par ailleurs, il est utile de vérifier qu'un moyen de transport est proposé entre certains lieux de formation et le pôle d'échange multimodal à proximité. Le cas échéant, il convient d'en mettre un en place.

▶ F.9. La mobilité et les séniors

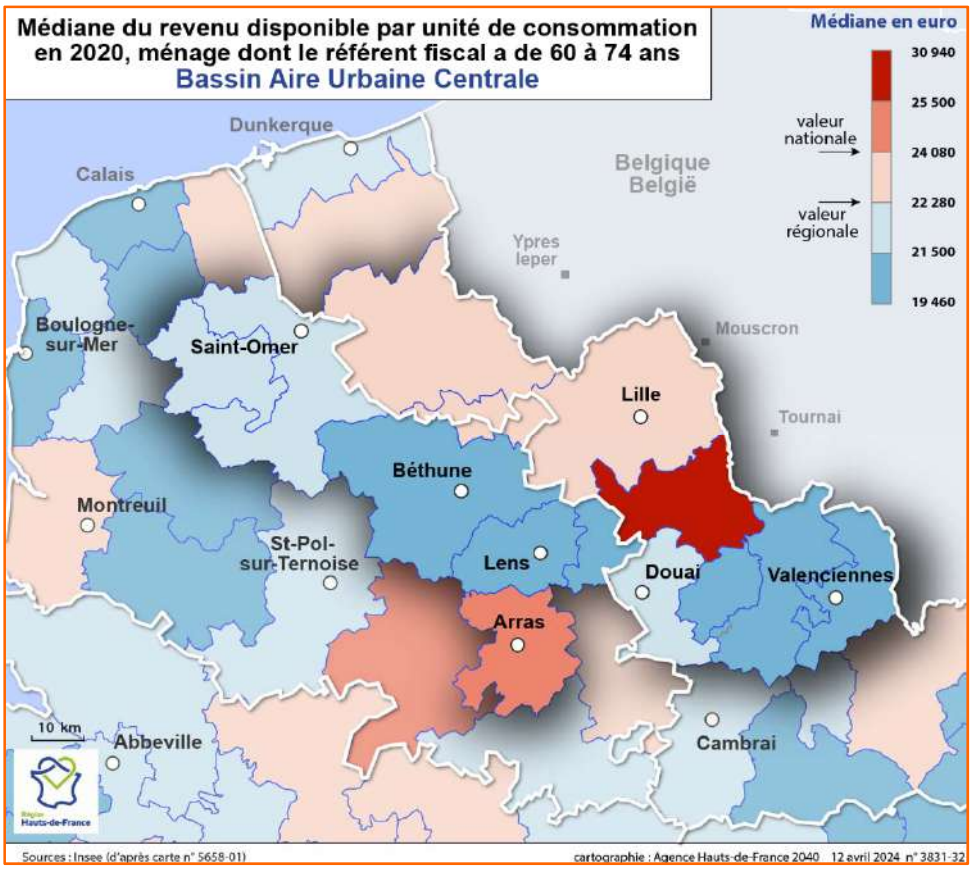





Evolution de la population du bassin Aire Urbaine Centrale
(scénario central Insee, Omphale 2022, Indice 100 = 2018)
170
160
150
140
130
120
110
100
90
80
2018
2019
2020
2021
2022
2023
2024
2025
2026
2027
2028
2029
2030
2031
2032
2033
2034
2035
2036
2037
2038
2039
2040
Evolution de la population
Evolution des plus de 75 ans


Temps d'accès moyen (en minutes) aux équipements du panier "Seniors"
Bassin Aire Urbaine Centrale
Temps d'accès moyen en minutes (en voiture)
18,438
15
12
8,5
5
0
Oostende
Bruges
Brugge
Dunkerque
Calais
Belgique
België
Roulers
Roeselare
Ypres
Ieper
Courtrai
Kortrijk
Mouscron
Saint-Omer
Boulogne-sur-Mer
Lille
Tournai
Béthune
Montreuil
Lens
Douai
Valenciennes
St-Pol-sur-Ternoise
Arras
10 km
Abbeville
Cambrai
Sources : Insee (d'après carte n° 3933-01)
cartographie : Agence Hauts-de-France 2020-2040 17 octobre 2022 n° 3831-13

▶ F.9. La mobilité et les séniors



Eléments de contexte

Selon une étude nationale d'AG2R La Mondiale réalisée en partenariat avec Wimoov entre juin et octobre 2018, la fréquence de la mobilité des seniors est très marquée par leurs caractéristiques sociodémographiques. 63 % des seniors se déplacent quotidiennement en dehors de chez eux. Les seniors les plus jeunes sont significativement plus nombreux à se déplacer quotidiennement que les plus âgés (68 % chez les 65-74 ans contre 41 % chez les plus de 75 ans).

La mobilité est beaucoup plus faible chez les seniors disposant de revenus peu élevés (45 % des seniors percevant moins de 1 000 euros se déplacent quotidiennement contre 72 % chez ceux touchant plus de 1 700 euros). Les seniors vivant en couples sortent également plus que ceux vivant seuls ou en famille.

La marche à pied constitue le principal mode de transport des seniors (42 % en mode principal, 63 % en modes principal et secondaire) juste devant la voiture (41 % en principal, 47 % en modes principal et secondaire). Les transports collectifs représentent 6% en mode principal. Dans les espaces ruraux, le mode de transport principal des seniors est la voiture (58 %), tandis que sur les espaces urbains, la marche à pied est davantage privilégiée (51 %). La proportion des modes de déplacement les plus utilisés par les seniors varie selon les motifs de déplacement entre la marche à pied et la voiture.

51 % des seniors se déplacent plusieurs fois par semaine pour faire leurs courses, 47% pour leur vie sociale, pour le travail ou une activité bénévole, 28% pour rendre visite à leur famille et 11% pour des obligations administratives ou médicales.

▶ F.9. La mobilité et les séniors

Un senior sur quatre rencontre plusieurs freins à sa mobilité. La perte d'autonomie est une question de vieillissement mais également de moyens financiers : les problèmes de santé (31 %) et les coûts des déplacements (36 %) sont les premiers freins à la mobilité des seniors.

On constate des disparités socio-économiques très nettes qui tirent à la baisse la mobilité d'une part significative de la population des seniors. Les « mobiles vulnérables » ont une mobilité significativement inférieure à la moyenne nationale avec seulement 37 % qui se déplacent quotidiennement en dehors de chez eux, contre 68 % pour la moyenne nationale.

Si les tendances démographiques actuelles se prolongent, la région va être marquée par un fort vieillissement démographique : d'ici 2070, la population des seniors, âgés de 65 ans ou plus, devrait croître de 400 000 personnes environ, une croissance essentiellement portée par l'augmentation du nombre de 75 ans ou plus qui doublerait quasiment sur la période.

Le vieillissement de la population s'expliquerait par **une accumulation de plusieurs facteurs**. D'une part, l'allongement de l'espérance de vie, passant de 83,1 années en 2018 à 87,6 années en 2070 pour les femmes, et de 76,7 années à 85,3 années pour les hommes, entrainerait une hausse du nombre de personnes âgées. D'autre part, la baisse du nombre de naissances déjà constatée depuis 2014, au niveau régional comme au niveau national, réduirait la part des plus jeunes. De plus, les personnes qui arriveront à un âge avancé en 2070 font partie des générations plus nombreuses nées au moment où l'indicateur conjoncturel de fécondité était encore relativement élevé (supérieur à 2 enfants par femme avant 2014). Enfin, les départs des Hauts-de-France concernent davantage les jeunes générations qui quittent la région pour des raisons professionnelles, amplifiant ainsi le processus de vieillissement en Hauts-de-France. En conséquence, l'âge moyen s'établirait à 45 ans en 2070 contre à peine 40 ans en 2018.

Caractérisation du bassin de mobilité

Le bassin Aire Urbaine Centrale, qui représente près de la moitié de la population des Hauts-de-France, est caractérisé par un poids des seniors dans la population inférieur à la moyenne régionale : le nombre des 65 ans et plus s'élève 487 163, soit 16,9 % de la population totale du bassin, pour 18,2 % au niveau régional. Cette part de seniors dans la population est néanmoins plus importante que la moyenne régionale dans la partie est du bassin (à l'exception de la Communauté de Communes du Pays de Lumbres) et dans les agglomérations arrageoise et douaisienne.

Les personnes âgées de 75 ans et plus représentent 7,5 % de la population totale (soit 215 696 personnes) contre 8,0 % en moyenne régionale.

A l'image de la région, le bassin Aire Urbaine Centrale va être marqué par un fort vieillissement de la population à l'horizon 2040 (projections Insee et Omphale 2022) : si les tendances actuelles se prolongent, le nombre de 75 ans et plus devrait augmenter de plus de 60 % d'ici 2040 : les plus de 75 ans représenteraient alors 12 % de la population du bassin Aire Urbaine Centrale en 2040.

A l'horizon 2040 (projections Insee Omphale 2022), si les tendances actuelles se prolongent, le nombre des 65 ans et plus passerait à 632 795 (soit environ 22 % de la population totale du bassin, un poids qui reste inférieur à la moyenne régionale). Ce vieillissement serait plus prononcé sur la partie nord-ouest du bassin ainsi que dans le Douaisis.

L'objectif du SRADDET d'encourager des solutions de mobilité pour tous les publics et les territoires les plus vulnérables doit particulièrement prendre en compte dans ce bassin de l'Aire Urbaine Centrale les publics jeunes et les publics seniors.

▶ F.9. La mobilité et les séniors

Même si ce bassin de mobilité est caractérisé par une densité relativement importante d'équipements, des problématiques territoriales d'accès à différents types d'équipements peuvent être identifiées : par exemple le nord de la métropole lilloise et de la Flandre intérieure pour le panier « Services publics », le sud de l'Audomarois pour le panier « Seniors » (fiche « Accès aux équipements »).

L'analyse des revenus disponibles par unité de consommation illustre d'importantes disparités en matière de niveau de vie sur le bassin Aire Urbaine Centrale.

A l'échelle des intercommunalités, le niveau de vie des séniors (ici mesuré par le revenu disponible médian des ménages dont la personne de référence est âgée de 60 à 74 ans) est supérieur à la médiane régionale pour les EPCI du nord du bassin, ce revenu médian étant particulièrement élevé en Pévèle-Carembault. Ce niveau de vie des seniors est par contre nettement inférieur à la médiane régionale sur le bassin minier, du Béthunois au Valenciennois.

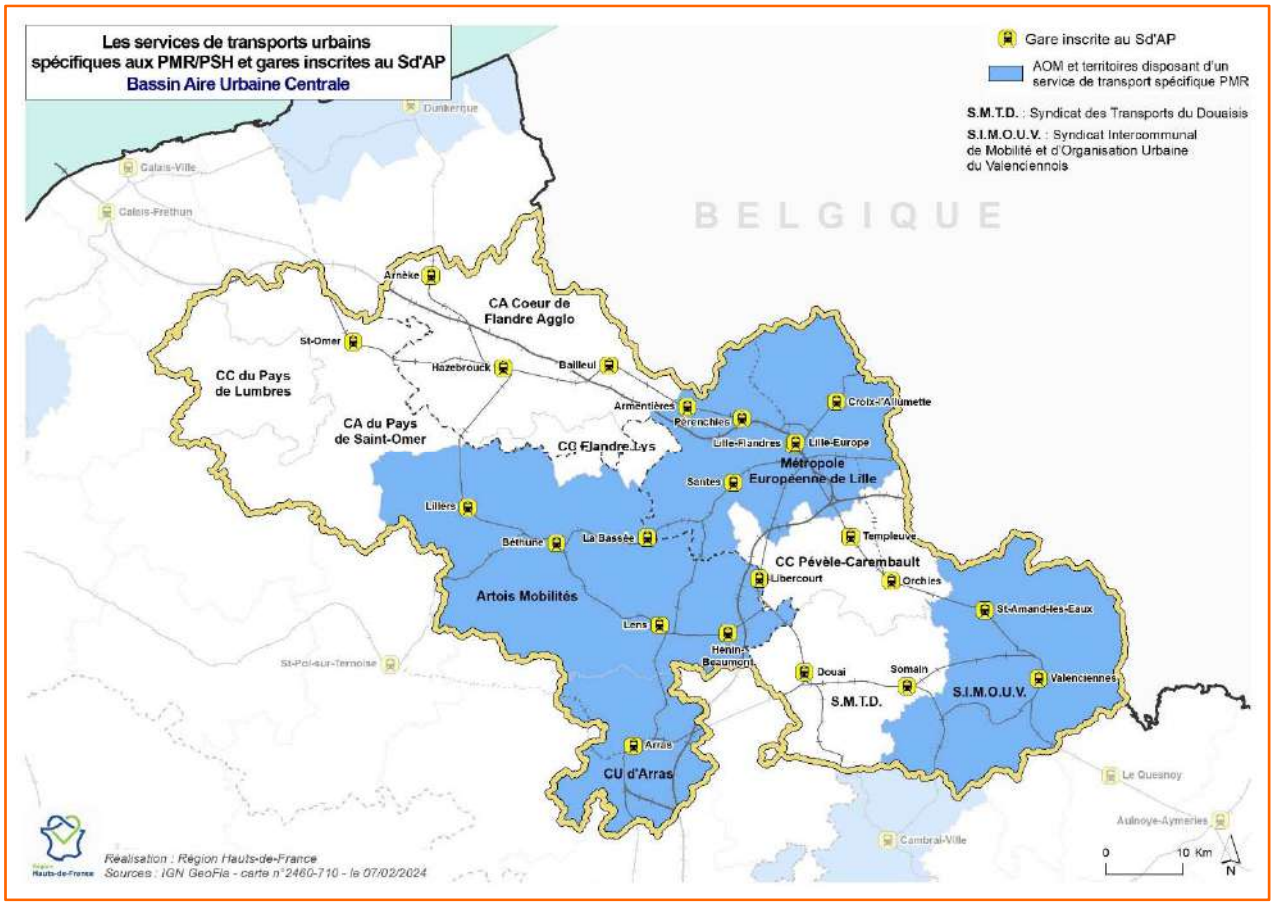
Ce vieillissement peut être vu comme un enjeu de développement territorial : silver-économie, développement des services à la personne, attractivités de retraités ou de touristes.

Caractérisation du bassin de mobilité

La région sera marquée par un fort vieillissement démographique, quels que soient les scénarios de projections retenus. Aussi, l'adaptation des politiques publiques et des territoires au vieillissement est un enjeu considérable sur ces prochaines années.

Le vieillissement démographique doit être pris en compte notamment dans les politiques de mobilité, en particulier avec le PAMS. Une partie de plus en plus importante de la population va ainsi être concernée par des difficultés relatives à la mobilité.

▶ F.10. La continuité de la chaîne de déplacement pour les PSH-PMR



▶ F.10. La continuité de la chaîne de déplacement pour les PSH-PMR

Eléments de contexte

Chaque AOM doit mettre en accessibilité son réseau de transport (loi handicap 2005). Elle doit en particulier préciser les principes de réalisation correspondants dans ***un schéma directeur d'accessibilité programmée* ou un agenda d'accessibilité programmée** (SDAP). Par ailleurs, elle peut également proposer un **service de transport adapté aux personnes en situation de handicap (STAPSH)** ; service qui n'est pas ouvert à tous les publics.

Au travers des COM, on est en droit de s'intéresser à la continuité des offres pour les *Personnes en Situation de Handicap* ou dont la *Mobilité est Réduite* (PSH-PMR), c'est-à-dire de voir comment ces personnes peuvent passer dans de bonnes conditions d'un réseau à l'autre et faire leur déplacement de bout en bout en empruntant les différents services.

Cette fiche vise notamment à identifier les relations concernant plusieurs réseaux qui apparaissent aujourd'hui comme accessibles. Elle se base sur les informations disponibles au sein des services régionaux et recueillies lors d'enquêtes menées auprès des AOM respectivement en 2018 et début 2023.

Par ailleurs, le nombre de personnes ayant des difficultés de déplacement peut être appréhendé à partir du nombre de bénéficiaires de la **Carte Mobilité Inclusion (CMI)**.

Créée par la loi n° 2016-1321 du 7 octobre 2016 Pour une République numérique, la CMI s'adresse aux personnes handicapées ou âgées en perte d'autonomie. Il existe **3 types de CMI**, attribué selon le degré d'invalidité de l'individu :

- **la CMI stationnement** : elle permet au détenteur de la carte et à la personne qui l'accompagne de se garer gratuitement et sans limitation de durée ;
- **la CMI priorité** : elle offre la possibilité au détenteur de la carte d'éviter les files d'attente ou d'être prioritaire pour s'asseoir dans les transports en commun ;
- **la CMI invalidité** : elle concerne des personnes ayant une forte perte d'autonomie. Elle présente les mêmes avantages que la carte priorité et permet en plus de bénéficier de réductions tarifaires dans les transport et d'avantages fiscaux.

Caractérisation du bassin de mobilité

Quatre AOM du bassin Aire Urbaine Centrale disposent d'un STAPSH :

- le SIMOUV avec FlexSESAME, transport adapté à destination des personnes présentant des handicaps moteurs ou visuels
- la CU d'Arras avec Mobia, transport collectif à la demande, en porte à porte destiné aux détenteurs d'une carte d'invalidité présentant un taux d'incapacité d'au moins 80%
- Artois Mobilités avec Proxibus, transport adapté permettant le déplacement des PMR au sein des 150 communes du réseau
- la MEL avec Handipole, transport adapté permettant aux détenteurs de la CMI ou d'une carte d'invalidité présentant un taux d'incapacité d'au moins 80%, d'être pris en charge au plus proche des adresses de prise en charge et de dépose.

Bien que n'ayant pas de STAPSH, la CA du Pays de Saint-Omer et le SMTD ont mis en accessibilité leur réseau dans le cadre de la mise en œuvre de leur Sd'aP (arrêts et véhicules). La CA du Pays de Saint-Omer propose également un service TAD pouvant convenir à certaines PSH-PMR.

▶ F.10. La continuité de la chaîne de déplacement pour les PSH-PMR

A noter qu'il n'existe pas à priori de STAPSH sur les périmètres des territoires qui sont devenus AOM en juillet 2021.

Par ailleurs, afin d'effectuer des déplacements au-delà du ressort territorial d'une seule AOM, les habitants peuvent emprunter le réseau TER Hauts-de-France. Comme pour certains réseaux urbains, il existe des SDAP ferroviaires et 22 gares et points d'arrêts prioritaires sont identifiées sur ce bassin de mobilité. Parmi ceux-ci, 14 sont situées dans les périmètres des AOM historiques proposant un STAPSH. Toutes proposent déjà le service ACCES TER ou ACCES PLUS pour la prise en charge des PMR usagers du TER.

S'agissant des déplacements sortant d'un seul ressort territorial urbain, une PSH/PMR peut avoir besoin de faire appel à plusieurs services. Par exemple, pour se déplacer de Valenciennes vers Lille, trajet le plus fréquenté, une PSH/PMR résidant sur le ressort territorial du SIMOUV pourra réserver et utiliser le service Sésame pour le trajet entre son domicile et la gare de Valenciennes, réserver et utiliser ACCES TER pour utiliser le TER de Valenciennes à Lille-Flandres puis, réserver et utiliser le service Handipole de la MEL entre la gare de Lille-Flandres jusqu'à sa destination finale au sein du ressort territorial de la MEL.

D'autres déplacements dans des conditions équivalentes (STAPSH + TER + STAPSH) sont possibles sur le bassin Aire Urbaine Centrale dès lors que l'une des AOM disposant d'un STAPSH dispose d'une gare TER accessible. C'est le cas, à partir des gares suivantes : Armentières, Arras, Béthune, Hénin-Beaumont, La Bassée, Lens, Libercourt, Lille Flandres, Lillers, Pérenchies, Saint-Amand-les-Eaux, Santes, Valenciennes.

Enjeux et perspectives

On dispose a priori d'une **mauvaise connaissance des besoins en mobilité des PSH-PMR**, notamment en termes de volumes et de flux de déplacements. De plus, **il n'est pas évident de caractériser le niveau d'accessibilité des différents réseaux de transport**. Ces éléments apparaissent peu, en particulier, sur les canaux de promotion des réseaux de transport.

Aussi, tout en essayant de préciser ces informations de base – besoins et services - il pourrait par exemple être intéressant de **se coordonner pour offrir une chaîne de déplacements totalement accessibles sur quelques relations fréquentées** et d'en faire la publicité.

Le futur COM, tout comme le PAMS, doit proposer des **solutions d'amélioration** s'agissant de cette question **de la continuité de la chaîne de déplacements pour les PSH-PMR** et, par extension, pour l'ensemble des usagers des transports. Cela passe notamment par la **valorisation des services existants** et par certains projets communs, à initier, qui permettraient de **proposer un cheminement accessible et continu d'un réseau à l'autre**.

CHAPITRE

G



2023©L. Verdier

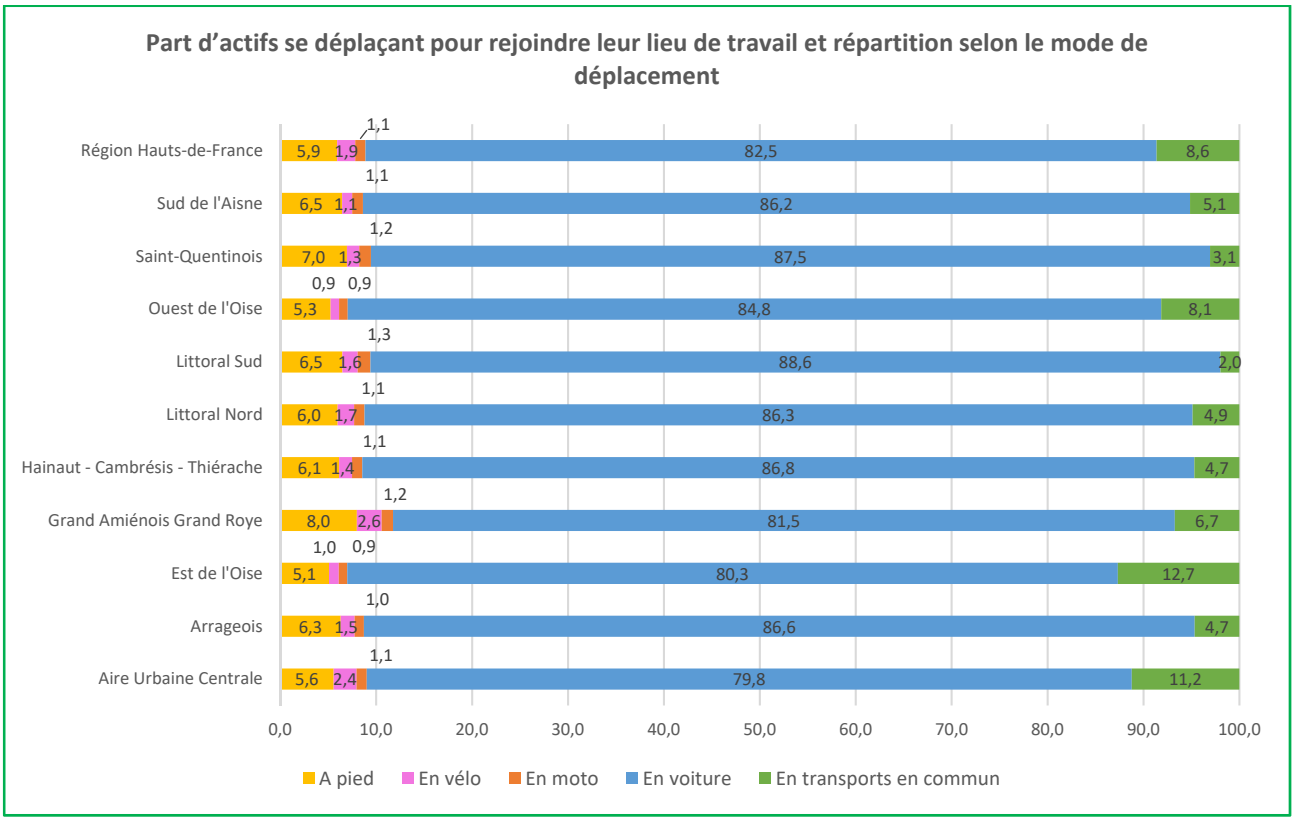
Bornes électriques – CC Pays de Lumbres

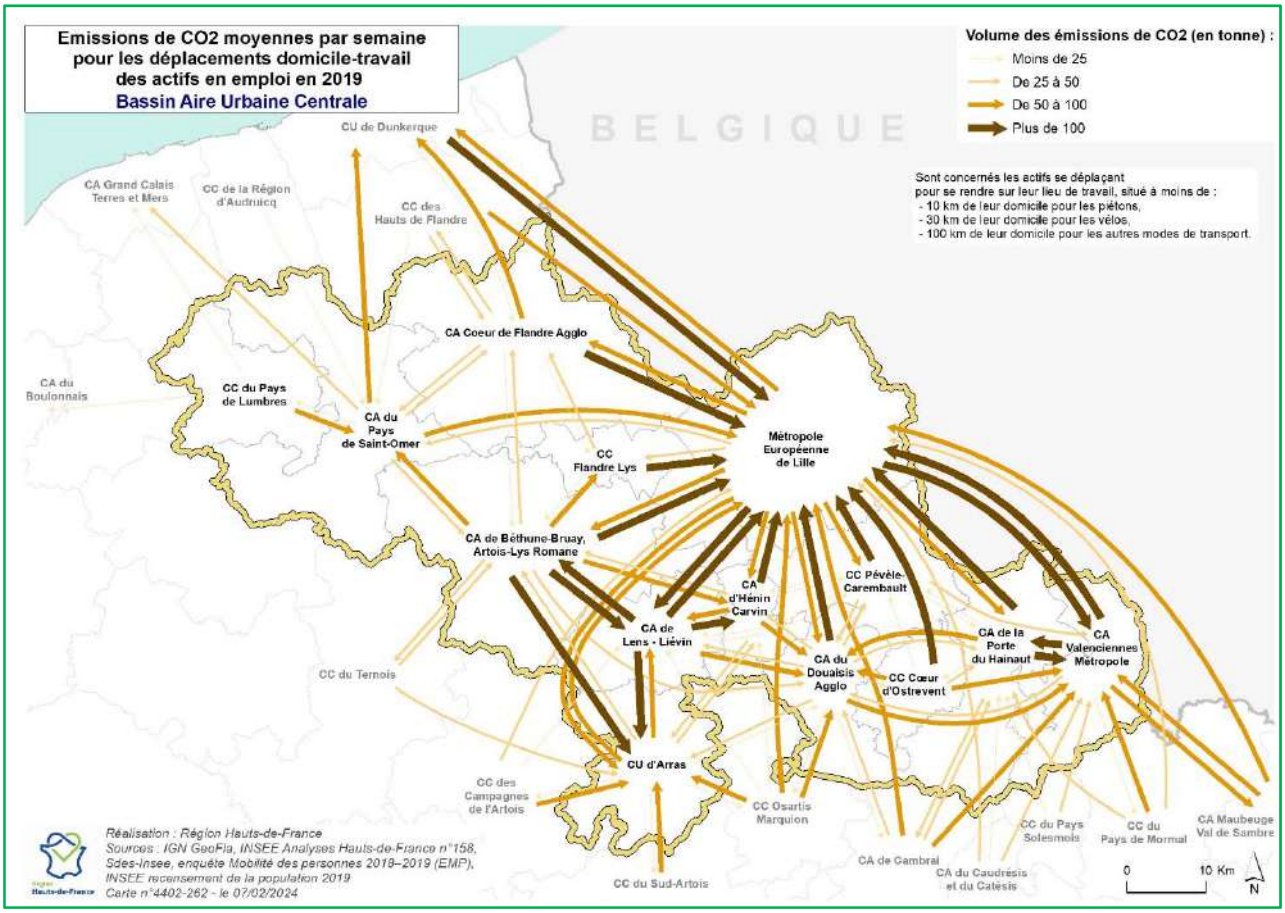
Vers une mobilité durable et décarbonée

Ce chapitre vient compléter les précédents pour présenter les alternatives à l'autosolisme, autres que les services de transports collectifs, qui présentent un impact environnemental plus limité en termes d'émissions de GES ou de consommation énergétique.

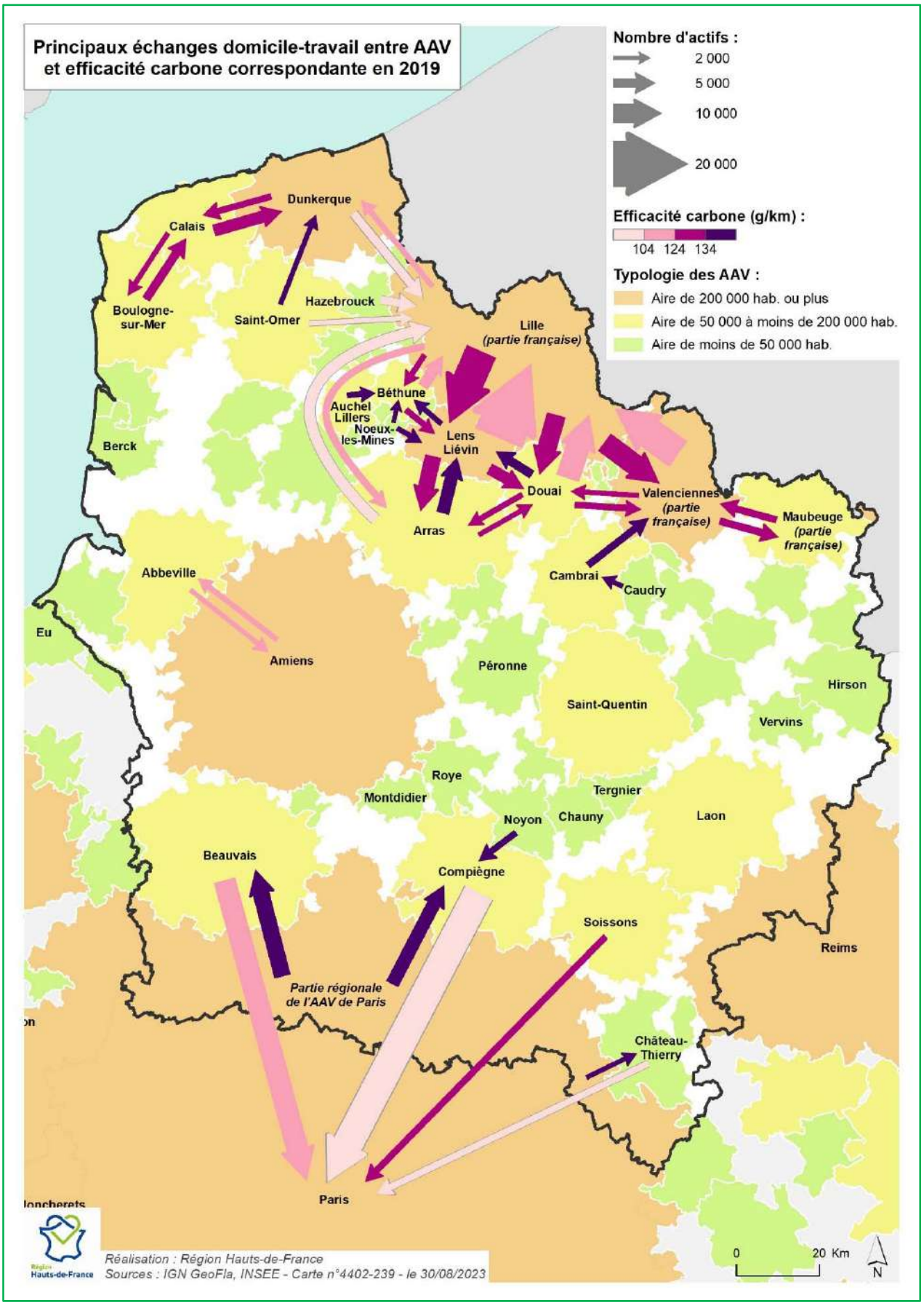
Les solutions abordées ici pour tendre vers des pratiques durables portent essentiellement sur le développement du vélo et de la voiture partagée (covoiturage, autopartage).

▶ G.1. Les émissions dues aux trajets des navetteurs





▶ G.1. Les émissions dues aux trajets des navetteurs

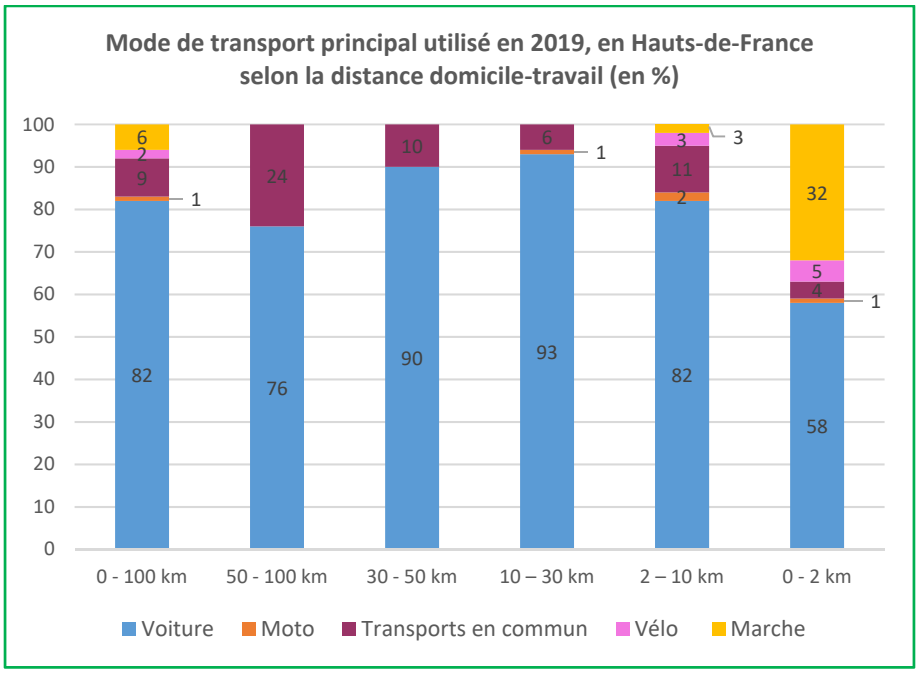


▶ G.1. Les émissions dues aux trajets des navetteurs

Eléments de contexte[1]

Dans le contexte actuel d'un réchauffement climatique planétaire, la stratégie nationale bas-carbone française prévue par **la loi sur la transition énergétique** fixe deux objectifs principaux de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) : **une réduction de 40% des émissions nationales d'ici 2030** par rapport aux GES émis en 1990 et **une neutralité carbone en 2050**. En France, en 2022, les transports avec 32% des émissions de GES constituent le secteur d'activité le plus émetteur de GES (Source : INSEE). En province, les flux domicile – travail correspondent à 41 % de l'ensemble des déplacements par la route (source : INSEE).

En Hauts-de-France, en 2019, **2 116 220 d'actifs** dont le lieu de travail est situé à moins de 100 km, **parcourent en moyenne chaque semaine 129 km** contre 114 km en province, générant ainsi **1,8 million de tonnes de GES en équivalent CO2 (CO2e) au cours de l'année**. Chaque année, un navetteur des Hauts-de-France émet en moyenne 833 kg de GES CO2e soit 7% de plus qu'en moyenne en France de province. Toutefois, si l'on rapporte leurs émissions de GES au nombre de kilomètres parcourus, elles sont les plus faibles de province avec 124 g/km contre 131 g/km en moyenne en province. Il n'est actuellement pas possible de connaître les émissions des 65 000 navetteurs résidant dans les Hauts-de-France et travaillant à 100 km ou plus de leur domicile.



En Hauts-de-France, **utilisée par 82% des navetteurs, la voiture est le mode de transport privilégié**. Les transports en commun et les modes doux (marche ou vélo) ne concernent respectivement que 9% et 8% des actifs. Cette répartition est à nuancer selon la distance parcourue entre le domicile et le lieu de travail. Sur les faibles distances (0 à 2 km), la marche concerne 32% des actifs. Les transports en commun sont surtout empruntés pour des trajets longues distances, compris entre 50 et 100 km. Le vélo reste peu utilisé dans les déplacements domicile – travail, ne dépassant jamais 5% quelle que soit la distance du trajet domicile – travail.

[1] Les chiffres présentés pour les Hauts-de-France sont issus de l'étude INSEE Analyses Hauts-de-France n°157, publiée le 07/09/2023

Enfin, on constate que les déplacements en dehors d'un pôle ou de sa couronne sont particulièrement émetteurs. **20% des actifs travaillent dans une autre aire d'attraction des villes (AAV) que celle où ils résident**. Ces actifs **génèrent 40% des émissions régionales de GES** car ils parcourent en moyenne 256 km par semaine, soit deux fois plus que les actifs en Hauts-de-France. **Les actifs résidant dans la couronne d'une AAV ou hors d'une AAV émettent près de deux fois plus de CO_2e que ceux habitant dans le pôle d'une AAV**. Cette situation s'explique par la concentration plus importante d'emplois dans les pôles des AAV, et la possibilité pour ceux qui y résident de se déplacer sur de plus courtes distances, plus souvent en mode doux ou en transports en commun.

Caractérisation du bassin de mobilité

Dans le bassin Aire Urbaine Centrale, on compte 1 019 926 actifs dont le lieu de travail est situé à moins de 100 km de leur lieu de résidence. Ils parcourent en moyenne selon l'intercommunalité de résidence entre 89 km (Métropole Européenne de Lille) et 161 km (CC du Pays de Lumbres) par semaine pour se rendre sur leur lieu de travail. Cette forte disparité est à mettre en lien avec la localisation du lieu de résidence. Habiter au cœur d'un pôle urbain ou en zone périurbaine ou dans un espace rural induit un éloignement plus ou moins important avec le lieu de travail. 80% des actifs du bassin Aire Urbaine Centrale effectuent leurs trajets domicile – travail en voiture, soit 3 points de moins qu'en Hauts-de-France**. Il s'agit du bassin de mobilité où l'utilisation de la voiture pour les trajets des navetteurs est la moindre. Les modes doux sont utilisés par 8% des actifs et les transports en commun** sont empruntés que **par 11%** des actifs pour les trajets domicile – travail.

Ainsi, l'ensemble de ces actifs émettent en moyenne à l'année 749 400 tonnes de GES en équivalent CO_2 soit **42% des émissions annuelles en Hauts-de-France**. Les émissions moyennes rapportées au kilomètre d'un navetteur du bassin Aire Urbaine Centrale sont en moyenne inférieures ou égales à 124 g/km (moyenne régionale) pour 5 des 14 EPCI du bassin. En effet, un navetteur émet en moyenne chaque semaine, entre 116 g/km (Métropole Européenne de Lille) et 135 g/km (CC du Pays de Lumbres) de GES selon son EPCI de résidence.

Les émissions en GES en équivalent CO_2 hebdomadaires sont très nombreuses sur le bassin Aire Urbaine Centrale en raison du grand nombre de navetteurs qui se rendent dans la métropole lilloise et dans les grandes agglomérations du bassin minier. On observe ainsi que les fortes émissions hebdomadaires de GES (supérieures à 100 tonnes de GES en équivalent CO_2 et comprises entre 50 et 100 tonnes de GES en équivalent CO_2) se produisent entre la MEL et les EPCI périphériques plus ou moins proches (CA de la Porte du Hainaut, CA du Douaisis Agglo, CA Cœur de Flandre, CC Pévèle-Carembault, CU de Dunkerque…) et entre différentes intercommunalités du bassin minier (par exemple entre la CA de Lens-Liévin et la CA de Béthune-Bruay, Artois-Lys Romane, entre la CA de la Porte du Hainaut et la CA Valenciennes Métropole…). D'autres émissions hebdomadaires plus faibles, inférieures à 50 tonnes de de GES en équivalent CO_2 sont constatées sur l'ensemble du bassin de mobilité.

Enfin, sur le bassin Aire Urbaine Centrale, on constate que les trajets effectués entre 2 AAV présentent des disparités quant à leur éco-efficacité. En effet, les trajets en direction de l'AAV de Lille sont toujours plus éco-efficaces que les flux contraires : ils émettent moins de 124g/km alors que les flux sortant de l'AAV de Lille émettent entre 124 et 134 g/km. Bien souvent, **les navetteurs empruntent plus massivement les transports en commun pour se rendre dans l'AAV de Lille alors que ceux qui en sortent, sont plus nombreux à utiliser leur voiture personnelle**. Des émissions supérieures à 124 g/km, voire supérieures à 134 g/km s'observent pour les flux entre les AAV autres que l'AAV de Lille. Cela concerne notamment les AAV de Cambrai, d'Arras, de Lens Liévin, de Douai, de Béthune, de Valenciennes… Cela peut également s'expliquer par une forte utilisation de la voiture pour ces trajets domicile - travail.

▶ G.1. Les émissions dues aux trajets des navetteurs

Il est à noter que des territoires (MEL et Valenciennes Métropole) travaillent actuellement à la mise en place de zones à faibles émissions (ZFE), sur les particularités relatives aux territoires de vigilance …

Une ZFE est une zone comportant des voies routières où la circulation des véhicules les plus polluants est restreinte, selon des modalités spécifiques définies par la collectivité. L'objectif est de réduire les émissions de polluants atmosphériques et d'améliorer la qualité de l'air locale, afin de réduire les impacts de la pollution sur la santé des habitants et autres usagers (étudiants, travailleurs, etc.) concernés par la ZFE.

Le Conseil métropolitain de la MEL du 18 octobre 2024 a acté la mise en place d'une ZFE sur l'ensemble du périmètre métropolitain, à partir du 1er janvier 2025, comprenant l'interdiction des véhicules non classés Crit'air, avec des possibilités de dérogations.

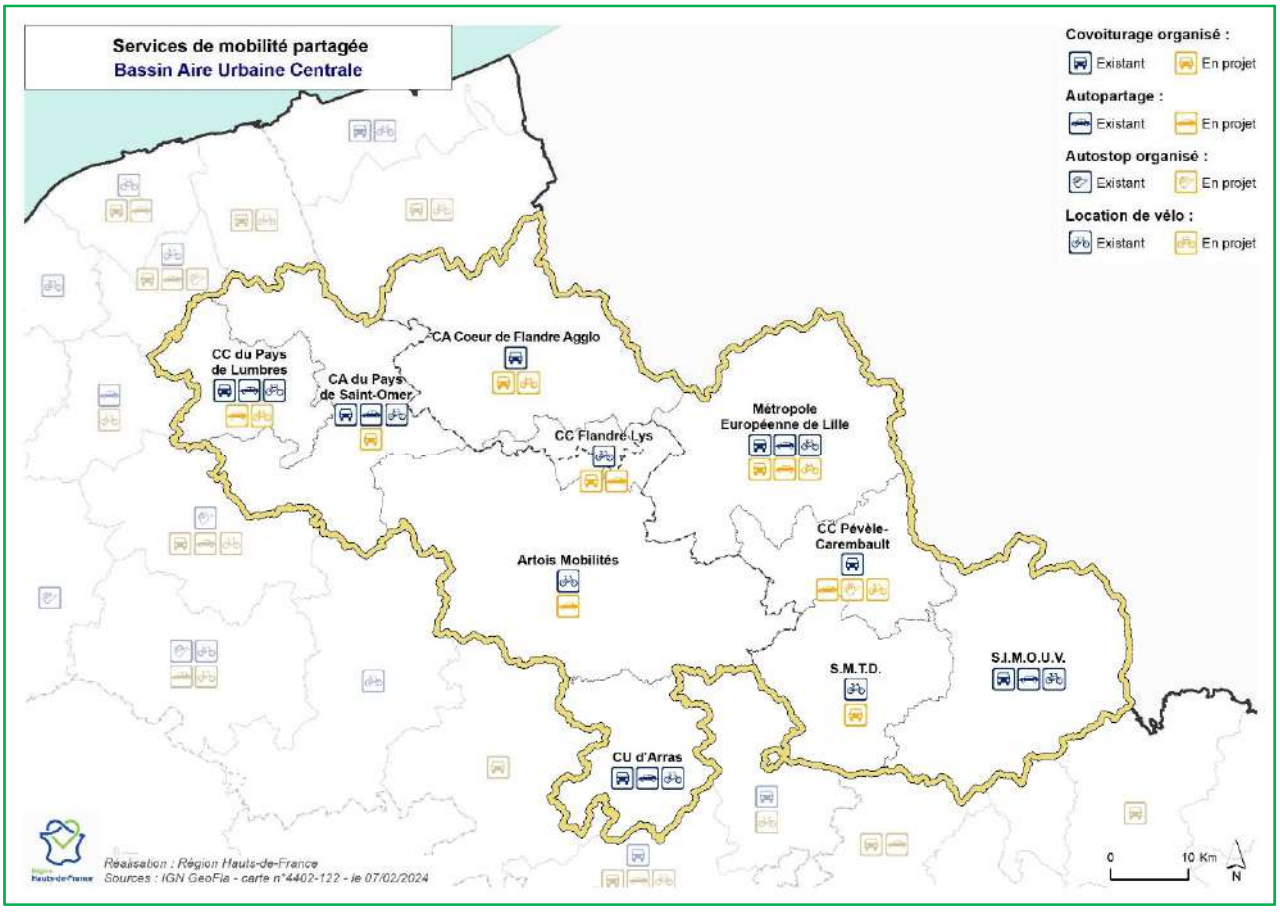
Enjeux et perspectives

Les émissions de GES dues aux navettes domicile-travail constituent un enjeu majeur pour les politiques publiques en matière de lutte contre le changement climatique. Il est nécessaire d'envisager différents leviers afin de limiter ces émissions : le **report modal de la voiture vers les transports en commun ou les modes doux, le développement du covoiturage, l'impact du télétravail en raison de la modération du nombre de trajets, le renouvellement du parc automobile pour des véhicules moins polluants, etc.**

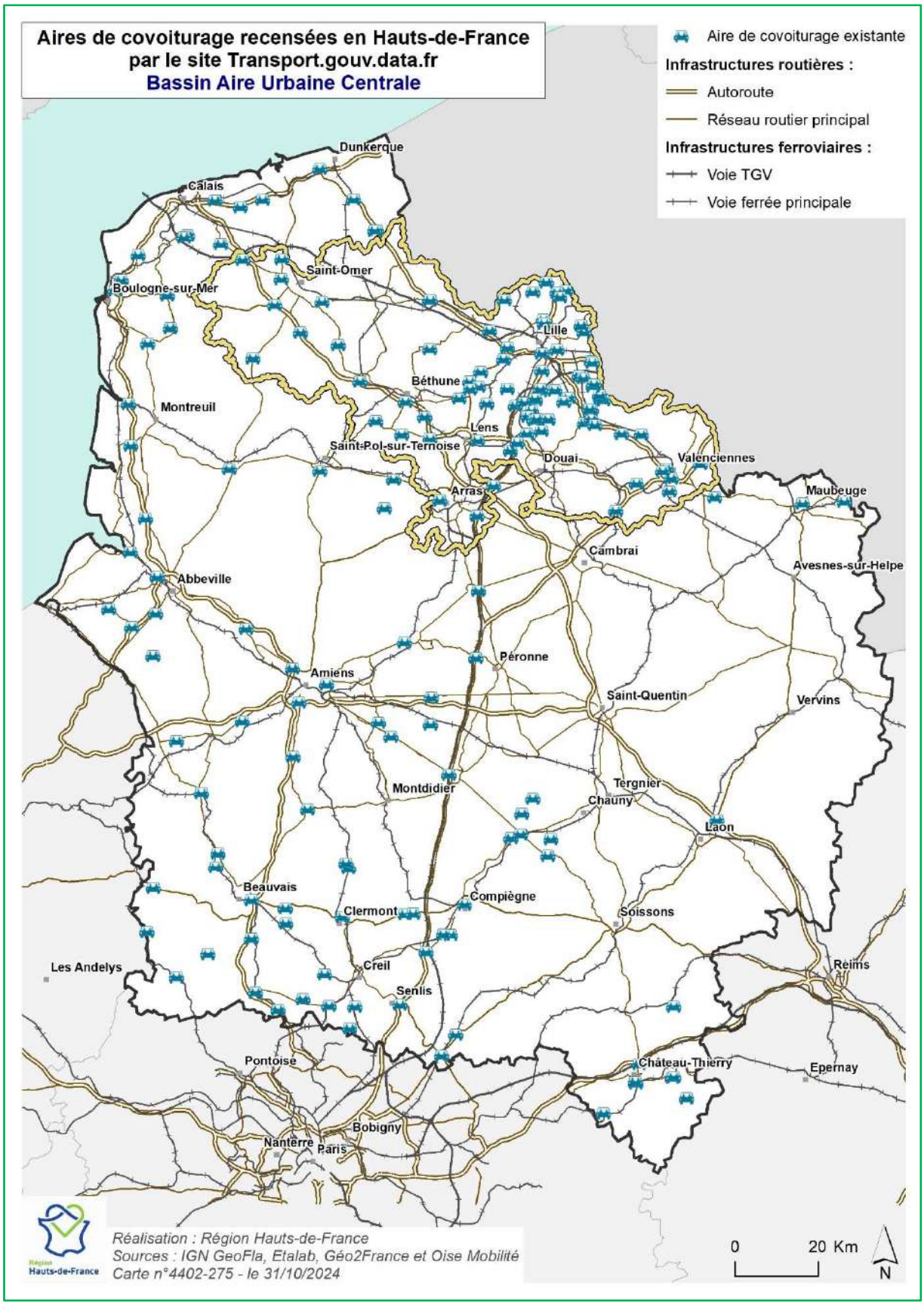
Dans le bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale, 48% des navetteurs des Hauts-de-France y résident et ils produisent 42% des émissions de GES constatées pour leurs déplacements domicile-travail. L'enjeu sur ce bassin est donc de renforcer les offres en transport en commun, de promouvoir le covoiturage afin de limiter ces émissions de GES et de proposer aux actifs des alternatives à la voiture.

Concernant la mise en place des ZFE, il est important que les territoires concernés travaillent de concert, pour par exemple envisager des dérogations qui pourraient être relativement similaires, permettant une meilleure lisibilité pour les citoyens (qui sont susceptibles d'aller d'une ZFE à l'autre).

▶ G.2. Les mobilités partagées (covoiturage et autopartage)



▶ G.2. Les mobilités partagées (covoiturage et autopartage)

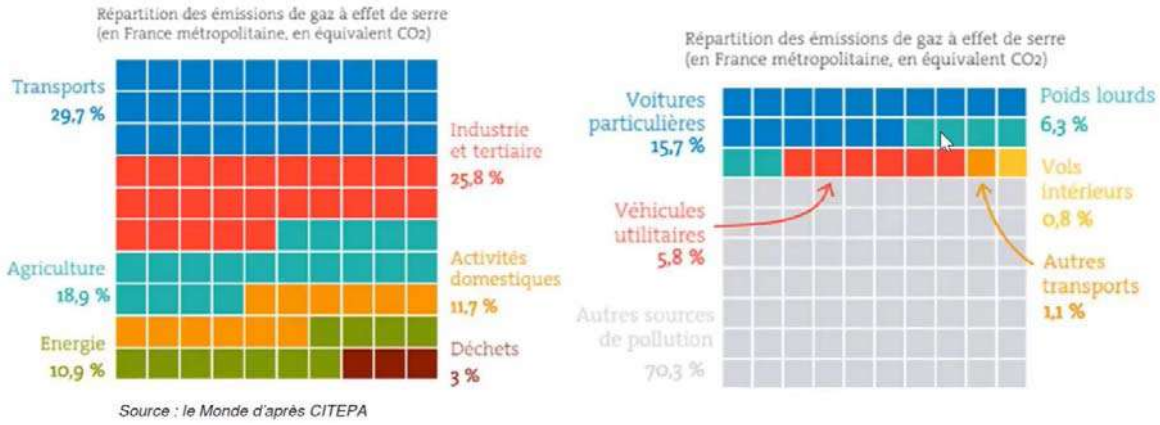


▶ G.2. Les mobilités partagées (covoiturage et autopartage)

Eléments de contexte

La notion de mobilités partagées recouvre des nouveaux usages de l'automobile qui sont de plus en plus encouragés pour réduire la congestion, les frais liés à l'automobile et limiter l'impact de la voiture sur l'environnement. Les deux principales solutions de mobilités partagées sont le covoiturage et l'autopartage. Aux côtés des transports collectifs et des mobilités actives, en offrant une solution alternative à la voiture individuelle, les mobilités partagées apparaissent comme indispensables pour éviter l'autosolisme, notamment dans les zones peu denses où les transports en commun ne peuvent se développer, faute de modèle économique suffisamment robuste.

L'infographie ci-dessous montre que l'usage de la voiture particulière est responsable de 16% des émissions de gaz à effets de serre (CO2) en France (*données 2019*) quand, par ailleurs, 13 millions de Français (soit plus de 20%) peuvent être considérés en situation de « précarité mobilité ».



Source : le Monde d'après CITEPA

Pour compléter ces données, il faut noter que 87% des déplacements domicile-travail [1]sont réalisés par des personnes seules dans leur véhicule (autosolisme).

En 2014, la loi MAPTAM a posé la définition des services de mobilité partagée que sont le covoiturage et l'autopartage. Par la suite, en 2019, la loi d'orientation des mobilités (LOM) a complété et enrichi le champ d'intervention des AOM en :

- précisant que **les AOM locales peuvent développer des services de mobilité partagée** ou concourir à leur développement au sein de leur ressort territorial (*article L.1231-1-1 du code des transports*) ;
- **élargissant le champ de compétence de la Région à la mobilité partagée**. Elle peut également dorénavant développer des services de mobilité partagée ou concourir à leur développement *(article L.1231-3 du code des transports).*

L'action de la puissance publique en faveur de la mobilité partagée peut être à 3 niveaux :

- **les infrastructures** : aménagement d'aire de covoiturage ou de station d'autopartage ;
- **la création d'un service de covoiturage ou d'autopartage** : création des outils de mise en relation pour le covoiturage ou de location des véhicules d'autopartage (y compris en le délégant à des entreprises spécialisées), mise en place de moyens de communication pour informer le grand public ;
- le **subventionnement direct** : la force publique peut **financer une partie du coût du trajet en covoiturage** pour réduire le coût pour l'usager.

[1] « Le taux d'autosolisme culmine à 87% entre 7H00 et 8H30 puis commence à décroître pour atteindre 79% à 10H00 » (*Source : Baromètre Vinci Autoroutes 2022*)

▶ G.2. Les mobilités partagées (covoiturage et autopartage)

L'action publique dans le domaine des mobilités partagées ne relève pas que des AOM. Par exemple, la création d'infrastructures s'exerce au travers de la compétence voirie-aménagement de communes ou d'intercommunalités qui ne sont pas AOM et d'autres acteurs peuvent également intervenir en matière d'animation et de communication, comme les syndicats mixtes SRU.

1. Le covoiturage

Le Code des Transport définit, dans son article L.3132-1, le covoiturage comme : *« l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte. Leur mise en relation, à cette fin, peut être effectuée à titre onéreux. »*

La loi d'orientation des mobilités (LOM) notamment, donne les outils aux collectivités pour développer une politique plus ambitieuse en faveur du covoiturage : création de plateformes de mise en relation entre usagers, versement d'une allocation aux conducteurs et aux passagers, inclusion dans le forfait mobilités durables, possibilité pour les communes de réserver des emplacements spécifiques, création d'aires de covoiturage et de voies réservées … L'objectif est de développer des masses critiques sur les trajets récurrents afin d'avoir un impact significatif.

En décembre 2022, pour gérer la problématique de hausse du coût de l'énergie et contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre, l'Etat a lancé **un plan covoiturage** contenant 14 mesures et mobilisant 150 M€, avec 3 mesures phare :

- prime de 100 € pour les nouveaux conducteurs, versée par les plateformes de covoiturage pour inciter à démarrer le covoiturage ;
- soutien aux covoitureurs en complément des collectivités sur le principe « 1 € de l'État pour 1 € de la collectivité » ;
- mobilisation du Fonds Vert pour soutenir les collectivités dans leurs projets de développement d'infrastructures de covoiturage (aires, lignes ou expérimentation de voies dédiées).

Un site Internet gouvernemental dédié covoiturage.ecologie.gouv.fr permet aux usagers de consulter les aides nationales et locales auxquels ils sont éligibles pour pratiquer le covoiturage. Le Plan vise également à accompagner les employeurs pour améliorer la mobilité de leurs salariés et promouvoir le covoiturage auprès de leurs collaborateurs.

Le covoiturage peut être spontané (entre voisins, collègues…) ou planifié grâce à des intermédiaires. Des sociétés privées développent depuis des années des solutions numériques qui, en partenariat avec des collectivités, permettent de gérer la mise en relation, structurer la pratique et créer un cadre rassurant pour l'utilisateur. Ces services proposent du covoiturage longue distance ou courte distance (moins de 80 km).

Le covoiturage peut être aussi organisé par lignes prédéfinies, avec la possibilité de réserver à l'avance sur un site Internet, avec implantation de bornes de covoiturage, panneaux signalétiques… ce principe est notamment utilisé sur des trajets très usités où les collectivités veulent diminuer le nombre de véhicules. Il faut aussi citer l'autostop organisé, déployé en réseau sur un territoire, avec lequel les personnes doivent se rendre à des emplacements signalés par des panneaux et être emmenées par des conducteurs recensés.

En France, on compte près d'une soixantaine de collectivités engagées avec un ou plusieurs opérateurs de covoiturage dans ce type de dispositif et soutenues par l'État dans le cadre du plan national.

Dans les Hauts de France, peu de collectivités ont mis en place pour l'instant une aide au covoiturage ou financent un service de covoiturage.

Il convient toutefois de signaler les services proposés par les deux syndicats mixtes SRU :

- **PassPasscovoiturage.fr :**

HDFM a créé une plateforme de mise en relation gérée par la société Mobicop, permettant de créer des communautés, des événements publics ou privés, de délivrer les preuves de covoiturage ou de gérer les flux financiers, y compris la prime CEE. En plus de ce service de mise en relation, le syndicat propose un accompagnement et des outils en matière de communication.

HDFM prépare actuellement le renouvellement de son marché pour aboutir à la mise en place d'une nouvelle plateforme courant 2024. A ce jour, de plus en plus de collectivités réfléchissent à s'appuyer sur cet outil plutôt que de créer leur propre plateforme.

- **Covoiturage Oise Mobilité :**

De son côté, le SMTCO a souhaité que soit intégrée une plateforme de mise en relation au sein de son outil SISMO 2, développé à l'échelle du département de l'Oise. Celle-ci est aussi gérée par la société Mobicop. Elle permet de gérer la mise en relation des covoitureurs, de créer des communautés et d'éditer des preuves de covoiturage. Elle prend aussi en compte la mise en place de la prime CEE covoiturage. Par contre, elle ne peut pas gérer la participation financière des acteurs publics aux frais de covoiturage.

La plateforme du SMTCO, intégrée dans le cadre du SISMO 2, devrait donc rester sous cette forme jusqu'à la fin du Partenariat Public Privé correspondant, en 2033.

2. L'autopartage

L'article L.1231-14 du Code des Transports définit l'autopartage comme suit : « *l'activité d'auto-partage est la mise en commun d'un véhicule ou d'une flotte de véhicules de transport terrestre à moteur au profit d'utilisateurs abonnés ou habilités par l'organisme ou la personne gestionnaire des véhicules. Chaque abonné ou utilisateur habilité peut accéder à un véhicule sans conducteur pour le trajet de son choix et pour une durée limitée* ». L'autopartage porte donc soit sur le prêt de véhicule individuel, soit sur le prêt d'un véhicule de parc dédié à cet effet. Ce prêt est en général payant, sauf services spécifiques.

Plusieurs entreprises ont développé des systèmes gérant un parc de véhicules, souvent électriques, et ce **surtout dans les grandes villes**. En milieu plus rural, des collectivités se sont saisies du sujet pour proposer des solutions locales adaptées à leurs spécificités et aux besoins de leurs habitants, avec l'achat de véhicules dédiés et liés à des stations, en s'appuyant en général sur des opérateurs privés pour gérer les réservation et location du véhicule.

L'intérêt est que **la voiture en autopartage puisse remplacer le deuxième véhicule du foyer**. En milieu urbain, combiné à un système de transport collectif efficace, l'autopartage peut même permettre de se passer totalement de voiture individuelle.

Il faut également mentionner **la pratique du prêt de véhicules associatifs ou publics sur les temps de leur non-utilisation**, ainsi que l'ensemble des systèmes de prêt à vocation sociale, comme par exemple le dispositif « En route pour l'emploi » mis en place par la Région (prêt de véhicules de service pour un demandeur d'emploi).

Caractérisation du bassin de mobilité

Sur le bassin Aire Urbaine Centrale, plusieurs AOM ont mis en place ou financé un service de covoiturage ou d'autopartage.

1. Covoiturage :

Les Départements du Pas-de-Calais et du Nord ont adopté un Schéma interdépartemental des Aires de Covoiturage en 2015. Celui-ci a été actualisé en 2019 et est toujours mis en œuvre aujourd'hui. Le premier était d'augmenter la part du covoiturage sur des territoires avec des enjeux très différents. Le second était d'augmenter le taux d'occupation des véhicules de 0,1% en 10 ans.

Les départements interviennent en tant que gestionnaires de la voirie départementale en organisant des espaces réservés au covoiturage le long des principaux axes routiers. Ces espaces réservés au covoiturage peuvent être de nature très différente. Il convient ainsi de distinguer les aires de covoiturage nettement identifiées par un marquage au sol, une signalétique, des sorties d'autoroutes, parkings de supermarché, et délaissés routiers … qui sont des lieux fréquents de covoiturage. Les Départements, pour des raisons de sécurité, ne font la promotion que des aires de covoiturage aménagées par les collectivités et sociétés concessionnaires d'autoroutes.

Ce schéma interdépartemental des aires de covoiturage identifie 3 niveaux d'aires de covoiturage :

- de 5 à 20 places : aire de covoiturage locale
- de 20 à 50 places : aire de covoiturage complémentaire
- plus de 50 places : aire de covoiturage structurante

A ces 3 catégories, s'ajoute un 4ème niveau concernant les aires de covoiturage de proximité (de 2 à 5 places) se basant sur une mutualisation des espaces en utilisant les aménagements existants (parkings de village, de supermarché, etc.). Ces dernières ne sont pas portées par les Départements mais maillent le territoire.

Par ailleurs, un recensement des aires de covoiturage est assuré par l'Etat, via son Point d'accès national (PAN) à des lieux de covoiturage. Cette base de données agrège les informations fournies par BlaBlaCar et de la Fabrique des Mobilités, ainsi que les données qui sont remontées en open-data par les collectivités territoriales. A ce jour, cette base recense 80 aires de covoiturage sur le bassin Aire Urbaine Centrale (voir carte 2). Un point d'accès régional (PAR) est également proposé sur la plateforme Géo2France. PAN et PAR communiquent et l'information peut être renseignée sur l'une ou l'autre des bases, sachant toutefois que le PAR permet de mieux caractériser les aires.

D'ores et déjà, on constate un tissu dense d'aires de covoiturages sur le territoire de l'Aire Urbaine Centrale, comme l'illustre la carte en annexe. Ce dynamisme du développement des aires de covoiturage dans le territoire de l'Aire Urbaine Centrale se poursuit avec des projets annoncés par les différentes AOM. Sans viser à l'exhaustivité on peut par exemple noter l'annonce récente du SIMOUV de créer de nouvelles aires de covoiturage à Saultain ou à Hasnon.

Des réflexions sont actuellement en cours sur l'actualisation des schémas départementaux des aires de covoiturage, et du rôle de la Région dans la stratégie de développement du covoiturage attribuée par la LOM aux Régions.

Dans le bassin de mobilité, on peut considérer que l'ensemble des AOM bénéficient d'un service de covoiturage organisé, avec la présence de PassPasscovoiturage.fr.

Les acteurs de la mobilité s'approprient néanmoins cet outil de manière différemment, avec des communautés sur la plateforme qui ont été créées par 6 intercommunalités du territoire en direction de leurs habitants.

Un exemple d'incitation au covoiturage sur le territoire de l'Aire Urbaine Centrale, est actuellement l'expérimentation de la MEL « Eco-bonus mobilité / changer ça rapporte », avec une prime versée pour chaque trajet évité en heure de pointe ou pouvant être effectué en covoiturage.

2. Autopartage

Il existe des stations d'autopartage dans 7 AOM du bassin Littoral Nord (MEL, CC Pays de Lumbres, Artois Mobilités, CAPSO, CU Arras, SMTD et SIMOUV)

On peut noter par exemple le lancement très récent, en 2023, de l'expérimentation de l'autopartage, par Artois Mobilités dans trois communes n'étant pas desservies par des lignes Bulles (Drocourt, Gonnehem et Mazingarbe). De même, avant la fin de l'année 2024, un service d'autopartage devrait être expérimenté à Douai par le SMTD, pour une durée de 2 ans, avant un éventuel développement du dispositif à d'autres communes du Douaisis.

Certaines AOM ont déjà développé de manière importante l'autopartage, comme par exemple la MEL avec Citiz et Get Around et la CUA avec Citiz.

Des réflexions sont en cours pour développer le réseau d'autopartage déjà existant dans les AOM ou pour l'initier dans certains territoires, dans les prochaines années.

Enjeux et perspectives

Sur le bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale, 90% des déplacements domicile-travail internes aux bassins sont réalisés en voiture. Aussi, pour limiter les impacts négatifs de l'autosolisme et pour offrir des solutions de mobilité aux personnes ne disposant pas de moyens de locomotion, il apparaît nécessaire de faciliter le covoiturage et l'autopartage.

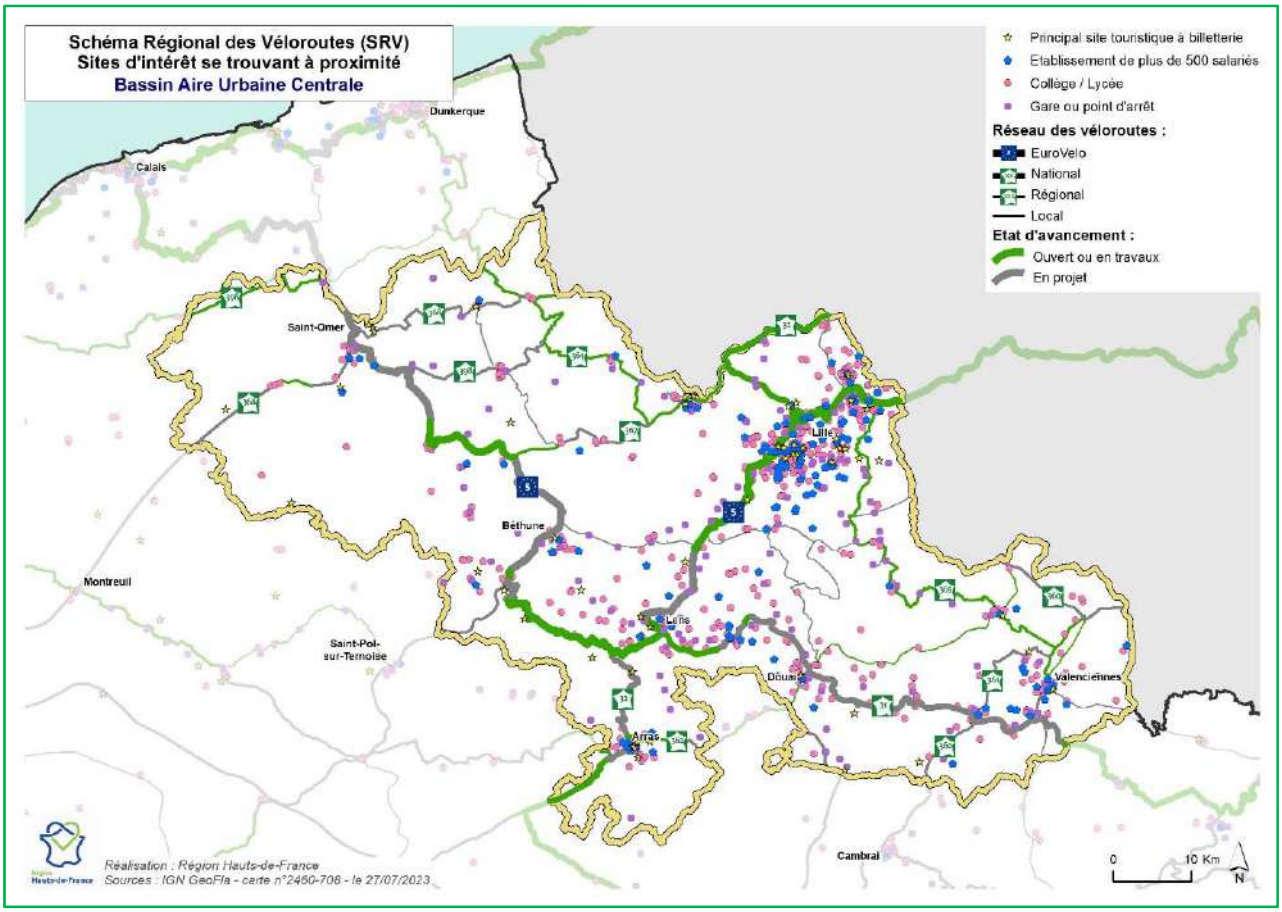
Les AOM, et notamment les nouvelles, vont progressivement s'approprier la compétence mobilité définie par la récente LOM et mettre en œuvre des actions pour soutenir le développement de solutions de mobilité alternatives à la mobilité individuelle et complémentaires aux transports collectifs. L'animation et la communication grand public autour de la mise en place de ces services est essentielle et conditionne, pour une bonne part, leur succès.

Dans une optique d'efficacité, il s'agira d'accompagner au mieux ces collectivités pour créer un réseau et des solutions de mobilités partagées attractives pour les usagers. Elles peuvent d'ores et déjà s'appuyer sur les outils proposés par Hauts-de-France Mobilités ou encore bénéficier de retours d'expériences pour des solutions expérimentées en région (exemple : le service d'autopartage par la Communauté de communes du Pays de Lumbres) ou ailleurs. Et il convient également de veiller à bien recenser les aires de covoiturage et de vérifier qu'elles proposent une couverture satisfaisante du territoire.

Les projets de développement de lignes de covoiturage, portés notamment par Hauts-de-France Mobilités sont également des pistes intéressantes pour le développement du covoiturage.

A noter enfin que la Région pourra s'appuyer sur les réflexions menées à l'échelle des bassins, et sur les besoins exprimés par les territoires, pour bâtir sa stratégie autour des mobilités partagées, sachant que c'est une compétence nouvelle que lui a donnée la LOM. En particulier, ces travaux pourraient permettre d'identifier les axes ou relations inter-EPCI pour lesquels le covoiturage peut venir en complément des dessertes plus lourdes organisées par car ou par train.

▶ G.3. Le schéma régional du vélo et l'accès aux principaux sites



▶ G.3. Le schéma régional du vélo et l'accès aux principaux sites

Eléments de contexte

On estime que **le report modal du vélo** est à fort potentiel de développement sur des distances jusqu'à 5 km pour un vélo sans assistance électrique (correspondant à 20 minutes de déplacement) et jusqu'à 8 à 10 km pour un vélo avec assistance électrique, ceci pour les usages du quotidien : se rendre à l'école, au travail, faire les courses. La distance s'allonge pour le vélo loisir, pour accéder à un site touristique.

Appuyé sur le schéma national publié en 2018, **la Région Hauts-de-France a voté le schéma régional des véloroutes le 30 janvier 2020** (initialement intitulé SR3V). La constitution du schéma régional permet de rendre plus lisibles et cohérentes les politiques de création d'infrastructures cyclables : les schémas locaux de planification et cyclables prennent en compte le SRV qui est inscrit dans le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'équilibre des territoires (SRADDET) de la Région Hauts-de-France. Dans ce cadre, le schéma régional doit être intégré aux documents de planification : SCOT, PLUI ou PLU.

C'est **un réseau cyclable structurant**, hiérarchisé de l'EuroVelo (itinéraire européen) aux véloroutes d'intérêt national, régional et local, qui accueille aussi d'autres usagers pratiquant des mobilités douces (piétons, personnes à mobilité réduite, rollers… et cavaliers dans certains cas). Particulièrement en milieu très dense, les aménagements doivent prendre en compte les différents types d'usage pour permettre une cohabitation harmonieuse. Le schéma régional intègre les tracés des schémas départementaux.

Les axes régionaux et locaux ont été définis selon quelques critères fixés en amont : maillage du territoire (pas d'itinéraire en « impasse »), liaison des pôles régionaux du SRADDET, connexion des gares et pôles d'échange, juxtaposition au réseau fluvial, connexion des sites touristiques, desserte des principaux employeurs et des établissements scolaires.

La Région n'est pas maître d'ouvrage sur les projets de véloroutes ; elle accompagne les différents porteurs de projet (Départements, mais aussi établissements publics de coopération intercommunale, communes, syndicats mixtes) en mettant en avant ses propres objectifs : proposer un maillage structurant en respectant des normes d'aménagement des infrastructures, favoriser des logiques d'intermodalité, faciliter les pratiques utilitaires et quotidiennes du vélo, permettre l'accès en mode doux aux pôles d'attraction, et faire des véloroutes l'un des leviers de l'attractivité touristique des Hauts-de-France.

Du fait du potentiel que représente le vélo pour le développement d'une mobilité durable au quotidien, la Région souhaite **connecter en modes doux dès que possible le réseau régional aux principaux sites générateurs de déplacement**, il s'agit de la notion du « dernier kilomètre ». C'est la raison pour laquelle les connexions en site propre vers les gares et pôles d'échange, les principaux sites touristiques (patrimoniaux ou naturels, accueillant plus de 10.000 personnes par an), vers les lycées et centres de formation des apprentis ou vers les principaux employeurs (plus de 500 salariés) doivent être recherchées. Ces connexions sont à prendre en compte dans la création des schémas locaux cyclables ou modes doux.

Caractérisation du bassin de mobilité

Le bassin de mobilité de l'Aire urbaine centrale possède trois eurovéloroutes, :

- **l'EuroVelo 4** : 5 100 km de la France à l'Ukraine, appelée en France, la Vélomaritime®, 1 500 km de la Manche à la Mer du Nord. En France, l'itinéraire débute à Roscoff en Bretagne et se termine à la frontière belge, en longeant toute la côte des Hauts de France.
- **l'EuroVelo 5** : 3 200 km de Canterbury au sud de l'Italie, elle traverse la région en allant de Calais à la frontière belge près de Lille en passant par le bassin minier.
- **l'EuroVelo 12** : dite véloroute de la Mer du Nord, de la Norvège à l'Ecosse, sur 7 000km, son itinéraire est commun avec l'Eurovelo 4 entre la frontière belge et le port de Calais.

▶ G.3. Le schéma régional du vélo et l'accès aux principaux sites

Le bassin est également sillonné de nombreuses véloroutes nationales (V31 Véloroute du Bassin Minier et V32 Véloroute du Nord) régionales (364,367,368…), en général très peu aménagées en site propre, exceptée la V32.

Le bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale bénéficie d'un bon taux de réalisation des itinéraires européens, nationaux et régionaux. Au quotidien, les véloroutes peuvent servir d'ossature pour l'aménagement cyclable du territoire permettant notamment une bonne desserte des pôles générateurs de déplacement (établissements scolaires, grandes entreprises…). Cependant de nombreux pôles ne sont pas connectés ou ne sont pas sur un itinéraire.

Plusieurs collectivités du bassin reconnaissent qu'il est **difficile de se rendre à vélo dans une gare dans un établissement scolaire** d'enseignement supérieur ou jusqu'à **un site touristique important**, pour cause de manque de pistes cyclables sécurisées, discontinuités du cheminement et de stationnement adéquat.

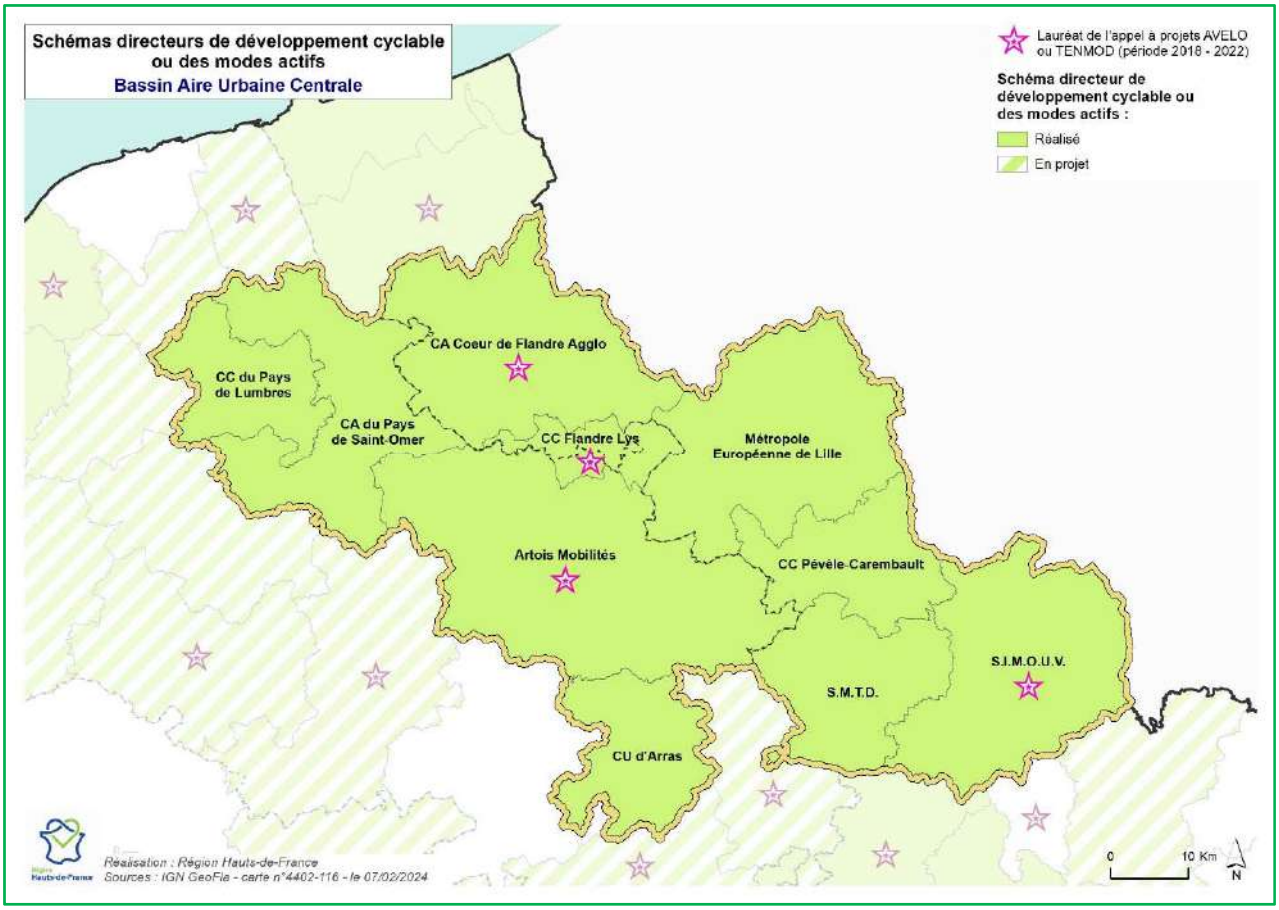
Enjeux et perspectives

La recherche d'amélioration de la « cyclabilité » du territoire pourrait s'appuyer, à l'échelle du bassin de mobilité, sur **l'identification des sites à relier en priorité au schéma régional**.

Parmi ceux-ci, les établissements scolaires, notamment du secondaire et de l'enseignement supérieur, les Centres de formation des apprentis, les Instituts de Formation aux métiers de la santé…, revêtent une importance forte du fait de l'existence et/ou du potentiel de jeunes s'y rendant de manière autonome en vélo. **Des études sur l'accès cyclable aux établissements pourraient être menées**.

La desserte des gares et pôles d'échanges constitue également un enjeu majeur en matière de report modal. Il s'agit de pôles générateurs à connecter aux grands itinéraires cyclables.

▶ G.4. La réalisation des schémas directeurs cyclables



▶ G.4. La réalisation des schémas directeurs cyclables

Eléments de contexte

La notion de **mobilités actives** recouvre la marche et le vélo. La mobilité active peut être choisie ou subie, par choix personnel ou par contrainte économique, la possession d'un véhicule coûtant cher. Aujourd'hui, les pouvoirs publics tendent à favoriser l'usage du vélo car il représente un potentiel important d'alternative à la voiture du fait des distances qu'il permet de parcourir.

Le vélo est dans la région un peu moins pratiqué qu'en moyenne nationale (4,6% contre 5,2% en moyenne nationale hors Ile-de-France). En revanche, **la marche est plus pratiquée en Hauts-de-France** (18,1% contre 16,9%). Plus l'aire d'attraction d'une ville est peuplée, plus les actifs utilisent des modes de transport doux pour les trajets courts (moins de 2 km). Cependant, aujourd'hui, le développement des modes actifs n'est plus considéré comme réservé aux grandes villes. Leur marge de développement est importante dans tous les types de territoire, d'autant plus lorsque le niveau de pratiques des modes actifs est initialement très faible. La preuve de ce nouvel intérêt réside dans **la réalisation actuellement de schémas directeurs cyclables ou mode actifs par la majorité des autorités organisatrices de la mobilité de la région**.

Porté par l'ADEME, le programme AVELO s'inscrit dans l'objectif national de faire passer la part modale du vélo de 3 % à 9 % d'ici 2024, en cohérence territoriale dans la continuité de la loi d'orientation des mobilités (LOM). Cet appel à projets, reconduit depuis 2019, permet de financer la politique cyclable locale (aménagements, stratégie, animation…). L'appel à manifestation d'intérêt (AMI) TEN MOD en est en 2022 à sa sixième édition : il vise à encourager de nouvelles solutions de mobilité quotidienne dans des territoires peu denses, en soutenant financièrement l'ingénierie nécessaire à leur développement. Il permet de soutenir le déploiement d'une mobilité durable et solidaire, sur des projets de mutualisation, expérimentations de solutions, services de mobilité…

Parmi les nombreuses actions ayant trait au vélo (création d'infrastructures, développement d'animation et de services), **le schéma directeur cyclable est un outil de programmation et de planification qui permet de définir les actions à mettre en place** à court, moyen et long terme pour améliorer et encourager la pratique cyclable et de programmer les investissements dans un plan pluriannuel. Il s'agit de la pierre socle pour développer cette pratique. Le schéma directeur des modes actifs est plus complet en incluant également la marche pour la sécurisation des parcours et donner à ce mode la place qui lui revient de fait dans l'espace public (pour les trajets inférieurs à 2 km, la marche est le mode de déplacement le plus utilisé, hors voiture).

Caractérisation du bassin de mobilité

Les 10 AOM qui constituent le bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale ont réalisé un schéma cyclable. Il s'agit d'une exception à l'échelle régionale, qui démontre que la question de la planification de la pratique cyclable est prise en compte sur ce territoire.

Les AOM qui ont réalisé leur schéma cyclable ont travaillé avec les territoires voisins afin de prendre en compte la nécessité des continuités cyclables.

Il convient également de rappeler que les départements du Nord et du Pas-de-Calais sont des acteurs déterminants dans stratégie pour développer les modes doux sur les territoires. Le département du Pas-de-Calais a ainsi adopté un plan vélo en janvier 2023 et le département du Nord a élaboré Schéma cyclable en 2018. La Région Hauts-de-France a également voté un plan vélo régional.

▶ G.4. La réalisation des schémas directeurs cyclables

Enjeux et perspectives

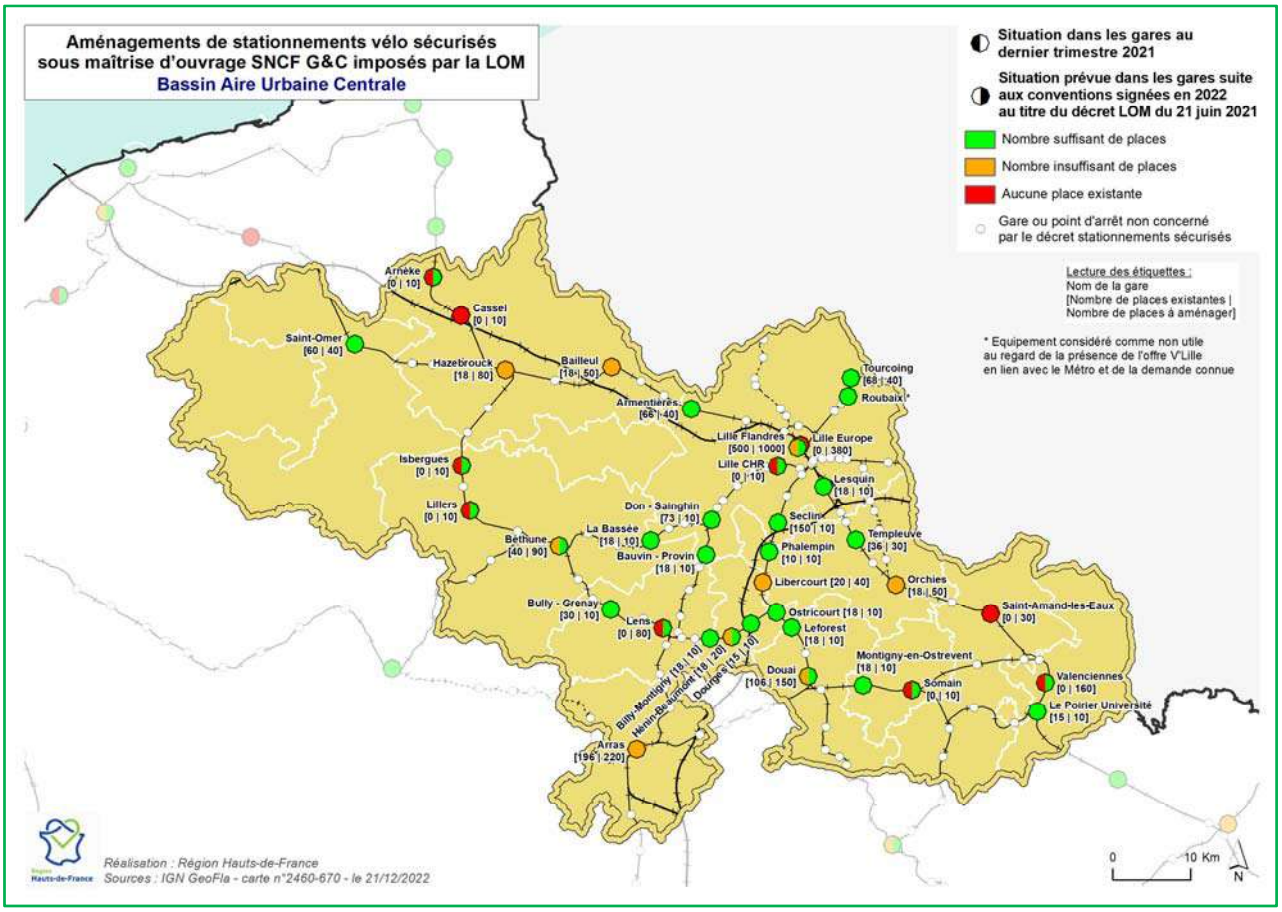
Les schémas cyclables étant élaborés à l'échelle des intercommunalités, la mise en œuvre du contrat opérationnel de mobilité (COM) pourrait permettre de vérifier que **les linéaires cyclables ne s'arrêtent pas aux frontières des collectivités** et de penser aux continuités cyclables entre les territoires, a minima à l'échelle des bassins de mobilité, notamment lorsque des pôles générateurs de déplacement existent sur un territoire et drainent de nombreuses personnes de l'extérieur (gares, établissements scolaires, zones d'activités…).

Le COM peut aussi être l'occasion d'**identifier les aménagements ou services prioritaires pour faciliter les pratiques quotidiennes** du vélo et pour faciliter l'accès aux réseau de transport structurant.

Au-delà de dresser l'état des lieux de la « cyclabilité » du territoire (facilité ou non de circuler à vélo dans les communes, entre les communes et d'accéder aux sites d'intérêt accueillant du public) et de déterminer les perspectives, il est essentiel que le schéma directeur cyclable puisse déboucher sur une programmation opérationnelle d'aménagements cyclables améliorant la pratique du vélo au quotidien. Ces aménagements peuvent bénéficier d'aides de l'Europe, de l'Etat, de la Région et/ou des Départements.

Parmi les enjeux figure également le sujet de l'information des usagers sur l'offre d'itinéraires cyclables et le potentiel d'articulation avec les transports collectifs. Une ressource régionale pourrait potentiellement être valorisée en lien avec la centrale PassPass et le travail cartographique de l'ADAV.

▶ G.5. Le stationnement vélo au droit des gares ferroviaires



▶ G.5. Le stationnement vélo au droit des gares ferroviaires

Eléments de contexte

La pratique au quotidien du vélo doit être envisagée dans une optique d'intermodalité. **La Région Hauts-de-France promeut** (tout comme le système néerlandais) **le non emport du vélo dans le train aux heures de pointe** pour ne pas créer d'encombrement voire d'impossibilité à monter dans le train. Ainsi, un soin particulier doit être apporté au **traitement intermodal des pôles ferroviaires et routiers**, entre autres sur la question du **stationnement des vélos**.

Par ailleurs, le profil peu émetteur en gaz à effet de serre du train est mis à mal par les fortes émissions des véhicules utilisés pour rejoindre une gare. On estime en effet que **la moitié des usagers se rendent à la gare en voiture** et que près d'**un tiers des émissions GES du bilan carbone du TER Hauts-de-France est dû aux trajets en amont et en aval des gares**. Le fait d'utiliser un mode doux, et notamment le vélo pour ceux éloignés d'une gare jusqu'à 10 km, permettrait ainsi de décarbonner encore plus le transport en train.

Pour favoriser la pratique du vélo, diverses mesures peuvent être accentuées au niveau local, dont notamment la poursuite et l'amplification des aménagements cyclables : voies vertes, pistes et également stationnements sécurisés. En effet, **le risque de vol est l'un des principaux freins à l'utilisation du vélo** si un stationnement longue durée est nécessaire.

La loi d'orientation des mobilités vise à renforcer le niveau d'équipement des gares et des pôles d'échange fréquentés. Le décret du 10 juin 2021 liste les gares soumises à l'obligation d'équipement (à 70 m maximum de la gare), mais aussi le nombre minimal de places de stationnement vélo sécurisé qui devront être mises en place avant le 1er janvier 2024. 1 133 gares en France sont concernées par cette obligation qui s'impose notamment (en maîtrise d'ouvrage ou du moins chef de file) à la filiale SNCF Gares et connexions, soit 37 % de l'ensemble des gares ferroviaires du territoire. Dans les Hauts-de-France, **ce sont 106 gares qui sont recensées dans le décret** sachant que 25 d'entre elles sont déjà équipées. Les AOM peuvent cependant compléter cet investissement, sur les emplacements légaux ou sur un nombre supplémentaire en complétant l'offre en stationnement au-delà des obligations du décret si cela semble nécessaire. La sécurisation sous-entend un local fermé à l'accès réservé ou des places sous vidéosurveillance.

Sur les gares moins fréquentées et non concernées par la loi, « aucun minimum n'est prévu au niveau national. L'article L.1272-3 renvoie la décision au niveau local entre l'opérateur ferroviaire, les AOM et les propriétaires d'emprise concernés », précise le ministère de la Transition écologique.

Si **l'Etat propose de couvrir 80% de la dépense plafonnée à 1 800 €**, dans le cadre de la mise en application du décret de 2021 sur le déploiement de stationnement vélo sécurisé en gare, la Région peut accompagner financièrement les collectivités dans leurs investissements, au-delà de cette aide de l'Etat et soutenir des projets plus coûteux, proposant des services complémentaires (consignes, bornes de réparation, etc.). **La Région peut également accompagner et financer des emplacements supplémentaires**, ainsi que des stationnements dans les gares non concernées par la loi.

Caractérisation du bassin de mobilité

Sur le bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale, 13 gares éligibles au décret du 10 juin 2021 sont aujourd'hui suffisamment équipées en stationnements sécurisés. Des gares importantes sont actuellement sans stationnements sécurisés ou en quantité insuffisante, telles que Lille Europe, Lille Flandre, Lens, Béthune, Valenciennes, Orchies. 7 gares seront prochainement équipées au titre des **conventions signées en 2022 entre la Région, l'Etat et SNCF Gare et connexions**.

▶ G.5. Le stationnement vélo au droit des gares ferroviaires

Des aménagements futurs sous maîtrise d'ouvrage des AOM seront réalisés sur les gares éligibles au décret mais qui ne sont pour l'instant pas sous conventions Etat/Région/SNCF Gares et connexions. Les sous-équipements ou non équipements qui apparaissent encore seront donc totalement résorbés dans les prochaines années.

Par ailleurs, il est également utile de pouvoir équiper en stationnements sécurisés les gares non visées par le décret, afin de faciliter l'usage du vélo au quotidien.

Enjeux et perspectives

Le maillage de l'ensemble du territoire régional par un réseau d'abris-vélos sécurisés à proximité immédiate des gares ferroviaires contribuera d'une part à soulager la contrainte du transport de vélos dans les rames voyageurs : dans les TER, celle-ci est particulièrement délicate, voire impossible, sur les axes les plus circulés et aux heures de pointe. D'autre part, ceci permettrait de rejoindre une gare sans forcément prendre une voiture personnelle, ce qui dans les conditions actuelles du parc automobile, réduirait l'impact carbone indirect du train. **Le stationnement vélo sécurisé permettrait également d'engendrer une augmentation du trafic TER**, des études ayant montré que pour 50 places créées, on observait 6 à 12 nouveaux passagers réguliers.

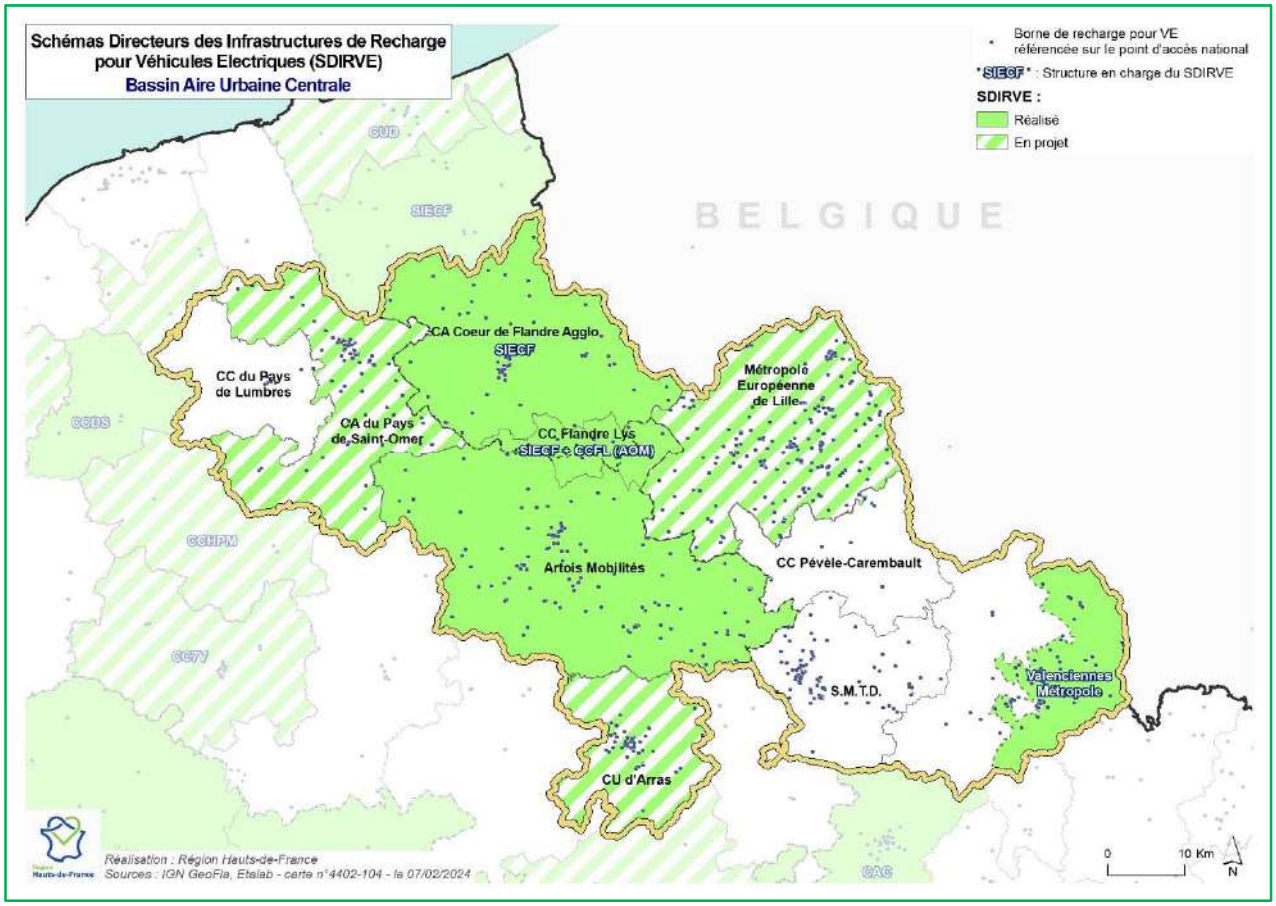
En complément, il serait intéressant de réfléchir à la **mise en place de location de vélos en gare, pour faciliter le non emport du vélo dans le train**.

Par ailleurs, il convient de veiller à la bonne facilité d'usage, voire à l'interopérabilité entre les systèmes d'ouverture (cartes, badges) des abris-vélos qui peuvent être installés par différentes structures – SNCF, commune, etc. – au droit des gares, afin que les usagers ne soient pas confrontés à différents systèmes.

Il serait intéressant de disposer d'un planning d'installation des abris pour les gares non équipées (des agres devaient être équipées mais ne le sont pas encore, par exemple celle de Valenciennes).

Le COM pourrait être l'occasion de définir un référentiel d'installation du stationnement vélo sécurisé intégrant les enjeux d'interopérabilité mais aussi des recommandations sur les équipements des abris (type de support, services complémentaires…)

▶ G.6. La mobilité électrique automobile



▶ G.6. La mobilité électrique automobile

Eléments de contexte

En France, la consommation énergétique du secteur des transports représente 30 % des émissions de gaz à effet de serre, dont 16% par les voitures. C'est le seul secteur dont les émissions ont augmenté de façon continue depuis 1990. D'autre part, les oxydes d'azote et particules émis par les véhicules, et que nous inhalons, ont des effets délétères : on estime entre 400 000 et 800 000 le nombre de décès en Europe causés par la pollution chaque année. La maîtrise des impacts environnementaux des transports peut s'appuyer sur différentes solutions : report modal vers les transports en commun et la mobilité douce, développement du covoiturage et sobriété, mais également développement de différentes solutions techniques de mobilité propre, parmi lesquels les véhicules électriques représentent aujourd'hui la principale solution envisagée pour réduire les émissions de gaz à effet de serre du transport routier[1]. Si les véhicules électriques ne constituent pas la seule solution pour décarboner le secteur des transports, leur développement est sensiblement plus avancé que celui des technologies propres alternatives.

L'Union européenne a entériné la fin des véhicules thermiques en 2035, en prévoyant de réduire à zéro les émissions de CO_2 des voitures neuves en Europe[2]. Par ailleurs, avant même la fixation de cet objectif contraignant, le *décret n°2021-546 du 4 mai 2021 sur les* obligations d'information du public) *relatif aux infrastructures de recharge pour véhicules électriques et portant diverses mesures de transposition de la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs*, transpose la partie électrique de cette directive. En France, la dernière *Programmation pluriannuelle de l'énergie* (PPE 2019-2028) fixe sur le segment des voitures particulières un objectif de 660 000 véhicules électriques (VE). Pour fin 2028, l'objectif passe à 3 millions de VE (sur un parc actuel de 30 millions de véhicules particuliers). En 2022, les ventes de VE et hybrides rechargeables ont augmenté de 31,5% (20% du marché des voitures particulières en février 2022). En Hauts de France en 2021, on comptait 61 000 véhicules électriques et rechargeables.

L'électrification du parc de véhicules pose la question de l'offre de recharge adéquate, pour laquelle les collectivités et établissements publics ont un rôle majeur à jouer. Des objectifs nationaux existent mais c'est au niveau local qu'il est possible d'évaluer précisément les besoins et d'y répondre. la France comptait, au 28 février 2023, 90 803 points de recharge ouverts au public, soit une augmentation de + 63 % en un an. La région Hauts-de-France compte à cette même date 8 190 points de recharge. Les besoins sont exponentiels.

S'il l'on sait qu'à ce jour 90 % de la recharge principale du véhicule se fait au domicile des particuliers, la couverture du territoire en infrastructures de recharge pour véhicules électriques (IRVE) ouvertes au public[3] reste un sujet fondamental pour permettre une adoption massive des véhicules électriques. En effet, même si les IRVE ouvertes au public n'alimentent actuellement que marginalement les véhicules électriques en circulation, celles-ci jouent un rôle clef pour consolider la dynamique de l'électrification du parc : elles seront indispensables pour les utilisateurs n'ayant pas de solution de recharge à domicile (en France, 7 millions de ménages ne disposent pas de place de parking équipée en copropriété et 12 millions de ménages n'en disposent pas du tout) ou sur leur lieu de travail, ou encore pour les utilisateurs intensifs (professionnels notamment). Elles sont également essentielles pour les longs trajets, en complément des infrastructures de recharge installées le long des autoroutes. En outre, elles permettent de mettre en confiance les usagers de véhicules électriques grâce à l'assurance psychologique de pouvoir recharger le véhicule en cas d'imprévu *(Guide schéma directeur IRVE, ecologie.gouv).*

[1] En revanche, le véhicule électrique ne solutionne que partiellement la problématique d'émissions de particules fines dans l'air du fait du système de freinage et des pneus, qui restent émissifs.
[2] Ce choix n'a cependant toujours pas été définitivement validé fin mars 2023 du fait de la position allemande favorable aux carburants de synthèse. Ceux-ci ne concerneraient cependant que certains véhicules (uniquement quelques modèles de niche) et par ailleurs, de nombreux constructeurs automobiles européens ont d'ores et déjà annoncé qu'ils renonceraient au moteur à combustion bien avant la date envisagée par l'Union européenne, dès 2030 ou même encore avant. Le secteur automobile se dirige donc aujourd'hui massivement à moyen terme vers le véhicule électrique.
[3] Une infrastructure de recharge ou une station de recharge ou un point de recharge situé sur le domaine public ou sur un domaine privé, auquel les utilisateurs ont accès de façon non discriminatoire. L'accès non discriminatoire n'interdit pas d'imposer certaines conditions en termes d'authentification, d'utilisation et de paiement.

▶ G.6. La mobilité électrique automobile

L'article 68 de la LOM indique que le schéma directeur de développement des infrastructures de recharges ouvertes au public pour les véhicules électriques (SDIRVE) et les véhicules hybrides rechargeables définit les priorités de l'action des autorités locales afin de parvenir une offre de recharge suffisante pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables pour le trafic local et le trafic de transit. Selon la loi, les communes peuvent gérer l'implantation des bornes de recharge en cas de carence de l'initiative privée, cette gestion pouvant être déléguée. Dans la région, la délégation a été faite soit aux autorités organisatrices de la distribution d'énergie (AODE), soit aux EPCI porteurs de la compétence énergie et/ou mobilité. Le SDIRVE est élaboré en concertation avec le ou les gestionnaires de réseau de distribution concernés et avec les AOM. À noter que lorsqu'un plan de mobilité existe ou est élaboré, il peut être décidé qu'il intègre et tienne lieu de SDIRVE. Les opérateurs d'infrastructures de recharge doivent également fournir aux collectivités des informations relatives à l'usage de leurs infrastructures. Enfin, la mise en place d'un SDRIVE est incontournable en cas de zones à faible émissions (ZFE) obligatoires.

Le schéma directeur donne à la collectivité ou à l'établissement public un rôle de chef d'orchestre du développement de l'offre de recharge ouverte au public sur son territoire, pour aboutir à une offre :

- coordonnée entre les maîtres d'ouvrage publics et privés ;
- cohérente avec les politiques locales de mobilité, de protection de la qualité de l'air et du climat, d'urbanisme et d'énergie ;
- adaptée à l'évolution des besoins de recharge pour le trafic local ou de transit.

Le schéma comprend un diagnostic, une stratégie, des objectifs opérationnels et un calendrier.

Concernant les bornes de recharge, la LOM (article 64) a au total quatre objectifs :

- multiplier par 5 le nombre de bornes de recharge existante entre 2019 et 2022,
- le pré-équipement des parkings, des infrastructures résidentielles ou non neuves ou qui font l'objet de gros travaux pour installer des IRVE (parkings de plus de 10 places en résidentiel ou en tertiaire) et à partir de 2025, tous parkings de bâtiments non résidentiels de plus de 20 places,
- permettre le passage des câbles pour installer une borne de recharge
- prévoir les besoins en énergie en fonction du nombre d'équipements mis en place.

Caractérisation du bassin de mobilité

Dans ce bassin de mobilité, les SDIRVE sont réalisés par les EPCI Valenciennes Métropole, CC Flandre Lys) ou par une structure spécialisée dans l'énergie, Territoire d'Energie Flandre (syndicat AODE -autorité organisatrice de la distribution d'énergie- composé de 98 communes des Flandres assurant de multiples interventions dans le domaine de la transition énergétique).

Quatre territoires ont actuellement déjà réalisé un SDIRVE, tandis que trois sont actuellement au stade de projet.

La carte associée reprend les bornes de recharge pour véhicules électriques référencée sur le point d'accès national. Cette carte ne reprend pas les projets de bornes de recharge, qui sont inscrits dans les SDIRVE.

Enjeux et perspectives

Si l'on souhaite une accélération de la baisse des émissions des véhicules, de même qu'une diminution des émissions responsables de la dégradation de la qualité de l'air en milieu urbain, il est nécessaire que l'emploi des véhicules électriques soit facilité en ville comme en milieu périurbain et rural (les émissions de gaz à effet de serre se produisent majoritairement en secteur périurbain). Aussi il est souhaitable que l'installation en bornes de recharge se fasse de façon réfléchie et cohérente avec les déplacements. On peut imaginer qu'à court terme, l'ensemble du territoire soit couvert par un SDIRVE.

Concernant les bornes de recharge, un des enjeux est d'articuler les déploiements publics et privés. Si le SDIRVE permet notamment de travailler sur le secteur public, le déploiement cohérent est plus difficile pour le privé, que ce soit en domaine privé (centres commerciaux, stationnements ouverts au public d'hôtels, commerces, copropriétés, etc.) ou en concession, avec de nombreux opérateurs qui démarchent aujourd'hui les communes pour déployer leur propre réseau. La question de l'accès à l'offre implique la mise en œuvre d'une interopérabilité entre réseaux de bornes, obligatoire dans la réglementation européenne. Elle reflète toutefois une grande complexité du paysage des acteurs de la recharge électrique, source de confusion pour les usagers notamment en matière de transparence des tarifs.

Un des enjeux dans le cadre du COM pourrait être d'accompagner les usages de la voiture électrique combinés avec le transport collectif en définissant une stratégie concertée du déploiement de l'offre de recharge dans les lieux d'intermodalité.

Au-delà de ces efforts à mettre en œuvre rapidement sur l'équipement que ce soit en véhicules électriques ou en bornes de recharge, la question se pose de la transposition à l'électrique de notre modèle actuel de mobilité basé sur l'automobile en propriété individuelle. Ne faut-il pas repenser l'ensemble du système des mobilités pour, entre autres dans ce domaine, aller vers des solutions partagées ? La mobilité électrique peut notamment donner lieu à des services d'autopartage mis en place par les secteurs publics et privés, en intermodalité avec d'autres moyens de transport (transports collectifs, mobilité douce). La mutualisation peut aussi se réaliser pour les bornes d'avitaillement pour les flottes de véhicules de différents réseaux de transport public.

CHAPITRE



2024©CU Grand Arras

Université d'Artois – Site d'Arras

H

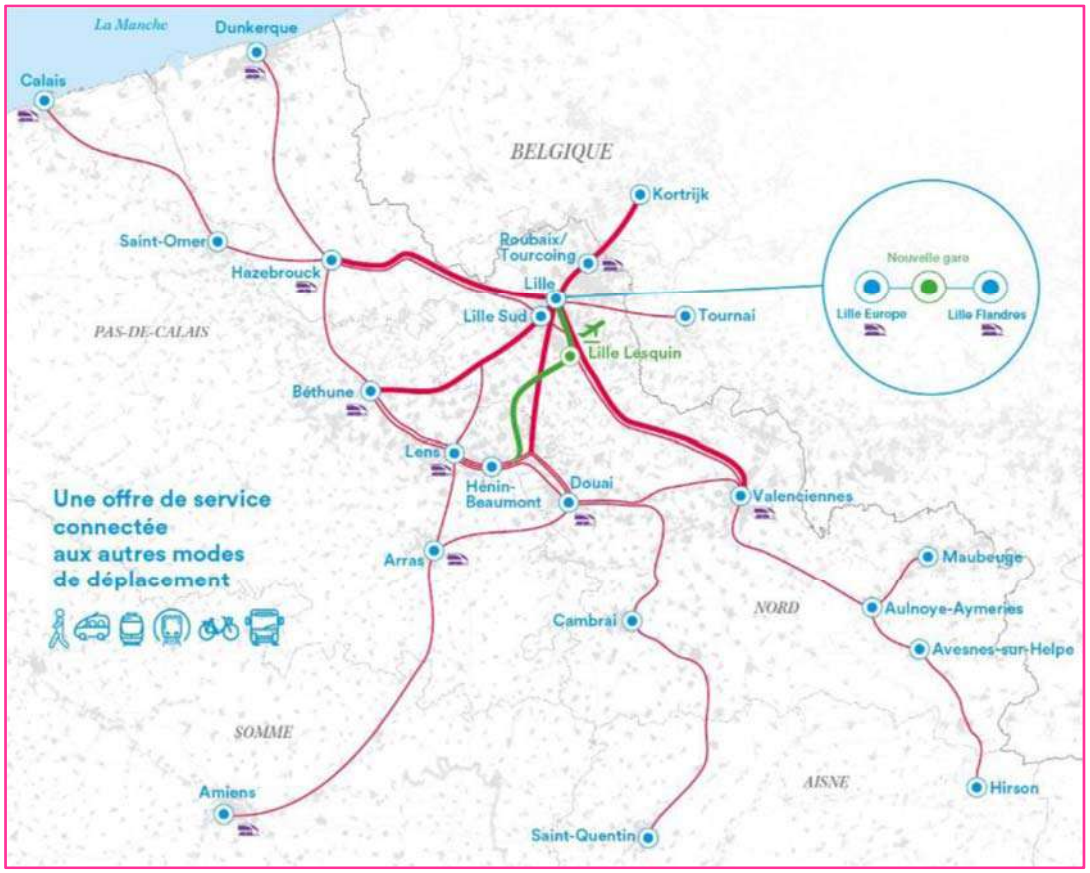
Les thématiques spécifiques au bassin de mobilité

Certains grands projets peuvent concerner plus particulièrement ce bassin de mobilité et avoir un impact notable sur les besoins en déplacements de ses habitants ou faire évoluer sensiblement le niveau de service s'agissant de l'offre en transport à laquelle ils ont accès.

Ce chapitre propose de zoomer sur les sujets et projets correspondants.

▶ H.1. Le service Express Régional Métropolitain Hauts-de-France

Schéma d'ensemble du SERM Hauts-de-France



Les principes du schéma de desserte

- **Augmentation de la fréquence** depuis et vers les pôles de l'aire métropolitaine (≈ 40 km), heure pleine
  → Un train toutes les 5-10 min alternant rapides / omnibus
- Extension des horaires de service de **5h à 23h**
- Renforcement sensible de l'offre en **heure creuse**
  → Un train toutes les 15 à 30 min
- **Trains rapides prolongés** vers les pôles > 50 km
  → 2 trains par heure de pointe vers Calais, Dunkerque, Arras, Amiens, Cambrai, Saint-Quentin, Maubeuge, Hirson
- **Offre symétrique**, offrant des opportunités de services équivalentes dans toutes les directions
- Liaisons pôle à pôle sans correspondance à Lille **grâce à une nouvelle gare traversante**
- **Des opportunités de liaisons de rocade** reliant les pôles régionaux
- Une amélioration de la **desserte transfrontalière**
- Accessibilité de l'**aéroport de Lille-Lesquin**
- Une offre complémentaire de transport express routier à étudier

▶ H.1. Le service Express Régional Métropolitain Hauts-de-France

Eléments de contexte

La Loi d'orientation des mobilités (LOM) promulguée en décembre 2019 a confié à SNCF Réseau la mission de présenter au gouvernement un plan d'ensemble pour les grands nœuds ferroviaires permettant d'accroître la part modale du train et de faciliter son usage pour les mobilités du quotidien. Dans ce cadre, l'Etat et SNCF Réseau se sont engagés dans le déploiement de « Services Express Métropolitains » sur 12 étoiles ferroviaires, dont celle de Lille.

Le développement des services ferroviaires sur le réseau régional nécessite d'entreprendre des travaux de modernisation importants afin de remédier à sa congestion actuelle. La Région a ainsi entrepris une réflexion en ce sens depuis longtemps.

Un projet de Réseau express Grand Lille (REGL), porté par la région Nord-Pas-de-Calais a ainsi été présenté au débat public au printemps 2015. Il proposait la création d'une liaison ferroviaire rapide entre Lille et le bassin minier du Pas-de-Calais, le réseaux express Grand Lille (REGL).

Dans la continuité de la fusion des régions Nord-Pas-de-Calais et Picardie, le REGL a évolué et son périmètre s'est élargi à l'ensemble des pôles régionaux des Hauts-de-France. Le projet, devenu Réseau express Hauts-de-France (REHF), a été inscrit au Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET).

La loi sur les Services Express Régionaux et Métropolitains (SERM) a complété cette réflexion. Elle a été votée fin 2023, et est parue au Journal Officiel du 27 décembre 2023. Il s'agit de dépasser la seule logique ferroviaire en concevant un système intégré de mobilité. Cette Loi propose ainsi la définition suivante :

« Un service express régional métropolitain est une offre multimodale de services de transports collectifs publics qui s'appuie sur un renforcement de la desserte ferroviaire et intègre, le cas échéant, la mise en place de services de transport routier ou fluvial à haut niveau de service et de services de transports guidés ainsi que la création ou l'adaptation de gares ou de pôles d'échanges multimodaux. Ces gares et pôles d'échanges comprennent des aménagements permettant l'accès et le stationnement sécurisés des véhicules de covoiturage, des autres moyens de mobilité partagée et des vélos. »

« Un service express régional métropolitain vise une amélioration de la qualité des transports du quotidien, notamment par des dessertes plus fréquentes et plus fiables des zones périurbaines, la réduction de la pollution de l'air, la lutte contre l'auto-solisme, le désenclavement des territoires périurbains et ruraux insuffisamment reliés aux centres urbains, une meilleure accessibilité, notamment pour les personnes en situation de handicap, et la décarbonation des mobilités. »

Il y a donc lieu de définir le SERM, en dépassant la seule logique ferroviaire, les questions d'intermodalité et multimodalité s'avérant nécessaires à la réussite de l'ambition.

▶ H.1. Le service Express Régional Métropolitain Hauts-de-France

Caractérisation du bassin de mobilité

Les éléments suivants sont issus, en grande partie, du « dossier minute » de labellisation du projet de service express régional métropolitain Hauts-de-France transmis par la Société des Grands Projets.

La Région Hauts-de-France, la Métropole européenne de Lille et l'Etat ont décidé d'étudier le lancement d'un Service express régional métropolitain des Hauts-de-France, projet structurant de transformation des territoires de la région métropolitaine lilloise, en développant une offre de service multimodale de transports collectifs publics fondée sur un renforcement de la desserte ferroviaire, et d'inscrire ainsi le projet dans le cadre de la loi SERM promulguée en décembre 2023.

Le projet de SERM Hauts-de-France concerne un périmètre géographique étendu regroupant la métropole de Lille, la Flandre intérieure et maritime, le Calaisis, l'Audomarois, l'Artois, l'Arrageois, le Douaisis, le Cambrésis, le Valenciennois, la Sambre-Avesnois, l'Amiénois et le Saint-Quentinois, ainsi que les agglomérations belges de Courtrai et Tournai, fortement connectées à la métropole lilloise.

Il correspond à une région métropolitaine transfrontalière de plus de 4 millions d'habitants, où la densité urbaine et les flux domicile-travail sont particulièrement intenses et les aires d'attraction des pôles urbains contiguës.

Il intègre également dans sa partie centrale l'aire métropolitaine lilloise qui se caractérise par de fortes densités de population, un aménagement du territoire multipolaire et une très forte intensité de déplacements quotidiens vers et depuis Lille ainsi que les principaux pôles urbains adjacents, situés entre 30 et 40 km de Lille, pour une grande partie dans l'ancien bassin minier du Nord et du Pas-de-Calais : Hazebrouck, Béthune, Lens, Hénin-Beaumont, Douai, Valenciennes.

Le périmètre du SERM Hauts-de-France s'attache à répondre aux enjeux de mobilité du territoire eurométropolitain tout en assurant les liaisons avec les autres pôles et systèmes régionaux : le système littoral, les pôles d'Amiens, Saint-Quentin et Maubeuge. Actuellement le développement de l'offre est limité par la capacité des voies en plus de celle de la gare Lille Flandres. Augmenter la capacité entre Lille et la première couronne permettra également un développement de l'offre vers les territoires les plus éloignés.

La réalisation du projet Lille-Sambre-Avesnois (LSA) s'intègre également dans cette dynamique du SERM.

Le projet de déploiement du SERM Hauts-de-France a une triple ambition :

- **doubler l'offre ferroviaire :**
  - aux territoires du bassin de mobilité de l'aire métropolitaine : une desserte rapide au quart d'heure entre Lille et les pôles principaux (Hazebrouck, Béthune, Lens, Hénin-Beaumont, Douai, Valenciennes) complétée, en alternance, par une desserte omnibus au quart d'heure – et à la demi-heure en heures creuses ;
  - aux pôles régionaux : des liaisons rapides semi-directes cadencées à la demi-heure, vers et depuis Lille ainsi qu'entre les pôles eux-mêmes (Dunkerque, Calais, Saint-Omer, Arras, Amiens, Cambrai, Saint-Quentin, Aulnoye-Aymeries, Maubeuge et Avesnes-sur-Helpe) ;
  - le renforcement des dessertes de rocade, entre pôles régionaux sans passer par Lille ;
  - la diamétralisation de nombreux trains à travers Lille permettant de relier sans correspondance les territoires sud et nord, est et ouest de la région métropolitaine lilloise.

- **renforcer l'intermodalité :**

Le SERM Hauts-de-France devra porter à l'échelle de chaque pôle gare et de son quartier environnant. Il permettra le développement d'un système de mobilité complet avec une offre de service intermodale améliorée et efficace, ainsi que le développement d'un aménagement urbain durable avec comme nouvelle centralité, la gare.

- **développer la multimodalité**

Le SERM Hauts-de-France devra induire une mise en comptabilité de l'offre de service du réseau régional de transport collectif afin de proposer un réseau complet, limiter les correspondances, renforcer l'offre sur certains axes spécifiques.

L'offre de service ferroviaire du SERM Hauts-de-France devra également être complétée par la poursuite du développement des voies réservées au covoiturage et, le cas échéant, la mise en œuvre de liaisons routières à haut niveau de service dans les territoires où la desserte en train est inexistante ou insuffisante.

Ce projet de SERM Hauts-de-France a été labellisé le 23 avril 2024, suite au dépôt du dossier minute.

Par ailleurs, le projet de SERM Côte d'Opale, porté notamment par le Pôle Métropolitain Côte d'Opale a également été labellisé le 4 juillet 2024, avec des synergies a établir entre les deux projets.

Enjeux et perspectives

La mise en place complète du SERM Hauts-de-France est une opération de moyen et long terme, puisqu'il devrait être pleinement opérationnel en 2040.

Cette même loi lie labellisation de projet SERM à la signature, par les collectivités, d'un Contrat opérationnel de mobilité. Les partenaires vont devoir ainsi concilier les contraintes de ce planning.

Les premiers Contrats opérationnels de mobilité devront donc être pragmatiques et prévoir les mesures apportant des réponses de court terme, anticipant le résultat final. Il pourra s'agir d'acter la réalisation progressive des travaux de modernisation du réseau existant pour optimiser les offres ferroviaires, d'anticiper la modernisation des pôles d'échanges multimodaux, d'examiner la question des tarifications et/ou billettique intégrée, d'envisager des évolutions de l'offre routière interurbaine…

Sans attendre le long terme, de la réalisation de l'ensemble du projet du SERM, un enjeu sera d'acter la réalisation progressive des travaux de modernisation du réseau existant pour optimiser les offres ferroviaires, routières et des autres services de mobilités.

Le sujet de l'aménagement des quartiers de gares pourra constituer un enjeu du projet de SERM à intégrer dans le COM.

GLOSSAIRE

Glossaire

Sigles généraux

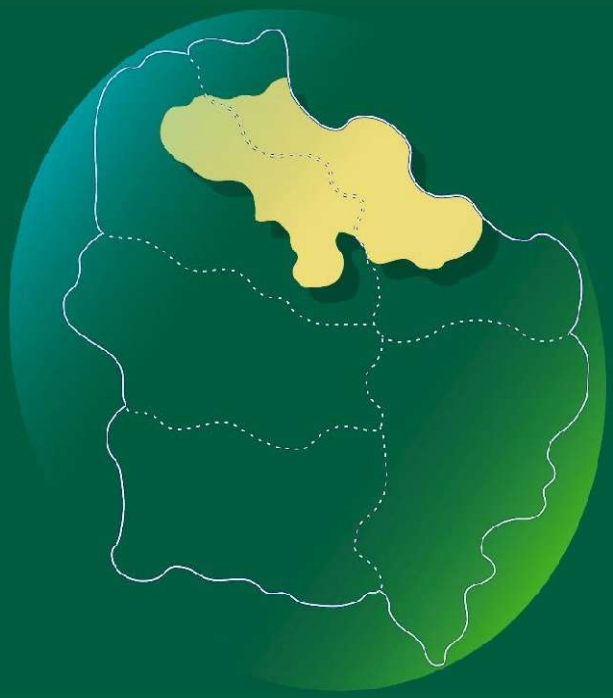
AAH : Allocation aux Adultes Handicapés
AAV : Aire d'Attraction des Villes
ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie
AMI : Appel à Manifestation d'Intérêt
AODE : Autorité Organisatrice de la Distribution d'Énergie
AOM : Autorité Organisatrice de la Mobilité
ARS : Agence Régionale de Santé
ATP : Aide aux Transports aux Particuliers
CA : Communauté d'Agglomération
CC : Communauté de Communes
CCI : Chambre de Commerce et d'Industrie
CESER : Conseil Économique, Social, Environnemental Régional
CFA : Centre de Formation d'Apprentis
CGCT : Code Général des Collectivités Territoriales
CMI : Carte Mobilité Inclusion
CO_2e : gaz à effet de serre en équivalent CO_2
COM : Contrat Opérationnel de Mobilité
CREDOC : Centre de Recherche pour l'Étude et l'Observation des Conditions de vie
CSNE : Canal Seine-Nord Europe
CTAP : Conférence Territoriale de l'Action Publique
CTD : Contrat Territorial de Développement
CU : Communauté Urbaine
DGFiP : Direction Générale des Finances Publiques
DIR : Direction Interdépartementale des Routes
DREAL : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
D-T : Domicile – Travail
EMD : Enquête Ménages Déplacements
EPCI : Établissement Public de Coopération Intercommunale
EPR : Réacteur Pressurisé Européen
GECT : Groupement Européen de Coopération Territoriale
GES : Gaz à Effet de Serre
GNV : Gaz Naturel pour Véhicules
HDFM : Hauts-De-France Mobilités
IME : Institut Médico-Educatif
IRVE : Infrastructures de Recharge pour Véhicules Électriques
LOM : Loi d'Orientation des Mobilités
MEL : Métropole Européenne de Lille
MSAP : Maison de Services Au Public
NEET : Neither in Employment nor in Education or Training
NFC : Near Field Communication (technologie qui autorise le paiement sans contact ou le passe transport sur mobile)
OD : Origine Destination
PAMS : Plan d'Action en matière de Mobilité Solidaire
PAN : Point d'Accès National
PCAET : Plan Climat Air Énergie Territorial
PDG : Plan Global de Déplacements
PDM : Plan De Mobilité
PDMS : Plan De Mobilité Simplifié

PEM : Pôle d'Échanges Multimodal
PETR : Pôle d'Équilibre Territorial et Rural
PLU : Plan Local d'Urbanisme
PLUi : Plan Local d'Urbanisme intercommunal
PMR : Personne à Mobilité Réduite
PNR : Parc Naturel Régional
PNUD : Programme des Nations Unies pour le Développement
PPA : Plan de Protection de l'Atmosphère
PRI-PRIT : Planification Régionale de l'Intermodalité et Planification Régionale des Infrastructures de Transport (document lié au SRADDET)
PSH : Personne en Situation de Handicap
REFOCO : RÉférentiel FOnctionnel Commun
RGAA : Référentiel Général d'Accessibilité pour les Administrations
SAEIV : Système d'Aide à l'Exploitation et d'Information Voyageurs
SAV : Service Après-Vente
SCSNE : Société du Canal Seine-Nord Europe
SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale
SD : Schéma Directeur
SDAASP : Schéma Départemental d'Amélioration de l'Accessibilité des Services au Public
SDAP : Schéma Directeur d'Accessibilité Programmé
SDIRVE : Schéma Directeur des Infrastructures de Recharge pour Voiture Electrique
SERM : Service Express Régional Métropolitain
SIM : Système d'Information Multimodal
SIMOUV : Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois
SISMO : Système Intégré des Services à la Mobilité sur le département de l'Oise
SM SRU : Syndicat Mixte de type SRU (Solidarité Renouvellement Urbain)
SMTAG : Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle
SMTUS : Syndicat Mixte des Transports Urbains de la Sambre
SMTCO : Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise
SPEL : Service Public pour l'Emploi Local
SPM : Services Publics de la Mobilité
SRADDET : Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Egalité des Territoires
SRV : Schéma Régional du Vélo
STAPSH : Service de Transport Adapté aux Personnes en Situation de Handicap
TAD : Transport À la Demande
TC : Transport Collectif
TCAD : Transports Collectifs À la Demande
TCU : Transport en Commun Urbain
TER : Train Express Régional
TERGV : Train Express Régional à Grande Vitesse
TGV : Train à Grande Vitesse
TPV : Terminal Point de Vente
TPVS : Terminal Point de Vente Simplifié
ZAN : Zéro Artificialisation Nette
ZFE : Zone à faibles émissions

Sigles des structures du bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale

ADULM : Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole
AeC 1 : Réseau Arc-en-Ciel lot 1, réseau de transport routier régional sur le département du Nord
Artis : réseau de transports en commun organisé par le CU d'Arras
AUD : Agence d'Urbanisme et de Développement Pays de Saint-Omer
CABBALR : Communauté d'Agglomération de Béthune Bruay Artois Lys Romane
CALL : Communauté d'Agglomération de Lens – Liévin
CAPH : Communauté d'Agglomération de la Porte du Hainaut
CAPSO : Communauté d'Agglomération du Pays de Saint-Omer
CAVM : Communauté d'Agglomération de Valenciennes Métropole
CCHF : Communauté de Communes des Hauts de Flandre
Evéole : réseau de transports en commun organisé par le SMTD
Ilévia : réseau de transport en commun organisé par la MEL
MEL : Métropole Européenne de Lille
Mouvéo : réseau de transport en commun organisé par la CAPSO
PMCO : Pôle Métropolitain Côte d'Opale
SIMOUV : Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois
SMTD : Syndicat Mixte des Transports du Douaisis
SNCB : Société Nationale des Chemins de fer Belges
STAD : Société de Transport de l'Arrondissement de Douai
TADAO : réseau de transport en commun organisé par Artois Mobilités
TR Flandre : Territoire d'Energie Flandre
Transvilles : réseau de transports en commun organisé par le SIMOUV
WVI : West-Vlaanderen Intercommunale (Intercommunale)


Région
Hauts-de-France



LE CONTRAT OPERATIONNEL DE MOBILITE DU BASSIN DE MOBILITE AIRE URBAINE CENTRALE

2026-2029

Région Hauts-de-France

Sommaire

Edito Région 4

Contrat 5

- **Les signataires** 5
- **Visas** 8
- **Préambule** 9
- **Article 1 – L'objet du contrat** 10
- **Article 2 – La composition du document** 10
- **Article 3 – La démarche dans le bassin de mobilité** 11
- **Article 4 – Les principales caractéristiques du bassin Aire Urbaine Centrale** 13
  - a) Le bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale, un nouvel espace de collaboration, multipolaire et transfrontalier 13
  - b) Des infrastructures de transport denses et structurantes à l'échelle du bassin 13
  - c) Un maillage de services de transports urbains et régionaux particulièrement développé 13
  - d) Des Un bassin de mobilité marqué par de forts déplacements quotidiens et des enjeux transfrontaliers
  - e) Un bassin de mobilité concerné par le futur SERM Hauts-de-France 14
- **Article 5 – Les enjeux et objectifs arrêtés par l'ensemble des partenaires** 14
- **Article 6 – La présentation des actions retenues** 16
- **Article 7 – La gouvernance mise en place** 23
- **Article 8 – La durée du contrat** 24
- **Article 9 – Le suivi et les indicateurs** 24
- **Article 10 – L'évaluation à mi-parcours et les modalités de révision** 25

Glossaire 26

Edito



Xavier Bertrand
Président de la Région
Hauts-de-France



Olivier Engrand
Conseiller régional
délégué à la mobilité
dans les territoires

En faisant des Régions les chefs de file de la mobilité, la loi d'orientation des mobilités (LOM) promulguée en décembre 2019 a marqué un tournant décisif pour l'organisation des transports en France. Elle a permis de repenser en profondeur les infrastructures, les pratiques de déplacement et surtout de mettre fin aux zones blanches de la mobilité en garantissant une couverture par une autorité organisatrice de la mobilité (AOM) sur l'ensemble du territoire.

Dans cette dynamique, la Région Hauts-de-France s'est pleinement engagée en élaborant les deux outils structurants prévus par la LOM : le Plan d'Action commun en matière de Mobilité Solidaire (PAMS) - dont le premier de France a été approuvé dans notre Région - et le Contrat Opérationnel de Mobilité (COM). Ces derniers, conclus à l'échelle de chaque bassin de mobilité, sont le fruit de deux années de concertation et de travail collectif entre les acteurs locaux, entrepris depuis la réunion des comités de bassin en 2022.

Le COM, fidèle à sa vocation opérationnelle, permet la mise en œuvre d'actions concrètes. Il vise à instaurer une synergie efficace entre les différents partenaires autour d'une vision partagée des mobilités. Pragmatique et ancré dans la réalité des territoires, ce contrat s'appuie sur l'existant pour renforcer la connaissance et le partage des offres ainsi que l'interconnexion entre les modes de transport. Il s'agit ainsi de structurer et développer nos offres de mobilité grâce à une meilleure coordination entre les différents acteurs, tout en proposant de nouvelles solutions adaptées aux enjeux spécifiques de chaque bassin via l'amélioration des connexions entre les réseaux (interurbain, urbain et ferroviaire), la promotion des mobilités alternatives à la voiture individuelle (comme le vélo, le covoiturage, l'autopartage, ou encore le transport à la demande), et le renforcement de l'accessibilité des zones rurales.

Ce document contractuel, conclu à une échéance de fin 2029, ne constitue pas une fin en soi et sa réussite repose sur l'engagement de tous : collectivités, opérateurs, gestionnaires, mais surtout sur l'adhésion de nos habitants, premiers bénéficiaires de ces avancées.

Pour garantir son efficacité et sa pertinence dans le temps, une évaluation régulière du COM sera mise en place. Elle permettra d'analyser l'impact des mesures engagées, d'identifier les ajustements nécessaires et d'assurer une amélioration continue des actions à mener. Cette dynamique d'évaluation est essentielle pour faire des Hauts-de-France une Région pionnière d'une mobilité plus fluide, plus connectée, plus inclusive et plus durable.

En nous engageant dès aujourd'hui à travers ce contrat, nous construisons notre mobilité de demain.

Les signataires

Région Hauts-de-France

Nord le Département est là

62 Pas-de-Calais Mon Département

Syndicat Mixte des Mobilités Hauts de France

SNCF GARES & CONNEXIONS

ARTOIS MOBILITÉS

CŒUR DE FLANDRE AGGLO

CAPSO COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU PAYS DE SAINT-OMER

Flandre Lys COMMUNAUTÉ DE COMMUNES

PAYS DE LUMBRES COMMUNAUTÉ DE COMMUNES

Pévèle Carembault COMMUNAUTÉ DE COMMUNES

Arras Communauté Urbaine

MEL MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

SIMOUV

SMTD

Les signataires

ENTRE

La Région Hauts-de-France, représentée par ……., agissant en qualité de Président(e) du Conseil régional des Hauts-de-France, désignée ci-après par « La Région » ;

ET

Le Département du Nord, représenté par ……., agissant en qualité de Président(e) du Conseil départemental du Nord, désigné ci-après par « le Département du Nord » ;

ET

Le Département du Pas-de-Calais, représenté par ……., agissant en qualité de Président(e) du Conseil départemental du Pas-de-Calais, désigné ci-après par « le Département du Pas-de-Calais » ;

ET

Le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, représenté par ……., agissant en qualité de Président(e) du syndicat mixte, désigné ci-après par « SMHdF » ;

ET

SNCF Gares et Connexions, gestionnaire de gares de voyageurs, représentée par ……., agissant en qualité de directeur/directrice régional(e) Hauts-de-France - Normandie, désignée ci-après par « SNCF Gares et Connexions » ;

ET

Les Autorités organisatrices de la Mobilité composant le bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale :

- Le Syndicat Mixte des Transports Artois Mobilités, représenté par ……..……, son/sa Président(e), désigné ci-après par « Artois Mobilités » ;
- La Communauté d'agglomération Cœur de Flandres, représentée par ……..……, son/sa Président(e), désignée ci-après par « CA Cœur de Flandre » ;
- La Communauté d'agglomération du Pays de Saint-Omer, représentée par ……..……, son/sa Président(e), désignée ci-après par « CA du Pays de Saint-Omer » ;

Les signataires

- La Communauté de communes Flandre Lys, représentée par ……..……, son/sa Président(e), désignée ci-après par « CC Flandre Lys » ;
- La Communauté de communes du Pays de Lumbres, représentée par ……..……, son/sa Président(e), désignée ci-après par « CC du Pays de Lumbres » ;
- La Communauté de communes Pévèle-Carembault, représentée par ……..……, son/sa Président(e), désignée ci-après par « CC Pévèle-Carembault » ;
- La Communauté urbaine d'Arras, représentée par ……..……, son/sa Président(e), désignée ci-après par « CU d'Arras » ;
- La Métropole européenne de Lille, représentée par ……..……, son/sa Président(e), désignée ci-après « MEL » ;
- Le Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois, représenté par ……..……, son/sa Président(e), désigné ci-après par « SIMOUV » ;
- Le Syndicat Mixte des Transports du Douaisis, représenté par ……..……, son/sa Président(e), désigné ci-après par « SMTD ».

Visas

Vu le code général des collectivités territoriales,

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

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

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

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

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

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

Préambule

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) impose l'élaboration d'un Contrat Opérationnel de Mobilité (COM) pour chaque bassin de mobilité, dont les limites sont définies par la Région après concertation. Ce contrat doit préciser les modalités de l'action commune des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) et la coordination avec les gestionnaires de voirie et d'infrastructures. L'objectif est de créer des conditions favorables au développement des mobilités, en répondant aux enjeux de décarbonation, de développement durable et d'amélioration de la qualité de vie des habitants.

Conformément à l'article L 1215-2 du code des transports, les COM doivent être élaborés sous la direction de la Région, en concertation avec tous les acteurs concernés. Cette concertation inclut les AOM, les Départements, les syndicats mixtes créés par la Loi Solidarité et Renouvellement Urbain du 13 décembre 2000, les gestionnaires de gares et de pôles d'échanges, ainsi que les Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) où la Région intervient en tant qu'AOM. Tous les partenaires susceptibles d'apporter une contribution pertinente peuvent également être associés. Cette démarche participative est essentielle pour garantir que les solutions proposées répondent aux besoins et attentes de tous les habitants.

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

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

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

Le présent contrat opérationnel de mobilité concerne spécifiquement le bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale.

Article 1 – L'objet du contrat

La loi de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles du 27 janvier 2014, dite MAPTAM, a confié aux Régions un chef de filât en matière d'intermodalité. La Loi d'Orientation des Mobilités promulguée le 24 décembre 2019, dite LOM, est venue conforter et renforcer ce chef de filât.

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

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

Les modalités correspondantes doivent être précisées dans un contrat opérationnel de mobilité établi à l'échelle de chacun des bassins de mobilité. Le présent document vaut ainsi pour le bassin Aire Urbaine Centrale.

Article 2 – La composition du document

Le COM du bassin Aire Urbaine Centrale est composé de trois documents :

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

Article 3 – La démarche dans le bassin de mobilité

Deux ans se sont écoulés entre le premier comité technique, organisé le 29 janvier 2024 et le comité de pilotage examinant le projet final de COM pour le bassin Aire Urbaine Centrale, le 27 janvier 2026. Cela aura été le temps nécessaire pour partager une méthode et élaborer de manière collective ce nouveau document-cadre pour la mobilité.

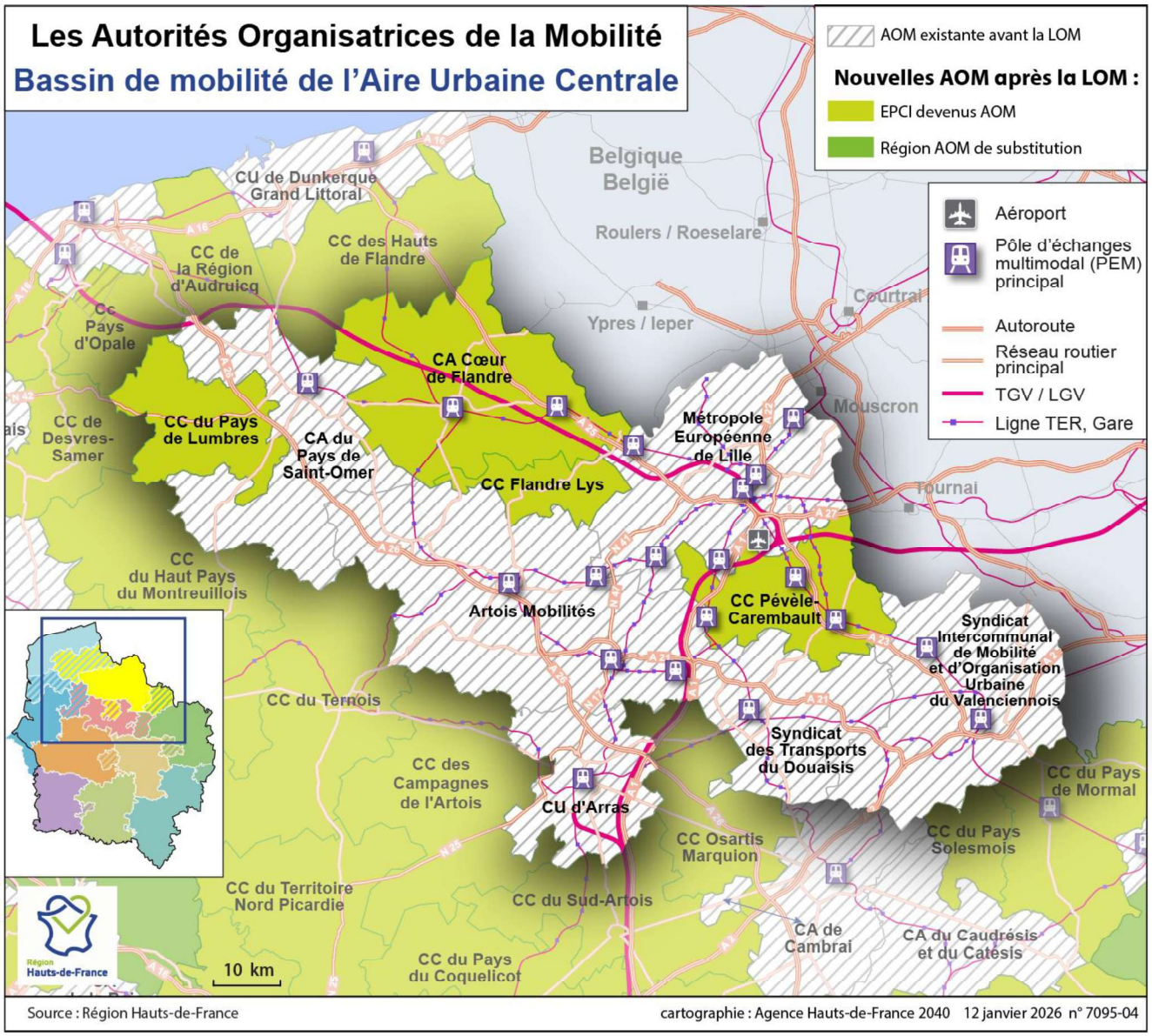
Cette démarche a été menée en deux temps, avec une première phase de diagnostic et une seconde phase permettant d'identifier les actions réalisables ou engageables sur la période 2025-2029.

La première phase, commune au COM et au Plan d'Action commun en matière de Mobilité Solidaire (PAMS), a permis de dresser un état des lieux de la mobilité sur ce bassin. Les membres du comité de pilotage, qui se sont réunis le 20 novembre 2024, ont pu s'appuyer sur ce diagnostic problématisé pour identifier les principaux enjeux se présentant sur le bassin Aire Urbaine Centrale et pour définir les objectifs à viser en priorité pour relever les défis correspondants.

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

- une enquête réalisée en juin 2022 par l'Observatoire Régional des Transports (ORT) auprès de l'ensemble des EPCI des Hauts-de-France afin de recenser leurs services et dispositifs de mobilité solidaire ;
- une enquête menée en janvier 2023 par la Région auprès de l'ensemble des AOM afin de les interroger sur la mobilité et les services de transport ;
- un recueil de fiches thématiques élaboré par les services de la Région ;
- les travaux des membres du comité technique qui se sont réunis les 29 janvier et 16 octobre 2024 à Lille .

La deuxième phase s'est attachée à l'élaboration collective de 23 fiches actions par les membres du comité technique qui se sont notamment retrouvés le 30 juin à Lens. Ces propositions d'actions, devant constituer le cœur du futur COM, ont ensuite fait l'objet d'une consultation écrite auprès des structures membres du comité de pilotage du 25 novembre au 12 décembre 2025. Le résultat de cette consultation, ainsi que le projet de COM Aire Urbaine Centrale, ont été présentés lors du comité de pilotage final du 27 janvier 2026 à Lille.


Les Autorités Organisatrices de la Mobilité
Bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale
AOM existante avant la LOM
Nouvelles AOM après la LOM :
EPCI devenus AOM
Région AOM de substitution
Aéroport
Pôle d'échanges multimodal (PEM) principal
Autoroute
Réseau routier principal
TGV / LGV
Ligne TER, Gare
Belgique
België
Roulers / Roeselare
Ypres / Ieper
Courtrai
Mouscron
Tournai
CU de Dunkerque Grand Littoral
CC de la Région d'Audruicq
CC des Hauts de Flandre
CC Pays d'Opale
CA Cœur de Flandre
CC de Desvres-Samer
CC du Pays de Lumbres
CA du Pays de Saint-Omer
CC Flandre Lys
Métropole Européenne de Lille
CC du Haut Pays du Montreuillois
Artois Mobilités
CC Pévèle-Carembault
Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois
CC du Ternois
Syndicat des Transports du Douaisis
CC des Campagnes de l'Artois
CU d'Arras
CC du Pays de Mormal
CC Osartis Marquion
CC du Pays Solesmois
CC du Territoire Nord Picardie
CC du Sud-Artois
CA de Cambrai
CA du Caudrésis et du Catésis
CC du Pays du Coquelicot
Région Hauts-de-France
10 km
Source : Région Hauts-de-France
cartographie : Agence Hauts-de-France 2040 12 janvier 2026 n° 7095-04

Article 4 – Les principales caractéristiques du bassin Aire Urbaine Centrale

a) Le bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale, un nouvel espace de collaboration, multipolaire et transfrontalier

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

Le bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale est le plus grand des Hauts-de-France, aussi bien en termes de superficie que de population. Ce bassin concerne 14 EPCI, avec 10 Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM), une partie des départements du Nord et du Pas-de-Calais et 2 900 000 habitants.

Le bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale est un territoire multipolaire, avec une capitale régionale (la métropole lilloise) et 7 pôles d'envergure régionale. Ce territoire a la particularité d'être transfrontalier avec la Belgique, avec des enjeux importants en termes de mobilité. A noter également que 5 AOM de ce bassin de mobilité appartiennent également à un autre bassin de mobilité (et seront donc également signataires d'un autre COM et PAMS).

b) Des infrastructures de transport denses et structurantes à l'échelle du bassin

Concernant les infrastructures de transport, ce bassin de mobilité dispose d'un réseau ferroviaire très dense avec notamment 18 pôles d'échanges multimodaux principaux.

Ce territoire est également doté de nombreuses autoroutes structurantes (A1, A26, A25, A21, A23…) et d'un nombre important de routes nationales et départementales, d'aires de covoiturages…

Malgré cette densité d'infrastructures, on constate un réseau régulièrement saturé.

c) Un maillage de services de transports urbains et régionaux particulièrement développé

Le bassin de l'Aire Urbaine Centrale dispose de nombreux réseaux de transports urbains organisés par les AOM et d'une offre de transport régionale organisée autour des réseaux routiers interurbains et TER.

L'offre de services en transports collectifs urbains est très conséquente dans ce bassin de mobilité. Sur les 10 AOM du bassin, 8 AOM mettent en place un transport collectif urbain. L'offre de TCU est complétée par une offre de Transport à la Demande (TAD) présente sur la quasi-totalité du territoire. Cette densité de TCU est spécifique à ce bassin de mobilité. Des travaux sont en cours pour optimiser les continuités entre les différents TCU, mais aussi avec les services de transports régionaux.

En que qui concerne le réseau ferroviaire, on retrouve 39 lignes ferroviaires desservant 47 gares et 77 haltes ferroviaires. Ce réseau est complémentaire avec les 65 lignes routières interurbaines à vocation commerciale sur le territoire.

d) Un bassin de mobilité marqué par de forts déplacements quotidiens et des enjeux transfrontaliers

L'analyse des traces mobiles permet d'observer que près de 5,5 millions de déplacements, tous modes de transport et tous motifs confondus, sont effectués quotidiennement sur le bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale. 79% de ces déplacements sont internes à un même EPCI, 16% s'effectuent entre EPCI du bassin, et 5% avec l'extérieur.

Concernant les trajets domicile-travail, 1 003 400 actifs effectuent des déplacements internes au bassin, principalement en voiture. Les échanges avec l'extérieur du bassin se chiffrent à 143 200 actifs, principalement vers l'Arrageois (31%), le Hainaut-Cambrésis-Thiérache (23%) et le Littoral Nord (20%).

La particularité de ce bassin est également d'être concerné par des flux transfrontaliers difficiles à quantifier et qualifier, avec des problématiques spécifiques soulevées par la population (mauvaise connaissance des services de transport, billettique, hiatus de pistes cyclables, etc.).

e) Un bassin de mobilité très concerné par le futur SERM Hauts-de-France

Le bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale est particulièrement concerné par le futur SERM Hauts-de-France. En effet, à moyen et long terme, une nouvelle offre de mobilité devrait se développer avec le déploiement de ce SERM. Celle-ci devrait en théorie se concrétiser dans son intégralité d'ici 2040. Néanmoins des améliorations devraient être réalisées sur une même temporalité que celle du COM, dans l'horizon court terme du SERM.

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

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

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

Un premier constat s'est imposé dès le diagnostic et sur l'ensemble des bassins de mobilité en Hauts-de-France : bien que de nombreuses aides et services de mobilité existent, ils demeurent largement méconnus, tant des habitants que des acteurs institutionnels, des employeurs ou des organismes accompagnant les publics vulnérables.

Face à cette situation, il apparait essentiel, avant même d'envisager la mise en place de nouvelles solutions de mobilité, de valoriser et de mieux faire connaitre l'offre existante. Au-delà des efforts de communication nécessaires, un accompagnement adapté des habitants constitue également un levier pertinent pour favoriser et renforcer l'utilisation des services de transport déjà disponibles.

Aussi, au travers de cet enjeu, il s'agit essentiellement de viser 2 objectifs :

- **améliorer la connaissance de l'offre de services de transport et des aides disponibles ;**
- **mieux communiquer sur les dispositifs existants.**

Enjeu 2 – Une coordination optimale des acteurs de la mobilité

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

La démarche d'élaboration des COM a permis d'engager une dynamique de dialogue qu'il convient de maintenir et de consolider. Lors des différentes rencontres réalisées à l'échelle de ce bassin, les partenaires ont ainsi exprimé le besoin de :

- **renforcer le dialogue entre les acteurs de la mobilité ;**
- **développer et améliorer les outils et services intermodaux ;**
- **optimiser la gestion des situations dégradées.**

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

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

Face à cet enjeu, il est ainsi proposé de :

- **faciliter la mobilité pour tous les publics ;**
- **encourager et accompagner le développement de nouveaux services de mobilité ;**
- **couvrir le bassin par un maillage des lieux d'accompagnement.**

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

Concernant le bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale, les ambitions sont élevées avec la mise en place à terme du Service Express Régional Métropolitain Hauts-de-France.

Dans ce contexte, on retrouve des objectifs communs au COM et au SERM tels que :

- **améliorer les connexions entre la métropole lilloise et les autres pôles urbains du bassin ;**
- **optimiser les liaisons entre les pôles urbains du bassin (autres que la métropole lilloise) ;**
- **améliorer la mobilité transfrontalière.**

Article 6 – La présentation des actions retenues

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

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

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

« Coordination des acteurs et complémentarité des offres »

Ces **7 actions** visent en priorité à améliorer et à renforcer les échanges entre les partenaires dans l'objectif d'une meilleure articulation des offres de mobilité et à faciliter le partage des bonnes pratiques et le retour d'expérience.

FA 1 - Informer les acteurs locaux sur les processus d'évolution des offres régionales pour mieux les associer

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

FA 2 – Valoriser et faire connaître les services du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France

Le SMHdF travaille notamment sur les sujets de l'information voyageurs multimodale, de l'aide à l'exploitation, de distribution, de billettique interopérable. Toutes les AOM du bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale sont membres du syndicat.

Au-delà des outils déployés dans le cadre de ses compétences obligatoires, le SMHdF porte d'autres travaux (covoiturage, TAD, centrale d'achat, accompagnement technique, etc.) et a développé une expertise en matière de mobilité qui constitue une plus-value importante pour les AOM.

L'objectif est de valoriser les outils du syndicat mixte pour une appropriation optimale par les AOM adhérentes mais également d'envisager des évolutions des outils pour répondre au mieux aux besoins des usagers.

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

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

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

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

FA 5 – Poursuivre les dynamiques d'amélioration de l'accessibilité à la métropole lilloise
Les différents acteurs de la mobilité mettent déjà en place de nombreuses initiatives pour faciliter l'accessibilité de la métropole lilloise. Avant même que le SERM ne se concrétise, les acteurs ont déjà établi différentes stratégies de court terme pour améliorer cette accessibilité (transport ferroviaire, cars interurbains, transport de bus urbain, covoiturage, gestion du trafic routier, développement du vélo…). A plus long terme, le SERM Hauts-de-France permettra de proposer un important choc d'offres, notamment ferroviaires. Les deux dynamiques, relatives au COM et au SERM devront s'articuler au mieux pour améliorer cette accessibilité de la métropole lilloise.
FA 6 – Améliorer l'offre de mobilité entre les grands pôles urbains du bassin autres que la métropole lilloise
Outre la métropole lilloise, il existe 7 pôles urbains d'envergure régionale répartis sur le bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale, avec des flux de mobilité importants entre ces derniers. Il existe d'ores et déjà des solutions de transport collectif pour faciliter la mobilité entre des grands pôles urbains (trains, cars interurbains, bus, covoiturage…). Le SERM Hauts-de-France traitera également cette question fondamentale d'amélioration de l'offre de mobilité entre les grands pôles urbains du bassin, avec par exemple à terme la réalisation d'une troisième gare lilloise, souterraine et traversante, ou encore la réouverture de la ceinture ferroviaire autour de Lille, permettant une diamétralisation de plusieurs axes ferroviaires.
FA 7 – Développer l'accessibilité des parcs d'activités du bassin existants et en projet
Les zones d'activités situées en périphérie rencontrent des difficultés d'accessibilité liées à leur éloignement des réseaux de transports collectifs ainsi qu'aux horaires postés. Leur dépendance à la voiture individuelle limite l'accès à l'emploi et freine leur attractivité économique. Aussi, cette question de l'accès aux zones d'activités nécessite une approche globale et coordonnée, en recherchant des solutions complémentaires et adaptées aux besoins des salariés et des entreprises.

« Communication, information et données »

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

FA 8 – Faire connaître les offres de mobilité existantes sur les territoires

Par cette action, les partenaires vont s'organiser pour améliorer l'information et faire connaître les offres de mobilité. Cela devra passer par l'ensemble des canaux de communication dont l'usage devra être renforcé et amélioré. De plus, le SMHdF, en proposant la constitution d'un annuaire des services de mobilité, y compris de ceux à destination des publics vulnérables, propose un outil-phare des COM et des PAMS, à l'échelle régionale. Pour que ces outils soient pleinement opérationnels, les partenaires devront veiller à fournir des données et des informations de qualité.

FA 9 – Poursuivre le développement des outils d'information voyageurs multimodaux

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

FA 10 – Améliorer la diffusion de l'information sur les situations dégradées

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

FA 11 – Produire des données de qualité en vue d'alimenter les outils d'information voyageurs

Les données constituent un enjeu majeur des politiques publiques de transport. Depuis quelques années, de nouvelles normes d'échanges des données doivent être utilisées. Dans ce contexte, cette action vise à informer les AOM et plus particulièrement les nouvelles AOM, sur les obligations en matière de données, à identifier les ressources disponibles auprès d'Hauts-de-France Mobilités dès lors qu'une AOM est adhérente, et à homogénéiser le parcours de publication des données de chaque AOM en open data.

FA 12 – Améliorer la signalétique sur l'ensemble des points d'arrêts, notamment multimodaux

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

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

FA 13 – Bien identifier les spécificités de la mobilité transfrontalière et mieux connaître et développer les services de mobilité transfrontalière

La mobilité transfrontalière est un axe important du COM de l'Aire Urbaine centrale. Il convient de mieux caractériser les besoins en déplacements transfrontaliers, avec la perspective d'un observatoire transfrontalier intégant un volet mobilité.

Il existe d'ores et déjà des services de mobilité transfrontalière, qui sont peu connus de la population.

Un travail va être également réalisé concernant les liaisons cyclables transfrontalières pour réduire au maximum les hiatus entre les liaisons cyclables de part et d'autre de la frontière franco-belge.

Les Groupements Européens de Coopération Transfrontalière (GECT) poursuivront leur rôle important d'animation des dynamiques visant à faciliter la mobilité transfrontalière.



« Distribution et billettique »

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

FA 14 – Renforcer l'interopérabilité billettique à l'échelle régionale

En Hauts-de-France, de nombreux systèmes billettiques cohabitent, essentiellement sur le réseau régional et les réseaux urbains les plus denses.

Dans ce cadre, il s'agit d'assurer des conditions d'interopérabilité entre les systèmes afin de permettre aux usagers de réaliser leurs déplacements de la manière la plus fluide possible. Afin d'y parvenir, cette action propose de s'appuyer sur les outils et l'expertise du SMHdF pour accompagner les AOM membres dans les choix et évolutions de leur système billettique. De plus, les partenaires devront s'engager à respecter les référentiels d'interopérabilité définis dans le cadre de la démarche Pass Pass, dans l'objectif de renforcer l'interopérabilité des systèmes et ainsi de faciliter le passage d'un mode à un autre.

FA 15 – Développer et faciliter l'usage des outils de distribution

Pour faciliter le parcours intermodal des usagers, les AOM doivent veiller à développer des services de distribution qui soient complémentaires et non concurrentiels. Pour cela, il est nécessaire que les AOM puissent partager et s'appuyer sur l'expérience des outils de distribution digitaux ou physiques des autres AOM et du SMHdF. Il s'agira notamment de permettre au syndicat de distribuer les titres de transport de ses membres, notamment en ce qui concerne le TER. Ces réflexions devront être menées en relation étroite avec les travaux sur les sujets billettique.

« Infrastructures, PEM et aires de mobilités »

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

FA 16 – Moderniser les pôles d'échanges multimodaux (PEM)

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

FA 17 – Accompagner les maîtres d'ouvrage dans leurs projets de PEM

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

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

FA 18 – Veiller à la continuité des itinéraires cyclables structurants

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

FA 19 – Faire connaître et développer les aires de covoiturage

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

« Nouveaux services »

Ces **4 actions** visent à favoriser la mise en place de services de mobilité qui peuvent proposer une alternative à l'autosolisme ou venir en complément aux transports collectifs existants. Elles peuvent notamment représenter une solution dans les espaces peu denses où la desserte par car et en transport en commun n'est pas forcément adaptée. Pour ces nouveaux types de services, les outils mutualisés, le partage d'expérience et les accompagnements techniques seront les principaux leviers à actionner.

FA 20 – Etudier le développement de TAD sur les différents EPCI
Le TAD peut répondre à des besoins de mobilité en zone peu dense et non couverte par des transports réguliers. Toutefois, sa mise en place doit être étayée par des études. Il s'agit d'envisager au mieux les différentes dimensions du projet (identification des besoins, faisabilité technique, définition du type de TAD et des lignes, estimation des coûts, …) afin de construire une offre efficiente pour les finances publiques et efficace pour les usagers.
FA 21 – Favoriser le développement de la mobilité partagée
Concernant le covoiturage, il est proposé notamment de poursuivre le développement des infrastructures et de faciliter la mise en relation via les plateformes. Pour la mise en place plus généralement de projets de mobilité partagée, les AOM peuvent solliciter l'accompagnement technique de la cellule régionale France Mobilités, des services régionaux ou encore du Cerema.
FA 22 – Faciliter la pratique du vélo pour le dernier kilomètre et les déplacements du quotidien
Le traitement du « dernier kilomètre » facilite l'usage des modes doux. Cette expression désigne la dernière section de trajet à réaliser jusqu'à sa destination finale. Afin de favoriser le traitement du « dernier kilomètre » et développer l'utilisation du vélo, plusieurs leviers pourront être activés tels que le développement des aménagements cyclables sécurisés, le déploiement des stationnements sécurisés en gare, des expérimentations de location de vélo en gare ou encore la connexion des principaux équipements générateurs de flux au réseau cyclable structurant du territoire.
FA 23 – Faciliter la mobilité électrique
Afin de favoriser la mobilité électrique dans les territoires, il convient de mettre en œuvre les schémas directeurs pour les infrastructures de recharge (SDIRVE), en bonne articulation avec les différents schémas de mobilité des territoires.

Article 7 – La gouvernance mise en place

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

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

Ainsi, pour le suivi du COM, la Région animera le pilotage. Y seront associés des représentants des signataires, à savoir :

- La Région ;
- Le Département du Nord ;
- Le Département du Pas-de-Calais ;
- Le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France ;
- Les AOM suivantes :
  - Artois Mobilités ;
  - La Communauté d'agglomération Cœur de Flandre ;
  - La Communauté d'agglomération du Pays de Saint-Omer ;
  - La Communauté de communes Flandre Lys ;
  - La Communauté de communes du Pays de Lumbres ;
  - La Communauté de communes Pévèle-Carembault
  - Artois Mobilités ;
  - La Communauté Urbaine d'Arras ;
  - La Métropole européenne de Lille ;
  - Le Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois ;
  - Le Syndicat Mixte des Transports du Douaisis ;
- SNCF Gares et Connexions.

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

Le Comité de bassin exercera les missions suivantes pour le suivi du COM :

- prendre connaissance du bilan annuel de l'avancement des actions prévues dans le COM ;
- fixer les objectifs et le programme annuel au titre du COM du bassin : priorités, pilotage, échéances ;
- évaluer et mesurer les effets des actions mises en œuvre, les reconduire ou les faire évoluer ;
- fixer les adaptations à réaliser et arbitrer les décisions nécessaires lors de la phase de révision à mi-parcours ;
- préciser les modalités de poursuite de la démarche au-delà de la fin du présent contrat et en bonne articulation avec les travaux menés dans les autres bassins de mobilité des Hauts-de-France ;
- en fin du présent contrat, fixer les orientations pour le futur COM.

A noter que des points d'avancement sur les COM doivent être proposés par chaque AOM dans le cadre de son comité des partenaires.

Ce comité se réunit a minima une fois par an.

Article 8 – La durée du contrat

Le présent contrat est valable pour la période 2026-2029 et se terminera le 31 décembre 2029.

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

Article 9 – Le suivi et les indicateurs

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

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

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

A partir de ce référentiel et dès la tenue du premier comité de bassin, un bilan annuel de suivi sera établi et partagé avec l'ensemble des partenaires.

Article 10 – L'évaluation à mi-parcours et les modalités de révision

Comme le stipule l'article L.1215-2 du Code des Transports, le présent contrat opérationnel de mobilité devra faire l'objet d'une évaluation à mi-parcours, notamment sur la base des indicateurs tels que définis à l'article 9.

Cette évaluation à mi-parcours devra être présentée par chaque signataire à son comité des partenaires tels que définis dans l'article L.1231-5 du Code des Transports.

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

Glossaire

- AOM : Autorité Organisatrice de la Mobilité
- CA : Communauté d'Agglomération
- CC : Communauté des Communes
- Cerema : Centre d'études et d'exertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
- COM : Contrat Opérationnel de Mobilité
- EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale
- GECT : Groupement Européen de Coopération transfrontalière
- LOM : Loi d'Orientation des Mobilités
- MAPTAM : Loi de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropole
- ORT : Observatoire Régional des Transports
- PAMS : Plan d'Action commun en matière de Mobilité Solidaire
- PEM : Pôle d'Echanges Multimodal
- PLUi : Plan Local d'Urbanisme intercommunal
- SCoT : Schéma de Cohérence Territorial
- SDIRVE : Schéma Directeur des Infrastructures de Recharge des Véhicules Electriques
- SERM : Service Express Régional Métropolitain
- SIMOUV : Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois
- SMHdF : Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France
- SM SRU : Syndicat Mixte de type Solidarité et Renouvellement Urbain
- SMTD : Syndicat Mixte des Transports du Douaisis
- SRADDET : Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires
- SRU : Solidarité et Renouvellement Urbain
- SRV : Schéma Régional des Véloroutes
- TAD : Transport à la Demande
- TCU : Transport en Commun Urbain
- TER : Train Express Régional

Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité
Aire Urbaine Centrale

Signataire 1/15

À _____

Le _____

Le/La Président(e) de la Région Hauts-de-France

Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité
Aire Urbaine Centrale

Signataire 2/15

À _____

Le _____

Le/La Président(e) du Département du Nord

Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité
Aire Urbaine Centrale

Signataire 3/15

À _____

Le _____

Le/La Président(e) du Département du Pas-de-Calais

Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité
Aire Urbaine Centrale

Signataire 4/15

Syndicat Mixte des Mobilités Hauts de France

À _____

Le _____

Le/La Président(e) du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France

Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité
Aire Urbaine Centrale

Signataire 5/15



À _____

Le _____

Le/La Directeur/Directrice Régional(e)
des Gares Hauts-de-France - Normandie

Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité
Aire Urbaine Centrale

Signataire 6/15

À _____

Le _____

Le/La Président(e) du Syndicat mixte des transports Artois Mobilités

Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité
Aire Urbaine Centrale

Signataire 7/15

À _____

Le _____

Le/La Président(e) de la Communauté d'agglomération
Cœur de Flandres

Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité
Aire Urbaine Centrale

Signataire 8/15

CAPSO
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION
DU PAYS DE SAINT-OMER

À _____

Le _____

Le/La Président(e) de la Communauté d'agglomération
du Pays de Saint-Omer

Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité
Aire Urbaine Centrale

Signataire 9/15



À _____

Le _____

Le/La Président(e) de la Communauté de communes
Flandre Lys

Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité
Aire Urbaine Centrale

Signataire 10/15

À _____

Le _____

Le/La Président(e) de la Communauté de communes
du Pays de Lumbres

Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité
Aire Urbaine Centrale

Signataire 11/15

Pévèle Carembault
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES

À _____

Le _____

Le/La Président(e) de la Communauté de communes
Pévèle-Carembault

Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité
Aire Urbaine Centrale

Signataire 12/15

À _____

Le _____

Le/La Président(e) de la Communauté urbaine
d'Arras

Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité
Aire Urbaine Centrale

Signataire 13/15



À _____

Le _____

Le/La Président(e) de la Métropole Européenne de Lille

Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité
Aire Urbaine Centrale

Signataire 14/15

À _____

Le _____

Le/La Président(e) du Syndicat intercommunal de mobilité
et d'organisation urbaine du Valenciennois

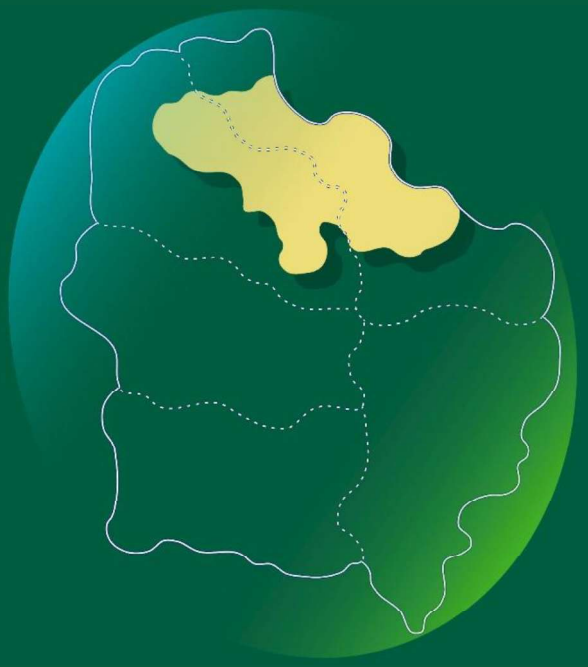
Contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin de mobilité
Aire Urbaine Centrale

Signataire 15/15

À _____

Le _____

Le/La Président(e) du Syndicat mixte des transports du Douaisis



Janvier 2026



LES FICHES ACTIONS DU CONTRAT OPERATIONNEL DE MOBILITE DU BASSIN DE MOBILITE AIRE URBAINE CENTRALE

2026-2029

Région Hauts-de-France

Sommaire

- Les fiches actions 4
- **FA 1** - Informer les acteurs locaux sur les processus d'évolution des offres régionales pour mieux les associer 6
- **FA 2** - Valoriser et faire connaître les services du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France 9
- **FA 3** - Faciliter le retour d'expérience et accompagner les maîtres d'ouvrage pour les projets de mobilité 13
- **FA 4** - Développer des partenariats entre les AOM locales, la Région et les acteurs belges pour construire des offres de mobilité coordonnées 16
- **FA 5** - Poursuivre les dynamiques d'amélioration de l'accessibilité à la métropole lilloise 19
- **FA 6** - Améliorer l'offre de mobilité entre les grands pôles urbains du bassin autres que la métropole lilloise 26
- **FA 7** - Développer l'accessibilité des parcs d'activités du bassin existants et en projet 30
- **FA 8** - Faire connaître les offres de mobilité existantes sur les territoires 33
- **FA 9** - Poursuivre le développement des outils d'information voyageurs multimodaux 37
- **FA 10** - Améliorer la diffusion de l'information sur les situations dégradées 40
- **FA 11** - Produire des données de qualité en vue d'alimenter les outils d'information voyageurs 42
- **FA 12** - Améliorer la signalétique sur l'ensemble des points d'arrêt, notamment multimodaux 46
- **FA 13** - Bien identifier les spécificités de la mobilité transfrontalière et mieux connaître et développer les services de mobilité transfrontalière 49
- **FA 14** - Renforcer l'interopérabilité billettique à l'échelle régionale 53
- **FA 15** - Développer et faciliter l'usage des outils de distribution 56
- **FA 16** - Moderniser les Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) 58
- **FA 17** - Accompagner les maîtres d'ouvrage dans leurs projets de PEM 61
- **FA 18** - Veiller à la continuité des itinéraires cyclables structurants 63
- **FA 19** - Faire connaître et développer les aires de covoiturage 67
- **FA 20** - Etudier le développement de TAD sur les différents EPCI 75
- **FA 21** - Favoriser le développement de la mobilité partagée 78
- **FA 22** - Faciliter la pratique du vélo pour le dernier kilomètre et les déplacements du quotidien 81
- **FA 23** - Faciliter la mobilité électrique 84
- Glossaire 86

Les fiches actions

	La valorisation des services et la diffusion de l'information pour les habitants et les acteurs relais				Une coordination optimale des acteurs de la mobilité				De nouvelle solutions de mobilité, complémentaires, adaptées aux territoires et aux différents publics				L'amélioration des connexions entre les territoires, en anticipant le SERM			
	Améliorer la connaissance de l'offre de services de transport et des aides disponibles	Mieux communiquer sur les dispositifs existants	Renforcer le dialogue entre les acteurs de la mobilité	Développer et améliorer les outils et services intermodaux	Optimiser la gestion des situations dégradées	Faciliter la mobilité pour tous les publics	Encourager et accompagner le développement de nouveaux services de mobilité	Couvrir le bassin par un maillage des lieux d'accompagnement	Améliorer les connexions entre la métropole lilloise et les autres pôles urbains du bassin	Optimiser les liaisons entre les pôles urbains du bassin (autres que la métropole lilloise)	Améliorer la mobilité transfrontalière	
1 - INFORMER LES ACTEURS LOCAUX SUR LES PROCESSUS D'ÉVOLUTION DES OFFRES RÉGIONALES POUR MIEUX LES ASSOCIER	X	X	X	X								
2 - VALORISER ET FAIRE CONNAÎTRE LES SERVICES DU SYNDICAT MIXTE DES MOBILITES DES HAUTS-DE-FRANCE	X	X	X	X		X	X					
3 - FACILITER LE RETOUR D'EXPÉRIENCE ET ACCOMPAGNER LES MAÎTRES D'OUVRAGE POUR LES PROJETS DE MOBILITÉ	X	X					X		X	X		
4 - DÉVELOPPER DES PARTENARIATS ENTRE LES AOM LOCALES, LA RÉGION ET LES ACTEURS BELGES POUR CONSTRUIRE DES OFFRES DE MOBILITÉ COORDONNÉES	X	X	X	X		X	X		X	X	X	
5 - POURSUIVRE LES DYNAMIQUES D'AMÉLIORATION DE L'ACCESSIBILITÉ À LA MÉTROPOLE LILLOISE		X	X	X		X	X		X	X	X	
6 - AMÉLIORER L'OFFRE DE MOBILITÉ ENTRE LES GRANDS PÔLES URBAINS DU BASSIN AUTRES QUE LA MÉTROPOLE LILLOISE		X	X	X		X	X			X		
7 - DÉVELOPPER L'ACCESSIBILITÉ DES PARCS D'ACTIVITÉS DU BASSIN EXISTANTS ET EN PROJET	X	X	X	X		X	X				X	
8 - FAIRE CONNAÎTRE LES OFFRES DE MOBILITÉ EXISTANTES SUR LES TERRITOIRES	X	X			X			X	X	X	X	
9 - POURSUIVRE LE DÉVELOPPEMENT DES OUTILS D'INFORMATION VOYAGEURS MULTIMODAUX	X	X	X	X	X				X	X	X	
10 - AMÉLIORER LA DIFFUSION DE L'INFORMATION SUR LES SITUATIONS DÉGRADÉES			X	X	X							
11 - PRODUIRE DES DONNÉES DE QUALITE EN VUE D'ALIMENTER LES OUTILS D'INFORMATION VOYAGEURS	X	X		X	X							
12 - AMÉLIORER LA SIGNALÉTIQUE SUR L'ENSEMBLE DES POINTS D'ARRÊT, NOTAMMENT MULTIMODAUX	X	X	X			X						

Les fiches actions

	La valorisation des services et la diffusion de l'information pour les habitants et les acteurs relais	Une coordination optimale des acteurs de la mobilité						De nouvelle solutions de mobilité, complémentaires, adaptées aux territoires et aux différents publics						L'amélioration des connexions entre les territoires, en anticipant le SERM		
	Améliorer la connaissance de l'offre de services de transport et des aides disponibles	Mieux communiquer sur les disponibilités existants	Renforcer le dialogue entre les acteurs de la mobilité	Développer et améliorer les outils et services intermodaux	Optimiser la gestion des situations dégradées	Faciliter la mobilité pour tous les publics	Encourager et accompagner le développement de nouveaux services de mobilité	Couvrir le besoin par un maillage des lieux d'accompagnement	Améliorer les connexions entre la métropole lilloise et les autres pôles urbains du bassin	Optimiser les liaisons entre les pôles urbains du bassin (autres que la métropole lilloise)	Améliorer la mobilité transfrontalière					
13 - BIEN IDENTIFIER LES SPÉCIFICITÉS DE LA MOBILITÉ TRANSFRONTALIÈRE ET MIEUX CONNAÎTRE ET DÉVELOPPER LES SERVICES DE MOBILITÉ TRANSFRONTALIÈRE	X	X	X	X		X				X						
14 - RENFORCER L'INTEROPÉRABILITÉ BILLETTIQUE À L'ÉCHELLE RÉGIONALE			X	X		X				X	X					
15 - DÉVELOPPER ET FACILITER L'USAGE DES OUTILS DE DISTRIBUTION			X	X		X				X	X					
16 - MODERNISER LES PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX (PEM)			X	X	X	X				X	X					
17 - ACCOMPAGNER LES MAÎTRES D'OUVRAGE DANS LEURS PROJETS DE PEM			X	X	X	X				X	X					
18 - VEILLER À LA CONTINUITÉ DES ITINÉRAIRES CYCLABLES STRUCTURANTS	X		X	X		X				X	X					
19 - FAIRE CONNAÎTRE ET DÉVELOPPER LES AIRES DE COVOITURAGE	X		X	X		X				X	X					
20 - ÉTUDIER LE DÉVELOPPEMENT DE TAD SUR LES DIFFÉRENTS EPCI			X	X		X				X	X					
21 - FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT DE LA MOBILITÉ PARTAGÉE	X	X	X	X		X				X	X					
22 - FACILITER LA PRATIQUE DU VÉLO POUR LE DERNIER KILOMÈTRE ET LES DÉPLACEMENTS DU QUOTIDIEN	X	X	X	X		X				X	X					
23 - FACILITER LA MOBILITÉ ÉLECTRIQUE	X	X	X	X	X	X				X	X					

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

ENJEU 1 — Obj 1, Obj 2

ENJEU 2 — Obj 1, Obj 2, Obj 3

ENJEU 3 — Obj 1, Obj 2, Obj 3

ENJEU 4 — Obj 1, Obj 2, Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

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

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

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Pour permettre une meilleure prise en compte des besoins des territoires dans la définition des services de transports régionaux, il est proposé de **réaliser un guide (vade-mecum)** qui sera principalement adressé aux acteurs de la mobilité sur les territoires. Ce document devra être facilement appropriable par les différents acteurs afin qu'ils aient connaissance de la procédure pour faire remonter leurs besoins.

Ce document devra permettre de :

- rappeler les contraintes de calendrier et financières existantes liées aux engagements en cours (convention TER, contrats routiers…) ;
- établir un rétroplanning permettant aux territoires de signaler leurs besoins au bon moment ;

- distinguer le fonctionnement de l'organisation routière de celle ferroviaire, qui ont des temporalités et contraintes différentes ;
- rappeler les contraintes liées à la création de grilles horaires qui ne peuvent pas répondre à l'ensemble des besoins de la population, qui sont parfois difficilement conciliables :
  - concernant le ferroviaire, un calendrier spécifique existe avec l'ouverture à la concurrence ;
  - concernant les DSP du transport routier régional, les différences de calendriers de renouvellement entre départements constituent une difficulté de projection à court terme. Toutefois, la Région souhaite dépasser ces contraintes temporelles afin de poser dès maintenant les jalons d'une organisation future des services fondée sur les besoins de déplacements, sans référence à des limites départementales qui n'ont plus lieu d'être.

L'ambition est donc de se projeter au-delà des échéances contractuelles différenciées actuelles pour construire de nouveaux périmètres de transport plus cohérents avec les flux réels de mobilité.

Dans cette perspective, la définition d'une méthodologie claire de concertation active et de co-construction avec les partenaires locaux constitue un axe prioritaire. Les collectivités et AOM locales notamment seront associées de manière structurée au processus de diagnostic, afin que la nouvelle offre routière régionale s'appuie sur une vision partagée, élargie à l'échelle de territoires transversaux.

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

Ce sujet sera d'autant plus important sur ce bassin avec la construction du SERM Hauts-de-France, la mise en place de l'ouverture à la concurrence sur les dessertes ferroviaires autour de l'étoile de Lille et le SERM Côte d'Opale qui concerne également une partie de ce bassin de mobilité.

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

PILOTE	MAITRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)
• Région Hauts-de-France	• Région Hauts-de-France	• AOM • SNCF Réseau • Exploitants ferroviaires et routiers • Acteurs de la mobilité en Belgique, comme pour les autres fiches actions : SNCB (niveau fédéral) et pour les transports sur route, De Lijn (Région Flandre) et TEC (Region Wallonie)

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1er trimestre 2026

- Réalisation du guide.

2026 - 2029

- En continu sur la durée du contrat, remontées des besoins des territoires.

INDICATEURS DE SUIVI

- Création du vade-mecum (Oui / Non).

ACTIONS LIÉES

- FA 4 - Développer les partenariats entre les AOM locales, la Région et les acteurs belges pour construire des offres de mobilité coordonnées ;
- FA 5 - Poursuivre les dynamiques d'amélioration de l'accessibilité à la métropole lilloise ;
- FA 6 - Améliorer l'offre de mobilité entre les grands pôles urbains du bassin autres que la métropole lilloise ;
- FA 7 - Développer l'accessibilité des parcs d'activités du bassin existants et en projets.

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

ENJEU 1	ENJEU 2	ENJEU 3	ENJEU 4
Obj 1	Obj 1	Obj 1	Obj 1
Obj 2	Obj 2	Obj 2	Obj 2
	Obj 3	Obj 3	Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

La LOM a fixé un certain nombre d'objectifs :

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

Pour répondre aux enjeux de mobilité et favoriser l'usage combiné des différents modes de transports collectifs et des modes de déplacements alternatifs, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France (SMHdF) a mis en œuvre la Centrale Pass Pass au bénéfice de ses membres. La Centrale offre un panel de services mutualisé pour l'ensemble des autorités organisatrices de la mobilité de la région Hauts-de-France combinant information voyageurs multimodale et billettique interopérable.

Au 1er janvier 2025, sur le bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale, l'ensemble des 10 AOM sont membres du SMHdF. On peut noter également que la Région Hauts-de-France et le Département du Nord en sont membres. A ce titre, les AOM membres s'appuient sur l'ensemble des outils déployés par le SMHdF que ce soient le SIM, la billettique ou encore la plateforme de covoiturage.

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Depuis sa création, le SMHdF a pu développer des outils à disposition de ses membres, tels que :

- la Centrale Pass Pass, visant à devenir un MaaS régional couvrant l'ensemble des mobilités, composé de :
  - une démarche commune Pass Pass, qui a permis de définir un ensemble de règles communes visant à une interopérabilité des systèmes et ainsi permettre à l'usager de se déplacer facilement entre les réseaux de transport qui sont équipés de cette billettique (TER, cars interurbains, réseaux de transport en commun urbains) et pour l'ensemble de leurs services de mobilités (parking sécurisés vélo, vélos en libre-service, bornes de recharge électriques, bornes d'accès aux aires de covoiturage, systèmes d'autopartage etc.). Ce support billettique est aujourd'hui essentiellement utilisé pour les réseaux de transports collectifs mais son utilisation se développe progressivement pour les autres services de mobilité ;
  - un service après-vente qui est en cours de construction (avec le déploiement des flux InterBob) qui à terme doit permettre d'offrir un SAV complet aux usagers en tout point du territoire, à partir du moment où l'AOM concernée prend en compte et respecte les spécifications techniques de la communauté Pass Pass. Sur ce bassin, cela est déployé sur le réseau TADAO et de manière parcellaire pour le réseau Artis ;

- un Système d'Information Multimodal (SIM) régional (site passpass.fr et application mobile Pass Pass Mobilités) intégrant notamment le calculateur d'itinéraires multimodal et multi-réseaux Pass Pass alimenté par le référentiel des mobilités Pass Pass. Le SIM offre également la possibilité d'effectuer des recherches horaires par ligne et par arrêt, des recherches tarifaires et des recherches par point d'intérêts. Le bon fonctionnement de ces outils dépend de la qualité des données fournies par les AOM, de leur mise à jour ainsi que de leur disponibilité. Ce système comprend aussi une brique fonctionnelle annuaire des services de mobilité (cf. fiche action n° 8). Des widgets et API ont été déployés par le syndicat afin de permettre une intégration de cet outil sur d'autres outils d'information, à l'image du site transport de la Région, du site du Réseau Mouvéo ou encore du site du réseau HopBus. D'autres déploiements de ce type sont actuellement en cours. Il est à noter que le SIM Passpass.fr intègre les données relatives aux opérateurs belges de mobilité que sont De Lijn, TEC et SNCB ;
- un système de vente à distance proposant l'achat de titres de transports des différents réseaux billettisés Pass Pass ainsi que l'achat de cartes nominatives et anonymes Pass Pass. A ce jour, cette possibilité n'est déployée que sur certains réseaux ou pour certaines gammes tarifaires. Un travail est actuellement en cours entre la Région, le Syndicat et la SNCF afin de permettre la vente de titres TER sur les outils Pass Pass. De son côté la MEL a signé une convention tripartite avec le SMHdF et KEOLIS sur les ventes croisées afin de permettre la recharge de titres sur les cartes Pass Pass ;
- un système de distribution de titres et cartes Pass Pass physique via la mise à disposition de Terminaux Points de Ventes (TPV) et Terminaux Points de Ventes Simplifiés (TPVS). Tout comme pour la vente à distance, cette possibilité n'est déployée que sur certains réseaux ou pour certaines gammes tarifaires. Les TPV permettent également de rendre un service de SAV en tout point du territoire. Cela n'est aujourd'hui mis en place qu'avec le réseau TADAO d'Artois Mobilité. Pour que cela puisse être déployé sur d'autres AOM membres du syndicat, un travail en bilatéral entre le syndicat et chaque AOM volontaire pourrait être mené ;

- la plateforme Pass Pass Covoiturage (site et application mobile), qui met en relation conducteurs et passagers dans toute la région, sans commission.

Au-delà des outils déployés dans le cadre de leurs compétences obligatoires, les SM SRU portent d'autres travaux (covoiturage, TAD, financement, etc.) et ont développé une expertise en matière de mobilité qui constituent une plus-value importante pour les AOM, quel que soit leur profil.

En faisant partie du syndicat mixte, les AOM bénéficient notamment :

- d'un accompagnement à l'usage des outils développés par le SMHdF, que sont les plateformes passpass.fr et passpasscovoiturage.fr :
  - l'accompagnement Pass Pass se matérialise par la mise en œuvre de formations dont les thèmes sont : utilisation des outils Pass Pass (site internet, calculateur d'itinéraires, annuaire des mobilités, utilisation de la carte Pass Pass, TPV/TPVS Pass Pass) ; acculturation à la mobilité en Hauts-de-France (présentation des offres de mobilité sur le territoire formé, acculturation à l'intermodalité, préconisations de langage pour l'accompagnement) ; fourniture de documentation et flyers pédagogiques. Ces formations sont à destination des prescripteurs et acteurs de la mobilité et sont dispensées par le Gestionnaire Pass Pass, administrateur de la Centrale Pass Pass. Dans le futur, ces formations seront intégrées à un plan de formation communiqué à chaque membre du syndicat qui pourra effectuer une demande de formation au grès de ses besoins. Ces formations ne sont accessibles qu'aux membres ;
  - l'accompagnement Pass Pass Covoiturage se traduit par plusieurs actions telles que la création d'une communauté pour le territoire avec accès aux statistiques, l'organisation d'animations, la sensibilisation des entreprises, la mise à disposition d'un kit de communication et la possibilité d'intégrer certains outils (via API ou widget) sur le site web de la collectivité ;
- d'un accès au marché mutualisé de Transport A la Demande (TAD) que le SMHdF a lancé en avril 2024 ;

- d'un accès aux données collectées via la Centrale Pass Pass et sous certaines conditions selon les données ;
- d'un accompagnement à la qualification des données ;
- d'un accompagnement dans le lancement d'études comme les Plans de Mobilité Simplifiés et les Schémas Directeurs Cyclables, notamment à travers la mise à disposition d'outils mutualisables entre AOM (documents de passation de marché, etc.) et de financements ;
- d'un partage d'expériences entre élus et techniciens des AOM historiques et des nouvelles AOM, à travers les commissions et groupes de travail « Billettique et Information Voyageur », « Coordination des AOM », « Covoiturage », « Transport à la Demande », « Nouvelles AOM » ;
- d'un appui dans la réalisation d'un diagnostic « mobilité » du territoire, qui alimentera les Plans d'Action Mobilité Solidaire (PAMS) et permettra aux AOM de développer des solutions de mobilité adaptées aux besoins de leur territoire (Transport à la demande, covoiturage, modes actifs etc.) ;
- d'un accompagnement dans la définition des volets « Coordination et complémentarité des offres », « tarification, billettique et distribution » et « Informations et données » des Contrats Opérationnels de Mobilité (COM) ;
- d'une possibilité de commandes mutualisées via la centrale d'achat du SMHdF (exemples : commandes de cartes, commandes d'équipements billettiques, etc.) ;
- de la possibilité d'activer un module d'analyse de l'articulation et la coordination des réseaux, sur la base de l'ensemble des offres théoriques intégrées dans le calculateur d'itinéraires. Ce module pourra être activé et utilisé à la demande des AOM membres du syndicat.

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

Cette action vise donc pour le SMHdF à faire évoluer les outils et services existants et en développer de nouveaux pour répondre aux besoins des usagers.

Il convient que le syndicat puisse poursuivre son travail de valorisation de ses outils pour une appropriation optimale par les AOM adhérentes.

Le GECT Eurométropole pourra également valoriser les outils du SMHdF aux AOM françaises et belges via son groupe actions mobilité voire dans le cadre d'une instance de l'Eurométropole. De même cette dernière pourra relayer régulièrement l'intérêt de la nouvelle version Pass Pass dans ses communications propres, d'autant plus avec une évolution trilingue envisagée.

PILOTE	MAITRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)
• SMHdF	• SMHdF	• AOM du bassin • Région Hauts-de-France • Départements du Nord et du Pas-de-Calais • Acteurs de la mobilité en Belgique

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

2025

- Lancement de la campagne de communication du SMHdF.

2026 - 2029

- Travaux en continu sur la durée du contrat.

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre d'outils / de services qui ont été créés ou développés par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France.

ACTIONS LIÉES

- FA 3 - Faciliter le retour d'expérience et accompagner les maîtres d'ouvrage pour les projets de mobilité ;
- FA 8 - Faire connaître les offres de mobilité existantes sur les territoires ;
- FA 9 - Poursuivre le développement des outils d'information voyageurs multimodaux ;
- FA 11 - Produire des données de qualité en vue d'alimenter les outils d'information voyageurs ;
- FA 13 - Bien identifier les spécificités de la mobilité transfrontalière et mieux connaître et développer les services de mobilité transfrontalière ;
- FA 14 - Renforcer l'interopérabilité billettique à l'échelle régionale ;
- FA 15 - Développer et faciliter l'usage des outils de distribution ;
- FA 21 - Favoriser le développement de la mobilité partagée.

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

ENJEU 1 — Obj 1, Obj 2

ENJEU 2 — Obj 1, Obj 2, Obj 3

ENJEU 3 — Obj 1, Obj 2, Obj 3

ENJEU 4 — Obj 1, Obj 2, Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

- la Cellule Régionale France Mobilités qui regroupe le Cerema, la DREAL, l'ADEME, la Banque des Territoires, l'ANCT et la Région ;
- Le Syndicat Mixte des Mobilités Hauts-de-France (SMHdF) qui regroupe toutes les AOM de ce bassin ainsi que la Région et le Département du Nord ;
- l'Observatoire Régional des Transports (ORT).

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

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

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

De même, **l'outil aides territoires** propose un recensement de tous les dispositifs de financement et d'accompagnement des porteurs de projets via son moteur de recherche.

Aides territoires : https://aides-territoires.beta.gouv.fr/

Aides territoires via France mobilités : https://www.francemobilites.fr/orienter-financements

- **Le SMHdF**: lieu d'accompagnement technique pour les projets de leurs membres, de mise à disposition d'outils mutualisés et de valorisation de démarches collectives.
- **L'Observatoire Régional des Transports** : lieu de mise à disposition de données, de ressources ou de réalisation d'études pour alimenter les acteurs de la mobilité et les porteurs de projets.

  https://www.observatoire-transports-hauts-de-france.fr/

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

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

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

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

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

Dans le cadre de la mise en place du Plan d'Action commun en matière de Mobilité Solidaire (PAMS) de l'Aire Urbaine Centrale, un nouveau lieu d'échanges permettant un retour d'expériences est mis en place, le Club de la mobilité solidaire de l'Aire Urbaine Centrale. Il doit en effet devenir un espace où les différents acteurs de la mobilité solidaire pourront avoir l'ensemble des informations sur la thématique et s'inspirer des expériences des acteurs à proximité.

PILOTE	MAITRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)
• Région Hauts-de-France	• Cellule France Mobilité • SMHdF • ORT	• AOM • Départements du Nord et du Pas-de-Calais

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025 – 2029

- En continu sur la durée du contrat.

INDICATEURS DE SUIVI

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

ACTIONS LIÉES

- FA 8 - Faire connaître les offres de mobilité existantes sur les territoires ;
- FA 18 - Veiller à la continuité des itinéraires cyclables structurants ;
- FA 20 - Etudier le développement de TAD sur les différents EPCI ;
- FA 21 - Favoriser le développement de la mobilité partagée ;
- FA 22 - Faciliter la pratique du vélo pour le dernier kilomètre et les déplacements du quotidien ;
- Fiche PAMS 3.1 Mobiliser les leviers de financements existants pour développer des actions complémentaires.

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

ENJEU 1	ENJEU 2	ENJEU 3	ENJEU 4
Obj 1, Obj 2	Obj 1, Obj 2, Obj 3	Obj 1, Obj 2, Obj 3	Obj 1, Obj 2, Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

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

En matière de coordination, les autorisations de circulation des cars régionaux en système de portes ouvertes permettent aux usagers de réaliser un trajet à l'intérieur du périmètre de l'AOM locale mais en utilisant les lignes régulières régionales qui pénètrent ce ressort territorial. C'est une mutualisation de l'offre régionale dans les zones périurbaines de ces territoires. Sur le bassin Aire Urbaine Centrale, de telles conventions sont mises en place sur les territoires de la CA du Pays de Saint-Omer, d'Artois Mobilités, de la CU d'Arras, de la MEL, du SIMOUV et encore du SMTD.

Le projet de SERM Hauts-de-France comporte une dimension transfrontalière importante notamment pour son volet ferroviaire. Un travail est en cours pour institutionnaliser une coopération transfrontalière relative au SERM.

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

Si les différents contrats routiers de la Région ont différentes temporalités à ce jour, la Région vise néanmoins à construire à terme son offre en dépassant les limites départementales, afin de poursuivre l'objectif d'une organisation des services mieux adaptée aux besoins et aux flux de déplacements.

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

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

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

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

Cette action vise donc à :

- **partager une approche globale et cohérente de l'offre de mobilité à l'échelle du bassin de mobilité, de manière commune par la Région et les AOM. La cohérence de l'offre globale de mobilité devra être réfléchie au niveau de chaque mode de transport, ces derniers répondant à des objectifs bien spécifiques ;**
- **définir une procédure de travail pour permettre une concertation technique et financière entre la Région et les AOM relative à chacune des solutions de transport étudiées (en lien avec la fiche action 1) ;**
- **étudier au cas par cas des solutions telles que les délégations de compétences (TAD), des autorisations d'embarquement et le transfert de services régionaux ;**
- **organiser des temps d'échanges réguliers entre la Région et les AOM pour que chacun puisse faire part des évolutions des offres respectives de transport et permettre une coordination optimale.**

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

Pour la Région, une vigilance particulière sera apportée sur l'articulation entre l'offre de cars et de TER afin d'optimiser de manière générale son offre de mobilité.

L'offre interurbaine régionale est d'autant plus importante dans les territoires qui ne disposent pas d'offre de transport collectif localement.

Des partenariats devront également être développés avec les acteurs belges de la mobilité, afin de permettre une coordination des initiatives relatives à la mobilité transfrontalière, et d'anticiper le déploiement des volets ferroviaires et intermodaux transfrontaliers inclus dans le projet de SERM Hauts-de-France.

PILOTE	MAITRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)
• Région Hauts-de-France	• AOM locales • Région Hauts-de-France	• SMHdF • Acteurs de la mobilité en Belgique • SGP • Eurométropole • Etat

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2026 – 2029

- En continu sur la durée du COM.

INDICATEURS DE SUIVI

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

ACTIONS LIÉES

- FA 1 - Informer les acteurs locaux sur les processus d'évolution des offres régionales pour mieux les associer ;
- FA 3 - Faciliter le retour d'expérience et accompagner les maîtres d'ouvrage pour les projets de mobilité
- FA 5 - Poursuivre les dynamiques d'amélioration de l'accessibilité à la métropole lilloise ;
- FA 6 - Améliorer l'offre de mobilité entre les grands pôles urbains autres que la métropole lilloise ;
- FA 7 - Développer l'accessibilité des parcs d'activités du bassin existants et en projet.

Fiche action 5 - Poursuivre les dynamiques d'amélioration de l'accessibilité à la métropole lilloise

ENJEU 1 — Obj 1, Obj 2

ENJEU 2 — Obj 1, Obj 2, Obj 3

ENJEU 3 — Obj 1, Obj 2, Obj 3

ENJEU 4 — Obj 1, Obj 2, Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

La métropole lilloise exerce une attractivité très forte sur l'ensemble du bassin de mobilité qui va même au-delà de la région. La métropole lilloise concentre près d'un emploi sur deux du bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale.

Sur ce bassin, le réseau ferroviaire est dense et maillé pour favoriser l'accessibilité à la métropole lilloise et les modes de transports collectifs sont nombreux.

Pourtant, la perte de temps dans la congestion routière pour accéder à la métropole lilloise est de 40h de bouchons par an, pour un trajet de 10km en heures de pointe. Les difficultés pour accéder à la métropole lilloise en TER sont également récurrentes, avec certaines lignes surchargées.

Il faut noter par ailleurs une augmentation significative de la dynamique des flux sortants de la métropole lilloise, vers les grands pôles urbains de l'Aire Urbaine Centrale.

D'autres données actualisées seront prochainement produites avec notamment une étude cordon réalisée par la DREAL, avec des données qui devraient être disponibles en 2026.

De nombreuses études sont également disponibles ou vont l'être prochainement, avec par exemple plusieurs EMC2 réalisées récemment sur différents ressorts territoriaux d'AOM du bassin : SIMOUV, Artois Mobilités, CUA, CCPC CCFL, MEL, SMTD...

Bien évidemment, le bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale devrait jouer un rôle décisif dans l'amélioration de l'accessibilité de la métropole lilloise, à moyen voire long terme.

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Les différents acteurs de la mobilité mettent déjà en place de nombreuses initiatives pour faciliter l'accessibilité à la métropole lilloise. Avant même que le SERM se concrétise, les acteurs ont déjà établi différentes stratégies de court terme pour améliorer cette accessibilité.

- **Un réseau ferroviaire dense et maillé, mais en limite de capacité**

  Par rapport aux autres étoiles ferroviaires françaises, le réseau lillois se distingue par une infrastructure largement développée à laquelle est associée une offre servicielle conséquente notamment utilisée par les voyageurs du quotidien.

  L'intégration tarifaire déjà mise en place pour l'offre TER de façon partenariale par la MEL et la Région Hauts-de-France, sous forme de tarifications identiques au réseau urbain au sein du territoire métropolitain. Elle constitue est un outil partenarial important au service de l'usage du TER et de l'intermodalité entre offres de transport collectif régionale et urbaine. Elle joue un rôle important dans la desserte de la MEL et son accessibilité.

La gare Lille-Flandres est la première gare de France, hors Ile-de-France, pour le TER. Elle est actuellement saturée en concentrant 570 circulations commerciales par jour et 24 millions de voyageurs par an, alors qu'il s'agit d'une gare terminus. La gare Lille-Europe accueille quant à elle 130 trains voyageurs commerciaux par jour.

Le réseau ferroviaire lillois constitue ainsi un pilier de la mobilité régionale, grâce à son maillage dense et performant. L'offre différenciée (Citi, Proxi et Krono) et des temps de parcours performants sont des atouts qui œuvrent à une fréquentation forte du transport ferroviaire, vers ou en provenance de la métropole lilloise.

Pour conforter le réseau ferroviaire, de nombreux investissements ont été réalisés ces dernières années, aussi bien sur le réseau que sur les Pôles d'Echanges Multimodaux. La carte des travaux réalisés sur les PEM du bassin de mobilité Littoral Nord est reprise dans la fiche 16 relative à cette thématique du document.

Malgré ses atouts, la configuration du réseau ferroviaire lillois atteint désormais ses limites. Il devient très difficile par exemple d'augmenter le nombre de services en heures de pointe. Le premier enjeu concerne la gare Lille Flandres qui est saturée aux heures de pointe, du fait de sa configuration en impasse. D'autres enjeux existent tels que le calibrage des voies ferrées pénétrantes avec une voie unique par sens ne permettant pas de séparer trains lents et trains rapides. On peut également évoquer les très nombreux passages à niveaux qui connaissent parfois des dysfonctionnements nuisant à la fiabilité du service.

- **Un réseau de transport de cars interurbains structurant vers la métropole lilloise**

  La Région propose de nombreuses lignes de cars interurbaines facilitant l'accessibilité à la métropole lilloise, liaisons parfois peu connues de la population.

  Pour rappel, voici les lignes de car interurbaines desservant la Métropole lilloise, sur le secteur des Flandres :

  - 419 Béthune - Armentières : liaison interurbaine transversale reliant deux pôles urbains majeurs. Elle assure une connexion stratégique entre le Béthunois et la vallée de la Lys, avec une connexion TER à Armentières ;
  - 908 Godewaersvelde - Armentières (via Bailleul) : relation transversale assurant la desserte des pôles intermédiaires du secteur Flandres, en articulation avec la gare d'Armentières ;
  - 909 Winnezeele - Armentières (via Steenvoorde et Bailleul) : relation parallèle à la 908, offrant une couverture complémentaire du secteur rural.
  - 910 Neuf-Berquin - Lille (via Merville) : axe majeur de rabattement vers la MEL, avec un cadencement renforcé aux heures de pointe et un taux de charge supérieur à 95 % sur plusieurs services, induisant un risque de saturation ;
  - 911 Merville - Armentières : desserte courte, principalement orientée sur les flux domicile-travail et scolaire vers Armentières ;
  - 913 Merville - Armentières (via Croix-au-Bac) : itinéraire alternatif, garantissant une couverture fine du secteur de la Lys.

  Sur le secteur Pévèle, les lignes structurantes vers la MEL sont les suivantes :

  - 851 Aniche - Villeneuve d'Ascq (via Orchies) : ligne à forte charge, particulièrement sur le tronçon Orchies – Villeneuve d'Ascq, où le cadencement atteint un niveau proche d'un service urbain ;
  - 852 Libercourt - Lille : axe radial structurant, orienté domicile-travail vers Lille ;
  - 854 Mouchin - Villeneuve d'Ascq (via Cysoing) : desserte de rabattement vers les zones universitaires et tertiaires de Villeneuve d'Ascq ;
  - 855 Pont-à-Marcq - Villeneuve d'Ascq : liaison interurbaine courte, intégrée au maillage de la Pévèle ;
  - 856 Douai - Lille (via Bersée et Pont-à-Marcq) : ligne radiale de grande portée, permettant une connexion directe Douai – MEL ;
  - 858 Billy-Berclau - Lille (via Bauvin) : desserte entre la zone d'emplois de Billy-Berclau et Lille ;

- 870 Cobrieux - Villeneuve d'Ascq (via Genech) : ligne de rabattement scolaire et domicile-travail, connectée au pôle universitaire ;
- 871 Orchies - Lille (via Templeuve) : liaison radiale performante vers Lille, intégrant une articulation avec la gare d'Orchies (TER) ;
- 876 Cysoing - Villeneuve d'Ascq : ligne offrant une desserte de proximité ;
- 879 Chemy - Lille (via Gondecourt) : desserte d'appoint, couvrant un secteur rural et périurbain ;
- 882 Gondecourt – Lille : liaison directe, à vocation pendulaire ;
- 883 Carvin – Lille : desserte radiale du bassin sud vers la MEL.

Toutes ces lignes fonctionnent en service annuel, du lundi au vendredi (à minima), avec un renforcement systématique en heures de pointe. Certaines, comme les 851 et 910, présentent des fréquences supérieures aux standards interurbains, proches de ceux d'un réseau urbain structuré.

La majorité des autres lignes disposent en revanche d'une capacité résiduelle significative, seule la ligne 910 atteint une saturation en pointe, ce qui limite la possibilité de capter de nouveaux usagers.

Pour optimiser l'accessibilité de la métropole lilloise avec les liaisons interurbaines, les connexions avec la MEL s'opèrent via des points modaux stratégiques (gare d'Armentières, stations de métro Lille Porte de Douai, Porte d'Arras, Villeneuve d'Ascq – 4 Cantons). Cela permet d'assurer une interconnexion optimale avec le réseau Ilévia.

Comme évoqué, la majorité des lignes interurbaines pourrait être davantage utilisée. On constate en effet une méconnaissance par une partie de la population, avec des croyances selon lesquelles les cars interurbains ne seraient que pour les scolaires. Une stratégie de communication ciblée pourrait optimiser le l'utilisation de ces lignes.

- **Une offre complémentaire de transport de bus urbain vers la métropole lilloise**

  D'autres AOM ont également mis en place une offre de transport permettant un accès facilité à la métropole lilloise. Sur le réseau Tadao par exemple, les lignes 35 (Avion - La Bassée via Lens) et 58 (Vermelles - La Bassée) assurent des connexions directes vers la gare de La Bassée en intermodalité avec le TER et le réseau Ilévia. Les services à la demande Allobus A et Chronopro Artois Flandres assurent aussi du rabattement vers la gare au départ de 13 communes et du parc des industries Artois-Flandres.

- **L'expérimentation Ecobonus « Changer ça rapporte »[1]**

  Avec le programme « Changer, ça rapporte », la MEL a souhaité inciter les conducteurs dits auto-solistes à changer leurs pratiques et les encourager à utiliser un autre mode déplacement lors des heures de pointe, à covoiturer, à télétravailler ou à décaler les trajets en dehors de ces moments.

  Chaque trajet évité en voiture donnait droit au gain d'une récompense d'un montant de 2€ par trajet dans la limite de 80€ par mois qui étaient versés directement sur le compte bancaire des participants. Pour cela, il fallait utiliser les transports en commun tels que le train ou le bus, prendre son vélo, pratiquer le télétravail, le covoiturage, décaler ses horaires de travail, sans oublier les modalités dites « hybrides » en utilisant son véhicule pour aller à une gare ou se stationner dans un parking relais.

  Cette expérimentation, commencée en septembre 2023 pour l'A1 et l'A23, et complétée à partir de septembre 2024 avec l'A25 et la RN41, est désormais terminée. 3 916 participants auront ainsi bénéficié de cette expérimentation, qui a permis d'éviter l'émission de 7,7 tonnes de CO_2 par jour en moyenne pendant les 2 phases de l'expérimentation.

  La MEL va désormais analyser ces résultats, avec l'appui du Cerema.

[1] https://www.lillemetropole.fr/communique-de-presse/ecobonus-la-mel-lance-son-programme-anti-embouteillages-changer-ca-rapporte

Cette expérimentation désormais terminée démontre la volonté des acteurs du territoire d'innover sur la question de l'amélioration de l'accessibilité de la métropole lilloise, à poursuivre et à développer dans le cadre de diverses expérimentations et politiques, par exemple en faveur du désheurage (plan de mobilité des entreprises, Universités, écoles, etc.), en poursuivant les actions entre les intercommunalités pour encourager la multimodalité et l'intermodalité, en renforçant les politiques d'offres de transport en dehors des heures de pointes avec la Région, en encourageant le covoiturage en partenariat avec le SMHdF et l'ensemble des territoires et acteurs du bassin de mobilité dans le cadre d'un pilotage des échanges à l'échelle du bassin de mobilité AUC par la Région Hauts-de-France.

- **Des initiatives en matière de covoiturage vers la métropole lilloise sont actuellement développées afin d'en faciliter l'usage et développer la pratique :**
  - **La réservation d'une voie de covoiturage sur l'A1, à l'initiative de la DIR Nord qui pilote cette action** [2]
    La voie de covoiturage, longue de 13 kilomètres, s'active automatiquement en semaine aux heures de pointe, lorsque la circulation devient dense et que la vitesse est limitée à 70 km/h. Elle est réservée aux véhicules transportant au moins deux personnes, aux transports en commun ou aux véhicules autorisés.

    Globalement, la DIR Nord dresse un bilan positif en avril 2025, soit 18 mois après le début de l'expérimentation. Parmi les principaux enseignements de ce bilan, on constate en effet que :

    - Le taux de covoiturage est passé de 18% à 20% ;
    - Les véhicules en covoiturage roulent en moyenne à 63 km/h, soit un gain de temps d'environ 4 minutes par rapport aux autres usagers.

    Néanmoins, on constate que 45% des véhicules dépassent la limite autorisée et que près d'un véhicule sur 2 utilise la voie réservée en covoiturage en étant en infraction.

  - **La Métropole Européenne de Lille met également en exergue le développement du covoiturage, notamment pour accéder à son territoire.** Une action du PDM 2035 de la MEL est ainsi consacrée à cette thématique, intitulée *« Inciter des usages partagés de la voiture particulière : développer la stratégie métropolitaine de covoiturage »*. Cette stratégie est articulée autour de quatre axes principaux. Le premier consiste à compléter les équipements et les services dédiés au covoiturage, tels que les aires de covoiturage, les parkings-relais, les PEM… De même, a MEL souhaite mener davantage d'actions de communication et de sensibilisation auprès du grand public, des entreprises ou encore des collectivités, notamment pour valoriser la plateforme Pass Pass Covoiturage. Une campagne de communication est prévue par la MEL en 2026 sur le thème de la mobilité automobile partagée.

    La MEL met l'accent dans sa stratégie à mener pour développer le covoiturage sur la nécessité d' « étendre les actions au-delà de l'échelle métropolitaine », avec « une gouvernance interterritoriale élargie (agglomérations de Lens Liévin Hénin Carvin, de Valenciennes, etc…) » au sein de territoires qui voient une partie importante de leurs résidents venir y travailler ou se former quotidiennement (flux domicile- travail / étude). En ce sens, il est nécessaire de poursuivre et consolider, ou d'engager les coopérations entre territoires limitrophes, en menant des actions entre agglomérations à l'échelle du bassin de mobilité AUC visant à renforcer l'offre d'aires de covoiturage en amont de la MEL.

  - **La plateforme publique et gratuite, portée par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, passpasscovoiturage.fr** est particulièrement active avec des destinations vers la MEL. Pour améliorer le covoiturage vers la métropole lilloise, il convient également de proposer aux automobilistes **des aires de covoiturage aménagées aux abords de l'agglomération lilloise**. Il existe à ce jour un schéma interdépartemental des aires de covoiturage, établi en 2015 par les Départements du Nord et du Pas-de-Calais. Une réflexion est actuellement menée par la Région, sur la possibilité que donne la LOM d'établir un schéma de développement des aires de covoiturage. Si celui-ci voyait le jour, l'un des axes de travail identifié serait de pouvoir proposer un maillage d'aires de covoiturage en amont de la métropole lilloise.

[2] https://www.dir.nord.developpement-durable.gouv.fr/voie-de-covoiturage-sur-l-a1-un-premier-bilan-a2339.html

- **La mise en place d'un schéma directeur de gestion du trafic**

  La direction interdépartementale des routes du Nord (DIR Nord) élabore un Schéma Directeur de Gestion du Trafic (SDAGT) de l'agglomération de Lille et du Bassin Minier. L'un des principaux objectifs du SDAGT est d'apporter des réponses aux problèmes de mobilité, notamment les zones de congestion routière. Il convient pour cela d'optimiser la capacité de l'infrastructure existante avec des projets réalisables à court terme et d'adapter ponctuellement l'infrastructure au droit des points d'échanges avec les transports en commun.

  Actuellement, quatre grands axes de travail sont envisagés dans le cadre du futur SDAGT, sans que ceux-ci ne soient arrêtés. Ce travail sera bien évidemment réalisé en concertation avec l'ensemble des EPCI concernés, afin que les réponses apportées soient en adéquation avec les problématiques territoriales.

  Le premier axe concernerait l'encouragement à la mobilité partagée et la facilitation de la circulation des covoitureurs, des véhicules propres et des transports en commun aux heures de pointe. Des réflexions pourraient être menées sur l'éventuel aménagement de voies réservées au covoiturage ou au transport en commun.

  Le deuxième axe de travail porterait sur la poursuite des réflexions relatives à la gestion dynamique du trafic.

  Un troisième axe serait d'améliorer l'information routière, permettant de fiabiliser la circulation pour les usagers et inciter au report modal, par exemple avec des panneaux d'information relatifs au rabattement vers les aires de covoiturage et les pôles d'échanges multimodaux.

  Enfin, des réflexions seront également menées pour optimiser la gestion des poids lourds.

  Pour ne pas démultiplier les instances, il conviendra de coordonner ces travaux, qui réunissent un grand nombre d'acteurs du bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale, avec ceux du Contrat Opérationnel de Mobilité. En effet, les enjeux relatifs au futur SDAGT sont sensiblement les mêmes que ceux du COM, sur l'intermodalité notamment.

- **Les différents acteurs de la mobilité établissent des stratégies, concertées, afin de développer le vélo**

  Le vélo peut être utiliseé seul, notamment avec une assistance électrique, pour accéder à la métropole lilloise. Pour cela il est indispensable d'assurer l'interconnexion entre les différents réseaux cyclables des territoires voisins. Les différents plans de mobilité des AOM insistent ainsi sur la continuité des itinéraires cyclables. Cette interconnexion doit également se formaliser au niveau transfrontalier, avec par exemple le Département du Nord qui a déposé un projet sélectionné dans le cadre d'Interreg France-Wallonie-Vlaanderen, sous le nom de Cycloconnect. L'objectif de ce projet est de développer des liaisons cyclables entre la France et la Belgique, de résoudre les hiatus des liaisons cyclables empêchant une continuité des itinéraires. Outre le Département du Nord, les partenaires principaux sont l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai, la MEL, Cœur de Flandre Agglo et la Province de Flandre Occidentale.

  La connexion des réseaux cyclables entre la France et la Belgique sera à poursuivre au-delà des réalisations de Cycloconnect qui s'achèvera le 31 mars 2029, notamment entre le territoire tournaisien et la métropole lilloise, dans l'objectif d'une intermodalité optimisée et d'un accès sécurisé et efficace aux zones d'activités.

- **Le futur SERM Hauts-de-France**

  A moyen et long terme, une nouvelle offre de mobilité devrait se développer avec le déploiement du SERM Hauts-de-France. Celle-ci devrait en théorie se concrétiser dans son intégralité d'ici 2040. Néanmoins, des améliorations devraient être réalisées sur une même temporalité que celle du COM Aire Urbaine Centrale, dans l'horizon de court terme du SERM.

  Ainsi, il est envisagé une amélioration du service ferroviaire en heures creuses dans les prochaines années. De même, l'extension des amplitudes horaires des trains en semaine, et potentiellement les vendredis et samedis soirs, sont à l'étude. Enfin, des réflexions sont menées pour augmenter le service ferroviaire le week-end en journée. Il conviendra néanmoins de réinterroger ces perspectives au regard des contraintes de chacun des partenaires.

Une action portée par le SERM Hauts-de-France, ne nécessitant pas de moyens supplémentaires, est celle relative à la coordination des horaires de services des trains et des transports en commun locaux. Cette volonté entre en résonnance avec les initiatives portées par le COM AUC. En ce qui concerne la Région Hauts-de-France, d'importants travaux sont actuellement menés pour améliorer la coordination des horaires entre les trains et les cars interurbains. Pour améliorer la coordination entre les services de mobilité régionaux et les transports en commun locaux, il convient d'optimiser la communication entre les différents acteurs. En effet, plus l'information sera communiquée tôt aux acteurs locaux d'éventuels changements de grilles horaires, plus ces derniers pourront adapter leurs offres en conséquence. L'anticipation sur ces questions de coordination horaire est décisive, avec contrats qui peuvent ensuite être peu évolutifs pendant plusieurs années.

Un des objectifs du SERM est d''amplifier la dynamique relative à l'amélioration de l'intermodalité entre les transports en commun locaux et le train, pour une desserte optimale des territoires.

Il convient de noter que le déploiement du SERM Hauts-de-France devra s'appuyer sur un plan de financement restant à définir, tant en investissement qu'en exploitation, et dont la consolidation est un des enjeux majeurs de la phase d'étude en cours.

Sur ces questions, une articulation fine devra être réalisée entre les travaux du COM et du SERM qui sont sur des temporalités proches.

A plus long terme, l'objectif est de proposer un choc d'offres, notamment ferroviaires, avec un doublement de l'offre de TER entre Lille et les pôles régionaux, une fréquence renforcée en heures de pointe, mais également aux heures creuses.

Pour permettre ce choc d'offres, l'un des investissements principaux sera de créer une nouvelle ligne ferroviaire entre Lille et Hénin-Beaumont. Pour rendre cette offre de train performante, il sera nécessaire de construire deux gares souterraines, l'une dans le quartier Euraflandres et l'autre au niveau de l'aéroport de Lille-Lesquin.

Le réseau ferroviaire existant sera également amélioré afin de permettre à davantage de trains de circuler. Des voies supplémentaires seront ainsi aménagées sur certains axes, pour permettre le dépassement des trains lents par les trains rapides. Des travaux en gare et en amont seront également réalisés avec des voies à quai supplémentaires, des voies de remisage et de nouveaux aiguillages.

D'autres travaux pourront également être menés pour augmenter le cadencement, telles que de nouvelles dénivellations pour les bifurcations les plus sollicitées, la modernisation de la signalisation, la création d'ouvrages d'art, etc.

Les travaux relatifs au ferroviaire permettront également une diamétralisation de plusieurs lignes. Il est envisagé une réouverture aux voyageurs de la ceinture ferroviaire autour de Lille, ce qui pourrait permettre de mettre en œuvre des lignes diamétralisées entre les différents pôles urbains. Actuellement, une grande partie des trajets entre pôles urbains du bassin de mobilité nécessitent une correspondance à Lille.

Même si la colonne vertébrale du SERM Hauts-de-France est ferroviaire, d'importants investissements sur les autres modes de transports sont actuellement envisagés dans cette dynamique collective, de moyen et long terme. Ainsi, pour compléter l'offre ferroviaire, il est envisagé de développer des cars express. Des études seront à mener dans la dynamique du SERM pour évaluer des services de cars express sur le territoire. Suite à différentes études, l'une d'elles pourrait concerner par exemple la frange ouest de la métropole lilloise.

Le projet de SERM porte également l'ambition d'un programme d'ensemble de densification des quartiers de gare et d'un programme d'ensemble d'adaptation des pôles d'échanges multimodaux (PEM), s'appuyant sur un travail préalable de catégorisation et de priorisation des interventions sur les PEM existants, en lien avec la Région et les acteurs locaux (en particulier les AOM).

D'autres sujets seront également traités dans la dynamique du SERM, évoqués par ailleurs dans d'autres fiches du COM (Information Voyageurs, distribution, PEM, billettique, etc.).

Favoriser l'accès à la métropole lilloise nécessite aussi d'ouvrir le champ de possibles coopérations avec les territoires voisins, notamment belges : un choc d'offres fiables avec le SERM et les possibilités d'intermodalité au-delà de la frontière peut créer une connexion efficace des réseaux de transports et donc une concurrence à l'autosolisme (et à la congestion) de la métropole. L'Eurométropole peut faciliter les échanges entre porteurs du SERM et les acteurs membres du GECT (français et belges). Il est aussi nécessaire de poursuivre le dialogue engagé entre les AOM et les opérateurs français et belges (ce qui a déjà commencé) pour les étapes nécessaires d'amélioration de l'offre d'ici sa réelle opérationnalité. Ceci pour l'amélioration de l'offre ferroviaire mais aussi pour déterminer les intermodalités possibles ou à prévoir.

PILOTE	MAITRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)
• Région Hauts-de-France • AOM, notamment la MEL • Etat	• Région Hauts-de-France • AOM, notamment la MEL • Etat	• SGP • SNCF Réseau • SNCF Gares et Connexions

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

2026 – 2029

- En continu sur la durée du contrat.

INDICATEURS DE SUIVI

- Dépôt de la demande de statut du SERM Hauts-de-France (Oui / Non).

ACTIONS LIÉES

- Ensemble des fiches actions du COM Aire Urbaine Centrale.

Fiche action 6 - Améliorer l'offre de mobilité entre les grands pôles urbains du bassin autres que la métropole lilloise

ENJEU 1 — Obj 1 | Obj 2

ENJEU 2 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 3 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

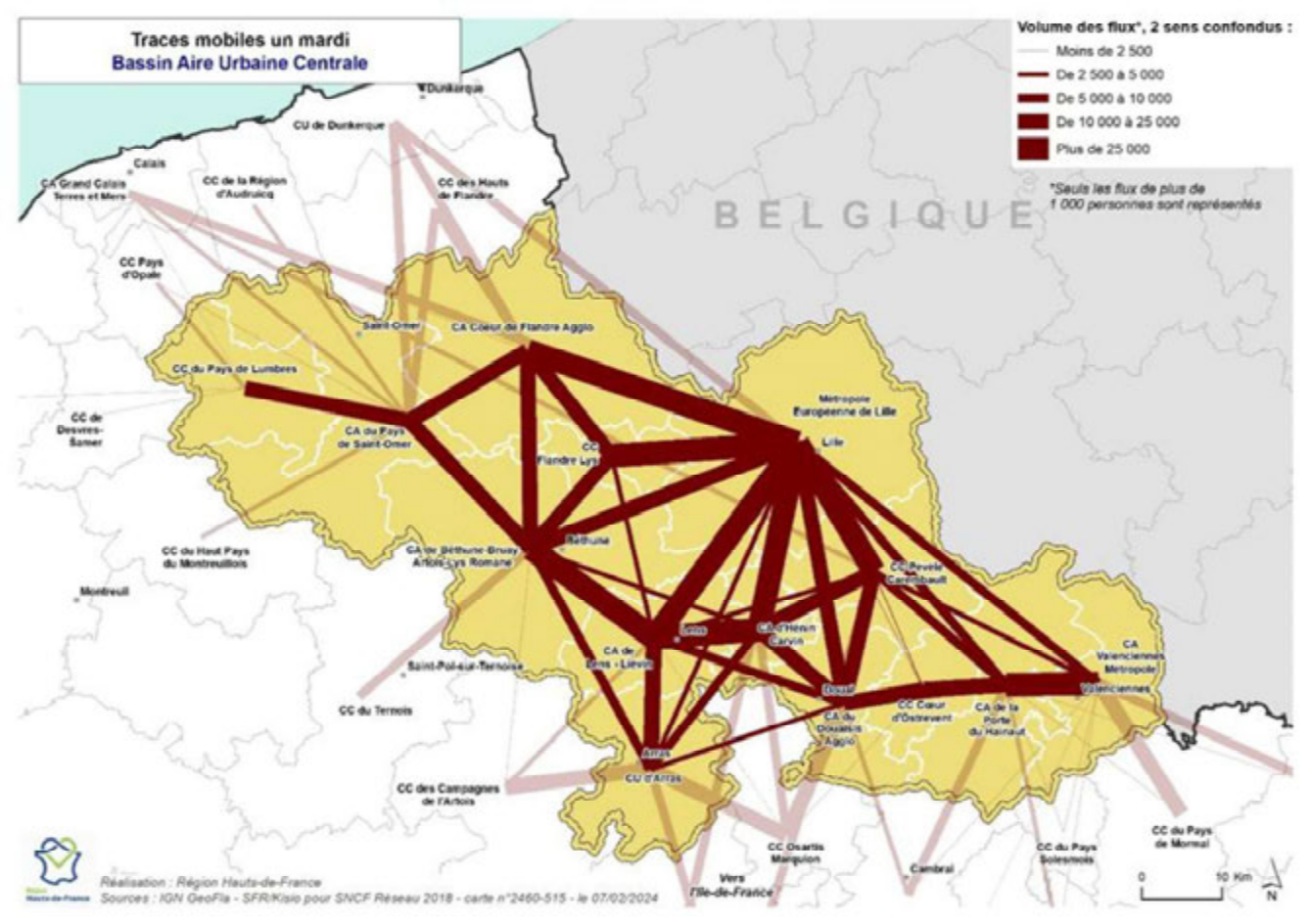
ENJEU 4 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Le bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale est le plus grand de la Région Hauts-de-France, aussi bien en terme de superficie que de population. Ce bassin concerne ainsi 14 EPCI et 2 900 000 habitants.

L'une des caractéristiques principales de ce bassin de mobilité est qu'il est multipolaire, avec certes une capitale régionale (la métropole lilloise), mais aussi 7 pôles d'envergure régionale et 15 pôles intermédiaires répartis sur l'ensemble du territoire.

Le diagnostic des mobilités réalisé préalablement à la réalisation du COM et du PAMS du bassin Aire Urbaine Centrale met ainsi en exergue des flux de transport très importants entre les différents pôles. Certes, la métropole lilloise génère beaucoup de flux, mais les relations entre les autres pôles urbains de ce bassin sont également extrêmement importantes, comme l'illustre par exemple la carte ci-dessous.



Les enjeux relatifs à l'amélioration de l'offre de mobilité entre les différents pôles urbains du bassin sont très importants et sont ainsi évoqués dans cette fiche action.

Le SERM Hauts-de-France a pour objectifs d'améliorer sensiblement l'offre de transports entre les différents pôles urbains du bassin de mobilité, et pas uniquement les relations avec la métropole lilloise.

Il convient également d'évoquer des dynamiques relatives à la mobilité dans le cadre de l'Engagement pour le Renouveau du Bassin Minier (ERBM), notamment sur les mobilités actives.

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Les différents acteurs de la mobilité sont d'ores et déjà mobilisés afin d'améliorer l'offre entre les grands pôles urbains du bassin. Cette dynamique va se poursuivre avec par exemple le projet de SERM Hauts-de-France.

- **Un réseau TER dense entre les différents pôles urbains du bassin**

  Certes le réseau TER est construit majoritairement autour de l'étoile ferroviaire lilloise, il convient néanmoins de mettre en exergue le réseau dense entre les autres pôles urbains de l'Aire Urbaine Centrale.

  Pour rappel, l'offre différenciée (Citi, Proxi et Krono) et des temps de parcours performants sont des atouts qui œuvrent à une fréquentation forte du transport ferroviaire.

  Il est à noter que l'ensemble des pôles urbains de l'Aire Urbaine Centrale sont connectés à un réseau ferroviaire dense. On constate que les liaisons ferroviaires sont fréquentes et compétitives en termes de temps de parcours lorsque les pôles urbains sont à proximité les uns des autres (par exemple les liaisons Douai-Lens, Arras-Douai, Béthune-Hazebrouck, ou encore Saint-Omer-Hazebrouck…). Si l'offre est compétitive en termes de temps de parcours celle-ci n'est pas toujours cadencée comme sur la ligne Hazebrouck-Arras ou Béthune-Lille avec des écarts de fréquence parfois importants entre heures creuses et heures de pointe.

  Au contraire, la réalité du réseau ferroviaire de ce bassin engendre des correspondances sur quasiment tous les trajets lorsque les pôles urbains sont éloignés les uns des autres, même s'il s'agit de pôles urbains importants (par exemple entre Lens et Valenciennes ou encore entre Béthune et Douai). Ces correspondances engendrent nécessairement des temps de parcours plus longs. De plus, les fréquences ne sont parfois pas toujours très importantes entre ces pôles urbains.

- **Un réseau de cars interurbains structurant**

  La Région dispose déjà de plusieurs lignes routières structurantes permettant d'assurer une liaison directe entre de grands pôles urbains en dehors de la MEL. À titre d'exemples :

  - la ligne 904 Saint-Omer - Dunkerque ;
  - la ligne 417 Lens – Arras ;
  - la ligne 413 Hénin-Beaumont – Douai ;
  - la ligne 416 Hénin-Beaumont – Arras.

  Ces dessertes participent pleinement à la cohésion territoriale en renforçant les liaisons interurbaines au-delà de la seule métropole lilloise.

  S'agissant des projets, il convient de rester prudent au regard du contexte budgétaire. La Région privilégie une approche pragmatique fondée sur :

  - une coordination étroite entre l'offre routière régionale et l'offre ferroviaire, afin d'assurer une véritable complémentarité des services ;
  - l'optimisation de l'existant avant toute création nouvelle.

Dans cette perspective, la Région reste attentive aux évolutions territoriales et mène, lorsque cela est pertinent, des analyses de besoins et de faisabilité. Ces démarches permettent d'alimenter la réflexion dans le cadre des futurs contrats routiers, sans préjuger à ce stade des choix qui seront opérés.

- **Des dynamiques de covoiturage qui se développent**

  Depuis 2022, une offre de covoiturage subventionnée est déployée sur les 150 communes du territoire d'Artois Mobilités. Le covoiturage est offert aux passagers et Artois Mobilités rémunère les conducteurs (entre 1,5 et 3 € par passager transporté en fonction de la distance). Ce service de covoiturage opéré par BalaBlaCar Daily connaît un développement important avec plus de 42 000 trajets subventionnés en mai 2025. Artois Mobilités est ainsi devenu le territoire de France où l'on covoiture le plus pour les trajets de quotidien. Le covoiturage se développe ainsi entre les différents pôles urbains du territoire d'Artois Mobilités.

  La plateforme publique et gratuite PassPasscovoiturage.fr, portée par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, est particulièrement active avec des destinations dans les grands pôles urbains de l'Aire Urbaine Centrale. On peut noter par exemple que quelques grandes communautés sont situées dans ces pôles urbains (les centres hospitaliers de Douai et de Valenciennes, la communauté du Douaisis et de l'Ostrevent, Stellantis Hordain…). Pour rappel, une communauté est un regroupement d'inscrits ayant un intérêt en commun pour un pôle générateur de déplacements. Elle permet par exemple d'identifier les salariés d'une entreprise, d'une zone d'activités, les personnes fréquentant une salle de spectacle ou encore les habitants d'une commune, pour faciliter les mises en relation des covoitureurs.

- **La mise en place d'un schéma directeur de gestion du trafic**

  Sans reprendre de manière exhaustive les éléments évoqués dans la fiche FA 5, sur le schéma directeur de gestion du trafic de l'agglomération de Lille et du Bassin Minier, il convient d'insister sur le fait que ces réflexions ne concernent pas uniquement l'accessibilité de la métropole lilloise mais aussi les liaisons entre grands pôles urbains du Bassin Minier notamment.

  En effet, il existe des problèmes récurrents de congestion routière entre les pôles urbains du bassin minier qui seront traités dans le cadre du SDAGT.

- **Des initiatives soutenues dans le cadre de l'ERBM**

  Parmi les initiatives, une journée d'échanges s'est tenue le 10 juillet 2025 au Centre historique minier de Lewarde entre tous les acteurs concernés par les mobilités actives dans le Bassin minier (collectivités, associations, universitaires et autorités organisatrices de la mobilité). Les travaux vont se poursuivre pour analyser collectivement les manques de liaisons cyclables entre les grands points d'intérêts, et notamment les pôles urbains. Une attention particulière sera également donnée à la mobilisation des entreprises pour faciliter l'utilisation des mobilités actives dans les déplacements des salariés.

La dynamique du SERM Hauts-de-France, comme pour l'amélioration de l'accessibilité de la métropole lilloise, améliorera sensiblement l'offre de services de mobilité entre les différents pôles urbains du bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale.

Sans reprendre l'ensemble des éléments évoqués dans la fiche relative à l'accessibilité à la métropole lilloise (FA5), il convient de rappeler que le projet de SERM comprend des réflexions à « court/moyen » terme sur :

- l'amélioration du service ferroviaire en heures creuses ;
- une augmentation de l'amplitude horaires des trains ;
- une amélioration du service ferroviaire le week-end en journée ;
- une amélioration de l'intermodalité entre les transports en commun locaux et le train, pour une desserte optimale des gares ;
- une coordination des horaires de services des trains et des transports en communs locaux (tramway, bus, BHNS, cars interurbains).

Sur ces questions, une articulation fine devra être réalisée entre les travaux du COM et du SERM, qui sont sur des temporalités proches.

A plus long terme, le projet de nouveau barreau ferroviaire dit Réseau Express Hauts-de-France (REHF) qui inclut la réalisation d'une troisième gare Lilloise, souterraine et traversante, pierre angulaire du projet de SERM, permettra une diamétralisation de plusieurs axes ferroviaires. Il est également proposé dans le cadre du SERM une réouverture aux voyageurs de la ceinture ferroviaire autour de Lille, ce qui pourrait permettre de mettre en œuvre des lignes diamétralisées entre les différents pôles urbains. Actuellement, une grande partie des trajets entre pôles urbains du bassin de mobilité nécessitent une correspondance à Lille.

Il convient de noter que le déploiement du SERM Hauts-de-France devra s'appuyer sur un plan de financement restant à définir, tant en investissement qu'en exploitation, et dont la consolidation est un des enjeux majeurs de la phase d'étude en cours.

PILOTE	MAITRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)
• Région Hauts-de-France • Etat • AOM	• Région Hauts-de-France • AOM • Collectivités territoriales • Etat	• SGP • SNCF Réseau • SNCF Gares et Connexions

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2026 - 2029

- En continu sur la durée du contrat.

INDICATEURS DE SUIVI

- Dépôt de la demande de statut du SERM Hauts-de-France (Oui / Non)

ACTIONS LIÉES

- Ensemble des fiches actions du COM Aire Urbaine Centrale.

Fiche action 7 - Développer l'accessibilité des parcs d'activités du bassin existants et en projet

ENJEU 1 — Obj 1, Obj 2

ENJEU 2 — Obj 1, Obj 2, Obj 3

ENJEU 3 — Obj 1, Obj 2, Obj 3

ENJEU 4 — Obj 1, Obj 2, Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Les parcs d'activités implantés en périphérie des centres-villes présentent des problématiques spécifiques d'accessibilité.

Parfois éloignées des réseaux de transports en commun, ces parcs restent difficilement accessibles sans véhicule individuel, ce qui constitue un frein à l'emploi et à l'attractivité économique.

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

La réponse aux problématiques de mobilité des parcs d'activités éloignées des centres urbains repose sur une approche globale et coordonnée, fondée sur un **bouquet de solutions** complémentaires. L'objectif est de proposer des alternatives diversifiées et adaptées aux besoins des usagers et des entreprises du territoire :

- **Adapter l'offre de transport en commun**

  Il s'agit d'ajuster les services existants pour mieux desservir les parcs d'activités, en concertation étroite avec les entreprises. Par exemple, des ajustements peuvent être apportés aux lignes de **Transport A la Demande (TAD)**, tant au niveau des horaires que de la localisation des arrêts. Par ailleurs, une réflexion peut être menée sur la **prolongation ou l'adaptation de lignes existantes** (urbaines et régionales) pour intégrer ces nouveaux pôles d'emploi.

- **Envisager l'évolution de lignes routières interurbaines qui passent à proximité des zones d'activités sans les desservir**

  Dans le cadre des dynamiques économiques locales et de l'implantation ou de l'expansion de nouvelles zones d'activités, la Région demeure attentive aux besoins de mobilité qui en découlent.

  À ce stade, les évolutions constatées relèvent davantage d'adaptations ciblées que de créations de dessertes lourdes :

  - ajout ponctuel de points d'arrêt sur des lignes interurbaines existantes pour desservir de nouvelles zones d'activités,
  - ajustements horaires ou renforcement limité de l'offre afin d'accompagner le développement de certains secteurs (par exemple dans la Pévèle).

  Néanmoins, dans un contexte budgétaire particulièrement contraint, ces adaptations ne peuvent être que mineures. La création de lignes nouvelles ou la mise en place de dessertes structurantes ne peuvent être envisagées qu'à l'issue d'analyses approfondies de l'offre existante et des marges de manœuvre identifiées, à coût constant, dans le cadre des prochains contrats routiers.

À ce titre, la Région conduit régulièrement des études techniques et financières d'intérêt et d'opportunité, qui alimentent la réflexion et permettent d'objectiver la pertinence d'éventuelles évolutions.

Cette démarche s'inscrit dans une logique de coordination globale de l'offre de transport régional et de complémentarité avec les AOM partenaires.

- **Développer le covoiturage**

  Le renforcement du covoiturage passe par l'animation de **communautés de covoitureurs**, des actions de **sensibilisation et de communication**, ainsi que le développement d'outils numériques (Passpass covoiturage) pour mettre en relation les usagers, notamment au sein des mêmes parcs d'activités. Des actions sont d'ores et déjà menées auprès des entreprises avec des plans de mobilité des entreprises, en lien avec les acteurs du développement économique tels que la CCI, le Réseau Alliance…).

- **Créer des services spécifiques de transport**

  Le déploiement de **navettes dédiées** ou de **TAD en rabattement** sur les lignes régulières ou les gares peut permettre de créer une liaison efficace entre les parcs d'activités et les principaux nœuds de transport (gares, arrêts de bus structurants). Par exemple, le SIMOUV a lancé en juillet 2024 un service de TAD destiné uniquement aux salariés des parcs d'activités, appelé Flex pro. Ce service a été conçu avec les entreprises de ces parcs d'activités afin de répondre au mieux aux besoins. D'autres services similaires ont été mis en place par les AOM du bassin comme Chronopro (Tadao), Actibus (Artis), ou encore prochainement l'évolution de l'offre TC de la MEL avec « Activity ». Cette question de la prise en compte des zones d'activités est de plus en plus prégnante dans l'évolution de l'offre de transport collectif proposée par les AOM. Elles réajustent ainsi au maximum les lignes et horaires pour répondre aux besoins des zones économiques, voire proposent des lignes dédiées ou une offre à la demande pour compléter les lignes régulières.

- **Promouvoir l'intermodalité**

  Encourager l'utilisation combinée de plusieurs modes de transport permet de diversifier les possibilités d'accès. L'intermodalité inclut notamment les mobilités alternatives qui peuvent constituer une offre complémentaire aux modes classiques. Cela peut concerner par exemple l'emport **de vélos dans les trains**. L'emport vélo (sauf gros volumes) est possible dans tous les trains, en respectant certaines règles (pliés ou dans un espace dédié). Sur certaines lignes, un système de réservation est expérimenté du 6 juillet au 2 novembre 2025 (K12 Paris Nord <> Lille et K70 Lille <> Dunkerque).

  On peut également mettre en exergue la mise à disposition de **vélos en libre-service** à proximité des gares ou encore le développement de **solutions d'autopartage** en complément de l'offre ferroviaire.

  L'utilisation du vélo pour accéder aux parcs d'activités sera facilitée grâce à la présence d'aménagements cyclables sécurisés.

- **Accompagner les entreprises dans la réalisation de plan de mobilité de zone**

  Le Plan de protection de l'atmosphère (PPA) des agglomérations de Lille et du bassin minier approuvé par arrêté inter-préfectoral du 1er août 2025 a instauré l'obligation de mise en place de Plans De Mobilité Employeurs (PDME) pour les entreprises et administrations de plus de 250 employés et a étendu cette obligation aux entreprises et administrations de plus de 100 employés à partir de 2030. Grâce à ces plans de mobilité, les AOM pourront mieux développer des solutions de mobilité adaptées au contexte local de chacune des zones.

- **Mener des actions d'aménagement lors de leur création ou de requalification des parcs d'activités**

  Ces opérations viseront à améliorer l'accessibilité cyclable, la qualité de marchabilité / cyclabilité et le confort de l'usager (d'abord essentiellement les employés) au sein même des périmètres des parcs, (trottoirs, sécurisation des cheminements, stationnement vélo, etc.).

PILOTE	MAITRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)
• AOM • EPCI	• AOM • EPCI • SMHdF • Région Hauts-de-France • Gestionnaires de voiries	• Entreprises

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

2025 – 2029

- Réflexion et mise en œuvre de services ou d'offres spécifiques à la desserte des zones d'activités du bassin.

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de services ou d'offres adapté(e)s pour desservir les zones d'activités.

ACTIONS LIÉES

- FA 1 - Informer les acteurs locaux sur les processus d'évolution des offres régionales pour mieux les associer ;
- FA 4 - Développer les partenariats entre les AOM locales, la Région et les acteurs belges pour construire des offres de mobilité coordonnées ;
- FA 5 - Poursuivre les dynamiques d'amélioration de l'accessibilité à la métropole lilloise ;
- FA 6 - Améliorer l'offre de mobilité entre les grands pôles urbains du bassin autres que la métropole lilloise ;
- FA 8 - Faire connaître les offres de mobilité existantes sur les territoires ;
- FA 18 - Veiller à la continuité des itinéraires cyclables structurants ;
- FA 21 - Favoriser le développement de la mobilité partagée.

Fiche action 8 - Faire connaître les offres de mobilité existantes sur les territoires

ENJEU 1 — Obj 1, Obj 2

ENJEU 2 — Obj 1, Obj 2, Obj 3

ENJEU 3 — Obj 1, Obj 2, Obj 3

ENJEU 4 — Obj 1, Obj 2, Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

Il existe ainsi 7 AOM ayant mis en place un réseau de transports collectifs urbains sur le bassin de l'Aire Urbaine Centrale : Artois Mobilités avec TADAO, le Syndicat Mixte des Transports du Douaisis avec Evéole, la CAPSO avec Mouvéo, la MEL avec Ilévia, la CUA avec Artis, le SIMOUV avec Transvilles et la CA Cœur de Flandre avec Hop Bus.

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

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

Les données relatives aux réseaux urbains ainsi que celle des services régionaux sont fournies au SMHdF afin d'alimenter ses outils, tout particulièrement le calculateur d'itinéraires Pass Pass présent sur passpass.fr, l'appli Pass Pass Mobilités et également déployée sur les sites web des membres du syndicat (déploiement en cours déjà effectif pour 12 partenaires).

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

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

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

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

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

La Région a engagé des travaux visant à rapprocher ses offres routières et ferroviaires au sein d'un système d'information et de distribution.

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

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

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

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

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

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

  À l'échelle régionale, le SMHdF a développé un annuaire des services de mobilité qui a été mis en service au dernier trimestre 2025. Il recense les aides et dispositifs de droit commun, comme ceux destinés à des publics vulnérables. Cet annuaire doit en particulier permettre de délivrer une information plus personnalisée.

  Cette action figure également dans le Plan d'Actions en matière de Mobilité Solidaire (PAMS) de l'Aire Urbaine Centrale.

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

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

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

  Le lancement d'une démarche de plan de mobilité peut aussi être l'occasion pour l'AOM d'organiser des temps de communication avec les entreprises concernées.

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

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

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

- **S'appuyer sur le Forum de la société civile de l'Eurométropole**

  L'Eurométropole peut relayer l'information claire sur les possibilités et avantages des déplacements en transports en commun.

  Il est proposé de prendre en compte les remarques et les propositions des représentants de la société civile organisée via le FORUM de l'Eurométropole (80 bénévoles issus des trois versants de l'Eurométropole), qui développent actuellement un Livre Blanc de la mobilité transfrontalière et qui a mené une étude sur l'accessibilité et l'information dans les gares.

  Les membres du FORUM envisagent de proposer la co-production d'un ou plusieurs supports de communication pour faire connaitre les offres de mobilité transfrontalière.

  Concernant la présentation de l'offre de transport sur le bassin de mobilité, il conviendra de mettre également en valeur l'offre de transport de la Belgique, au niveau des cartographies (cf. la base cartographique des mobilités de l'Eurométropole, exécutée en 2024 à l'Agence de l'Eurométropole).

PILOTE	MAITRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)
• Région Hauts-de-France	• Région Hauts-de-France • AOM • GECT Eurométropole	• SMHdF • AOM • Départements du Nord et du Pas-de-Calais • Partenaires de la mobilité de Belgique • GECT

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025

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

2

2026

- Poursuite de l'installation de la signalétique régionale ;
- Organisation d'évènements associant les entreprises.

INDICATEURS DE SUIVI

- Création d'une cartographie dynamique (Oui / Non) ;
- Nombre d'AOM ayant organisé un comité des partenaires durant les 12 derniers mois.

ACTIONS LIÉES

- FA 2 - Valoriser et faire connaître les services du Syndicat Mixte de Mobilités des Hauts-de-France ;
- FA 3 - Faciliter le retour d'expérience et accompagner les maîtres d'ouvrage pour les projets de mobilité ;
- FA 5 - Poursuivre les dynamiques d'amélioration de l'accessibilité à la métropole lilloise ;
- FA 6 - Améliorer l'offre de mobilité entre les grands pôles urbains du bassin autres que la métropole lilloise ;
- FA 7 - Développer l'accessibilité des parcs d'activités du bassin existants et en projet ;
- FA 20 - Etudier le développement de TAD sur les différents EPCI ;
- FA 21 - Favoriser le développement de la mobilité partagée ;
- Fiche action PAMS 1.1 - Recenser et centraliser l'information sur l'ensemble des dispositifs de mobilité solidaire.

Fiche action 9 - Poursuivre le développement des outils d'information voyageurs multimodaux

ENJEU 1	ENJEU 2	ENJEU 3	ENJEU 4
Obj 1, Obj 2	Obj 1, Obj 2, Obj 3	Obj 1, Obj 2, Obj 3	Obj 1, Obj 2, Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Depuis plusieurs années, le SMTCO et le SMHdF ont développé des outils d'information multimodale, qui sont interfacés. Ces outils sont alimentés par les données fournies par les AOM membres.

Afin de poursuivre leur développement, il est nécessaire de :

- renforcer la communication pour mieux les faire connaître et qu'ils soient plus visibles ;
- les faire monter en qualité et robustesse pour offrir aux usagers une information fiable et de qualité ;
- intégrer progressivement les nouveaux dispositifs mis en œuvre par les AOM, en visant une information en temps réel.

Le Système d'Information voyageur Multimodal (SIM) Pass Pass, développé par le SMHdF est composé de deux médias (site web passpass.fr et appli mobile Pass Pass Mobilités) qui intègrent les éléments suivants :

- de l'information théorique sur tous les services de transport collectifs mis en place par les membres du syndicat, permettant ainsi de réaliser des recherches d'itinéraires sur l'ensemble du périmètre des autorités. Pour ce faire le SMHDF récupère l'ensemble des données des AOM mises à disposition sur le PAN par les AOM ;
- de l'information relative aux mobilités alternatives comme les vélos en libre-service, l'autopartage ou encore des trajets proposés sur la plateforme Pass Pass Covoiturage ;
- le référencement des bornes de recharge électrique (Pass Pass Electrique), des parkings relais ainsi que des stationnements vélos sécurisés.

À noter que cet outil peut aussi proposer de l'information temps réel pour les AOM étant en capacité de partager ces données au SMHdF.

Sur le bassin de l'Aire Urbaine Centrale, le calculateur d'itinéraires Pass Pass, déployé par le SMHdF, regroupe les informations théoriques relatives aux réseaux de la Région (TER et cars) et des 7 AOM disposant d'un réseau de transports urbains (MEL, SIMOUV, CAPSO, Artois Mobilités, CUA, SMTD, et CA Cœur de Flandre). Le calculateur fournit également de l'information relative aux réseaux belges de la SNCB, de De Lijn et de la TEC.

Le SMHdF a renouvelé ses médias et ses outils d'information voyageur (site internet, calculateur d'itinéraires ou encore application mobile). Ils sont disponibles pour le grand public et pour les AOM (via widget et API) depuis le 11 juin 2025.

La MEL prépare actuellement le développement de sa nouvelle application MOB'Ilévia qui répondra également au besoin d'information pour la mobilité pour accéder et circuler sur son territoire en incluant le TER et les cars interurbains.

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Pour proposer des outils d'information de qualité, les SM SRU dépendent totalement de leurs membres qui ont la responsabilité de fournir les données relatives à leurs services de mobilité. Aussi une attention particulière doit être apportée concernant la complétude de ces données, leur fiabilité, leur mise à jour et leur conformité au regard des réglementations européenne et nationale qui imposent de nouveaux formats (les normes et standards attendus sont explicités dans la FA 11 « Produire des données de qualité en vue d'alimenter les outils d'information voyageurs »).

Il est nécessaire de s'accorder à l'échelle régionale sur des spécifications techniques et d'enrichir la norme Pass Pass définie dans le REFOCO en prenant en compte ces nouveaux formats de données. Tout ce travail collaboratif entre AOM et le SMHdF permettra une montée en compétence et en qualité des données sur les services de mobilité et contribuera au bon fonctionnement des outils d'IV.

Le futur système régional devra s'interfacer avec ceux des SM pour intégrer les données des réseaux régionaux et ainsi permettre de remplir leur mission d'information mutlimodale.

Pour faciliter cette mise à disposition de données d'offre robustes, le SMHdF pourra accompagner les territoires, tout particulièrement dans les espaces peu denses, avec l'aide de ses prestataires. La constitution d'un référentiel de données de qualité permettra ainsi d'alimenter les outils d'information voyageurs déployés par le SMHdF ou par d'autres.

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

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

Autrement dit, sont retenues les actions suivantes :

- **poursuivre et renforcer le développement des outils d'informations voyageurs ;**
- **accompagner techniquement les AOM sur la constitution de jeux de données de qualité et conformes aux nouveaux standards afin de faciliter l'alimentation des outils d'informations voyageurs avec des données de qualité (en lien avec la fiche action n°11) ;**
- **mettre en place des groupes de travail dédiés à l'information voyageurs pour partager les réflexions et avancées des travaux, pouvant associer en fonction des besoins des représentants de la société civile de l'Eurométropole et de l'Agence de l'Eurométropole ;**
- **travailler sur l'uniformisation des données pour faciliter l'information des voyageurs transfrontaliers ;**
- **envisager le développement de traduction en anglais et en néerlandais des outils d'information de SMHdF.**

PILOTE	MAITRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)
• SMHdF	• Région Hauts-de-France • AOM	• Exploitants, français et belges • Eurométropole

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025

- Lancement des nouveaux médias du SMHdF.

2

2026 - 2029

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

INDICATEURS DE SUIVI

- Mise en place de groupes de travail sur l'information voyageur (Oui / Non).

ACTIONS LIÉES

- FA 2 - Valoriser et faire connaître les services du Syndicat Mixte de Mobilités des Hauts-de-France ;
- FA 8 - Faire connaître les offres de mobilité existantes sur les territoires ;
- FA 10 - Améliorer la diffusion de l'information sur les situations dégradées ;
- FA 11 - Produire des données de qualité en vue d'alimenter les outils d'information voyageurs.

Fiche action 10 - Améliorer la diffusion de l'information sur les situations dégradées

ENJEU 1	ENJEU 2	ENJEU 3	ENJEU 4
Obj 1, Obj 2	Obj 1, Obj 2, Obj 3	Obj 1, Obj 2, Obj 3	Obj 1, Obj 2, Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

Il est nécessaire de mettre en place une procédure d'échanges et de diffusion des informations entre les gestionnaires de voirie, la SNCF, les exploitants et la Région afin d'arrêter des mesures correctrices en matière d'organisation de services de transport et de procéder à une information efficace auprès des usagers. Un travail doit être approfondi pour effectuer un relais systématique et immédiat des informations sur le réseau entre les opérateurs et exploitants des réseaux, notamment ferroviaires pour les liaisons transfrontalières.

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

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

Concernant le partage d'informations relatif aux situations dégradées qui pourraient impacter le transport routier interurbain, il est constaté des échanges fluides entre la Région et les Départements du Nord et du Pas-de-Calais. Les difficultés, bien que marginales, concernent davantage les travaux réalisés par des communes qui ne sont pas toujours communiqués à la Région, pouvant nuire aux transports interurbains. Une communication aux communes pourrait être réalisée pour rappeler les informations à communiquer aux AOM dans le cas de travaux réalisés.

PILOTE	MAITRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)
• Région Hauts-de-France	• Région Hauts-de-France • Départements du Nord et du Pas-de-Calais • AOM • SMHdF • Gestionnaires de voiries	• Gestionnaire de gares et PEM • Etat (services, cellule de crise, etc.) • Opérateurs et exploitants français et belges

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025

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

2

2025 - 2026

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

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

INDICATEURS DE SUIVI

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

ACTIONS LIÉES

- FA 9 - Poursuivre le développement des outils d'information voyageurs multimodaux ;
- FA 11 - Produire des données de qualité en vue d'alimenter les outils d'information voyageurs.

Fiche action 11 - Produire des données de qualité en vue d'alimenter les outils d'information voyageurs

ENJEU 1 — Obj 1, Obj 2

ENJEU 2 — Obj 1, Obj 2, Obj 3

ENJEU 3 — Obj 1, Obj 2, Obj 3

ENJEU 4 — Obj 1, Obj 2, Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

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

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

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

Dans le bassin de l'Aire Urbaine Centrale, la totalité des AOM sont membres du Syndicat Mixte des Mobilités Hauts-de-France (SMHdF). Les AOM du bassin ont mis en place des services de mobilité (transport en commun urbain, TAD, location de vélos, covoiturage organisé, autopartage) ou ont pour projet d'en mettre en place.

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

Sur le volet des données, le syndicat peut réaliser les services suivants, notamment pour le compte de ses membres :

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

Actuellement, le SMHdF travaille sur les sujets et évolutions suivantes en matière de données :

- en premier lieu, l'intégration de l'ensemble des jeux de données théoriques des transports collectifs de la région et limitrophes, au format GTFS, ainsi que l'intégration des données temps réel des réseaux de type avance/retard, si disponible, au format GTFS-RT ;
- en parallèle, l'intégration des jeux de données des types de mobilité alternative (comme les vélos en libre-service, stations d'autopartage...) ;
- en second lieu, la prise en compte des nouveaux formats de données imposés par la réglementation européenne (NeTEx, Siri…), et la mise en place de groupe de travail à l'échelle régionale avec les partenaires AOM et exploitants, afin d'arriver à la définition et normalisation d'un "profil régional", ainsi que la montée en compétence et en qualité sur ces formats de données ;
- l'intégration et la diffusion des messages de perturbations sur les réseaux de transports en commun (sous réserve de leur disponibilité et en lien avec la prise en compte du format SIRI) ;
- enfin, l'initiation des travaux sur le recensement et le partage des données d'accessibilité en coordination avec ses partenaires AOM (la donnée d'accessibilité étant un enjeu important de l'information voyageurs, pour faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite).

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

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

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

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

- la montée en qualité des données routières interurbaines grâce à une campagne de géolocalisation des 25 000 points d'arrêt routiers à partir de l'année 2025. Cette campagne permettra également d'enrichir les données actuelles en collectant les informations demandées par le format NeTEx (notamment celles concernant les équipements, l'accessibilité des points d'arrêt, etc.). Jusqu'alors les données étaient publiées au format GTFS ;
- sur le volet ferroviaire, la construction du format NeTEx a été travaillé en partenariat avec SNCF Voyageurs au cours de l'année 2024. Des tests sont actuellement en cours afin de terminer la phase de pré-production. Le NeTEx sera effectif d'ici la fin de l'année 2025 ;
- sur le volet routier, la mise en œuvre du NeTEx est conditionnée par le déploiement d'un nouvel outil. Les réflexions techniques sont en cours et devraient aboutir à la mise en production d'un NeTEx routier régional vers 2028 – 2029 ;
- la mise en place d'un groupe de travail sur la modélisation dans le cadre du SERM Hauts-de-France, visant à établir un modèle multimodal de trafic à l'échelle du périmètre du projet de SERM, en s'appuyant sur les données fournies par les divers acteurs,..) de la mobilité en région Hauts-de-France (AOM, EPCI, Agences d'urbanisme ;
- le chantier relatif aux données en temps réel qui n'en est qu'aux prémices.

La question de la donnée est également fondamentale pour appréhender la mobilité transfrontalière. Le groupe de travail « mobilité » organisé dans le cadre du projet Interreg sur l'observatoire transfrontalier France-Wallonie Flandres permettra de capitaliser de la connaissance relative aux déplacements transfrontaliers. Les données et les analyses seront partagées largement via le site de l'observatoire et pourront alimenter les réflexions des AOM sur les échanges entre leur territoire et la Belgique.

Afin d'accompagner au mieux les AOM du bassin de l'Aire Urbaine Centrale, cette action vise à :

- **informer les AOM et plus particulièrement les nouvelles sur les obligations en matière de données via l'organisation d'un webinaire par la Région et le SMHdF. Si besoin, d'autres ateliers d'échanges en ligne pourront être proposés ;**
- **rappeler l'obligation de publication des données de chaque AOM en open data sur le Point d'Accès National (PAN) et encourager cette publication via le Point d'Accès Régional (PAR).**

PILOTE	MAITRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)
• Région Hauts-de-France • SMHdF	• AOM • SMHdF • Région Hauts-de-France	• Géo2France • PAN

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025

- Déploiement du format de données NeTeX pour le réseau TER et mise à disposition sur le PAR et le PAN.

2

2026

- Organisation d'un webinaire en copilotage Région et SMHdF, à destination des AOM ;
- Etablissement d'un modèle multimodal de trafic à l'échelle du SERM Hauts-de-France.

3

2025 - 2029

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

INDICATEURS DE SUIVI

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

ACTIONS LIÉES

- FA 9 - Poursuivre le développement des outils d'information voyageurs multimodaux ;
- FA 10 - Améliorer la diffusion de l'information sur les situations dégradées.

Fiche action 12 - Améliorer la signalétique sur l'ensemble des points d'arrêts, notamment multimodaux

ENJEU 1 — Obj 1, Obj 2

ENJEU 2 — Obj 1, Obj 2, Obj 3

ENJEU 3 — Obj 1, Obj 2, Obj 3

ENJEU 4 — Obj 1, Obj 2, Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Le travail sur la signalétique de l'ensemble des points d'arrêts multimodaux doit porter à la fois sur l'information statique et sur l'information dynamique **pour les sites ou PEM les plus complets**.

À noter que la Région mène actuellement un travail fin de diagnostic et de géolocalisation pour ses 25 000 points d'arrêts. Ce travail conséquent a démarré en 2025 et permettra d'identifier les problèmes de signalétique ainsi que les sites où des actions sont à mener.

De plus, la Région a entamé un travail d'aménagement de signalétique sur ses points d'arrêts routiers. Ce chantier important est réalisé ligne par ligne. A ce jour, plus de 2 300 poteaux de signalétique ont été installés.

- **L'information statique**

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

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

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

- **L'information dynamique**

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

  Pour favoriser le déploiement de la signalétique dynamique, le SMHdF a mis en place une centrale d'achat qui permet aux maîtres d'ouvrage de bénéficier de son expertise et de tarifs concurrentiels.

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

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

  Par ailleurs, une réflexion pourrait être menée afin que l'amélioration de la signalétique des points d'arrêt intègre les enjeux d'accessibilité à tous les publics, y compris ceux étant en mis en difficulté par des handicaps physiques (malvoyance ou non voyance) ou de capacité (illettrisme, analphabétisme, etc.).

- **Définir une méthode pour favoriser la desserte piétonne des PEM**

  Il convient de définir une méthode, pour, concernant les PEM, favoriser la desserte piétonne dans une zone de chalandise élargie (dans un rayon minimum de 10 à 15 minutes à pied soit 700 m) et aller chercher l'usager plus loin (continuité des supports signalétique, quid vélo, autres TC).

  Au-delà du recensement et de la volonté d'affichage et de mise en cohérence des formes de signalétique et d'information, la proposition d'installer de nouveaux supports nécessite d'en préciser au préalable la méthode d'élaboration et d'envisager comment assurer leur implantation et gestion.

  Il conviendra de mettre en place des temps d'échanges permettant de travailler par exemple sur la révision de certains supports devenus obsolètes, le recensement de la donnée à intégrer, des conseils d'implantation, ou encore des plans géo-orientés, etc.

 PILOTE	 MAITRE D'OUVRAGE	 PARTENAIRE(S)
• Région Hauts-de-France	• Région Hauts-de-France • AOM	• Cerema • SMHdF • SNCF Gares et Connexions • Partenaires de la mobilité de Belgique • Opérateurs de transport

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

2027

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

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de refontes de signalétique au droit des gares ;
- Nombre de PEM dont la signalétique a été revue.

ACTIONS LIÉES

- FA 9 - Poursuivre le développement des outils d'information voyageurs multimodaux ;
- FA 11 - Produire des données de qualité en vue d'alimenter les outils d'information voyageurs ;
- FA 16 - Moderniser les Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) ;
- FA 17 - Accompagner les maîtres d'ouvrage dans leurs projets de PEM.

Fiche action 13 - Bien identifier les spécificités de la mobilité transfrontalière et mieux connaître et développer les services de mobilité transfrontalière

ENJEU 1 — Obj 1, Obj 2

ENJEU 2 — Obj 1, Obj 2, Obj 3

ENJEU 3 — Obj 1, Obj 2, Obj 3

ENJEU 4 — Obj 1, Obj 2, Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

Sur le périmètre de l'Aire Urbaine Centrale, environ 10 500 travailleurs transfrontaliers viennent des zone d'emplois de Roubaix-Tourcoing, 6 700 du Valenciennois, 6 600 de Lille, 600 de Douai, 500 de Béthune et de Saint-Omer ou encore 400 de la zone d'emploi de Lens.

Certaines communes frontalières sont fortement traversées par les navetteurs transfrontaliers en voitures comme Steevoorde, Comines, Halluin, Neuville-en-Ferrain, Wattrelos, Camphin-en-Pévèle, Condé-sur-Escaut ou encore Hergnies.

Différentes études, initiatives et collaborations ont émergé ces dernières années pour mieux connaître les flux et les besoins en services de mobilité transfrontalière, mais cette connaissance reste encore très lacunaire. A titre d' exemple, le projet Interreg V Transmobil a été mené de 2018 à 2023 et apparaît très structurant sur une partie du bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale. Ce projet visait à améliorer la mobilité en milieu rural en soutenant et en initiant des alternatives à l'usage individuel de la voiture, (parmi les acteurs français, partenaires et partenaires associés, on recensait la CCHF, Cœur de Flandre Agglo, la CUD, la Région, le Département du Nord, AGUR, AUD Saint-Omer, SMHdF), le développement de « hubs » dans les ruralités (abris vélos, stations de recharge, vélos partagés, voitures partagées…) ou encore la réalisation d'une carte transfrontalière des transports en commun.

Outre un réseau transfrontalier d'infrastructures routières dense, il existe également des lignes ferroviaires transfrontalières utilisées pour le transport de voyageurs. Par exemple, il existe la ligne TER Lille-Kortrijk via Mouscron et la ligne TER Lille-Tournai. Pour utiliser ces liaisons ferroviaires transfrontalières, il est possible de bénéficier d'un tarif négocié dit « tarif transfrontalier » par les opérateurs ferroviaires et la Région Hauts-de-France pour favoriser les trajets transfrontaliers en train. Des travaux sont actuellement menés concernant la gamme tarifaire des trajets transfrontaliers, afin que celle-ci soit cohérente entre les différents réseaux.

De plus, des réflexions sont en cours afin de faciliter le « parcours client », avec les sujets à traiter de la billettique, de l'interopérabilité et du contrôle des titres de transports.

Bien évidemment, il existe également la ligne à grande vitesse entre Lille et Bruxelles. Les différents partenaires souhaitent que l'offre soit préservée.

Enfin, la communication relative à l'offre de transport ferroviaire transfrontalière et les tarifications spécifiques doivent être améliorées.

Actuellement, il existe quelques liaisons de bus transfrontalières :

- la ligne de bus transfrontalière MWR dessert Mouscron (Belgique), Wattrelos et Roubaix (France) par les bus TEC et Ilevia ;

- des lignes de réseau Transvilles permettent de réaliser des liaisons entre Condé et Peruwelz ainsi qu'entre Valenciennes et Quiévrin ;
- une expérimentation a eu lieu avec une ligne entre Poperinge et Hazebrouck, avec la société de transport flamande De Lijn entre 2023 et février 2026, non reconduite.

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

Une réflexion sur la manière de relancer durablement ce type de service transfrontalier pourrait être engagée.

Il existe par ailleurs un nombre important de liaisons cyclables entre la France et la Belgique, néanmoins de nombreux hiatus nuisent à la traversée de la frontière en vélo, comme l'a démontré un travail réalisé par l'Eurométropole au premier trimestre 2023.

Il existe 3 Groupements Européens de Coopération Territoriale (GECT) sur le bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale, qui traitent tous de la thématique de la mobilité :

- Le GECT West-Vlaanderen / Flandre-Dunkerque-Côte d'Opale, institué le 3 avril 2009. Ce GECT vient ainsi de relancer le groupe de travail consacré à la mobilité transfrontalière ;
- Le GECT Parc naturel européen Plaines Scarpe-Escaut, institutionnalisé sous forme de GECT depuis 2022 ;
- Le GECT Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai, priorise depuis le départ les travaux consacrés à la mobilité transfrontalière, avec un groupe de travail très actif.

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Afin de favoriser et faciliter la mobilité transfrontalière il est proposé de travailler les sujets suivants :

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

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

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

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

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

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

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

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

- **Développer un réseau transfrontalier de liaisons cyclables fonctionnelles sur de longues distances**

  Le Département du Nord a déposé un projet sélectionné dans le cadre d'Interreg France-Wallonie-Vlaanderen, sous le nom de Cycloconnect, dont l'objectif est de développer des liaisons cyclables entre la France et la Belgique. Concernant le bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale, outre le Département du Nord, les partenaires principaux sont l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai, la MEL, Cœur de Flandre Agglo ou encore des communes belges comme Comines-Warneton, Mouscron, Menen et avec la Province de Flandre Occidentale notamment.

- **Poursuivre le travail sur la mobilité transfrontalière**

  Le travail sur la mobilité transfrontalière va se poursuivre dans le cadre du GECT de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai, notamment concernant le SERM Hauts-de-France afin d'anticiper le déploiement du projet dans son volet transfrontalier.

- **Expérimenter d'autres services de transports transfrontaliers**

  En fonction de l'observation des besoins et des flux existants, il pourrait être pertinent de mener des expérimentations d'autres services de transports transfrontaliers et de développer des connexions entre des services déjà existants pour les optimiser. Des réflexions pourraient être menées afin de simplifier le parcours de l'usager transfrontalier. Pour faciliter les mobilités transfrontalières, il pourrait être proposé de développer la communication en plusieurs langues dans les PEM, les trains ou dans les interfaces numériques telles celle de Pass Pass (achat, co-voiturage et calcul d'itinéraire).

Pour mieux visualiser le caractère transfrontalier du territoire de l'Aire Urbaine Centrale, il serait pertinent d'afficher sur les cartes produites dans ce contexte les éléments au-delà de la frontière belge. Cet exercice permettra de mieux appréhender les mobilités de part et d'autre de la frontière franco-belge.

Le GECT Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai continue de se mobiliser pour la mobilité transfrontalière durable. Il est donc mobilisé et mobilisable pour l'opérationnalisation de cette fiche action dans le cadre de son rôle défini par ses membres en Assemblée.

PILOTE	MAITRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)
• Région Hauts-de-France	• Région Hauts-de-France • AOM • GECT Eurométropole • Départements du Nord et du Pas-de-Calais	• Acteurs de la mobilité de part et d'autre de la frontière • Départements du Nord et du Pas-de-Calais • GECT • SMHdF • SGP • Etat

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2026 – 2029

- En continu sur la durée du contrat.

INDICATEURS DE SUIVI

- Création de l'observatoire de la mobilité transfrontalières (projet Interreg) (Oui / Non) ;
- Poursuite de la ligne transfrontalière Hazebrouck-Poperingue (Oui / Non) ;
- Mise en place du projet Cycloconnect (Oui / Non) ;
- Mise en place d'une campagne de communication sur la mobilité transfrontalière (Oui / Non).

ACTIONS LIÉES

- FA 4 - Développer des partenariats entre les AOM locales, la Région et les acteurs belges pour construire des offres de mobilité coordonnées ;
- FA 5 - Poursuivre les dynamiques d'amélioration de l'accessibilité à la métropole lilloise ;
- FA 6 - Améliorer l'offre de mobilité entre les grands pôles urbains du bassin autres que la métropole Lilloise ;
- FA 8 - Faire connaitre les offres de mobilité existantes sur les territoires ;
- FA 9 - Poursuivre le développement des outils d'information voyageurs multimodaux ;
- FA 10 - Améliorer la diffusion de l'information sur les situations dégradées ;
- FA 11 - Produire des données de qualité en vue d'alimenter les outils d'informations voyageurs ;
- FA 14 - Renforcer l'interopérabilité billettique à l'échelle régionale ;
- FA 18 - Veiller à la continuité des itinéraires cyclables structurants.

Fiche action 14 - Renforcer l'interopérabilité billettique à l'échelle régionale

ENJEU 1 — Obj 1, Obj 2

ENJEU 2 — Obj 1, Obj 2, Obj 3

ENJEU 3 — Obj 1, Obj 2, Obj 3

ENJEU 4 — Obj 1, Obj 2, Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

Le SMHdF veille à l'interopérabilité des systèmes avec la mise en place d'un socle documentaire précisant les spécifications techniques communes. Il veille au respect de ses règles communes grâce à la PlateForme Régionale de tests (PFR) qui mènent les campagnes d'interopérabilité billettique garantissant son bon fonctionnement sur tous les réseaux intégrés.

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

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

Sur le bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale, les 5 AOM ayant un réseau de transport urbain ont déployé un système billettique s'inscrivant dans la démarche d'interopérabilité Pass Pass : la MEL, Artois Mobilité, le SIMOUV, CU Arras et CAPSO. C'est le cas également des réseaux interurbains régionaux avec le réseau TER et le réseau de cars interurbains. Les deux réseaux du SMTD et de Cœur de Flandre Agglo étant gratuits, il n'a pas été nécessaire de déployer un système billettique.

Le réseau Tadao passant à la gratuité au 1er janvier 2026, une interopérabilité billettique sera maintenue grâce au partenariat avec le SMHdF pour des services complémentaires : par exemple l'intégration tarifaire à bord des TER ou le contrôle d'accès aux abris vélos sécurisés

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

De manière générale, il est important que les différentes AOM veillent à participer aux démarches d'interopérabilité des systèmes. Il s'agit tout particulièrement de veiller à ce que les membres du syndicat respectent les règles et spécifications définies par la communauté Pass Pass. Ainsi, dans le cadre de leurs travaux sur la billettique (développement ou évolution des systèmes), les AOM doivent examiner différents points :

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

Les spécifications Pass Pass ont été conçues de manière à ce que les cartes Pass Pass puissent être utilisées comme support physique pour accéder à d'autres services de mobilité (stationnement vélos, vélos en libre-service, borne de recharge électrique, etc.). Toutefois, à ce jour, les réseaux équipés en carte Pass Pass l'utilisent essentiellement pour les transports collectifs. En intégrant de nouveaux types de services, cette carte pourrait ainsi devenir la carte des mobilités en Hauts-de-France, par exemple en donnant accès aux stationnements vélos sécurisés. Cela est par exemple déployé par la Communauté Urbaine d'Arras qui a fait le choix d'utiliser la carte Pass Pass pour l'accès aux stationnements vélos sécurisés ou aux bornes de recharge électrique. De plus, la CUA devrait prochainement proposer un accès aux parkings en ouvrage avec cette carte billettique.

La Région a engagé des travaux visant à se doter d'un système d'information et de distribution propre à l'ensemble de son réseau régional. Ce futur système s'intègrera à la communauté Pass Pass dont le SMHdF est le garant.

Pour accompagner au mieux les territoires dans leurs réflexions, leur choix ou le développement de leurs outils, il est proposé que les SM SRU soient à disposition de leurs membres pour les accompagner dans leurs réflexions quant aux choix de système billettique, y compris pour le déploiement. A ce titre, ils pourront aussi faciliter la mise en relation entre acteurs dans le cadre de retours d'expérience en Hauts-de-France.

En parallèle, le SMHdF pourra mener une étude stratégique sur les évolutions technologiques en matière de support et de dématérialisation, notamment dans les espaces peu denses, et en tenant compte des choix faits par les AOM en matière de distribution. Il est important que le syndicat avance ses réflexions sur ce sujet de la dématérialisation pour qu'à terme l'interopérabilité des systèmes soit possible. Actuellement, plusieurs AOM avancent sur ces sujets, chacune sur leur périmètre de compétence.

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

PILOTE	MAITRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)
• SMHdF	• SMHdF • Région Hauts-de-France	• AOM • Opérateurs de mobilité

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2026 – 2029

- En continu sur la durée du contrat.

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de territoires avec une billettique compatible Pass Pass.

ACTIONS LIÉES

- FA 2 - Valoriser et faire connaître les services du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France ;
- FA15 - Développer et faciliter l'usage des outils de distribution.

Fiche action 15 - Développer et faciliter l'usage des outils de distribution

ENJEU 1 — Obj 1, Obj 2

ENJEU 2 — Obj 1, Obj 2, Obj 3

ENJEU 3 — Obj 1, Obj 2, Obj 3

ENJEU 4 — Obj 1, Obj 2, Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

Par ailleurs, le SMHdF a développé des outils permettant de distribuer des titres de transport pour le compte de ses membres.

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

  Le paramétrage de la centrale Pass Pass est en cours pour permettre la distribution des titres TER billettisés (uniquement les abonnements).

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

- **Mettre en place un accompagnement par le SMHdF des AOM dans leur choix de développement d'outils de distribution, en s'appuyant notamment sur un diagnostic de l'existant à l'échelle du bassin et sur un partage d'expériences entre AOM**

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

- **Proposer une formation à destination des agents des réseaux de transports ou des nouveaux lieux de distribution des titres**

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

PILOTE	MAITRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)
• SMHdF • Région Hauts-de-France	• Région Hauts-de-France • AOM	• Exploitants • Départements du Nord et du Pas-de-Calais • EPCI • Communes

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2026

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

2

2026 - 2029

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

INDICATEURS DE SUIVI

- Part des réseaux de transport du bassin pouvant être distribués via les outils du SMHdF.

ACTIONS LIÉES

- FA 2 - Valoriser et faire connaître les services du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France ;
- FA14 - Renforcer l'interopérabilité billettique à l'échelle régionale ;
- Fiche PAMS 1.2 - Améliorer l'information et l'orientation à la mobilité en sensibilisant et formant les prescripteurs.

Fiche action 16 - Moderniser les pôles d'échanges multimodaux (PEM)

ENJEU 1	ENJEU 2	ENJEU 3	ENJEU 4
Obj 1	Obj 1	Obj 1	Obj 1
Obj 2	Obj 2	Obj 2	Obj 2
	Obj 3	Obj 3	Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

On dénombre dans le bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale 112 gares/haltes, avec en particulier 8 PEM régionaux et 12 PEM de rabattement vers les métropoles (selon la nomenclature SRADDET). Les AOM peuvent également disposer d'une nomenclature de PEM plus spécifique définie dans leurs documents de planification (PdM, PdMs), qui doit prendre en compte le référentiel prescriptif du SRADDET.

Parmi ces 112 gares/haltes, 46 ont fait l'objet de travaux ces 20 dernières années et 3 sont en cours de travaux (Isbergues, Lillers, Strazeele), 49 au total, soit 44%.

De manière générale, il est souvent considéré que les PEM se situent essentiellement au droit d'une gare ferroviaire. Toutefois, comme cela a été précisé dans les SRADDET, les PEM peuvent aussi être des nœuds de connexion entre des offres de transport purement routières, voire être adossés à une gare routière. A ce titre, il convient de rappeler la définition de la notion d'une gare routière telle que définie par la Région Hauts-de-France dans sa délibération d'octobre 2019. Ainsi, il a été retenu que les gares routières sont des infrastructures destinées à l'accueil des services réguliers de transport en commun routiers de voyageurs constituées de plusieurs emplacements d'arrêts (quais) situés hors voirie. Il s'agit d'équipements ayant un usage multiple (urbain, interurbain, scolaire, cars longues distances) desservis a minima par des services interurbains.

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

La liste des actions suivantes est retenue :

- **Les territoires doivent préciser le rôle de leurs PEM en s'appuyant sur le référentiel SRADDET et sur le cahier de préconisations de la Région (les orientations et choix d'aménagement).**

- **Chaque partenaire pourra identifier les sites de son territoire présentant des dysfonctionnements et sur lesquels une intervention pourrait être proposée. Sur ces sites préalablement identifiés, des échanges particuliers entre les acteurs locaux (AOM, EPCI, communes), la Région et SNCF Gares et Connexions pourraient alors être organisés pour déterminer la pertinence et les conditions de réalisation d'un futur projet d'aménagement.**

  En effet, sur le bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale, certains sites non-traités peuvent présenter des dysfonctionnements ne permettant pas une circulation et des changements de modes aisés. D'autres sites préalablement identifiés comme présentant des dysfonctionnements nécessitant une intervention pourraient aussi être retenus. Ainsi, des points d'arrêt pourraient faire l'objet d'une réflexion conduisant à des travaux d'aménagement (par exemple Steenwerck, Meurchin, Avion, Aubigny-au-bac, Haubourdin ou Raismes), soit parce que le nombre de places de stationnement est limité ou insuffisant, soit parce qu'il existe un potentiel d'usagers au regard du développement résidentiel de la commune ou encore en raison de l'existant en mauvais état. Au-delà de ces points d'arrêt, d'autres sites pourraient bénéficier de réflexions concernant le rabattement via les mobilités douces (pistes cyclables, cheminements piétons appropriés, dernier kilomètre…).

- **Pour les projets déjà lancés, il conviendra que les différents acteurs impliqués dans la démarche se coordonnent afin de lever d'éventuels blocages et ainsi mener à terme ces projets.**

- **Sur ces sites identifiés et considérés comme prioritaires par les partenaires, les maitres d'ouvrage engageront des études de réaménagement sur base d'un diagnostic de site (intégrant les flux), de l'examen de plusieurs scénarios et du choix final d'aménagement. De la phase « émergence » à la phase « travaux », le projet sera piloté en mode projet. Sur cette base, la réalisation de l'opération pourra être engagée. Par ailleurs, les partenaires s'engagent au bon avancement des projets en cours.**

- **Une étude sur un schéma d'ensemble des PEM sera lancée dans le cadre du SERM Hauts-de-France, afin d'identifier les sites à traiter en priorité dans le cadre du projet, en lien avec la Région et les territoires (notamment les AOM).**

- **La Région et SNCF Gares et Connexions peuvent accompagner les réflexions des porteurs de projets comportant une dimension ferroviaire, tout particulièrement dans les espaces peu denses.**

  Cela se matérialisera notamment par la mise à disposition d'un guide d'aménagement des PEM (autour des gares ferroviaires) afin de préciser les grandes étapes, les points de vigilance, les études et procédures de marché à mener, d'identifier les partenaires à associer comme les possibles sources de financement. Ce guide sera réalisé par la Région et SNCF Gares et Connexions (cf. fiche action 17).

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

PILOTE	MAITRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)
• Région Hauts-de-France	• Acteurs locaux (EPCI / communes)	• SNCF Gares et Connexions • AOM

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2026

- Identification des sites présentant des dysfonctionnements.

2

2025 – 2029

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

3

2026 – 2027

- Définition d'un schéma d'ensemble des PEM dans le cadre du SERM Hauts de France, en lien avec la Région et les territoires (notamment les AOM.

INDICATEURS DE SUIVI

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

ACTIONS LIÉES

- FA 3 - Faciliter le retour d'expérience et accompagner les maîtres d'ouvrage pour les projets de mobilité ;
- FA 17 - Accompagner les maîtres d'ouvrage dans leurs projets de PEM.

Fiche action 17 - Accompagner les maîtres d'ouvrage dans leurs projets de PEM

ENJEU 1	ENJEU 2	ENJEU 3	ENJEU 4
Obj 1	Obj 1	Obj 1	Obj 1
Obj 2	Obj 2	Obj 2	Obj 2
	Obj 3	Obj 3	Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

- **Une description des contraintes rencontrées sur le domaine ferroviaire par SNCF Gares et Connexions. Cette seconde partie permettra aux porteurs de projets de prendre en compte les spécificités du ferroviaire** :
  - les contraintes calendaires : le délai de réalisation des études et les procédures particulières, les interruptions temporaires de circulation pour la bonne réalisation de travaux, etc. ;
  - les contraintes techniques et administratives : la mutabilité et la dépollution des sols, la mise à disposition du foncier, des précisions sur les modèles juridiques envisageables et les conventions d'occupation temporaires, etc. ;
  - les contraintes financières : en particulier concernant les coûts de libération revenant à l'acquéreur (coût et bouclage des plans de financement, prise en compte d'éventuelles recettes, etc.).

Par ailleurs, est envisagée une revue de projet annuelle entre la Région et SNCF Gares et Connexions, afin d'examiner l'ensemble des projets en cours ou à venir, d'identifier les points de blocage ou de vigilance et de proposer les possibilités de résolution permettant ainsi la bonne réalisation des projets se situant en particulier dans le bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale. Des retours spécifiques à chaque site pourront être faits lors des instances de suivi de chaque projet.

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

Des études sur des schémas de référence de certains PEM routiers identifiés comme prioritaires pourront enfin également être lancées dans le cadre du SERM Hauts-de-France, en lien avec la Région et les territoires (notamment les AOM).

PILOTE	MAITRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)
• Région Hauts-de-France • SNCF Gares & Connexions	• Acteurs locaux (EPCI/AOM/communes)	• Départements du Nord et du Pas-de-Calais • AOM

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

2026

- Réalisation du guide d'aménagement des PEM.

INDICATEURS DE SUIVI

- Elaboration du guide d'aménagement des PEM (Oui / Non) ;
- Installation d'une revue de projet PEM entre la Région et SNCF Gares et Connexions (Oui / Non).

ACTIONS LIÉES

- FA 3 - Faciliter le retour d'expérience et accompagner les maîtres d'ouvrage pour les projets de mobilité ;
- FA 16 - Moderniser les Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM).

Fiche action 18 - Veiller à la continuité des itinéraires cyclables structurants

ENJEU 1 — Obj 1, Obj 2

ENJEU 2 — Obj 1, Obj 2, Obj 3

ENJEU 3 — Obj 1, Obj 2, Obj 3

ENJEU 4 — Obj 1, Obj 2, Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

Les schémas de planification et cyclables doivent également tenir compte du SRV qui est inscrit dans le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Equilibre des Territoires (SRADDET) de la Région Hauts-de-France. En effet le SRADDETest prescriptif et doit être pris en compte dans les documents de planification : SCoT, PLUi ou PLU, le SRV est donc prescriptif.

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

Les AOM et les EPCI disposent également de leurs propres schémas cyclables qui identifient localement les axes à aménager et/ou les stratégies à mettre en œuvre.

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

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

De plus, la définition des axes à aménager par les EPCI ou les gestionnaires de voirie revêt souvent un caractère principalement local avec pour objectif de desservir les pôles générateurs de déplacements des territoires (gares, emplois, loisirs, zones commerciales…). À ce titre, les principaux pôles générateurs du territoire pourront être connectés au SRV et un accompagnement technique régional pourra être réalisé, en lien avec le CEREMA et les associations concernées. Il existe un dialogue continu entre la Région et les acteurs territoriaux afin que soient intégrés les besoins locaux de liaisons cyclables. Même si des liaisons strictement locales n'ont pas vocation à être intégrées dans le SRV, des synergies peuvent être développées avec le réseau plus structurant. Les AOM sont invitées à poursuivre leur dialogue avec la Région pour que le SRV puisse prendre en compte au mieux les liaisons structurantes nécessaires sur les territoires.

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

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

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

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

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

Pour rappel (cf fiche action n°13 relative à la mobilité transfrontalière), le Département du Nord a déposé un projet qui a été sélectionné dans le cadre d'Interreg France-Wallonie-Vlaanderen, sous le nom de Cycloconnect, dont l'objectif est de développer des liaisons cyclables entre la France et la Belgique. Concernant le bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale, outre le Département du Nord, les partenaires principaux sont l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai, la MEL, Cœur de Flandre Agglo et la Province de Flandre Occidentale notamment.

Il convient également de rappeler qu'une journée d'échanges s'est tenue le 10 juillet 2025 au Centre historique minier de Lewarde entre tous les acteurs concernés par les mobilités actives dans le Bassin Minier (collectivités, associations, universitaires et autorités organisatrices de la mobilité). Les travaux vont se poursuivre pour analyser collectivement les manques de continuité de certaines liaisons cyclables entre les grands points d'intérêts, et notamment les pôles urbains.

Ainsi, les actions suivantes devront être réalisées :

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

PILOTE	MAITRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)
• Région Hauts-de-France	• Départements • Acteurs locaux (AOM/EPCI / communes)	• DREAL • Cerema • Associations • Partenaires de l'ERBM • Acteurs belges de la mobilité • GECT

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2026 – 2029

- En continu sur la durée du contrat.

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de km du SRV réalisés.

ACTIONS LIÉES

- FA 3 - Faciliter le retour d'expérience et accompagner les maîtres d'ouvrage pour les projets de mobilité ;
- FA 5 - Poursuivre les dynamiques d'amélioration de l'accessibilité à la métropole lilloise ;
- FA 6 - Améliorer l'offre de mobilité entre les grands pôles urbains du bassin autre que la métropole Lilloise ;
- FA 13 - Bien identifier les spécificités de la mobilité transfrontalière et mieux connaître et développer les services de mobilité transfrontalière ;
- FA 22 - Faciliter la pratique du vélo pour le dernier kilomètre et les déplacements du quotidien.

Fiche action 19 - Faire connaître et développer les aires de covoiturage

ENJEU 1 — Obj 1, Obj 2

ENJEU 2 — Obj 1, Obj 2, Obj 3

ENJEU 3 — Obj 1, Obj 2, Obj 3

ENJEU 4 — Obj 1, Obj 2, Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

Le recensement des aires de covoiturage est possible via la Base Nationale des Lieux de Covoiturage (BNLC). Cette base recense les points de rencontre où les conducteurs peuvent déposer et prendre en charge des passagers. La connaissance des points de rencontre de covoiturage permet aux applications de covoiturage de fournir une information fiable sur les lieux où les conducteurs peuvent s'arrêter et stationner en toute sécurité. Ces données permettent également aux développeurs et aux applications de covoiturage de fournir une information fiable sur les points de rencontre (aires de covoiturage, sorties d'autoroutes, parkings, lieux d'autostop, etc.).

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

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

Tout d'abord, il convient d'insister sur la nécessité de faire connaître et de **recenser les aires et lieux de covoiturage existants**. À cet effet, il revient principalement aux maîtres d'ouvrage et aux aménageurs de ces sites de renseigner la BNLC. Afin de faciliter la saisie correspondante et de bénéficier d'une information plus riche, il est recommandé d'utiliser le Point d'Accès Régional (PAR) mis en place par la Région **via la plateforme Géo2France**. Cela ne nécessite pas de double-saisie sachant que les plateformes nationale et régionale s'alimentent mutuellement. Un guide d'utilisation de ce PAR sera annexé à la présente fiche. Il s'agira ensuite d'élaborer une communication vers les cibles d'usagers à partir de ce recensement, pour valoriser et faire connaître la pratique.

Ensuite, en cohérence avec les besoins exprimés dans les différents bassins de mobilité lors de l'élaboration des différents COM et PAMS et en bonne articulation avec les offres en transport collectif structurantes, la Région pourrait **élaborer un schéma de développement des aires de covoiturage en Hauts-de-France**. En étroite collaboration avec les Départements, les principales agglomérations et des acteurs tels que la SANEF, il s'agira en particulier de proposer un maillage-cible d'aires, en s'appuyant sur les schémas départementaux. Ce travail nécessitera également de prendre en compte les principales aires identifiées dans les autres schémas locaux.

Dans le travail de connaissance des offres de services de covoiturage, il sera également intéressant d'avoir une vision transfrontalière de cette thématique.

Outre l'infrastructure, il faudra également, de façon générale, travailler à l'amélioration de la communication et de l'animation à l'échelle du bassin AUC et régionale en lien avec la plateforme Pass Pass covoiturage et développer le faire savoir via des outils de communication plus performants, interactifs, répondant aux évolutions de communication des individus. Pour rappel, les AOM membres du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France peuvent bénéficier de l'accompagnement et des outils de communication mis en place par le syndicat mixte, dans le cadre de la démarche Pass Pass covoiturage. A minima, des visuels harmonisés relatifs aux aires de covoiturage permettraient de gagner en visibilité, avec des totems qui pourraient par exemple être réalisés avec SMHdF.

PILOTE	MAITRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)
• Région Hauts-de-France	• Département du Pas-de-Calais • AOM ou collectivités locales • SANEF • SNCF Gares et Connexions	• Département du Nord • SMHdF

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

2026

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

INDICATEURS DE SUIVI

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

ACTIONS LIÉES

- FA 2 - Valoriser et faire connaître les services du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France ;
- FA 21 - Favoriser le développement de la mobilité partagée.

Annexe fiche action 19 - Faire connaître et développer les aires de covoiturage



Contexte

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

Accéder à l'espace collaboratif

Portail Géo2France

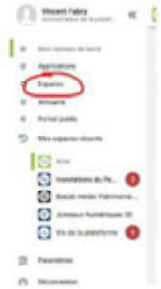
- Préalable : avoir un compte sur le portail Géo2France (cliquer ici pour se créer un compte)
- S'authentifier sur le portail Géo2France
- Accéder à l'espace collaboratif : cliquer sur le menu GROUPES PROJET

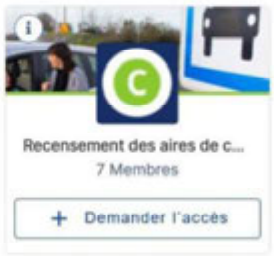


Accéder à l'espace collaboratif

Portail Géo2France

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

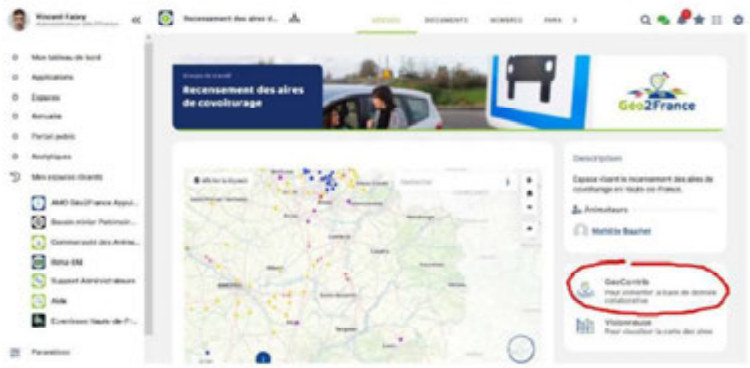




Alimenter la base de donnée

Outil : GéoContrib

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



Alimenter la base de donnée

Outil : GéoContrib

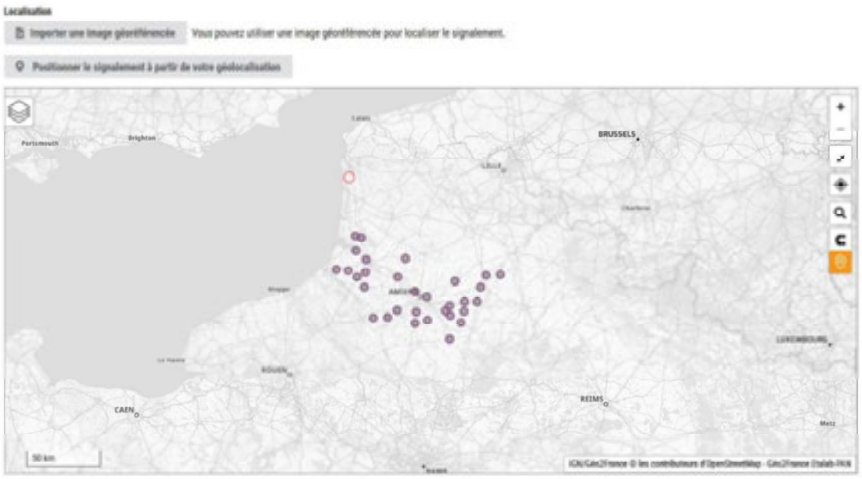
- Dans GéoContrib, cliquer sur « ajouter un signalement »



Alimenter la base de donnée

Outil : GéoContrib

- Pointer l'aire de covoiturage dans la carte :



Alimenter la base de donnée

Outil : GéoContrib

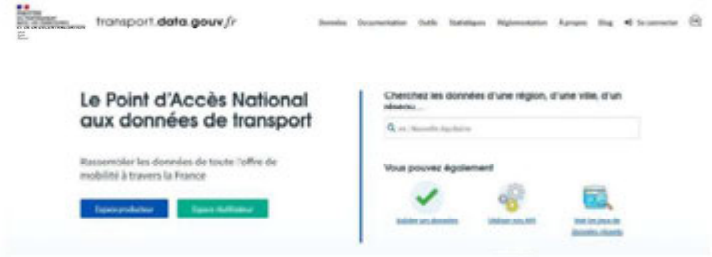
- Remplir le formulaire (qui correspond au modèle de donnée discuté en groupe de travail, et compatible avec le modèle national)



Alimentation de la base nationale

Portail transport.data.gouv.fr

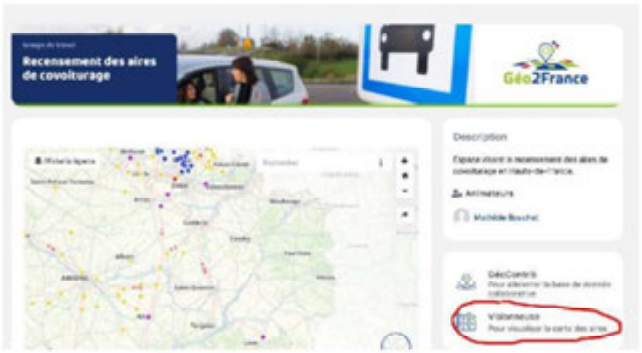
- Quand vous validez votre signalement, l'aire de covoiturage est ajoutée à la base régionale.
- Tous les jours, ces données sont remontées automatiquement vers le PAN, et donc alimentent la base nationale des aires de covoiturage (**bInc**) disponible sur data.gouv et transport.data.gouv



Visualiser la base de donnée régionale et nationale

Visionneuse cartographique

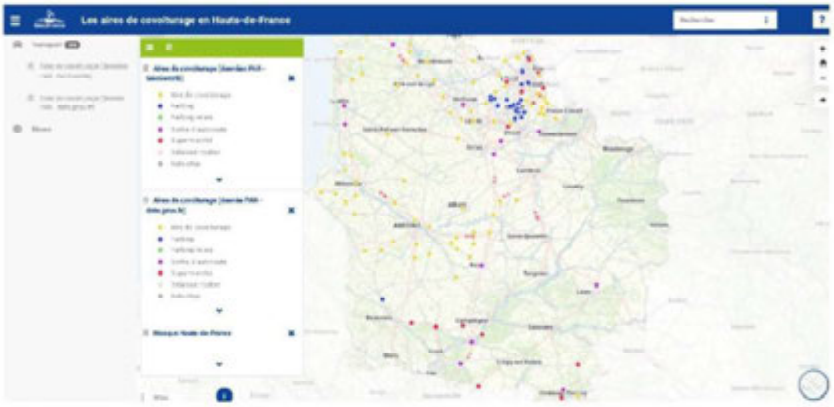
- Si vous avez uniquement besoin de visualiser les données des aires de covoiturage, Géo2France met à disposition une visionneuse cartographique, disponible depuis l'espace collaboratif :



Visualiser la base de donnée régionale et nationale

Visionneuse cartographique

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



Fiche action 20 – Etudier le développement de TAD sur les différents EPCI

ENJEU 1 — Obj 1, Obj 2

ENJEU 2 — Obj 1, Obj 2, Obj 3

ENJEU 3 — Obj 1, Obj 2, Obj 3

ENJEU 4 — Obj 1, Obj 2, Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

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

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

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Actuellement, **sur le territoire du bassin de mobilité**, de nombreux territoires ont déjà mis en place un TAD :

- Allobus pour Artois Mobilités ;
- Tad'évéole pour le SMTD ;
- MOUVEO TAD pour la CAPSO ;
- la MEL qui travaille actuellement à la mise en place d'un nouveau service de TAD qui doit être mis en service en septembre 2026 et qui proposera un service renforcé, notamment pour mieux desservir les territoires périurbains ;
- des lignes TAD « rural » et TAD « urbain » pour la CUA dont l'offre de TAD sera renforcée dans la prochaine DSP soit dès janvier 2026 ;
- FlexTAD et FlexPro pour le SIMOUV ;
- Pass Pass TAD pour Flandres Lys à partir de septembre 2025.

On constate une augmentation significative des services de Transport A la Demande dans le bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale. Alors que ces services existent parfois depuis longtemps sur les territoires, ils continuent d'être renforcés par les AOM.

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

Depuis mi 2024, le SMHdF a mis en place une centrale d'achat pour la mise en place de services TAD. Elle est à disposition des nouvelles AOM constituées après la LOM et membres du syndicat. Elles peuvent donc mobiliser cet outil afin de bénéficier de tarifs préférentiels et de disposer de la centrale de réservation TAD créée dans ce cadre.

A titre d'exemple, la CC Flandre Lys travaille pour la mise en place d'un service TAD en s'appuyant sur cette centrale d'achat. Ce service est mis en place à compter du mois de septembre 2025.

Il faudra veiller néanmoins à ce que ces nouveaux services ne rentrent pas en concurrence avec des services à la demande existants ou ne porte pas préjudice aux schémas de desserte locaux.

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

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

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

PILOTE	MAITRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)
• Région Hauts-de-France	• AOM	• ADEME • Cerema • SMHdF

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2026 – 2029

- En continu sur la durée du contrat.

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre d'EPCI ou d'AOM proposant un service de TAD ;
- Nombre de services de TAD disponibles sur le bassin.

ACTIONS LIÉES

- FA 2 - Valoriser et faire connaître les services du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France ;
- FA 3 - Faciliter le partage d'expérience entre AOM et accompagner techniquement les porteurs de projet ;
- FA 4 - Développer les partenariats entre les AOM locales et la Région pour construire des offres de mobilité coordonnées ;
- FA 8 - Faire connaître les offres de mobilité existantes.

Fiche action 21 – Favoriser le développement de la mobilité partagée

ENJEU 1 — Obj 1 | Obj 2

ENJEU 2 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 3 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 4 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

L'enjeu de décarbonation des mobilités concerne l'ensemble des territoires qu'ils soient urbains ou ruraux. Au-delà du développement de l'offre de transports collectifs ou à la demande, l'émergence de nouveaux services de mobilité partagée peut apporter des solutions concrètes aux besoins des habitants. De plus, ce type de services peut contribuer à la diminution des émissions de CO_2 du transport.

Trois types de services de mobilité partagée peuvent être développés :

- **Le covoiturage** est *« l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte. Leur mise en relation, à cette fin, peut être effectuée à titre onéreux » (article L.3132-1 du Code des Transports).* Bien qu'étant une pratique assez ancienne, le covoiturage est juridiquement cadré depuis seulement quelques années. Il représente aujourd'hui une alternative à l'autosolisme et un complément aux transports collectifs, notamment dans les espaces peu denses. Cette pratique peut être spontanée (covoiturage de voisinage et d'opportunité) ou organisée via des outils de mise en relation et elle se restreint rarement au ressort territorial d'une seule AOM.

- **L'activité d'autopartage** est *« la mise en commun d'un véhicule ou d'une flotte de véhicules de transport terrestre à moteur au profit d'utilisateurs abonnés ou habilités par l'organisme ou la personne gestionnaire des véhicules. Chaque abonné ou utilisateur habilité peut accéder à un véhicule sans conducteur pour le trajet de son choix et pour une durée limitée » (article L.1231-14 du Code des Transports)*. L'autopartage porte donc soit sur le prêt de véhicule individuel, soit sur le prêt d'un véhicule de parc dédié à cet effet. Ce prêt est en général payant, sauf services spécifiques. L'intérêt est que les véhicules disponibles en autopartage puissent remplacer le deuxième véhicule du foyer. En milieu urbain, combiné à un système de transport collectif efficace, l'autopartage peut même permettre de se passer totalement de voiture individuelle.

- **Le Vélo partage électrique** *« est un service tout inclus de mise à disposition d'un service de vélos électriques en libre-service. Aucun personnel dédié n'est nécessaire, le service est entièrement automatisé. L'offre est disponible en location dès 12 mois et dès 5 VAE »* (définition de France Mobilités).

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

L'action de la puissance publique **en faveur du covoiturage** peut essentiellement se faire à 3 niveaux :

- **le développement des infrastructures** : **aménagement d'aires de covoiturage** ou d'aires de mobilité. A ce titre, un référencement des aires de covoiturage existantes et à aménager devra être fait pour les hiérarchiser (localisation, nombre de places, services supplémentaires...). Un travail sur l'uniformisation des standards (signalétique etc.) sera également à réaliser. Les Départements ont un rôle significatif dans l'accompagnement financier de l'aménagement des aires de covoiturage portées par les EPCI.

- **la création de services de covoiturage organisés :** déploiement des outils de **mise en relation des usagers** et mise en place de moyens de communication pour informer le grand public. Sur ce point, le Syndicat Mixte des Mobilités Hauts-de-France met à disposition de ses adhérents une plateforme de covoiturage (Pass Pass Covoiturage) permettant d'organiser la mise en relation des usagers, de gérer un registre de preuve de covoiturage, ou encore de créer des communautés spécifiques à des entreprises du territoire. Une réflexion est également menée par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France pour développer des lignes de covoiturage sur le territoire régional, et notamment sur le bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale.

- **le subventionnement des trajets réalisés en covoiturage :** la loi d'orientation des mobilités a donné aux AOM la possibilité de subventionner les trajets réalisés en covoiturage. A l'échelle du bassin, seul Artois Mobilités a mis en place ce dispositif via l'opérateur Blablacar Daily. Des réflexions pourraient être menées afin d'associer d'autres partenaires à la démarche.

Sur la base de ces éléments, il est proposé notamment de **développer la pratique du covoiturage en s'appuyant sur la plateforme Pass Pass Covoiturage.**

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

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

Dans ce cadre, l'action porte sur :

- la valorisation et la communication autour de la plateforme régionale Pass Pass Covoiturage ;
- la présentation de ses fonctionnalités et des outils mis à disposition ;
- un accompagnement des territoires par le SMHdF pour la prise en main de l'outil ;
- la mise à disposition des outils de communication et de pédagogie.

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

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

- **les infrastructures** : aménagement de station d'autopartage ;

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

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

Il conviendra également d'accompagner les maîtres d'ouvrages dans les projets de mobilité partagée.

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

- via la Cellule régionale France Mobilités pour un accompagnement de premier niveau pour répondre aux premières questions techniques et juridiques ou pour connaître les dispositifs financiers ;

- via des accompagnements techniques pour définir et concevoir le projet, notamment par les services de la Région ou par le Cerema (avec des modalités pouvant être différentes suivant si le porteur est adhérent du Cerema ou non).

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

PILOTE	MAITRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)
• Région Hauts-de-France	• AOM pour les services • Départements et collectivités gestionnaires de voiries pour les infrastructures	• ADEME • Cerema • SMHdF • Départements

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2026 – 2029

- En continu sur la durée du contrat.

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre d'AOM utilisant la plateforme Pass Pass covoiturage ;
- Nombre d'AOM proposant un service de vélopartage ;
- Nombre d'AOM proposant un service d'autopartage.

ACTIONS LIÉES

- FA 3 - Faciliter le retour d'expérience et accompagner les maîtres d'ouvrage pour les projets de mobilité ;
- FA 5 - Poursuivre les dynamiques d'amélioration de l'accessibilité à la métropole lilloise ;
- FA 6 - Améliorer l'offre de mobilité entre les grands pôles urbains du bassin autres que la métropole Lilloise ;
- FA 7 - Développer l'accessibilité des parcs d'activités du bassin existants et en projet ;
- FA 8 - Faire connaître les offres de mobilité existantes sur les territoires ;
- FA 19 - Faire connaître et développer les aires de covoiturage.

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

ENJEU 1 — Obj 1, Obj 2

ENJEU 2 — Obj 1, Obj 2, Obj 3

ENJEU 3 — Obj 1, Obj 2, Obj 3

ENJEU 4 — Obj 1, Obj 2, Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

Depuis l'été 2025, l'emport des vélos à bord des TER pour les abonnés et les occasionnels, est soumis à une réservation préalable et gratuite sur 6 lignes dont 2 sur le bassin (Lille-Dunkerque, Paris Nord - Lille). Ce dispositif limite le nombre de vélos embarqués et nécessite le développement de nouveaux services vélo en gare.

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

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Afin de favoriser le traitement du « dernier kilomètre » et développer la pratique du vélo, les partenaires locaux, au premier rang desquels figurent les AOM, peuvent travailler, en cohérence à l'échelle du bassin, sur les sujets suivants :

- **Développer le réseau cyclable à l'échelle du bassin de mobilité**

  Dans cette optique, la Région finance la réalisation du SRV en priorité hors des zones urbaines (au sens de l'INSEE) au travers de l'Appel à projets Mobilité et Territoires. La Région mobilisera le FEDER en priorité sur les projets cyclables situés en zone urbaine, et accompagnera les porteurs de projet dans l'élaboration de leur dossier de demande.

- **Proposer un nombre suffisant de stationnements en gare**

  Pour ce faire, la Région peut accompagner techniquement les AOM dans leurs projets et le cas échéant compléter les financements des autres partenaires si nécessaire. Au-delà du stationnement en gare, il est nécessaire de mettre en place une signalétique adaptée pour les vélos en libre-service et la connexion aux véloroutes situées à proximité. **Enfin, pour l'accès aux stationnements sécurisés, en gare ou en ville, favoriser un parcours client simple et attractif apparaît nécessaire pour l'adhésion au service et assurer l'interopérabilité des systèmes d'accès avec le système régional Pass Pass.** L'objectif est de permettre d'accéder à différents garages à vélos aux abords des gares avec un support unique. Au niveau des stationnements vélo, l'Etat et la Région accompagnent actuellement la SNCF dans l'installation d'abris-vélos sécurisés au droit des gares, tel que prévu au décret n° 2021-741 du 8 juin 2021.

- **Envisager d'éventuelles expérimentations de location de vélos en gare**

  Comme il est inscrit dans le Plan Vélo Régional, une première étude relative à une éventuelle expérimentation de location de vélos en gare devrait être réalisée par la Région. Cette étude devrait être réalisée sur les lignes du littoral. Cette initiative pourrait répondre en partie à la problématique d'emport des vélos dans les TER. En fonction des résultats de cette étude, des travaux pourraient également être menés dans d'autres bassins de mobilité, y compris l'Aire Urbaine Centrale. Plusieurs AOM du bassin Aire Urbaine Centrale ont déjà déployé ce type service en gare comme le SMTD avec VELLOW à Douai. Il serait intéressant de s'appuyer sur leurs retours d'expérience pour une éventuelle expérimentation.

- **Étudier la connexion des principaux équipements générateurs de flux au réseau cyclable et la sécurisation de ces connexions**

  Dans ce cadre, la Région, en s'appuyant sur le Plan Vélo adopté en octobre 2023, va réaliser une étude spécifique sur la connexion cyclable des gares, des sites touristiques et des lycées au réseau régional des véloroutes.

- **Favoriser et soutenir la pratique du vélo dans les territoires par des opérations de communication, de sensibilisation et de formation, Plan de Déplacements d'Etablissement Scolaire (PDES), plan de mobilité entreprise (PdMe) et administration (PdMa) etc.**

  La Région Hauts-de-France subventionne le Centre de ressources en écomobilité (CREM) afin d'animer la mission PDES sur des lycées des Hauts-de-France. Ainsi, le CREM peut accompagner des lycées, via une formation, afin qu'ils puissent réaliser leurs PDES en toute autonomie. Les Départements ont un rôle important pour développer les mobilités douces vers les collèges.

  Le Département du Pas-de-Calais finance par exemple depuis 2015 des études de sécurisation aux abords des collèges. A ce jour, ce sont 79 collèges qui ont bénéficié de cette étude sur les 125 établissements que compte le Département. Cette étude a plusieurs objectifs :

  - identifier pour le collège concerné du département et dans un rayon de 3 km des itinéraires sécurisés modes doux pour faciliter l'accessibilité des collégiens souhaitant se rendre à leur établissement scolaire. Le rayon de 3 km pourra être étendu afin de prendre en compte des besoins locaux et des flux de circulation de communes limitrophes ;
  - proposer aux collégiens une alternative à la voiture comme mode de déplacement pour se rendre au collège ;
  - sensibiliser les jeunes et les parents à l'éco mobilité scolaire ;
  - diffuser « la culture vélo » aux différentes collectivités ;
  - promouvoir les modes doux au-delà du « trajet collège ».

  Dans une perspective de généralisation et de pérennisation des démarches d'éco mobilité scolaire, chaque étude consiste essentiellement à :
  - réaliser, en lien avec les collégiens, un diagnostic approfondi de leurs pratiques de déplacements hebdomadaires domicile-collège ;
  - élaborer une cartographie précise des différents itinéraires empruntés par les collégiens ;
  - étudier la possibilité de regroupement des itinéraires ;
  - proposer des schémas d'aménagements sécurisés, y compris la signalétique à mettre en place, reprenant les itinéraires utilisés par les collégiens, ainsi que des alternatives pertinentes permettant d'inciter à de nouveaux usages ;
  - élaborer un planning et une estimation financière de ces aménagements sécurisés.

  In fine, les communes et les intercommunalités peuvent solliciter des financements auprès du Département du Pas-de-Calais pour la réalisation des aménagements.

- **Veiller à la cohérence des schémas directeurs cyclables (SDC) à l'échelle des bassins de mobilité et avec les schémas départementaux et le Schéma Régional des Véloroutes (SRV)**

  Dans ce cadre, chaque AOM gagne à associer les AOM voisines lors de l'élaboration de son schéma des mobilités ou cyclable. La Région sera par ailleurs garante de la cohérence entre les schémas locaux et le SRV. Ce schéma étant inscrit au SRADDET, il est impératif que les collectivités prévoient l'emprise des axes cyclables identifiés dans leurs documents d'aménagement (par exemple SCoT, PLUi, PLU…). Les Départements du Nord et du Pas-de-Calais veillent également à la mise en cohérence des schémas locaux à travers leurs stratégies de développement du vélo.

- **Continuer à faire vivre la dynamique relative aux mobilités actives dans le bassin minier**

  Le 10 juillet 2025, s'est tenue une journée d'étude et de mobilisation à Lewarde, relative aux mobilités actives dans le Bassin minier du Nord-Pas de Calais. Cette journée, organisée dans le cadre de l'ERBM, avait vocation notamment à faire connaître la gouvernance sur cette thématique, comprendre les freins au développement des mobilités actives, promouvoir les nombreuses initiatives du territoire… Un bilan de cette journée devra être réalisé collectivement pour envisager les suites à donner à cet événement.

PILOTE	MAITRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)
• Région Hauts-de-France	• AOM • Région Hauts-de-France • Départements du Nord et du Pas-de-Calais • SNCF Gares et Connexions	• ADEME • SMHdF • CREM • Partenaires de l'ERBM • GECT • Etat

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2026 – 2029

- En continu sur la durée du contrat.

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de stationnements sécurisés au droit des gares réalisées.

ACTIONS LIÉES

- FA 3 - Faciliter le retour d'expérience et accompagner les maîtres d'ouvrage pour les projets de mobilité ;
- FA 18 - Veiller à la continuité des itinéraires cyclables structurants.

Fiche action 23 – Faciliter la mobilité électrique

ENJEU 1	ENJEU 2	ENJEU 3	ENJEU 4
Obj 1 Obj 2	Obj 1 Obj 2 Obj 3	Obj 1 Obj 2 Obj 3	Obj 1 Obj 2 Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

Si des solutions nouvelles et complémentaires à la voiture existent et peuvent être mises en œuvre, le développement de la mobilité électrique en zones peu denses constitue un enjeu pour garantir la mobilité de leurs habitants car l'Union Européenne a entériné la fin de la vente des véhicules thermiques en 2035. Dans ce contexte, l'électrification du parc de véhicules pose la question de l'offre de recharge adéquate, pour laquelle les collectivités et établissements publics ont un rôle majeur à jouer. A noter que ces enjeux concernent aussi le développement des vélos à assistance électrique et autres engins de mobilité individuelle qui permettent de démultiplier le rayon d'autonomie notamment en zones peu denses.

La France s'est fixée comme objectif l'installation d'ici à 2030 d'au moins 7 millions de points de charge pour véhicules électriques ouverts au public. Fin juillet 2024, la région Hauts-de-France comptait 13 150 points de recharge. Mais les besoins sont exponentiels et si 90 % de la recharge principale du véhicule se fait au domicile des particuliers ou sur leur lieu de travail, la couverture du territoire en Infrastructures de Recharge pour Véhicules Electriques (IRVE) ouvertes au public reste un sujet fondamental pour permettre une adoption massive des véhicules électriques, en permettant les recharges en transit et en réassurant les usagers.

Les communes et leurs groupements, notamment les autorités organisatrices de la distribution de l'énergie (les syndicats d'énergie), ont la compétence pour planifier et organiser le déploiement des IRVE. C'est le rôle des Schémas Directeurs pour les Infrastructures de Recharge de Véhicules Electriques (SDIRVE).

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

Toujours dans le cadre de ce programme Advenir, il existe des aides à destination des collectivités pour le déploiement de bornes de recharge (IRVE) en voirie (https://advenir.mobi/).

Dans le cadre de leurs projets de mobilité partagée, les AOM pourront intégrer la dimension électrique pour les choix de véhicules et proposer ainsi des flottes de véhicules électriques aux usagers de leurs services.

Pour les accompagner dans les projets, les porteurs de projet pourront aussi s'appuyer sur des outils d'information et de partage d'expérience tels que ceux proposés par la Cellule France Mobilité.

PILOTE	MAITRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)
• Région Hauts-de-France	• Autorités en charge des SDRIVE	• Pôlénergie • Entreprises • AOM • Cellule France Mobilité

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2026 – 2029

- En continu sur la durée du contrat.

INDICATEURS DE SUIVI

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

ACTIONS LIÉES

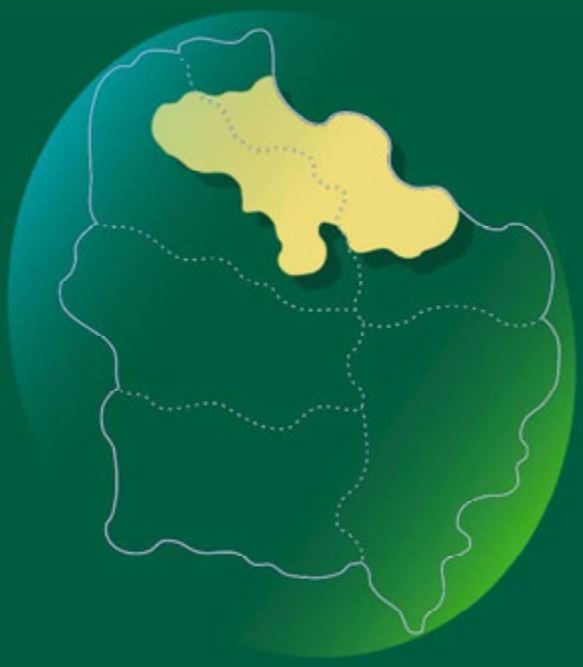
- FA 3 - Faciliter le retour d'expérience et accompagner les maîtres d'ouvrage pour les projets de mobilité.

Glossaire

- ADEME : Agence de l'Environnement et de Maîtrise de l'Energie
- AGUR : Agence d'Urbanisme et de Développement de la Région Flandre Dunkerque
- AOM : Autorité Organisatrice de la Mobilité
- AOMR : Autorité Organisatrice de la Mobilité Régionale
- API : Application Programming Interface
- AVERE : Association nationale pour le développement de la mobilité électrique
- BNLC : Base Nationale des Lieux de Covoiturage
- CA : Communauté d'Agglomération
- CAPSO : Communauté d'Agglomération du Pays de Saint-Omer
- CC : Communauté de Communes
- CCFL : Communauté de Communes Flandre Lys
- CCHF : Communauté de Communes des Hauts de Flandre
- CCPC : Communauté de Communes Pévèle-Carembault
- CEE : Certificat d'Economie d'Energie
- Cerema : Centre d'études sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
- COM : Contrat Opérationnel de Mobilité
- CREM : Centre de Ressources en EcoMobilité
- CUA : Communauté Urbaine d'Arras
- CUD : Communauté Urbaine de Dunkerque
- De Lijn Transport public de la Région Flandre
- DREAL : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
- DSP : Délégation de Service Public
- EMC2 : Enquêtes mobilité certifiées Cerema
- EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale
- ERBM : Engagement pour le Renouveau du Bassin Minier
- FEDER : Fond Européen de Développement des Espaces Ruraux
- GECT : Groupement Européen de Coopération Territoriale
- Géo2France : Plateforme partenariale réunissant des utilisateurs et des producteurs de données dans les Hauts-de-France
- GTFS : General Transit Feed Specification (format de données)
- GTFS-RT : General Transit Feed Specification-Real Time (format de données)
- INSEE : Institut National des Statistiques et des Etudes Economiques
- INTERBOB : INTERopérabilité du Back-Office Billettique (normalise les échanges de données clients sur la validations des titres billettiques, la distribution…)
- IRVE : Infrastructures de Recharge des Véhicules Electriques
- LOM : Loi d'Orientation sur les Mobilités
- MaaS : Mobility as a Service
- MEL : Métropole Européenne de Lille
- ORT : Observatoire Régional des Transports
- NeTEx : Network Timetable Exchange (format d'échange de données)
- PAMS : Plan d'Actions commun en matière de Mobilité Solidaire
- PAN : Point d'Accès National
- PAR : Point d'Accès Régional
- PDES : Plan de Déplacement d'Etablissement Scolaire
- PDM : Plan De Mobilité
- PEM : Pôle d'Echanges Multimodal

Glossaire

- PFR : PlateForme Régionale de tests du SMHdF
- PLU : Plan Local d'Urbanisme
- PLUi : Plan Local d'Urbanisme intercommunal
- PO : Programme Opérationnel
- PRI : Planification Régionale de l'Intermodalité
- PRIT : Planification Régionale des Infrastructures de Transport
- REFOCO : Référentiel Fonctionnel Commun
- SAE : Système d'Aide à l'Exploitation
- SANEF : Société des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France
- SAV : Service Après-Vente
- SCoT : Schéma de Cohérence Territorial
- SDAGT : Schéma Directeur de Gestion du Trafic
- SDC : Schéma Directeur Cyclable
- SDIRVE : Schéma Directeur des Infrastructures de Recharge des Véhicules Electriques
- SERM : Service Express Régional Métropolitain
- SGP : Société des Grands Projets
- SIM : Système d'Information Multimodal
- SIMOUV : Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois
- SIRI : Service Interface for Real time Information (format d'échange de données)
- SMHdF : Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France
- SM SRU : Syndicat Mixte de type Solidarité et Renouvelle Urbain
- SMTCO : Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise
- SMTD : Syndicat Mixte des Transports du Douaisis
- SNCB : Société Nationale des Chemins de fer Belges
- SRADDET : Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires
- SRU : Solidarité et Renouvellement Urbain
- SRV : Schéma Régional des Véloroutes
- TAD : Transport à la Demande
- TADAO : Réseau de transport public d'Artois Mobilités
- TC : Transport en Commun
- TEC : Transport public de la Région Wallonie
- TER : Train Express Régional
- TPV : Terminal Point de Vente
- TPVS : Terminal Point de Vente Simplifié
- UE : Union Européenne
- VAE : Vélo à Assistance Electrique
- VLS : Vélo en Libre Service



Janvier 2026

REGION
HAUTS-DE-FRANCE
SÉANCE PLÉNIÈRE
DU CONSEIL REGIONAL

Délibération n° 2026.00200

Réunion du 9 avril 2026

Accusé de réception – Ministère de l'intérieur
13494165
Acte Certifié exécutoire
Envoi Préfecture : 13/04/2026
Retour Préfecture : 13/04/2026

Exercice Budgétaire : 2026

Fonction : 828 AUTRES TRANSPORTS

Direction : DIMCSNE

Thème : C03.01 Transports

Objet : Approbation du Contrat Opérationnel de Mobilité (COM) du Bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale

Le conseil régional, dûment convoqué par son Président et réuni le 9 avril 2026, à 09:00, salle de l'hémicycle - 151 Avenue du Président Hoover à Lille, sous la présidence de Xavier Bertrand, Président du conseil régional,

Vu le code général des collectivités territoriales,

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

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

Vu la délibération n°2020.02154 de la commission permanente du 10 décembre 2020 relative à l'adoption de la délibération-cadre sur l'accompagnement des plateformes de mobilité,

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

Vu la délibération n°2022.01176 de la commission permanente du 22 novembre 2022 relative au soutien des plateformes de mobilité modifiant la délibération-cadre n°2020.02154 de la commission permanente du 10 décembre 2020 sur l'accompagnement des plateformes de mobilité,

Vu la délibération n°2023.01317 de la commission permanente du 22 octobre 2023 relative au soutien des plateformes de mobilité modifiant la délibération-cadre n°2020.02154 de la commission permanente du 10 décembre 2020 sur l'accompagnement des plateformes de mobilité,

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

Vu la délibération n°2024.01087 du Conseil régional du 20 juin 2024 actualisant la Feuille de route 2022/2027 Rev3, transformons les Hauts-de-France,

Vu la délibération n°2025.00740 de la commission permanente du 22 mai 2025 relative à l'approbation du Contrat Opérationnel de Mobilité du Bassin de mobilité Est Oise,

Vu la délibération n°2025.01019 de la commission permanente du 22 mai 2025 relative à l'approbation du Contrat Opérationnel de Mobilité du Bassin de mobilité Saint-Quentinois,

Vu la délibération n°2025.01170 de la session plénière du 9 octobre 2025 relative à l'approbation du Contrat Opérationnel de Mobilité du Bassin de mobilité Littoral Nord,

Vu la délibération n°2025.01473 de la commission permanente du 27 novembre 2025 relative à l'approbation du Contrat Opérationnel de Mobilité du Bassin de mobilité Ouest de l'Oise,

Vu la délibération n°2025.01476 de la commission permanente du 27 novembre 2025 relative à l'approbation du Contrat Opérationnel de Mobilité du Bassin de mobilité Arrageois,

Vu la délibération n°2025.01475 de la commission permanente du 27 novembre 2025 relative à l'approbation du Contrat Opérationnel de Mobilité du Bassin de mobilité Sud de l'Aisne,

Vu la délibération n°2025.01616 de la commission permanente du 11 décembre 2025 relative à l'approbation du Contrat Opérationnel de Mobilité du Bassin de mobilité Hainaut Cambrésis Thiérache,

Vu le contrat de plan État-Région Hauts-de-France pour la période 2021-2027, signé le 9 janvier 2023

Vu l'ensemble des décisions budgétaires, adoptées jusqu'à ce jour,

Vu l'avis émis par la commission Transports, mobilité, grandes infrastructures de transport, économie portuaire, affaires maritimes

PREAMBULE :

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) demande aux Régions de piloter l'élaboration des Contrats Opérationnels de Mobilité (COM) afin que l'ensemble des acteurs d'un même bassin de mobilité se coordonnent et définissent les modalités de leur action commune. L'objectif est de faciliter la mobilité du quotidien de leurs habitants. En parallèle, la Région Hauts-de-France a aussi lancé les travaux d'élaboration des Plans d'Actions communs en matière de Mobilité Solidaire (PAMS), étant ainsi la première à avoir adopté ce type de documents en France pour le Grand Amiénois-Grand Roye en décembre 2024, puis le Littoral Nord, l'Est de l'Oise, le Saint-Quentinois, l'Ouest de l'Oise, le Sud de l'Aisne, l'Arrageois et Hainaut-Cambrésis-Thiérache au cours de l'année 2025.

Parce que ces documents, tout particulièrement les COM, sont des outils qui lui permettent d'atteindre de manière opérationnelle des objectifs fixés dans son Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET), la Région Hauts-de-France est particulièrement volontaire pour mener cette démarche qui s'inscrit également dans son rôle de chef de filât mobilité.

A l'issue de plus de deux ans de co-construction, le COM du bassin Aire Urbaine Centrale peut être signé par les différents acteurs concernés, à savoir la Région, les Départements du Nord et du Pas-de-Calais, les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) du bassin, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France ainsi que par SNCF Gares et Connexions en tant que gestionnaire de gares.

Ce COM, à travers ses vingt-trois actions, met l'accent sur la nécessité de mieux faire connaître les offres de mobilité existantes, de renforcer la coopération entre les acteurs de la mobilité tout en s'appuyant sur les outils existants.

Le bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale est le dixième des Hauts-de-France pour lequel ce travail est finalisé, après l'adoption par l'Assemblée Régionale des COM des bassins de l'Est de l'Oise, du Saint-Quentinois, du Littoral Nord, de l'Ouest de l'Oise, du Sud de l'Aisne, de l'Arrageois et du Hainaut Cambrésis Thiérache.

DECIDE

Par 138 « Pour », 0 « Contre », 0 « Abstention »

Au titre du programme DIMCSNE – 88800002 – Mobilité inclusive

- D'approuver : Le Contrat Opérationnel de Mobilité (COM) du Bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale annexé à la présente délibération ;

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 13494165 - Envoi Préfecture le 13/04/2026 - Retour Préfecture le 13/04/2026

AUTORISE

Monsieur le Président du Conseil régional à finaliser sous réserves de modifications non substantielles, et à approuver les Contrat Opérationnels de Mobilité (COM) des Bassins de mobilité Aire Urbaine Centrale ainsi que tous les actes juridiques, administratifs et correspondants.

***Présents** (121) : Madame Laurence BARA, Madame Florence BARISEAU, Monsieur Jean-Pierre BATAILLE, Madame Laure BAZAN, Monsieur Philippe BEAUCHAMPS, Monsieur Xavier BERTRAND, Madame Valérie BIEGALSKI, Madame Nathalie BILLET, Madame Anne-Sophie BOISSEAUX, Madame Natacha BOUCHART, Madame Nadège BOURGHELLE-KOS, Monsieur Yannick BROHARD, Monsieur Cédric BRUN, Madame Sylvaine BRUNET, Monsieur Yves BUTEL, Monsieur Nicolas CAPRON, Madame Maryse CARLIER, Monsieur Philippe CARON, Monsieur Jean CAUWEL, Madame Elisabeth CLOBOURSE, Madame Elodie CLOEZ, Madame Aurore COLSON, Monsieur Christophe COULON, Monsieur Alexandre COUSIN, Monsieur Arnaud DE RIGNÉ, Madame Jennifer DE TEMMERMAN, Monsieur Arnaud DECAGNY, Madame Marie-Noëlle DELAIRE, Madame Sandra DELANNOY, Madame Christelle DELEBARRE, Madame Christine DELEFORTRIE, Madame Karima DELLI, Monsieur Pascal DEMARTHE, Monsieur Carlos DESCAMPS, Madame Cathy DESFONTAINES, Monsieur François DESHAYES, Madame Héloïse DHALLUIN, Monsieur Franck DHERSIN, Madame Mabrouka DHIFALLAH, Madame Mady DORCHIES, Madame Nathalie DROBINOHA, Monsieur Alexandre DUFOSSET, Madame Véronique DUMONT-DESEIGNE, Madame Marie-Christine DURIEZ, Monsieur Hakim ELAZOUZI, Monsieur Olivier ENGRAND, Madame Christine ENGRAND, Monsieur Daniel FASQUELLE, Madame Huguette FATNA, Madame Virginie FENAIN, Madame Sabine FINEZ, Madame Anne-Sophie FONTAINE, Madame Brigitte FOURÉ, Madame Amel GACQUERRE, Madame Joëlle GARAULT, Monsieur André GENELLE, Monsieur Pierre-Emmanuel GIBSON, Madame Elisabeth GONDY, Monsieur Michel GUINIOT, Monsieur Paul-Henry HANSEN-CATTA, Monsieur Guy HARLÉ D'OPHOVE, Madame Chanez HERBANNE, Madame Samira HERIZI, Monsieur Thomas HUTIN, Monsieur Sébastien HUYGHE, Madame Nelly JANIER DUBRY, Madame Claire JOLY, Monsieur Simon JOMBART, Monsieur Anthony JOUVENEL, Madame Sarah KERRICH-BERNARD, Madame Emmanuelle LAMARQUE, Madame Marie-Ange LAYER, Madame Nathalie LEBAS, Madame Marie-Claude LERMYTTE-BAVAY, Madame Marie-Sophie LESNE, Madame Brigitte LHOMME, Monsieur Jean-Christophe LORIC, Madame Caroline LUBREZ, Madame Roxane LUNDY, Monsieur Fulvio LUZI, Madame Faustine MALIAR, Madame Manoëlle MARTIN, Madame Fatima MASSAU, Madame Caroline MELONI, Madame Sophie MERLIER-LEQUETTE, Monsieur Gil METTAI, Monsieur Jean-Michel MICHALAK, Madame Martine MIQUEL, Monsieur Frédéric MOTTE, Monsieur Dominique MOYSE, Monsieur Jean-Paul MULOT, Monsieur Loïc PEN, Madame Anne PINON, Madame Patricia PLANCKE, Monsieur Olivier PLANQUE, Monsieur Julien POIX, Madame Patricia POUPART, Madame Laurence PROUVOT, Monsieur Denis PYPE, Madame Catherine QUIGNON, Monsieur Jean-François RAPIN, Monsieur Nicolas RICHARD, Monsieur Laurent RIGAUD, Monsieur Ludovic ROHART, Madame Margaux ROUCHET, Madame Samia SADOUNE, Madame Marianne SECK, Monsieur Antoine SILLANI, Madame Valérie SIX, Monsieur Jean-Louis SOUFFLET, Monsieur Jean-Michel TACCOEN, Monsieur Jean-Philippe TANGUY, Madame Anne-Sophie TASZAREK, Madame Véronique TEINTENIER, Monsieur Grégory TEMPREMANT, Monsieur Ghislain TETARD, Monsieur Benoit TIRMARCHE, Monsieur Philippe TORRE, Madame Bernadette VANNOBEL, Madame Edith VARET, Madame Katy VUYLSTEKER.*

***Pouvoirs donnés** (47) : Monsieur Maxime CABAYE donne pouvoir à Monsieur Jean CAUWEL, Madame Laurence CHARPENTIER donne pouvoir à Madame Aurore COLSON, Monsieur Edouard COURTIAL donne pouvoir à Madame Christine DELEFORTRIE, Monsieur Martin DOMISE donne pouvoir à Madame Mabrouka DHIFALLAH, Monsieur Eric DONNAY donne pouvoir à Madame Mady DORCHIES, Monsieur Eric DURAND donne pouvoir à Monsieur Olivier ENGRAND, Monsieur Luc FOUTRY donne pouvoir à Madame Anne-Sophie FONTAINE, Monsieur Bernard GERARD donne pouvoir à Monsieur Pierre-Emmanuel GIBSON, Madame Nathalie GHEERBRANT donne pouvoir à Madame Sabine FINEZ, Monsieur Franck GONSSE donne pouvoir à Monsieur André GENELLE, Monsieur Yvan HUTCHINSON donne pouvoir à Monsieur Sébastien HUYGHE, Madame Isabelle ITTELET donne pouvoir à Madame Chanez HERBANNE, Monsieur Frédéric LETURQUE donne pouvoir à Madame Marie-Claude LERMYTTE-BAVAY, Madame Frédérique MACAREZ donne pouvoir à Monsieur Fulvio LUZI, Monsieur Emmanuel MAQUET donne pouvoir à Madame Sophie MERLIER-LEQUETTE, Monsieur Frédéric NIHOUS donne pouvoir à Monsieur Olivier PLANQUE.*

Monsieur Guislain CAMBIER donne pouvoir à Madame Valérie SIX, Monsieur Eric DELHAYE donne pouvoir à Madame Christelle DELEBARRE, Madame Stéphanie DUCRET donne pouvoir à Madame Cathy DESFONTAINES, Madame Maryse FAGOT donne pouvoir à Madame Elisabeth GONDY, Monsieur Jean-Paul FONTAINE donne pouvoir à Monsieur Dominique MOYSE, Madame Paulette JUILIEN PEUVION donne pouvoir à Madame Maryse CARLIER, Monsieur Daniel LECA donne pouvoir à Madame Brigitte FOURÉ, Madame Danièle PONCHAUX donne pouvoir à Madame Elisabeth CLOBOURSE, Monsieur Serge SIMÉON donne pouvoir à Monsieur Grégory TEMPREMANT.

Monsieur François DECOSTER donne pouvoir à Monsieur Anthony JOUVENEL, Madame Michèle DUCLOY

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 13494165 - Envoi Préfecture le 13/04/2026 - Retour Préfecture le 13/04/2026

donne pouvoir à Madame Bernadette VANNOBEL, Monsieur Frédéric LEFEBVRE donne pouvoir à Madame Edith VARET.

Madame Régine ANDRIS donne pouvoir à Madame Patricia PLANCKE, Monsieur Pierrick BERTELOOT donne pouvoir à Madame Laurence BARA, Monsieur Bruno BILDE donne pouvoir à Monsieur Paul-Henry HANSEN-CATTA, Madame Émilie BOMMART donne pouvoir à Monsieur Jean-Louis SOUFFLET, Monsieur Laurent BRICE donne pouvoir à Monsieur Carlos DESCAMPS, Madame Odile CASIER donne pouvoir à Madame Marie-Christine DURIEZ, Monsieur Sébastien CHENU donne pouvoir à Monsieur Michel GUINIOT, Monsieur Philippe EYMERY donne pouvoir à Madame Joëlle GARAULT, Madame Sarah FLAMANT donne pouvoir à Monsieur Alexandre DUFOSSET, Madame Audrey HAVEZ donne pouvoir à Monsieur Philippe TORRE, Monsieur Alban HEUSÈLE donne pouvoir à Madame Nathalie BILLET, Monsieur Alexandre MAESEELE donne pouvoir à Madame Huguette FATNA, Monsieur Philippe THÉVENIAUD donne pouvoir à Monsieur Jean-Philippe TANGUY.

Madame Marine TONDELIER donne pouvoir à Monsieur Alexandre COUSIN.

Monsieur Bernard BAUDE donne pouvoir à Madame Marie-Ange LAYER, Monsieur Martial BEYAERT donne pouvoir à Monsieur Loïc PEN, Madame Sandrine GOMBERT donne pouvoir à Madame Héloïse DHALLUIN, Monsieur Serge MARCELLAK donne pouvoir à Madame Samia SADOUNE, Monsieur Benjamin SAINT-HUILE donne pouvoir à Madame Margaux ROUCHET.

***N'ont pas participé au vote** (30) : Monsieur Bruno BILDE, Monsieur Sébastien CHENU, Madame Elodie CLOEZ, Monsieur Christophe COULON, Monsieur Alexandre COUSIN, Monsieur Arnaud DE RIGNÉ, Madame Jennifer DE TEMMERMAN, Madame Sandra DELANNOY, Monsieur Pascal DEMARTHE, Monsieur Martin DOMISE, Monsieur Alexandre DUFOSSET, Madame Christine ENGRAND, Monsieur Daniel FASQUELLE, Madame Virginie FENAIN, Madame Sarah FLAMANT, Madame Nathalie GHEERBRANT, Monsieur Michel GUINIOT, Monsieur Paul-Henry HANSEN-CATTA, Madame Sarah KERRICH-BERNARD, Monsieur Frédéric LETURQUE, Monsieur Fulvio LUZI, Monsieur Serge MARCELLAK, Madame Caroline MELONI, Monsieur Gil METTAI, Madame Catherine QUIGNON, Madame Samia SADOUNE, Monsieur Jean-Philippe TANGUY, Monsieur Ghislain TETARD, Monsieur Philippe THÉVENIAUD, Madame Marine TONDELIER.*

Rectifications de vote suite à la fiche de signalement (2) : Monsieur Christophe COULON, Monsieur Frédéric LETURQUE.

***Absents** (2) : Madame Zahia HAMDANE, Monsieur Adrien NAVE.*

Pour le Président du Conseil régional et par délégation
la Directrice générale des services
Audrey DEMARETZ

Xavier BERTRAND
Président du Conseil régional

DECISION DE LA SP :

ADOPTE A L'UNANIMITE DES SUFFRAGES EXPRIMES

ANNEXE DE LA DELIBERATION N° 2026.00200

NOM DE L'OPERATION : Approbation des Contrats Opérationnel de Mobilité (COM) du Bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale

Raison Sociale : Région Hauts-de-France
Adresse : 151 Avenue du Président Hoover 59 555 LILLE CEDEX

PRESENTATION DU PROJET :

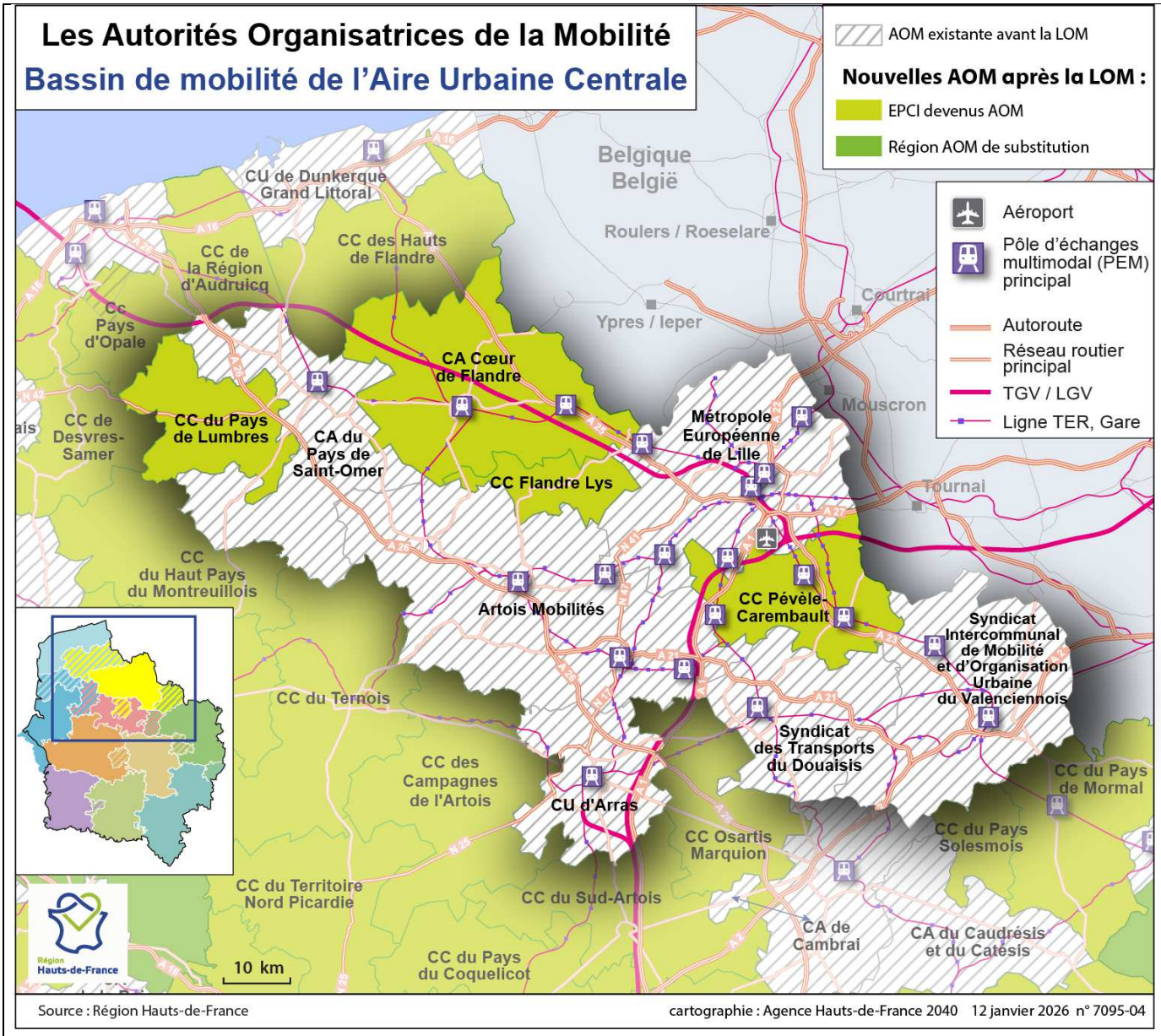
La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) de 2019 a introduit l'obligation d'élaborer des Contrats Opérationnels de Mobilité (COM) et des Plans d'Actions communs en matière de Mobilité Solidaire (PAMS).

La Région Hauts-de-France a décidé d'élaborer simultanément les COM et les PAMS sur chaque bassin. Cette approche unique au niveau national 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. Ainsi, un COM et un PAMS doivent être élaborés à l'échelle de chaque bassin de mobilité dont les contours ont été arrêtés par la Région par délibération du 27 janvier 2022.

Les COM visent à définir les modalités de l'action commune des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) ainsi que les modalités de coordination avec les gestionnaires de voiries et d'infrastructures pour créer et organiser des conditions favorables au développement des mobilités. Conformément à l'article L. 1215-2 du Code des transports, la Région en pilote l'élaboration et a mis en place une concertation avec notamment les Autorités Organisatrices de la Mobilité, le Syndicat Mixte des Mobilités en Hauts-de-France, les Départements du Nord et du Pas-de-Calais, les services de l'Etat, et SNCF Gares et Connexions.

Le présent contrat concerne le bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 13494165 *- Envoi Préfecture le* 13/04/2026 *- Retour Préfecture le* 13/04/2026



Concernant l'élaboration de ce contrat, plus de deux années de travail ont été nécessaires afin de concevoir et identifier les travaux à mener. La démarche d'élaboration s'est décomposée en deux temps avec une première phase de diagnostic et une seconde phase permettant d'identifier les actions réalisables ou engageables sur la période 2026-2029.

Le bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale est singulier puisqu'il est le plus grand des Hauts-de-France, aussi bien en termes de superficie que de population (environ 2 900 000 habitants). Ce bassin est un territoire multipolaire, avec une capitale régionale (la métropole lilloise) et sept pôles d'envergure régionale. L'Aire Urbaine Centrale bénéficie d'infrastructures de transport denses et structurantes ainsi qu'un maillage de services de transports urbains et régionaux particulièrement développé. Les flux de mobilité sont très intenses en interne du bassin mais également très significatifs entre bassins de mobilité et transfrontaliers.
Une particularité supplémentaire du bassin Aire Urbaine Centrale concerne la mise en place du futur Service Express Régional Métropolitain (SERM) Hauts-de-France, dont les travaux auront des répercussions fortes sur la mobilité de ce territoire.

Sur la base d'un diagnostic co-construit, les acteurs de ce bassin ont défini collectivement quatre enjeux, communs au COM et au PAMS, qui correspondent à autant de défis à relever dans les territoires en matière de mobilité. :

- Enjeu 1 : La valorisation des services et la diffusion de l'information pour les habitants et les acteurs relais
- Enjeu 2 : Une coordination optimale des acteurs de la mobilité
- Enjeu 3 : De nouvelles solutions de mobilité, complémentaires, adaptées aux territoires et aux différents publics
- Enjeu 4 : L'amélioration des connexions entre les territoires, en anticipant le SERM

Afin de répondre à ces quatre enjeux, les partenaires proposent des actions, regroupées au sein des différentes thématiques qui relèvent du chef de filât mobilité et intermodalité :

- **La coordination des acteurs et la complémentarité des offres**

Des actions visent en priorité à améliorer et à renforcer les échanges entre les partenaires dans l'objectif d'une meilleure articulation des offres de mobilité. Il conviendra par exemple pour la Région d'informer les acteurs locaux sur les process d'évolutions des offres régionales ou encore que les outils du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France (SMHdF) soient mieux valorisés. La coordination des acteurs est primordiale pour améliorer l'accessibilité à la métropole lilloise et développer l'offre de mobilité entre les autres grands pôles urbains du bassin Aire Urbaine Centrale, sans attendre le SERM Hauts-de-France.

- **La communication, l'information et les données**

Comme démontré lors de la phase diagnostic, la question de l'information et de la communication est majeure. Les services de mobilité sont en effet peu voire pas connus sur les territoires. Aussi, les actions relevant de cette catégorie ont pour objectif d'améliorer la connaissance des services existants en s'appuyant sur les outils et canaux d'information des différentes partenaires, tout particulièrement ceux du SMHdF.
La thématique de la mobilité transfrontalière est également traitée, avec le constat d'un manque d'information et de lisibilité des services de mobilité transfrontalière.

- **La distribution et la billettique**

Concernant cette thématique, des actions visent en priorité à s'appuyer sur les démarches partenariales et les outils existants afin de poursuivre leur développement et ainsi atteindre une interopérabilité des systèmes à l'échelle de chaque bassin et sur l'ensemble du territoire régional.

- **Les infrastructures, les PEM et les aires de mobilités**

Pour développer et moderniser les infrastructures, plusieurs actions sont envisagées concernant les nœuds de transport (PEM et aires de covoiturage) et les infrastructures cyclables.
Pour les pôles d'échanges multimodaux (PEM), il s'agira de définir collectivement les leviers techniques et financiers permettant la concrétisation des projets, en cohérence avec le référentiel et le cahier de préconisations validés par l'Assemblée Régionale le 13 octobre 2023. Par ailleurs, l'identification de nouveaux sites nécessitant des aménagements pour améliorer leur fonctionnement et leur accessibilité pourra être envisagée.

- **Les « nouveaux services »**

Au-delà des transports classiques (TER, cars, bus, etc.), de nouveaux services de mobilité doivent aussi être proposés aux habitants. A ce titre, différentes actions ont pu être identifiées afin de proposer des alternatives à l'autosolisme. Un accompagnement des territoires pourra être mis en place pour faciliter le développement de services de mobilité partagée (autopartage ou covoiturage). Les territoires pourront notamment s'appuyer sur la plateforme Pass Pass covoiturage développée par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France permettant la mise en relation des personnes.
Enfin, les partenaires continueront leurs travaux relatifs au « dernier kilomètre » pour valoriser la pratique quotidienne du vélo.

CONTRIBUTION DU PROJET A LA FEUILLE DE ROUTE REV3 :

Cette opération contribue à REV3 au travers de la mise en œuvre d'actions en faveur de la mobilité des habitants. En effet, elle permet de répondre, pour tout ou partie, à l'axe sectoriel 4 de la feuille de route rev3 en matière de mobilité durable.
L'opération s'inscrit pleinement dans la feuille de route REV3 au titre du report modal.

Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131416-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

Pour rendu exécutoire

A Lille, le 14 oct. 2026
Le Président de la Métropole Européenne de Lille
Pour le Président
Le Directeur
Arnaud FICOT

26-C-0139

Séance du vendredi 9 octobre 2026

DELIBERATION DU CONSEIL

PLAN D'ACTION COMMUN EN MATIERE DE MOBILITE SOLIDAIRE (PAMS) DU BASSIN DE MOBILITE DE L'AIRE URBAINE CENTRALE (AUC) - APPROBATION ET AUTORISATION DE SIGNATURE

Vu l'article L. 1215-3 du Code des Transports ;

Vu la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientations des mobilités (LOM) ;

Vu la délibération n° 2026.00107 du Conseil régional du 05 février 2026 approuvant le Plan d'Action commun en matière de Mobilité Solidaire du Bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale (AUC) ;

I. Exposé des motifs

La loi LOM confie aux Régions et aux Départements concernés, le pilotage de l'élaboration des Plans d'Action communs en matière de Mobilité Solidaire (PAMS) permettant aux acteurs d'un même bassin de mobilité de se coordonner pour accompagner les personnes vulnérables dans leurs déplacements quotidiens, notamment pour accéder à l'emploi.

Cette élaboration doit associer les organismes publics et privés intervenant dans l'accompagnement des personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi que des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite.

Le Plan d'Action commun en matière de Mobilité Solidaire (PAMS) 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 à tout jeune en contrat d'apprentissage.

La métropole européenne de Lille (MEL) a pleinement été partie prenante de l'élaboration du PAMS à l'occasion des comités techniques et des comités de pilotage organisés dans ce cadre pour le Bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale (AUC). Plusieurs directions métropolitaines ont été mobilisées dans les cadres techniques d'échanges pour consolider les éléments constitutifs du PAMS (diagnostic / enjeux et plan d'action), permettant d'articuler au mieux ces éléments avec les orientations des politiques métropolitaines et actions métropolitaines.

En complément de ces temps d'échanges, la MEL a participé aux enquêtes menées par la Région auprès des Établissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) et des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM), portant sur la mobilité, les services de transport et les dispositifs de mobilité solidaire déployés sur leur territoire.

La MEL a également participé aux ateliers et sous-groupes techniques organisés.

Enfin, les opérateurs locaux de mobilité comme les plateformes de mobilité (MobiliMEL comprise) ont été associés.

Ces échanges et ateliers ont permis de recenser l'ensemble des actions portées par les EPCI et AOM en présence, notamment celles de la MEL, afin de les intégrer et de les mettre en valeur au sein du PAMS.

Au terme de deux années de construction avec les acteurs, la Région Hauts-de-France a approuvé, par délibération du 05 février 2026, le Plan d'Action commun en matière de Mobilité Solidaire du Bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale (AUC) qui regroupe 10 AOM et 14 EPCI.

Suite à cette approbation, la Région a invité l'État, les Départements du Nord et du Pas-de-Calais, les Autorités Organisatrices de la Mobilité du bassin et le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France à signer le PAMS du Bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale (AUC), annexé à la présente délibération.

Le Plan d'Action commun en matière de Mobilité Solidaire de l'Aire Urbaine Centrale, vise à valoriser et à mieux faire connaître les dispositifs et les services existants, à travers la mise en œuvre de 22 actions, contribuant à la satisfaction de 4 enjeux :

<u>Enjeu n° 1 : la valorisation des services de mobilité et la diffusion de l'information pour les habitants et les acteurs relais</u>

Pour permettre de répondre à cet enjeu, plusieurs actions sont identifiées :
- le recensement et la centralisation de l'information sur l'ensemble des dispositifs de mobilité solidaire ;
- l'amélioration de l'information et l'orientation à la mobilité en sensibilisant les maisons France Services, les maisons départementales des solidarités (MDS), les épiceries sociales et solidaires, les acteurs de la santé, les bureaux de vente de titres de transports en commun, les missions locales ou encore les agences France Travail…) en contact avec les publics ayant besoin d'être informés.

<u>Enjeu n° 2 : une coordination optimale des acteurs de la mobilité</u>

Pour permettre de répondre à cet enjeu, plusieurs actions sont identifiées :
- la définition d'une gouvernance de la mobilité solidaire sur le bassin ;

Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131416-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

- le renforcement de l'accompagnement et la coordination des acteurs de la mobilité solidaire grâce à des plateformes de mobilité ;
- le développement, l'information et la coordination territoriale des dispositifs d'aide aux changements de comportement ;
- le suivi et l'évaluation des actions du PAMS.

Enjeu n° 3 : de nouvelles solutions de mobilité complémentaires et adaptées aux territoires et aux différents publics

Pour permettre de répondre à cet enjeu, plusieurs actions sont identifiées :

- la mobilisation des leviers de financement existants pour développer des actions complémentaires ;
- l'adaptation des offres existantes aux problématiques de mobilité des publics les plus vulnérables ;
- le travail sur la mobilité de tous les publics (jeunes, apprentis, séniors, personnes à mobilité réduite, personnes en situation de handicap, demandeurs d'emploi, stagiaires de la formation professionnelle) ;
- la définition d'une offre idéale d'accompagnement de mobilité solidaire maillant tout le bassin ;
- la mobilité inversée sur le bassin, à savoir la mobilité qui consiste à rapprocher les biens et services des publics en les « faisant venir » jusqu'au domicile ou à proximité ;
- l'égalité entre les femmes et les hommes dans l'accès à la mobilité.

Enjeu n° 4 : l'amélioration des connexions entre les territoires

Pour permettre de répondre à cet enjeu, plusieurs actions sont identifiées :
- l'anticipation du Service Express Régional Métropolitain (SERM) Hauts-de-France par l'amélioration de l'intermodalité solidaire entre les territoires du bassin ;
- l'amélioration de la mobilité du public résidant au sein des quartiers prioritaires de la politique de la ville ;
- la facilitation et le maintien dans l'emploi dans les filières professionnelles en tension ;
- l'accès aux opportunités d'emplois des grands projets sur le bassin et à proximité ;
- la facilitation de l'accès aux formations et à l'emploi transfrontaliers.

L'ensemble des informations (périmètre des bassins de mobilité, délibérations régionales, PAMS par bassin…) relatif aux différents Plans d'Action communs en matière de Mobilité Solidaire approuvés par la Région Hauts-de-France, est disponible sur le site internet Hauts-de-France mobilités, onglet « s'informer ».

Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131416-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

II. Dispositif décisionnel

Par conséquent, la commission principale Transports, Mobilité, Accessibilité, Prévention, Sécurité consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) d'approuver le Plan d'Action commun en matière de Mobilité Solidaire (PAMS) du bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale ;

2) d'autoriser Monsieur le Président ou son représentant délégué à signer ce PAMS.

Résultat du vote : ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ DES SUFFRAGES EXPRIMÉS

M. Florian VERTRIEST et M. Nassim SIDHOUM s'étant abstenus.
Mme Tahina BOTTON, M. Vincent DUCOURAU, M. David GUIRAUD, M. Hakim KHITER, Mme Myriam CAU, Mme Lahouaria ADDOUCHE, M. Dalil DIAB, Mme Emilie CROES, M. Ugo BERNALICIS, Mme Fatima BENSLIMAN, M. Samir OUANES, Mme Camir KERIFA, M. Mehdi MASSROUR, Mme Khadija GORWA-GHOMARI, M. Roland D'ARGY, Mme Julie GARCIA, M. Patrick KOLEBACKI n'ayant pas pris part au vote.
Le groupe Gauche Métropolitaine n'ayant pas pris part au vote.

REGION
HAUTS-DE-FRANCE
SÉANCE PLÉNIÈRE
DU CONSEIL REGIONAL

Délibération n° 2026.00107

Réunion du 5 février 2026

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

Exercice Budgétaire : 2026

Fonction : 828 AUTRES TRANSPORTS

Direction : DIMCSNE

Thème : C03.01 Transports

Objet : Approbation du Plan d'Action commun en matière de Mobilité Solidaire (PAMS) du Bassin de mobilité de Aire Urbaine Centrale (AUC)

Le conseil régional, dûment convoqué par son Président et réuni le 5 février 2026, à 09:00, salle de l'hémicycle - 151 Avenue du Président Hoover à Lille, sous la présidence de Xavier Bertrand, Président du conseil régional,

Vu le code général des collectivités territoriales,

Vu le code des transports et son article L 1215-3,

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

Vu la délibération n°2020.02154 de la commission permanente du 10 décembre 2020 relative à l'adoption de la délibération-cadre sur l'accompagnement des plateformes de mobilité,

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

Vu la délibération n°2022.01176 de la commission permanente du 22 novembre 2022 relative au soutien des plateformes de mobilité modifiant la délibération-cadre n°2020.02154 de la commission permanente du 10 décembre 2020 sur l'accompagnement des plateformes de mobilité,

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

Vu la délibération n°2023.01317 de la commission permanente du 22 octobre 2023 relative au soutien des plateformes de mobilité modifiant la délibération-cadre n°2020.02154 de la commission permanente du 10 décembre 2020 sur l'accompagnement des plateformes de mobilité,

Vu la délibération n°2024.01087 du Conseil régional du 20 juin 2024 actualisant la Feuille de route 2022/2027 Rev3, transformons les Hauts-de-France,

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

Vu la délibération.2024.02031 du Conseil régional en date du 12 décembre 2024, portant sur l'approbation du Plan d'Action commun en matière de Mobilité Solidaire (PAMS) du Bassin de mobilité du Grand Amiénois-Grand Roye.

Vu la délibération.2025.00222 du Conseil régional en date du 30 janvier 2025, portant sur l'approbation du Plan d'Action commun en matière de Mobilité Solidaire (PAMS) du Bassin de mobilité Est de l'Oise.

Vu la délibération.2025.00226 du Conseil régional en date du 30 janvier 2025, portant sur l'approbation du Plan d'Action commun en matière de Mobilité Solidaire (PAMS) du Bassin de mobilité Littoral Nord.

Vu la délibération.2025.00409 du Conseil régional en date du 20 mars 2025, portant sur l'approbation du Plan d'Action commun en matière de Mobilité Solidaire (PAMS) du Bassin de mobilité du Saint-Quentinois.

Vu la délibération n° 2026.00107 du Conseil régional du 20 mars 2025 relatif à l' Engagement de la Région Hauts-de-France au titre de l'acte III du « Pacte pour la Réussite de la Sambre - Avesnois - Thiérache

Vu la délibération.2025.01174 du Conseil régional en date du 9 octobre 2025, portant sur l'approbation du Plan d'Action commun en matière de Mobilité Solidaire (PAMS) du Bassin de mobilité de l'Ouest de l'Oise.

Vu la délibération.2025.01180 du Conseil régional en date du 9 octobre 2025, portant sur l'approbation du Plan d'Action commun en matière de Mobilité Solidaire (PAMS) du Bassin de mobilité du Sud de l'Aisne.

Vu la délibération 2025.01460 de la Commission permanente en date du 27 novembre 2025, portant sur l'approbation du Plan d'Action commun en matière de Mobilité Solidaire (PAMS) du Bassin de mobilité de l'Arrageois.

Vu la délibération 2025.01620 de la Commission permanente en date du 12 décembre 2025, portant sur l'approbation du Plan d'Action commun en matière de Mobilité Solidaire (PAMS) du Bassin de mobilité du Hainaut-Cambrésis – Thiérache.

Vu l'ensemble des décisions budgétaires, adoptées jusqu'à ce jour,

Vu l'avis émis par la commission Transports, mobilité, grandes infrastructures de transport, économie portuaire, affaires maritimes

PREAMBULE :

La loi d'orientation des mobilités (LOM) 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.

Parce que c'est un outil qui lui permet d'atteindre de manière opérationnelle des objectifs fixés dans son Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET), la Région Hauts-de-France est particulièrement volontariste pour mener cette démarche qui s'inscrit également dans son rôle de chef de filât mobilité. C'est ainsi la première Région à avoir engagé ces travaux sur l'ensemble de ses bassins de mobilité, en lien étroit avec les cinq Départements et l'Etat, avec le concours du Commissariat à la lutte contre la pauvreté, qui cofinancent l'assistance à maitrise d'ouvrage.

A l'issue de près de deux ans d'échanges et de réflexions, le PAMS de l'Aire Urbaine Centrale peut être signé par l'Etat, la Région, les Départements du Nord et du Pas-de-Calais, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France et les dix 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 vingt-deux actions retenues 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.

DECIDE

Par 150 « Pour », 0 « Contre », 0 « Abstention »

Au titre du programme DIMCSNE – 88800002 – Mobilité inclusive

<u>D'APPROUVER</u> :

- Le Plan d'Action commun en matière de Mobilité Solidaire (PAMS) du Bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale joint en annexe.

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 13091523 *- Envoi Préfecture le* 06/02/2026 *- Retour Préfecture le* 06/02/2026

AUTORISE

Monsieur le Président du Conseil Régional à finaliser sous réserves de modifications non substantielles, et à signer le Plan d'Action commun en matière de Mobilité Solidaire (PAMS) du Bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale ainsi que tous les actes juridiques, administratifs et correspondants.

***Présents** (143) : Madame Laurence BARA, Madame Florence BARISEAU, Monsieur Jean-Pierre BATAILLE, Monsieur Bernard BAUDE, Madame Laure BAZAN, Monsieur Philippe BEAUCHAMPS, Monsieur Xavier BERTRAND, Madame Valérie BIEGALSKI, Monsieur Bruno BILDE, Madame Anne-Sophie BOISSEAUX, Madame Émilie BOMMART, Monsieur Laurent BRICE, Monsieur Yannick BROHARD, Monsieur Cédric BRUN, Madame Sylvaine BRUNET, Monsieur Yves BUTEL, Monsieur Maxime CABAYE, Madame Maryse CARLIER, Monsieur Philippe CARON, Madame Odile CASIER, Monsieur Jean CAUWEL, Madame Laurence CHARPENTIER, Madame Elisabeth CLOBOURSE, Madame Elodie CLOEZ, Madame Aurore COLSON, Monsieur Christophe COULON, Monsieur Edouard COURTIAL, Monsieur Alexandre COUSIN, Monsieur Arnaud DE RIGNÉ, Madame Jennifer DE TEMMERMAN, Monsieur Arnaud DECAGNY, Monsieur François DECOSTER, Madame Marie-Noëlle DELAIRE, Madame Sandra DELANNOY, Madame Christelle DELEBARRE, Madame Christine DELEFORTRIE, Monsieur Eric DELHAYE, Monsieur Pascal DEMARTHE, Monsieur Carlos DESCAMPS, Madame Cathy DESFONTAINES, Monsieur François DESHAYES, Madame Héloïse DHALLUIN, Madame Mabrouka DHIFALLAH, Monsieur Martin DOMISE, Monsieur Eric DONNAY, Madame Mady DORCHIES, Madame Nathalie DROBINOHA, Madame Michèle DUCLOY, Madame Véronique DUMONT-DESEIGNE, Monsieur Eric DURAND, Madame Marie-Christine DURIEZ, Monsieur Hakim ELAZOUZI, Monsieur Olivier ENGRAND, Madame Christine ENGRAND, Madame Maryse FAGOT, Monsieur Daniel FASQUELLE, Madame Huguette FATNA, Madame Virginie FENAIN, Madame Sabine FINEZ, Madame Sarah FLAMANT, Madame Anne-Sophie FONTAINE, Monsieur Jean-Paul FONTAINE, Madame Brigitte FOURÉ, Madame Joëlle GARAULT, Monsieur André GENELLE, Monsieur Bernard GERARD, Monsieur Pierre-Emmanuel GIBSON, Madame Sandrine GOMBERT, Madame Elisabeth GONDY, Monsieur Franck GONSSE, Monsieur Michel GUINIOT, Madame Zahia HAMDANE, Monsieur Paul-Henry HANSEN-CATTA, Monsieur Guy HARLÉ D'OPHOVE, Madame Audrey HAVEZ, Madame Chanez HERBANNE, Madame Samira HERIZI, Monsieur Alban HEUSÈLE, Monsieur Yvan HUTCHINSON, Monsieur Thomas HUTIN, Monsieur Sébastien HUYGHE, Madame Isabelle ITTELET, Madame Nelly JANIER DUBRY, Madame Claire JOLY, Monsieur Simon JOMBART, Monsieur Anthony JOUVENEL, Madame Paulette JUILIEN PEUVION, Madame Marie-Ange LAYER, Madame Nathalie LEBAS, Monsieur Daniel LECA, Monsieur Frédéric LEFEBVRE, Madame Marie-Claude LERMYTTE-BAVAY, Madame Marie-Sophie LESNE, Madame Brigitte LHOMME, Monsieur Jean-Christophe LORIC, Madame Caroline LUBREZ, Madame Roxane LUNDY, Monsieur Fulvio LUZI, Madame Frédérique MACAREZ, Monsieur Alexandre MAESEELE, Madame Faustine MALIAR, Monsieur Emmanuel MAQUET, Monsieur Serge MARCELLAK, Madame Manoëlle MARTIN, Madame Fatima MASSAU, Madame Caroline MELONI, Madame Sophie MERLIER-LEQUETTE, Monsieur Gil METTAI, Monsieur Jean-Michel MICHALAK, Monsieur Frédéric MOTTE, Monsieur Frédéric NIHOUS, Monsieur Loïc PEN, Madame Anne PINON, Madame Patricia PLANCKE, Monsieur Olivier PLANQUE, Monsieur Julien POIX, Madame Danièle PONCHAUX, Madame Patricia POUPART, Madame Laurence PROUVOT, Monsieur Denis PYPE, Madame Catherine QUIGNON, Monsieur Jean-François RAPIN, Monsieur Nicolas RICHARD, Monsieur Laurent RIGAUD, Monsieur Ludovic ROHART, Madame Samia SADOUNE, Monsieur Benjamin SAINT-HUILE, Madame Marianne SECK, Monsieur Antoine SILLANI, Monsieur Serge SIMÉON, Madame Valérie SIX, Monsieur Jean-Louis SOUFFLET, Monsieur Jean-Michel TACCOEN, Madame Anne-Sophie TASZAREK, Monsieur Grégory TEMPREMANT, Monsieur Ghislain TETARD, Monsieur Philippe THÉVENIAUD, Monsieur Benoit TIRMARCHE, Madame Marine TONDELIER, Monsieur Philippe TORRE, Madame Bernadette VANNOBEL, Madame Edith VARET, Madame Katy VUYLSTEKER.*

***Pouvoirs donnés** (27) : Madame Natacha BOUCHART donne pouvoir à Madame Faustine MALIAR, Madame Nadège BOURGHELLE-KOS donne pouvoir à Madame Sylvaine BRUNET, Monsieur Nicolas CAPRON donne pouvoir à Monsieur Maxime CABAYE, Monsieur Franck DHERSIN donne pouvoir à Monsieur François DESHAYES, Monsieur Luc FOUTRY donne pouvoir à Madame Anne-Sophie FONTAINE, Madame Nathalie GHEERBRANT donne pouvoir à Monsieur André GENELLE, Madame Emmanuelle LAMARQUE donne pouvoir à Monsieur Simon JOMBART, Monsieur Frédéric LETURQUE donne pouvoir à Madame Caroline LUBREZ, Madame Martine MIQUEL donne pouvoir à Monsieur Olivier PLANQUE, Monsieur Jean-Paul MULOT donne pouvoir à Monsieur Frédéric NIHOUS, Madame Véronique TEINTENIER donne pouvoir à Madame Florence BARISEAU.*

Monsieur Guislain CAMBIER donne pouvoir à Monsieur Jean-Michel MICHALAK, Madame Stéphanie DUCRET donne pouvoir à Monsieur Daniel LECA, Madame Amel GACQUERRE donne pouvoir à Monsieur Hakim ELAZOUZI, Monsieur Dominique MOYSE donne pouvoir à Madame Elisabeth CLOBOURSE.

Madame Régine ANDRIS donne pouvoir à Madame Odile CASIER, Monsieur Pierrick BERTELOOT donne pouvoir à Madame Joëlle GARAULT, Madame Nathalie BILLET donne pouvoir à Monsieur Jean-Louis SOUFFLET, Monsieur Sébastien CHENU donne pouvoir à Monsieur Michel GUINIOT, Monsieur Alexandre DUFOSSET donne

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026

pouvoir à Madame Patricia PLANCKE, Monsieur Philippe EYMERY donne pouvoir à Madame Laurence BARA, Monsieur Adrien NAVE donne pouvoir à Monsieur Carlos DESCAMPS, Monsieur Jean-Philippe TANGUY donne pouvoir à Monsieur Arnaud DE RIGNÉ.

Madame Karima DELLI donne pouvoir à Monsieur Thomas HUTIN.

Monsieur Martial BEYAERT donne pouvoir à Madame Catherine QUIGNON, Madame Sarah KERRICH-BERNARD donne pouvoir à Monsieur Serge MARCELLAK, Madame Margaux ROUCHET donne pouvoir à Madame Sandrine GOMBERT.

***N'ont pas participé au vote (**20**) :** Madame Nathalie BILLET, Monsieur Arnaud DE RIGNÉ, Madame Sandra DELANNOY, Madame Karima DELLI, Madame Stéphanie DUCRET, Madame Christine ENGRAND, Madame Virginie FENAIN, Monsieur André GENELLE, Madame Nathalie GHEERBRANT, Madame Zahia HAMDANE, Monsieur Paul-Henry HANSEN-CATTA, Monsieur Thomas HUTIN, Madame Claire JOLY, Monsieur Daniel LECA, Madame Manoëlle MARTIN, Monsieur Gil METTAI, Madame Marianne SECK, Monsieur Serge SIMÉON, Monsieur Jean-Louis SOUFFLET, Monsieur Jean-Philippe TANGUY.*

Absents (**0**) :

Pour le Président du Conseil régional et par délégation
la Directrice générale des services
Audrey DEMARETZ

Xavier BERTRAND
Président du Conseil régional

DECISION DE LA SP :

ADOPTE A L'UNANIMITE DES SUFFRAGES EXPRIMES

Acte Certifié Exécutoire –Télétransmission 13091523 *- Envoi Préfecture le* 06/02/2026 *- Retour Préfecture le* 06/02/2026

ANNEXE DE LA DELIBERATION N°2025.00107

NOM DE L'OPERATION : Approbation du Plan d'Action commun en matière de Mobilité Solidaire (PAMS) du Bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale (AUC)
Raison Sociale : Région Hauts-de-France

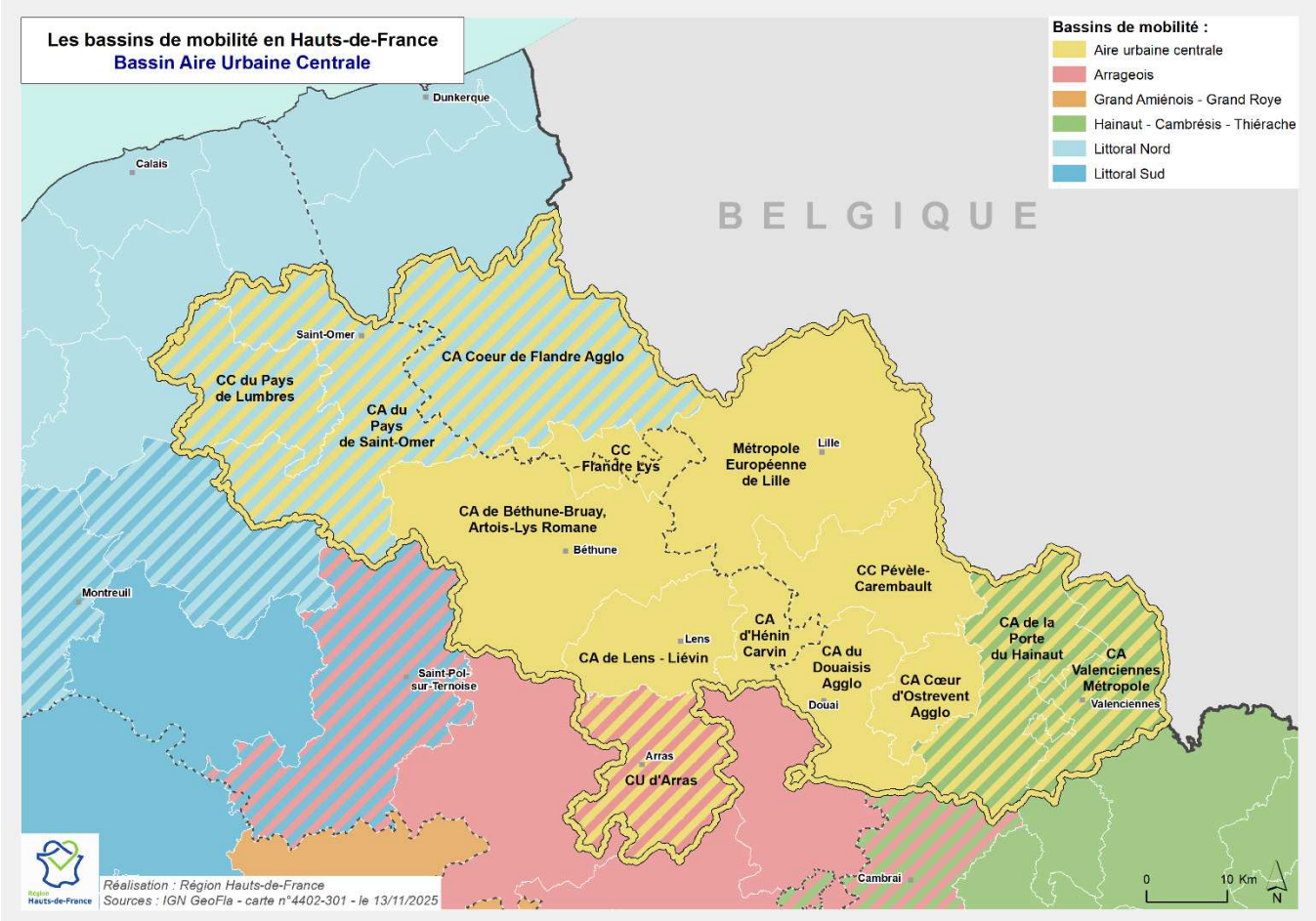
Adresse : 151 Avenue du Président Hoover 59555 LILLE CEDEX
Représentant légal : M. Xavier Bertrand

PRESENTATION DU PROJET :

La loi d'orientation des mobilités (LOM) de 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 et les personnes à la recherche d'un emploi.

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 organismes accompagnant les publics vulnérables.

Un PAMS doit être élaboré à l'échelle de chaque bassin de mobilité dont les contours ont été arrêtés par la Région par délibération du 27 janvier 2022. Le présent plan d'actions concerne le bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale.



En Hauts-de-France, les Départements et la Région se sont accordés pour copiloter l'élaboration des PAMS.
À ce binôme Départements-Région voulu par la LOM est venu se joindre l'État, avec le concours du Commissariat à la lutte contre la pauvreté. Ce partenariat se concrétise par le cofinancement d'une assistance à maîtrise d'ouvrage permettant de mener la démarche sur l'ensemble des bassins.

Il a été décidé d'élaborer simultanément les PAMS et les contrats opérationnels de mobilité (COM). Ils s'intéressent aux moyens de faciliter les déplacements intermodaux et de relier tous les territoires aux réseaux structurants.
Cette approche 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.

Pour assurer le lien avec la démarche d'élaboration du COM, les autorités organisatrices de la mobilité (AOM et le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France sont venus compléter le noyau dur des copilotes. Le comité de pilotage pour l'élaboration du PAMS s'est constitué des structures signataires ainsi que de France Travail, de la Caisse d'Allocations Familiales (CAF), des services de l'Etat (DREAL, DREETS), des Groupements Européens de Coopération Territoriale (GECT) et du CESER. Le comité technique a rassemblé les mêmes partenaires ainsi que les agences d'urbanisme les associations impliquées sur la thématique mobilité, les plateformes de mobilité, les missions locales…

Deux ans ont été nécessaires pour concevoir le plan d'actions. La 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.

Sur la base d'un diagnostic co-construit, les acteurs du bassin de l'Aire Urbaine Centrale ont défini collectivement quatre enjeux qui correspondent à autant de défis à relever dans ce territoire en matière de mobilité, plus particulièrement pour répondre aux besoins des personnes vulnérables.

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

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 actions identifiées pour répondre à ce premier enjeu sont les suivantes :

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

- **Enjeu 2 : Une coordination optimale des acteurs de la mobilité**

Certes, il existe de nombreux dispositifs qui pourraient répondre en grande partie aux besoins liés à la mobilité solidaire s'ils étaient mieux connus. Néanmoins, les différents acteurs et dispositifs présents sur le territoire de l'Aire Urbaine Centrale gagneraient à mieux se cordonner pour être plus efficients.
La démarche d'élaboration des PAMS a insufflé une dynamique nouvelle, très appréciée, qu'il convient de maintenir pour consolider cet écosystème de la mobilité solidaire. Lors des différents événements réalisés à cette échelle du bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale, les 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…

Les actions proposées permettant de répondre à ce deuxième enjeu sont les suivantes :

- Définir la gouvernance de la mobilité solidaire sur le bassin ;
- Renforcer l'accompagnement et la coordination des acteurs de la mobilité solidaire grâce à des plateformes de mobilité ;
- Développer, faire connaître et coordonner territorialement les dispositifs d'aide aux changements de comportement ;
- Suivre et évaluer les actions du PAMS.

- **Enjeu 3 : De nouvelles solutions de mobilité, complémentaires, adaptées aux territoires 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 Aire Urbaine Centrale.
Il convient également de proposer des dispositifs complémentaires spécifiques pour les publics vulnérables qui ne trouvent pas de solution adaptée à leurs problématiques de mobilités.

Des actions ont été travaillées collectivement pour répondre à ce troisième enjeu :

-
- Mobiliser les leviers de financement existants pour développer des actions complémentaires ;
- Adapter les offres existantes aux problématiques de mobilité des publics les plus vulnérables ;
- Favoriser la mobilité de tous les publics : les jeunes, les apprentis, les séniors, les personnes à mobilité réduite et les personnes en situation de handicap, les demandeurs d'emploi et les stagiaires de la formation professionnelle ;
- Définir et tendre vers une offre idéale de l'accompagnement de mobilité solidaire maillant tout le bassin ;
- Impulser la mobilité inversée sur le bassin ;
- Favoriser l'égalité entre les femmes et les hommes dans l'accès à la mobilité.

• **Enjeu 4 : L'amélioration des connexions entre les territoires, en anticipant le SERM**

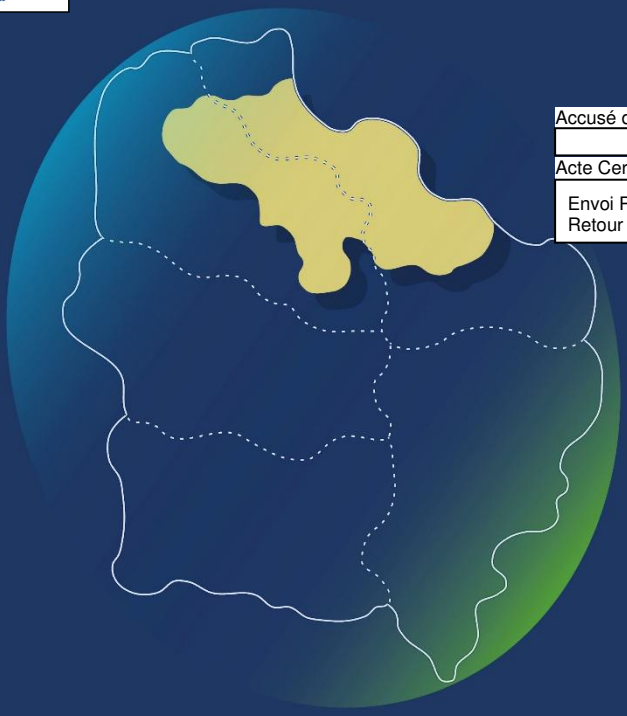
Pour répondre à cet enjeu de la mobilité entre les différents territoires, plusieurs actions sont proposées dans le cadre du PAMS de l'Aire Urbaine Centrale :
- Travailler sur les enjeux d'intermodalité solidaire entre les territoires du bassin ;
- Améliorer la mobilité du public habitant des Quartiers Prioritaires de la politique de la Ville (QPV) ;
- Lever les freins de la mobilité pour faciliter l'accès et le maintien dans l'emploi dans les filières professionnelles en tension ;
- Préparer et favoriser l'accès aux opportunités d'emplois des grands projets sur le bassin et à proximité ;
- Faciliter l'accès aux formations et à l'emploi transfrontaliers.

Ainsi, ce PAMS met l'accent sur la nécessité de valoriser et de mieux faire connaître les nombreux dispositifs et services existants. Il permet de s'inscrire dans la dynamique initiée par son élaboration pour renforcer l'écosystème de la mobilité solidaire, poser les bases solides d'un partenariat en mettant l'accent sur l'importance de la coordination et de l'implication de tous les acteurs pour garantir une mobilité solidaire et équitable, notamment en mutualisant les moyens et en étant plus efficace.

Contribution du projet à la Feuille de route rev3 :

Favoriser les mobilités alternatives à la voiture individuelle.
Cette opération contribue à REV3 au travers de la mise en œuvre d'actions en faveur de la mobilité solidaire. En effet, elle permet de répondre, pour tout ou partie, à l'axe sectoriel 4 de la Feuille de route rev3 en matière de mobilité durable.

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015



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

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

2025-2029

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 2/236

Annexe à la délibération n° 2026.00107

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

Sommaire

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

Annexe à la délibération n° 2026.00107
26-C-0139
Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026
642/1731

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 4/236















Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

Éditos



Xavier Bertrand
Président de la Région
Hauts-de-France



Olivier Engrand
Conseiller régional
délégué à la mobilité
dans les territoires

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

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

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

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

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

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

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

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

Éditos



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

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

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

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

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

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

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

Le Département est là et ça se voit !

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

Éditos

62 Pas-de-Calais Mon Département



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

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

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

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

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

Éditos



Bertrand Gaume
Préfet de la Région
Hauts-de-France

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

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

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

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

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

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

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

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

Préambule

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

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

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

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

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

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

Présentation de la démarche

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

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

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

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

Un travail collectif associant tous les acteurs de la mobilité solidaire

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

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

Présentation de la démarche

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

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

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

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

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

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

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

Présentation de la démarche

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 13/236

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

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

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

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

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



Atelier PAMS du 4 mars 2025 à Lille

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

Les principaux constats

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

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

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

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

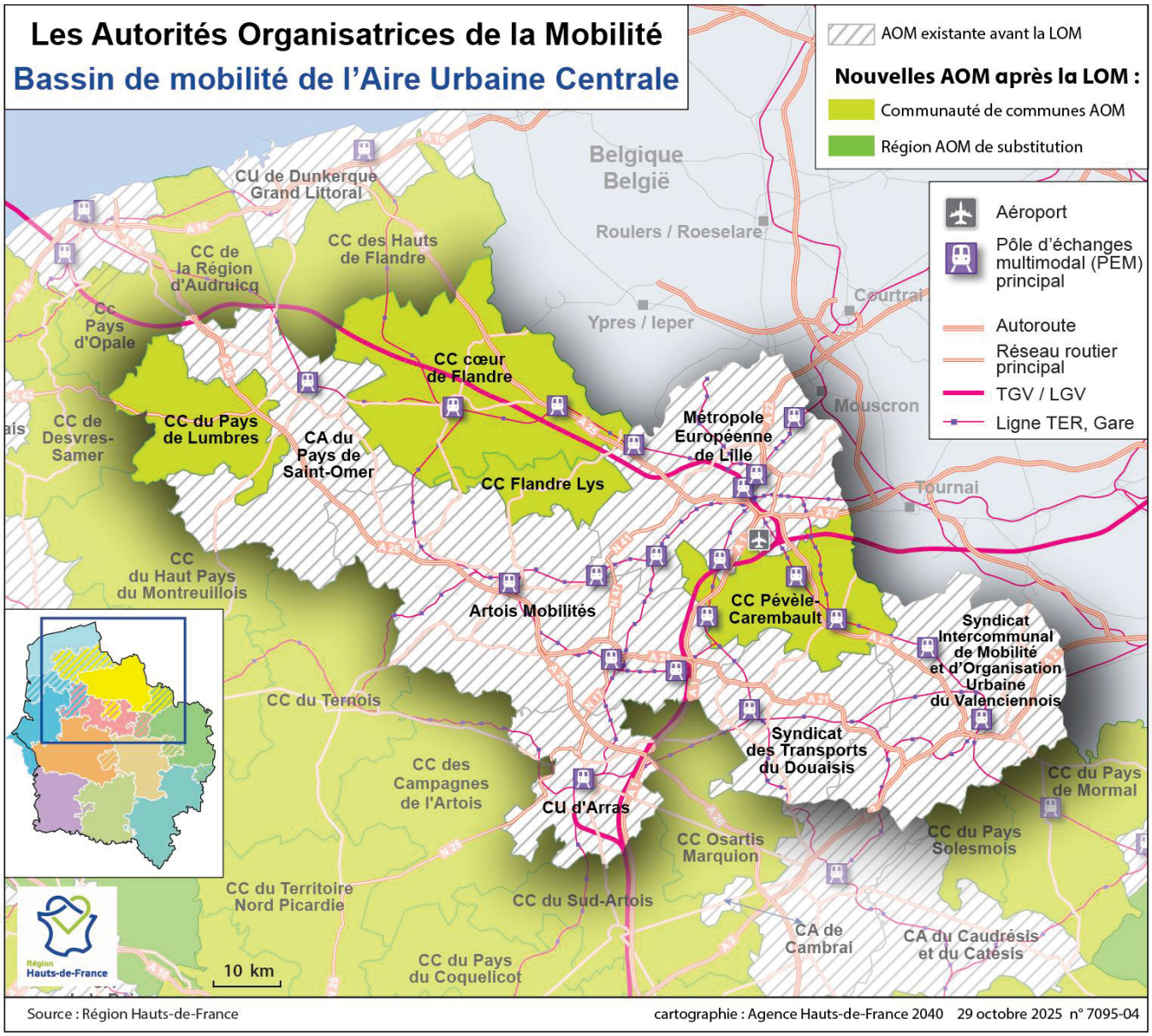
- un cumul de vulnérabilités psychosociales et économiques dans certaines zones, dont les quartiers prioritaires et les secteurs ruraux ;
- une offre de transport inégalement répartie induisant des difficultés de déplacements entre pôles, notamment depuis les territoires périurbains et ruraux ;
- un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

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

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

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 15/236

Les principaux constats



Annexe à la délibération n° 2026.00107
26-C-0139
Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026
654/1731

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

Les enjeux, objectifs et actions

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

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

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

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

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

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

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

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

Annexe à la délibération n° 2026.00107
26-C-0139
Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026
655/1731

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 17/236

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

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

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

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

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

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

Enjeu 2 – Une coordination optimale des acteurs de la mobilité

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

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

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Annexe à la délibération n° 2026.00107
26-C-0139 Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026 657/1731

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Annexe à la délibération n° 2026.00107
26-C-0139
Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026
658/1731

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

Les enjeux, objectifs et actions

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

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

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

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

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

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

- les jeunes (3.3.A)
  Des initiatives existent déjà et vont se développer auprès des scolaires, avec notamment la mise en place de plans de déplacements pour les établissements scolaires, ou la valorisation des différents challenges qui les concernent. On peut évoquer également un travail en cours au niveau de l'orientation des jeunes pour qu'ils choisissent leur formation non pas en fonction de la proximité immédiate de celle-ci mais de l'intérêt professionnel.

- les apprentis (3.3.B)
  La Région a intégré dans son appel à projet pour la réussite des apprentis 2025-2028 une dimension mobilité avec une éventuelle prise en charge de frais de transports mis en place par les CFA. De plus, la Région avec l'ADEME, construit un consortium avec plusieurs CFA, doté d'un volet apprentissage pour développer la pratique du vélo par les apprentis.

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 21/236

- les séniors (3.3.C)
  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.

- les personnes à mobilité réduite ou en situation de handicap (3.3.D)
  Les outils d'information doivent être adaptés aux différents besoins spécifiques. Concernant les services de transports, le recensement des arrêts de cars interurbains va être réalisé tandis que la mise en accessibilité des gares se poursuit avec les SD'AP (Schémas directeurs d'accessibilité). Les AOM sont par ailleurs invitées à réfléchir à des partenariats permettant d'assurer une continuité de déplacement, en termes d'accessibilité, sur un parcours impliquant plusieurs réseaux de transport.

- les demandeurs d'emploi et des stagiaires de la formation professionnelle (3.3.E)
  Les Départements du Nord et du Pas-de-Calais sont particulièrement impliqués avec l'octroi d'aides individuelles à la mobilité pour favoriser la reprise d'emploi des allocataires du RSA. Les Départements cofinancent également des actions de mobilité pour les bénéficiaires du RSA dans le cadre des Pactes Locaux de Solidarité avec l'Etat. A cela s'ajoutent les aides financières proposées par la Région Hauts-de-France, mais également le dispositif Etat-Région « S'engager vers l'emploi 2023-2027 », avec un parcours de formation adapté. On peut évoquer également la mise en place par France Travail de la prestation « Bilan – accompagnement mobilité ».

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

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

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

Annexe à la délibération n° 2026.00107
26-C-0139
Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026
660/1731

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

Fiche action 3.5 – Impulser la mobilité inversée sur le bassin

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Annexe à la délibération n° 2026.00107
26-C-0139
Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026
661/1731

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Annexe à la délibération n° 2026.00107
26-C-0139
Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026
662/1731

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

Les enjeux, objectifs et actions

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

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

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

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

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

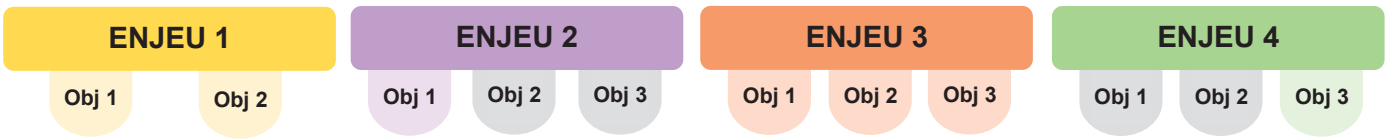
Les fiches actions

	La valorisation des services de mobilité et la diffusion de l'information pour les habitants et les acteurs relais						Une coordination optimale des acteurs de la mobilité						De nouvelles solutions de mobilité, complémentaires, adaptées aux territoires et aux différents publics						L'amélioration des connexions entre les territoires, en anticipant le SERM		
	Renforcer le dialogue entre les acteurs de la mobilité	Développer et améliorer les outils et services intermodaux	Optimiser la gestion des situations dégradées	Encourager et accompagner le développement de nouveaux services de mobilité	Faciliter la mobilité pour tous les publics	Couvrir le besoin de déplacements	Améliorer les conditions d'intermodalité entre les pôles	Optimiser les liaisons entre les pôles urbains du bassin	Améliorer la mobilité transfrontalière	Améliorer la complémentarité des offres de transport et des services de mobilité	Mieux communiquer sur les dispositifs existants										
1.1 RECENSER ET CENTRALISER L'INFORMATION SUR L'ENSEMBLE DES DISPOSITIFS DE MOBILITÉ SOLIDAIRE	X				X	X	X	X	X	X	X	X							X		
1.2 AMELIORER L'INFORMATION ET L'ORIENTATION A LA MOBILITE EN SENSIBILISANT ET FORMANT LES PRESCRIPTEURS	X				X	X	X	X	X	X	X	X							X		
1.3 COMPRENDRE LES MANQUES ET LES BESOINS D'AUJOURD'HUI ET DE DEMAIN	X	X			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2.1 DÉFINIR LA GOUVERNANCE DE LA MOBILITE SOLIDAIRE SUR LE BASSIN	X				X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2.2 SUIVRE ET EVALUER LES ACTIONS DU PAMS	X				X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2.3 – RENFORCER L'ACCOMPAGNEMENT ET LA COORDINATION DES ACTEURS DE LA MOBILITÉ SOLIDAIRE GRACE A DES PLATEFORMES DE MOBILITE	X	X			X	X	X	X	X	X	X	X									
2.4 – DÉVELOPPER, FAIRE CONNAÎTRE ET COORDONNER TERRITORIALEMENT LES DISPOSITIFS D'AIDE AUX CHANGEMENTS DE COMPORTEMENT	X	X			X	X	X	X	X	X	X	X									
3.1 – MOBILISER LES LEVIERS DE FINANCEMENT EXISTANTS POUR DEVELOPPER DES ACTIONS COMPLEMENTAIRES	X	X			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3.2 – ADAPTER LES OFFRES EXISTANTES AUX PROBLEMATIQUES DE MOBILITE DES PUBLICS LES PLUS VULNERABLES	X	X			X	X	X	X	X	X	X	X									
3.3A – FAVORISER LA MOBILITE DE TOUS LES PUBLICS : LES JEUNES	X	X			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3.3B – FAVORISER LA MOBILITE DE TOUS LES PUBLICS : LES APPRENTIS	X	X			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3.3C – FAVORISER LA MOBILITE DE TOUS LES PUBLIS PUBLICS : LES SENIORS	X	X			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3.3D FAVORISER LA MOBILITE DE TOUS LES PUBLICS : LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE (PMR) / PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP (PSH)	X	X			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3.3E –FAVORISER LA MOBILITE DE TOUS LES PUBLIS PUBLICS : LES DEMANDEURS D'EMPLOI ET LES STAGIAIRES DE LA FORMATION PROFESIONNELLE	X	X			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3.4 – DEFINIR ET TENDRE VERS UNE OFFRE IDEALE DE L'ACCOMPAGNEMENT DE MOBILITE SOLIDAIRE MAILLANT TOUT LE BASSIN	X	X			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3.5 – IMPULSER LA MOBILITE INVERSEE SUR LE BASSIN	X	X			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3.6 – FAVORISER L'EGALITE ENTRE LES FEMMES ET LES HOMMES DANS L'ACCES A LA MOBILITE	X	X			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4.1 – TRAVAILLER SUR LES ENJEUX D'INTERMODALITE SOLIDAIRE ENTRE LES TERRITOIRES DU BASSIN	X	X			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4.2 – AMELIORER LA MOBILITE DU PUBLIC HABITANT DES QUARTIERS PRIORITAIRES DE LA POLITIQUE DE LA VILLE (QPV)	X	X			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4.3 – LEVER LES FREINS À LA MOBILITÉ POUR FACILITER L'ACCÈS ET LE MAINTIEN DANS L'EMPLOI DANS LES FILIÈRES PROFESSIONNELLES EN TENSION					X	X															
4.4 – PREPARER ET FAVORISER L'ACCES AUX OPPORTUNITES D'EMPLOIS DES GRANDS PROJETS SUR LE BASSIN ET A PROXIMITE	X	X			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4.5 – FACILITER L'ACCES AUX FORMATIONS ET A L'EMPLOI TRANSFRONTALIERS	X	X			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Annexe à la délibération n° 2026.00107
26-C-0139
Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026
664/1731

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 26/236

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



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

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

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

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

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

26-C-0139
Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026
665/1731

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 27/236

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

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

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

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

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

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

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

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 28/236

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

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

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

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

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

NATURE DE L'ACTION

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

PILOTES	PARTENAIRES	CIBLES
• Région • Départements	• Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France • AOM • EPCI • France Travail • Opérateurs de mobilité solidaire • Plateformes de mobilité	• Opérateurs de mobilité solidaire • Prescripteurs • Bénéficiaires

26-C-0139
Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026
667/1731

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 29/236

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

Première année

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

Puis chaque année

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

MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

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

Ressources humaines

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

INDICATEURS DE SUIVI

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

26-C-0139 Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026 668/1731

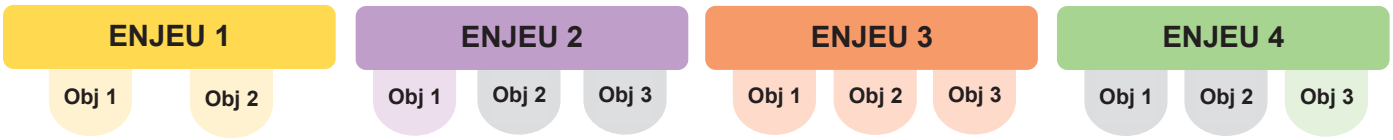
Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 30/236

ACTIONS LIÉES

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

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 31/236

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



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

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

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

26-C-0139
Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026
670/1731

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 32/236

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

Sur cette base, l'objectif est d'outiller ces acteurs de manière à ce qu'ils soient en capacité d'accompagner les publics qu'ils rencontrent selon leur degré de besoin d'accompagnement : fournir une information de premier niveau, détecter des problématiques de mobilité (notamment socio-économiques et psychologiques), réaliser un pré-diagnostic, adresser un bénéficiaire à une structure d'accompagnement en mobilité solidaire (pour un diagnostic individuel approfondi), voire 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 de premier niveau d'accompagnement, propre à les outiller sur des informations de base (horaires, réseaux, tarifs). Cette formation pourra s'inspirer de l'expérimentation en cours dans le département du Nord auprès des agents de Maisons France Services, en partenariat avec le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France. Elle pourra être complétée par un webinaire sur les informations mobilité « de base », qui pourrait régulièrement être actualisé (il existe par exemple un MOOC sur la mobilité solidaire sur FUN MOOC, créé par le CNFPT et le Laboratoire de la Mobilité Inclusive).

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

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

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

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

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

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

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

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 33/236

NATURE DE L'ACTION

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

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

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 34/236

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

Première année

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

Puis chaque année

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

MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

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

INDICATEURS DE SUIVI

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

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 35/236

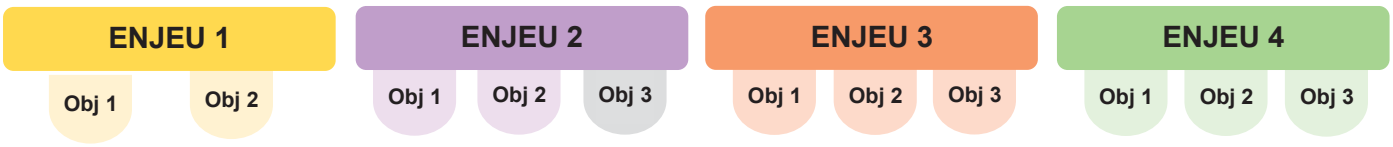
ACTIONS LIÉES

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

26-C-0139
Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026
674/1731

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 36/236

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



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Démographie

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

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

Environnement

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

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

Emploi

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

26-C-0139
Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026
675/1731

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

Offre de mobilité

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

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 38/236

Quatre actions complémentaires peuvent être envisagées :

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

NATURE DE L'ACTION

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

PILOTES	PARTENAIRES	CIBLES
• Région • Départements	• Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) et opérateurs de mobilité solidaire • Agence 2020-2040 • Agences d'urbanisme • Acteurs de l'emploi, de l'habitat, de l'aide à domicile • Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France • Partenaires de la mobilité belge	• Prescripteurs • Bénéficiaires • Personnes âgées • Aidants familiaux • Secteur de l'aide à domicile • Salariés et demandeurs d'emploi concernés par l'arrivée de nouveaux emplois • Ménages à risque face au renouvellement des flottes automobiles • Garages solidaires

26-C-0139
Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026
677/1731

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 39/236

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1 Première année

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

2 Puis chaque année

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

3 Tous les cinq ans

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

MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

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

26-C-0139 Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026 678/1731

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 40/236

INDICATEURS DE SUIVI

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

ACTIONS LIÉES

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

26-C-0139
Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026
679/1731

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 41/236

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

ENJEU 1	ENJEU 2	ENJEU 3	ENJEU 4
Obj 1	Obj 1	Obj 1	Obj 1
Obj 2	Obj 2	Obj 2	Obj 2
	Obj 3	Obj 3	Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

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

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

Le comité de bassin

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

26-C-0139
Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026
680/1731

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 42/236

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 43/236

NATURE DE L'ACTION

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

PILOTES

- Etat
- Région
- Départements

PARTENAIRES

Comité de bassin

- Etat (Lutte contre la pauvreté)
- Région
- Départements
- AOM
- SMTCO
- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France
- France Travail
- CAF
- ARS
- DREETS
- DREAL
- En fonction de l'ordre du jour, d'autres partenaires pourront être invités : Education nationale, sous-préfectures, ARS, ADIL, AFPA, fédérations de métiers en tension, etc.

Club de la mobilité solidaire

- Structures membres du comité de pilotage
- CAF
- Maisons Départementales des Personnes Handicapées
- Unions Départementales des Missions Locales
- Maison du Département Solidarité
- Maison Nord Emploi
- UDCCAS
- URIOPSS
- Plateformes et opérateurs de mobilité solidaires
- Opérateurs de transport
- Cellule France Mobilités
- Gestionnaires de Pôles d'échange
- Acteurs santé
- Acteurs handicap
- Associations locales
- Représentants d'employeurs
- CCI
- Services de développement économique des EPCI
- Représentants d'habitants et d'usagers
- Représentants de quartiers, conseils ou comités de quartiers
- ATMO Hauts-de-France

26-C-0139
Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026
682/1731

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 44/236

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Première année 2026

- Premier comité de bassin du PAMS Aire Urbaine Centrale ;
- Premier club de la mobilité solidaire du PAMS Aire Urbaine Centrale.

2

Puis chaque année

- 1 comité de bassin.

3

Une à deux fois par an

- 1 club de la mobilité solidaire a minima, ou plus, de manière à maintenir la dynamique insufflée lors de l'élaboration du PAMS.

MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

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

INDICATEURS DE SUIVI

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

ACTIONS LIÉES

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

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 45/236

FICHE ACTION 2.2 – Suivre et évaluer les actions du PAMS

ENJEU 1	ENJEU 2	ENJEU 3	ENJEU 4
Obj 1	Obj 1	Obj 1	Obj 1
Obj 2	Obj 2	Obj 2	Obj 2
	Obj 3	Obj 3	Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Cette action a un double objectif :

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

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

26-C-0139
Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026
684/1731

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 46/236

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

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

NATURE DE L'ACTION

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

PILOTES

- Etat
- Région
- Départements

PARTENAIRES

- Membres du comité de pilotage etc.

CIBLES

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

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Première année (2026)

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

2

Puis chaque année (dès 2026)

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

26-C-0139
Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026
685/1731

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 47/236

MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

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

INDICATEURS DE SUIVI

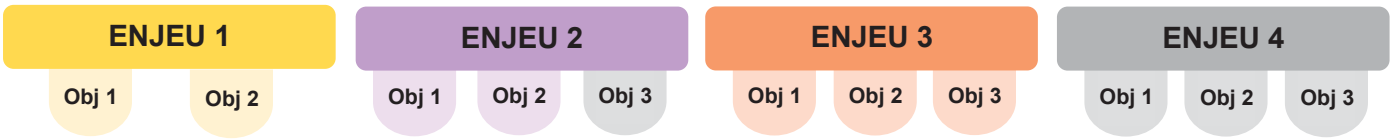
- Existence du référentiel de suivi (tableau de bord) (oui/non)

ACTIONS LIÉES

- Toutes les actions

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

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



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Définition et actions d'une plateforme de mobilité

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

Une plateforme de mobilité assure trois missions complémentaires :

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

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

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

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

Elle fédère ainsi sur tout le département :

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

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

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

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 49/236

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

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

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

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

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

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

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 50/236

NATURE DE L'ACTION

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

PILOTES

- Départements

PARTENAIRES

- Etat
- Région
- France Travail
- AOM et EPCI
- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France
- Plateformes de mobilité

CIBLES

- Publics vulnérables du bassin

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

Première année (2026)

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

MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

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

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 51/236

INDICATEURS DE SUIVI

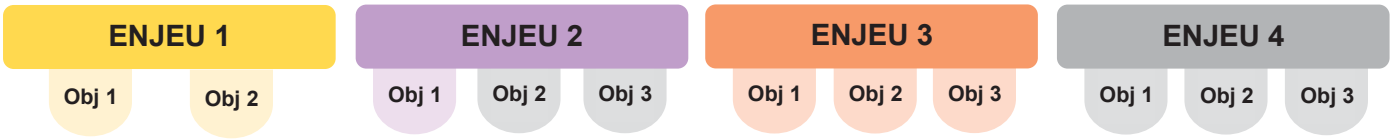
- Nombre de parcours ayant abouti à une mobilité pérenne et durable ;
- Nombre de diagnostics mobilité réalisés.

ACTIONS LIÉES

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

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 52/236

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



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

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

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

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

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

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

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

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

- Le **Défi régional Pass Pass covoiturage**

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

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

- La **Semaine Européenne de la mobilité**

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

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

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

- **Mai à Vélo**

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

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

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

Une multiplication des initiatives à faire connaître et à coordonner territorialement

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

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

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

NATURE DE L'ACTION

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

PILOTES	PARTENAIRES	CIBLES
• CREM	• Région • Départements • AOM et EPCI • CCI (HDF et réseau) • Réseau Alliances et Déclic Mobilités • ADEME • Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France • Opérateurs de transport et de mobilité • Associations • Communes	• Employeurs • Publics de la mobilité solidaire et grand public en général

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

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

MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

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

INDICATEURS DE SUIVI

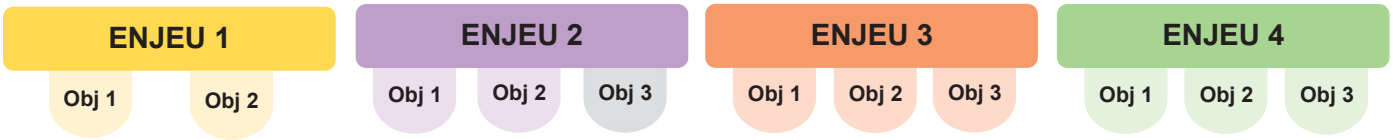
- Nombre d'entreprises participant au challenge de la mobilité (Source : CCI Hauts-de-France)
- Nombre de participants au défi Pass Pass Covoiturage (Source : Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France)
- Nombre de participants au challenge Mai à vélo
- Nombre de participants au challenge écomobilité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

ACTIONS LIÉES

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

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 56/236

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



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

Accompagnement des collectivités par la Cellule Régionale France Mobilités :

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

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

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

26-C-0139 Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026 695/1731

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 57/236

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Accompagnement des territoires par la Région :

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

Accompagnement par du mécénat :

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

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

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

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

NATURE DE L'ACTION

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

PILOTES

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

PARTENAIRES

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

CIBLES

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

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

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

MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

- Les ressources actuelles des différentes structures pilotes ou partenaires

INDICATEURS DE SUIVI

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

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 59/236

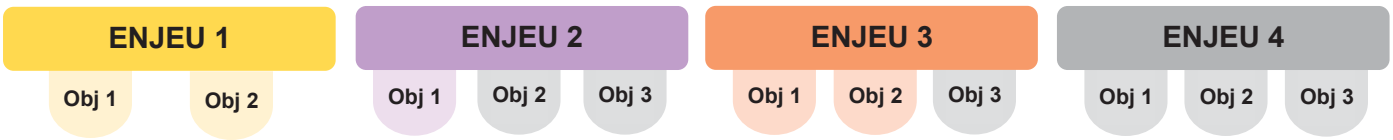
ACTIONS LIÉES

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

26-C-0139 Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026 698/1731

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 60/236

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



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

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

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

Le Club de la mobilité solidaire, du fait de sa composition, peut-être un lieu ressource afin de bénéficier des retours d'expériences des acteurs au contact des publics de la mobilité solidaire. Il est proposé, sur la base du volontariat, de structurer au sein du Club de la mobilité solidaire un groupe ressource à même de conseiller les AOM et opérateurs de mobilité du bassin volontaires sur la levée des freins matériels et physiques à l'accès à l'offre de transport de droit commun.
Les AOM et opérateurs de transport pourraient solliciter un échange avec une ou plusieurs personnes de ce groupe ressource afin de bénéficier d'un éclairage sur les résultats des évaluations et diagnostics existants et bénéficier de conseil sur les actions à mettre en œuvre pour lever ces freins.

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

26-C-0139 Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026 699/1731

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 61/236

NATURE DE L'ACTION

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

PILOTES

- Région
- Club de la mobilité solidaire

PARTENAIRES

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

CIBLES

- Les AOM et opérateurs de transport

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Première année (2026)

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

2

A partir de 2027 puis chaque année

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

MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

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

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de sollicitations du groupe ressource

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 62/236

ACTIONS LIÉES

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

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 63/236

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

PREAMBULE

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

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

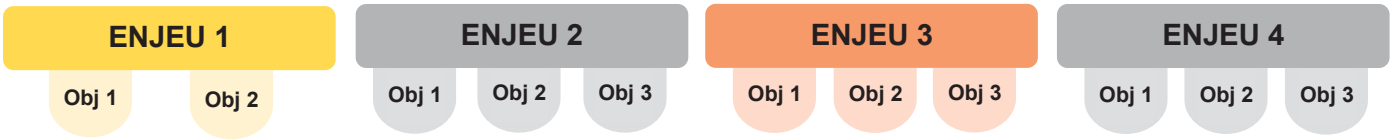
- avoir une acception très large des publics, ce qui implique que l'ensemble des actions du présent PAMS s'adresse à un large panel de publics vulnérables et que la plupart ont une clef d'entrée thématique et non typologique, afin d'avoir une vision transversale ;
- et proposer des focus sur des publics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

Ainsi, ces focus sont rassemblés dans les fiches actions 3.3 suivantes. Elles ont vocation à apporter des éclairages spécifiques, mais doivent être envisagées en cohérence avec l'ensemble du document PAMS.
Celui-ci partage par ailleurs ses enjeux et objectifs avec le Contrat Opérationnel de Mobilité (COM), qui porte sur des actions liées à l'intermodalité et à la coordination entre acteurs, ce qui renforce encore, outre le diagnostic commun réalisé, la dynamique d'une articulation resserrée entre les différentes démarches, et entre les fiches actions de chacun des documents.

26-C-0139 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026 702/1731
Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 64/236

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



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 65/236

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

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- **Le dispositif Savoir Rouler à Vélo**

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

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 66/236

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

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

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

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

NATURE DE L'ACTION

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

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 67/236

PILOTES

- Région (lycées et apprentissage),
- Départements (collèges)
- Communes (primaire) en lien avec l'éducation nationale

PARTENAIRES

- Education nationale et établissements scolaires
- Missions locales
- Ecole de la 2ème chance
- Centres sociaux et culturels
- Associations d'insertion
- Opérateurs de mobilité
- AOM

CIBLES

- Jeunes (primaires, collégiens, lycéens, apprentis, jeunes ni emploi ni en étude ni en formation, alternants, etc.)

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1 Première année (2026)

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

2 Deuxième année (2027)

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

3 Troisième année (2028)

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

4 Quatrième année (2029)

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

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

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

INDICATEURS DE SUIVI

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

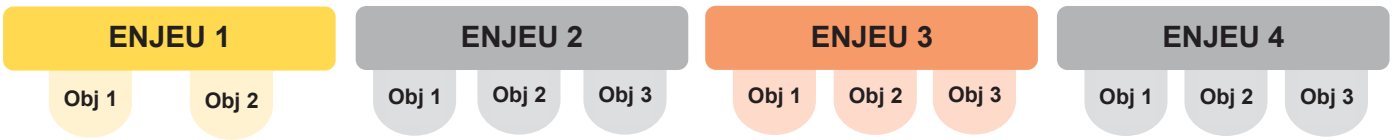
ACTIONS LIÉES

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

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 69/236

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



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

- En matière de transports scolaires, la Région assure la gratuité pour les élèves sous statut scolaire, lorsque l'organisation des déplacements relève de ses compétences. La Région Hauts-de-France a voté une délibération visant à renforcer l'équité dans l'accès aux transports interurbains routiers. Depuis le 1er février 2025, un abonnement annuel gratuit est mis à disposition des élèves des Centres de Formation d'Apprentis (CFA) et des écoles de production

- Des réflexions sont en cours pour améliorer l'information des jeunes en amont du choix de la formation en apprentissage et de l'entreprise. L'objectif est que les jeunes élargissent leur spectre des possibles territorialement, en ayant connaissance des différentes possibilités de transport pour accéder à une formation et à une entreprise. De plus, des modules de formation au sein des CFA pourraient être proposés pour accompagner les jeunes à lever leurs freins à la mobilité et cette sensibilisation pourrait être réalisée par les entreprises. Aussi, des « guichets de la mobilité » au sein des CFA pourraient être développés afin d'optimiser l'information aux apprentis sur les services de mobilité disponibles. Les outils proposés par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, tels que le calculateur d'itinéraires et le futur annuaire des services de mobilité, seront particulièrement utiles dans ce cadre.

- La Région a fait évoluer son appel à projets relatif à la Réussite des Apprentis pour la période 2025-2028 de-France afin d'intégrer la prise en compte de la mobilité des apprentis. Des actions pourront ainsi potentiellement être retenues si elles visent à lever les freins à la mobilité des apprentis par la prise en charge des frais de transport en zone dépourvue de transports en commun réguliers adaptés aux horaires des formations.

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

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

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

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

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

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 71/236

NATURE DE L'ACTION

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

PILOTES

- Région

PARTENAIRES

- CFA
- ADEME
- Acteurs du logement
- Associations (CREM, DAV…)

CIBLES

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

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

2026 - 2029

- Accompagnement de projets permettant une meilleure mobilité des apprentis

MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

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

INDICATEURS DE SUIVI

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

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 72/236

ACTIONS LIÉES

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

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 73/236

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



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Le principal enjeu est d'**intégrer les 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.

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

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

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

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

26-C-0139
Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026
712/1731

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 74/236

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

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

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

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

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

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

NATURE DE L'ACTION

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

PILOTES	PARTENAIRES	CIBLES
• Départements • Région	• Opérateurs de mobilité solidaire, en particulier les plateformes de mobilité solidaire • ARS • CPAM et CAF • CCAS et CRS • EPCI ou AOM • SIAD • Assureurs	• Personnes âgées • Aidants familiaux

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 75/236

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

Première année (2026)

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

A partir de 2027

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

MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

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

26-C-0139 714/1731
Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 76/236

INDICATEURS DE SUIVI

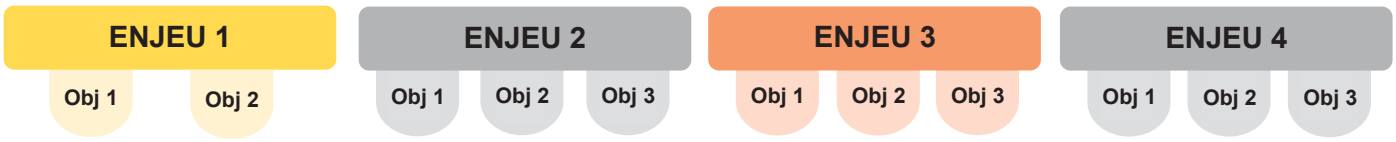
- Nombre de services accessibles aux séniors (source : annuaire des services de mobilité du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France).

ACTIONS LIÉES

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

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 77/236

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



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

- La LOM demande à qualifier l'accessibilité des points d'arrêt prioritaires des différents réseaux de transports collectifs dans un rayon de 200 mètres. Il revient donc en particulier aux AOM de communiquer la liste de ces arrêts prioritaires aux acteurs de terrain qui ont la main sur les questions de voirie puis de collecter et faire remonter les informations correspondantes au niveau national et dans un format déterminé. Il faudrait mettre en place un processus et un cadre spécifique à ce sujet pour veiller à sa mise en œuvre. La Région pourrait animer une telle démarche, avec sa casquette de cheffe de file de la mobilité, et doit en tant qu'AOM régionale communiquer aux collectivités locales la liste de ses points d'arrêts prioritaires routiers et ferroviaires ;

- A titre expérimental, il pourrait être intéressant d'identifier une origine-destination concernant deux AOM volontaires reliées par une ligne de transport régionale afin que les deux AOM locales et la Région (AOM régionale), s'entendent et se coordonnent pour proposer un parcours intermodal totalement accessible porte à porte, un traitement au droit de la gare permettant le cheminement du point d'arrêt du bus au quai de la gare, etc. Elles en assureraient également la publicité. Fort de cette expérience, ce type de projets pourrait être dupliqué sur d'autres relations « ville à ville ».

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 78/236

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

- de poursuivre la mise en accessibilité des gares et des points d'arrêts routiers avec les schémas directeurs d'accessibilité (SD'AP) ;

- de travailler sur des solutions de mobilités pour faciliter l'accès aux soins, notamment pour des spécialistes parfois très éloignés du lieu d'habitation ;

- de les accompagner vers les services de mobilité de droit commun les plus adaptés, avec des ateliers de sensibilisation, d'information, de mise en situation, etc. Les portes d'entrée pour les bénéficiaires pourraient à la fois être les MDPH du Nord et du Pas-de-Calais mais aussi les établissements et services d'accompagnement par le travail (ESAT), avant une prise en charge par les acteurs locaux de la mobilité solidaire

- d'adapter les outils d'information actuels afin de les rendre lisibles et compréhensibles de tous, au travers par exemple de la méthode FALC (facile à lire et à comprendre), langage claire, d'autres méthodes facilitant la compréhension des documents, ou encore d'options à destination des personnes malvoyantes, sourdes ou malentendantes… ;

- de maintenir l'aide au transport des particuliers (ATP) en situation de handicap, dispositif régional de soutien aux habitants des Hauts-de-France qui travaillent ou qui reprennent une activité et qui utilisent leur véhicule pour aller travailler, par la prise en charge d'une partie des frais liés au trajet domicile-travail (éligibilité bonifiée pour les PSH) ;

- d'encourager le développement de services dédiés à ce public ou l'inclusion de ce public au sein de services existants. A titre d'exemple, la Métropole lilloise accueille actuellement 2 auto-école adaptée aux PMR et PSH. L'une, l'auto-école Capilliez Saintvenant à Villeneuve d'Ascq, est une auto-école traditionnelle qui s'est dotée d'un véhicule adapté pour ouvrir son offre. L'autre, L'espoir, est une association qui propose différents services à destination des PMR et PSH, dont une auto-école. Ces initiatives manquent encore sur le territoire de l'Aire Urbaine Centrale et nécessitent d'être encouragées et accompagnées.

- de déployer des solutions d'interprétation en Langue des Signes Française (LSF) et de transcription à distance, qui faciliteront le quotidien des sourds et des malentendants en simplifiant notamment leur relation avec l'administration publique (en évitant notamment les déplacements contraints, faute de pouvoir échanger à distance en utilisant un téléphone, pour un renseignement parfois sommaire) ;

- de soutenir la création d'un label handi-accueillant pour les organismes de formation de la Région. Ce label permettra d'amplifier la démarche qualitative d'accompagnement des personnes en situation de handicap dans les Hauts-de-France, de distinguer les organismes de formation exemplaires en matière d'accueil des PSH et surtout de permettre aux personnes en situation de handicap d'identifier facilement les structures de formation inclusive proposant, entre autres, des solutions de transport adaptées aux stagiaires en situation de handicap. Dans une même logique, les AOM et les opérateurs seraient incités à s'inscrire dans une démarche de labellisation de leurs réseaux et offres de transport et mobilité dans l'objectif d'une amélioration de la qualité de service aux PMR et PSH ;

- d'accompagner la mise en accessibilité des bâtiments et des espaces publics des collectivités territoriales. La mise en accessibilité coûtant cher, la Région a décidé d'ajuster ses politiques régionales d'investissement (aménagement, sport et culture) pour accompagner les territoires dans cette mise au norme essentielle à l'amélioration du quotidien de nombreux habitants des Hauts-de-France en situation de handicap.

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

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 79/236

NATURE DE L'ACTION

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

PILOTES	PARTENAIRES	CIBLES
• Départements • Région	• MDPH du Nord et du Pas-de-Calais • EA et ESAT • EPCI • Communes • Opérateurs de transport • Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France • SNCF Gares et Connexions • Acteurs de l'emploi type Cap emploi et France Travail • Maisons Nord Emploi	• Les personnes en situation de handicap, en particulier

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

D'ici 2029

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

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 80/236

MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

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

INDICATEURS DE SUIVI

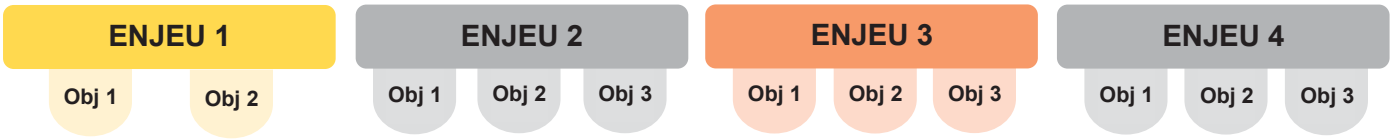
- Fréquentation annuelle des services locaux adaptés existants sur le bassin
- Fréquentation annuelle du service « Accès TER » / « Assist'en Gare »

ACTIONS LIÉES

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

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 81/236

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



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

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

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

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 82/236

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

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

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

Accompagnement des bénéficiaires du RSA par les Départements

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

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

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

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

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

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

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

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

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

Les Comités Locaux Pour l'Emploi (CLPE)

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

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

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

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

Parmi les actions recensées on retrouve par exemple :

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

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 84/236

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

NATURE DE L'ACTION

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

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 85/236

PILOTES	PARTENAIRES	CIBLES
• Région • Départements • France Travail	• Organismes de formation • Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) • Plateformes de mobilité • Partenaires de l'Engagement pour le Renouveau du Bassin Minier (ERBM)	Le public éligible : • Les personnes majeures en recherche d'emploi, inscrites ou non à France Travail • Les salariés en contrat aidé • Les salariés à temps partiel (durée inférieure à 24 heures par semaine) • Les personnes en préparation partagée d'éducation de l'enfant (PréParE) à temps plein et privées d'emploi • Les personnels en uniforme (infirmier, agent de sécurité…), en reconversion professionnelle, les sportifs des Hauts-de-France

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

D'ici 2030

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

MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

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

INDICATEURS DE SUIVI

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

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 86/236

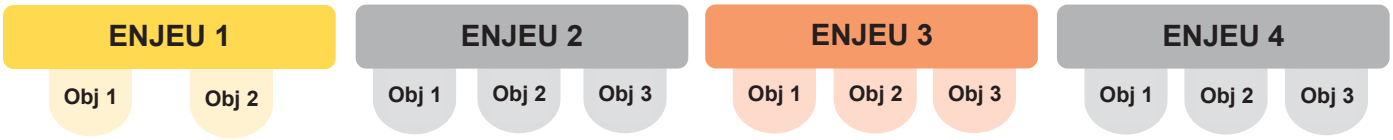
ACTIONS LIÉES

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

26-C-0139 725/1731
Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 87/236

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



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

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

26-C-0139
Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026
726/1731

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

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

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

Mise en œuvre

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

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

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

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

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 89/236

NATURE DE L'ACTION

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

PILOTES

- Départements
- Région

PARTENAIRES

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

CIBLES

- Publics vulnérables du bassin

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

2029

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

MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

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

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 90/236

INDICATEURS DE SUIVI

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

ACTIONS LIÉES

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

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 91/236

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

ENJEU 1 — Obj 1, Obj 2

ENJEU 2 — Obj 1, Obj 2, Obj 3

ENJEU 3 — Obj 1, Obj 2, Obj 3

ENJEU 4 — Obj 1, Obj 2, Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

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

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 92/236

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 93/236

NATURE DE L'ACTION

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

PILOTES

- Région
- Communautés de communes
- Départements

PARTENAIRES

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

CIBLES

- Publics vulnérables habitant des communes rurales
- Séniors

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

D'ici 2029

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

MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Moyens humains, ressources

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

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de dispositifs d' « aller vers » déployés

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 94/236

ACTIONS LIÉES

- Fiche action 1.2 : Améliorer l'information et l'orientation à la mobilité en sensibilisant et formant les prescripteurs
- Fiche action 3.1 : Mobiliser les leviers de financement existants pour développer des actions complémentaires
- Fiche action 3.3.C : Favoriser la mobilité de tous les publics : les séniors
- Fiche action 4.1 : Travailler sur les enjeux d'intermodalité solidaire entre les territoires du bassin

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 95/236

FICHE ACTION 3.6 – Favoriser l'égalité entre les femmes et les hommes dans l'accès à la mobilité

ENJEU 1 — Obj 1, Obj 2

ENJEU 2 — Obj 1, Obj 2, Obj 3

ENJEU 3 — Obj 1, Obj 2, Obj 3

ENJEU 4 — Obj 1, Obj 2, Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

De manière générale, les femmes cumulent davantage de vulnérabilités sociales que les hommes (isolement, précarité économique, prise en charge des enfants, travail à temps partiel, etc.) et sont donc surreprésentées dans les bénéficiaires des offres de mobilité solidaire. En effet, elles sont les premières bénéficiaires des dispositifs d'aide à la mobilité. En 2022, 60 % des bénéficiaires de microcrédits personnels accordés par le Secours Catholique pour l'achat d'un véhicule étaient des femmes. Elles représentent également **69 % des personnes accompagnées par la Croix-Rouge au sein de leurs dispositifs de mobilité solidaire** et 80 % des personnes accompagnées au sein des vélo-écoles de la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB)[1].

Par ailleurs, les femmes sont surreprésentées dans les métiers dits du « *care* » (aides à domicile, infirmières, auxiliaires de vie, femmes de ménage, etc.), soumis à de multiples contraintes horaires et des déplacements quotidiens nombreux et fatigants, ce qui en fait l'un des publics cibles des PAMS.

Des pratiques de mobilité genrées spécifiques

La place historique laissée aux femmes dans la gestion du foyer et des enfants a des incidences encore aujourd'hui sur leurs pratiques de mobilité. Selon l'Atlas des Mobilités (2022)[2], celles-ci sont plus restreintes que celles des hommes et davantage centrées autour du foyer :

- En 2014, les femmes réalisaient **75% des accompagnements** des enfants et des personnes âgées.
- Elles font en moyenne **25% de kilomètres de moins** que les hommes par semaine, et sont deux fois moins nombreuses parmi les grands mobiles.
- Mais **leurs boucles de déplacement sont plus complexes** que celles des hommes, car moins individualistes : elles enchaînent plus régulièrement différentes activités lors d'un même trajet (travail, courses, gestion des enfants, etc.), ce qui a tendance à accentuer leur charge mentale.[3] Cela a d'ailleurs **des implications en termes d'équipements et de choix modal** : les femmes sont plus réticentes à abandonner la voiture au profit de modes plus durables, celle-ci facilitant la réalisation de ces chaînes de déplacement saccadées.
- Paradoxalement, elles continuent d'avoir **un moindre accès au permis de conduire** : 80% des femmes le possèdent contre 90% des hommes[4].
- Ceci est d'autant plus pénalisant au sein des territoires ruraux, notamment dans une perspective d'accès aux services, aux commerces, aux loisirs, aux systèmes de garde, mais surtout d'insertion professionnelle.
- Les Hauts-de-France enregistraient en 2020 **le taux d'emploi féminin le plus faible de France Métropolitaine** (56,9% chez les 15-64 ans, contre 64,4% des hommes).[5]

[1] Territoires ruraux : en panne de mobilité, Secours Catholique-Caritas France, avril 2024
[2] Heinrich Böll Stiftung, La mobilité, charge mentale pour les femmes, 2022
[3] Ibid Forum Vies Mobile, 2022
[4] Sénat, "Femmes et ruralités : en finir avec les zones blanches de l'égalité". Octobre 2021
[5] L'égalité femmes-hommes dans les Hauts-de-France : chiffres clés de la région et de ses départements, Insee Dossier Hauts-de-France n°11, mars 2024

26-C-0139 734/1731
Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 96/236

En dehors de la voiture, les femmes marchent plus que les hommes (25,8% contre 21,5%) et prennent davantage les transports en commun (10,1% contre 7,9%). En revanche, elles sont moins susceptibles de se déplacer à vélo (1,5% contre 4%)[6].

Enfin, l'espace public n'est pas accessible de manière équivalente en fonction du genre. Par exemple, **51% des femmes ne se sentent pas toujours en sécurité dans les transports**, contre 35% des hommes[7]. Ce sentiment d'insécurité accrue peut entraîner des stratégies de renoncement ou d'évitement vis-à-vis d'un déplacement. Il est également nourri par une augmentation des chiffres de violences sexuelles dans les transports : + 6 % en 2024 par rapport à 2023 et +9 % par rapport à 2022. **91% des victimes sont des femmes**, dont une majorité ont moins de 30 ans et plus d'un tiers sont des mineures[8]. L'absence d'un moyen de transport peut aussi être un empêchement pour **certaines femmes victimes de violences conjugales** : il limite l'accès aux démarches essentielles (dépôt de plainte, soins, hébergement), avec le risque d'un maintien dans une situation d'isolement et de dépendance.

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Face à ces constats, différents dispositifs, nationaux mais aussi locaux à l'échelle des Hauts-de-France, ont vu le jour dans l'objectif d'améliorer les conditions de déplacement des femmes, et plus généralement leur accès à la mobilité.

La Direction Régionale aux Droits des Femmes et à l'Egalité a notamment lancé **« En voiture Nina et Simon.e.s », un dispositif d'aller-vers ayant pour objectif d'offrir une première écoute attentive par des professionnels avant une réorientation vers les dispositifs locaux selon leurs domaines de compétences**. Il permet d'aller aux contacts des femmes, au plus près des lieux de vie pour aborder des thématiques variées : les violences, la santé, l'insertion sociale et professionnelle, la sexualité, les droits...Premièrement déployé dans le département du Nord en partenariat avec l'association SOLFA, il a aussi été mis en place dans l'Aisne par la Fédération Régionale des CIDFF des Hauts-de-France. Il s'agit d'un lieu itinérant d'information, d'écoute et d'orientation bienveillant, gratuit et sans rendez-vous, pour toute personne se questionnant sur les thématiques de l'égalité entre les femmes et les hommes. Le « van jaune » se déplace également lors d'événements (type fête de village) à la demande de partenaires, dont les centres sociaux. Les échanges s'articulent selon un principe d'anonymat, de distribution de l'information, de prise de rendez-vous individuel à la demande ou de mise en relation avec le partenaire compétent.

Pour ce qui est des transports en commun, et notamment des réseaux de bus urbains, il est possible depuis octobre 2020 de mettre en place un **dispositif de descente à la demande** qui permet de déposer les voyageurs entre deux arrêts en soirée et pendant la nuit. Les lignes de bus du réseau Ilévia, sur la Métropole Européenne de Lille. ont adopté ce dispositif, avec cette possibilité à partir de 22h jusqu'à la fin du service. Ce service est réservé aux personnes seules et aux personnes accompagnées d'enfants mineurs.

Sur la question du vélo, mode de déplacement vers lequel les femmes se tournent beaucoup moins que les hommes, l'antenne locale de l'Association Droit Au Vélo (ADAV) s'est associée à la Maison des Associations de Valenciennes (bassins Hainaut-Cambrésis-Thiérache et Aire Urbaine Centrale) pour proposer **des activités cyclistes réservées aux femmes**, dans le cadre de la Semaine des droits des femmes, en mars 2025. On pouvait y retrouver des ateliers de remise en selle ou encore d'auto-réparation.

De manière plus générale, le dispositif national **« Demandez Angela »** vise à créer un réseau de lieu sûr afin de prévenir les violences sexistes et sexuelles dans l'espace public. En cas d'agression, il est possible de se rendre dans un lieu partenaire (bar, restaurant, etc.) et de demander Angela. La personne alertée et formée à cette situation peut alors mettre en sécurité la femme, dans un endroit isolé, en appelant un taxi, la police, etc.

[6] Enquête Mobilité des personnes, SDES/INSEE (2018-2019)
[7] Chiffres de l'Observatoire National de la Délinquance et de la Répression Pénal (ONDRP)
[8] Chiffres de l'Observatoire national des violences faites aux femmes qui s'appuie notamment sur les données de l'Observatoire national de la délinquance dans les transports, du ministère de l'Intérieur et des opérateurs de transports

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 97/236

Enfin, différentes initiatives ont été prises sur le sujet par certains Départements :

- Depuis décembre 2020, une convention unit les services de l'État et les taxis du Pas-de-Calais afin de faciliter la mobilité des femmes victimes de violences conjugales. Ce partenariat leur permet ainsi qu'à leurs enfants d'être véhiculées gratuitement pour accomplir leurs démarches allant du dépôt de plainte à la mise à l'abri en urgence ;
- Dans le cadre du dispositif « coup de pouce insertion » du Département de la Somme, qui octroie un soutien financier pour la reprise d'une activité ou d'un projet professionnel, les femmes en difficultés financières sont une des cibles principales. Le Département du Nord a intégré depuis 2021 l'enjeu « Favoriser l'égalité femmes - hommes dans la mobilité en territoires ruraux » au sein de son appel à projet annuel « Mobilité innovante en milieu rural » pour les habitants et les habitantes des territoires peu et très peu denses ».

Néanmoins, si les initiatives strictement destinées aux femmes restent peu nombreuses en région Hauts-de-France, il est à noter que la majorité des dispositifs de mobilité solidaire, qui sont ouverts à un public plus large, bénéficient particulièrement aux femmes du fait de leur situation spécifique (précarité, monoparentalité, isolement, violences, etc.).

Dans le cadre du PAMS, il apparaît donc nécessaire de :

- Former les acteurs et actrices du PAMS aux stéréotypes et à la lutte contre les préjugés liés au sexe ou au genre, par une structure experte de l'égalité entre les femmes et les hommes.

- **Sensibiliser à l'enjeu de l'égalité entre les femmes et les hommes dans le cadre spécifique de la mobilité et des déplacements.** Ce sujet pourrait être l'une des thématiques retenues lors des rencontres des différents clubs de la mobilité solidaire de chaque bassin (*cf. fiche « Gouvernance du PAMS »*), afin de partager des dispositifs existants ou des retours d'expérience et échanger collectivement sur des pistes de solutions à développer. Il pourrait également s'agir d'un focus spécifique des formations à la mobilité solidaire (cf. fiche *« Former les prescripteurs et les acteurs relais aux dispositifs de mobilité solidaire existant »).*

- Veiller à **l'intégration de l'enjeu de l'égalité entre les femmes et les hommes** dans les cahiers des charges des appels à projets (AAP) ou appels à manifestation d'intérêt (AMI) liés à la mobilité et aux transports portés par la Région ou les Départements, à l'instar du Département du Nord. Cela pourrait se traduire par l'intégration d'un critère spécifique dans les dossiers de candidature, encourageant les porteurs de projet à identifier les besoins différenciés pour les femmes et à proposer des solutions adaptées, telles que des sessions d'atelier vélo destinées exclusivement aux femmes, de l'accompagnement au permis pour les femmes isolées, etc.

- Développer **des indicateurs de suivi spécifiques au genre** et à la question de l'accès à la mobilité pour les femmes qui permettront de nourrir le référentiel d'évaluation des PAMS sur chaque bassin de mobilité. Il peut notamment s'agir d'une mesure des profils de bénéficiaires des dispositifs de mobilité solidaire.

NATURE DE L'ACTION

○ Animation	○ Fonctionnement
○ Communication	● Formation
● Concertation	○ Ingénierie
○ Etude	○ Investissement
● Expérimentation	

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 98/236

PILOTES	PARTENAIRES	CIBLES
• Région • Départements	• Etat via le Haut Conseil à l'Egalité • EPCI • Communes • Plateformes de mobilité • Associations : SOLFA, CIDFF, Secours Catholique, Croix-Rouge • Lieux d'accueil existants type Maison France Services, centres sociaux, missions locales • FUB	• Ensemble des femmes et des hommes • L'ensemble de la population, pouvant faciliter les conditions de la mobilité des femmes

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

A partir de la première année

- Intégration de l'enjeu « égalité entre les femmes et les hommes face à la mobilité » aux formations distillées dans le cadre des PAMS

2

A partir de la deuxième année

- Organisation d'une journée ou d'un webinaire sur la thématique « Femmes et Mobilité » dans le cadre du club de la mobilité solidaire

3

A partir de la troisième année

- Construction d'indicateurs spécifiques aux inégalités de genre dans l'accès à la mobilité et aux moyens de transport.

MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

- Diagnostic du PAMS
- Ensemble des sources citées

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 99/236

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de dispositifs proposant un accompagnement spécifique pour les femmes

ACTIONS LIÉES

- Fiche action 1.2 : Améliorer l'information et l'orientation à la mobilité en sensibilisant et formant les prescripteurs
- Fiche action 2.1 : Définir la gouvernance de la mobilité solidaire sur le bassin
- Fiche action 2.2 : Suivre et évaluer les actions du PAMS
- Contrat Opérationnel de Mobilité du bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 100/236

FICHE ACTION 4.1 – Travailler sur les enjeux d'intermodalité solidaire entre les territoires du bassin

ENJEU 1 — Obj 1, Obj 2

ENJEU 2 — Obj 1, Obj 2, Obj 3

ENJEU 3 — Obj 1, Obj 2, Obj 3

ENJEU 4 — Obj 1, Obj 2, Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Seuls 2% de la population du bassin habitent une commune rurale autonome et 5% une commune rurale sous influence d'un pôle urbain, en majorité dans les EPCI Cœur de Flandre et Sud de l'Audomarois. Ces faibles pourcentages sont néanmoins à mettre en perspective avec leurs valeurs absolues : 57 524 et 143 810 habitants, soit plus de 200 000 habitants résidant dans une commune rurale. Au sein même des EPCI dits urbains, une partie de ces territoires est également rurale.

Le taux de dépendance à la voiture est particulièrement marqué dans les territoires ruraux : environ 92% (CC du Pays de Lumbres, CC Cœur de Flandre Agglo, CC Flandre Lys et CC Pévèle-Carembault).

Il existe de très fortes inégalités d'accès à une offre de transport selon son territoire de résidence. Les territoires ruraux même maillés par des gares, et dans une moindre mesure, les territoires périurbains en bout de ligne, ne proposent pas toujours de solutions opérantes pour le dernier kilomètre.

L'arrivée du SERM d'ici 2040 doit permettre un renforcement de l'offre de transport collectif : un meilleur cadencement des trains (toutes les 5-10mn en heures de pointe entre Lille et la 2ème couronne, 15-30mn entre Lille et les pôles les plus éloignés), des gares mieux connectées aux autres offres de transport.

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Cette fiche propose 2 axes d'actions pour améliorer la mobilité entre les territoires du bassin, notamment les territoires ruraux, en travaillant sur l'intermodalité entre les offres de transport, y compris entre les offres de transport de droit commun et les offres de mobilité solidaire.

1. Organiser des échanges réguliers entre les AOM, les opérateurs de mobilité et les acteurs de la mobilité solidaire

Ces échanges doivent permettre de travailler sur l'articulation entre l'offre de transport de droit commun et l'offre de mobilité solidaire.

Ces échanges pourront capitaliser sur les interactions engagées entre les AOM, opérateurs de transport et opérateur de mobilité solidaire dans le cadre de la *fiche action 3.2 Adapter les offres existantes aux problématiques de mobilité des publics les plus vulnérables.*

Un deuxième axe de travail pourra porter sur le lancement de nouveaux services afin de prendre en compte depuis la conception jusqu'à la réalisation les enjeux d'articulation entre l'offre de mobilité de droit commun et l'offre de mobilité solidaire.

26-C-0139
Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026
739/1731

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

2. Intégrer les enjeux relatifs à la mobilité solidaire dans la création de nouveaux services entre territoires

Lorsque de nouveaux services de mobilité de droit commun sont créés entre les territoires, une attention particulière doit être apportée afin qu'ils puissent répondre notamment aux besoins des publics vulnérables.

Au même titre que les autres acteurs de la mobilité, les partenaires de la mobilité solidaire doivent être consultés.

Par exemple, pour le projet de SERM Hauts-de-France, les partenaires de la mobilité solidaire doivent être consultés, pour intégrer au mieux le public de la mobilité solidaire à la future offre du SERM.

Parmi les pistes d'actions pour que les nouveaux services de mobilité mis en place entre les territoires puissent être profitables aux publics vulnérables, on peut par exemple évoquer :

- la sensibilisation des acteurs « sociaux » proches des plus publics les plus vulnérables, pour que ceux-ci soient informés et puissent relayer l'information, sur les futures offres de mobilité ;
- la participation des acteurs de la mobilité solidaire aux différentes étapes de consultation prévues concernant le dimensionnement et le déploiement de la future offre du SERM.
- Une communication pour rendre lisible la future tarification et gestion des exploitants, une communication régulière et ciblée sur la future offre du SERM auprès des publics de la mobilité solidaire.

NATURE DE L'ACTION

- ● Animation
- ● Communication
- ● Concertation
- ○ Etude
- ● Expérimentation
- ○ Fonctionnement
- ○ Formation
- ○ Ingénierie
- ○ Investissement

PILOTES

- Club de la mobilité solidaire

PARTENAIRES

- AOM
- Opérateurs de transport
- Acteurs de la mobilité solidaire
- Etat (services déconcentrés)
- Départements
- Région

CIBLES

- Opérateurs de transport
- Acteurs de la mobilité solidaire

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

A partir de 2026

- Organisation des premiers échanges entre les AOM, les opérateurs de mobilité, les acteurs de mobilité solidaire,
- Sensibilisation des acteurs de la mobilité solidaire au projet de SERM

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de réunions organisées entre les AOM, les opérateurs de mobilité, les acteurs de mobilité solidaire

ACTIONS LIÉES

- Fiche action 3.2 : Adapter les offres existantes aux problématiques de mobilité des publics les plus vulnérables.

26-C-0139
Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026
741/1731

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 103/236

FICHE ACTION 4.2 – Améliorer la mobilité du public habitant des Quartiers Prioritaires de la politique de la Ville (QPV)

ENJEU 1 — Obj 1 | Obj 2

ENJEU 2 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 3 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 4 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

D'après la définition de l'INSEE, « Les quartiers prioritaires de la politique de la Ville sont des territoires d'intervention de l'État et des collectivités territoriales définis par la loi de programmation pour la ville et la cohésion urbaine du 21 février 2014 dans l'objectif commun de réduire les écarts de développement entre les quartiers défavorisés et leurs unités urbaines. Leur liste et leurs contours ont été élaborés par le Commissariat général à l'égalité des territoires (CGET), devenu depuis le 1er janvier 2020 l'Agence nationale de la cohésion des territoires (ANCT). En France métropolitaine, en Martinique et à La Réunion, ils ont été identifiés selon un critère unique, celui du revenu par habitant. L'identification des quartiers prioritaires a été réalisée à partir des données carroyées de l'Insee ».

Au 1er janvier 2024, on recense 1362 QPV en France métropolitaine, avec en moyenne 14 QPV par département mais ces QPV sont inégalement réparties sur le territoire. Les Hauts-de-France est la région qui concentre le plus de QPV après l'Ile-de-France (298) : 204 QPV et 753 000 personnes qui y vivent soit 13% de la population régionale. Les ¾ des QPV de la région se situent dans les départements du Nord et du Pas de Calais. Le Nord est également le département qui regroupe le plus de QPV (94) devant la Seine Saint Denis (75). Les habitations à loyer modéré (HLM), nombreuses dans les quartiers de la politique de la ville, sont moins présentes dans les QPV des Hauts-de-France. 56 % des ménages des QPV déclarent vivre en HLM ce qui représente la part la plus faible de métropole.

Les publics habitant des QPV des Hauts-de-France rencontrent une plus grande difficulté d'accès à l'emploi. La part des 15 à 64 ans en emploi s'élève à 42 % contre 47 % pour la population des QPV de France métropolitaine.

La mobilité est un enjeu particulièrement fort dans les QPV, en effet, on observe un taux de motorisation bien moins important que la moyenne nationale : 44,6% des ménages habitant en QPV sont sans voiture contre seulement 18,5% des ménages hors QPV. La part de personnes sans permis est également trois fois supérieure. A l'inverse, la part modale de la marche y est deux fois plus importante (45,7% contre 22% hors QPV), illustrant la double nécessité de se déplacer tout en limitant au maximum les coûts associés à ces déplacements.

Bien que les QPV du territoire présentent des enjeux divers et des typologies d'habitants différentes, les travaux collaboratifs d'élaboration du PAMS font apparaître plusieurs éléments de diagnostic.

Des problématiques structurelles liées à l'organisation du territoire et une dépendance au mode automobile qui reste élevée :

- Problématiques liées à l'organisation spatiale des villes
- Dispersion des emplois peu qualifiés et difficulté d'accessibilité à ces derniers
- Dépendance au mode automobile pour certains déplacements, malgré son coût élevé

Une problématique de financement des mobilités et une approche sectorielle de l'enjeu mobilité :

- Emiettement des financements
- Sectorisation de la mobilité : nécessité d'avoir une approche plus globale de la mobilité qui intègre également d'autres enjeux, par exemple : garde d'enfants, accès santé mentale, physique, etc.

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

Les moyens de mobilité mis à disposition des habitants ne sont pas pleinement utilisés :

- Méconnaissance des offres de transport existantes
- Peu de contact avec les acteurs relais (bailleurs, comités de quartiers), qui ne sont pas forcément sensibilisés aux enjeux de mobilité

L'existence de plusieurs freins psychosociaux :

- Sentiment d'insécurité dans les transports
- Sentiment d'insécurité entre point d'arrêt et logement
- Méconnaissance des possibilités, des modes alternatifs
- Volet communication des différentes offres et meilleure lisibilité.

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Trois axes d'action ont été identifiés pour répondre à l'enjeu d'amélioration de la mobilité des habitants des QPV.

1. Réaliser un diagnostic approfondi des enjeux de mobilité dans les QPV

Si la mobilité dans les QPV est un enjeu central, il s'agit également d'une problématique complexe et multi-facteurs. En effet, les QPV du bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale présentent des caractéristiques diverses (habitat individuel, collectif, zone dense, etc.) qui nécessitent une étude approfondie afin d'apporter les solutions adaptées.

La réalisation de ce diagnostic approfondi devrait notamment permettre de préciser la connaissance existante sur les points suivants :

- Etat de l'offre de droit commun
- Etat de l'offre de la mobilité solidaire
- Typologie des publics selon les QPV
- Etat des lieux des besoins de mobilité des publics habitant dans les QPV (à quels lieux ont-ils besoin d'accéder ? le peuvent-ils autrement qu'en voiture ? en un temps raisonnable ?)
- Recensement des associations et dispositifs d'aides disponibles (cf. annuaire des services de mobilité)

Ce travail de diagnostic pourrait à la fois s'appuyer sur les études existantes, un travail en chambre visant à préciser la localisation de l'ensemble des lieux auxquels il est nécessaire de pouvoir accéder et de faire l'état des lieux de leur degré d'accessibilité actuel, mais également être complété grâce à d'autres moyens d'enquêtes (porte à porte, marchés, en ligne) et en passant si besoin également par des relais.

La réalisation de ce diagnostic serait suivie conjointement par les copilotes et le groupe de travail sur la mobilité dans les QPV.

2. Structurer un groupe de travail sur la mobilité dans les QPV

Il est proposé de constituer un groupe de travail sur l'enjeu de la mobilité dans les QPV. Ce groupe de travail serait rattaché au Club de la mobilité solidaire et se réunirait de manière semestrielle. Il rassemblerait en priorité les acteurs suivants :

- les chargés de mission mobilité des territoires concernés,
- les acteurs de la mobilité solidaire,
- les acteurs, notamment associatifs, intervenant dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville.

Ce groupe de travail doit permettre d'améliorer les connaissances respectives des participants sur les actions existantes en faveur de la mobilité dans les QPV et d'élaborer un plan d'action type détaillant une liste de leviers mobilisables pour lever les freins à la mobilité dans les QPV. Enfin il aurait en charge le suivi conjoint avec les copilotes du diagnostic approfondi sur les enjeux de mobilité dans les QPV.

26-C-0139
Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026
743/1731

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

Pistes d'acteurs à associer à ce groupe de travail :

- Etat (services déconcentrés)
- Collectivités compétentes
- Opérateurs de transport
- AOM
- PIMMS (Point d'information médiation multi services)
- Associations, notamment de mobilité (ex : garage solidaire)
- CPTS (Communauté des professionnels territoriaux de santé)
- Entreprises, acteurs économiques
- Communes (et leurs services type CCAS)
- Centres Socio-Culturels
- Maisons de l'emploi
- Comités de quartier
- Bailleurs sociaux
- Missions locales
- Fédération des centres sociaux
- L'IREV (centre de ressources de la politique de la ville)

3. Détailler une liste de bonnes pratiques pour outiller les acteurs afin de lever les freins à la mobilité dans les QPV

Parmi les pistes de travail du groupe de travail sur la mobilité dans les QPV, il est proposé d'élaborer une liste de leviers mobilisables pour lever les freins à la mobilité dans les QPV. Ils seront élaborés en prenant en compte les conclusions et recommandations du diagnostic approfondi de la mobilité dans les QPV. Ces propositions devront permettre d'alimenter les travaux et actions respectives des différents acteurs.

Plusieurs pistes actions ont d'ores et déjà été identifiées et pourront servir de base à la constitution de ce plan d'action type.

Identification d'acteurs relais pour faire connaitre l'offre de mobilité existante et les possibilités d'accompagnements aux habitants :

- Identifier les relais de confiance des habitants (ex : bailleurs, comités de quartiers)
- Former et sensibiliser ces relais de confiance à l'offre de mobilité et aux dispositifs d'accompagnement existants pour qu'ils sensibilisent à leur tour
- Création d'ambassadeurs par type de public pour un accompagnement plus ciblé

Proposer de nouveaux formats de communication auprès des habitants :

- Village d'information avec invitation par les acteurs relais (ex : bailleurs), à répéter selon les besoins
- Transmission de témoignages
- Actions particulières sur le public féminin

Levée les freins psychosociaux en mobilité :

- Faire découvrir les autres modes de vie possible (ex : journée randonnée) notamment en passant par les écoles, collèges, lycées
- Accompagner sur les premiers trajets (longue distance, train, vélo)
- Adopter une approche une approche plus globale des enjeux de mobilité (lier avec garde d'enfants, accès santé mentale, physique, etc)
- Généraliser les démarches d'aller vers

Actions sur l'offre de transport :

- Assurer un maillage de l'offre et des horaires appropriés

Les travaux menés doivent être en coordination avec ceux pilotés par l'IREV et le CREM, avec un séminaire sur la thématique des mobilités durables et du partage de l'espace public dans les QPV, organisé le 23 septembre 2025 à Saint-Laurent-Blangy.

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 106/236

NATURE DE L'ACTION

- ● Animation
- ● Communication
- ○ Concertation
- ● Etude
- ○ Expérimentation
- ○ Fonctionnement
- ○ Formation
- ○ Ingénierie
- ○ Investissement

PILOTES	PARTENAIRES	CIBLES
• Région • Départements	• Etat (services déconcentrés) • Collectivités compétentes • Opérateurs de transport • AOM • PIMMS (Point d'information médiation multi services) • Associations, notamment de mobilité (ex : garage solidaire) • CPTS (Communauté des professionnels territoriaux de santé) • Entreprises, acteurs économiques • Communes (et leurs services type CCAS) • Centres Socio-Culturels • Maisons de l'emploi • Comités de quartier • Bailleurs sociaux • Missions locales • Fédération des centres sociaux • L'IREV (centre de ressources de la politique de la ville)	• Publics habitants des QPV

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

A partir de 2026

- Création d'un groupe de travail sur la mobilité dans les QPV
- Lancement du diagnostic approfondi sur les enjeux de mobilité dans les QPV
- Elaboration du plan d'action type afin de lever les freins à la mobilité dans les QPV

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 107/236

MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Conditions de réussite

- Identification d'un acteur pour conduire le diagnostic approfondi
- Coordination et animation du groupe de travail

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de réunions du groupe de travail sur la mobilité dans les QPV
- Réalisation du diagnostic approfondi
- Réalisation du plan d'action type pour lever les freins à la mobilité dans les QPV

ACTIONS LIÉES

- Fiche action 1.2 : Améliorer l'information et l'orientation à la mobilité en sensibilisant et formant les prescripteurs
- Fiche action 1.3 : Comprendre les manques et les besoins d'aujourd'hui et de demain
- Fiche action 2.1 : Définir la gouvernance de la mobilité solidaire sur le bassin

26-C-0139 Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026 746/1731

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

FICHE ACTION 4.3 – Lever les freins de la mobilité pour faciliter l'accès et le maintien dans l'emploi dans les filières professionnelles en tension

ENJEU 1 — Obj 1 | Obj 2

ENJEU 2 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 3 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 4 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

La mobilité est l'un des freins majeurs pour l'accès à l'emploi, comme pour le maintien dans l'emploi, avec un cumul de difficultés financières, matérielles et sociales. A l'échelle régionale, 28% des demandeurs d'emploi sont sans moyen de locomotion et les entreprises déclarent avoir rencontré des difficultés de recrutement pour 49% des projets d'embauche, notamment pour des motifs liés à la mobilité.

Les filières concernées sont notamment les métiers précaires, ceux pouvant induire des horaires décalés (tourisme, restauration, logistique, etc.), ou encore impliquant une forte mobilité, comme les aides à domicile, les ouvriers agricoles par exemple.

Sur ce dernier point, le Département du Pas-de-Calais a souhaité y répondre en créant un service dédié appelé «MobiliSAD» et qui s'adresse spécifiquement aux salariés et futurs salariés des Services Autonomie à Domicile (SAD). Ce nouveau service d'accompagnement à la mobilité vient renforcer l'activité des plateformes de mobilité « Mamobilité62 » déjà en exercice et facilite l'accès ou le maintien dans l'emploi des salariés dans ce secteur d'activité.

Les jeunes en apprentissage sont particulièrement à risque : faibles revenus, multiplicité des lieux de vie quotidienne (domicile, employeur, centre de formation).

Sur le bassin Aire Urbaine Centrale, les flux de mobilité sont multipolaires et sortent souvent des limites administratives de certaines offres de mobilité, pouvant entrainer des ruptures d'offres alternatives à la voiture pour se rendre au travail.

Les difficultés d'accès à l'emploi en lien avec la mobilité peuvent se cumuler avec des difficultés d'accès au logement pour les publics les plus précaires.

Des AOM comme la Communauté Urbaine d'Arras et Artis vont à la rencontre des entreprises du territoire pour présenter la globalité de l'offre de transport en commun existante et tenter de lever les freins de mobilité pour les personnes en recherche d'emploi.

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

On peut mentionner ici un ensemble de bonnes pratiques visant à répondre aux problématiques spécifiques que rencontrent les filières dites « en tension » :

Proposer des solutions concrètes de transport hors voiture individuelle, adaptées aux contraintes de ces métiers en s'appuyant sur les employeurs et les acteurs de la mobilité (de droit commun ou solidaire) et du logement

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

- Pour les employeurs :
  - Adapter des horaires de travail aux horaires des transports en commun
  - Organiser de services de transport intra ou inter-entreprises : navettes, transport à la demande, covoiturage
  - Mettre en place un plan de mobilité employeur voire inter-employeurs, comportant notamment un diagnostic des mobilités domicile-travail, et la réalisation d'un plan d'action incluant usage du vélo, du covoiturage, forfait mobilité durable, etc. Pour les travailleurs dans le domaine de l'aide à la personne : prêter ou faciliter l'accès à des véhicules pour les tournées et visites.

Aller vers les employeurs et les représentants de leur filière pour identifier les besoins en main d'œuvre impliquant de forts enjeux de mobilité à l'échelle du bassin et les impliquer dans la co-construction de solutions

- Organiser des échanges directs avec les employeurs du bassin et communiquer auprès d'eux sur ces solutions de mobilité en s'appuyant par exemple sur les clubs d'entrepreneurs, les événements organisés par les Chambres de commerce et d'industrie, les Chambres des Métiers et de l'Artisanat, les directions du développement économique des collectivités du bassin et les autres organisations regroupant des employeurs (type petits déjeuners)

Ces leviers pourront être travaillés dans le cadre de la gouvernance du PAMS (cf. action 2.1), notamment en intégrant les représentants des employeurs au sein du Comité de pilotage et du Club de la mobilité solidaire.

Enfin, le PAMS peut constituer une base de référence pour définir les actions opérationnelles du volet « mobilité » des Comité Locaux Pour l'Emploi (CLPE) qui établissent leur stratégie locale dans les arrondissements concernés par le bassin de mobilité.

NATURE DE L'ACTION

- ● Animation
- ● Communication
- ○ Concertation
- ○ Etude
- ● Expérimentation
- ○ Fonctionnement
- ○ Formation
- ○ Ingénierie
- ● Investissement

PILOTES	PARTENAIRES	CIBLES
• Région • France Travail	• Départements (Dir. Autonomie) • Maisons Nord Emploi • AOM locales • Communes • CCI, Chambre d'Agriculture, Chambre des Métiers de l'Artisanat • Agences d'intérim • FASTT • Missions locales • Cap emploi • Bailleurs • Réseau Déclic Mobilités	• Employeurs de filières en tension • Employeurs avec de fortes contraintes de mobilité • Travailleurs précaires • Demandeurs d'emploi • Personnes en insertion

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 110/236

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

Dès 2026

- Intégration des représentants d'employeurs au sein des instances de gouvernance du PAMS

Chaque année à partir de 2027

- Mise à jour du recensement des besoins lors de la réunion annuelle du Club de la mobilité solidaire.

MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

- Base de contacts employeurs de filières professionnelles en tension et d'agences d'intérim
- Réseaux d'employeurs et notamment Déclic Mobilités
- Les données des besoins en main d'œuvre de France Travail

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre d'entreprises participant aux rencontres annuelles du Club de la Mobilité solidaire

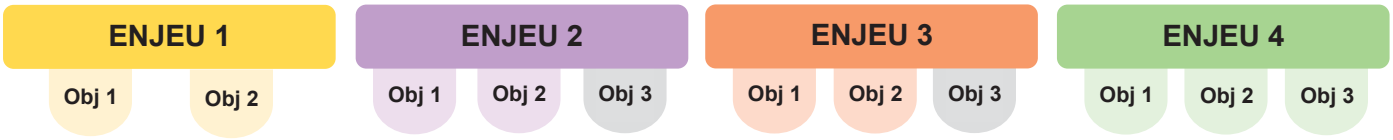
ACTIONS LIÉES

- Fiche action 1.1 : Recenser et centraliser l'information sur l'ensemble des dispositifs de mobilité solidaire
- Fiche action 1.3 : Comprendre les manques et les besoins d'aujourd'hui et demain
- Fiche action 3.3.E : Favoriser la mobilité de tous les publics : les demandeurs d'emploi et les stagiaires de la formation professionnelle
- Contrat Opérationnel de Mobilité du bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale

26-C-0139
Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026
749/1731

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 111/236

FICHE ACTION 4.4 – Préparer et favoriser l'accès aux opportunités d'emplois des grands projets sur le bassin et à proximité



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Le bassin Aire Urbaine Centrale est concerné par plusieurs projets d'envergure ayant un fort impact sur le territoire, ses dynamiques d'emploi et donc les enjeux de mobilité des travailleurs, à savoir :

- Implantation de plusieurs gigafactories à Billy-Berclau, Lambres-Lez-Douai et Douvrin ;
- Implantation de nouvelles industries sur le port de Dunkerque avec un recrutement élargi qui devrait concerner le bassin Aire Urbaine Centrale ;
- Chantiers et exploitation du Canal Seine-Nord Europe au sud du bassin avec un recrutement élargi également et qui devrait notamment concerner le bassin minier ;
- Implantation de la plateforme logistique E-Valley à Epinoy, en dehors du bassin au sud, mais dont le recrutement peut s'étendre au Bassin AUC
- Travaux de réhabilitation des cités minières dans le cadre de l'ERBM.

Cette problématique de nouveaux flux domicile-travail impacte l'ensemble du bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale, tout comme ses bassins voisins Littoral Nord et Arrageois. Les acteurs de la mobilité du bassin vont ainsi devoir s'impliquer, ils le font d'ailleurs déjà, pour répondre à un enjeu déterminant pour la réussite de l'implantation des nouvelles entreprises, générant de l'emploi pour le territoire.

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

L'objectif de cette action est de proposer des **solutions concrètes et soutenables de transport** adaptées aux contraintes de l'implantation de nouvelles industries (travail posté, enjeux de décarbonation, etc.). Elle s'articule en trois points complémentaires :

1. Clarifier et communiquer sur les instances de gouvernance des différents projets

Pour chaque projet, l'objectif n'est pas de multiplier les instances mais d'identifier celles existantes et de s'y insérer pour nourrir les questions autour de la mobilité des travailleurs et faciliter le dialogue inter-bassins et inter-acteurs.

2. Faire évoluer l'offre de transports pour répondre aux nouveaux besoins.

Des projets visant à faire évoluer l'offre de transport sont en cours sur plusieurs grands projets comme :

- Les travaux menés sur le Dunkerquois sur des hypothèses d'évolutions des lignes routières interurbaines régionales, une optimisation des lignes ferroviaires ou encore le développement du covoiturage.
- Le pilotage par le Département du Pas-de-Calais d'un projet de « Navettes Emploi Express », permettant d'acheminer les salariés sur le site des travaux (à proximité de Marquion) depuis Arras, Bapaume ou encore Lens et Hénin-Beaumont via 3 lignes. Etant donné le tracé envisagé, l'une des lignes pourrait prolonger son tracé d'une dizaine de kilomètres afin d'atteindre l'entrée du parc E-Valley ;
- Le travail sur les transports collectifs pour accéder aux gigafactories du territoire.

26-C-0139
Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026
750/1731

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

En ce sens, les actions suivantes peuvent être mises en place :

- Une communication grand public sur l'offre de transport existante ;
- Une incitation aux entreprises à développer des Plans de mobilité entreprise ;
- Une information auprès des demandeurs d'emploi et des personnes en intérim sur les conditions d'accès aux nouvelles zones d'emplois avec une coopération renforcée sur ces sujets avec les acteurs de l'insertion et les opérateurs de mobilité solidaire du territoire.
- Il est pertinent également de mettre en exergue les dynamiques portées par les acteurs de l'ERBM, sur le territoire du bassin minier, pour la réhabilitation des cités minières. La question de la mobilité est au cœur des préoccupations des demandeurs d'emplois. Les acteurs ont alors mis en place des diagnostics mobilité et des accompagnements particuliers pour lever le frein « mobilité » à l'emploi, dans un domaine nécessitant une main d'œuvre importante.

NATURE DE L'ACTION

- ● Animation
- ● Communication
- ○ Concertation
- ● Etude
- ● Expérimentation
- ● Fonctionnement
- ○ Formation
- ● Ingénierie
- ● Investissement

PILOTES	PARTENAIRES	CIBLES
• Région • Départements	• AOM et EPCI • Employeurs concernés : entreprises des ZI du Dunkerquois, SCSNE, Gigafactories et plateforme E-Valley • Partenaires de l'ERBM • Départements • SNCF • France Travail • FASTT (intérim) • Agences d'intérim • Prestataires privés de transport • Opérateurs de mobilité solidaire • Plateformes de covoiturage • Associations porteuses de TUS • Maisons Nord Emploi	• Employés des zones industrielles du Dunkerquois, des gigafactories, du Canal Seine-Nord Europe, de la plateforme E-Valley, et ceux travaillant pour la réhabilitation des cités minières • Les différents employeurs

MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

- Base de données des offres de mobilité et aides existantes pour les différents publics de la mobilité solidaire
- Formations existantes sur la mobilité comme la lecture de cartes, etc.

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 113/236

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de nouveaux services de mobilité développés vers et depuis les différents grands projets
- Nombre d'actions de formation et de sensibilisation à la mobilité organisées pour les travailleurs de ces zones

ACTIONS LIÉES

- Fiche action 1.3 : Comprendre les manques et les besoins d'aujourd'hui et de demain
- Fiche action 3.4 : Définir et tendre vers une offre idéale de l'accompagnement de mobilité solidaire maillant tout le bassin
- Fiche action 4.3 : Lever les freins à la mobilité pour faciliter l'accès et le maintien dans l'emploi dans les filières professionnelles en tension
- Contrat Opérationnel de Mobilité du bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale

26-C-0139 Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026 752/1731

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

FICHE ACTION 4.5 – Faciliter l'accès aux formations et à l'emploi transfrontaliers

ENJEU 1	ENJEU 2	ENJEU 3	ENJEU 4
Obj 1	Obj 1	Obj 1	Obj 1
Obj 2	Obj 2	Obj 2	Obj 2
	Obj 3	Obj 3	Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Le bassin est concerné par une mobilité transfrontalière importante, principalement avec la Belgique.

La dernière étude de l'INSEE sur les travailleurs frontaliers vers la Belgique indique qu'en 2021, environ 36 000 personnes résidant en Hauts-de-France travaillent en Belgique, soit une augmentation de 30% depuis 2010. 8 700 résidents belges travaillent dans les Hauts-de-France. Si on se concentre sur le périmètre de l'Aire Urbaine Centrale, on constate qu'environ 10 500 proviennent des zones d'emplois de Roubaix-Tourcoing, 6 700 du Valenciennois, 6 600 de Lille, 600 de Douai, 500 de Béthune et de Saint-Omer ou encore 400 de la zone d'emploi de Lens.

Ils parcourent en moyenne 39 km pour se rendre à leur lieu de travail, soit trois fois plus que les autres, et réalisent ces trajets à 96% en voiture. Par ailleurs, la majorité des actifs du bassin se rendant en Belgique pour travailler sont des ouvriers (57%).

Un nombre croissant d'étudiants et de scolaires est également amené à se déplacer en Belgique dans le cadre de leurs études. C'est le cas par exemple des villes belges de Courtrai, Mouscron et Tournai qui accueillent un nombre croissant d'étudiants français.

Ces mobilités domicile-travail, domicile-formation, sont complexifiées par les discontinuités des infrastructures de transport et des aides, mais également par la barrière de la langue pour la zone flamande.

Cet enjeu est clairement identifié, notamment par les trois Groupements Européens de Coopération Territoriale concernés par ce territoire (le GECT Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai, le GECT Parc Naturel Européens Plaines Scarpe-Escaut et le GECT West-Vlaanderen – Flandre – Dunkerque Côte d'Opale). Ces trois structures transfrontalières font de l'enjeu de la mobilité une priorité, avec des travaux visant à réduire « l'effet frontière » pour les déplacements de la population.

Plusieurs projets sont en cours pour faciliter cette mobilité transfrontalière :

- Le projet Transmobil, lancé en 2018 dans le cadre du programme européen Interreg V, propose ainsi le déploiement de 18 hubs mobilité des deux côtés de la frontière. Une carte des offres de mobilité transfrontalière a été réalisée à l'occasion de ce projet : https://www.egts-gect.eu/fr/carte-de-la-mobilite ;
- Une expérimentation a lieu actuellement avec une ligne entre Poperinge et Hazebrouck, avec la société de transport flamande De Lijn (depuis 2023, et renouvelée depuis) ;
- Le projet Cycloconnect initié en 2023 en partie par l'Eurométropole de Lille- Kortrijk-Tournai a identifié des discontinuités cyclables transfrontalières et propose des solutions adaptées à chaque situation afin d'améliorer la cyclabilité transfrontalière du quotidien et la sécurité via des itinéraires rapides. Le chef de file du projet est le Département du Nord. Il démarrera le 1er janvier 2026.

Enfin, les retours d'expérience soulignent que pour que de nouvelles liaisons puissent connaître la réussite, il est nécessaire de communiquer sur d'éventuelles nouvelles dessertes. On peut ainsi rappeler l'expérimentation d'une liaison entre Ypres et Armentières qui n'a pas été reconduite, faute d'un nombre de passagers suffisant, a priori du fait d'un défaut de communication. En effet on constate que les flux existent sur cet axe mais n'ont pas été captés par les transports en commun.

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

L'objectif de cette action est de proposer des **solutions concrètes afin de faciliter l'accès à l'emploi et aux formations transfrontaliers.** Pour cela, différentes échelles d'actions complémentaires sont à prendre en compte. Certaines actions seront approfondies dans le Contrat Opérationnel de Mobilité (COM) du bassin, puisque la mobilité transfrontalière sera une thématique transversale de ce document

- Mieux caractériser les besoins en déplacements transfrontaliers, en intégrant un volet mobilité au projet d'observatoire transfrontalier dans le cadre du Programme Interreg France Wallonie-Vlaanderen. Cet observatoire constituera un outil d'aide à la décision pour les acteurs publics de la zone transfrontalière. Il sera pertinent de travailler avec les employeurs belges pour appréhender au mieux les besoins des salariés transfrontaliers ;

- Poursuivre et renforcer les dynamiques de coopération transfrontalière réunissant l'ensemble des acteurs compétents sur la mobilité des deux côtés de la frontière. Le renforcement de cette dynamique peut notamment s'appuyer sur l'association des acteurs de la mobilité belges au club de la mobilité solidaire dans le cadre de la gouvernance du PAMS. Une attention particulière sera également apportée au projet de SERM Hauts-de-France qui vise également à améliorer la mobilité transfrontalière, avec un rôle significatif du GECT Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai (notamment facilitation, espace de dialogue transfrontalier sur le projet) ;

- Mieux connaître et faire connaître les possibilités de mobilité transfrontalière dans le cadre du travail auprès des travailleurs mais aussi des employeurs et des agences d'intérim. Cela passe par le recensement des offres et services, puis par leur mise en avant dans un document type flyer dédié et traduit dans plusieurs langues. Il conviendra de déterminer l'échelle pertinente pour réaliser ce document. Concernant la sensibilisation des prescripteurs à l'emploi/formation, l'Eurométropole travaille avec les services de l'emploi (français, wallon et flamand) à une newsletter transfrontalière, la « cross-border news « , à destination des prescripteurs. Les données et infos pratiques concernant la mobilité sont un des sujets récurrents de cette newsletter ;

- Travailler sur la question de la mobilité des étudiants français notamment, qui sont nombreux à se déplacer en Belgique pour leurs études ;

- Mobiliser les plateformes de mobilité solidaire et France Travail pour lever les freins spécifiques à la mobilité transfrontalière grâce à des modules de formation ciblés auprès des publics concernés.

- Produire des cartes, intégrant la zone frontalière avec les Groupements européens de coopérations territoriales (GECT) le long de la frontière Nord-Belgique.

Les GECT actifs présents sur le territoire auront un rôle important à jouer dans les actions à mener de concertation et de facilitation sur la mobilité transfrontalière.

NATURE DE L'ACTION

- ● Animation
- ● Communication
- ○ Concertation
- ○ Etude
- ● Expérimentation
- ● Fonctionnement
- ○ Formation
- ○ Ingénierie
- ○ Investissement

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 116/236

PILOTES

- Région
- AOM frontalières (Cœur de Flandre Agglo, CC Flandre-Lys, MEL, CC Pévèle-Carembault, CA de la Porte du Hainaut et Valenciennes)
- GECT West-Vlaanderen / Flandre – Dunkerque – Côte d'Opale, Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai, et Parc Naturel Européens Plaines Scarpe-Escaut

PARTENAIRES

- France Travail
- Entreprises frontalières
- SNCF et SNCB
- FASTT (intérim) et agences
- Prestataires privés de transport
- Opérateurs de mob. solidaire
- Plateformes de covoiturage
- Associations porteuses de TUS
- Maisons Nord Emploi

CIBLES

- Personnes en insertion, demandeurs d'emploi, etc.
- Employeurs frontaliers

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Dès la première année (2026)

- Travail sur le volet mobilité du futur observatoire transfrontalier ;
- Intégrer les instances de coopération transfrontalières, les AOM belges ainsi que les régions belges (Flandre et Wallonie) dans la gouvernance du PAMS à travers le club de la mobilité solidaire.

2

Dès 2027 et au moins jusqu'en 2029

- Etablir un document sur les services de mobilité existants pour les travailleurs transfrontaliers (points d'arrêt, fréquence, etc.) ;
- Poursuivre la mise en place de nouveaux services de mobilité (lignes transfrontalières, covoiturage, hubs de mobilité, etc.) pour répondre aux besoins identifiés ;
- Développer des dispositifs d'accompagnement et de formation des personnes en insertion et demandeurs d'emploi pour lever les freins spécifiques à la mobilité transfrontalière.

MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

- Base de données des offres de mobilité et aides existantes pour les différents publics de la mobilité solidaire
- Offre de formations existantes sur la mobilité portées par France Travail et les plateformes de mobilité solidaire.

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 117/236

INDICATEURS DE SUIVI

- Réalisation d'un document, type flyer, recensant les informations de mobilité transfrontalière (oui/non) ;
- Intégration des acteurs belges dans les instances de gouvernance du PAMS (oui/non).

ACTIONS LIÉES

- Fiche action 1.1 : Recenser et centraliser l'information sur l'ensemble des dispositifs de mobilité solidaire
- Fiche action 1.3 : Comprendre les manques et les besoins d'aujourd'hui et de demain
- Fiche action 3.4 : Définir et tendre vers une offre idéale de l'accompagnement de mobilité solidaire maillant tout le bassin
- Fiche action 4.3 : Lever les freins à la mobilité pour faciliter l'accès et le maintien dans l'emploi dans les filières professionnelles en tension
- Contrat Opérationnel de Mobilité du bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

La durée du plan d’actions

Le présent plan d'action commun en matière de mobilité solidaire est valable pour la période 2025-2029. Cette période de cinq ans sera proposée de manière uniforme pour les PAMS et les contrats opérationnels de mobilité (COM) des dix bassins de mobilité couvrant la région. Cela permettra, le cas échéant, de réexaminer les contours de ces bassins à l'horizon 2029.

Bien que ce plan d'action se rapproche davantage d'une charte que d'un contrat, toute modification, ajout ou suppression d'actions inscrites dans le Plan d'Action commun en matière de Mobilité Solidaire (PAMS) nécessitera une nouvelle délibération de la part de chaque signataire. Les résultats des évaluations réalisées pour certaines actions pourront être utilisés pour accélérer ou dupliquer les actions qui fonctionnent ou pour ajuster celles qui ne donnent pas les résultats escomptés.

Les décisions correspondantes seront proposées en comité de bassin, permettant ainsi une adaptation continue aux besoins et aux évolutions de la mobilité solidaire dans ce bassin de l’Aire Urbaine Centrale.

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

La gouvernance

La démarche d'élaboration du présent PAMS et de son équivalent sur le transport de droit commun, le COM, a préfiguré la gouvernance proposée pour le suivi et la mise en œuvre des actions identifiées. Au-delà de veiller à leur bonne réalisation, il s'agit en effet de renforcer l'écosystème de la mobilité sur le bassin de l'Aire Urbaine Centrale et de faire perdurer la communauté de partenaires qui s'est constituée tout au long de la démarche.

Aussi, il est proposé de mettre en place une gouvernance unique à l'échelle de ce bassin de mobilité, notamment dans l'objectif de veiller à la cohérence et la complémentarité des travaux des COM et des PAMS. Cette gouvernance se matérialisera à travers la constitution d'un « **Comité de bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale »** qui vaudra comité de pilotage à la fois pour le PAMS et pour le COM et qui sera organisé annuellement.

Ainsi, pour le suivi du PAMS, la Région et les Département du Nord et du Pas-de-Calais animeront le pilotage. Y seront associés les représentants des structures suivantes, à savoir :

- L'Etat (Préfecture de région Hauts-de-France, DREETS, DDETS, DREAL) ;
- Le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France ;
- Les AOM et les EPCI
- France Travail ;
- La Caisse d'Allocations Familiales.

En fonction des travaux en cours ou de l'ordre du jour, d'autres partenaires peuvent être invités à ce comité de bassin : membres de l'Education Nationale, les sous-préfectures, l'ARS, l'ADIL, l'AFPA et les fédérations des métiers en tension.

Ce comité de bassin :

- fait le point sur l'état d'avancement du PAMS ;
- fixe les objectifs et le programme annuel au titre du PAMS du bassin : priorités, pilotage, échéances ;
- mesure les effets des actions mises en œuvre en vue de les reconduire ou de les faire évoluer ;
- précise les publics et territoires cibles pour les formations à la mobilité ;
- anime une revue de projets en examinant en particulier le financement des actions prioritaires.

Il se réunit 1 fois par an.

- Le **club de la mobilité solidaire** rassemble potentiellement tous les acteurs de la mobilité solidaire. En plus des membres du comité de bassin et ceux invités en fonction de l'ordre du jour, y seront ainsi notamment conviés, les chambres consulaires, l'UDCCAS, l'URIOPSS, les plateformes et opérateurs de mobilité solidaire, les opérateurs de transport, la Cellule France Mobilités, les gestionnaires de pôles d'échanges, les acteurs de la santé, ceux du handicap, les associations locales, les représentants d'employeurs, ceux des habitants ou des usagers des transports, etc.

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

La gouvernance

Une attention particulière portera sur la bonne association des employeurs, des habitants et des usagers aux réflexions et travaux menés.

Ce club de la mobilité solidaire :

- soutient et suit la mise en œuvre des actions prioritaires validées en comité de bassin ;
- recense les besoins et les demandes de ses membres au regard des remontées de terrain ;
- partage des retours d'expériences ;
- formule des demandes à l'attention du comité de bassin ;
- coordonne les actions qui nécessitent une mutualisation ;
- organise des échanges sur des sujets spécifiques en fonction des besoins.

Une rencontre du club de la mobilité solidaire est organisée a minima 1 fois par an.

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

Suivi et indicateurs

Un référentiel d'indicateurs sera proposé afin de suivre l'état d'avancement du PAMS à deux niveaux :

- Tout d'abord, au niveau de chaque action inscrite dans le plan d'action, en retenant 1 ou 2 indicateurs permettant de mesurer sa réalisation ;

- Ensuite, à l'échelle du PAMS, afin d'évaluer globalement sa mise en œuvre et son efficience. Des représentations sous forme de radars seront notamment utilisées pour valoriser des indicateurs de contexte (part des différents publics vulnérables dans la population totale du bassin, revenu médian, IDH, taux de motorisation, etc.) comme des indicateurs de résultats (nombre de dispositifs accessibles aux seniors, nombre de personnes accompagnées par les maisons de mobilité, etc.).

Le tableau de bord correspondant proposera pour chaque indicateur un processus d'alimentation annuel, en visant la simplicité et l'efficacité. Il est primordial de s'assurer que ce processus est appropriable et réaliste pour les acteurs mobilisés dans la mise à jour des résultats.

A partir de ce référentiel, et dès 2026, un bilan annuel de suivi sera établi et présenté au comité de bassin du PAMS.

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

Les signataires

15 signataires pour le PAMS Aire Urbaine Centrale :

- La Préfecture de région Hauts-de-France,
- La Région Hauts-de-France,
- Le Département du Nord,
- Le Département du Pas-de-Calais,
- Le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France,
- La Métropole Européenne de Lille,
- La Communauté urbaine d'Arras,
- La Communauté d'agglomération Cœur de Flandre,
- La Communauté d'agglomération du Pays de Saint-Omer,
- La Communauté de communes du Pays de Lumbres,
- La Communauté de communes Flandre-Lys,
- La Communauté de communes Pévèle-Carembault,
- Le Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois (SIMOUV),
- Le Syndicat Mixte des Transports Artois Mobilités,
- Le Syndicat Mixte des Transports du Douaisis (SMTD).

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 123/236

Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale

Signataire 1/15

PACTE DES SOLIDARITÉS
Agir ensemble pour faire reculer la pauvreté

PRÉFET
DE LA RÉGION
HAUTS-DE-FRANCE
Liberté
Égalité
Fraternité

À _____

Le _____

Le Préfet de la Région Hauts-de-France

26-C-0139
Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026
762/1731

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 124/236

Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale

Signataire 2/15

Région Hauts-de-France

À _____

Le _____

Le Président de la Région Hauts-de-France

26-C-0139 763/1731
Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 125/236

Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale

Signataire 3/15

Nord
le Département est là

À _____

Le _____

Le Président du Département du Nord

26-C-0139 764/1731
Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 126/236

Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale

Signataire 4/15

62 Pas-de-Calais *Mon* Département

À _____

Le _____

Le Président du Département du Pas-de-Calais

26-C-0139 765/1731
Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 127/236

Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale

Signataire 5/15

Syndicat Mixte des Mobilités Hauts de France

À _____

Le _____

Le Président du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France

26-C-0139 766/1731
Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 128/236

Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale

Signataire 6/15

MEL MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

À _____

Le _____

Le Président de la Métropole Européenne de Lille

26-C-0139
Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026
767/1731

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 129/236

Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale

Signataire 7/15

À _____

Le _____

Le Président de la Communauté urbaine d'Arras

26-C-0139 Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026 768/1731

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 130/236

Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale

Signataire 8/15

À _____

Le _____

Le Président de la Communauté d'agglomération
Cœur de Flandre

26-C-0139 *Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission* 13091523 *- Envoi Préfecture le* 06/02/2026 *- Retour Préfecture le* 06/02/2026 769/1731

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 131/236

Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale

Signataire 9/15

CAPSO
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION
DU PAYS DE SAINT-OMER

À _____

Le _____

Le Président de la Communauté d'agglomération
du Pays de Saint-Omer

26-C-0139 Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026 770/1731

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 132/236

Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale

Signataire 10/15

PAYS DE LUMBRES
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES

À _____

Le _____

Le Président de la Communauté de communes
du Pays de Lumbres

26-C-0139
Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026
771/1731

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 133/236

Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale

Signataire 11/15

Flandre Lys
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES

À _____

Le _____

Le Président de la Communauté de Communes
Flandre-Lys

26-C-0139 772/1731
Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 134/236

Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale

Signataire 12/15

Pévèle Carembault
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES

À _____

Le _____

Le Président de la Communauté de Communes
Pévèle-Carembault

26-C-0139 *Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission* 13091523 *- Envoi Préfecture le* 06/02/2026 *- Retour Préfecture le* 06/02/2026 773/1731

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 135/236

Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale

Signataire 13/15

À _____

Le _____

Le Président du Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois (SIMOUV)

26-C-0139 774/1731
Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 136/236

Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale

Signataire 14/15

ARTOIS MOBILITÉS

À _____

Le _____

Le Président du Syndicat Mixte des Transports
Artois Mobilités

26-C-0139
Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026
775/1731

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 137/236

Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité de l'Aire Urbaine Centrale

Signataire 15/15

À _____

Le _____

Le Président du Syndicat Mixte des Transports
du Douaisis (SMTD)

26-C-0139 Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026 776/1731

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

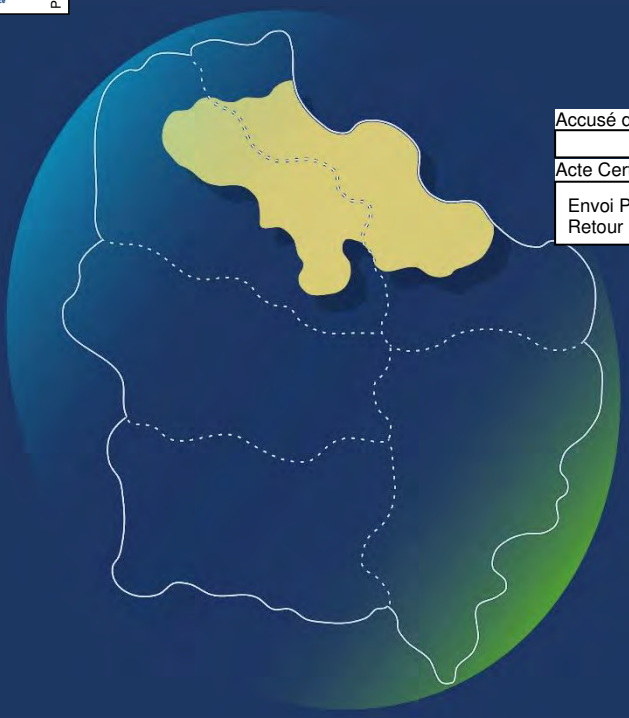
Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 139/236

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015



Novembre 2025

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015



Accusé de réception – Ministère de l'intérieur
13091523
Acte Certifié exécutoire
Envoi Préfecture : 06/02/2026
Retour Préfecture : 06/02/2026

LE PLAN D'ACTION COMMUN EN MATIÈRE DE MOBILITÉ SOLIDAIRE DU BASSIN DE MOBILITÉ AIRE URBAINE CENTRALE

2025-2029

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 142/236

/ Sommaire

I. Eléments introductifs 5

A. La mobilité solidaire dans la Loi d'Orientation des Mobilités 5

a. Une vision élargie et ouverte des publics-cibles 6

b. Une concertation au cœur de la démarche, afin de favoriser une acception transversale de la mobilité solidaire 6

c. Une démarche basée sur une méthodologie unique mais personnalisée selon les enjeux spécifiques de chaque bassin 7

d. Un objectif de reconnexion de la mobilité solidaire et de droit commun 7

e. Une temporalité à court/moyen terme 7

C. Le diagnostic de la mobilité solidaire sur le bassin Aire Urbaine Centrale 8

a. Objectifs et méthode 8

b. Clés de lecture du livrable de l'analyse de la mobilité solidaire 8

II. Eléments de caractérisation du bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale 11

A. Le périmètre du bassin Aire Urbaine Centrale 11

B. Le contexte règlementaire 13

a. A l'échelle régionale 13

b. A l'échelle départementale 13

c. A l'échelle intercommunale et locale 14

III. Les spécificités territoriales qui impactent la mobilité 15

A. Un territoire particulièrement dense organisé autour de ses pôles urbains 15

a. La MEL, « aspirateur » des flux 16

b. Au-delà de la MEL, un bassin multipolaire 18

c. Une présence du rural loin d'être négligeable 20

B. Un territoire hétérogène, aux vulnérabilités multiples 21

a. Une évolution disparate de la population 21

b. Des réalités socioéconomiques différentes selon les territoires 22

c. L'accessibilité aux équipements 23

d. Une dépendance à la voiture malgré des réseaux de transport en commun performants 26

e. L'illectronisme et la fracture numérique, autres facteurs d'inégalité 29

C. Un enjeu transfrontalier 30

IV. Une grande variété de publics en difficulté de mobilité 33

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 143/236

A. Une multiplicité de publics en situation de vulnérabilité de mobilité 33

a. Personnes en insertion, demandeurs d'emploi, personnes précaires : l'enjeu de l'insertion sociale et professionnelle 33

b. Scolaires, étudiants, apprentis : le public des jeunes 33

c. Personnes en situation de handicap et séniors : l'accessibilité physique et cognitive 36

d. D'une appréhension statutaire des publics de la mobilité solidaire à la notion d'archipel des difficultés 38

B. Des freins communs, qui appellent une stratégie basée sur l'accompagnement et la coordination 38

a. Freins d'accès à l'offre : au carrefour COM et PAMS 39

b. Freins psychosociaux : le besoin d'un accompagnement de bout en bout 40

C. Méthode d'analyse 41

a. Zoom sur l'Aire Urbaine Centrale 42

V. Les offres et services de mobilité existants à destination des publics vulnérables 45

A. Une offre de droit commun dense, multimodale et complexe 45

a. Des infrastructures de transport denses et un renforcement futur de l'offre ferroviaire 45

b. Une offre en transports collectifs présente sur les principaux pôles générateurs de flux mais un maillage complexe sur des territoires étendus et multipolaires 46

c. Une coopération accrue entre les différents réseaux de transports 49

B. Le parcours mobilité : l'articulation de l'offre de mobilité de droit commun et de l'offre solidaire pour aller vers l'autonomie 50

C. L'offre de mobilité solidaire sur le bassin Aire Urbaine Centrale 51

D. Un bassin en grande partie maillé par des plateformes de mobilité 57

E. Le diagnostic mobilité : une couverture territoriale quasi-complète mais des manques dans les publics-cibles 58

F. L'accompagnement mobilité : une offre dense mais une couverture nuancée du bassin 59

a. Une densité de l'offre traduisant la présence d'accompagnements complémentaires 60

b. Une couverture incomplète pour certains publics 61

c. Une offre dépendante des capacités d'accueil des structures 61

G. Une offre de transport solidaire importante mais inégale selon les territoires 62

a. Des offres à différentes échelles et principalement portées par des associations 62

b. Une couverture inégale des publics selon les territoires 63

c. Des freins dans l'accès à l'offre 64

H. Location, achat et réparation : une offre plus éparse 66

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 144/236

a. L'offre de location 66
b. Les offres d'achat et de réparation 67
VI. Les outils d'information et de coordination 69
A. Des outils d'information encore peu connus et qui peuvent entrer en concurrence 69
B. L'enjeu des lieux d'accompagnement 70
C. Un ensemble de besoins non encore satisfaits 71
a. Mieux coordonner les outils 71
b. Un besoin d'interconnaissance 72
c. Un besoin d'évaluation 72
d. Améliorer la connaissance des publics 72
e. Vers un guichet unique de l'information et de la formation mobilité ? 73
VII. Les aides financières et les modèles économiques 76
A. Des aides financières nombreuses et difficiles à lire 76
B. Les opérateurs de mobilité solidaire sur-mobilisés par la recherche récurrente de financements 77
C. Une problématique au croisement de la question du financement et de la question des outils 78
VIII. L'intégration de l'urgence écologique 81
A. Ecologie et social : une articulation institutionnelle à entériner 81
B. Mobilité durable et inclusive : même combat ? 81
C. Dépendance à la voiture : un changement de mentalité progressif pour les bénéficiaires 82
IX. Conclusion et perspectives 84
A. Synthèse croisée des tableaux AFOM 84
a. Atouts 84
b. Faiblesses 84
c. Opportunités 84
d. Menaces 85
B. Vers le plan d'actions 85
Annexes 88
Tableau de recensement des offres et services de mobilité solidaire au 29/08/2024 88
Liste des structures associées lors des mini-ateliers et des entretiens 92

Annexe à la délibération n° 2026.00107
26-C-0139 783/1731
Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

I. Eléments introductifs

A. La mobilité solidaire dans la Loi d'Orientation des Mobilités

Promulguée le 24 décembre 2019, la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) est la première grande loi relative aux transports et à la mobilité depuis la Loi d'Organisation des Transports Intérieurs (LOTI) de 1982.

Actuellement, les transports constituent le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre en France avec 30% des émissions. 1 Français sur 4 a déjà refusé un emploi faute de solution pour s'y rendre ; sur 80% du territoire, aucune collectivité ne propose de solution pour les transports du quotidien[1]. La mobilité constitue le premier poste de dépenses des ménages et 7 Français sur 10 se rendent au travail en voiture.

Face à ces constats, la LOM pose cinq grands principes :

1. Sortir de la dépendance automobile, notamment dans les espaces peu denses
2. Accélérer le développement des nouvelles mobilités en facilitant le déploiement de nouveaux services numériques multimodaux
3. Concourir à la transition écologique en développant notamment les mobilités actives
4. Programmer les investissements dans les infrastructures de transport
5. Couvrir intégralement le territoire national en Autorités Organisatrices de la mobilité (AOM).

Concernant plus particulièrement la mobilité solidaire, la LOM entérine la notion de « droit à la mobilité ». Ce droit à la mobilité ne se limite pas à l'accès aux transports collectifs, mais il s'étend à l'accès des personnes les plus vulnérables à l'emploi, la formation, aux services et fonctions de proximité voire à leur accompagnement. Le droit à la mobilité se situe ainsi à la croisée d'enjeux sociaux, territoriaux et économiques.

Par ailleurs les AOM, en acquérant la compétence mobilité, deviennent compétentes en matière de mobilité solidaire afin d'améliorer l'accès à la mobilité aux personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi que des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite : elles sont compétentes pour organiser des services de mobilité solidaire, contribuer au développement de services de mobilité solidaire, verser des aides individuelles à la mobilité, et pour offrir un service de conseil et d'accompagnement individualisé.

Enfin, la LOM impose l'élaboration des Plans d'Actions Communs en matière de Mobilité Solidaire (PAMS), avec trois grands principes

- La Région et les départements élaborent et mettent en œuvre les PAMS à l'échelle d'un bassin de mobilité ;
- Sont associés les organismes publics et privés intervenant dans l'accompagnement des personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi que des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite ;

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

Le PAMS prévoit, notamment, les mesures permettant au service public de l'emploi de fournir ces prestations à tout demandeur d'emploi, à toute personne éloignée de l'emploi ou au jeune en contrat d'apprentissage.

B. Les plans d'actions communs en matière de mobilité solidaire en Hauts-de-France

En Hauts-de-France, en application de la Loi d'Orientation des Mobilités, dix bassins de mobilité ont été définis en collaboration avec les territoires et sur la base des flux de déplacements observés.

Sur chacun de ces bassins de mobilité, le Commissariat à la prévention et à la lutte contre la pauvreté, la Région et les Départements ont initié la construction des Plans d'actions en matière de mobilité solidaire (PAMS), qui sont destinés à assurer la coordination nécessaire pour faciliter la mobilité des personnes vulnérables.

Cette démarche comporte plusieurs principes structurants.

a. Une vision élargie et ouverte des publics-cibles

Si la loi destine cette mesure aux « personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi [qu'aux] personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite », les copilotes ont fait le choix d'intégrer l'ensemble des difficultés de mobilité aux cibles des PAMS. La typologie des publics pris en compte comprend ainsi scolaires et jeunes, apprentis, demandeurs d'emploi, personnes en insertion, personnes précaires, personnes à mobilité réduite, personnes en situation de handicap, seniors.

b. Une concertation au cœur de la démarche, afin de favoriser une acception transversale de la mobilité solidaire

En lien avec les différents publics évoqués ci-dessus, de nombreux champs d'actions et acteurs sont mobilisés : formation, emploi, insertion, santé, solidarité, apprentissage, handicap, services du quotidien, transport, mobilité.

En vue de l'élaboration d'une communauté d'acteurs de la mobilité solidaire sur chaque bassin, de nombreux temps d'échanges collectifs sont proposés dans le cadre de la construction des PAMS. Ils ont pour but de favoriser l'interconnaissance entre ces acteurs, de fédérer autour de l'enjeu de la mobilité solidaire et d'occasionner des collaborations. Cette logique collective, illustrée par la collaboration étroite entre la Région, les Départements et les AOM, constitue l'un des fondements de la réussite des PAMS.

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

c. *Une démarche basée sur une méthodologie unique mais personnalisée selon les enjeux spécifiques de chaque bassin*

L'élaboration des plans d'actions communs en matière de mobilité solidaire se déroule en trois phase :

- Une première phase de cadrage, visant à définir la « vision-cible » du PAMS et le cheminement pour l'atteindre ; cette première phase comporte également la constitution d'une cartographie des acteurs de l'écosystème de la mobilité solidaire à l'échelle du bassin
- Une phase de diagnostic, reposant sur une analyse documentaire et des temps d'échange variés avec notamment l'organisation de 13 mini-ateliers organisés par collège d'acteurs (EPCI, AOM, copilotes, opérateurs locaux de mobilité, acteurs de l'insertion / emploi / apprentissage, acteurs de la solidarité / handicap / autonomie, employeurs, chambres consulaires).
- Une phase de plan d'actions, visant à structurer des orientations stratégiques et à définir les actions qu'elles comportent.

Tout en garantissant une approche harmonisée à l'échelle régionale, la méthodologie proposée intègre les problématiques territoriales propres à chaque bassin. Concernant le bassin Aire Urbaine Centrale, plusieurs enjeux ressortent, dont l'équilibre entre urbain, périurbain et rural, la multipolarité du territoire et son accessibilité en transports en commun, l'attraction de la métropole lilloise, le projet du SERM (Service Express Métropolitain), et la proximité avec la frontière belge.

d. *Un objectif de reconnexion de la mobilité solidaire et de droit commun*

L'objectif des PAMS est de réaliser un véritable « passage à l'échelle » de la mobilité solidaire, afin que toute personne en situation de vulnérabilité de mobilité bénéficie d'un accompagnement vers l'autonomie.

Pour ce faire, la démarche proposée s'appuie sur un principe de reconnexion de la mobilité solidaire à la mobilité de droit commun, visant à allier universalité des services et personnalisation des accompagnements.

e. *Une temporalité à court/moyen terme*

A l'échelle régionale, les dix plans d'actions, élaborés en 2023/2024, auront une durée d'application de 5 ans, jusqu'en 2029. L'objectif est de favoriser la mise en œuvre d'actions réalistes, s'appuyant sur la coordination des acteurs et la valorisation de l'existant.

Le diagnostic du bassin Aire Urbaine Central est élaboré de janvier 2024 à octobre 2024, et son plan d'actions de octobre 2024 à mai 2025.

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

C. Le diagnostic de la mobilité solidaire sur le bassin Aire Urbaine Centrale

a. Objectifs et méthode

Le pilotage du diagnostic PAMS est assuré de manière conjointe avec celui du Contrat Opérationnel de Mobilité (COM), réalisés dans la même temporalité. L'intérêt est de mutualiser les enseignements des deux approches et d'adopter une vision de la mobilité solidaire intégrée à la mobilité de droit commun. En particulier, le travail de diagnostic PAMS est mené de manière coordonnée avec l'élaboration de fiches diagnostic (lien vers les fiches).

Sa méthode s'appuie à la fois sur un travail en chambre d'analyse documentaire, et sur un travail de concertation.

Durant la phase de diagnostic, 13 mini-ateliers ont été organisés entre avril et mai 2024 par collèges d'acteurs (EPCI, AOM, copilotes, opérateurs locaux de mobilité, acteurs de l'insertion / emploi / apprentissage, acteurs de la solidarité / handicap / autonomie, employeurs, chambres consulaires). Ces mini-ateliers avaient pour double objectif d'informer largement sur la démarche (méthode et temps de concertation) et de recueillir une grande diversité de regards sur l'existant et les besoins en matière de mobilité solidaire. Des entretiens complémentaires ont également été menés avec des acteurs intervenant à l'échelle régionale, de manière transversale à l'ensemble des bassins.

En mettant en perspective ces différents apports, le diagnostic a pour objectifs d'identifier les atouts et les manques au sein de l'existant et d'élaborer une cartographie d'acteurs spécifique au bassin. Il doit également permettre de préciser et de compléter les axes de travail définis initialement par la Région et les Départements :

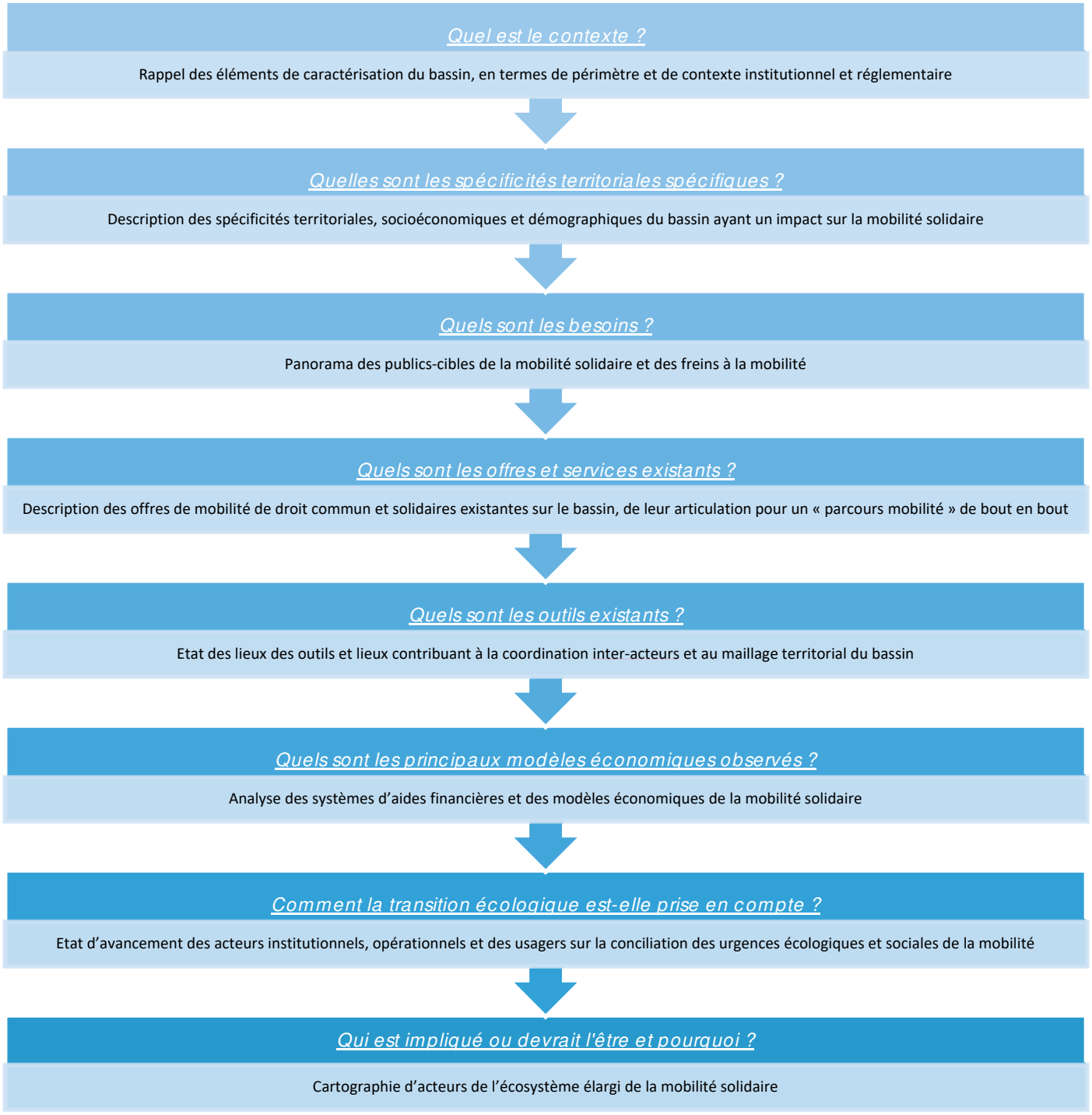
I. *Comprendre les besoins des publics vulnérables dans le bassin*
II. *Mutualiser l'information sur toutes les aides disponibles*
III. *Développer des outils pour informer les prescripteurs et les bénéficiaires*
IV. *Recenser et valoriser les lieux d'accompagnement*
V. *Territorialiser certaines problématiques spécifiques*

La construction d'une vision commune des enjeux du bassin constitue le pivot entre le diagnostic et le plan d'actions.

b. Clés de lecture du livrable de l'analyse de la mobilité solidaire

Le présent document constitue le livrable complet de la phase de diagnostic du PAMS Aire Urbaine Centrale. Il est organisé selon un cheminement en huit questions (voir ci-dessous) qui vise à identifier les atouts et les manques en matière de mobilité, pour les publics et pour les territoires.

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015



Pour chacun de ces huit chapitres thématiques[1], l'analyse croise des éléments issus des fiches diagnostic réalisées en parallèle par la Région (notamment données et

[1] *Le huitième chapitre, dédié à la cartographie des acteurs, ne figure pas dans le présent document, étant l'objet d'un travail continu tout au long de la démarche. Il sera intégré par ailleurs au document final du PAMS*

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

cartes[2]), des ressources documentaires mises à disposition par la Région et le Département, et des enseignements et verbatim issus des mini-ateliers et de la rencontre-atelier.

Chaque chapitre fait l'objet d'une synthèse AFOM (Atouts, Faiblesses, Opportunités, Menaces) destinée à exposer un point de vue problématique sur le diagnostic. Le chapitre conclusif croise ces différentes synthèses AFOM pour offrir des perspectives stratégiques en vue du plan d'actions.

[2] Afin de ne pas alourdir la lecture du présent document, les références aux fiches diagnostic n'ont pas été mentionnées. Ainsi dans la suite du document, les données non référencées proviennent par défaut de ces fiches.

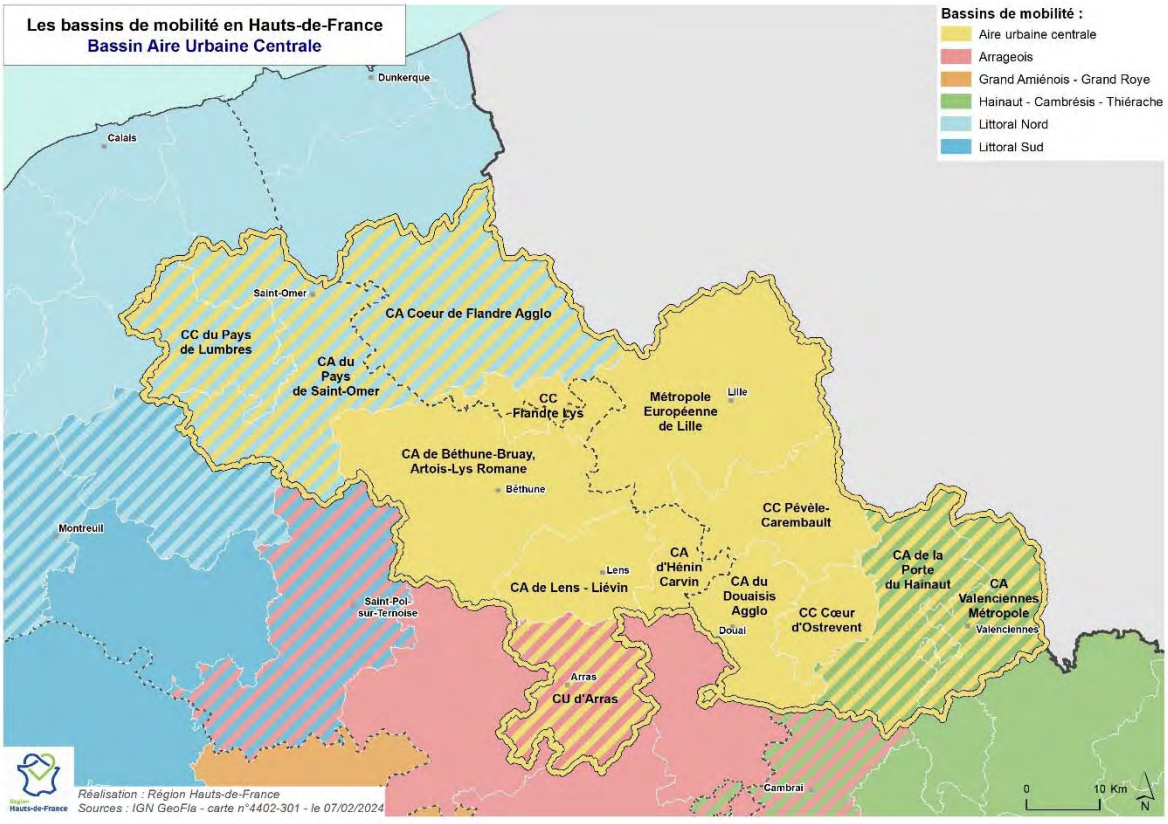
Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 151/236

II. Eléments de caractérisation du bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale

A. Le périmètre du bassin Aire Urbaine Centrale

Le bassin Aire Urbaine Centrale a pour particularité de se situer au chevauchement de deux départements, le Nord et le Pas-de-Calais, et d'englober le plus important pôle urbain de la région Hauts-de-France, la Métropole Européenne de Lille (MEL). En plus de celle-ci, il se trouve au croisement de plusieurs agglomérations régionales de premier ordre, telles qu'Arras, Valenciennes, Lens, Douai, Saint-Omer ou encore Béthune. C'est le bassin avec le rayonnement le plus élargi sur ses voisins, notamment du fait de l'attractivité de Lille, qui génère de larges flux.

En plus des trois autres bassins de mobilité dont elle est frontalière, l'AUC possède également, sur près de la moitié de son territoire, une frontière avec la Belgique, et des flux avec des agglomérations telles que Mons, Tournai ou Courtrai. Ainsi, les enjeux de mobilité interrégionale et transfrontalière ne devront pas être occultés.

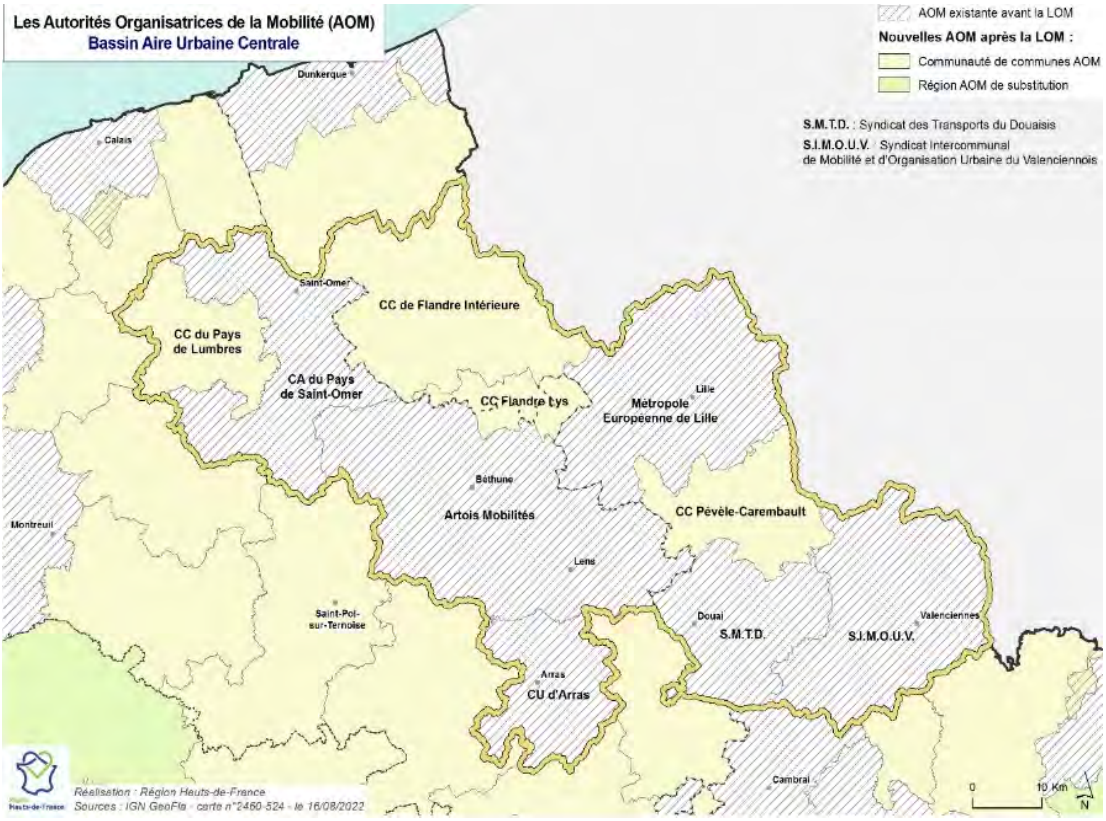


Annexe à la délibération n° 2026.00107
26-C-0139
Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026
790/1731

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 152/236

Actuellement, le bassin Aire Urbaine Centrale comprend 10 autorités organisatrices de la mobilité, dont six qui existaient avant la LOM, en l'occurrence celles des EPCI denses et peuplés (la MEL, Artois Mobilité, la CU d'Arras, le Syndicat des Transports du Douaisis, la CA du Pays de Saint-Omer et le Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois, le SIMOUV). 3 AOM sont des syndicats mixtes (le SIMOUV, Artois Mobilité, et le SMTD), ce qui illustre des habitudes de travail inter-EPCI déjà existantes.

A partir du 1er juillet 2021, quatre communautés de communes sont devenues AOM à leur tour, à savoir la CC Cœur de Flandre Agglo, la CC du Pays de Lumbres, la CC Flandre Lys, et la CC Pévèle-Carembaut. Ainsi, la Région Hauts-de-France n'est AOM de substitution pour aucun des EPCI du bassin AUC.



Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

B. Le contexte règlementaire

La mobilité solidaire, nouvellement apparue dans la loi, est à la croisée d'un ensemble de documents réglementaires préexistants dans le champ des politiques sociales, environnementales et de développement des territoires. Plutôt que de réinventer une couche de planification, l'objectif des Plans d'Actions communs en matière de Mobilité Solidaire est de proposer une coordination interacteurs et inter-échelles de l'existant, dans l'objectif de rendre la mobilité accessible aux personnes les plus vulnérables.

Un des enjeux transversaux qui ressort de ce tour d'horizon réglementaire est celui de l'articulation des urgences sociales et écologiques de la mobilité, avec l'objectif de résorber la dépendance automobile via des alternatives réalistes pour tous.

a. A l'échelle régionale

Le Contrat de Plan Etat-Région propose quatre priorités régionales dont deux concernent la mobilité solidaire : Répondre aux fragilités sociales et soutenir les territoires et la lutte contre les exclusions ; Soutenir et accélérer les potentialités de développement, en favorisant l'attractivité de la région en matière de culture, d'enseignement supérieur, recherche et innovation et en matière de mobilités.

Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET) pointe plusieurs enjeux de mobilité pour les personnes vulnérables sur le bassin Aire Urbaine Centrale : une couverture des territoires par des AOM proposant des services de adaptés aux besoins, notamment sur les territoires les moins denses et l'accompagnement des publics les plus fragiles.

Par ailleurs, le PRI-PRIT identifie un « effet frontière » qui concerne les flux de personnes entre le bassin et la Belgique, et qu'il convient d'améliorer.

b. A l'échelle départementale

Les Schémas Départementaux d'Amélioration de l'Accessibilité des Services au Public proposent également des orientations stratégiques liées à la mobilité (Orientation 4 du SDAASP du CD59 : Des services de mobilité coordonnés et complétés par de nouvelles solutions collaboratives ; Orientation 2 du SDAASP du CD62 : Favoriser la mobilité de tous les usagers du Pas-de-Calais). Sur le Nord, plusieurs rencontres territoriales ont abordé directement la thématique de la mobilité solidaire en faisant ressortir les forces et faiblesses des territoires concernés.

Le Département du Pas-de-Calais a par ailleurs initié une démarche portant sur la mobilité solidaire, Mamobilité 62, qui vise à coordonner l'action de proximité à l'échelle départementale, notamment via un réseau de plateformes de mobilité.

Outre leurs compétences sociales, les Départements œuvrent à l'accès aux alternatives à la voiture individuelle, notamment via les plans vélos départementaux

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

et le Schéma interdépartemental des aires de covoiturage aux Départements du Nord et du Pas-de-Calais.

c. A l'échelle intercommunale et locale

Enfin à l'échelle intercommunale, plusieurs outils réglementaires pointent le sujet de la mobilité, notamment d'un point de vue environnemental : les Plans Climat Air Energie Territoriaux (PCAET), les Plans de Déplacements Urbains et Plans de Mobilité, les Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT), les Plans de Protections de l'Air. On peut également évoquer le déploiement en cours des Zones à Faibles Emissions et les impacts sociaux impliqués pour les habitants de leurs aires d'influence, à commencer par celles de la métropole lilloise.

Le bassin Aire Urbaine Centrale se distingue enfin par des initiatives publiques exemplaires qui viennent alimenter directement la démarche du PAMS : Mobilimel et Défi mobilité, des plateformes mobilité à destination de publics variés, les travaux de la Maison Nord Emploi de Valenciennes dans le cadre du Service Public de l'Emploi local, les nombreux dispositifs d'Artois Mobilités, ou encore l'étude pour le désenclavement de la frange ouest de la métropole lilloise.

ZOOM : Les travaux du groupe de travail mobilité dans le cadre du SPEL du Valenciennois

Dans le cadre du Service Public de l'Emploi Local, la Maison Nord Emploi de Valenciennes du Département du Nord anime un groupe de travail sur la mobilité.

Ce groupe de travail a formalisé un diagnostic des offres de mobilité de droit commun et solidaire. Ce diagnostic s'intéresse également aux besoins recensés auprès des employeurs et des demandeurs d'emploi.

Ce travail a permis d'identifier trois pistes d'actions :

1. Optimiser l'accompagnement de proximité dans les démarches de mobilité
2. Améliorer la communication autour de l'offre de mobilité
3. Coordonner les actions et les enjeux financiers

Dans ce cadre, une expérimentation a été lancée avec HdFM afin d'améliorer la visibilité de l'offre existante à travers un annuaire des mobilités. Ce travail a pour objectif de nourrir la création d'un annuaire régional des mobilités recensant l'ensemble de l'offre de mobilité solidaire.

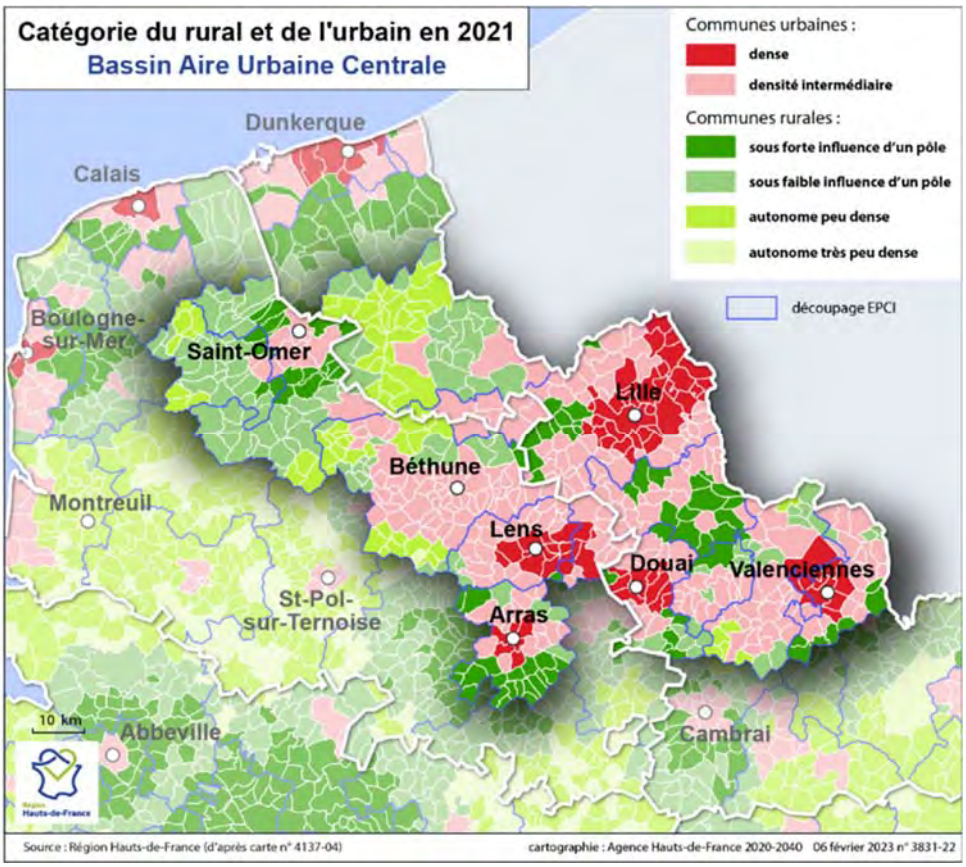
Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

III. Les spécificités territoriales qui impactent la mobilité

Le bassin Aire Urbaine centrale a la particularité de concentrer près de la moitié de la population régionale avec 2 876 216 habitants (population régionale : 5 997 700). Aussi, il s'agit d'un bassin particulièrement dense, maillé par une « constellation » de pôles urbains. Au-delà de cette densité caractéristique, le bassin connaît une grande hétérogénéité territoriale (ruralité, périurbain, zones d'activités, etc.) qu'il est primordial d'analyser pour tenir compte des différentes réalités sociales – et difficultés de mobilité correspondantes – vécues par les habitants. Il s'agit également d'un bassin interdépartemental caractérisé par le fait que de nombreux territoires sont des territoires « pivots » partagés par plusieurs bassins.

A. Un territoire particulièrement dense organisé autour de ses pôles urbains

A l'échelle du bassin de mobilité, près de neuf habitants sur dix vivent dans une commune urbaine, et même un habitant sur deux vit dans une « commune urbaine dense » au sens de l'INSEE, principalement au sein de la métropole lilloise ou dans les agglomérations de Douai, Arras, Lens ou Valenciennes.



Annexe à la délibération n° 2026.00107
26-C-0139
Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026
794/1731

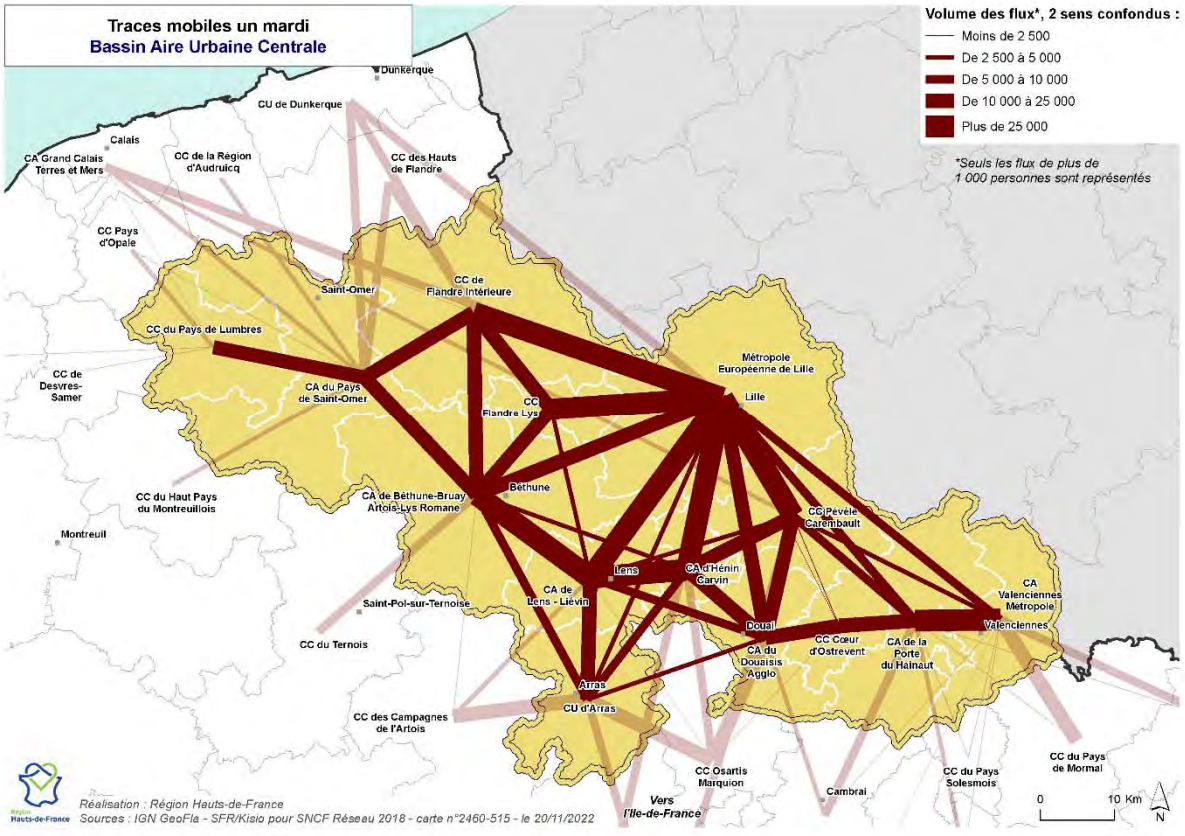
Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 156/236

a. La MEL, « aspirateur » des flux

Indéniablement, le bassin se structure fortement autour de la Métropole Européenne de Lille (MEL). Par ses nombreuses activités et équipements (santé, université, etc.), elle constitue non seulement le premier pôle régional, mais également un pôle majeur à l'échelle nationale et internationale.

Aussi, la MEL concentrant une immense majorité des flux de mobilité, et son accessibilité est un enjeu majeur, à différentes échelles.

> *« Notre spécificité, c'est qu'on est collé à la MEL, on est polarisé. »*
>
> Chargé de mission mobilité au sein d'un EPCI du bassin



C'est d'ailleurs le bassin de mobilité qui compte le plus de déplacements domicile-travail intra-EPCI (72%) en raison notamment de ceux internes à la MEL. Ceux-ci se font en moyenne plus en transports en commun qu'ailleurs, avec une part modale de plus de 15%, alors que pour la mobilité inter-EPCI, c'est surtout la voiture qui est plébiscitée à plus de 90%, tandis que les transports sont à moins de 5% de part modale.

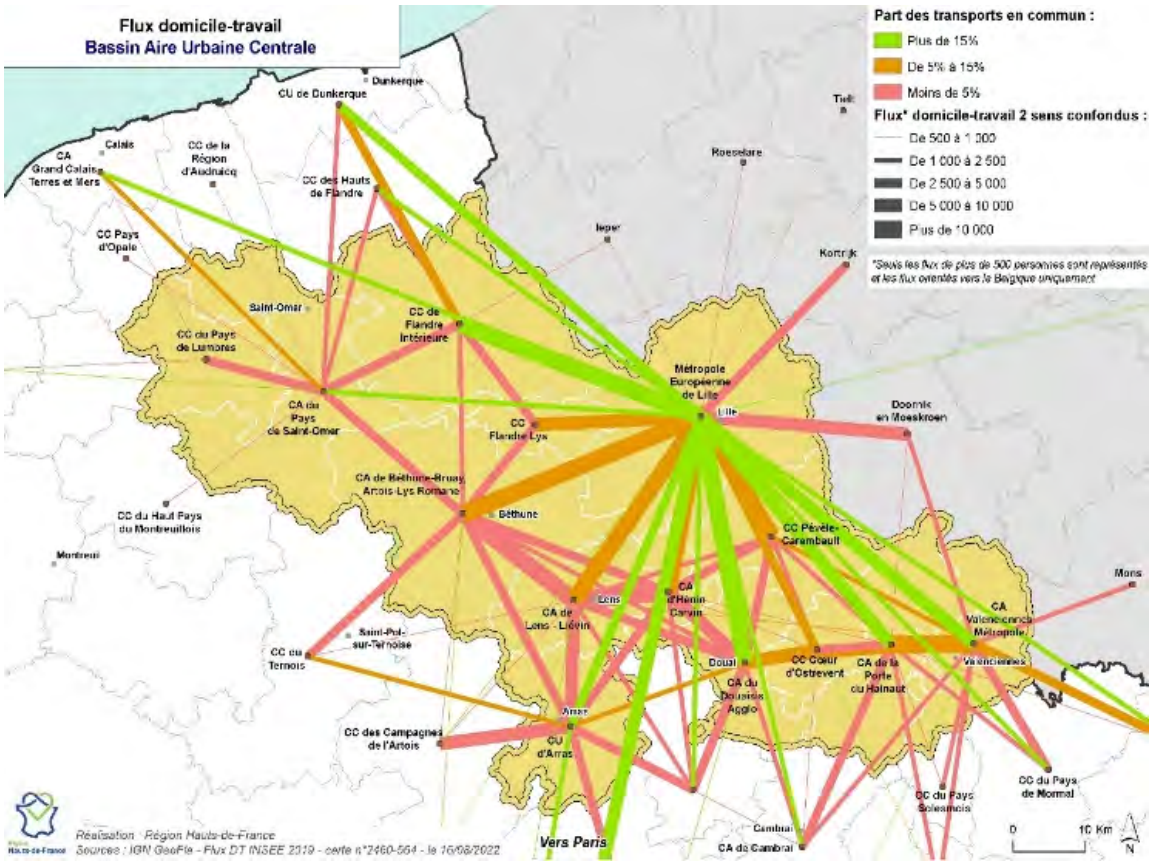
> *« Du côté de la Porte du Hainaut on retrouve majoritairement des flux de voitures entre les deux centralités de Lille et Valenciennes. On n'a pas de réseau fort d'est en ouest. Pas mal de salariés vont travailler à la MEL ou descendent sur Valenciennes. »*

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 157/236

En ce qui concerne les déplacements longs, près de 35% des habitants du bassin AUC sont des « grands mobiles », parcourant en moyenne quotidiennement près de 75 kilomètres, réalisés principalement en voiture (83%) avant les transports en commun (11%). Les déplacements en voiture sont rendus difficiles par la congestion des réseaux routiers, due notamment au transit international via l'A1. L'accessibilité de la métropole en transports en commun est un sujet travaillé notamment via le projet de Service Express Régional Métropolitain (SERM).

Des expérimentations sont actuellement menées pour réduire la part des déplacements en voiture vers la métropole lilloise, comme le programme anti-embouteillages de la Mel « Changer, ça rapporte ». La mise en place prochaine de la Zone à Faibles Emissions (ZFE) pourrait également réduire les flux routiers vers la MEL.

Pour ce qui est des échanges avec l'extérieur du bassin, en dehors de la Belgique (24 000 actifs de l'Aire Urbaine Centrale vont travailler en Belgique), il est à noter, en plus des flux avec les bassins, une forte part de déplacements en provenance et à destination de l'Ile-de-France (11%), qui se font beaucoup en train (50%).



Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 158/236

b. Au-delà de la MEL, un bassin multipolaire

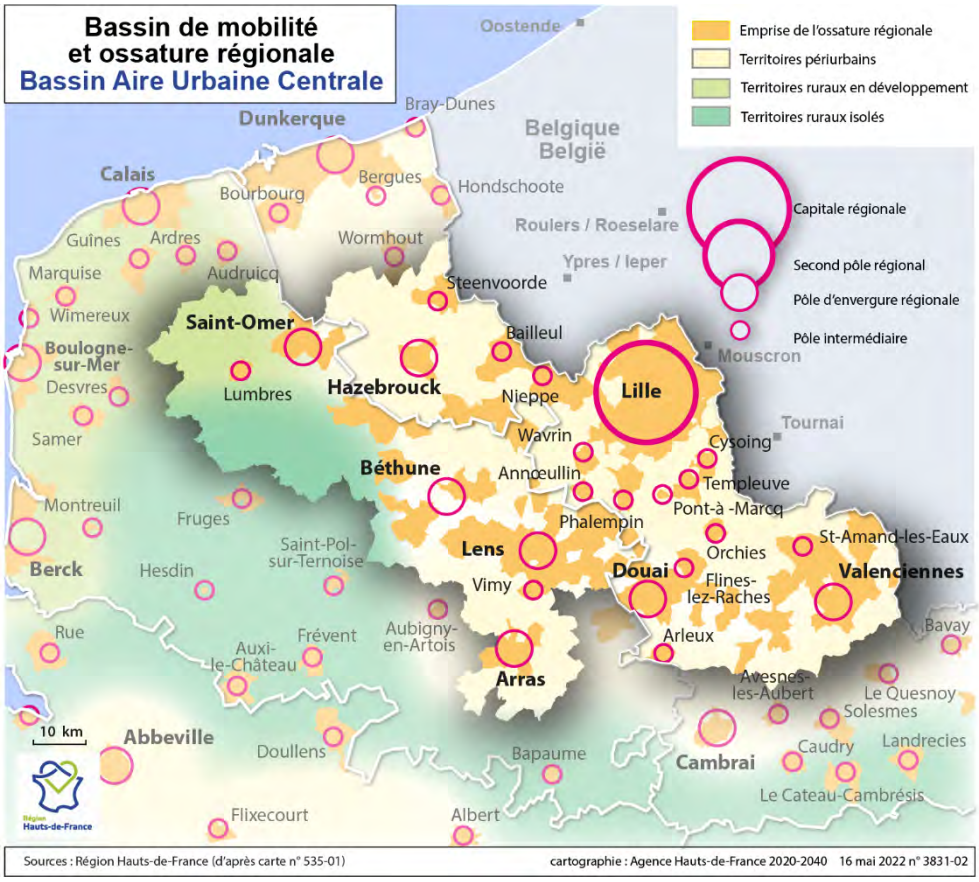
Le volume considérable de déplacements, en comparaison des autres bassins, est non seulement dû à l'attractivité de la MEL, mais également à celle des autres pôles du bassin, avec des échanges entre pôles urbains (le Valenciennois, le Douaisis, la CALL, la CABBALR, ou encore la CAPSO et la CC Cœur de Flandre Agglo) et depuis les périphéries vers les centres. Dans les autres bassins de mobilité de la Région, ces pôles urbains seraient considérés comme très importants. La présence de la métropole lilloise ne doit en rien faire oublier le caractère multipolaire de ce bassin, l'axe est-ouest de l'ancien bassin minier du Nord-Pas-de-Calais est par exemple mis en lumière par la dernière enquête mobilité certifiée Cerema Artois (2023). Les flux que l'on observe vers la centralité lilloise se retrouvent ainsi également à moindre échelle vers autres polarités du bassin. Cette multipolarité se traduit également par une forte périurbanisation concernant toute la partie centrale du bassin, le terme « périurbain » recouvrant des caractéristiques et des enjeux de mobilité parfois extrêmement divers.

> *« Quand on regarde l'Aire Urbaine Centrale, on a une constellation. Il s'agit d'un super réseau constitué d'une étoile principale vers la MEL, et des autres EPCI et territoires miniers qui se sont eux-mêmes constitués en petite étoile : la proximité des EPCI forment cette constellation. On n'a pas pensé au barreau intermédiaire pour passer facilement en transversal. C'est une réalité territoriale. »*
>
> *« La particularité du bassin, c'est l'Université polytechnique Hauts-de-France. Elle est répartie sur 3 arrondissements notamment à Valenciennes avec des flux d'étudiants à l'échelle de ce bassin. On enregistre aussi des flux avec les autres campus à Cambrai et à Maubeuge mais derrière on n'a pas la même structure d'offre qu'à Lille. »*
>
> Des représentants de collectivités territoriales

On peut ainsi, notamment, citer les agglomérations suivantes :

- La polarité arrageoise, très attractive et dynamique, en croissance démographique. La Communauté Urbaine d'Arras connaît une organisation spatiale en couronnes successives, et donc des problématiques d'accessibilité similaires à celle de la MEL.
- La polarité valenciennoise, qui comporte une dynamique déjà existante sur la mobilité solidaire, en lien avec le Service Public pour l'Emploi Local (SPEL).
- Le bassin minier, maillé par une constellation de pôles urbains (Lens, Béthune, Hénin-Beaumont) dessinant un axe est-ouest. Très concerné par la problématique d'accès à la métropole lilloise, ce territoire à de fortes attentes vis-à-vis du SERM. Outre l'enjeu de l'accès à Lille, il existe d'importants enjeux d'accès aux autres pôles urbains du territoire.
- La polarité de Douai, qui offre une accessibilité aisée vers Lille mais plus complexe pour les liaisons de couronne à couronne.
- La polarité de Saint-Omer: qui attire les flux des territoires de proximité, mais avec également des flux vers le littoral et la métropole lilloise.

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 159/236



Cette multipolarité est amenée à se renforcer avec l'arrivée de gigafactories, comme à Valenciennes, Lambres-lez-Douai, Douvrin, Hénin-Carvin ou Arras.

ZOOM : L'implantation de gigafactories sur le bassin Aire Urbaine Centrale

La Région Hauts-de-France envisage de devenir la « vallée de la batterie ». En effet, elle concentre la majeure partie des projets d'usines de production de batteries. Ces projets représentent des opportunités en termes d'emploi pour les territoires alentours et posent la question de l'accessibilité des futurs sites.

Sur le bassin Aire Urbaine Centrale, de premières gigafactories sont d'ores et déjà implantées ou en cours de réalisation, par exemple à Billy-Berclau, Lambres-lez-Douai et Douvrin.

L'implantation de gigafactories dans le dunkerquois influence également les besoins de déplacement pour les territoires situés au Nord du bassin.

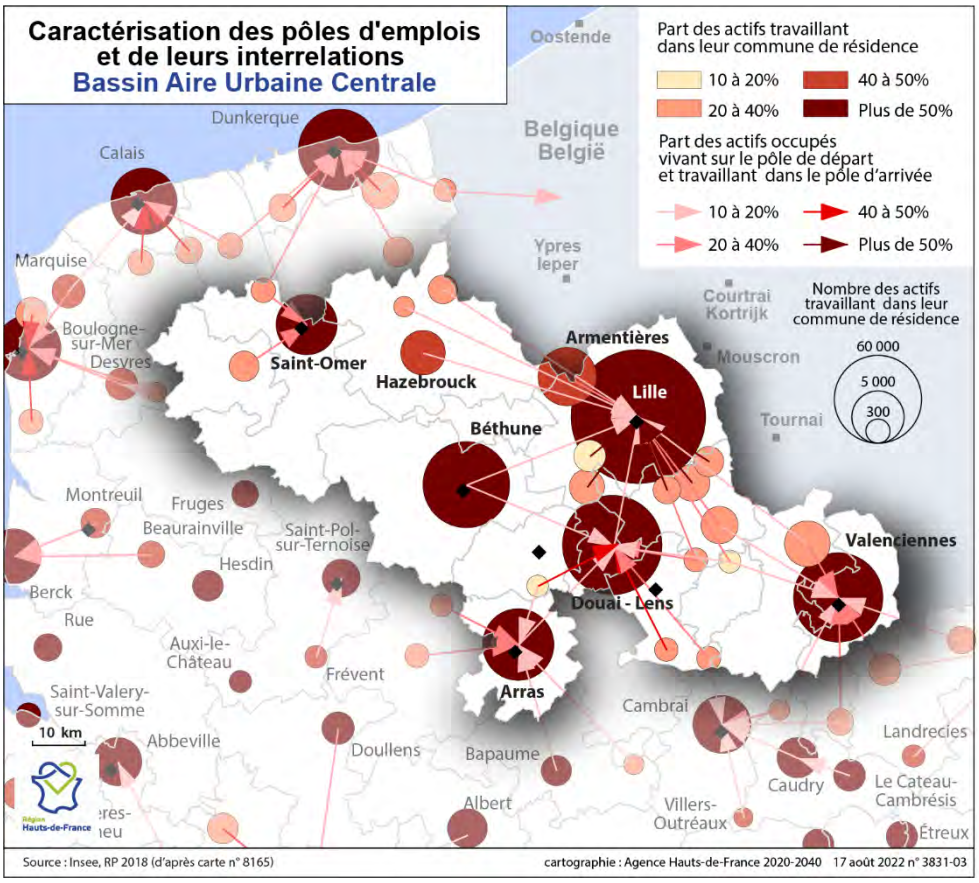
Ces questions sont soulevées par les acteurs du bassin interrogés.

« Sur Cœur de Flandres Agglo, il y a le développement du Dunkerquois qui induira plus de flux, sans diminuer ceux vers Lille. »

« Avec les gigafactories et dans le contexte territorial, Valenciennes Agglo accueille des grandes entreprises (Toyota, Alstom etc.) qui ont un besoin de recrutement. L'enjeu d'accessibilité dans les parcs d'activité est fort. »

Des représentants d'EPCI du bassin

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 160/236



c. *Une présence du rural loin d'être négligeable*

Seulement 2% de la population habite une commune rurale autonome et 5% une commune rurale sous influence d'un pôle, en majorité dans les EPCI Cœur de Flandre et Sud de l'Audomarois. Mais ces chiffres relatifs sont à mettre en perspective avec leurs valeurs absolues : cela représente 57 524 et 143 810 habitants. Il s'agit en réalité d'un ordre de grandeur comparable aux autres bassins (à titre d'exemple, 7,8% de la population du bassin Littoral Nord habite une commune rurale peu dense ou très peu dense, soit 67 834 habitants).

Ce tissu peu dense se situe majoritairement dans la partie nord-ouest du bassin, à cheval avec le bassin Littoral Nord (avec les polarités de Saint-Omer, Hazebrouck et Lumbres). Le sud-est du bassin est également concerné dans une moindre mesure (CC Pévèle-Carembault et franges sud des agglomérations d'Arras, Douai et Valenciennes). Ainsi, ces territoires peu denses sont pour partie peu éloignés des franges périurbaines, avec lesquelles ils forment un tissu continu.

« Dans le rural avec un bus toutes les heures, ça peut prendre une journée ou une demi-journée pour aller voir un médecin, une mission locale ou France Travail. »

« Derrière le mot ruralité, il y a aussi de la diversité. Cœur de Flandre, Pévèle, Douaisis, Valenciennois, ce n'est pas du tout la même chose. Il y a besoin d'aller un peu plus loin : on parle dans ce cas-là de "rurbains". »

Des acteurs de l'insertion du bassin

Annexe à la délibération n° 2026.00107
26-C-0139
Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026
799/1731

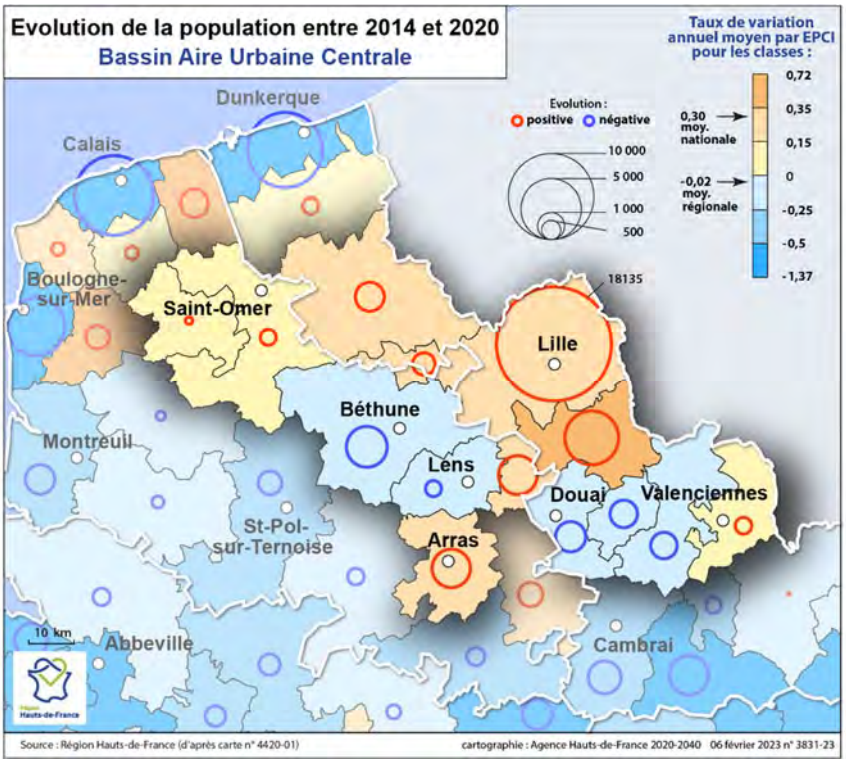
Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 161/236

B. Un territoire hétérogène, aux vulnérabilités multiples

La forte dominance urbaine du bassin ne doit pas occulter la grande diversité des situations territoriales et sociales. Cette hétérogénéité implique de multiples vulnérabilités.

a. Une évolution disparate de la population

La croissance démographique du bassin est principalement portée par la MEL et par la CU d'Arras, ce qui implique des enjeux liés au vieillissement de la population, avec des conséquences différentes en termes d'accessibilité, dans les territoires urbains, périurbains et ruraux.



« En matière de dynamique de population, la ville centre de Douai perd des habitants. Elle est en dessous de 40 000, donc c'est aussi l'enjeu de la gigafactory de batteries. A l'échelle des agglomérations, l'enjeu du logement est aussi primordial, ça va être plus de 1000 emplois, un gros dossier. »

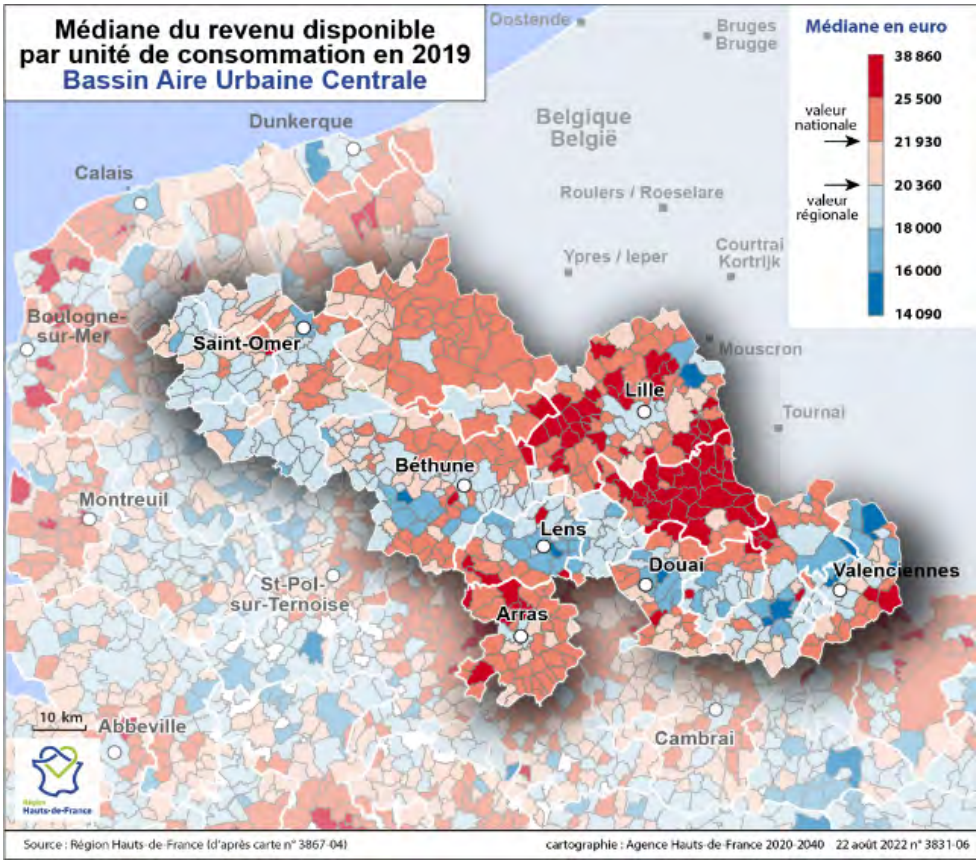
Représentant d'une AOM du bassin

Annexe à la délibération n° 2026.00107
26-C-0139
Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026
800/1731

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 162/236

b. Des réalités socioéconomiques différentes selon les territoires

A l'échelle du bassin, le revenu médian des ménages (20 110€) est très légèrement inférieur à la moyenne régionale (20 360€) et à la moyenne nationale (21 930€), mais il masque d'importantes inégalités à l'intérieur même du territoire. Ainsi, la zone géographique correspondant aux anciens bassins miniers, du béthunois au valenciennois, comporte des communes où le niveau de vie est faible et le taux de pauvreté très élevé, dépassant les 20% dans des EPCI comme la CA de Lens, la CA de Valenciennes, la CA de la Porte du Hainaut et la CA d'Hénin-Carvin.



Au sein même des agglomérations, de fortes disparités peuvent s'observer, en particulier en ce qui concerne la métropole lilloise, avec des villes telles que Roubaix ou Wattrelos où les chiffres sont très marquants, et où en moyenne un habitant sur cinq habite dans un quartier prioritaire de la politique de la ville (QPV). Au contraire, certains territoires concentrent des habitants au niveau de vie beaucoup plus aisé, dans le périurbain de Lille mais aussi d'Arras par exemple, ou encore en Flandre Intérieure et dans la Pévèle. Ces chiffres se corroborent avec ceux de l'Indice de Développement Humain (IDH), qui permettent notamment de mettre en avant la surmortalité que subissent certains territoires vulnérables, en particulier l'ancien bassin minier.

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

ZOOM : L'Engagement pour le Renouveau du Bassin Minier (ERBM)

Regroupant 251 communes et 1,2 millions d'habitants, le bassin minier du Nord et du Pas-de-Calais s'étend sur 120km. Il a été marqué par 3 siècles d'exploitation de la houille. Le déclin puis l'arrêt de l'activité économique dans les années 1960 ont eu un impact tant du point de vue économique que démographique pour le territoire.

L'ERBM est un programme signé en 2017 visant une transformation durable de l'ex-bassin minier en 10 ans. L'Etat, la Région Hauts-de-France, les Départements du Nord et du Pas-de-Calais et 8 EPCI sont signataire de l'ERBM.

Cet engagement comporte 4 axes de travail :

1. Améliorer le cadre de vie ;
2. Développer l'activité économique et rendre l'emploi accessible à tous ;
3. Rendre le territoire attractif ;
4. Construire un futur ambitieux.

A ce stade, l'ERBM et les financements associés se concentrent principalement sur la rénovation des logements et sur l'attractivité économique du territoire.

Toutefois, le sujet de la mobilité est abordé au travers les enjeux d'amélioration du cadre de vie et d'insertion par la lutte contre la pauvreté.

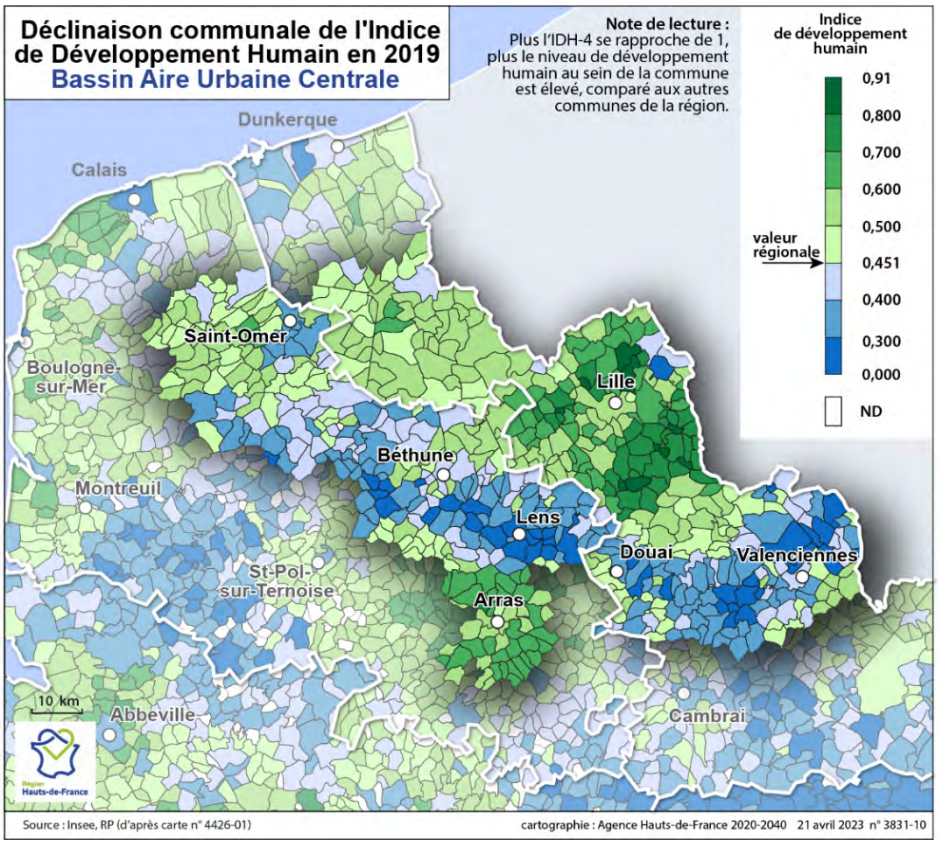
c. L'accessibilité aux équipements

L'étude d'accessibilité aux équipements réalisée par l'Agence Hauts-de-France 2040 pour le bassin Aire Urbaine centrale montre que, très majoritairement, les habitants ont un accès plutôt bon voire excellent à ceux-ci, que ce soit pour les services publics, le panier « LOM »[3] ou le panier « Seniors »[4]. Cela est surtout lié à une forte concentration de ce type d'équipements dans les grandes agglomérations, en raison de la densité de population induite et qui sont, elles-mêmes, nombreuses sur le territoire.

[3] Le panier « LOM » se compose de 13 types d'équipements de niveau intermédiaire ou supérieur tels que les lycées et d'autres équipement d'éducation, certains équipements médicaux ou encore les cinémas et bibliothèques.

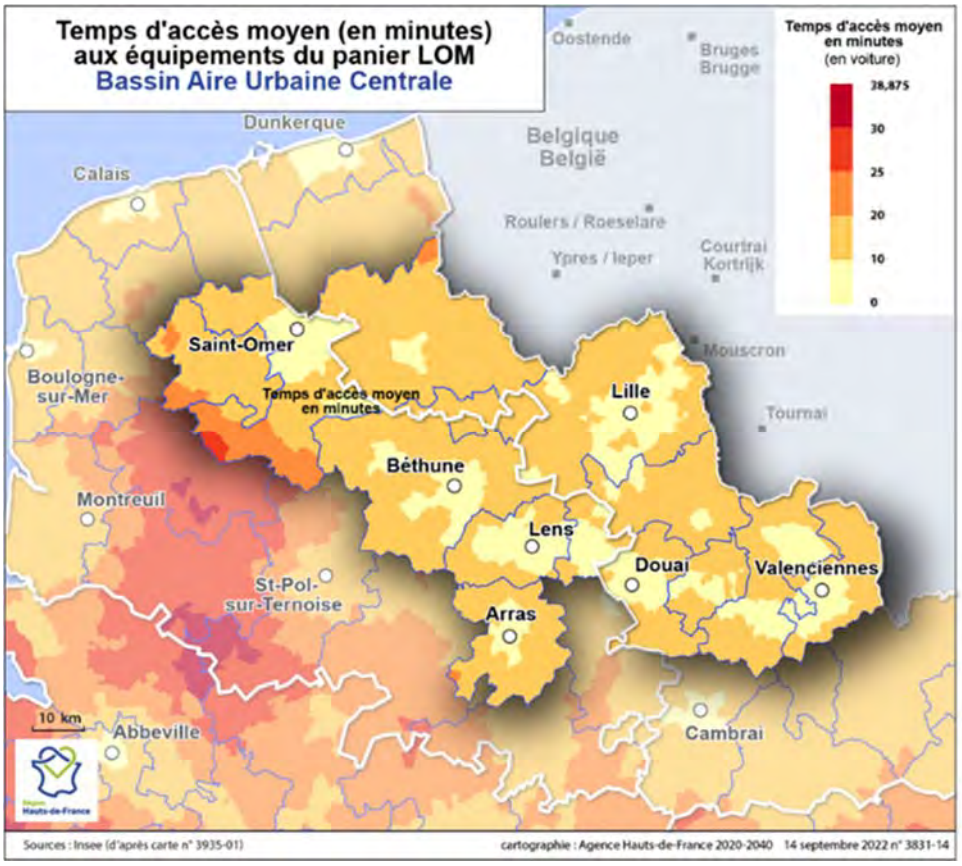
[4] Le panier « Senior » se compose de services spécifiques et regroupe en particulier l'accès aux soins, aux sports et aux loisirs.

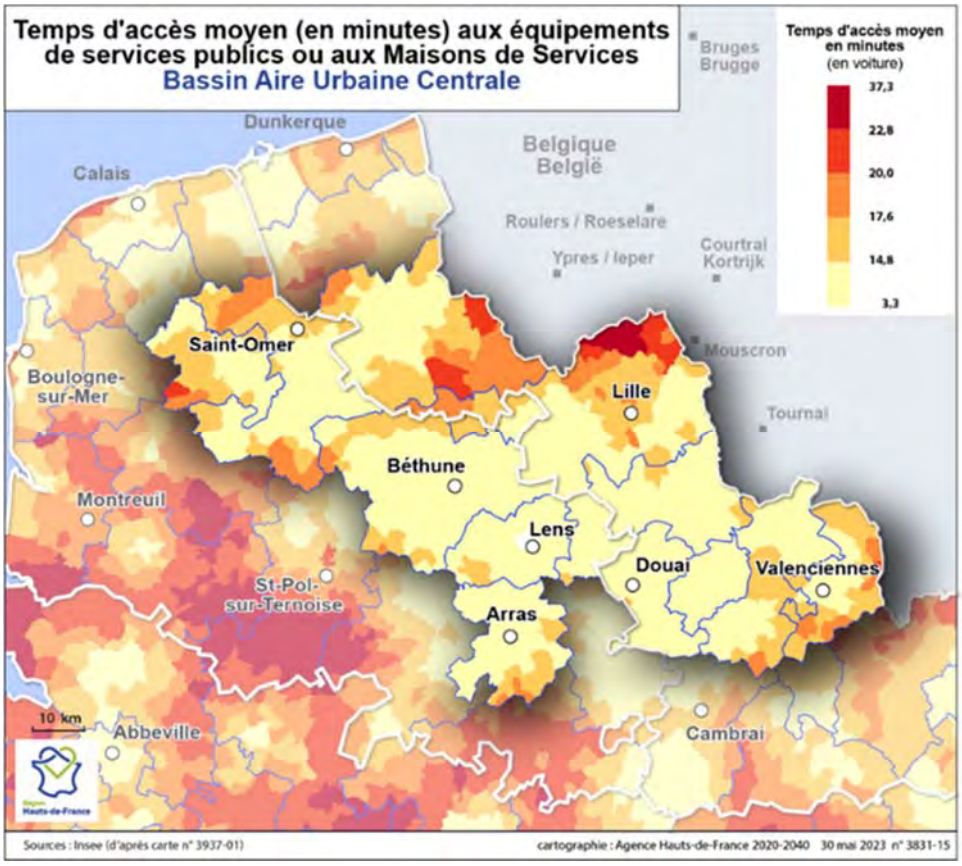
Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 164/236



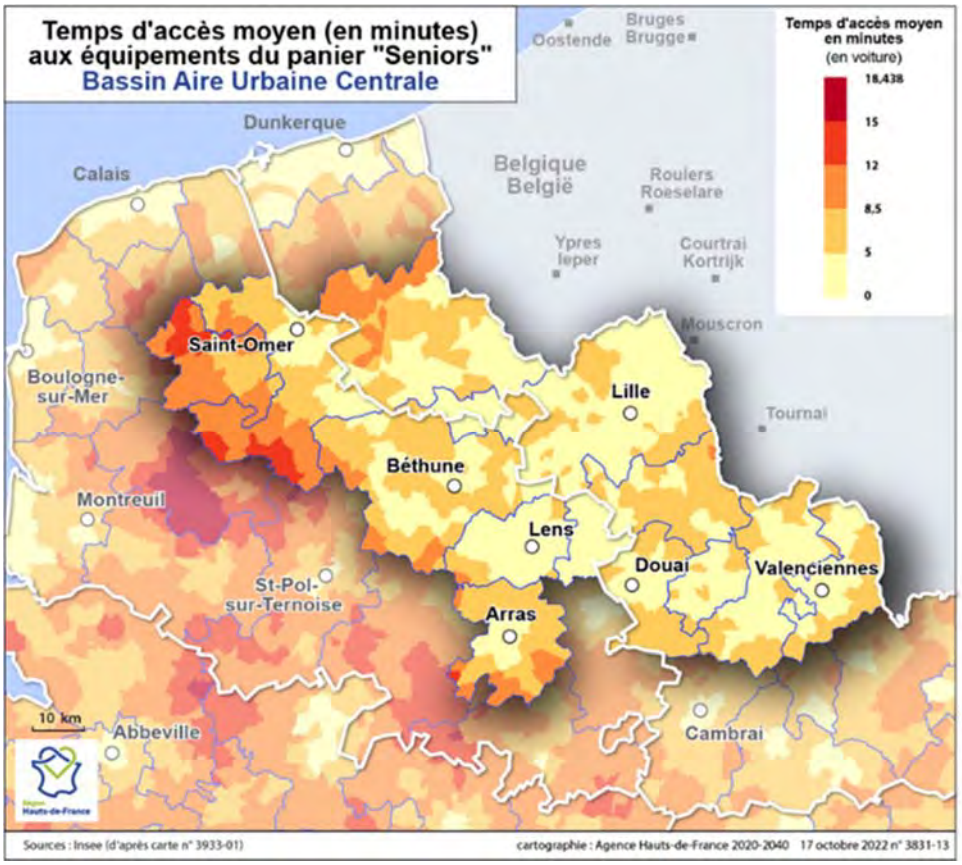
Il est tout de même possible d'identifier deux zones qui échappent à ce constat, pour lesquelles l'accessibilité aux équipements est un enjeu important : le nord de la Métropole lilloise et de Cœur de Flandre Agglomération, notamment pour ce qui est des services publics, qui pâtissent de leur position éloignée dans l'aire d'attraction élargie de Lille ; et le Sud de l'Audomarois, qui se trouve être l'un des seuls territoires à dominance rurale du bassin.

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 165/236





Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 166/236



d. *Une dépendance à la voiture malgré des réseaux de transport en commun performants*

Le bassin de mobilité a la particularité de disposer de réseaux de transports en commun denses et globalement performant. On constate cependant une dépendance à la voiture, avec des taux de motorisation allant de 75% dans les agglomérations (MEL, Valenciennes) à 92% dans les territoires périurbains et ruraux (CC du Pays de Lumbres, CC Cœur de Flandre Agglo, CC Flandre Lys et CC Pévèle-Carembault).

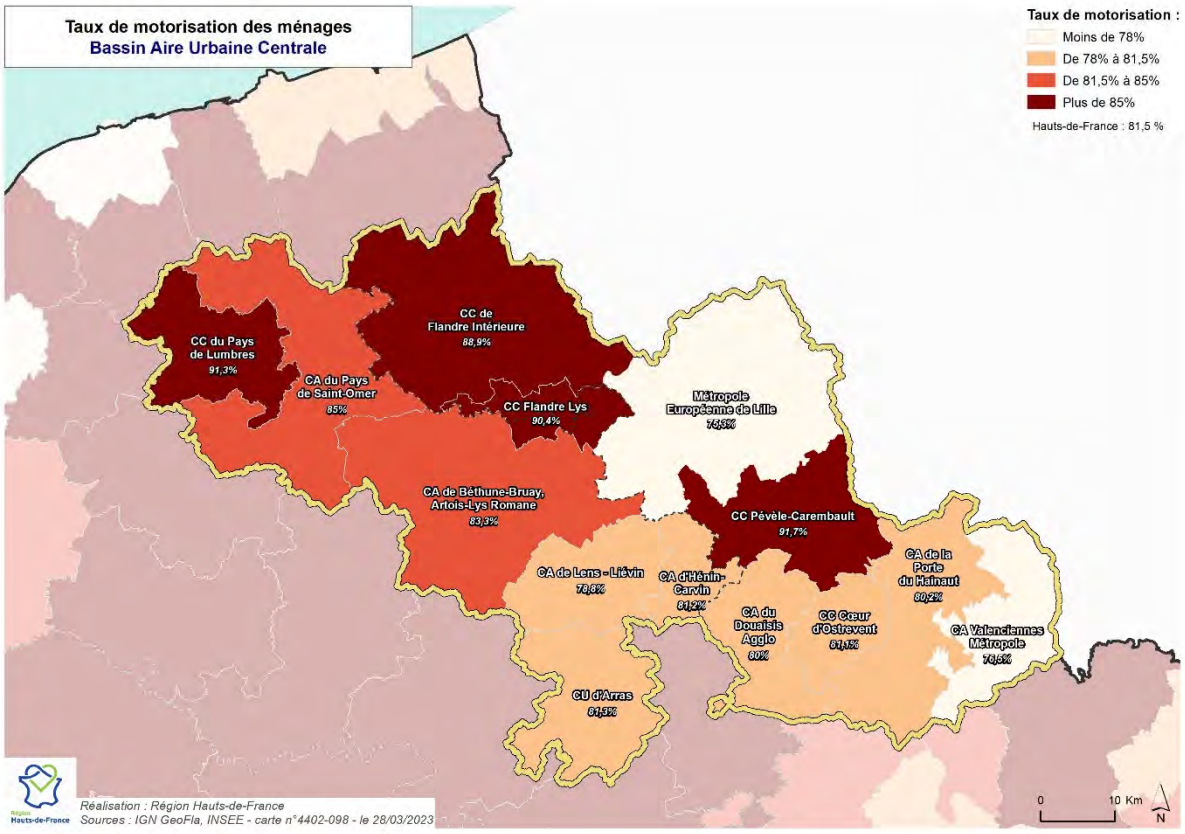
« Les gens s'accaparent de la gratuité pour aller quelque part, mais pour les petites communes très éloignées ça ne résout pas l'ampleur des problèmes. Avec les gigafactories on a une perte de recrutement car l'accessibilité aux zones d'emploi n'est pas facile. »

« L'intermodalité n'est pas aussi évidente qu'on voudrait le croire. La gigafactory, avec autre chose que la voiture, c'est une gageure. »

« Sur Tadao, on intervient sur trois agglos, 650 000 habitants, 40% de la population du Pas-de-Calais. Il n'y a pas de ville centre donc c'est assez compliqué d'avoir un maillage efficace en termes de TC. »

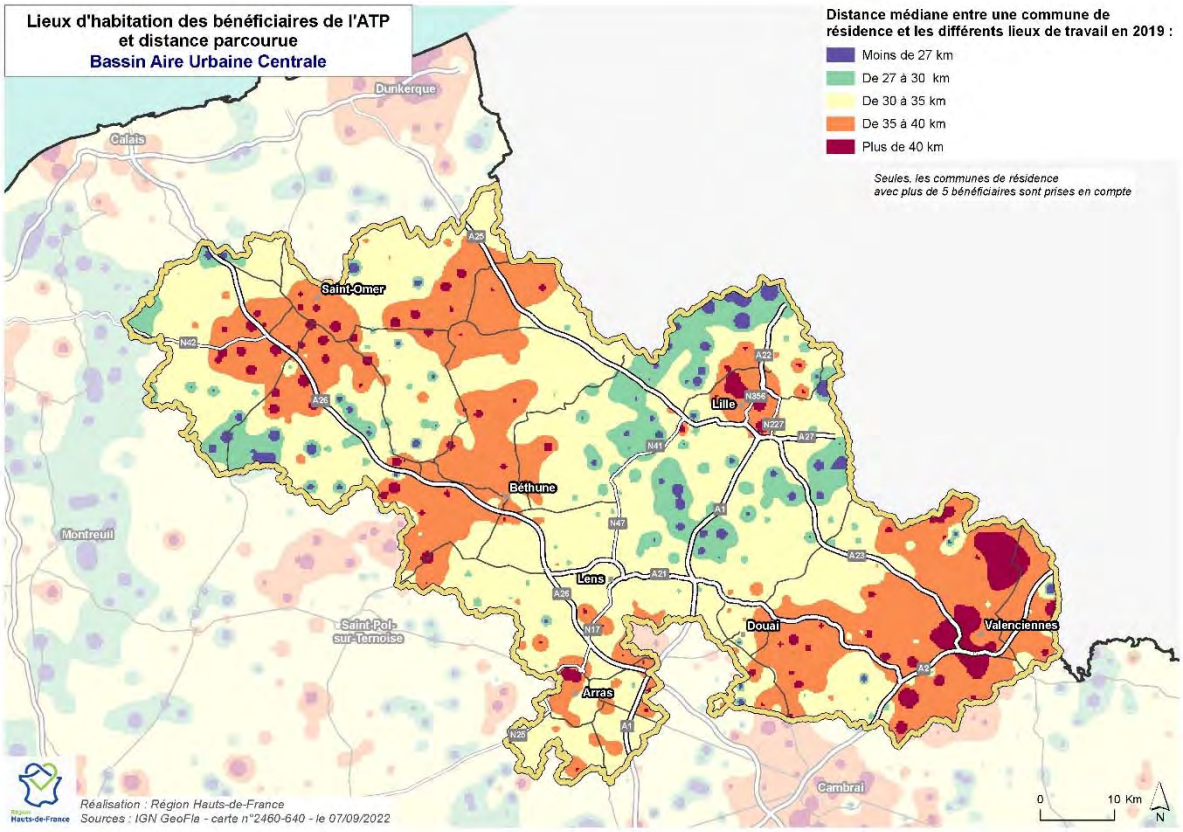
Représentants de collectivités territoriales

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 167/236



Cela est lié à la difficulté de ces réseaux à assurer un maillage complet de ce tissu hétérogène. On note en particulier deux difficultés : au-delà de l'accès à la MEL et des liaisons entre pôles, les transports en commun s'avèrent insuffisants pour les liaisons de couronne à couronne et la desserte des périphéries plus excentrées (périurbaines ou rurales). Cette desserte inégale se traduit par un cumul de peines pour certains publics (habitants de territoires ruraux peu équipés ; quartiers Politique de la Ville excentrés, salariés des zones d'emplois, notamment les nouvelles gigafactories).

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 168/236



Par ailleurs la carte de répartition des bénéficiaires de l'Aide aux Transports aux Particuliers (ATP) financée par la Région montre que les bénéficiaires réalisant les plus longues distances domicile-travail en voiture se situent majoritairement en ville, ce qui confirme la difficulté des transports en commun, pourtant accessibles, à répondre à certains besoins.

« A une certaine époque, la mobilité était organisée par les acteurs économiques. Des cars étaient privatisés pour organiser le rapatriement jusque dans les cités minières. Historiquement, l'organisation spécifique à la carte des grands pourvoyeurs d'emploi qu'étaient les mines en tant que vecteur de mobilité, a disparu. Il n'y a pas de gare à proximité de Liévin et on observe un réflexe de la voiture individuelle. »

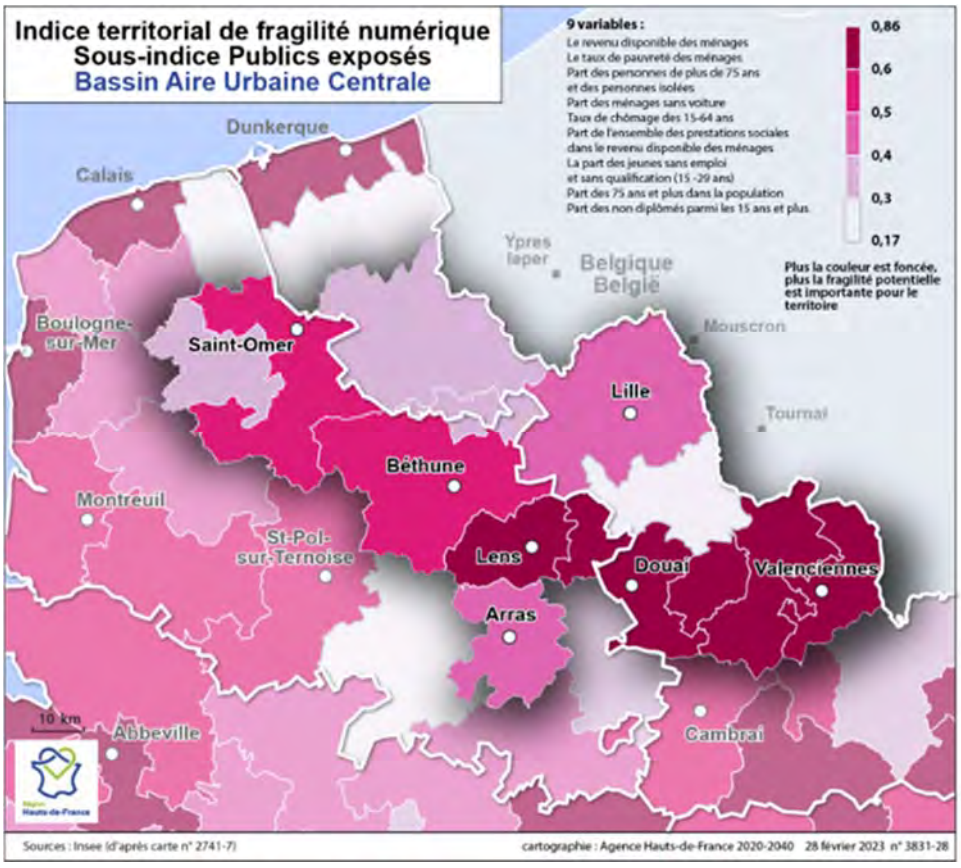
« Le corridor minier est difficilement accessible. Il n'y a pas de possibilité autre que la voiture. On compte beaucoup de ruptures urbaines (grosses routes) caractérisées par des discontinuités de trajectoire sur le territoire minier. Il s'agit d'une vraie difficulté car c'est là où se concentrent la majorité des publics vulnérables. »

Représentants de la Région et d'un EPCI du bassin

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 169/236

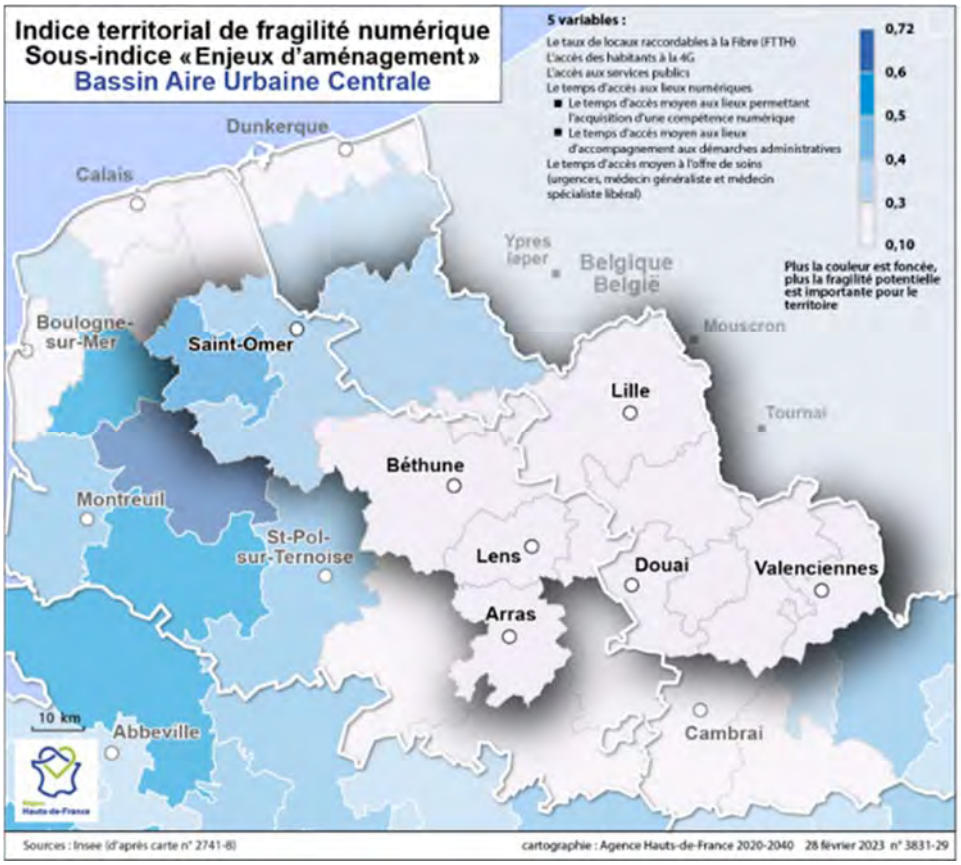
e. L'illectronisme et la fracture numérique, autres facteurs d'inégalité

La lecture de l'Indice de fragilité numérique caractérise assez bien les enjeux du bassin Aire Urbaine Centrale, tant on y retrouve les différences et inégalités qu'il peut exister en fonction des territoires, d'un côté, mais également le bon équipement qui s'y trouve globalement, de l'autre. En effet, il est assez clair que certains EPCI, notamment sur la partie Nord autour de la MEL, connaissent une fragilité numérique modérée, tandis que d'autres, en particulier Lens-Liévin et la Porte du Hainaut, sont fortement touchés.



Cela peut s'expliquer par la présence importante dans ces territoires de publics qui sont dans des situations de fragilité sociale, impliquant à la fois un rapport plus compliqué au numérique, et un recours élevé aux démarches dématérialisées (demandeurs d'emploi, bénéficiaires des minimas sociaux, jeunes sans formation ni emploi). Le revenu des ménages, en moyenne plus faible, et le fait que la population y soit en moyenne moins diplômée, jouent également un rôle quant au bon usage des interfaces et sur l'équipement en outils numériques, forcément moins optimaux.

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015



C. Un enjeu transfrontalier

Le bassin est concerné par une mobilité transfrontalière importante avec la Belgique.

Dans le document de planification régionale de l'intermodalité, près de 30 000 déplacements domicile-travail sont recensés entre la Région Hauts-de-France et la Belgique. Sur le bassin Aire Urbaine Centrale, ce sont surtout les EPCI frontaliers (Cœur de Flandre Agglo, CC Flandre-Lys, MEL, CC Pévèle-Carembault, CA de la Porte du Hainaut, CA Valenciennes) qui sont concernés, et en particulier les communes frontalières. Ces mobilités domicile-travail sont complexifiées par les discontinuités des infrastructures de transport et des aides, mais également par la barrière de la langue (pour la zone flamande). Ainsi, 95% des déplacements domicile-travail transfrontaliers se font en voiture, contre seulement 5% en transports en commun. Par ailleurs, la majorité des actifs du bassin se rendant en Belgique pour travailler sont des ouvriers (57%).

Cet enjeu est clairement identifié, notamment par les trois Groupements Européens de Coopération Territoriale concernés par ce territoire (le GECT Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai, le GECT Parc Naturel Européens Plaines Scarpe-Escaut et le GECT West-Vlaanderen – Flandre – Dunkerque Côte d'Opale). Ces trois structures transfrontalières font de l'enjeu de la mobilité une priorité, avec des travaux visant à réduire « l'effet frontière » pour les déplacements de la population.

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 171/236

De fait, il ressort des échanges avec les acteurs du bassin que la voiture est dans la plupart des cas un outil indispensable pour le travail transfrontalier. Le covoiturage apparaît comme l'une des solutions envisagées, qu'il soit informel ou institutionnalisé via le développement des aires de covoiturage. Le projet Transmobil, lancé en 2018 dans le cadre du programme européen Interreg V, proposait le déploiement de 18 hubs mobilité des deux côtés de la frontière. La création de nouvelles connexions en cars interurbains ou en TAD est également à l'étude. Une ligne de bus expérimentale a été lancée entre Hazebrouck et Poperinge depuis septembre 2023.

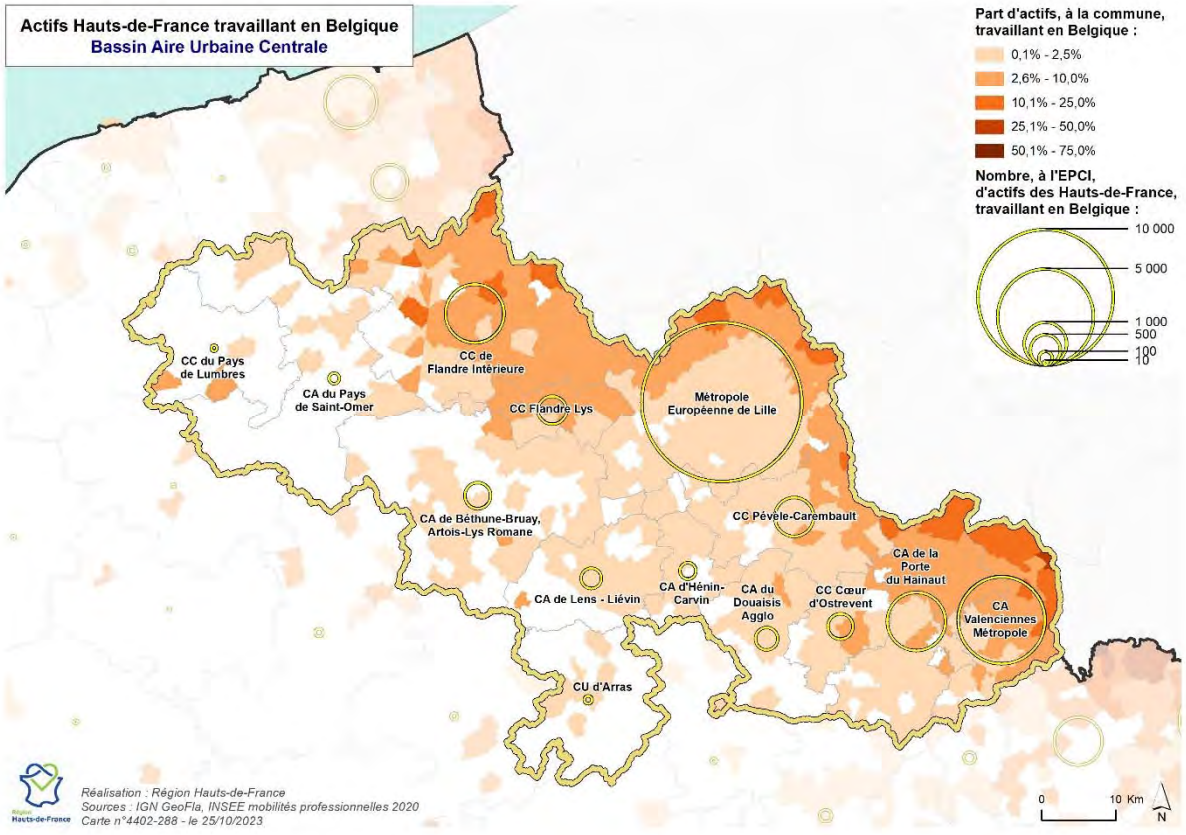
« On a de véritables enjeux transfrontaliers : il est difficile de s'y rendre si on n'a pas de voiture. Les flux transfrontaliers passent par l'autoroute. »

« Il n'est pas possible de se rendre facilement dans les territoires transfrontaliers donc on constate un renoncement à l'emploi. »

« Pour les demandeurs d'emploi, il y a beaucoup d'opportunités côté flamand avec de grosses difficultés pour s'y rendre. La voiture est indispensable mais ils sont très précaires. Ca ne représente pas grand-chose en volume mais c'est un frein car les personnes ont du mal à trouver un travail en France. »

« La mobilité frontalière avec d'autres bassins est très rare, assez exceptionnelle. On a une majorité de petits déplacements. »

Représentants d'EPCI du bassin et du Département du Nord ainsi qu'un acteur de la solidarité/autonomie/handicap



Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 172/236

Spécificités territoriales : synthèse

ATOUTS

Attractivité du tissu urbain multipolaire et de la centralité de Lille

Réseaux de transports en commun performants pour la desserte des centralités

FAIBLESSES

Polarisation de l'organisation territoriale autour des agglomérations, impactant l'accès aux équipements et la mobilité des habitants des zones périphériques (périurbain et rural)

Vulnérabilités socioéconomiques autant dans l'urbain que dans le rural

Très forte dépendance à la voiture liée à une moindre présence des transports en commun dans la périphérie urbaine et rurale et inadéquation des transports en commun pour certains besoins

OPPORTUNITES

Intérêt des collectivités (nouvelles AOM notamment) pour les sujets de la mobilité

Fortes attentes en matière de mobilité vis-à-vis du projet du SERM

Démarches territoriales (ERBM, GECT) dans lesquelle la mobilité est un enjeu fort

Arrivée de gigafactories amenant une dynamique d'emploi dans les territoires concernés

RISQUES

Vieillissement de la population et accroissement des déséquilibres centre / périphérie

Enjeux d'accessibilité liés à l'arrivée des gigafactories

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

IV. Une grande variété de publics en difficulté de mobilité

A. Une multiplicité de publics en situation de vulnérabilité de mobilité

Si la mobilité pour l'emploi des personnes en insertion est généralement perçue comme la cible prioritaire de la mobilité solidaire, le parti-pris ici est d'élargir le champ à l'ensemble des personnes en situation de vulnérabilité de mobilité, que ce soit pour aller travailler, pour se former, pour se soigner, ou encore pour accéder aux services essentiels du quotidien. On peut ainsi recenser une multiplicité de publics concernés, dont découlent une diversité de situations et de vulnérabilités. Dans cette acception, toute personne peut être considérée comme un public-cible de la mobilité solidaire.

La description de ces publics et de leurs besoins sera suivie de quelques ordres de grandeur afin d'évaluer le volume de personnes concernées à l'échelle du bassin.

a. Personnes en insertion, demandeurs d'emploi, personnes précaires : l'enjeu de l'insertion sociale et professionnelle

La mobilité est un des freins majeurs dans l'accès à l'emploi et le maintien dans l'emploi, avec un cumul de difficultés financières, matérielles et sociales. A l'échelle régionale, le taux de chômage s'élève à 8,9%, avec un nombre important d'offres d'emploi non pourvues, ce qui est à mettre en regard avec le chiffre de 28% de demandeurs d'emploi sans moyen de locomotion en 2019. Les entreprises soulignent avoir rencontré ou anticipé des difficultés de recrutement pour 49 % des projets d'embauche prévus en 2019, et ce essentiellement pour des motifs de salaire, de mobilité ou de compétences. La dynamique de l'emploi, liée à la politique de réindustrialisation, constitue une véritable opportunité pour le bassin.

Au-delà de l'accès à l'emploi, différentes situations de précarité socioéconomique existent à l'échelle du bassin : 20% des ménages sous le seuil de pauvreté, familles monoparentales, travailleurs en horaires décalés (notamment dans le secteur industriel) ou à forte mobilité (aides à domicile).

b. Scolaires, étudiants, apprentis : le public des jeunes

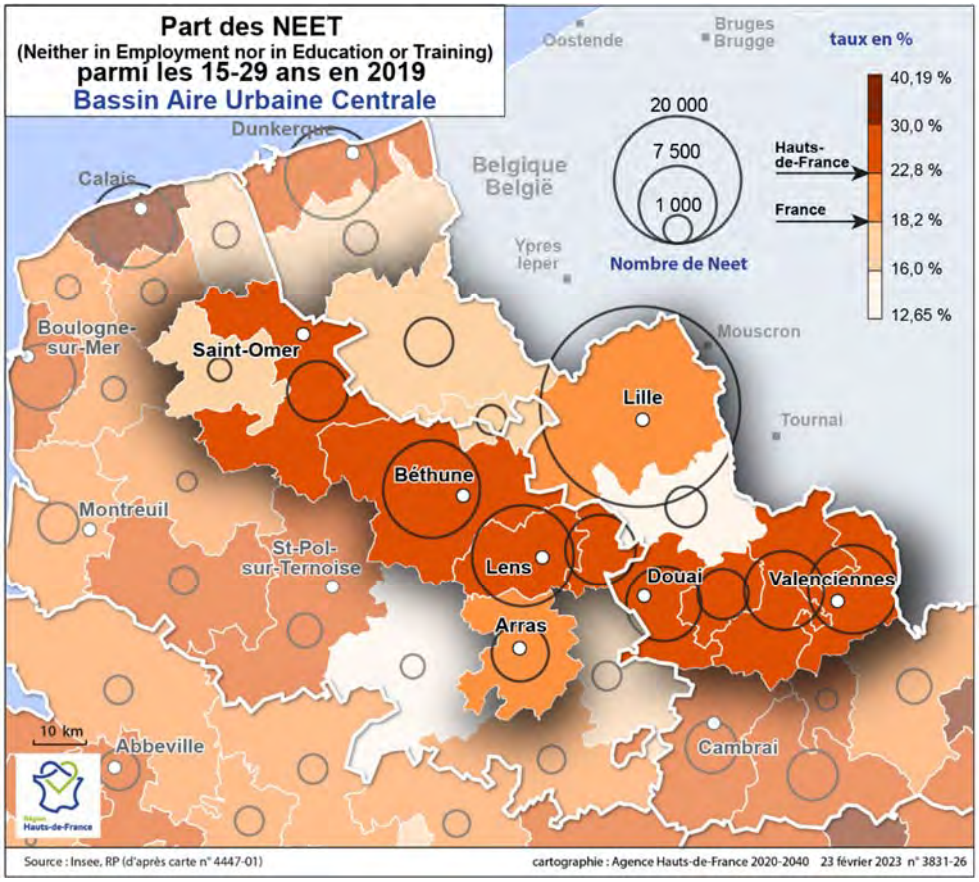
26-C-0139 Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026 812/1731

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 174/236

La région Hauts-de-France est la plus jeune de France, avec 40% d'habitants de moins de 30 ans. Sur le bassin AUC les 15-29 ans représentent 20% de la population, un chiffre supérieur à la moyenne régionale, qui s'explique par la présence de nombreux pôles de formation. Cependant, l'importance de cette offre d'études supérieures peut cacher des vulnérabilités prégnantes parmi les jeunes provenant du bassin.

> *« Ce que l'on entend, c'est que certains jeunes s'interdisent certaines voies professionnelles pour des problématiques de mobilité. »*
>
> Un acteur de l'insertion du bassin

De fait, les jeunes sont confrontés à un faible niveau de formation et de scolarisation, notamment dans les secteurs ruraux, les quartiers prioritaires de la ville et sur l'ex-bassin minier. Sur le bassin de mobilité, un quart des jeunes (15-29 ans) n'est ni en emploi ni en qualification. Pour ceux qui parviennent à s'insérer, les acteurs interrogés pointent des choix d'étude ou d'emploi par défaut, avec la proximité comme seul critère.



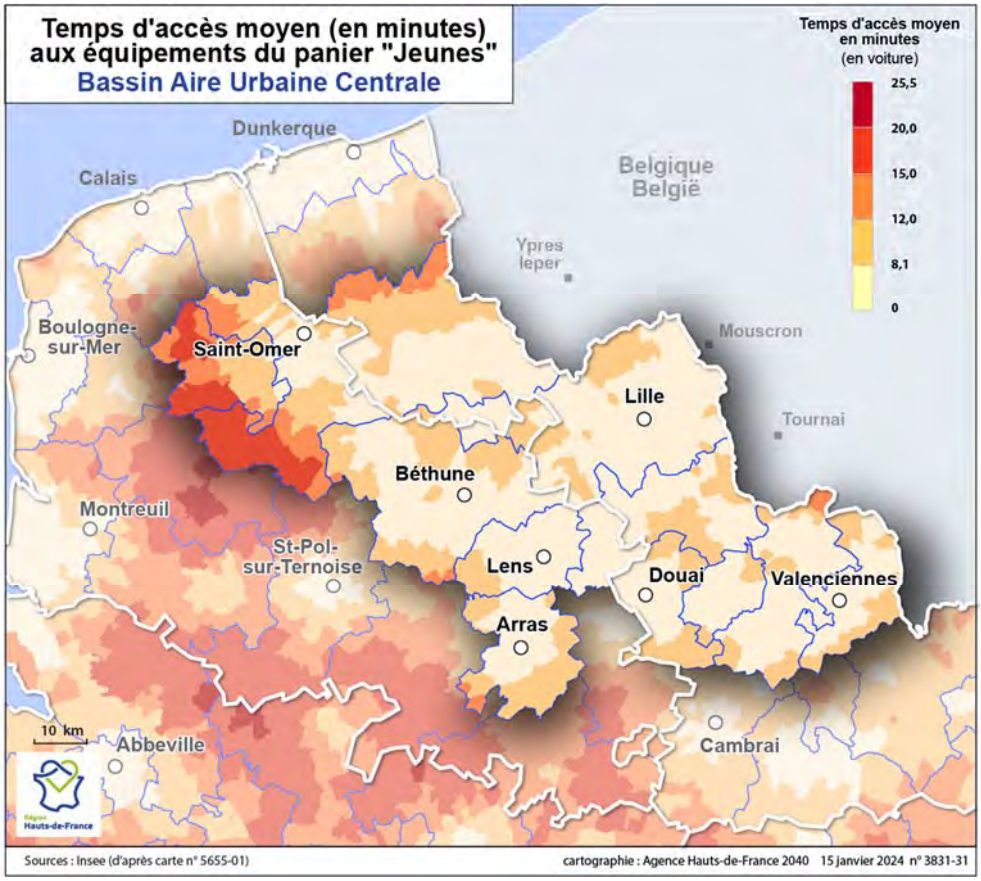
Annexe à la délibération n° 2026.00107
26-C-0139
Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026
813/1731

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 175/236

Ces difficultés d'insertion peuvent se cumuler avec des difficultés d'accès aux services de proximité. Si les temps d'accès au panier « Jeunes »[5] sur l'AUC est moindre que sur d'autres bassins, les jeunes vivant au sud de l'Audomarois bénéficient d'une moins bonne accessibilité à cet ensemble de services que sur le reste du bassin.

« Sur certaines communes rurales, le niveau de formation des plus jeunes est plus bas que dans certains QPV. Ils n'ont pas d'accès aux services de proximité (Maison France Services par exemple), ce qui aggrave ces freins. Les jeunes non formés vont rester dans leur commune et les personnes âgées vont rencontrer des difficultés (médicaux, commerces, etc.). »

Un acteur de l'insertion du bassin



[5] Le panier « Jeunes », tel que défini par l'INSEE, comprend 13 équipements liés à l'enseignement, la santé, la mobilité, l'insertion professionnelle et les sports et loisirs : réseau de proximité France Travail, Ecoles de conduite, Agence de travail temporaire, Centre de formation d'apprentis (hors agriculture), Maternité, Spécialiste en Gynécologie, Gare, Bassin de natation, Tennis, Athlétisme, Cinéma, Salle ou terrain multisports, Salle de sport spécialisée.

Annexe à la délibération n° 2026.00107
26-C-0139 814/1731
Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 176/236

Qu'ils soient scolaires, étudiants ou apprentis, la difficulté à accéder à une formation ou à un emploi, particulièrement forte dans le rural et sur l'ex-bassin minier, cache des freins psycho-sociaux liés à la mobilité, à commencer par une culture de la mobilité particulièrement faible, en voiture ou en transports en commun. L'inadéquation des transports en commun à certains besoins des jeunes (par exemple pour les jeunes qui cumulent un emploi dans une ville et une formation dans une autre) ressort comme un enjeu.

> *« Les collégiens sont très peu mobiles sur Lille, notamment pour les recherches de stage de 3e. Ils cherchent dans leur quartier et ils ont du mal à prendre le métro pour aller en centre-ville. Ça paraît surprenant. »*
>
> *Un acteur de l'insertion du bassin*

c. *Personnes en situation de handicap et séniors : l'accessibilité physique et cognitive*

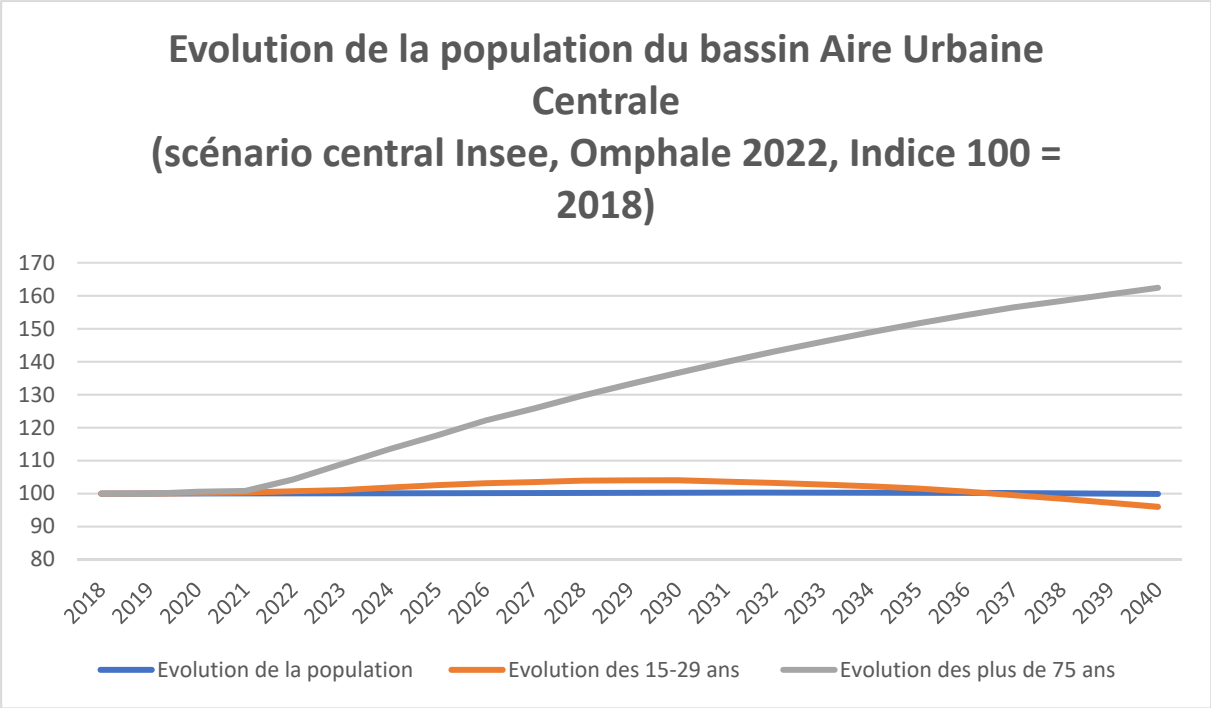
L'accessibilité physique et cognitive est un enjeu qui concerne tous les publics, mais qui est particulièrement prégnant pour les personnes en situation de handicap et les personnes âgées. Cette catégorie d'usagers peut être appréhendée à minima à partir du nombre de bénéficiaires de la Carte Mobilité Inclusion ; mais elle recouvre en réalité un large archipel de situations dont une grande partie est invisible. Ainsi, si des services de mobilité adaptés sont possibles, ils sont limités aux situations d'invalidité les plus fortes, pour des raisons capacitaires essentiellement. Il est alors primordial de combler le fossé entre une offre adaptée mais à petite échelle et l'offre de droit commun, en affirmant l'idée qu'en général les améliorations opérées pour les PMR et PSH, profitent, par extension, à l'ensemble des usagers.

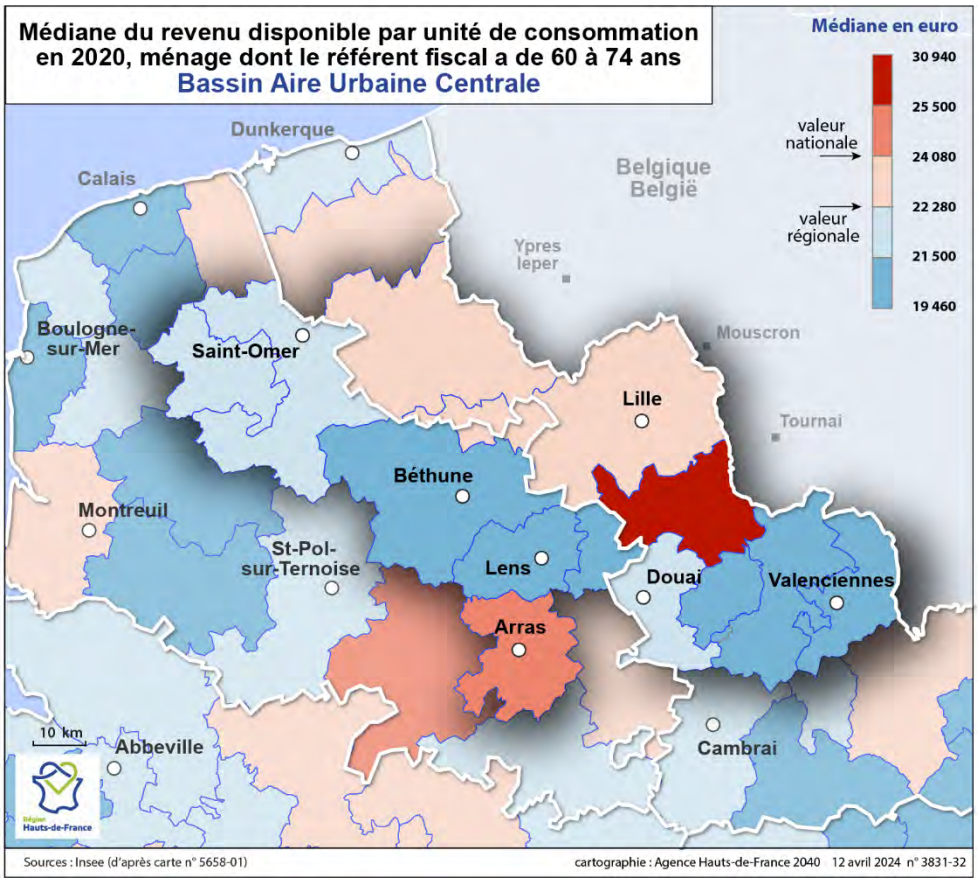
Concernant les personnes âgées, le bassin Aire Urbaine Centrale devrait connaître, comme pour la Région, un vieillissement de sa population avec une augmentation de 60% de la part des 75 ans et plus d'ici 2040 avec en parallèle une légère baisse (-4%) des 15-29 ans. Ces personnes, et en particulier les femmes, sont confrontées à la déprise automobile et à la perte d'autonomie, ce qui les rend fortement dépendantes de systèmes informels, avec un double sujet d'isolement social et de risque d'abandon des soins pour eux, et un sujet d'invisibilité de leurs besoins du point de vue de la collectivité. D'après la segmentation des profils de séniors, les difficultés se situent sur la CABBALR, sur l'Audomarois et sur la CA de Douai, et dans une moindre mesure sur la CU d'Arras, où les séniors cumulent grand âge, revenus très modestes, et/ou parfois faible densité.

L'accroissement en volume des besoins spécifiques des personnes âgées concomitamment avec la diminution de leur mobilité constitue un enjeu fort pour le bassin, dont la réalité sera tangible avant la fin de la première période d'application du PAMS (2029). Le défi, à la croisée des politiques de mobilité, de soin et de l'habitat, est de favoriser le maintien à domicile tout en offrant un accompagnement de

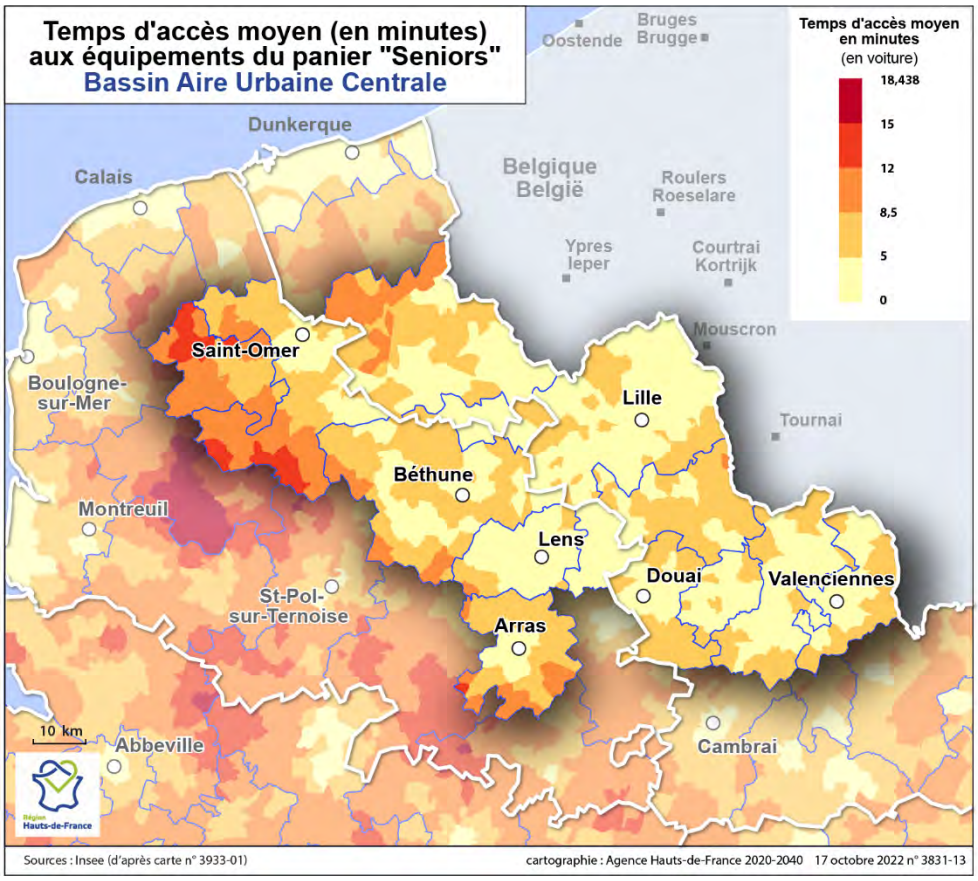
Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 177/236

proximité, et en veillant à résoudre les difficultés de mobilité des professionnels de l'aide à domicile et du soin.





Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 178/236



d. D'une appréhension statutaire des publics de la mobilité solidaire à la notion d'archipel des difficultés

Ces trois grandes catégories de publics reflètent une vision « par statut » des offres de mobilité solidaire. La limite de cette approche est de ne pas intégrer les publics invisibles confrontés à des vulnérabilités temporaires ou non identifiées. Il serait alors plus pertinent de parler d'un « archipel de difficultés », et de s'interroger sur les freins à la mobilité, qui, s'ils sont particulièrement prégnants pour des personnes en situation de handicap ou de difficulté socioéconomique, peuvent également concerner des personnes valides ou favorisées.

La mobilité de ces derniers concerne plus les Contrats Opérationnels de Mobilité (COM) que les PAMS ; toutefois, il est primordial de ne pas séparer les deux approches, afin de reconsidérer la mobilité de droit commun au prisme de la mobilité solidaire. Il ne s'agit plus alors de compléter l'offre classique pour une minorité d'usagers ayant des difficultés spécifiques, mais de penser l'offre classique en fonction des difficultés qu'une majorité d'usagers sont susceptibles de rencontrer.

B. Des freins communs, qui appellent une stratégie basée sur l'accompagnement et la coordination

Quel que soit le public ciblé, de nombreux freins coexistent, voire se cumulent, dans l'accès à la mobilité. On peut distinguer les freins « objectifs » d'accès à l'offre de

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 179/236

mobilité (financiers, matériels, de disponibilité et d'adéquation de l'offre) et les freins psychosociaux, la distinction entre les deux étant parfois poreuse.

L'analyse documentaire et les nombreux échanges avec des acteurs des sphères de la mobilité, du social, de l'emploi, de l'autonomie et de l'accessibilité, font ressortir des besoins convergents pour dépasser ces freins : un besoin d'accompagnement humain et personnalisé, un besoin d'initier des projets communs pour améliorer la continuité de la chaîne de déplacements, un besoin d'articuler la gouvernance de la mobilité avec les acteurs de la santé et du logement (adaptation de l'habitat pour les personnes âgées, prise en charge financière de l'hébergement pour les jeunes, rapprochement domicile-travail pour les personnes en insertion et salariés précaires).

a. Freins d'accès à l'offre : au carrefour COM et PAMS

Qu'il s'agisse de la possession d'un véhicule individuel (voiture, vélo, 2RM) ou de l'accès à un transport collectif (train, car et bus, covoiturage, transport solidaire), de nombreux freins empêchent la mobilité des personnes vulnérables et plus largement de l'ensemble des usagers. Dans cette optique, l'articulation des COM et des PAMS est essentielle, afin de garantir l'universalité d'accès aux offres de mobilité.

A l'échelle du bassin, le manque de transports en commun sur certains territoires et les difficultés de liaisons entre pôles secondaires apparaissent comme un frein important. Les freins liés à la disponibilité de l'offre de transport collectif (zones blanches, inadéquation des trajets et des itinéraires, des horaires…) concernent l'ensemble de la population, mais sont particulièrement aigus pour les personnes en situation de vulnérabilité, dont les besoins de mobilité sont souvent plus ponctuels et concernent des origines-destinations peu accessibles. Qu'il s'agisse d'un rendez-vous à France Travail, d'un stage en alternance, ou d'un rendez-vous chez un médecin spécialiste, ces trajets peuvent parfois relever du parcours du combattant, avec un enchaînement de correspondances peu réalistes. L'exemple des travailleurs postés a été donné à plusieurs reprises lors des mini-ateliers avec des horaires décalés qui ne correspondent pas aux horaires des transports en commun. La même problématique concerne également les jeunes, notamment dans le cadre de leurs choix d'études. Quels que soient les publics, les territoires ruraux même maillés par des gares, et dans une moindre mesure les territoires périurbains en bout de ligne, ne proposent pas toujours de solutions opérantes pour le dernier kilomètre. Les axes d'action sur ce sujet doivent allier renforcement de l'offre de droit commun et personnalisation aux difficultés spécifiques des publics vulnérables.

En parallèle de l'accès aux transports collectifs, l'accès financier et matériel à un véhicule, à commencer par la voiture, et dans une moindre mesure à un vélo (électrique, cargo…) ou à un deux-roues, en bon état nécessite une capacité d'investissement financier non négligeable (pour l'achat et l'entretien), en particulier pour les publics en situation de précarité.

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 180/236

b. Freins psychosociaux : le besoin d'un accompagnement de bout en bout

Outre cette question de la disponibilité de l'offre, les Hauts-de-France se caractérisent par une culture de la mobilité particulièrement faible, ce qui peut renvoyer à différents freins cognitifs et psychosociaux.

Cela renvoie d'abord à la notion de projection dans l'espace. 43% des demandeurs d'emploi estiment ne pas être prêts à faire de concessions géographiques pour trouver un emploi. Pour les jeunes, le choix des formations et des emplois est généralement restreint par la proximité géographique.

La mobilité des personnes vulnérables pose par ailleurs la question des compétences et de rapport psychologique à l'échec. Ce frein est particulièrement prégnant pour les jeunes qui rencontrent des difficultés à passer le code et le permis ; mais il concerne également les personnes âgées confrontées à la déprise automobile.

Le sujet de l'illectronisme, avec la grande diversité de situation qu'il recouvre (non-possession, non-maîtrise, mauvais état des outils numériques) concerne 17% de la population régionale de plus de 15 ans, et est particulièrement fort pour les personnes vulnérables. Il concerne le recours aux outils d'aide à la mobilité (calculateur d'itinéraire, géolocalisation, réservation de trajets) mais également les procédures administratives périphériques (accès aux aides, abonnements). En particulier, les séniors, ainsi que les personnes ayant des justificatifs sociaux préfèrent réaliser leurs démarches administratives en format papier. La maîtrise du numérique est plutôt dévolue aux actifs, ce qui explique le non-recours aux aides, très fréquent pour les personnes en situation de précarité. Sur le bassin AUC, l'illectronisme est particulièrement fort dans les territoires de l'ex-bassin minier, notamment sur la CALL et CA de la Porte du Hainaut, ainsi que sur une partie de l'Audomarois.

Enfin, l'accès à une offre de mobilité, individuelle ou collective, si elle repose avant tout sur des facteurs objectifs, dépend également de représentations sociales liées aux différents modes et à leur coût. Globalement, ces représentations ont tendance à renforcer la dépendance à la voiture individuelle perçue comme un idéal à atteindre.

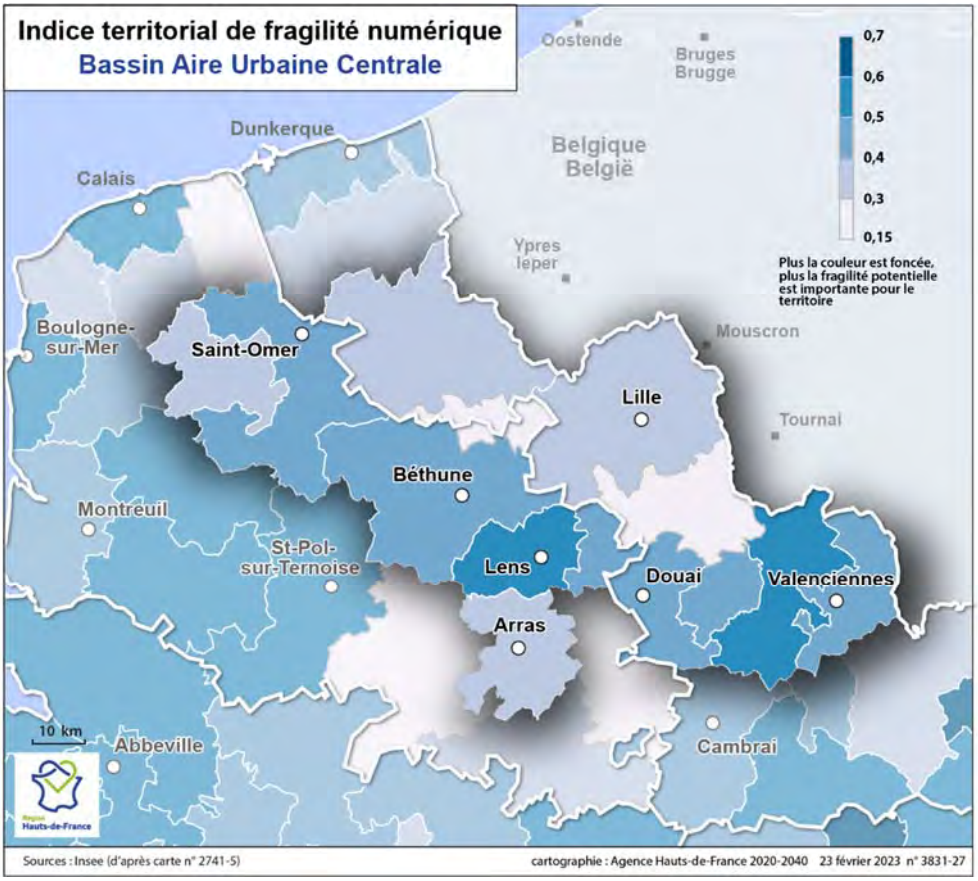
« Le bassin minier est historiquement marqué par l'habitat minier avec une volonté de faire en sorte que les gens restent dans les cités. On en paye aujourd'hui les conséquences : les gens restent plus longtemps chez leurs parents, on observe beaucoup de freins psychologiques à la mobilité. On a besoin de travailler sur les usages. »

« Même s'il n'y avait pas de trous dans la raquette (dans le maillage), il reste le frein psychologique. Dans l'ERBM, on voit que même si on a des transports à la porte de chez soi, on ne sort pas de son quartier pour aller chercher un emploi ou autre. »

Des représentants de la Préfecture et d'un Département

Annexe à la délibération n° 2026.00107
26-C-0139 819/1731
Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 181/236



C. Méthode d'analyse

En complément de l'analyse qualitative des différents types de publics concernés par la mobilité solidaire, une analyse quantitative peut être menée dans le but d'estimer les volumes des besoins et l'adéquation de l'offre existante à ces besoins.

A l'échelle de chaque bassin, les données suivantes, transmises par l'Agence 2020-2040 de la Région Hauts-de-France, ont été analysées :

- Elèves scolarisés 1er degré (rentrée 2022, Base Scolarité)
- Population 15-29 (RP 2020), qui comprend notamment :
  - Elèves scolarisés 2e degré (rentrée 2022, Base Scolarité)
  - NEET : Neither in Employment nor in Education or Training (Ni en Emploi ni en Formation ou Apprentissage) (RP 2020)
  - Effectifs du Supérieur (rentrée 2021, SISE)
- Allocataires Minima sociaux (CAF fin d'année 2021)
- Bénéficiaires AAH (CAF fin d'année 2021)
- Population 75 ans et plus (RP 2020)

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 182/236

- Demandeurs d'emploi, des catégories A à E (ici, seules les catégories A, B, C sont considérées), par zone d'emploi (juillet 2023)

Elles ne permettent pas d'avoir une estimation précise du volume total de personnes en vulnérabilité de mobilité : d'abord, certaines de ces catégories se recoupent (par exemple les bénéficiaires AAH et les personnes 75 ans et plus ; les bénéficiaires des minima sociaux et les demandeurs d'emplois) ; par ailleurs elles constituent parfois des estimations basses (le volume de bénéficiaires AAH permet d'obtenir une estimation basse du volume de personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite, puisqu'elle n'intègre pas les questions de handicaps invisibles ou de non-recours aux allocations) ; enfin la catégorie des habitants de territoires peu desservis est absente de cette catégorisation.

Toutefois, ces données sont précieuses pour objectiver l'expression des besoins recueillie lors des ateliers, mesurer l'adéquation de l'offre existante à ces besoins, notamment en termes de capacité d'accueil, et de mettre en perspective la demande de mobilité solidaire au regard de la demande de mobilité de droit commun.

a. Zoom sur l'Aire Urbaine Centrale

Le bassin Aire Urbaine Centrale comporte 2 876 216 habitants, ce qui constitue près de 50% de la population régionale. Il s'agit du bassin de mobilité le plus peuplé.

En additionnant artificiellement toutes les catégories recensées, on atteint les 80% de la population du bassin potentiellement concerné par la mobilité solidaire. Ce chiffre n'a pas de signification réelle, compte tenu des précautions méthodologiques évoquées plus haut, mais il amène cependant à remettre en cause la représentation des publics de la mobilité solidaire comme d'une « minorité à inclure ».

Si l'on zoome sur chaque catégorie de publics :

- Les allocataires des minima sociaux (près de 683 000) représentent près d'un quart de la population totale du bassin
- Les 15-29 ans (plus de 569 000 personnes) représentent un cinquième de la population totale du bassin, dont :
    - Les élèves du 2e degré (plus de 279 000), soit un dixième de la population totale du bassin
    - Les NEETS (plus de 119 000), soit 4% de la population totale du bassin
    - Les effectifs du supérieur (près de 97 000), soit 3% de la population totale du bassin.
- Les élèves du 1er degré (près de 300 000) représentent un dixième de la population totale du bassin

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

- Les demandeurs d'emploi de catégorie A, B, C des différentes zones d'emploi du bassin représentent près de 259 000 personnes, soit 9% de la population totale du bassin
- Les 75 ans et plus représentent près de 216 000 personnes, soit 7% de la population totale du bassin. Les projections à 2040 prévoient une augmentation de cette population de 60%, ce qui représentent plus de 43 000 personnes supplémentaires. Cet accroissement est légèrement moindre que sur les autres bassins.
- Les bénéficiaires des AAH représentent près de 62 000 personnes, soit 2% de la population totale du bassin.

La mise en perspective de ces chiffres avec la demande de mobilité « de droit commun » à l'échelle du bassin aboutit à des ordres de grandeur comparables : 861 700 actifs résidant dans le bassin effectuent des distances domicile-travail supérieures à 10 km ; on compte 60 200 abonnés TER résidant dans le bassin, et 102 100 voyages quotidiens ayant au moins une gare dans le bassin. Cela implique d'opérer une distinction entre les publics vulnérables, en grand nombre, ayant besoin d'un accompagnement massifié passant par une information plus lisible, plus actualisée et mieux relayée, à l'articulation des COM et des PAMS ; et les publics très vulnérables, en plus petit nombre, nécessitant un accompagnement personnalisé.

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

Une grande variété de publics : synthèse

ATOUTS

Public jeune et population étudiante en capacité d'adaptabilité de leurs pratiques et d'acquisition de compétences mobilité

FAIBLESSES

Difficultés de mobilité liées à l'emploi : fort taux de chômage et d'offres d'emploi non pourvues ; métiers induisant une mobilité contrainte (horaires décalés dans l'industrie, aides à domicile)

Faible niveau de formation pour une partie de la population jeunes.

Impact accru du maillage des transports en commun pour les personnes vulnérables

Une faible culture de la mobilité emploi / études, en particulier dans des territoires de l'ex-bassin minier

OPPORTUNITES

Coordination des acteurs de la mobilité de droit commun et solidaire au carrefour COM / PAMS

Intégration des secteurs de la santé, du logement et de l'emploi à l'écosystème de la mobilité solidaire

Appréhension large et ouverte des publics cibles de la mobilité solidaire

RISQUES

Vieillissement de la population : accroissement des besoins en volume et diminution de la mobilité des séniors

PMR / PSH : difficulté à prendre en compte des handicaps invisibles

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

V. Les offres et services de mobilité existants à destination des publics vulnérables

A. Une offre de droit commun dense, multimodale et complexe

L'offre de mobilité de droit commun correspond aux services de mobilité courants, ouverts à tout public avec tarification. Il s'agit aussi bien des transports en commun que du covoiturage ou de location de vélos en libre-service. A l'échelle du bassin AUC, cette offre converge principalement vers la métropole lilloise qui concentre les flux de déplacements.

a. Des infrastructures de transport denses et un renforcement futur de l'offre ferroviaire

A l'image de la région, le bassin Aire Urbaine Centrale bénéficie d'un réseau ferroviaire dense composé de 39 lignes TER et 2 lignes TGV. Ce réseau converge principalement vers Lille qui constitue une étoile ferroviaire, comprenant des dessertes entre pôles secondaires.

L'accessibilité de Lille sera renforcée par le projet de Service Réseau Express Métropolitain à l'horizon 2040. Ce projet prévoit, notamment, une augmentation des fréquences de passage des TER avec un train toutes les 7'30 en heure de pointe et depuis les pôles de l'aire métropolitaine lilloise. Il vise également à renforcer l'intermodalité alors que 8 déplacements en train sur 10 démarrent ou finissent par un autre mode.

« Il y a le rôle du train car on a un territoire qui est maillé par un réseau ferroviaire assez unique. On a une étoile ferroviaire en étoile à 6 branches. C'est très dense et très rare en France. Le ferroviaire a un vrai rôle à jouer dans l'urbain, notamment où l'offre de transport est moindre, pour le périurbain et le rural. »

Un représentant d'une AOM du bassin

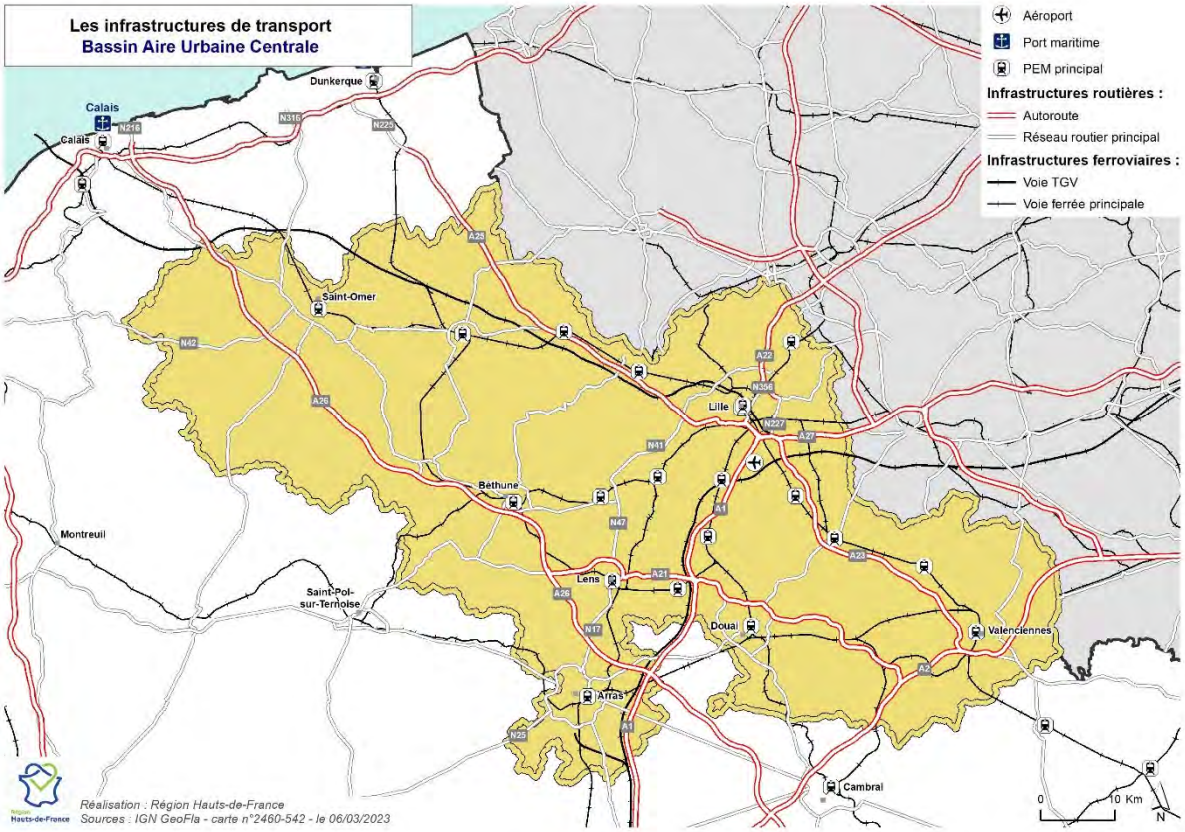
Des pôles d'échange multimodaux (PEM) permettent une meilleure accessibilité de ces liaisons ferroviaires, dont 8 constituent des PEM régionaux : Arras, Béthune, Douai, Hazebrouck, Lens, Lille Flandres, Lille Europe et Valenciennes.

Le bassin bénéficie également d'un maillage routier conséquent, composé, en particulier de 3 autoroutes structurantes : l'A1 (Lille-région parisienne), l'A21(Liévin –

26-C-0139 Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026 824/1731

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 186/236

Denain), l'A26 (Ouest du territoire) et l'A25 (Lille-Dunkerque). Toutefois, les accès routiers à la métropole lilloise sont souvent saturés.



b. Une offre en transports collectifs présente sur les principaux pôles générateurs de flux mais un maillage complexe sur des territoires étendus et multipolaires

Six des dix AOM du territoire ont mis en place un réseau de transports en commun urbain. Ces réseaux sont les suivants :

- Tadao pour Artois ;
- Illévia pour la MEL ;
- Evéole pour le SMTD ;
- Transvilles pour le SIMOUV ;
- Mouvéo pour la CAPSO ;
- Artis sur la CU d'Arras.

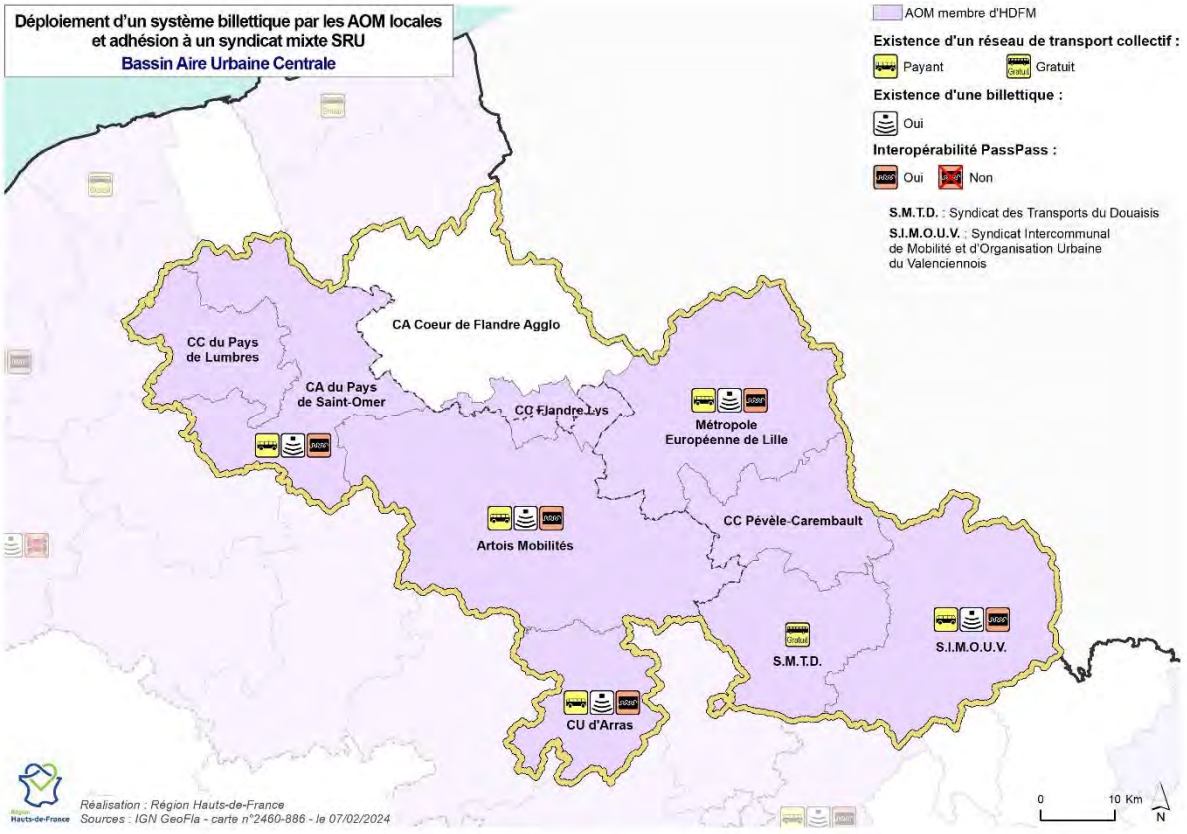
Ces réseaux sont composés pour la plupart d'une offre structurée autour de lignes de bus, voire de tramways et de métros.

L'ensemble de ces réseaux sont complétés par un service de transport à la demande (TAD) permettant de prolonger les horaires du service et/ou de compléter la couverture territoriale des transports en commun. La CC Pèvèle-Carembault organise également un service de TAD sur son territoire pour permettre le rabattement vers le

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 187/236

TER. La CC Cœur de Flandre Agglo a, quant à elle, pour projet de proposer un service de TAD.

Par ailleurs, le réseau Evéole propose une gratuité sur l'ensemble du territoire, le réseau Tadao propose une gratuité sur la partie Communauté d'Agglomération Lens-Liévin et Hénin-Carvin et bientôt sur l'ensemble du territoire à partir de 2026. Ilévia propose, quant à lui, la gratuité pour les usagers de moins de 18 ans résidents de la MEL munis d'une carte PassPass. Enfin, en 2025, Cœur de Flandre Agglo lancera son réseau de transport gratuit.



Sur plusieurs réseaux du bassin ressort la question de l'étendue du territoire à couvrir et des différents espaces qui y coexistent. A titre d'exemple, la MEL et Artois mobilité comptent respectivement 85 et 150 communes à desservir, sont multipolaires et marquées par la présence du périurbain et du rural, rendant le maillage de ces territoires particulièrement complexe. Tadao est le 6ème périmètre de transport urbain au niveau national en termes de population.

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

« On est sur un territoire assez particulier qui reste rural avec une ville-centre qui pèse relativement peu. Il y a des communes qui sont uniquement desservies par le bus et où le trajet est souvent très long et rédhibitoire. »

« On a un territoire extrêmement étendu mais on n'a pas de ville centre comme Lille. Le problème qu'on a, c'est qu'on a plusieurs villes moyennes (Hénin Carvin, Lens, Béthune). Il faut réussir à donner l'accès aux habitants à ces villes en partant de Hénin à Béthune. On arrive très vite sur du périurbain où ça devient compliqué, c'est accentué au nord de la CABBALR où on a du très rural. L'objectif est de mettre en place des dispositifs qui leur donnent des accès mais on ne peut pas mettre un bus dans toutes les communes. »

Des représentants d'AOM du bassin

Cette desserte urbaine est complétée par 65 liaisons interurbaines et scolaires en cars. Deux réseaux parcourent le bassin : Oscar sur le Pas-de-Calais et Arc-en-Ciel sur le Nord. Le réseau Arc-en-Ciel a la particularité de proposer différents niveaux de service : lignes express, lignes fortes et lignes de proximité. Par ailleurs, une ligne routière transfrontalière Hazebrouck – Steenvoorde - Poperinge (Flandres belges) est en cours d'expérimentation depuis le 1er septembre 2023, pour une période de deux ans. Elle est financée par la Région Vlaanderen (région Flamande), exploitée par l'exploitant De Ljin. Une ligne a également été expérimentée pour lier Armentières et Ypres mais n'a pas été reconduite faute de fréquentation. Le réseau Transvilles permet aussi de réaliser des déplacements transfrontaliers grâce aux liaisons Condé-Peruwelz et Valenciennes-Quiévrin.

Enfin, différents services viennent compléter l'offre de transport et d'infrastructures du territoire comme la location de vélo, en location courte/longue durée ou en libre-service, et l'autopartage. La plupart des AOM du territoire proposent ces services, à l'exception des CC Pévèle-Carembault et Cœur de Flandre Agglo. L'ensemble des AOM travaillent également sur la question du covoiturage comme en témoigne la ligne de covoiturage virtuelle PassPass PEVMEL qui vise à mettre en relation les travailleurs habitants la Pévèle et se rendant sur la Métropole. Cette ligne est issue d'une coopération entre la CC Pévèle-Carembault, la MEL, HdFM et Illévia.

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

L'importance de cette offre de droit commun multimodale et multiscalaire peut entraîner des difficultés de lisibilité.

> *« On a de l'autopartage, du covoiturage, de la médiation mobilité numérique pour accompagner les publics en difficulté sur les outils numériques pour la mobilité, un garage solidaire, des ateliers réparation vélo… c'est tellement diversifié que pour que les publics aient l'information ce n'est pas toujours évident. Il y a un challenge d'appropriation de l'information et des disponibilités. »*
>
> *« On a une multitude d'offres. Le besoin c'est une offre visible et claire. Il y a beaucoup de choses mais ce n'est pas assez clair, pas assez visible. »*
>
> Un acteur social du bassin et un représentant de la Chambre des métiers

c. Une coopération accrue entre les différents réseaux de transports

Les offres ferroviaires et routières du bassin dialoguent avec les offres de transports en commun urbain et transfrontalières grâce à des coopérations accrues sur ce bassin de mobilité. Ainsi, peuvent être cités en exemple :

- Les lignes transfrontalières de TER Lille-Courtrai et Lille-Tournai issue d'une coopération entre la SNCF et la SNCB ;
- L'adhésion de la grande majorité des AOM du bassin à Hauts-de-France Mobilité ;
- Des systèmes billettiques répondant à l'interopérabilité PassPass sur la majorité des réseaux : TER, Arc-en-Ciel ainsi que 5 des 6 réseaux de transport en commun du bassin. Cette interopérabilité est en cours de déploiement sur le réseau Ocsar. Elle facilite le parcours usager en évitant la multiplication des titres de transport en cas de changement de réseau. Aujourd'hui, 47% des trajets intermodaux du bassin combinent deux ou trois transports en commun urbains ou un transport en commun urbain avec le train.
- Des conventions de partenariat entre les réseaux Oscar et Arc-en-Ciel avec certaines AOM urbaines afin de permettre aux usagers des TCU d'utiliser les lignes interurbaines de car avec leurs titres urbains ;
- Le lancement d'une démarche collective de 5 EPCI, en partenariat avec la Région et la MEL, pour désenclaver la frange ouest de la métropole lilloise dans le cadre de l'arrivée du SERM.

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

ZOOM : L'étude pour le désenclavement de la frange ouest de la métropole lilloise

Une étude a été réalisée en 2022-2023 pour analyser les possibilités de désenclavement des intercommunalités situées à l'Ouest de la MEL dans le cadre du projet de SEM.

Elle a été commandée par les 5 intercommunalités composant la frange ouest de la MEL : les CA Béthune-Bruay Artois Lys Romane et du Pays de Saint-Omer, les CC Cœur de Flandre Agglo, Pays de Lumbres et Flandre Lys. Elle a été soutenue par la Région et la MEL.

Cette étude fait ressortir plusieurs constats :

- La frange ouest de la MEL représente un quart des flux quotidiens d'actifs entrant dans la Métropole et un tiers des flux sortants ;
- 90% de ces flux sont réalisés en voiture ;
- La desserte radiale existante ne permet pas d'accéder à l'ensemble de ce territoire morcelé et imbriqué ;
- Les réseaux routiers et ferroviaires sont congestionnés.

L'étude identifie plusieurs axes pour connecter à court et long terme ce territoire avec la MEL et permettre un désenclavement des territoires les moins denses. A long terme, le SEM apportera des réponses concrètes aux besoins de mobilité. A court terme, l'étude préconise la mise en place de Cars express pour renforcer les lignes interurbaines, un renfort de l'offre TER et à un aménagement des hubs et des pôles gares pour recevoir les flux engendrés.

Néanmoins, si les services de droit commun sont ouverts à tous, ils ne suffisent pas à répondre à tous les besoins de mobilité, comme le montrent les nombreux freins évoqués lors de la journée atelier de mai 2024 (horaires des transports en commun, gestion du premier et dernier kilomètre, coupures dans le trajet, difficultés d'utilisation des calculateurs d'itinéraire, etc.), auxquels s'ajoutent les freins psychosociaux et d'accès à l'offre détaillés plus haut. Les inadéquations entre l'offre de droit commun et les besoins des publics vulnérables font ressortir la nécessité d'articuler cette offre avec une offre complémentaire de mobilité solidaire, bien que le dialogue entre ces deux sphères de la mobilité ne soit pas toujours une réalité sur le bassin AUC. Cette articulation peut se faire en particulier à travers le parcours de mobilité.

B. Le parcours mobilité : l'articulation de l'offre de mobilité de droit commun et de l'offre solidaire pour aller vers l'autonomie

Pour le lever les freins à la mobilité, l'accompagnement des publics est essentiel. Il prend la forme d'un parcours mobilité visant l'autonomie en mobilité. Ce parcours se décompose en plusieurs étapes afin d'identifier les besoins et les solutions de mobilité sur le court et le long-terme par une montée en compétence et en autonomie.

La première étape consiste à adresser sa problématique de mobilité à un interlocuteur qui constituera une première porte d'entrée vers le parcours de mobilité. Ce premier

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

interlocuteur peut être informel (ami, famille, voisin, etc.) ou formel (service de proximité, acteur social, sphère médicale, plateformes de mobilité, etc.).

Dans le meilleur des cas, cette « porte d'entrée » sert à orienter la personne vers un lieu d'accompagnement qui réalisera un diagnostic mobilité et l'orientera vers les dispositifs de mobilité correspondant à son besoin. Ce diagnostic peut être réalisé par des structures d'accompagnement classiques ou par des conseillers professionnels en mobilité. Néanmoins, il est souvent réalisé de manière informelle par le premier interlocuteur. Il est également fréquent qu'il n'ait pas lieu. Le bénéficiaire est alors directement orienté vers des dispositifs.

Les dispositifs mobilisables sont :

- Les aides financières visant à réduire l'impact financier des dépenses de mobilité ;
- L'accompagnement mobilité pour une montée en compétence individuelle sur la mobilité par de l'information sur l'existant, des formations à l'utilisation des différents modes de transport (atelier remise en selle vélo, lire une carte, utiliser les transports en commun, etc.), des formations qualifiantes (accompagnement au code de la route, etc.) ;
- Le transport solidaire pour des déplacements individuels personnalisés. Il s'agit, par exemple, de transport d'utilité sociale ou de transports adaptés ;
- Les services de location permettant l'accès temporaire à un moyen de locomotion (voiture, autopartage, 2 roues, vélos, etc.) ;
- Les services d'achat permettant l'accès à un moyen de locomotion de façon pérenne (garages solidaires, leasing, etc.).
- Les services de réparation pour pérenniser le moyen de locomotion (réparation solidaire, ateliers participatifs, etc.).

Avec le diagnostic mobilité, ces dispositifs correspondent aux 7 « familles » de services de mobilité solidaire. Les services recensés sur le bassin Aire Urbaine Centrale seront déclinés, ci-après, en se basant sur ces différentes catégories.

Dans le cadre de ce parcours mobilité, les publics peuvent également être orientés et/ou accompagnés vers des dispositifs de droit commun.

C. L'offre de mobilité solidaire sur le bassin Aire Urbaine Centrale

Sur le bassin Aire Urbaine Centrale, un recensement de l'offre de mobilité solidaire a été réalisé à partir d'un premier travail effectué par la Région, puis complété par une analyse documentaire et des temps d'échange collectifs (mini-ateliers, entretiens bilatéraux et demi-journée atelier). Cette offre recensée est classée selon les 7 « familles » de dispositifs solidaires décrits auparavant.

A ce jour, ce recensement n'est pas exhaustif. Le PAMS aura pour enjeu d'identifier de façon complète les différents dispositifs existants, avec une mise à jour régulière.

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

Cette offre a été représentée de façon schématique, ci-après. Cette représentation vise à rendre compte de la présence des différentes « familles » de dispositifs de mobilité solidaire sur les EPCI du bassin. Les services d'achat et de réparation ont été regroupés dans une même « famille » de dispositif puisqu'ils permettent tous les deux l'accès pérenne à un mode de locomotion. Les aides financières sont, quant à elle, analysées dans un chapitre ultérieur dédiés aux modèles économiques.

Cette représentation est complétée par un tableau recensant les publics vulnérables ciblés par les différents dispositifs sur chaque EPCI.

Ces deux documents permettent d'identifier les points saillants et les manques sur le bassin de mobilité en matière d'offre solidaire.

Une analyse par familles de services permet d'affiner cette vision d'ensemble. Sa première sous-partie est dédiée aux plateformes de mobilité qui jouent un rôle central dans le parcours de mobilité et dans l'articulation de l'offre de mobilité solidaire sur un territoire, comme indiqué dans le zoom ci-dessous.

ZOOM : Les plateformes de mobilité, un outil au service de la mobilité solidaire

Les plateformes de mobilité facilitent l'accès des plus fragiles à une mobilité autonome grâce à une approche basée sur l'accompagnement personnalisé. Elles assurent trois missions complémentaires :

- L'accompagnement vers une mobilité plus autonome des personnes en situation de fragilité : diagnostic, formation, suivi ;
- La mise en réseau d'opérateurs porteurs de solutions de mobilité et la valorisation de leurs offres : transporteurs publics, acteurs privés et associatifs ;
- La mise à disposition de solutions complémentaires lorsque des besoins non couverts sont recensés : accès à des territoires non desservis, déplacements à horaires décalés.

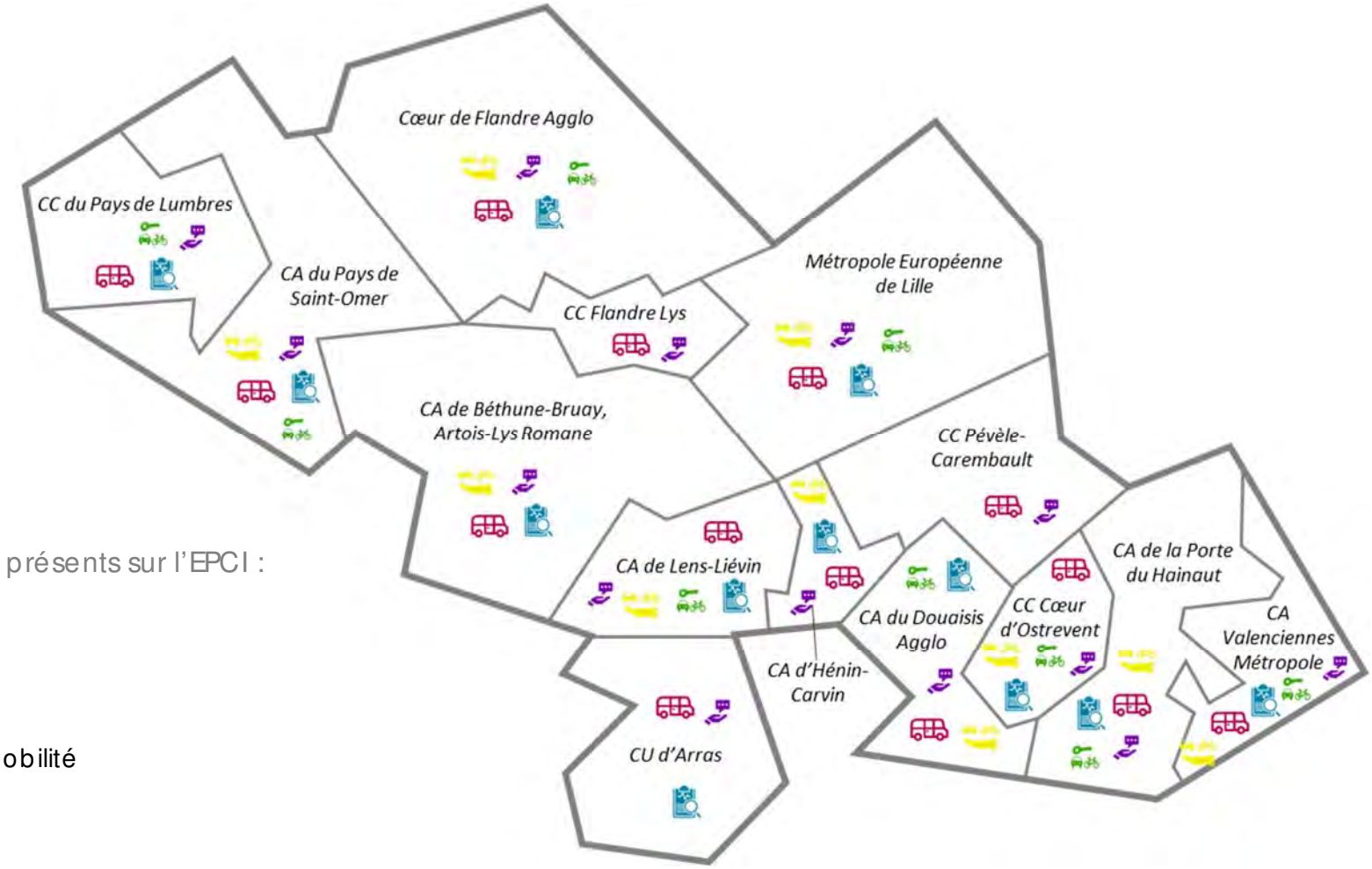
Haut de France Mobilités a également formé une partie des agents des Maisons France Services à l'utilisation de l'outil d'itinéraire Haut de France Mobilité. Cela permet désormais aux Maisons France Services de proposer un accompagnement de premier niveau.

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 193/236

vices de mobilité solidaire sur le bassin Aire Urbaine Centrale

Le bassin de mobilité AUC :

- Bassin Aire Urbaine Centrale
- EPCI dans le bassin



Services de mobilité solidaire présents sur l'EPCI :

- Diagnostic mobilité
- Accompagnement mobilité
- Transport solidaire
- Location solidaire
- Achat et/ou réparation solidaire

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 194/236

Publics ciblés par les services de mobilité solidaire sur chaque EPCI :

- Habitants de territoires peu desservis (ruraux, QPV, périurbains)
- Personnes n'ayant pas les moyens matériels de se déplacer
- Bénéficiaires des minima-sociaux
- Travailleurs précaires et demandeurs d'emploi
- Jeunes
- Séniors
- Tout public
- Personnes en situation de handicap

Service de mobilité solidaire \ EPCI	CC du Pays de Lumbres	CA du Pays de Saint-Omer	CC Cœur de Flandre Agglo	CC Flandre Lys	Métropole Européenne de Lille
Diagnostic mobilité	✓	✓	✓		✓
Accompagnement mobilité	✓	✓	✓	✓	✓
Transport solidaire	✓	✓	✓	✓	✓
Location solidaire	✓	✓	✓		✓
Achat et/ou réparation solidaire		✓	✓		✓

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 195/236

Service de mobilité solidaire \ EPCI	CA de Béthune-Bruay, Artois-Lys Romane	CA de Lens-Liévin	CA d'Hénin-Carvin	CU d'Arras
Diagnostic mobilité				
Accompagnement mobilité				
Transport solidaire				
Location solidaire				
Achat et/ou réparation solidaire				

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 196/236

Service de mobilité solidaire \ EPCI	CA du Douaisis Agglo	CC Cœur d'Ostrevent	CC Pévèle-Carembault	CA de la Porte du Hainaut	CA Valenciennes Métropole
Diagnostic mobilité					
Accompagnement mobilité					
Transport solidaire					
Location solidaire					
Achat et/ou réparation solidaire					

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

D. Un bassin en grande partie maillé par des plateformes de mobilité

La majeure partie du bassin est couverte par des plateformes de mobilité.

Les plateformes de mobilité Défi mobilité, Espace Mobilité de l'Artois (EMA) et Foyers de Jeunes et d'Education Populaire (FJEP) interviennent sur la partie Pas-de-Calais du bassin. Elles sont fédérées par la stratégie départementale Mamobilité62. Elles concernent 6 des 14 EPCI du bassin : CC du Pays de Lumbres, CA du Pays de Saint-Omer, CABBALR, CALL, CA d'Hénin Carvin et la CU d'Arras.

Mobilimel, la Plateforme mobilité du Douaisis, Wimoov Hazebrouck et Valenciennes complètent le maillage des plateformes de mobilité sur la partie nord du bassin. Elles interviennent sur des territoires distincts : la MEL pour Mobilimel ; Douaisis Agglo et la CC Cœur d'Ostrevent pour la Plateforme mobilité du Douaisis ; la CC Cœur de Flandre Agglo pour Wimoov Hazebrouck et les CA de la Porte du Hainaut et de Valenciennes pour Wimoov Valenciennes. Aucune fédération similaire à celle du Pas-de-Calais n'existe sur la partie nord du bassin.

Ces acteurs jouent un rôle majeur dans l'offre de mobilité solidaire, notamment sur le volet diagnostic et accompagnement.

Un travail est actuellement réalisé par Pévèle-Carembault pour développer une plateforme de mobilité. En revanche, aucune plateforme de mobilité n'a été identifiée sur la CC de Flandre Lys.

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

ZOOM : MobiliMEL et la plateforme mobilité du Douaisis : 2 plateformes à l'échelle d'AOM initiées selon 2 modèles distincts

La plateforme de mobilité du Douaisis et MobiliMEL intervenant, respectivement, sur le SMTD et la MEL ont été développées selon 2 modèles distincts.

D'un côté, l'association Compétences et Emplois a été missionnée par la MEL, afin de porter la préfiguration d'une plateforme mobilité à destination des personnes en insertion en 2017. Cette plateforme a vu le jour en 2021 grâce à un soutien partenarial. La MEL a ensuite inscrit un volet mobilité solidaire, comprenant l'animation de cette plateforme, dans sa Concession de Service Publique Transport. Ainsi, Ilévia gère et finance ce volet et a choisi Wimoov pour animer la plateforme. La plateforme propose du conseil en mobilité comprenant un diagnostic et de l'accompagnement. Elle sensibilise et oriente également différents publics. 7 permanences MobiliMEL sont disponibles sur le territoire de la MEL. Enfin, la plateforme propose un outil en ligne recensant les différentes solutions de mobilité existantes sur son territoire.

De l'autre, la plateforme mobilité du Douaisis a été créée en 2009 par la Mission Locale pour l'Emploi des Jeunes dans le Douaisis. Elle est devenue un service du SMTD ouvert à tous en 2011. La plateforme propose une orientation de premier niveau via un numéro unique. Elle a également pour rôle l'animation de différentes ateliers et réunions autour de la mobilité ainsi que l'élaboration d'outils d'aides à la mobilité à destination de ses partenaires (guide mobilité en ligne, mise en place d'un outil intranet pour réaliser des diagnostics personnalisés).

Dans la même idée, l'Espace Mobilité de l'Artois, d'abord initiée à l'échelle de la CABBALR, a été encouragée par Artois Mobilité à se développer à l'échelle de l'AOM. La plateforme propose un accompagnement personnalisé à destination de plusieurs publics. Une hotline mobilité avec un numéro par territoire est également mis à disposition des organismes prescripteurs pour organiser l'accompagnement des ayants droits.

E. Le diagnostic mobilité : une couverture territoriale quasi-complète mais des manques dans les publics-cibles

A l'exception des CC Flandre Lys et Pévèle-Carembault, l'ensemble du bassin est couvert par une offre de diagnostic mobilité. En effet, le service est principalement assuré par les plateformes de mobilité du territoire. Seule la CALL accueille plusieurs services de diagnostic mobilité sur son territoire en plus de celui assuré par l'Espace Mobilité de l'Artois.

Les travailleurs précaires, demandeurs d'emploi et les jeunes sont les mieux représentés avec une offre de diagnostic sur une grande partie du territoire. Seules Douaisis agglo et la CC Cœur d'Ostrevent ne ciblent pas directement les jeunes et les travailleurs précaires dans le cadre du diagnostic mobilité. Mobilimel et le FASTT ne ciblent pas non plus les jeunes.

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 199/236

Les séniors et les bénéficiaires des minimas sociaux sont également bien représentés dans l'offre du territoire. L'enjeu est important pour les séniors, dont la part dans la population est amenée à croître dans les prochaines décennies.

Sur l'ensemble du bassin, les personnes en situation de handicap, les habitants des territoires peu desservis (QPV, ruraux, périurbains) et les personnes n'ayant pas les moyens matériels de se déplacer sont les publics les moins ciblés directement dans cette offre de service. A titre d'exemple, seules les CA couvertes par l'Espace Mobilité Artois bénéficient d'une offre de diagnostic mobilité à destination des personnes en situation de handicap, soit 3 EPCI sur 14. Or, ces publics ont besoin d'un accompagnement spécifique.

Les CA couvertes par l'Espace Mobilité Artois bénéficient d'une offre de diagnostics mobilité à destination d'un large public : les séniors, les jeunes, les personnes en situation de handicap, les travailleurs précaires et demandeurs d'emploi, et les habitants des zones peu desservies par les transports. Il s'agit du service avec la couverture de publics la plus large recensé sur le territoire. EMA anime par ailleurs un club de la mobilité réunissant plus de 30 acteurs du territoire autour de sujets variés liés à la mobilité solidaire.

ZOOM : Des offres de mobilité solidaire à échelle nationale

Certains acteurs nationaux (France Travail, FASTT, ADIE, etc.) investissent le champ de la mobilité solidaire et proposent des offres à l'échelle nationale.

Elles concernent les différentes « familles » d'offre, allant du diagnostic/accompagnement aux aides financières, en passant par l'accès temporaire et pérenne à un mode de transport. A titre d'exemple, le FASTT propose, entre autres, de la location et réparation de véhicules à prix réduit. L'ADIE propose, quant à elle, des financements sous forme de prêt solidaire pour acheter un véhicule ou passer son permis.

Ces offres ont pour avantage d'avoir une visibilité nationale et complètent les dispositifs locaux existants.

F. L'accompagnement mobilité : une offre dense mais une couverture nuancée du bassin

La totalité du bassin est couverte par une offre d'accompagnement mobilité plus dense que pour le diagnostic, comprenant parfois plusieurs services sur un EPCI. Néanmoins, cette offre doit être nuancée, notamment pour les CC Flandre Lys et Pévèle-Carembault où seule l'offre d'orientation mobilité en Maisons France Services est recensée. Ces deux intercommunalités ne bénéficient pas d'offres locales propres d'accompagnement.

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 200/236

a. Une densité de l'offre traduisant la présence d'accompagnements complémentaires

24 acteurs locaux différents ont été recensés pour l'offre d'accompagnement mobilité sur le bassin. Ces acteurs interviennent sur un à trois EPCI en même temps.

La densité de l'offre sur le bassin peut s'expliquer, en partie, par la présence de services d'accompagnements mobilité de différentes natures :

- L'accompagnement de premier niveau/orientation. La Plateforme mobilité du Douaisis propose, par exemple, un accompagnement de ce type ouvert à tous à travers un numéro unique. Mobilimel propose également cette première orientation tout public. Sur la partie Nord du bassin ainsi que dans la partie Pas-de-Calais (Communauté de commune du pays de Lundres), Haut de France Mobilités a formé les agents des Maisons France Services à l'utilisation de l'outil d'itinéraire Haut de France Mobilité. Cela permet désormais aux Maisons France Services de proposer un accompagnement de premier niveau.
- L'auto-école sociale qui travaille sur l'obtention du code puis le passage du permis avec des modalités d'apprentissage adaptées et des tarifs solidaires ;
- L'accompagnement général vers une mobilité pérenne permettant l'accès à d'autres modes que la voiture qui peut prendre des formes variées : atelier, mise en situation, apprentissage de la lecture de plans, accompagnement pour l'obtention d'aides, ...

Ces accompagnements sont complémentaires et permettent de répondre à différents besoins.

Sur le bassin AUC, 5 auto-écoles solidaires ont été recensées : Solidarité et Jalons pour le travail, la clef du permis, CAPEP, Mobilité en Nord et APSR. Elles couvrent 6 EPCI sur 14. A noter que la CA de Valenciennes Métropole, Douaisis Agglo et la CC Cœur d'Ostrevent sont les seuls EPCI à être couverts par deux offres d'auto-école solidaire. Il convient de souligner que les auto-écoles solidaires rencontrent fréquemment des difficultés de financement comme en témoigne la récente fermeture de l'auto-école solidaire de Croix.

En complément, ou à défaut d'une auto-école solidaire, certains territoires sont couverts par des aides locales au permis, souvent communales, et parfois par des ateliers d'accompagnement tournés vers l'obtention du permis. A titre d'exemple, aucune auto-école solidaire n'a été recensée sur la MEL. Pour autant, la plateforme Mobilimel recense plus d'une vingtaine d'aides au permis de conduire ainsi que des ateliers de simulateur de conduite.

Les autres acteurs du territoire proposent des accompagnements variés allant de l'accompagnement et le montage de dossiers de demande d'aides aux ateliers collectifs ou encore aux mises en situation sur des itinéraires à réaliser. A titre d'exemple, FASTT, qui intervient sur la CALL, propose un accompagnement ciblé sur le passage du permis de conduire avec identification des freins, leviers et moyens financiers. Le centre social Nautilus de Roubaix propose quant à lui des « rallyes pour l'emploi » pour lever les appréhensions aux déplacements pour le retour à l'emploi avec des mises en situation et recherches d'itinéraires en groupe. Enfin, l'Espace

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 201/236

Mobilité de l'Artois propose, entre autres, des ateliers de réalité virtuelle pour apprendre à prendre les transports en commun.

A noter que la Région propose des ateliers d'accompagnement à la mobilité pour faire connaître l'offre de mobilité régionale et informer sur les solutions de mobilité sur un secteur donné. Cet accompagnement est à destination des demandeurs d'emploi, des bénéficiaires des minimas sociaux, des personnes à mobilité réduite et des séniors.

Seules les CA de Valenciennes Métropole, de la Porte du Hainaut, Douaisis Agglo, du Pays de Saint-Omer et les CC du Pays de Lumbres et du Cœur d'Ostrevent sont couvertes à la fois par, a minima, une offre d'auto-école solidaire et d'accompagnement, faisant apparaître des manques sur les autres territoires du bassin, où ces offres complémentaires ne sont pas présentes.

b. Une couverture incomplète pour certains publics

Des manques sont également observés en ce qui concerne les publics ciblés dans les différentes offres recensées. Aucune catégorie de public n'est ciblée sur l'ensemble des EPCI du bassin dans les offres d'accompagnement recensées.

A nouveau, les jeunes, travailleurs précaires et demandeurs d'emploi sont les publics les plus souvent ciblés par une offre d'accompagnement sur le bassin.

A l'inverse, les personnes en situation de handicap et les personnes n'ayant pas les moyens matériels de se déplacer sont beaucoup moins ciblés sur ce type de service.

Les personnes en situation de handicap bénéficient, par exemple, de services d'accompagnement uniquement sur la CABBALR, la CALL, la CA d'Hénin-Carvin, Douaisis Agglo et la CC Cœur d'Ostrevent, soit dans 5 EPCI sur 14.

Les offres d'accompagnement recensées permettant les couvertures les plus larges de publics se situent sur les CA de la Porte du Hainaut, de Valenciennes Métropole, Douaisis Agglo, Lens-Liévin et la CC Cœur d'Ostrevent.

A noter que certains acteurs tentent d'ouvrir leurs offres à des publics plus larges. C'est le cas, par exemple, de Défi mobilité qui a récemment testé l'accompagnement mobilité de séniors dans le rural ou les personnes en situation de handicap. Cependant, le manque de financements et la nécessité de s'inscrire dans des appels à projet ciblant certains publics bloquent les démarches d'ouverture souhaitée par certains acteurs.

c. Une offre dépendante des capacités d'accueil des structures

Enfin, la couverture territoriale du bassin de mobilité en services d'accompagnement est également à nuancer au regard de la capacité d'accueil et de suivi des structures qui opèrent sur le territoire et du nombre de personnes vulnérables nécessitant un accompagnement.

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

A titre d'exemple, MobiliMEL ne dispose que de 3 conseillers réalisant 1000 accompagnements par an sur l'ensemble de la Métropole lilloise, qui compte 1,2 millions d'habitants.

Il est nécessaire d'opérer une distinction entre les publics très vulnérables, qui ont besoin d'un accompagnement personnalisé à petite échelle, et le spectre plus large des publics concernés par la mobilité solidaire, pour qui une approche de renforcement massifié de l'information, à l'articulation des COM et des PAMS, peut être pertinente.

G. Une offre de transport solidaire importante mais inégale selon les territoires

L'offre de transport solidaire est importante sur le bassin Aire Urbaine Centrale avec 25 acteurs recensés qui proposent une offre de ce type et jusqu'à 7 services recensés sur la CABBALR. L'ensemble des EPCI du bassin sont concernés, à minima, par une offre de transport solidaire. Néanmoins, la présence de ce type d'offre sur l'ensemble du bassin doit être nuancée au regard des couvertures par EPCI.

Ici, les transports solidaires sont définis comme une offre de service de déplacement collectif réservé à une catégorie d'usagers en situation de vulnérabilité dans leur mobilité quotidienne, ne pouvant notamment pas avoir accès à une voiture personnelle ni recourir aux offres de droit commun pour diverses raisons (psychomotrices, cognitives, financières, etc.). Cette catégorie regroupe ainsi un spectre large de transports permettant d'offrir une solution de déplacement aux personnes qui en manquent. Ces solutions peuvent concerner un public spécifique. C'est le cas, par exemple, du transport organisé par le CCAS de Divion qui est uniquement à destination des séniors de plus de 60 ans ne possédant pas de moyens de transport personnel ou empêchés médicalement. Elles peuvent également être ouvertes à un large public comme le service proposé par Familles rurales Surques sur la CC du Pays de Lumbres. Ces services de transports peuvent, par ailleurs, être organisés par des acteurs publics comme des acteurs privés, notamment des associations. Enfin, certains services peuvent reposer sur du bénévolat à l'image du service proposé par le CCAS de Wasquehal.

Par ailleurs, cette offre de transport solidaire est à mettre en parallèle de l'offre de transport de droit commun sur chacun des territoires. En effet, cette offre de droit commun s'adresse à tous et peut-être accessible à certains publics vulnérables, notamment grâce à de l'accompagnement.

a. Des offres à différentes échelles et principalement portées par des associations

La présence de transports solidaires sur l'ensemble du bassin s'explique, en partie, par l'existence d'offres à échelles départementales.

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 203/236

En effet, les Départements du Nord et du Pas-de-Calais proposent du transport adapté aux élèves et étudiants en situation de handicap sur leur trajet entre leur domicile et leur lieu d'étude.

ZOOM : Des offres de mobilité solidaire parfois fragiles

En 2021, la Clef du permis, auto-école sociale, et le CCAS de la ville de Valenciennes ont lancé un service de transport solidaire à destination des séniors. Le service proposait de transporter les séniors lors des trajets de conduite réalisés par les élèves de l'auto-école pour les amener à leurs rendez-vous pour un euro. L'argent récolté par ces courses revenait à l'élève qui pouvait bénéficier de leçons gratuites supplémentaires.

Ce projet de mutualisation des trajets a rencontré un bon succès auprès des séniors. Environ 375 trajets ont été assurés en 2022.

Cependant, le service a été arrêté pour des raisons légales. En effet, le dispositif allait à l'encontre des dispositions du Code des Transports et du Code de la Route. Un des principaux points de blocage résidait notamment dans le fait que la personne au volant n'avait pas encore le permis et n'était donc pas habilitée à transporter une personne tierce. Au niveau des assurances, l'aval avait été donné, le dispositif était donc assuré et n'engendrait pas de dispositions supplémentaires à ce niveau-là.

En parallèle, il existe des services plus localisés et gérés aussi bien par des AOM ou des EPCI, que par des CCAS ou des associations. Sur le bassin AUC, la majorité de l'offre de transport solidaire identifiée est portée par des associations (9) puis par les CCAS (7).

Les périmètres concernés par ces offres varient en fonction de ces acteurs et peuvent se limiter à une seule commune. Ainsi, 9 offres ont été recensées à une échelle communale. Une offre recensée est très localisée. Il s'agit de la navette de l'ASSIFEP qui permet aux personnes en insertion de visiter les locaux du centre de formation situé à Fretin.

b. Une couverture inégale des publics selon les territoires

Les publics ciblés sur les services de transport solidaire sont très inégaux d'un territoire à l'autre.

Globalement, les séniors puis les personnes en situation de handicap sont les publics les mieux représentés dans l'offre. Cependant, sans les offres départementales, les personnes en situation de handicap ne sont pas ciblées par des offres locales sur 3 EPCI : Cœur de Flandre Agglo, CAPSO et la CC Pévèle-Carembault. Par ailleurs, la

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 204/236

CAPSO, la CU d'Arras, la CC Pévèle-Carembault et la CA d'Hénin-Carvin ne sont pas couvertes par une offre de transport solidaire ciblant les séniors.

Les autres publics sont inégalement représentés dans les offres des différents territoires. Ainsi, les jeunes ne sont ciblés par des offres de transport solidaire que sur 4 EPCI sur 14 : les CC du Pays de Lumbres et Cœur de Flandre Agglo ainsi que les CA de la Porte du Hainaut et Valenciennes Métropole. Il en va de même pour les bénéficiaires des minima sociaux qui bénéficient d'offres uniquement sur Douaisis Agglo, la MEL, les CC Cœur d'Ostrevent et du Pays de Lumbres.

La CC du Pays de Lumbres présente la plus large couverture de public du bassin pour ce type de service grâce à l'offre de transport solidaire proposées par Famille rural Surques et environs.

Néanmoins, les écarts constatés entre les différents territoires du bassin en ce qui concerne l'offre solidaire de transport doit être nuancée par la présence de l'offre de droit commun, notamment de Transport à la Demande (TAD), sur une grande partie des EPCI du bassin.

L'offre recensée doit également être nuancée au regard de son accessibilité par les publics.

c. Des freins dans l'accès à l'offre

L'enjeu de lisibilité de l'offre de transport solidaire se traduit également dans son accessibilité, qui apparait parfois comme un « parcours du combattant ».

> *« Même si des services existent, ils sont parfois trop contraignants par rapport aux besoins de mobilité des personnes. L'offre Illévia sur le déplacement en porte à porte de personnes en situation de handicap est évitée car il faut 1h/1h30 pour se déplacer. Certains préfèrent prendre les transports classiques. »*
>
> Un acteur du handicap sur le bassin

Plusieurs points de vigilance apparaissent ainsi dans l'offre de transport solidaire qui peuvent limiter son recours par les publics vulnérables. Certains de ces points de vigilance existent également dans l'offre de transport de droit commun. Ces freins sont les suivants :

- L'amplitude et les horaires des services qui impactent les possibilités de déplacement des personnes. A titre d'exemple, le Taxi solidaire proposé par le CCAS de Comines ne fonctionne pas le samedi et le dimanche. Le problème de la régularité de la prise en charge apparaît également lorsque le transport solidaire prend la forme du covoiturage.

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

- Les capacités de prise en charge peuvent également limiter l'accès au service. Bien souvent, les véhicules utilisés pour les transports solidaires sont des véhicules de petit gabarit, ce qui limite les possibilités de prise en charge.
- Les frontières des services peuvent également avoir un impact sur la réponse à des besoins allant au-delà. La navette séniors du CCAS de Béthune, par exemple, ne prend en charge que les déplacements internes à la commune. L'offre « Taxy-Sénior » du CCAS de Divion propose, quant à elle, aux séniors de se déplacer dans la commune de Divion et les communes alentours (Calonne-Ricouart, Auchel, Bruay-la-Buissière, Marles-les-Mines, Houdain et Ourton), voire d'aller au-delà de 10 km pour les rendez-vous médicaux, les visites en EHPAD, à l'hôpital ou au cimetière.
- Les services nécessitent souvent des démarches administratives qui peuvent s'avérer plus ou moins longues et complexes pour le bénéficiaire. Une réservation préalable est ainsi un prérequis pour un nombre important de transports solidaires. Le délai de prévenance est généralement fixé à la veille du déplacement. Certains services demandent en plus de cette réservation une inscription préalable au service. C'est le cas, notamment, des services ciblant spécifiquement des publics. Les bénéficiaires doivent par exemple remplir un dossier d'inscription qui est ensuite examiné par les services et/ou la Commission TPSH qui autorise ou non l'accès au service pour une durée d'un an, renouvelable.
- La problématique du premier et du dernier kilomètre lorsque le service s'organise autour de points de prise en charge prédéfinis (Actibus, taxi social et solidaire d'ESI, etc.). L'accès au service dépend donc de la capacité de la personne à effectuer ces premiers/derniers kilomètres par un autre moyen.
- Certains freins peuvent également persister lorsque le transport solidaire prend la forme de covoiturage comme la peur de prendre la route avec des inconnus ou la crainte que le chauffeur face défaut au dernier moment et que le trajet ne soit pas assuré.
- La persistance de freins psychologiques à l'utilisation de certains modes de transport et qui ne pourront être levés que par un accompagnement spécifique et un travail dédié avec les structures d'accompagnement social et socio-professionnel.

L'ensemble de ces freins ont notamment été identifiés par les participants à la demi-journée atelier du 27 mai à Lille dans le cadre des parcours mobilité. Dans certains cas, les obstacles étaient tels que les participants ont indiqué que le persona abandonnerait certainement ce trajet et donc le service attendu au bout (soins, éducation, etc.). La persistance de ces freins rend d'autant plus importante la phase d'accompagnement et laisse apparaître la complémentarité des différentes « familles » de dispositifs de la mobilité solidaire.

Les parcours mobilité étudiés lors de la demi-journée atelier ont également révélé l'importance du recours à des transports informels. En effet, le recours à l'entourage (famille, amis, voisins, etc.) est souvent cité pour des besoins de déplacement ponctuels.

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

ZOOM : La mobilité « inversée »

La mobilité « inversée » consiste à rapprocher les biens et services des publics en le « faisant venir » jusqu'au domicile ou à proximité.

C'est le cas, par exemple, des 5 bus France Service qui sillonnent le bassin pour orienter et accompagner les habitants dans leurs démarches administratives du quotidien. En 2023, le Département du Nord, avec Hauts-de-France-Mobilités, a lancé une expérimentation visant à proposer un accompagnement mobilité ainsi que l'achat de titre de transports au sein du bus France services des Flandres.

Le Département du Nord encourage également les initiatives de mobilités inversées à travers l'appel à projets « Mobilités innovantes en milieu rural ». En 2022, l'appel à projets a, notamment, appuyé le développement du service itinérant de la Cravate solidaire au service de l'emploi dans les zones rurales.

A noter également l'Opérabus lancé par Harmonia Sacra, l'ensemble baroque de Valenciennes, en 2015 afin de démocratiser et de permettre l'accès à la culture.

Cette offre itinérante complète les différents dispositifs de mobilité solidaire existants et permet de lever certains freins en inversant la logique du déplacement.

H. Location, achat et réparation : une offre plus éparse

A l'inverse des dispositifs de mobilité solidaire précédemment analysés, les offres de location, achat et réparation de véhicules solidaires sont plus éparses sur le territoire. L'ensemble des EPCI du bassin ne sont pas couverts par une offre. Ainsi, 5 EPCI sur 13 ne sont pas couverts par une offre de location solidaire.

Ces services comprennent aussi bien la location, achat et réparation de voitures que d'autres modes de déplacement comme les vélos et vélos à assistance électrique, les voitures sans permis ou encore les deux-roues motorisés.

Lors des mini-ateliers, des acteurs locaux ont témoigné de la difficulté à construire des offres de location, achat ou réparation solidaire en grande partie du fait des équilibres économiques fragiles des modèles de garage solidaire.

a. L'offre de location

La CC du Pays de Lumbres ainsi que les CA Lens-Liévin et Valenciennes Métropole apparaissent comme les mieux dotées avec 2 services de location. Cependant, les services portés sur la CC du Pays de Lumbres permettent de couvrir un public beaucoup plus large que sur les autres EPCI.

Les publics ciblés par cette offre varient beaucoup d'un territoire à l'autre.

26-C-0139 Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026 845/1731

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

Les publics les plus représentés dans les offres sont les bénéficiaires des minimas sociaux, les travailleurs précaires et les demandeurs d'emploi ainsi que les jeunes. Les personnes en situation de handicap ne sont ciblées dans aucune offre recensée.

La couverture du service dépend également des besoins des personnes vulnérables présentent sur le territoire et de la flotte disponible. A titre d'exemple, la plateforme Défi mobilité dispose d'une flotte composée de 10 vélos, 5 vélos à assistance électrique, 30 deux-roues motorisés, 12 voitures et d'un véhicule 9 places. Cette offre porte sur l'ensemble de la CC du Pays de Lumbres et la CA du Pays de Saint-Omer. La CA Hénin-Carvin dispose quant à elle d'une offre de location solidaire grâce au garage solidaire AFEJI Mobilité Service qui propose de la location de voiturez et de cyclomoteurs.

Les capacités de mise à disposition de véhicules peuvent être augmentées par la présence d'offre de droit commun. Les services d'autopartage et de location de vélos en sont des exemples. Néanmoins, le recours à des modes de location type autopartage ou vélos en libre-service peut nécessiter un accompagnement, en particulier pour le premier usage.

b. Les offres d'achat et de réparation

Sur le bassin Aire Urbaine Centrale, l'offre de réparation solidaire est principalement composée par un maillage de garage Norauto disposant d'une offre solidaire (Aire-sur-la-Lys, Bailleul, Saint-Martin-lez-Tatinghem, Béthune, Englos, Faches Thumesnil, Lambersart, Leers, Lens, Liévin, Loos, Noyelles Godault, Petite Forêt, Seclin, Villeneuve d'Ascq et Sin-Le-Noble). A noter que 8 des 18 garages Norauto à programme solidaire recensés se situent sur la Métropole Européenne de Lille. Toutefois, ces garages sont ouverts au-delà des ressorts territoriaux des EPCI.

Le programme solidaire de Norauto s'adresse aux personnes dont le quotient familial est inférieur à 750 euros. Face à un volume de demande important, le programme ne prend actuellement pas de nouvelles demandes en charge.

7 autres acteurs proposent une offre de réparation solidaire sur le bassin.

L'offre recensée permet de couvrir 10 EPCI sur 13 du bassin. A noter que le garage solidaire du Douaisis propose à la fois la réparation solidaire de voiture mais également de 2 roues, dont les vélos.

En ce qui concerne l'offre d'achat solidaire, elle ne couvre qu'une partie du bassin avec 7 EPCI concernés par une offre. Douaisis Agglo apparaît comme l'EPCI le mieux doté avec 3 offres recensées, dont 2 offres destinées à l'acquisition de vélos.

4 acteurs recensés proposent à la fois une offre d'achat et de réparation solidaire sur le bassin.

Ces deux types d'offres ciblent principalement les personnes n'ayant pas les moyens matériels de se déplacer, les travailleurs précaires et demandeurs d'emploi ainsi que les bénéficiaires des minimas sociaux.

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

Les offres et services de mobilité existants à destination des publics vulnérables : synthèse

ATOUTS

Une culture de la mobilité solidaire déjà présente sur une bonne partie du territoire

Existence de plateformes de mobilité sur la quasi-totalité des EPCI du territoire, parfois à l'initiative des AOM

Couverture de l'ensemble des EPCI, à minima, par une offre d'accompagnement mobilité et de transport solidaire, mais qui doit être nuancée

FAIBLESSES

Des déséquilibres sur le bassin en matière d'offre de droit commun (liaison inter-EPCI entre pôles de l'ex-bassin minier) et solidaire

Un cloisonnement encore important entre les cultures de la mobilité de droit commun et de la mobilité solidaire.

Un cloisonnement territorial des différents dispositifs, avec parfois une absence de complémentarité entre les territoires

Un manque d'offre de mobilité solidaire, en particulier sur les offres de location, d'achat et de réparation

Des zones blanches en matière de mobilité solidaire identifiée

Un manque de connaissances des prescripteurs de la mobilité et des potentiels bénéficiaires des services

OPPORTUNITES

Un foisonnement d'acteurs travaillant sur la mobilité solidaire sur le bassin

Une coordination existante des plateformes de mobilité solidaire sur la partie Pas-de-Calais du bassin dans le cadre de la stratégie départementale Mamobilité 62

Une culture de la coopération entre opérateurs de mobilités de droit commun importante

Des expérimentations pilotes menées sur le champ de la mobilité solidaire pour ouvrir des services à des publics plus larges

RISQUES

Difficile lisibilité et accessibilité de l'offre de mobilité

Offre à destination des séniors insuffisante pour répondre aux besoins liés au vieillissement de la population mais avec une prise en compte des enjeux sur une partie du bassin

Des offres de mobilité solidaire parfois fragiles

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

VI. Les outils d'information et de coordination

A. Des outils d'information encore peu connus et qui peuvent entrer en concurrence

Plusieurs outils permettent aujourd'hui d'accéder à des informations relatives aux transports, à la mobilité et pour partie aux dispositifs de mobilité solidaire, par exemple :

- Mes aides France Travail - https://mes-aides.francetravail.fr/ - échelle nationale
- La plateforme de l'inclusion DORA - https://dora.inclusion.beta.gouv.fr/ - échelle nationale
- La plateforme Pass Pass - https://www.passpass.fr/ - échelle régionale
- La carte transfrontalière de la mobilité https://www.egts-gect.eu/fr/carte-de-la-mobilite développée par le GECT* West-Vlaanderen / Flandre - Dunkerque - Côte d'Opale et les partenaires du projet Interreg-V Transmobil – échelle infrarégionale et transfrontalière

Mes aides France Travail propose un moteur de recherche géolocalisé qui permet d'identifier des dispositifs disponibles en relative proximité du lieu indiqué, sur 5 thématiques :

- Les aides au permis de conduire
- Les garages solidaires
- Les aides pour acheter un vélo électrique
- Les réductions pour les transports en commun
- Les aides pour acheter ou louer (longue durée) une voiture

La plateforme DORA dispose dans son moteur de recherche d'une entrée « mobilité » également avec géolocalisation.

Le moteur prévoit, sous réserve de disposer de l'information correspondante dans la base de données qui le nourrit, les catégories suivantes :

- Acheter un véhicule motorisé
- Acheter un vélo
- Aides à la reprise d'emploi ou à la formation
- Apprendre à utiliser un deux roues
- Comprendre et utiliser les transports en commun
- Entretenir ou réparer son véhicule
- Être accompagné(e) dans son parcours mobilité
- Financer mon projet mobilité
- Louer un véhicule (voiture, vélo, scooter…)
- Préparer son permis de conduire, se réentraîner à la conduite

Le portail Pass Pass a vocation à rassembler l'ensemble des offres de transport à l'échelle régionale, toutes AOM confondues, afin de valoriser l'existant et de faciliter

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 210/236

la recherche et la réalisation d'un itinéraire en transports collectifs, voiture, covoiturage, autopartage, vélo, marche.

La carte de la mobilité transfrontalière recense les réseaux de bus, tramway et train sur le territoire transfrontalier, ainsi que 18 « hubs de mobilité » qui sont des lieux connectant plusieurs modes de transport (train, bus, vélo, voiture partagée, etc.) et/ou facilitant la combinaison des modes (station de recharge pour véhicules électriques, abris vélo et station de pompage, etc.). Le projet Transmobil travaille également à l'émergence de nouveaux « hubs » de part et d'autre de la frontière, qui peuvent répondre pour partie à des besoins locaux.

Par ailleurs, un guide pratique quadrilingue présente les différents réseaux de transports, leurs coordonnées, leurs services ainsi que les conditions d'embarquement à bord de vélos. Il référence également 10 liaisons cyclables transfrontalières entre les réseaux de la Province de Flandre occidentale, la CC des Hauts de Flandre, sur le bassin Littoral Nord (LN), et la CC Cœur de Flandre Agglo, à cheval sur les bassins LN et AUC.

Enfin, les différents acteurs de la mobilité du territoire, notamment les AOM, ont réalisés différents outils à l'échelle locale. On peut par exemple évoquer le guide de la plateforme mobilité du Douaisis, la carte interactive de MobiliMel ou encore l'observatoire de la mobilité d'Artois Mobilités.

Ces différentes plateformes présentent néanmoins plusieurs problématiques :

- Elles ne sont pas interconnectées et fournissent, pour une même recherche, des informations partiellement similaires mais également des résultats différents. On notera par ailleurs que les plateformes de mobilité n'apparaissent pas dans les résultats de recherche.
- Elles sont 100% numériques, ce qui peut limiter l'accès à l'information fournie pour une partie des publics vulnérables
- Elles sont encore peu, voire très peu connues
- Elles sont indispensables, notamment pour les AOM locales

B. L'enjeu des lieux d'accompagnement

Les lieux d'accompagnement fournissent un ancrage local et un accès en proximité aux publics vulnérables pour les aider dans leur accès à l'information et le cas échéant à un parcours mobilité.

Plusieurs types de lieux sont identifiés :

- Les plateformes de mobilité, dont c'est le cœur de métier et qui peuvent offrir un service allant au-delà de la seule information
- Les espaces France Services, qu'ils soient fixes ou itinérants, et qui commencent à intégrer la mobilité dans leur panel comme en témoigne l'expérimentation menée avec HdFM dans le Nord
- Les mairies et les CCAS, parfois évoqués comme lieux relai de l'information

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 211/236

- Les gares, qui, au-delà de la bonne diffusion de l'information voyageur concernant le réseau ferré, peuvent à la fois être relai de l'information et fournir des espaces pour des activités

Dans le dernier cas, Gares & Connexion s'appuie sur deux dispositifs différents : le relai de l'information (valorisation d'une offre de transport urbain par exemple, mais aussi potentiellement d'un dispositif porté par une association locale) nécessite une contractualisation avec Media Transports : la location et l'exploitation d'espaces en gare peut être envisagé via le programme « Place de la gare » https://placedelagare.sncf/

Une partie de ces acteurs commencent à fonctionner selon une logique de réseau :

- Le projet pilote Mamobilité62 intègre des permanences délocalisées des plateformes de mobilité sur divers lieux de leurs territoires d'influence respectifs.
- Les plateformes membres du dispositif se rencontrent tous les deux mois pour mettre leurs travaux en commun et tendre vers une harmonisation des approches, par exemple pour proposer un diagnostic commun à la première rencontre avec un bénéficiaire.
- La Gare de Saint-Omer se situe en proximité directe avec le comptoir de la mobilité mis en place par la CAPSO, pour une orientation mobilité de premier niveau, ainsi que de la plateforme Défi mobilité, une proximité favorisant l'identification de ces différents lieux d'accompagnement mobilité.
- Hauts-de-France Mobilités a mis en œuvre des formations pour les agents des maisons France services pour mieux faire connaître l'offre existante et les outils Pass Pass – portail général et Pass Pass covoiturage.
- Dans le cadre du protocole de préfiguration de France Travail, la Région Hauts-de-France doit s'engager à « mettre à disposition des demandeurs d'emploi une offre de services simplifiée et mobilisable sur l'aide à la mobilité géographique et la levée des freins »

C. Un ensemble de besoins non encore satisfaits

Exprimés au cours des différents temps collaboratifs proposés dans le cadre de l'élaboration du présent diagnostic (mini-ateliers, atelier-diagnostic en présentiel, entretiens bilatéraux), un ensemble de besoins apparaissent qui pourront être pris en compte dans le cadre du PAMS.

a. Mieux coordonner les outils

En lien assez direct avec la question des modèles économiques (voir chapitre suivant), la problématique de la coordination reste centrale, et les outils peuvent y contribuer. Résoudre cette limite supposera à la fois une meilleure coordination entre les acteurs

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 212/236

et la recherche d'une éventuelle interopérabilité entre les outils numériques. Elle porte également sur les outils cartographiques, qui ne sont pas actuellement uniformisés.

> *« Parfois, la diversité des outils de recensements peut devenir frustrante. L'information est partielle et répartie sur différents lieux. On a l'impression de ne pas être au courant de tout ce qui se fait et tout ce qui se passe. Il faut une centralisation de l'information pour être sûr qu'il n'y ait pas d'informations qui se perdent ».*
>
> Un acteur de l'ESS du bassin

b. Un besoin d'interconnaissance

Les outils numériques d'information ne sont pas à ce jour conçus pour fournir des retours d'expérience concrets sur des dispositifs existants, notamment de mobilité solidaire. En collaboration avec la cellule France Mobilités, ce besoin pourrait être satisfait par le biais du moteur de recherche https://www.francemobilites.fr/, appuyé sur l'animation d'une communauté territoriale de la mobilité solidaire, à l'échelle du bassin par exemple.

> *« Il y a une méconnaissance des spécificités des offres de mobilité par les conseillers France Travail. Il faut plus clarifier et mieux informer les personnes. Il faut que l'information locale soit bien connue de tous, notamment des acteurs relais. »*
>
> Un acteur du handicap du bassin

Ce besoin d'interconnaissance pourra également être en partie satisfait par l'annuaire mobilité en cours de développement par Haust-de-France Mobilités.

c. Un besoin d'évaluation

Un ensemble d'acteurs du bassin ou de la région pointent soit un manque d'évaluation des dispositifs financés et initiés, soit une difficulté à harmoniser les méthodes et indicateurs d'évaluation. La mesure des impacts sera également au cœur de la réflexion pour le futur PAMS.

d. Améliorer la connaissance des publics

Sur ce point, il a été suggéré de s'appuyer sur les acteurs de terrain, notamment les plateformes de mobilité, pour faire remonter les besoins identifiés auprès des publics.

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 213/236

Cela nécessite une mise en réseau des acteurs locaux et leurs rencontres régulières au sein d'instances à créer.

L'amélioration de la connaissance des publics a aussi été envisagée sous l'angle des expérimentations pour anticiper les besoins et les nouveaux publics vulnérables de demain.

Enfin, la création d'un observatoire des publics potentiels et des mobilités solidaires à l'échelle des EPCO et en lien avec l'INSEE et le CEREMA a également été citée.

e. Vers un guichet unique de l'information et de la formation mobilité ?

Pour mieux informer les acteurs et les publics et faciliter le recours aux aides existantes, de nombreux participants aux travaux collaboratifs ont exprimé le besoin d'un guichet unique.

> *« La multiplication des outils devient un vrai sujet. Ça devient presque un métier de savoir chercher l'information. Je pense aux maires, ils sont assaillis d'infos et à un moment ils n'arrivent plus à suivre. La question de la coordination de l'information essentielle. Arrêtons les marques spécifiques, il vaut mieux une marque que tout le monde connaît. »*
>
> Un représentant d'un EPCI du bassin

Ce dernier recouvrerait plusieurs rôles :

- Centraliser, décloisonner et mutualiser les informations, via à la fois un outil en ligne et une version papier suivant la méthode FALC – pour de cibles nombreuses : AOM et EPCI, communes et leurs services (CCAS…), opérateurs de mobilité, employeurs, prescripteurs et accompagnateurs sociaux, et bien sûr habitants et bénéficiaires finaux
- Adapter dans ce cadre les outils de communication : lisibilité, accessibilité (par les lieux d'accueil et d'accompagnement et des relais humains également), simplification via le recours à un QR code, etc.
- Former les structures / acteurs de proximité aux offres de mobilité existantes

Dans le même esprit, les participants à l'atelier collaboratif du 27 mai 2024 à Lille ont à plusieurs reprises émis l'idée d'un label « conseil en mobilité » pour mettre en réseau et rendre visible les lieux d'orientation et d'accompagnement en matière de mobilité (CCAS, Maison France Service, etc.).

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

ZOOM : Hauts-de-France Mobilités, un acteur et des outils au service des territoires et des habitants

Hauts-de-France Mobilités, ex-SMIRT, a été créé par les Autorités organisatrices de la mobilité en Hauts-de-France au service d'une réflexion commune sur l'intermodalité. Les compétences de Hauts-De-France Mobilités sont celles d'un syndicat mixte de type SRU (Solidarité et Renouvellement Urbains) :

- La coordination des services organisés par ses adhérents
- La mise en place d'un système multimodal d'information à l'attention des usagers
- La recherche d'une tarification coordonnée et de titres de transports uniques ou unifiés.

HdFM déploie aujourd'hui plusieurs outils au service des AOM et habitants du territoire régional, dont en particulier le portail PassPass, intégrant un calculateur d'itinéraire multimodal et permettant d'obtenir des informations sur les lignes, les horaires, les tarifs, et les services de mobilité en tout point du territoire régional et la plateforme PassPass covoiturage qui met en relation conducteurs et passagers dans toute la région, sans commission.

Dans le cadre des PAMS, PassPass est un outil à mieux faire connaître en :

- Formant des acteurs relai tels que France Mobilités, les Espaces France services, les nouvelles AOM, au service des usagers pour que ces derniers soient autonomes dans leurs recherches de déplacement
- Fournissant des outils de distribution physique ou numérique de titres et abonnements de transport
- Utilisant l'ensemble des données agrégées pour effectuer des diagnostics objectifs et théoriques sur une offre (planifiée et "urbaine") sur un territoire ; par exemple une démarche est en cours avec le Département du Nord pour identifier les offres de transport à 5 min de marche de l'ensemble des collèges

L'intégration des offres spécifiques de mobilité solidaire dans PassPass est techniquement faisable, un premier travail de recensement a été entrepris et sera renforcé par les diagnostics PAMS, avec en perspective une page dédiée pour valoriser les solutions et points d'intérêts sur les bassins de mobilité.

Passpass covoiturage a principalement pour objectif de mobiliser employeurs et territoires pour créer des communautés de covoitureurs, en appui sur un important effort d'animation et de communication. A ce jour 68 communautés ont été constituées, dont 52 communautés employeurs. Le dispositif est opéré par Mobicoop.

Un volet covoiturage solidaire est en phase de test, et devrait fonctionner comme un centre d'appel pour la mise en relation entre la personne qui aide et la personne qui a besoin d'aide. Une structure d'accompagnement devra pour ce faire être désignée, potentiellement sur chaque bassin de mobilité (avec un besoin de deux personnes pour animer et gérer le centre d'appels), et aura pour responsabilité d'animer le dispositif et de recruter des covoitureurs solidaires, tout en collaborant avec France Travail, les agences d'interim, etc.

Enfin, HdFM mène un travail spécifique auprès des nouvelles AOM adhérentes, qui comporte notamment deux volets :

- Appuyer les techniciens dans la réalisation de diagnostics de la mobilité et dans la mise en œuvre des projets découlant de leur plan d'action.
- Déployer un marché mutualisé de transport à la demande (pour les nouvelles AOM adhérentes du Nord, du Pas-de-Calais et de la Somme à ce jour), avec pour objectif de permettre aux administrés de se déplacer au sein de ces territoires et aller jusqu'aux pôles extérieurs comme les gares ou les hôpitaux. Ce marché mutualisé viendra en complément des services de transport solidaire existants, y compris associatifs, avec pour ambition d'accueillir tous les publics, y compris les publics vulnérables, dont les PMR. Le marché devait être lancé début 2024 pour des premières mises en service en septembre/octobre 2024.

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

Outils d'information et de coordination : synthèse

ATOUTS

L'existence de plusieurs outils de recensement de l'offre solidaire et de droit commun

Des lieux d'accompagnement identifiés (plateformes de mobilité, espaces France Services)

FAIBLESSES

Des plateformes numériques non interconnectées et peu connues

Un manque de coordination

Un manque d'interconnaissance et de retours d'expériences

Un manque d'évaluation sur les outils existants

Une fracture numérique importante et un taux d'illectronisme élevé

OPPORTUNITES

Des outils indispensables pour les AOM locales dans la constitution et l'adaptation de leur propre offre de transport et de mobilité

Des lieux d'accompagnement potentiels (mairies, CCAS, gares) et un début de mise en réseau (information, formation)

L'existence du syndicat mixte de type SRU, HdFM, pour travailler à l'interopérabilité des services et à l'information multimodale.

RISQUES

La multiplicité des outils qui peut rendre l'accès à l'information complexe, voire obscur

L'inaccessibilité à l'information du fait de la fracture numérique

Le « tout numérique » qui ne répondra pas aux besoins de tous les publics

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

VII. Les aides financières et les modèles économiques

A. Des aides financières nombreuses et difficiles à lire

De nombreuses aides financières sont proposées par les institutions publiques, à toutes les échelles : Etat, France Travail, Région, Départements, EPCI et communes.

L'existence de ces aides tient au fait que les publics en difficulté de mobilité sont dans leur grande majorité peu ou non solvables, elles sont donc nécessaires et méritoires. Cependant leur complexité limite leur efficacité et peut générer un phénomène de non-recours.

A titre d'exemple, 7 dispositifs différents portés par la Région et les Départements du Nord et du Pas-de-Calais portent sur un mode de financement du permis de conduire. S'y ajoutent les aides de France Travail, l'aide de l'Etat pour les apprentis majeurs ou le permis à 1€ par jour, les aides aux intérimaires du Fonds d'Action Sociale du Travail Temporaire (FASTT), le prêt mobilité de l'ADIE, ou encore les aides locales proposées par les ECPI comme la CALL ou les communes comme Anzin, Douai, Lille, Bruay-la-Buissière ou Roubaix. Sur Aire Urbaine Centrale, une personne donnée peut ainsi théoriquement devoir identifier la bonne entrée pour demander une aide au permis, parmi 13 possibilités.

A l'initiative de la Région et des deux Départements du bassin de mobilité (et hors services de transport, tarification sociale ou accompagnement non financier), trois principaux modes d'intervention co-existent dans ce cadre :

- L'aide individuelle financière

Ces aides peuvent par exemple se traduire par un budget de 150 € par an cumulable avec d'autres dispositifs pour les bénéficiaires du RSA (Activ'Emploi – Département du Nord) ou par l'accès à un véhicule pour 2 € par jour pour les demandeurs d'emploi en insertion (En route pour l'emploi – Région).

Au total 16 dispositifs différents sont identifiés, à l'initiative de la Région ou des deux Départements.

- L'appel à projets

Par exemple l'AAP « Inclusion durable » du Département du Pas-de-Calais dans sa partie mobilité, qui finance 13 structures pour des services de mobilité solidaire. Ou encore, l'initiative de la Région pour soutenir les plateformes de mobilité ou celle du Département du Nord, également en vue de soutenir les plateformes de mobilité.

Au total 7 dispositifs sont identifiés à destination des structures associatives ou des communes

- La subvention

4 dispositifs sont identifiés.

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 217/236

Les cibles de ces aides sont très variées, et parfois des catégories de publics cibles semblent émerger au gré de l'objectif d'un financement : scolaires (maternelle au lycée), étudiants, apprentis, jeunes actifs, stagiaires de la Formation Professionnelle, demandeurs d'emploi, bénéficiaires minima sociaux, personnes à mobilité réduite et/ou en situation de handicap, seniors, mais aussi covoitureurs, intérimaires, volontaires civils de cohésion sociale et de solidarité, salariés peu aisés, habitants des quartiers prioritaires de la politique de la ville…

Il en va de même pour l'objet du financement, qui peut porter par exemple aussi bien sur un coup de pouce dans le cadre d'un parcours d'insertion, que sur le financement régulier de trajets domicile-travail, la prévention routière ou encore le soutien aux territoires ruraux, etc.

France Travail complète ce tableau avec notamment l'aide au déplacement, par exemple pour se rendre à un entretien d'embauche, et le financement de la prestation « bilan accompagnement mobilité individuelle » (dite « MBI »), réalisée par une plateforme de mobilité auprès des demandeurs d'emploi sur une durée individuelle de trois mois.

NB : les plateformes de mobilité peuvent être en tout ou partie intermédiaires dans l'accès aux aides financières individuelles (aide au permis, microcrédit, etc.)

L'ensemble de ces dispositifs sont également complétés par des dispositifs de droit commun tels que les aides à l'achat de vélos ou vélos à assistance électrique, proposées par des collectivités locales de plus en plus nombreuses, ou encore par des tarifications spécifiques des transports publics hors tarification sociale, telles que les tarifications préférentielles pour les salarié.e.s ou la gratuité des transports sur Calais et Dunkerque.

B. Les opérateurs de mobilité solidaire sur-mobilisés par la recherche récurrente de financements

Les opérateurs de mobilité solidaires – plateformes de mobilité, auto-écoles sociales, garages solidaires… – sont des structures de l'économie sociale et solidaire, le plus souvent associatives. Elles ne disposent par définition pas de ressources commerciales pour financer leurs activités dévolues aux publics fragiles. Elles dépendent donc essentiellement de ressources publiques, chaque structure devant construire son budget à partir des possibilités offertes par l'Etat, France Travail, la Région, les Départements, les collectivités locales et le mécénat d'entreprise.

Les opérateurs s'inquiètent de cette dépendance, d'autant plus que la majorité des financements ne peuvent être obtenus que pour accompagner certains publics en particulier, et/ou qu'ils sont le plus souvent conventionnés sur un an. Il en va de même pour financer l'achat de véhicules ou même d'un parc informatique.

Le dispositif Mamobilité62, doté d'un budget annuel de 500 K€, est co-financé à 50% par les fonds propres du Département du Pas-de-Calais et à 50% par le Commissariat

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 218/236

à la prévention et à la lutte contre la pauvreté (ce second volet de financement sera remplacé en 2024 par le Fonds social européen). Il contribue fortement à organiser et sécuriser les plateformes de mobilité qui en sont membres, mais il dispose encore de marges de progrès, puisqu'il ne finance que les postes de conseiller.ère.s en mobilité. Les structures porteuses des plateformes de mobilité doivent ainsi rechercher d'autres financements pour assurer le fonctionnement de leur structure et des services proposés : autres moyens humains, locaux, matériels et équipements, véhicules, etc. L'appel à projets « Mobilités innovantes en milieu rural » financé par le Département du Nord peut permettre un accompagnement financier de plateformes de mobilité. La Région contribue à ce besoin avec un financement de soutien aux plateformes de mobilité.

Le souhait unanime des opérateurs est de tendre à un financement des structures et non pas des actions/projets, ce qui supposerait :

- Un décloisonnement des politiques d'aide en interne de certains financeurs
- Une meilleure coordination entre les différents financeurs publics
- La possibilité de déposer un dossier commun auprès d'une conférence des financeurs
- Une reconnaissance de la capacité d'innovation endogène des opérateurs de mobilité, pour éviter une *« course aux appels à projets »*

L'un.e des opérateur/trices ayant participé aux échanges dans le cadre du présent diagnostic donne l'exemple du secteur de l'aide à domicile.

Les incidences de ces difficultés ne sont pas neutres pour les bénéficiaires finaux comme pour la bonne utilisation de la ressource publique.

C. Une problématique au croisement de la question du financement et de la question des outils

La problématique de la complexité des aides financières vient s'ajouter à celle des dispositifs d'offre de mobilité solidaire présentés précédemment, mais aussi à celle des outils de coordination et de simplification de l'information (voir chapitre suivant).

Du côté des AOM ayant contribué à l'élaboration du présent diagnostic, et dont la compétence mobilité solidaire reste encore souvent à préciser d'un point de vue opérationnel, la question de la contribution aux dispositifs de mobilité solidaire n'est pas toujours claire. Elle oscille entre un *« besoin de connaissance des dispositifs de financement, et du ciblage par public »* et des plans de financements existants mais qui évoluent en fonction des besoins progressivement identifiés – par exemple avec la montée en puissance du vieillissement de la population.

Sur ce point précis, les quelque 40 acteurs du bassin ayant participé à l'atelier collaboratif du 27 mai 2024 à Lille ont pointé des pistes convergentes :

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 219/236

- Améliorer la coordination amont et aval des institutions sous la forme d'une conférence des financeurs
- Elargir le champ des bénéficiaires des financements
- Développer un réseau d'acteurs réalisant de l'orientation/accompagnement mobilité à travers un label « Conseil en mobilité » comprenant une animation et la diffusion d'information régulière
- Mettre en place une instance réunissant tous les acteurs ou plusieurs instances locales dans une logique de sous-bassin

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 220/236

Les aides financières et les modèles économiques : synthèse

ATOUTS

Des aides financières nombreuses et déjà significativement dotées, principalement par le biais d'aides financières individuelles ou d'aides aux structures (AAP, subventions) et bénéficiant à de nombreux opérateurs

FAIBLESSES

Grande disparité des institutions, objets et cibles de financement

Fragilité des opérateurs de mobilité qui dépendent de financements non pérennes, rencontrent une difficulté chronique à financer leurs frais de structures et calibrent les services en fonction des moyens publics disponibles (non coordonnés à ce stade)

OPPORTUNITES

Convergence des pistes de réflexions des opérateurs et des acteurs du bassin de mobilité vers :

- Une meilleure coordination amont/aval des financeurs publics
- Un dossier unique de financement pour chaque opérateur
- La possibilité de faire mieux à moyens constants

RISQUES

Entretenir un phénomène de non-recours

Gaspiller une partie des ressources publiques en raison de doublons

Poursuivre une logique uniquement d'appels à projet qui fragiliserai davantage les opérateurs

26-C-0139 Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026 859/1731

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 221/236

VIII. L'intégration de l'urgence écologique

Ces dernières années, l'actualité à la croisée des enjeux écologiques et sociales de la mobilité (mouvement des gilets jaunes, hausse du prix du carburant, Zones à Faibles Emissions, etc.) a montré la nécessité de considérer les urgences écologiques et sociales comme les deux facettes d'un même enjeu. Sur le bassin Aire Urbaine Centrale, cette prise de conscience est présente, mais reste à affirmer, tant d'un point de vue institutionnel qu'opérationnel, pour que le recours à des alternatives à l'autosolisme réalistes se généralisent. Pour ce faire, une coordination COM/PAMS et un accompagnement social des réglementations environnementales sont nécessaires.

A. Ecologie et social : une articulation institutionnelle à entériner

Si le lien entre transition et mobilité est un sujet transversal qui revient fréquemment dans les plans et schémas structurants (CPER, PRI PRIT, SDAASP PDC, etc.), il est rarement relié explicitement aux thématiques de mobilité solidaire.

En revanche d'un point de vue plus opérationnel, l'analyse documentaire et les échanges avec les acteurs institutionnels du bassin Aire Urbaine Centrale montrent une prise en compte de la dimension écologique de la mobilité solidaire. Ainsi le cahier des charges Phosphor'age prend en compte le développement durable comme une thématique transversale à la mise en œuvre des actions en faveur des personnes âgées. De même, le cahier des charges de l'appel à projet « insertion et emploi » prévoit la labélisation « Nord Durable » de certaines actions. Enfin, la stratégie « Ma Mobilité 62 » comprend une grande orientation sur la "Sensibilisation à la Mobilité Durable dans un souci de prévention à la Mobilité". Cette orientation implique notamment le soutien à la sensibilisation des collégiens, à l'apprentissage du vélo, etc.

B. Mobilité durable et inclusive : même combat ?

Les solutions alternatives à la voiture individuelle, et notamment celles autour du vélo ou du covoiturage, font partie du panel historique proposé par les opérateurs et plateformes de mobilité solidaire. L'intérêt de ces alternatives s'est renforcé ces dernières années pour deux raisons.

La première raison est économique. Les solutions alternatives à la voiture individuelle (voiture partagée, mobilité douce) sont pour beaucoup moins onéreuses. Les acteurs notent un véritable changement de mentalité depuis la crise sanitaire, en majeure partie pour des raisons économiques. La dynamique autour de la plateforme PassPass covoiturage en est une bonne illustration. La deuxième raison, moins évidente pour les publics, est réglementaire avec l'arrivée des Zones à Faibles Emissions.

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 222/236

Dans le Bassin de Mobilité de l'Aire Urbaine Centrale, deux territoires travaillent actuellement à la mise en place d'une ZFE, la MEL et Valenciennes Métropole. Les réflexions actuellement menées par ces deux territoires visent notamment à ne pas mettre en difficulté le public vulnérable. Un travail de communication important sera réalisé afin que ce dispositif soit compris par l'ensemble de la population.

> *« Avec l'arrivée de la ZFE, une nouvelle cible seront les séniors qui ne sont pas très nombreux mais avec une montée en puissance et la nécessité de les initier à d'autres modes de transport. »*
>
> *« La ZFE, c'est un vrai sujet. On a des problèmes d'intermodalité : on n'a pas d'infrastructures qui vont permettre aux personnes hors MEL de venir sur la ZFE lilloise. »*
>
> Un acteur social et un représentant d'un EPCI du bassin

C. Dépendance à la voiture : un changement de mentalité progressif pour les bénéficiaires

Aujourd'hui encore, les demandes recensées par les acteurs de la mobilité solidaire sont très centrées sur l'accès à la voiture et l'aide au permis de conduire. De fait, la voiture reste bien souvent perçue comme la solution idéale de mobilité, tant par les bénéficiaires que par les acteurs qui les accompagnent (prescripteurs, employeurs). Pour autant, l'accès à la voiture est loin d'être une évidence pour les publics cibles de la mobilité solidaire, que ce soit pour les raisons évoquées ci-dessus, ou pour des raisons psychosociales (le passage du permis de conduire constituant une gageure pour certains). En ce sens, la dépendance à la voiture des publics vulnérables relève dont autant d'une représentation idéalisée que d'une contrainte subie.

Ainsi, si la voiture reste la solution la plus compétitive pour une grande partie des déplacements, les acteurs de la mobilité solidaire notent la pertinence des alternatives (vélo, VAE, trottinettes, 2RM, scooter électrique) dans certains cas. Par exemple dans le secteur de l'aide à domicile, le périmètre d'intervention correspond à un rayon de 5 à 10 km, ce qui représente un vrai potentiel pour le VAE.

Pour exploiter ce potentiel, les actions à mener, ou à renforcer, sont multiples. Surtout elles nécessitent une coordination au carrefour des COM et des PAMS, ainsi qu'un accompagnement social des réglementations environnementales : développer les transports en commun dans l'urbain et le rural, déployer des infrastructures cyclables (itinéraires et stationnements sécurisés) de bout en bout, diversifier les aides financières (achat et location longue durée) au-delà de la voiture, pour les vélos, trottinettes et véhicules électriques, mener une sensibilisation adaptée à la réalité des personnes en situation de vulnérabilité (pédagogie appuyée sur des comparatifs économiques).

26-C-0139 Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026 861/1731

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 223/236

Urgence écologique : synthèse

ATOUTS

Prise de conscience de l'importance de prendre en compte la dimension écologique de la mobilité solidaire

Existence de solutions de mobilité durable et solidaire : aides à l'achat et à la location de vélo, covoiturage solidaire, tarification solidaire TC, sensibilisation et formation à l'écomobilité…

FAIBLESSES

Forte dépendance à la voiture, liée à des facteurs économiques, géographiques, organisationnels et psychosociaux

Inaccessibilité financière des alternatives électriques à la voiture individuelle thermique (VAE, voiture électrique)

Manque d'infrastructures cyclables

OPPORTUNITES

Incitation à la mobilité durable induite par les réglementations environnementales type ZFE et les régimes d'aides alliés

Coordination COM / PAMS

Potentiel des modes actifs pour les déplacements de moins de 10 km

Accroissement de l'intérêt des solutions durables dans un contexte économique difficile

RISQUES

Impacts sociaux des réglementations environnementales type ZFE

Attachement symbolique à la voiture particulièrement fort chez les personnes en insertion

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

IX. Conclusion et perspectives

A. Synthèse croisée des tableaux AFOM

a. Atouts

Les caractéristiques territoriales du bassin Aire Urbaine Centrale font émerger de nombreux points forts, avec notamment une forte dynamique d'emploi en lien avec l'arrivée de plusieurs gigafactories et la présence d'une population jeune. L'analyse de l'offre de mobilité de droit commun, approfondie par ailleurs dans le diagnostic COM, témoigne d'un réseau ferré, routier et de transports collectifs urbains dense et structurant qui permet une desserte des centralités.

En matière de mobilité solidaire, le bassin AUC bénéficie d'une maturité indéniable, tant d'un point de vue institutionnel qu'opérationnel : une couverture quasi-complète par des plateformes de mobilité et par une offre de diagnostic, accompagnement et transport solidaire, des outils d'information et de coordination et lieux identifiés, des aides financières nombreuses et en partie structurées, une conscience de la nécessité de concilier urgences écologiques et sociales présente.

b. Faiblesses

Le bassin Aire Urbaine Centrale pâtit de difficultés bien connues dans le secteur de la mobilité solidaire : cumul de vulnérabilités psychosociales et économiques dans certaines zones (QPV, rural, périurbain), une offre de transport inégalement répartie induisant des difficultés de déplacement entre pôles, notamment depuis les territoires périurbaines et ruraux et donc une forte dépendance à la voiture ; un manque de coordination des offres et aides pourtant foisonnantes (couverture non complète en termes de publics-cibles,) et une fragilité financière des porteurs de solutions de mobilité solidaire.

c. Opportunités

Le bassin Aire Urbaine Centrale est le terreau de dynamiques porteuses, tant du point de vue du contexte territorial (implantation de gigafactories, engagement pour le renouveau du bassin minier ou projet de SERM notamment) que du point de vue de la mobilité solidaire (renforcement de la mobilité transfrontalière, culture de la coopération entre opérateurs de mobilité de droit commun, démarches pionnières type Mamobilité62 et gratuité des transports dans un pôle urbain).

Surtout, la démarche conjointe COM/PAMS initiée constitue un contexte extrêmement novateur et fédérateur pour prolonger et renforcer les dynamiques existantes : appréhension large des publics et de l'écosystème, mise en réseau et

26-C-0139 Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026 863/1731

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 225/236

coordination inter-acteurs, convergence vers une vision commune du financement de la mobilité solidaire, potentialités de report modal identifiés, y compris pour les publics-cibles de la mobilité solidaire.

d. Menaces

Enfin, on note un risque de creusement des écarts à différents points de vue : augmentation de l'écart entre la capacité d'accueil des dispositifs de mobilité solidaire et la réalité des besoins, d'autant plus avec le vieillissement de la population ainsi qu'avec la difficulté à identifier les handicaps invisibles et les situations de non-recours ; risque d'inaccessibilité aux opportunités d'emploi liées aux gigafactories pour une partie des publics ; possible aggravation de la fracture numérique et de déconnexion des systèmes d'aide d'une partie des publics ; risque de gaspillage des ressources publiques ; forte dissonance entre l'attachement automobile, particulièrement fort pour les publics en difficulté, et les réglementations environnementales aux impacts sociaux difficiles à anticiper.

B. Vers le plan d'actions

Sur la base de ces enseignements, il est possible de pointer des axes de travail pour l'élaboration du plan d'actions.

Dans une logique de reconsidérer la mobilité de droit commun au prisme de la mobilité solidaire, il est proposé de définir des enjeux communs aux deux démarches COM et PAMS.

A ce stade, quatre enjeux communs sont définis. Ils sont structurés de manière « temporelle », du présent à l'avenir : de la valorisation de l'existant à l'adaptation aux enjeux futurs, en passant par la mise en cohérence de l'existant et le déploiement de nouvelles offres pour pallier les manques actuels :

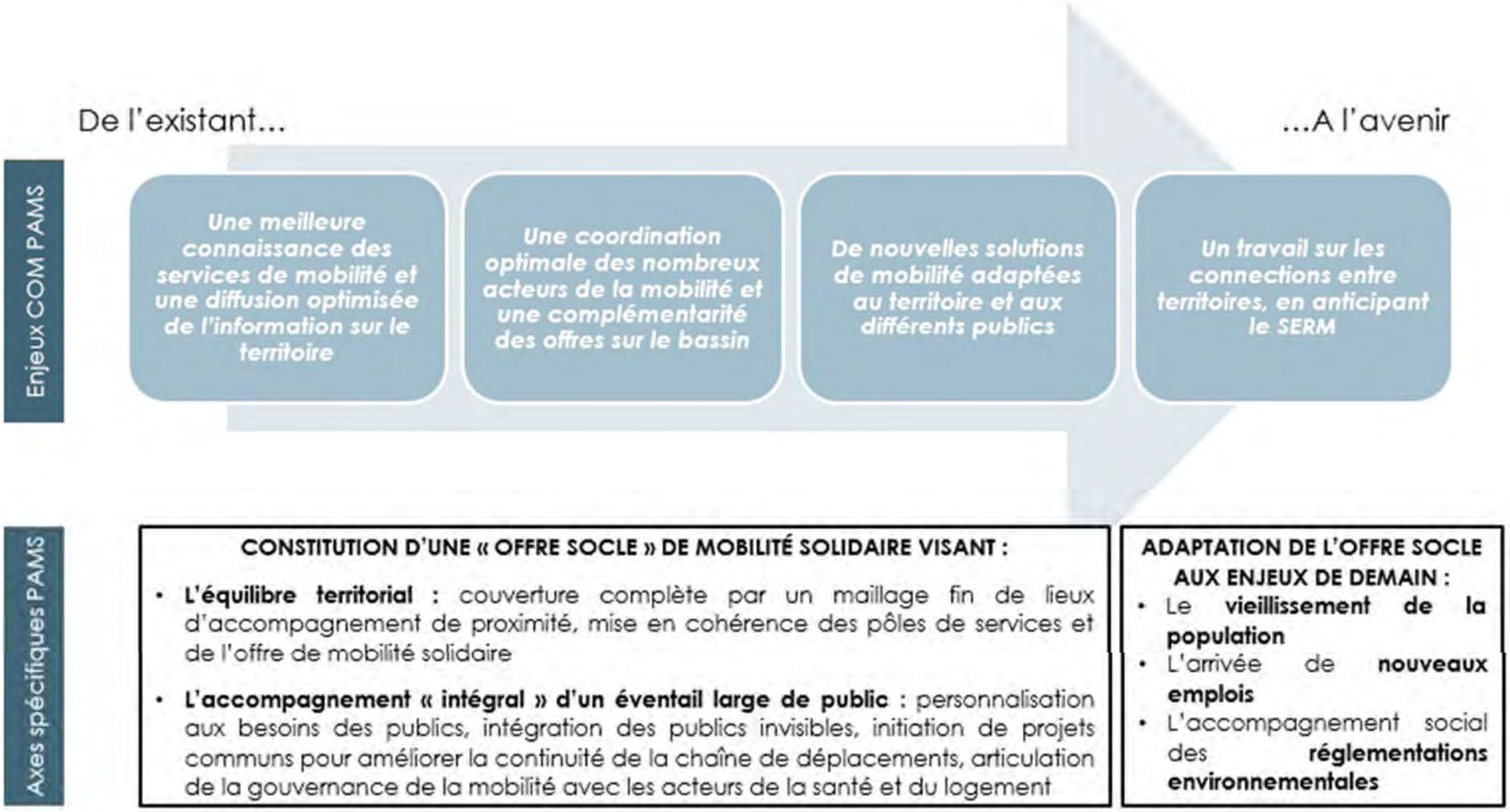
1. Il existe déjà beaucoup de services de transports, de dispositifs d'aide à la mobilité, qui sont souvent mal connus aussi bien de la part des prescripteurs que des usagers ou potentiels bénéficiaires. Avant de déployer de nouveaux services, il s'agit d'optimiser le recours à l'existant par une meilleure connaissance et une meilleure diffusion de l'information.
2. Certes les dispositifs relatifs à la mobilité sont nombreux, mais ils pourraient être davantage efficients avec une meilleure coordination et un travail sur leur complémentarité.
3. Pour certains territoires et certains publics, il existe des opportunités de développer la mobilité avec de nouveaux dispositifs, de nouveaux services de mobilité.
4. Pour le bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale, un enjeu décisif ces prochaines années est de permettre aux différents acteurs de la mobilité de

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 226/236

travailler sur les connexions entre les territoires (accessibilité de la métropole lilloise, mobilité transfrontalière, liaisons entre pôles urbains...), en anticipant dès maintenant la réalisation SERM.

Ces quatre enjeux peuvent être mis en regard des enseignements du diagnostic PAMS dans l'objectif de préfigurer le plan d'actions. Une vision schématique est proposée à la page suivante dans ce but.

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 227/236



Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 228/236

Annexes

Tableau de recensement des offres et services de mobilité solidaire au 29/08/2024

Ce tableau correspond à un recensement « à date », non exhaustif. Cela sera le propre du PAMS d'actualiser ce recensement de manière à ce que les prescripteurs et la population puissent bénéficier d'une connaissance actualisée des différents dispositifs.

	Echelle Région	Territoire couvert	Organisme	Typologie Région Service	Aides financières	Diagnostic mobilité	Accompagnement à la mobilité	Transport solidaire	Services de location	Services d'achat	Services de réparation	Tout public	Seniors	Jeunes	Travailleurs précaires et demandeurs d'emplois	Bénéficiaires de minima-sociaux	Habitants de territoires peu desservis (QPV, ruraux, périurbains)	Personnes en situation de handicap	Public n'ayant pas les moyens matériels pour se déplacer	Autre
79	Commune	Courrières (CA Hénin-Carvin)	AFEJI Mobilité services	Garage solidaire						X	X			X	X	X				X
80	SMT	Artois Mobilités	Artois Mobilités	Transport à la demande (TAD)				X										X		
98	Commune	Wasquehal	Bénévolat Ville de Wasquehal	Transport solidaire				X					X		X	X		X	X	X
85	EPCI	CA de Lens-Liévin	CA de Lens-Liévin	Aide financière	X									X						
106	Commune	Anzin	Commune d'Anzin	Aides financières	X									X	X	X				
107	Commune	Béthune	Commune de Béthune	Aides financières	X										X	X				
108	Commune	Bruay-la-Buissière	Commune de Bruay-la-Buissiere	Aides financières	X															
109	Commune	Douai	Commune de Douai	Aides financières	X									Y	Y					X
110	Commune	Lille	Commune de Lille	Aides financières	X									Y	Y					
111	Commune	Marcq-en-Baroeul	Commune de Marcq-en-Baroeul	Aides financières	X									X						
113	Commune	Roubaix	Commune de Roubaix	Aides financières	X							X								
116	Commune	Tourcoing	Commune de Tourcoing	Aides financières	X									Y	Y					
126	EPCI	CA du Pays de Saint-Omer	Défi mobilité	Location de véhicule					X					X	X	X				
127	EPCI	CA du Pays de Saint-Omer	Défi Mobilité	Coaching, accompagnement, information, ou		X	X							X	X	X				
128	EPCI	CC du Pays de Lumbres	Défi mobilité	Location de véhicule					X					X	X	X				
129	EPCI	CC du Pays de Lumbres	Défi mobilité	Coaching, accompagnement, information, ou		X	X							X	X	X				
130	EPCI	CU d'Arras	CU d'Arras	Tarifications	X								X			X		X		
131	EPCI	CU d'Arras	CU d'Arras	Tarification	X								X			X		X		
141	SMT	Syndicat Mixte des Transports du	Ecailon solidarité insertion	Garage solidaire							X					X				
142	SMT	Syndicat Mixte des Transports du	Ecailon solidarité insertion	Transport solidaire				X								X				
143	SMT	Syndicat Mixte des Transports du	Ecailon solidarité insertion	Location solidaire (scooter et voiture)					X							X				
144	SMT	Syndicat Mixte des Transports du	Ecailon solidarité insertion	Coaching, accompagnement, information, ou			X									X				
148	SMT	Syndicat Mixte des Transports du	Wimoov	Coaching, accompagnement, information, ou		X	X						X			X				
149	SMT	Syndicat Mixte des Transports du	Wimoov	Transport solidaire				X								X				
147	SMT	Syndicat Mixte des Transports du	Lycée Paul Langevin de Maziers	Garage solidaire							X									
146	EPCI	CA Béthune-Bruay, Artois Lys	EMA - Espace Mobilité de l'Artois	Coaching, accompagnement, information, ou		X	X						X	X	X		X	X		
149	EPCI	CA de Lens-Liévin	EMA - Espace Mobilité de l'Artois	Coaching, accompagnement, information, ou		X	X						X	X	X		X	X		
150	EPCI	CA d'Hénin-Carvin	EMA - Espace Mobilité de l'Artois	Coaching, accompagnement, information, ou		X	X						X	X	X		X	X		
155	EPCI	CC du Pays de Lumbres	Familles rurales Surques et environ	Transport solidaire				X				X								
159	EPCI	CC du Pays de Lumbres	Familles rurales Surques et environ	Location de véhicule					X				X	X	X	X	X		X	
160	EPCI	CC du Pays de Lumbres	Familles rurales Surques et environ	Transport solidaire				X					X	X	X	X	X		X	
167	EPCI	CA de Lens-Liévin	Garage solidaire du bassin minier	Garage solidaire						X	X	X								
166	EPCI	CA de Lens-Liévin	Garage solidaire du bassin minier	Location de véhicule					X			X								
170	EPCI	CA du Douaisis	Garage solidaire du douaisis (les clés	Garage solidaire						X	X				X	X				X
173	Commune	Aire-sur-la-Lys (CAPSO)	Garages Norauto	Garage solidaire							X				X	X				X
179	Commune	Aulnoy-lez-Valenciennes (CA Valenciennes Métropole)	Garages Norauto	Garage solidaire							X									X
180	Commune	Bailleul (Coeur de Flandre Agglo)	Garages Norauto	Garage solidaire							X				X	X				X
181	Commune	Béthune (CABBALR)	Garages Norauto	Garage solidaire							X				X	X				X

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

	Echelle Région	Territoire couvert	Organisme	Typologie Région Service	Aides financières	Diagnostic mobilité	Accompagnement à la mobilité	Transport solidaire	Services de location	Services d'achat	Services de réparation	Tout public	Seniors	Jeunes	Travailleurs précaires et demandeurs d'emplois	Bénéficiaires de minima sociaux	Habitants de territoires peu desservis (QPV, ruraux, périurbains)	Personnes en situation de handicap	Public n'ayant pas les moyens matériels pour se déplacer	Autre
191	Commune	Englos (MEL)	**Garages Norauto**	Garage solidaire							X				X	X				X
192	Commune	Fâches Thumesnil (MEL)	**Garages Norauto**	Garage solidaire							X				X	X				X
194	Commune	Lambersart (MEL)	**Garages Norauto**	Garage solidaire							X				X	X				X
197	Commune	Leers (MEL)	**Garages Norauto**	Garage solidaire							X				X	X				X
198	Commune	Lens (CALL)	**Garages Norauto**	Garage solidaire							X				X	X				X
199	Commune	Liévin (CALL)	**Garages Norauto**	Garage solidaire							X				X	X				X
200	Commune	Loos (MEL)	**Garages Norauto**	Garage solidaire							X				X	X				X
203	Commune	Noyelles Godault (CA Hénin-Carvin)	**Garages Norauto**	Garage solidaire							X				X	X				X
206	Commune	Petite-Forêt (CA Valenciennes Métropole)	**Garages Norauto**	Garage solidaire							X									X
207	Commune	Roncq (MEL)	**Garages Norauto**	Garage solidaire							X				X	X				X
209	Commune	Saint-Martin-lez-Tatinghem (CAPSO)	**Garages Norauto**	Garage solidaire							X				X	X				X
211	Commune	Seclin (MEL)	**Garages Norauto**	Garage solidaire							X				X	X				X
212	Commune	Sin-le-Noble (Douaisi Agglo)	**Garages Norauto**	Garage solidaire							X				X	X				X
214	Commune	Villeneuve d'Ascq (MEL)	**Garages Norauto**	Garage solidaire							X				X	X				X
216	commune	Fretin	**ASSIFEP**	navette				X							X					
216	Commune	Comines	**CCAS de Comines**	taxi solidaire				X					X		X	X				
217	EPCI	Métropole européenne de Lille	**SEWEP**	Location solidaire (vélo)					X						X	X				
218	EPCI	Métropole européenne de Lille	**Centre social de la Maison rouge / Centre social des 5 bonniers**	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation			X									X				
219	EPCI	Métropole européenne de Lille	**Centre social Nautilus Roubaix**	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation			X					X				X				
220	Commune	Armentières	**CCAS d'Armentières**	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation			X								X	X				
221	EPCI	Métropole européenne de Lille	**ILEVIA / Wimoov**	Coaching, accompagnement, information, ou		X	X					X			X					
222	EPCI	CA de Lens-Liévin	**Initiative solidaire FASTT**	Coaching, accompagnement, information, ou		X	X								X	X				
223	EPCI	CA de Lens-Liévin	**Initiative solidaire FASTT**	Aide au permis de conduire	X										X	X				
224	EPCI	CABBALR	**Artois Mobilités**	Coaching, accompagnement, information, ou			X							X			X	X		
226	Commune	Mazingarbe	**Commune de Mazingarbe**	Transport solidaire				X					X							
206	EPCI	CA de Lens-Liévin	**Initiative solidaire FASTT**	Location de véhicule					X						X	X				
273	EPCI	CA d'Hénin-Carvin	**Mission Locale d'Hénin-Carvin**	Aides financières	X										X					

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 230/236

	Echelle Région	Territoire couvert	Organisme	Typologie Région Service	Aides financières	Diagnostic mobilité	Accompagnement à la mobilité	Transport solidaire	Services de location	Services d'achat	Services de réparation	Tout public	Seniors	Jeunes	Travailleurs précaires et demandeurs d'emplois	Bénéficiaires de minima-sociaux	Habitants de territoires peu desservis (QPV, ruraux, périurbains)	Personnes en situation de handicap	Public n'ayant pas les moyens matériels pour se déplacer	Autre
288	EPCI	CA du Douaisis	**Plateforme mobilité du Douaisis**	Coaching, accompagnement, information, ou			X								X					
289	EPCI	CC Coeur d'Ostrevent	**Plateforme mobilité du Douaisis**	Coaching, accompagnement, information, ou			X								X					
290	EPCI	CA de Lens-Liévin	**PLIE de Lens Lévin et d'Hénin-Carvin**	Aides financières	X										X					
295	EPCI	CA Valenciennes Métropole	**SIMOUV via son délégataire TRANSVIL**	Tarifications	X										X	X				
296	EPCI	CA de la Porte du Hainaut	**SIMOUV via son délégataire TRANSVIL**	Tarifications	X										X	X				
297	EPCI	CA Valenciennes Métropole	**SIMOUV via son délégataire TRANSVIL**	Tarifications	X								X							
298	EPCI	CA de la Porte du Hainaut	**SIMOUV via son délégataire TRANSVIL**	Tarifications	X								X							
299	EPCI	CA Valenciennes Métropole	**SIMOUV via son délégataire TRANSVIL**	Transport solidaire				X										X		
300	EPCI	CA de la Porte du Hainaut	**SIMOUV via son délégataire TRANSVIL**	Transport solidaire				X										X		
301	EPCI	CA de la Porte du Hainaut	**SIMOUV via son délégataire TRANSVIL**	Tarification	X									X						
302	EPCI	CA Valenciennes Métropole	**SIMOUV via son délégataire TRANSVIL**	Tarification	X									X						
304	SIVIT	Syndicat Mixte des Transports du	**SMTD**	Tarifications	X							X								
308	EPCI	CA du Pays de Saint-Omer	**Solidarité et Jalons pour le Travail (SJT**	Auto-école solidaire			X							X						
306	EPCI	CA de Lens-Liévin	**Tadao**	Tarifications	X								X	X		X		X		
310	EPCI	CC de Flandre Intérieure	**Wimoov Hazebrouck**	Coaching, accompagnement, information, ou		X	X						X	X	X				X	
316	EPCI	CC de Flandre Intérieure	**Wimoov Hazebrouck**	Micro-crédit	X								X	X	X				X	
317	EPCI	CC Coeur de Flandre Agglo	**Wimoov Hazebrouck**	Location de véhicule					X				X	X	X				X	
318	EPCI	CA de la Porte du Hainaut	**Wimoov Valenciennes**	Coaching, accompagnement, information, ou		X	X						X	X	X				X	
319	EPCI	CA de la Porte du Hainaut	**Wimoov Valenciennes**	Micro-crédit	X								X	X	X				X	
320	EPCI	CA de la Porte du Hainaut	**Wimoov Valenciennes**	Location de véhicule					X				X	X	X				X	
321	EPCI	CA de la Porte du Hainaut	**Wimoov Valenciennes**	Garage solidaire						X	X		X	X	X				X	
322	EPCI	CA de la Porte du Hainaut	**Wimoov Valenciennes**	Transport solidaire				X					X	X	X				X	
323	EPCI	CA Valenciennes Métropole	**Wimoov Valenciennes**	Coaching, accompagnement, information, ou		X	X						X	X	X				X	
324	EPCI	CA Valenciennes Métropole	**Wimoov Valenciennes**	Micro-crédit	X								X	X	X				X	
325	EPCI	CA Valenciennes Métropole	**Wimoov Valenciennes**	Location de véhicule					X				X	X	X				X	
326	EPCI	CA Valenciennes Métropole	**Wimoov Valenciennes**	Garage solidaire						X	X		X	X	X				X	
327	EPCI	CA Valenciennes Métropole	**Wimoov Valenciennes**	Transport solidaire				X					X	X	X				X	
378	EPCI	CC du Pays de Lumbres	**Solidarité et Jalons pour le Travail (SJT**	Auto-école solidaire			X							X						
408	EPCI	CC de Flandre Intérieure	**Wimoov Hazebrouck**	Transport solidaire				X					X	X	X				X	
413	Département	Département du Pas-de-Calais	**Département du Pas-de-Calais**	Transport solidaire				X										X		
416	Département	Département du Nord	**Département du Nord**	Transport solidaire				X										X		
449	EPCI	CA du Pays de Saint-Omer	**Solidarité et Jalons pour le Travail (SJT**	Coaching, accompagnement, information, ou			X							X						
450	EPCI	CC du Pays de Lumbres	**Solidarité et Jalons pour le Travail (SJT**	Coaching, accompagnement, information, ou			X							X						
483	Commune	Merville (CC Flandre Lys)	**CCAS Merville**	Transport solidaire				X					X					X		
508	Département	Département du Nord	**Département du Nord**	Aide au permis de conduire	X									X	X					X
509	Département	Département du Pas-de-Calais	**Département du Pas-de-Calais**	Aide au permis de conduire	X									X				X		
531	EPCI	CA de la Porte du Hainaut	**La clef du permis**	Auto-école solidaire			X								X		X			
532	EPCI	CA Valenciennes Métropole	**La clef du permis**	Auto-école solidaire			X								X		X			

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 *- Envoi Préfecture le* 06/02/2026 *- Retour Préfecture le* 06/02/2026

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015
Page 231/236

	Echelle Région	Territoire couvert	Organisme	Typologie Région Service	Aides financières	Diagnostic mobilité	Accompagnement à la mobilité	Transport solidaire	Services de location	Services d'achat	Services de réparation	Tout public	Seniors	Jeunes	Travailleurs précaires et demandeurs d'emplois	Bénéficiaires de minima sociaux	Habitants de territoires peu desservis (QPV, ruraux, périurbains)	Personnes en situation de handicap	Public n'ayant pas les moyens matériels pour se déplacer	Autre
533	EPCI	CA Valenciennes Métropole	POINFOR	Garage solidaire							X				X	X				
534	EPCI	CA Valenciennes Métropole	CAPEP	Location solidaire					X								X			
535	EPCI	CA Valenciennes Métropole	CAPEP	Auto-école solidaire			X										X			
536	Commune	Aulnoy-Lez-Valenciennes	Association Informer Soutenir Insérer (ISI)	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation			X													
537	Commune	Aulnoy-Lez-Valenciennes	Association Informer Soutenir Insérer (ISI)	Transport solidaire				X												X
538	EPCI	CU d'Arras	FJEP - Foyers de jeunes et d'éducation populaire	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X							X	X	X				X
539	EPCI	CU d'Arras	Société Artis	Transport à la demande (TAD)				X												X
540	EPCI	CU d'Arras	Société Artis	Transport solidaire				X										X		
541	Département	Département du Nord	Hauts-de-France Mobilités/Maison France Services	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X					X								
542	SMT	Syndicat Mixte des Transports du Douaisis	APPE	Achat solidaire vélo						X		X								
543	SMT	Syndicat Mixte des Transports du Douaisis	Droit D'vélo	Achat solidaire vélo						X		X								
544	SMT	Syndicat Mixte des Transports du Douaisis	Mobilité en Nord	Auto-école sociale et solidaire			X								X					
545	SMT	Syndicat Mixte des Transports du Douaisis	APSR	Auto-école sociale et solidaire			X									X	X	X		
546	SMT	Syndicat Mixte des Transports du Douaisis	SPAM	Transport solidaire				X					X					X		X
547	SMT	Syndicat Mixte des Transports du Douaisis	SIRA et association ACLAHME	Transport solidaire				X										X		
548	Département	Département du Pas de Calais	Fédération Départementale Familles rurales PDC	Micro-crédit social	X							X	X		X	X	X	X	X	
549	EPCI	Métropole Européenne de Lille	MEL / Ilévia	Transport solidaire				X											X	
550	Commune	Barlin	CCAS de Barlin	Transport solidaire				X					X					X		
551	Commune	Béthune	CCAS de Béthune	Transport solidaire				X					X							
552	Commune	Bruay-la-Buissière	CCAS de Bruay-la-Buissière	Transport solidaire				X												
553	Commune	Divion	CCAS de Divion	Transport solidaire				X												
554	Commune	Marles-les-Mines	CCAS de Marles-les-Mines	Transport solidaire				X												
555	EPCI	Métropole Européenne de Lille	MEL / Ilévia	Tarification	X									X						
556	Département	Département du Nord	Département du Nord	Aide à la mobilité	X											X				
557	EPCI	Métropole Européenne de Lille	Maison Nord Emploi Tourcoing - [illegible]	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation			X									X				
558	SMT	CABBALR	Artois Mobilités	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation			X							X						

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

Liste des structures associées lors des mini-ateliers et des entretiens

SIMOUV
SIMOUV
CA Valenciennes Métropole
CA Porte du Hainaut

SMTD

Artois mobilité
Artois mobilité
CABBALR
CA Hénin-Carvin
CA Lens-Liévin

Nord-Ouest du bassin
CAPSO
CC du Pays de Lumbres
CC Flandres Lys
Cœur de Flandre Agglo

CU d'Arras

CC Pévèle-Carembault

Métropole Européenne de Lille

Insertion, Emploi, Formation
Nord Emploi Valenciennes
Mission locale Métropole Sud
Mission locale de l'Artois
Service insertion de Valenciennes Métropole
Maison de l'Emploi Lens-Liévin-Hénin-Carvin
Maison Nord emploi Lille
Direction action sociale, insertion jeunes du Département du Nord
Service local allocation insertion Lens-Liévin du Département du Pas-de-Calais
Alliance pour l'emploi et la solidarité (ALPES)
Maison Emploi Tourcoing Lys
Direction du retour à l'emploi du Département du Nord
Maison Nord emploi du Douaisis
Impulsions Métropole Sud
Maison Nord emploi Roubaix

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

Opérateurs locaux
Garage solidaire du bassin minier
Ecaillon Solidarité Insertion – ESI
La clef du permis
SNCF TER
Mairie de Lille
Wimoov Hauts-de-France
Association Droit au Vélo – ADAV
Espace Mobilité de l'Artois – EMA
Wimoov Douaisis
Artois mobilité
AFEJI
Défi Mobilité

Entretiens bilatéraux
HDFM
URIOPSS HDF
CSNE
SNCF
Gares & Connexions
AREFIE
IDFM
FASTT
Mobin
France Travail
ARS
MSA Nord Pas-de-Calais
AFEJI
Wimoov
FNTP
AFPA

Solidarité, Santé, Autonomie
MDS Artois
CAF Nord
Département du Nord
Collectif Phare
PTCE autononme Cambraisis
Surdi 59

Engagement pour le renouveau du bassin minier
Département du Nord
Département du Pas-de-Calais
Région Hauts-de-France
Préfecture de la Région Hauts-de-France

Chambres consulaires
CCI Grand Hainaut
CCI Grand Lille
Chambre des métiers régionale

Employeurs
Filieris
CCI Grand Lille

Annexe à la délibération n° 2026.00107

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 13091523 - Envoi Préfecture le 06/02/2026 - Retour Préfecture le 06/02/2026

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

Annexe à la délibération n° 2026.00107

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015

Annexe à la délibération n° 2026.00107

Chaîne d'intégrité du document : 7D 09 DD 76 0F C4 50 53 A4 08 52 E0 C7 07 86 30
Publié le : 10/02/2026
Par : Xavier BERTRAND
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/893015



Octobre 2024

Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131460-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

Pour rendu exécutoire

A Lille, le 14 oct. 2026
Le Président de la Métropole Européenne de Lille
Pour le Président
Le Directeur

Arnaud FICOT

26-C-0140

Séance du vendredi 9 octobre 2026

DELIBERATION DU CONSEIL

MUSEE DE LA BATAILLE DE FROMELLES - CONVENTION DE PARTENARIAT ENTRE LA METROPOLE EUROPEENNE DE LILLE ET L'OFFICE DE TOURISME DE BETHUNE BRUAY

Vu la délibération n° 20 C 0008 du 21 juillet 2020 reconnaissant d'intérêt métropolitain le Musée de la Bataille de Fromelles ;

Vu la délibération n° 22-C-0216 du Conseil métropolitain du 24 juin 2022 portant sur le renouvellement de la convention de partenariat entre la MEL et l'Office de Tourisme de Béthune-Bruay ;

I. Exposé des motifs

Le Musée de la Bataille de Fromelles, Musée de France, a été reconnu d'intérêt métropolitain lors de son intégration au sein de la Métropole européenne de Lille en janvier 2017.

En 2016, le Musée de la Bataille de Fromelles (alors en régie de la Communauté de Communes des Weppes) a conventionné avec l'Office de Tourisme de Béthune-Bruay pour la commercialisation d'un produit couplé à destination de la clientèle de groupes constituée d'adultes ou de scolaires. Ce partenariat a été reconduit en 2018 entre la MEL et l'Office de Tourisme (OT) de Béthune-Bruay suite à l'intégration de la Communauté de Communes des Weppes dans la MEL. L'Office de Tourisme développe des circuits de visites thématiques et à ce titre le musée de la Bataille de Fromelles s'intègre comme une offre complémentaire cohérente à leurs visites.

L'Office de Tourisme de Béthune-Bruay, Établissement Public à Caractère Industriel et Commercial (EPIC), intervient sur le périmètre de la Communauté d'Agglomération de Béthune-Bruay, Artois, Lys-Romane, sur une zone de rayonnement située en dehors du territoire de la MEL. Ce type de partenariat permet d'accroître la visibilité du Musée en dehors de la MEL.

Cette année, l'Office de Tourisme de Béthune Bruay et le Musée de la Bataille de Fromelles proposent une visite couplée aux publics individuels qui leur permettra de visiter le cimetière militaire portugais, le mémorial indien (Richebourg), et le Musée de la Bataille de Fromelles.
Ce partenariat a pour objectif d'encourager la circulation de publics entre les sites.

Des visites couplées, avec un billet jumelé « D'une bataille à l'autre : un conflit mondial » au tarif de 10,50€ pour les deux visites au lieu de 15,50€, seront proposées au grand public.
Le partenariat est envisagé sur la durée du mandat, avec une tacite reconduction annuelle.

Chaque partie procédera à la vente de billets jumelés, avec un système de reversement de la part de chacune des parties afin d'atteindre un équilibre des recettes entre l'Office de Tourisme de Béthune-Bruay et la MEL.

II. Dispositif décisionnel

Par conséquent, la commission principale Rayonnement de la Métropole, Culture, Sport, Tourisme, Jeunesse consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) D'approuver le partenariat entre la Métropole européenne de Lille et l'Office de Tourisme de Béthune-Bruay afin de promouvoir les sites touristiques de mémoire ;

2) D'autoriser Monsieur le Président ou son représentant délégué à signer la convention ;

3) D'imputer les recettes aux crédits inscrits au budget général en section fonctionnement ;

4) D'imputer les dépenses aux crédits inscrits au budget général en section fonctionnement.

Résultat du vote : ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ DES SUFFRAGES EXPRIMÉS
M. Mehdi MASSROUR, Mme Khadija GORWA-GHOMARI s'étant abstenus. Mme Tahina BOTTON, M. David GUIRAUD, M. Hakim KHITER, Mme Myriam CAU, M. Ugo BERNALICIS, Mme Fatima BENSLIMAN, M. Samir OUANES, Mme Camir KERIFA, M. Florian VERTRIEST, M. Nassim SIDHOUM, M. Roland D'ARGY, Mme Julie GARCIA, M. Patrick KOLEBACKI, M. Louis Pascal LEBARGY, M. Eddie JACQUEMART, M. Eric BOCQUET M. Valentin MARTIN n'ayant pas pris part au vote.

CONVENTION DE PARTENARIAT
ACCORD DE COMMERCIALISATION
MANDAT D'ENCAISSEMENT DE RECETTES ARTICLE L. 1611-7-1 DU CGCT

Entre les soussignés

L'office de tourisme intercommunal de Béthune–Bruay, **Établissement Public Local à caractère Industriel ou Commercial (EPIC)**, doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière, rattaché à la Communauté d'Agglomération de Béthune-Bruay, Artois-Lys Romane (CABBALR) dont le siège social est situé 3 rue Aristide Briand à BETHUNE, représenté par sa directrice, Madame Lucy CARDON.
Immatriculation au registre des opérateurs de séjours et de voyages n° IM06210001

La Métropole Européenne de Lille, Établissement Public de Coopération Intercommunale, sise 2 Boulevard des Cités Unies, CS 70043, 59040 Lille Cedex, représentée par son Président, Monsieur Éric SKYRONKA, agissant en application de la délibération du Conseil métropolitain n° du vendredi 09 octobre 2026,

Il est exposé ce qui suit :

Article 1 : Objet de la convention

Cette convention a pour objet la mise en place d'un partenariat tarifaire entre les deux parties, afin de promouvoir les sites touristiques de mémoire que sont le cimetière militaire portugais et le mémorial indien (Richebourg), et le Musée de la Bataille de Fromelles. Ce partenariat a pour objectif d'encourager l'échange de publics entre les sites notamment auprès des publics « Individuels ».

Des visites couplées seront proposées au grand public :

- Une visite guidée du musée de la Bataille de Fromelles a lieu chaque 1er dimanche du mois de 15h à 16h (exception faite d'un mois sur deux où la visite proposée le 1er dimanche du mois est celle du cimetière). Elle est effectuée par une guide médiatrice du musée.
- Une visite guidée du cimetière militaire portugais et du mémorial indien est proposée de 16h30 à 17h30. Elle est effectuée par une guide-conférencière de l'office de tourisme.

En 2026, la visite sera proposée le dimanche 6 septembre 2026.
En 2027 et pour les années suivantes, les deux parties se mettront d'accord pour proposer deux périodes de visites couplées. Ces dates seront choisies en début d'année.

La convention a également pour objet d'instituer l'encaissement des recettes afférentes au Billet jumelé « D'une bataille à l'autre : un conflit mondial » d'une part par la MEL au profit de l'OT de Béthune Bruay et d'autre part par l'OT de Béthune Bruay au profit de la MEL en application des dispositions de l'article L. 1611-7-1 du CGCT.

Article 2 : Les conditions de réduction tarifaire pour le public « Individuels »

Les deux parties proposent de commercialiser un billet jumelé à tarif réduit pour la clientèle individuelle adulte de plus de 18 ans : Billet jumelé « D'une bataille à l'autre : un conflit mondial » : 10,50€ les deux visites guidées au lieu de 15,50€.

Les deux parties appliquent leur tarif réduit pour commercialiser ce billet jumelé.

Les personnes âgées de moins de 18 ans ne paient pas la visite guidée au Musée de la Bataille de Fromelles. Le billet jumelé s'adresse donc en priorité aux adultes de plus de 18 ans.

Article 3 : Arrangement tarifaire entre les parties concernées

La répartition tarifaire pour la commercialisation du billet jumelé « D'une bataille à l'autre : un conflit mondial » est la suivante : 5€ pour l'Office de Tourisme de Béthune Bruay et 5,50€ pour le musée de la Bataille de Fromelles (tarif d'entrée de 3 € + Visite guidée de 2,50 €).

Article 4 : Facturation de la prestation

L'office de tourisme de Béthune-Bruay commercialise les billets jumelés « D'une bataille à l'autre : un conflit mondial » directement sur place au sein des espaces d'accueil des offices de tourisme de Béthune et de Lillers, ainsi que sur sa billetterie en ligne : https://reservation.tourisme-bethune-bruay.fr/billetterie-activite-visite.html

Le musée de la Bataille de Fromelles commercialise les billets jumelés « D'une bataille à l'autre : un conflit mondial » directement sur place au sein de l'espace d'accueil du musée.

Article 5 : Mandat d'encaissement de recettes

Chaque partenaire mandant confie, conformément aux dispositions de l'article L. 1611-7-1 du CGCT, à l'autre partenaire mandataire le mandat d'encaisser au nom et pour le compte du partenaire mandant les recettes afférentes au Billet jumelé « D'une bataille à une autre : un conflit mondial » pour la visite guidée de l'autre partenaire.

Chaque partenaire mandataire s'engage à effectuer une reddition annuelle des comptes et des pièces correspondantes et à procéder au remboursement des recettes encaissées à tort.

Chaque partenaire mandataire s'engage à respecter les dispositions financières et comptables prévues par les articles D. 1611-16 à D. 1611-32 du CGCT.

Le mandat ne donnera lieu au paiement d'aucuns frais par le mandant au mandataire.

Article 6 : Communication de l'opération

Le public sera informé de l'opération grâce aux supports de communication suivants :
- Communication numérique : agenda des sites internet & newsletters ;
- Réseaux sociaux : posts Facebook partagés, posts Instagram.

Article 7 : Assurance et responsabilité

Les signataires de la présente convention devront justifier de la souscription d'une police d'assurance « Responsabilité Civile » auprès d'une compagnie reconnue, afin de couvrir les conséquences pécuniaires de la responsabilité que l'assuré peut encourir en raison des dommages corporels, matériels et immatériels causés à autrui. L'attestation d'assurance sera produite au plus tard lors de la signature de la présente convention.

Article 8 : Durée

La présente convention est établie pour l'année 2026. Elle prend effet à compter de sa signature. Elle sera tacitement reconduite, sauf modification ou dénonciation deux mois avant l'échéance annuelle. Elle pourra être dénoncée à tout moment en cas de non-respect des engagements prévus dans la présente ou de mécontentement justifié de la part des parties.

Article 9 : Contentieux

En cas de litige entre les deux parties, une recherche de solution à l'amiable sera d'abord mise en œuvre. A défaut, le juge compétent sera alors saisi afin de mettre fin au litige opposant les parties.

Fait à , le

La Directrice de l'office de tourisme

Lucy CARDON

Le Président de la MEL

Eric SKYRONKA

Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131412-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

Pour rendu exécutoire

A Lille, le 14 oct. 2026
Le Président de la Métropole Européenne de Lille
Pour le Président
Le Directeur
Arnaud FICOT

26-C-0141

Séance du vendredi 9 octobre 2026

DELIBERATION DU CONSEIL

MUSEE DE LA BATAILLE DE FROMELLES - ÉTABLISSEMENT DE NOUVEAUX TARIFS DE BILLETTERIE

Vu le code général des collectivités territoriales, notamment son article L. 5211-10 ;

Vu la délibération n° 20 C 0008 du 21 juillet 2020 reconnaissant d'intérêt métropolitain le Musée de la Bataille de Fromelles ;

Vu la délibération n° 24-C-0455 du Conseil de la métropole en date du 20 décembre 2024 portant mise à jour de la grille tarifaire de la billetterie du Musée de la Bataille de Fromelles ;

I. Exposé des motifs

Reconnu d'intérêt métropolitain lors de son intégration au sein de la Métropole européenne de Lille en janvier 2017, le Musée de la Bataille de Fromelles a accueilli depuis son ouverture au public en 2014 plus de 110 000 visiteurs, principalement des établissements scolaires, des visiteurs étrangers et des familles.

Aujourd'hui, le Musée doit faire évoluer sa grille tarifaire pour pouvoir répondre à des nouvelles demandes et ce dans le cadre d'une inclusion sociale et d'une logique de démocratisation culturelle plus importantes.

Dans le cadre du fonctionnement du Musée et de son évolution, il convient d'adapter certains tarifs de l'annexe tarifaire et notamment :

- modification du tarif accompagnant de personne titulaire de la carte d'invalidité de réduit à gratuit ;
- introduction d'un tarif réduit en cas d'alerte rouge liée à la canicule ;
- modification du tarif accordé à l'Office de tourisme métropolitain via le City Pass de 3 à 2 € à partir du 1er janvier 2027 ;
- création d'une visite couplée avec l'Office de tourisme de Béthune-Bruay autour de la visite "D'une bataille à l'autre : un conflit mondial" prévoyant une visite du Musée couplée à une visite au sein du cimetière militaire portugais et du mémorial indien de Richebourg (62). Le tarif de cette visite est de 10,50 €.

II. Dispositif décisionnel

Par conséquent, la commission principale Rayonnement de la Métropole, Culture, Sport, Tourisme, Jeunesse consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) De valider les modifications apportées à la grille tarifaire de la billetterie du Musée annexée à la délibération ;

2) D'imputer les recettes aux crédits inscrits au budget général en section fonctionnement.

Résultat du vote : ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ DES SUFFRAGES EXPRIMÉS
M. Mehdi MASSROUR, Mme Khadija GORWA-GHOMARI s'étant abstenus. Mme Tahina BOTTON, M. David GUIRAUD, M. Hakim KHITER, Mme Myriam CAU, M. Ugo BERNALICIS, Mme Fatima BENSLIMAN, M. Samir OUANES, Mme Camir KERIFA, M. Florian VERTRIEST, M. Nassim SIDHOUM, M. Roland D'ARGY, Mme Julie GARCIA, M. Patrick KOLEBACKI, M. Louis Pascal LEBARGY, M. Eddie JACQUEMART, M. Eric BOCQUET, M. Valentin MARTIN n'ayant pas pris part au vote.

Conseil du 9 octobre 2026 - Modification des tarifs billetterie du Musée de la bataille de Fromelles					
Catégorie	**Produit**	**Tarif / prestation**	**Prix**	**Nouveaux tarifs**	**Conditions sur présentation d'un justificatif**
Billet d'entrée	**Entrée individuelle**	Tarif plein	5,00 €		Sans condition.
		Tarif réduit	3,00 €		Étudiant
					Demandeur d'emploi
					Sénior (+ de 60 ans)
					Famille nombreuse
					Ancien combattant
					Battlefield Tour
					Tour opérateur
					Canicule vigilance rouge
		gratuit	0,00 €	0,00 €	- de 18 ans
					Minima sociaux
					Titulaire d'une carte d'invalidité de toute nationalité
					Porteur C'ART
					Détenteur Lille City Pass
					Détenteur carte de l'ICOM
					Membre de l'association FWTM
					Guide
					Accompagnant Battlefield Tour
					Accompagnant tour opérateur
					Enseignant
					Journaliste
					Détenteur d'un bon d'échange du Musée
					Accompagnateur d'une personne présentant un handicap et détentrice d'une carte d'invalidité de toute nationalité
	Entrées groupes	Adultes	3,00 €		groupe de plus de 15 pers
					Battlefield Tour
					Tour opérateur
		Scolaires hors écoles primaires de la Métropole	2,00 €		scolaires jusqu'à 18 ans
		Écoles primaires de de la Métropole	0,00 €		
		Jeunes issus de centre aéré et périscolaires	2,00 €		
		Étudiants	2,00 €		
		Conseil municipal des jeunes	2,00 €		
		structures sociales	2,00 €		membre structure sociale
		gratuit	0,00 €		accompagnateur
					professeurs encadrants (2 par classe maximum)
					personnel MEL dans le cadre d'un séminaire MEL
		scolaires	4,00 €		Accompagnant supplémentaire (à partir du 3ème
					accompagnant par classe)

Médiations	**Médiations individuelles (organisées par le Musée)**	visite guidée exposition	2,50 €		
		visite guidée cimetière	2,50 €		
		Animation spécifique (spectacle, ateliers, lectures, visites etc.) Format 1h	2,50 €		
		Animation spécifique (spectacle, ateliers, lectures, visites etc.) Format 2h	5,00 €		
	Médiations adultes (sur demande)	visite guidée exposition	50,00 €		
		visite guidée cimetière	30,00 €		
	Médiations scolaires	visite générale exposition	50,00 €		
		visite générale expo + cimetière	50,00 €		
		visite thématique exposition	50,00 €		
		visite thématique exposition + cimetière	50,00 €		
		visite guidée cimetière	30,00 €		
	Médiations groupes spécifiques (groupe social, groupe d'étudiants, groupe périscolaire, conseil municipal des jeunes et centre aéré)	visite générale exposition	50,00 €		
		visite générale expo + cimetière	50,00 €		
		visite thématique exposition	50,00 €		
		visite thématique exposition + cimetière	50,00 €		
		visite guidée cimetière	30,00 €		
	Médiations hors-les-murs	1h00	90,00 €		
		2h00	170,00 €		
	Médiations Numériques	1h00	30,00 €		
	Médiations sites extérieurs	1h00	50,00 €		
		1h30	80,00 €		
		2h00	100,00 €		
	Formule atelier pédagogique	1h00	120,00 €		
		2h00	190,00 €		
		atelier supplémentaire 2 h00	120,00 €		
	Formule découverte des sites de mémoire	1h00	80,00 €		
		1h30	110,00 €		
		2h00	130,00 €		
		atelier supplémentaire 1h00	60,00 €		
		atelier supplémentaire 2h00	120,00 €		
	Frais déplacements médiation	Frais kilométriques au sein de la MEL	0,00 €		
		Frais kilométriques	0,60 € / km		

Autre	**Dons**	dons numéraires	1,00 €		
	C'ART	C'ART solo	40,00 €		Titulaire de la C'Art
		C'ART duo	60,00 €		
		C'ART jeunes	20,00 €		
		C'ART gratuite	0,00 €		
		C'ART amis des musées	20,00 €		
		Duplicata C'Art	8,00 €		
		Duplicata gratuit C'Art	0,00 €		
		Renouvellement C'Art Amis des Musées	15,00 €		
		Renouvellement C'Art Duo	45,00 €		
		Renouvellement C'Art Solo	30,00 €		
		Renouvellement C'Art gratuite	0,00 €		
		Renouvellement C'Art Tribu	50,00 €		
		Renouvellement C'Art Jeunes	15,00 €		
		Surclassement C'Art	20,00 €		
	Office de tourisme tarif	City Pass	3,00 €	2,00 €	
		Visite couplée avec l'office de tourisme de Béthune Bruay		10, 50 €	
	Bon d'échange du Musée	Billet d'entrée offert	0,00 €		Détenteur d'un bon d'échange du Musée

Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131470-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

Pour rendu exécutoire

A Lille, le 14 oct. 2026
Le Président de la Métropole Européenne de Lille
Pour le Président
Le Directeur

Arnaud FICOT

26-C-0142

Séance du vendredi 9 octobre 2026

DELIBERATION DU CONSEIL

SOUTIEN AUX GRANDS EVENEMENTS D'INTERET METROPOLITAINS - 8EME EDITION DE LILLE3000 (2028)

Vu la délibération n° 7 C du Conseil du 20 novembre 2000 portant sur le soutien aux grands événements d'intérêt métropolitains ;

I. Exposé des motifs

a. Description des objectifs

L'association lille3000 a pour objet de préparer et d'organiser des manifestations artistiques et culturelles de haut niveau destinées à un large public sur le territoire de la ville de Lille, de la métropole lilloise, de la région Hauts-de-France et de tout autre collectivité publique qui souhaiterait s'y associer.

À ce titre, lille3000 sollicite la MEL pour organiser la huitième édition de sa prochaine grande saison prévue en 2028 à hauteur de 3 000 000 € sur trois ans, comme pour l'édition précédente. Ce montant permettrait de soutenir le projet, d'accompagner sa montée en puissance, d'assurer son succès et son rayonnement national et international.

b. Modalités du partenariat

Dans la lignée des expériences positives de Bombaysers de Lille en 2006, Europe XXL en 2009, Fantastic en 2012, Renaissance en 2015, Eldorado en 2019, Utopia en 2022 et Fiesta en 2025 qui a remporté une très forte adhésion de la part des publics, lille3000 propose une nouvelle grande édition pour 2028.

L'association, par l'organisation de ses grandes saisons culturelles, poursuit l'objectif d'être à la fois un vecteur fort de l'attractivité de la Métropole européenne de Lille à l'international et aussi un outil au service des communes et des habitants pour continuer à œuvrer au sentiment d'appartenance de la population à un grand ensemble métropolitain.

Le thème à ce jour travaillé est volontairement large : "Imaginons !". Il s'agit de créer un mouvement d'ensemble, d'activer les imaginaires collectifs et les rêveries plus personnelles en invitant chacun à faire ensemble, à coconstruire et à participer activement à un riche programme de manifestations diverses et toujours festives.
Expositions, spectacles, concert, rencontres littéraires, débats, événements culinaires, expériences numériques composeront un programme varié permettant à chacun des

visiteurs et participants de s’ouvrir à d’autres cultures, de partager des émotions, d'être spectateur ou de prendre part active aux projets.

La mise en place de ce nouveau programme nécessite un temps de préparation et de concertation important qui a commencé dès 2026.

Le soutien métropolitain à l'opération portera plus précisément sur les axes prioritaires suivants :

- La participation des communes : la phase préparatoire de l’événement est envisagée sur le plan métropolitain avec la rencontre et la co-construction d’une programmation avec les 95 communes du territoire, les partenaires culturels ainsi que les acteurs sociaux et de l’éducation notamment ;
- La convivialité : l'approche conviviale de l'évènement, ADN de notre métropole, est à retrouver toute au long de la manifestation et tout spécialement à l'occasion de la fête d'ouverture envisagée comme un moment exceptionnel de vivre ensemble rassemblant tous les habitants de la métropole et les visiteurs ;
- La qualité de la programmation : l'évènement sera de grande qualité artistique, fort de partenariats prestigieux qui feront rayonner la métropole sur le plan culturel. Il doit permettre la participation des acteurs culturels et des artistes du territoire en générant une dynamique collective. Il portera une attention particulière à la création artistique.
- La communication et la valorisation touristique : vecteur d'attractivité territoriale, l'évènement doit pouvoir attirer les touristes, générer de l'activité économique et incarner le dynamisme de la destination.
- À ce titre, les conclusions des études d'impact des dernières saisons seront prises en compte dans la stratégie d’élaboration de cette nouvelle édition.
- L'inclusion et la participation des publics : l'accès de tous à la culture est à plébisciter. Il est attendu une adresse particulière à la jeunesse et un travail de médiation culturelle vis-à-vis des habitants des quartiers défavorisés.
- Le développement durable : l’inscription de l’ensemble de la saison dans une démarche soutenable est indispensable.

L'évènement proposé par lille3000 participant pleinement aux objectifs de notre politique métropolitaine en matière de culture et de grands événements, il est proposé que la Métropole européenne de Lille donne dès 2026 les moyens financiers permettant d'engager la conception de l'événement avec l'ensemble des partenaires culturels, associatifs, communaux et territoriaux, à l'échelle de l'Eurométropole, afin de consolider le montage financier, technique et artistique du projet.

Il est attendu de l'association la mise en place d'un comité de suivi composé des financeurs de l'association, dont la Métropole européenne de Lille, au plus tard dans les 3 mois suivant la notification de la convention à l'association lille3000.
Ce comité devra se réunir de manière régulière afin de poser le cadre pluriannuel commun de l'évènement, d'en suivre la bonne réalisation et de formuler toutes recommandations et demandes permettant d'atteindre les objectifs attendus du projet.

Accusé certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131470-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

II. Dispositif décisionnel

Par conséquent, la commission principale Rayonnement de la Métropole, Culture, Sport, Tourisme, Jeunesse consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) De soutenir la 8ème édition de lille3000 qualifiée d'évènement d'intérêt métropolitain ;

2) D'accorder une subvention d'un montant de 800 000 euros pour l'année préparatoire 2026 afin de soutenir le projet repris à l'alinéa précédent ;

3) D'autoriser le Président ou son représentant délégué à signer la convention à intervenir avec lille3000 ;

4) D'imputer les dépenses d'un montant de 800 000 € TTC aux crédits inscrits au budget général en section fonctionnement.

Résultat du vote : ADOPTÉ À LA MAJORITÉ

Le groupe Métropole écologiste citoyenne et solidaire et M. Mehdi MASSROUR s'étant abstenus. Mme Violette SPILLEBOUT ainsi que M. Roland D'ARGY et M. Patrick KOLEBACKI ayant voté contre. Mme Tahina BOTTON, M. David GUIRAUD, M. Hakim KHITER, Mme Myriam CAU, M. Lucas FOURNIER, Mme Lahouaria ADDOUCHE, M. Dalil DIAB, Mme Emilie CROES, M. Ugo BERNALICIS, Mme Fatima BENSLIMAN, Mme Camir KERIFA, M. Florian VERTRIEST, Mme Khadija GORWA-GHOMARI, M. Nassim SIDHOUM, Mme Julie GARCIA, M. Eric BOCQUET, M. Valentin MARTIN n'ayant pas pris part au vote. Madame Marie-Pierre BRESSON et Madame Nathalie SEDOU ainsi que Monsieur Peter MAENHOUT et Monsieur Samir OUANES n'ayant pas pris part au débat ni au vote étant en situation de conflit d'intérêts.

Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131445-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

Pour rendu exécutoire

A Lille, le 14 oct. 2026
Le Président de la Métropole Européenne de Lille
Pour le Président
Le Directeur

Arnaud FICOT

26-C-0144

Séance du vendredi 9 octobre 2026

DELIBERATION DU CONSEIL

FONDATION DE LILLE - PLATEFORME DE CONTRIBUTION CARBONE LOCALE DANS LE CADRE DU LABEL DESTINATION INNOVANTE ET DURABLE - AVENANT AU PARTENARIAT

Vu la délibération n° 15 C 0646 du Conseil métropolitain du 19 juin 2015, actant le transfert de la compétence promotion du tourisme des communes vers la MEL ;

Vu la délibération n°23-C-0202 du Conseil métropolitain, autorisant le lancement d'une démarche de labellisation Destination Innovante et Durable pour le territoire métropolitain ;

Vu la délibération n°24–C–0459 du Conseil métropolitain du 20 décembre 2024, autorisant la signature d'une convention de partenariat avec la Fondation de Lille dans le cadre du label Destination Innovante et Durable ;

I. Exposé des motifs

La métropole européenne de Lille a été labellisée « Destination Innovante et Durable » (DID) en janvier 2024 et reconfirmée en février 2026.

Lancé à l'initiative du réseau France Congrès Événements, ce label structure à l'échelle nationale les actions des destinations s'engageant en faveur du tourisme durable et de la promotion d'offres touristiques écoresponsables. Actuellement, une quinzaine de destinations sont labellisées, telle qu'Amiens, Cannes, Metz, Nantes, Nancy ou Rennes.

En 2024, France Congrès Événements (FCE) a mis à disposition des destinations labellisées DID une plateforme web, permettant aux organisateurs d'événements et aux touristes de participer, sur la base du volontariat, au financement de projets locaux à impact environnemental et/ou social positif.

Cette plateforme permet aux destinations labellisées DID de soumettre au choix des contributeurs potentiels les deux projets durables retenus pour le territoire :

- Un projet agricole, sélectionné par France Congrès Événements, en partenariat avec France carbone Agri ;
- Un projet local écoresponsable dans le cadre d'un accord établi en décembre 2024 entre la MEL et la Fondation de Lille. Il lui permet de collecter des fonds via la plateforme web de FCE pour accompagner le départ en vacances de métropolitains ne partant pas habituellement.

Or, cette plateforme n'est plus fonctionnelle depuis le mois de novembre 2025, à la suite de la défaillance de son prestataire technique.

Il est donc proposé de mettre en œuvre une solution alternative, au travers d'un avenant à la convention de partenariat liant la métropole européenne de Lille à la Fondation de Lille.

Cette solution prendra appui directement sur les supports numériques de la Fondation de Lille afin de collecter des fonds, au titre de la contribution carbone locale ; mesure attendue dans le cadre du label DID porté par la MEL.

Le nouveau dispositif soumettra au choix des contributeurs deux types de projets durables :

- Des projets à dimension écoresponsable, au travers du **Fonds Solidarité Climat**, géré depuis 2013 par la Fondation de Lille ;
- Des projets à dimension sociale au bénéfice de foyers métropolitains à faibles revenus (aide au départ en vacances, accès aux loisirs, etc.), gérés par la Fondation de Lille en lien avec les acteurs investis dans ces champs d'actions.

Une fois le montage finalisé, cette plateforme pourra être intégrée aux sites d'opérateurs touristiques (Office de tourisme métropolitain, Agence d'Attractivité Hello Lille) et professionnels du tourisme du territoire pour démultiplier son impact et devenir l'outil dédié à la compensation de l'impact carbone du séjour touristique.

II. Dispositif décisionnel

Par conséquent, la commission principale Rayonnement de la Métropole, Culture, Sport, Tourisme, Jeunesse consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) D'autoriser le Président ou son représentant délégué à signer l'avenant n° 1 à la convention de partenariat avec la Fondation de Lille dans le cadre du label « Destination Innovante et Durable ».

Résultat du vote : ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ DES SUFFRAGES EXPRIMÉS
M. Mehdi MASSROUR, Mme Khadija GORWA-GHOMARI s'étant abstenus. Mme Tahina BOTTON, M. David GUIRAUD, M. Hakim KHITER, Mme Myriam CAU, M. Ugo BERNALICIS, Mme Fatima BENSLIMAN, M. Samir OUANES, Mme Camir KERIFA, M. Florian VERTRIEST, M. Nassim SIDHOUM, M. Roland D'ARGY, Mme Julie GARCIA, M. Patrick KOLEBACKI, M. Louis Pascal LEBARGY, M. Eddie JACQUEMART, M. Eric BOCQUET, M. Valentin MARTIN n'ayant pas pris part au vote.

CONVENTION DE PARTENARIAT POUR LE FINANCEMENT DE PROJETS LOCAUX ECORESPONSABLES AU TRAVERS DE LA PLATEFORME DE CONTRIBUTION CARBONE LOCALE

Avenant n°1

ENTRE LES SOUSSIGNES :

La Métropole européenne de Lille, située 2 Boulevard des Cités unies - CS 70043 – 59040 LILLE CEDEX, représentée par Monsieur Eric SKYRONKA, Président, dûment habilité aux fins des présentes,

D'une part,

Et

La Fondation de Lille, située 99, rue Saint-Sauveur **-** BP 667 **-** 59033 Lille Cedex, représentée par Monsieur Didier DELMOTTE, dûment habilité aux fins des présentes,

D'autre part.

IL EST PREALABLEMENT EXPOSE CE QUI SUIT :

La Métropole Européenne de Lille et ses partenaires (Lille Grand Palais, Agence d'Attractivité Hello Lille, Office de tourisme métropolitain) sont engagés dans une démarche de labellisation Destination Innovante et Durable (DID) ; la destination ayant obtenu ce label touristique écoresponsable depuis janvier 2024.

Ce label a été lancé à l'initiative du Réseau France Congrès Événements ; association à laquelle la MEL adhère depuis le transfert de la compétence tourisme et qui regroupe les villes de congrès et d'événements.

Le réseau France Congrès et Événements (FCE) a conçu une plateforme web, en collaboration avec les destinations labellisées DID, permettant aux organisateurs d'événements et aux touristes de participer localement :

1 – A La réduction de l'empreinte carbone locale, en soutenant financièrement un projet agricole, labellisé bas carbone, situé dans la métropole

Ou

2 – Au soutien des Initiatives locales en faisant un don, orienté vers des projets à impact social et/ou environnemental.

Or, cette plateforme n'est plus fonctionnelle depuis le mois de novembre 2025, à la suite de la défaillance de son prestataire technique.

C'est pourquoi le présent avenant à la convention de partenariat liant la Métropole Européenne de Lille à la Fondation de Lille vise à mettre en œuvre une solution alternative, prenant appui directement sur les supports numériques de la Fondation de Lille afin de collecter des fonds, au titre de la contribution carbone locale.

ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION

L'objet de la présente convention de partenariat vise à confier à la Fondation de Lille, le financement d'un ou plusieurs projets écoresponsables et la collecte des fonds destinés à leur financement via :

- Les supports numériques de la Fondation de Lille,
- La plateforme web de contribution carbone locale de France Congrès Événements, dans l'hypothèse où cette plateforme serait à nouveau fonctionnelle.

Dans cette hypothèse, la Métropole Européenne de Lille déterminera, en accord avec la Fondation de Lille, si La plateforme web de contribution carbone locale de France Congrès Événements s'ajoute ou se substitue aux outils de collecte de fonds mis en place par la Fondation de Lille dans le cadre de la présente convention de partenariat.

ARTICLE 2 - OBLIGATIONS DES PARTIES

La Métropole Européenne de Lille s'engage à :

- Promouvoir auprès du réseau de partenaires engagés dans le label DID, les outils de collecte de fonds objet de la présente convention. Ces actions de communication et promotion pourront également prendre appui sur les opérateurs de tourisme du territoire (Office de tourisme métropolitain, Agence d'Attractivité Hello Lille)

- Dans l'hypothèse où la plateforme web de contribution carbone locale de France Congrès Événements serait à nouveau fonctionnelle :
    - Désigner la Fondation de Lille auprès de France Congrès Événements, au titre du projet écoresponsable porté par une association du territoire,
    - Transmettre à la Fondation de Lille les livrables et informations permettant le paramétrage du projet sur la plateforme de contribution carbone locale. Le cas échéant, la Fondation de Lille pourra bénéficier, pour ce faire, de l'assistance technique, de France Congrès Événements,

La Fondation de Lille s'engage à :

- Soumettre au choix des contributeurs deux types de projets durables :
    - Desprojets à dimension écoresponsable, au travers du Fonds Solidarité Climat, géré depuis 2013 par la Fondation de Lille,
    - Des projets à dimension sociale au bénéfice de foyers métropolitains à faibles revenus (aide au départ en vacances, accès aux loisirs, …).
- Affecter les fonds collectés, au titre du présent partenariat, soit :
    - Au financement de projets écoresponsables, dans le cadre de son Fonds Solidarité Climat,
    - Au financement de projets à dimension sociale au bénéfice de foyers métropolitains à faibles revenus. Ces projets privilégieront l'aide au départ en vacances et l'accès aux loisirs durables, en lien avec les acteurs investis dans ces champs d'actions. Les fonds

collectés pourront, soit donner lieu à des appels à projets dédiés, soit abonder d'autres projets à dimension sociale lancés par la Fondation de Lille. En cas de lancement d'appels à projets dédiés, la Fondation de Lille pourra imputer des frais d'ingénierie aux montants totaux collectés via la plateforme,

- Dans l'hypothèse où la plateforme web de contribution carbone locale de France Congrès Événements serait à nouveau fonctionnelle, à réaliser le paramétrage du projet à dimension sociale et les formalités requises pour l'utilisation de la plateforme de contribution carbone locale,
- Les projets financés doivent répondre à l'objet social de la Fondation de Lille et être considérés d'intérêt général au sens fiscal du terme (en référence aux articles 200-1b et 238 bis-1-a du Code Général des Impôts).
- Se conformer aux dispositions légales relatives à la protection des données à caractère personnel,
- Délivrer les reçus fiscaux aux personnes physiques ou personnes morales versant un don via la plateforme de contribution carbone locale,
- Produire, pour chaque exercice comptable, un bilan financier rendant compte de l'affectation des fonds collectés et de leur impact économique, social et/ou environnemental.

Les actions réalisées dans le cadre de la présente convention ne donnent lieu à aucune rémunération de l'une ou de l'autre des parties.

ARTICLE 3 - DURÉE DE LA CONVENTION

La présente convention est conclue pour une durée de 7 ans à compter de la date de notification de la convention. Elle pourra être reconduite, de manière expresse, pour une durée de 7 ans.

ARTICLE 4 - RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS - COMPÉTENCE

En vue de trouver ensemble une solution à tout litige qui surviendrait dans l'exécution des présentes, les Parties conviennent de se réunir dans les 10 (dix) jours à compter de la réception d'une lettre recommandée avec accusé de réception ou remise en mains propres contre décharge, notifiée par l'une des deux Parties.

Toutefois, si au terme d'un délai de 15 (quinze) jours les Parties n'arrivaient pas à se mettre d'accord sur un compromis ou une solution, le litige sera soumis à la compétence des tribunaux compétents.

ARTICLE 5 – RESILIATION DE LA CONVENTION

Si l'une des Parties n'est plus en mesure d'exécuter tout ou partie de ses obligations du fait d'un cas de force majeure, l'autre Partie doit en être informée, dans les meilleurs délais par tout moyen écrit, décrivant ledit cas ainsi que, le cas échéant, sa durée prévisionnelle. L'une ou l'autre des Parties pourra demander la résiliation de la Convention de plein droit et sans qu'il soit besoin d'accomplir aucune

formalité judiciaire, par lettre recommandée avec avis de réception adressée à l'autre Partie si le cas de force majeure persiste pendant plus de quinze (15) jours consécutifs.

En cas de manquement par l'une des Parties à l'une quelconque des obligations mises à sa charge au titre de la Convention, l'autre Partie pourra lui adresser par lettre recommandée avec demande d'avis de réception une mise en demeure lui enjoignant de satisfaire à son obligation, dans un délai de trente (30) jours et lui indiquant qu'à défaut de satisfaire à son obligation, elle sera en droit de résilier la Convention. Si, à l'issue de ce délai, l'inexécution de la Partie défaillante persiste, l'autre Partie pourra lui notifier par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, la résiliation de plein droit de la Convention en précisant les raisons qui la motivent, sans préjudice de toute demande en dommages et intérêts auxquels elle pourrait prétendre.

Fait en **deux** exemplaires à ….

Le …

ENTRE

La ***« Métropole Européenne de Lille »***

Représentée par Michel DELEPAUL, Vice-président délégué Culture et Tourisme

Signature de la MEL :

ET,

La **« Fondation de Lille »**

Représentée par Didier DELMOTTE, son représentant légal

Signature de La Fondation de Lille :

Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131403-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

Pour rendu exécutoire

A Lille, le 14 oct. 2026

Le Président de la Métropole Européenne de Lille
Pour le Président
Le Directeur

Arnaud FICOT

26-C-0145

Séance du vendredi 9 octobre 2026

DELIBERATION DU CONSEIL

RAPPORT ANNUEL EN FAVEUR DE L'ACCESSIBILITE - ANNEE 2025

Vu la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées ;

Vu l'article L.2143-3 du Code général des collectivités territoriales ;

Vu la délibération n° 09 C 0376 du 26 juin 2009 portant sur la création d'une commission pour l'accessibilité (Commission Intercommunale pour l'Accessibilité) dont le rôle consultatif est de constituer un espace de débat et de formulation de propositions ;

Vu l'arrêté n° 26-A-0263 fixant la composition de cette Commission, rassemblant des associations du monde du handicap et de la mobilité réduite, des experts et un collège d'élus métropolitains et désignant à sa Présidence Monsieur Bernard GERARD, Vice-président délégué en charge des voiries, aménagement et qualité des espaces publics et du réseau cyclable ;

I. Exposé des motifs

La Commission Intercommunale pour l'Accessibilité (CIA) a pour mission de dresser le constat de l'état d'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports collectifs ainsi que d'organiser un système de recensement de l'offre de logements accessibles aux personnes à mobilité réduite.

La CIA débat et valide en séance plénière les propositions issues des sujets et projets présentés lors des séances du groupe de travail. Cette vision transversale a pour objectif d'assurer la continuité de la chaîne des déplacements pour répondre aux exigences de la loi de 2005 susvisée, et rendre ainsi l'ensemble du territoire métropolitain accessible à tous. La CIA apporte une expertise d'usage aux actions engagées par la métropole européenne de Lille (MEL) et ses partenaires sur l'ensemble des compétences métropolitaines : transports collectifs, voirie, signalisation, parcs de stationnement, urbanisme, eau et assainissement, déchets ménagers, équipements sportifs et culturels, etc.

En 2025, la CIA s'est réunie une fois en séance plénière et huit fois en groupes de travail techniques.

La consultation de la CIA a notamment permis de contribuer :
- à l'accessibilité de certains projets de requalification d'espaces publics (exemple : le projet d'aménagement de la pointe de Bois Blancs à Lille) ;
- à la prise en compte des problématiques d'accessibilité sur le réseau de transports en commun (guidage en station de métro, nouveau matériel roulant tramway, projet Extramobile) ;
- à la prise en compte des problématiques d'accessibilité dans le secteur culturel (évènement des "Nuits des bibliothèques" et des bibliothèques).

La MEL a l'obligation légale d'adresser au représentant de l'État dans le département, au Président du Conseil départemental, au Conseil départemental de la citoyenneté et de l'autonomie, ainsi qu'à tous les responsables des bâtiments, installations et lieux de travail concernés, un rapport dressant le bilan du travail de la CIA de la MEL et des travaux visant à améliorer l'accessibilité de son territoire durant l'année 2025.

Le présent rapport est joint en annexe. Le bilan des actions de la MEL en faveur de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite pour l'année 2025 tient notamment compte :
- de l'activité de la CIA, qui a pu être sollicitée sur des sujets relatifs aux transports, à l'aménagement de la voirie, et à la culture ;
- du bilan du Schéma d'Accessibilité Programmée du patrimoine métropolitain ;
- des aides et des subventions en lien avec l'accessibilité et le handicap allouées par la MEL pour l'adaptation des logements ;
- du soutien aux clubs handisports par l'attribution de subventions ;
- des aménagements réalisés dans les espaces culturels et naturels sur le territoire métropolitain.

II. Dispositif décisionnel

Par conséquent, la commission principale Espaces publics, Voirie, Vidéo-surveillance consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) de prendre acte du rapport des travaux développés par la Commission Intercommunale pour l'Accessibilité et la MEL en 2025.

Résultat du vote : LE CONSEIL PREND ACTE DU PRÉSENT RAPPORT

Rapport annuel en faveur de l'accessibilité
Année 2025

VERSION PROJET

PRESENTATION

La Métropole Européenne de Lille (MEL) est composée de 95 communes.
La MEL compte près d'1,2 million d'habitants.

La MEL est la métropole la plus agricole de France.
Elle est composée de communes de tailles très différentes.
Lille, Roubaix, Tourcoing et Villeneuve d'Ascq rassemblent 40 % de la population.

Les actions et les projets sont présentés et votés par le Conseil Métropolitain.
Dans le Conseil Métropolitain, il y a 188 élus représentant les 95 communes.

Ce rapport d'activité est approuvé par les élus du Conseil Métropolitain le XX 2026 (délibération n° XXX).
Le rapport présente des actions de la Métropole Européenne de Lille pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) en 2025.

La MEL intervient notamment dans les domaines suivants :

- Transports collectifs urbains (exemples : le bus, le métro, le tramway)
- Voirie et signalisation (exemples : les passages piétons, les routes)
- Parcs de stationnement (exemple : les parkings dans les rues)
- Urbanisme (exemple : aménagement de la ville)
- Eau et assainissement (exemple : l'eau que l'on boit)
- Déchets (exemple : les poubelles)
- Développement économique (exemple : les zones d'activités)
- Équipements sportifs et culturels d'intérêt communautaire (exemples : le Stadium, le musée du LaM)
- Patrimoine naturel et paysager (exemple : le parc des Près du Hem)
- Habitat (exemple : adaptation du logement).

Le rapport est rédigé dans un français simplifié.
Cette solution permet de rendre le rapport plus accessible à tous.

VERSION PROJET

Table des matières

La Commission Intercommunale pour l'Accessibilité (CIA) 4
Calendrier des rencontres de la CIA en 2025 4
Représentation moyenne en CIA en 2025 5
Composition de la CIA au 31 décembre 2025 5
Les actions de la MEL en faveur de l'accessibilité 7
Sensibilisation à l'accessibilité 7
Services en faveur de l'accessibilité 8
Dispositif ACCEO 8
Transcription Instantanée de la Parole 9
Actions internes 10
Ressources humaines 10
Habitat 12
Habitat privé 12
Logement locatif social 12
Sport 14
Soutien aux clubs sportifs 14
Transports et Mobilités 15
Service Handipole 15
Campagnes de communication sur l'accessibilité et le civisme 15
Stationnement PMR 16
Espace public et Patrimoine bâti 17
Implantation des bornes de déchets dans l'espace public 17
Agenda d'Accessibilité Programmée du patrimoine métropolitain 18
Culture 19
Livre et lecture 19
Musée de la Bataille de Fromelles 20
La C'art : la carte qui donne accès aux structures culturelles 21
Engagement dans les réseaux nationaux 22
GT-RAVI 22
ANNEXES 23
Évolution de l'accessibilité en chiffres 23

VERSION PROJET

La Commission Intercommunale pour l'Accessibilité (CIA)

La CIA est un lieu de concertation entre la MEL, les associations du monde du handicap et les usagers. Cela veut dire que la MEL écoute leur avis.

La Commission Intercommunale pour l'Accessibilité identifie les pistes d'amélioration pour rendre la MEL accessible à tous.

En 2025, Monsieur Sébastien LEPRÊTRE, Vice-président aux transports et à la mobilité, est le Président de la Commission Intercommunale pour l'Accessibilité.

La liste des membres de la CIA a été définie par son Président (Arrêté n°24-A-0244 du 13 mai 2024).

La Direction de la Mobilité de la MEL anime la CIA.
Elle fait le lien entre les différentes politiques métropolitaines et avec l'ensemble des partenaires.

VERSION PR

Calendrier des rencontres de la CIA en 2025

03 février -> Groupe de Travail Aménagement
01 avril -> Groupe de Travail Rapport Annuel
29 avril -> Groupe de Travail Transport Collectifs
22 mai -> Groupe de Travail Culture
17 juin -> Visite Transport Collectifs
30 septembre -> Groupe de Travail Extramobile et Espace Public Voirie
13 novembre -> Visite Espace Public Voirie
02 décembre -> Groupe de Travail Extramobile et Espace Public Voirie
16 décembre -> Séance Plénière

Les sujets traités en séance plénière :

- Bilan de l'activité de la politique accessibilité de la métropole
- Bilan de l'activité des services Handipole et Handiguide
- Présentation de la démarche relation avec et pour les métropolitains de 2025 à 2031
- Point de calendrier et perspectives pour 2026

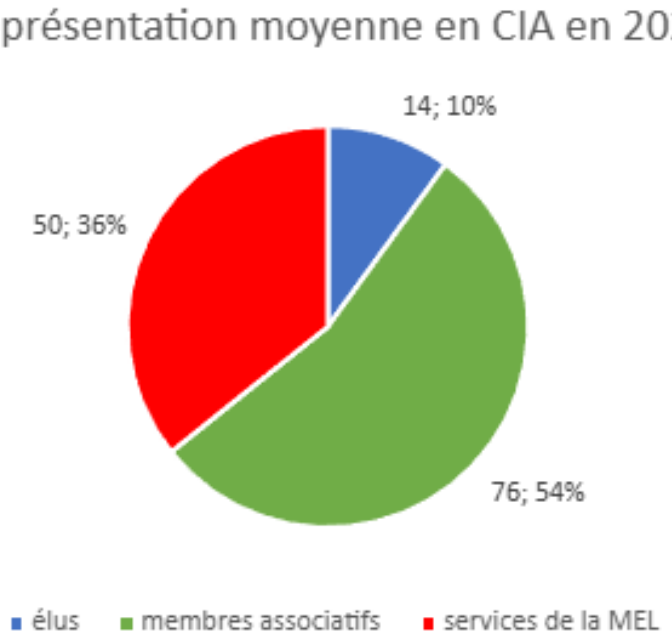
Les sujets traités en groupes de travail :

- Renouvellement urbain de la pointe de Bois-Blanc (Lille)
- Accessibilité des nouveaux quais et nouvelles rames de Tramway sur les lignes existantes

- Accessibilité en bibliothèques
- Guidage en station de métro
- Accessibilité du projet Extramobile, contribution à l'enquête publique
- Séparation entre pistes cyclables et trottoirs

Représentation moyenne en CIA en 2025

Graphique montrant la représentation moyenne en CIA en 2025



Composition de la CIA au 31 décembre 2025

Élus

- **LEPRÊTRE Sébastien**, Vice-président délégué aux transports et à la mobilité – président de la commission
- **ANDRIES Jean-Philippe**, conseiller métropolitain
- **CASIER Carole**, conseillère métropolitaine
- **CAUDERLIER Frédéric**, conseiller métropolitain
- **COVOET Barbara**, conseillère métropolitaine
- **DELACROIX Sylviane**, conseillère métropolitaine
- **DOUFFI Ali**, conseiller métropolitain
- **HEIREMANS David**, conseiller métropolitain
- **LEWILLE Christian**, conseiller métropolitain
- **MOREAU Maryse**, conseillère métropolitaine
- **TALPAERT Franck**, conseiller métropolitain

Associations

- APF France Handicap
- Association d'action sociale et médico-sociale des Hauts-de-France (ASRL)
- Association de Défense et de Soutien des Droits des Sourds (DSDS)
- Association de gestion et d'intermédiation locative spécifique pour personnes cérébrolésées LOGER'EVEIL
- Association des Auxiliaires des aveugles du Nord
- Association des Papillons Blancs de Lille
- Association des Papillons Blancs Roubaix-Tourcoing
- Association Surdi 59
- Association Valentin HAUY
- Association Voir Ensemble
- UNADEV (Union nationale des aveugles et déficients visuels)

Usagers et experts

- Association CFDT retraités Métropole Lilloise
- Association Droit Au Vélo (ADAV)
- Association L d'illusion
- Association L'Espoir
- Association pour le Développement et l'Éducation Permanente
- Centre ressources autismes Nord-Pas-de-Calais
- Comité Départemental Handisport Nord
- ECGA Centre Paul Corteville
- Groupement de coopération médico-social POLYCAP (GCMS) - GAPAS
- Handifac
- Récréations Urbaines
- Union départementale Consommation, Logement et cadre de vie
- Union des voyageurs du Nord (FNAUT HdF)

Partenaires

- CCI Grand Lille
- Conseil Départemental du Nord
- Délégation Départementale des Territoires et de la Mer du Nord
- Secrétaire Général pour les Affaires Régional des Hauts-de-France

VERSION PROJET

Les actions de la MEL en faveur de l'accessibilité

La Métropole Européenne de Lille met en œuvre les principes de la conception universelle et de l'accessibilité.

L'objectif est de permettre l'accès pour tous à tout (culture, habitat, espace public, transports…).

Sensibilisation à l'accessibilité

Une demi-journée de sensibilisation sur le handicap a été organisée le 19 juin 2025 par la MEL. 71 personnes ont participé.

Le sujet était : Le confort pour tous dans l'espace public.

C'est important de parler de ce sujet car il y a des lieux où l'espace public n'est pas encore confortable pour tous. Trois sujets ont été présentés :

- Passer de la réglementation aux usages dans l'espace public (voiture, vélo, piétons, bus…),
- Des témoignages d'usagers en situation de handicap pour comprendre leurs besoins et leurs difficultés,
- Les solutions pour rendre l'espace public plus confortable pour tous.

Différentes personnes ont assisté : communes, services de la MEL, élus, associations du monde du handicap…

VERSION PROJET

Services en faveur de l'accessibilité

Dispositif ACCEO

ACCEO est une solution numérique pour les personnes sourdes, malentendantes et aphasiques.

ACCEO permet un accès simple et gratuit aux différents services téléphoniques de la MEL.

Depuis 2021, la MEL propose un service unique pris en charge pour l'ensemble des communes du territoire, leurs CCAS et les structures satellites de la MEL (Ilevia, Iléo, les crématoriums, le Stadium, les déchetteries...).

L'objectif est d'offrir un seul service pour les usagers.

Le service est gratuit pour l'usager. Il suffit de télécharger l'application sur son téléphone portable, une tablette ou un ordinateur.

L'usager a ensuite accès à trois modes de communication en temps réel :

- La Transcription Instantanée de la Parole (TIP) : les usagers parlent directement à leur interlocuteur. En retour, les propos de celui-ci sont retranscrits instantanément sur l'écran par un opérateur Acceo.
- La Visio-Interprétation Langue des Signes Française (LSF) : l'opérateur traduit oralement en temps réel ce que l'usager signe et en retour, signe les propos de l'interlocuteur.
- Le Visio-codage Langue française Parlée Complétée (LPC) : les usagers parlent directement à leur interlocuteur. En retour, les propos de celui-ci sont codés instantanément sur l'écran de l'usager par un opérateur Acceo.

Le service est disponible du lundi au vendredi de 9h à 17h30 et le samedi de 9h à 12h30.

Chiffres clés de 2025 :

- **55** : le nombre de communes équipées du service ACCEO fin 2025
- **56 heures et 54 minutes** : le temps de communication via ACCEO sur l'ensemble du territoire en 2025
- **626** : le nombre d'appels passés via ACCEO sur l'ensemble du territoire en 2025

VERSION PROJET

Transcription Instantanée de la Parole

Depuis 2024, la MEL possède une application de Transcription Instantanée de la Parole.

Cela permet de transformer en temps réel la voix d'une personne qui parle, en texte sur un écran. C'est essentiel pour les personnes sourdes et malentendantes et cela peut être utile pour l'ensemble des personnes.

La MEL utilise ce service surtout pendant les réunions de la Commission Intercommunale pour l'Accessibilité.

Depuis 2025, ce service est mis à disposition pour tous les évènements organisés par la MEL (séminaires, réunions, réunions publiques, évènements…).

Lors des vœux du Président en janvier 2025, plus d'une centaine de personnes a utilisé la transcription.

VERSION PROJET

Actions internes

Ressources humaines

2025 : début de la 5ème convention signée avec le Fonds pour l'Insertion des Personnes Handicapées de la Fonction Publique (FIPHFP).

LE FIPHFP est un organisme qui aide les employeurs publics comme la MEL à engager des actions pour l'inclusion des travailleurs en situation de handicap.

Grâce à cette convention, des actions sont menées pour recruter, accompagner et former des personnes en situation de handicap.
Des actions de sensibilisation aux handicaps sont également menées pour les agents de la MEL.
Un budget de près de 2.4 million d'euros servira à la mise en place de ces actions. Le FIPHFP aide la MEL à hauteur de 797 000 euros.

Du 17 au 21 novembre 2025, la MEL a participé à la Semaine Européenne pour l'Emploi des Personnes Handicapées (SEEPH).

La SEEPH mobilise chaque année de nombreuses associations, entreprises et institutions. La SEEPH a pour objectif de faire évoluer la perception du handicap en entreprise et dans la société.

La mission handicap a participé activement cette année encore au Duoday le 20 novembre. Il s'agit d'un évènement national pendant lequel une entreprise, une collectivité ou une association accueille, une personne en situation de handicap, en duo avec un professionnel volontaire.
Au programme de cette journée : découverte du métier, participation active, immersion en entreprise.
Cette journée représente une opportunité de rencontre pour changer de regard et, ensemble, dépasser nos préjugés.

10 duos ont été formés cette année pour les postes suivants:

- Gestionnaire administratif et financier
- Chargé de mission RSE, référent déontologue, Chargé de mission déontologie
- Écogarde
- Directeur Général des services
- Découverte des services Ressources Humaines de la MEL
- Chargé d'accueil
- Médiateur numérique livre et lecture
- Découverte du service assurances
- Menuisier

VERSION PROJET

- Technicien de maintenance informatique

Les chiffres clés de 2025

9,19% : Le taux d'emploi de personnes en situation de handicap à la MEL au 31/12/2024 (DOETH 2025).

250 : Le nombre d'agents en situation de handicap travaillant à la MEL au 31/12/2024 (DOETH 2025).

Trophée « Emploi public et handicap »

Les trophées nationaux pour l'emploi public et le handicap du Fonds pour l'insertion des personnes handicapées dans la Fonction publique (FIPHFP) valorisent les actions menées par les employeurs publics pour l'inclusion professionnelle des personnes en situation de handicap.

La MEL a obtenu le trophée « Emploi public et handicap » dans la catégorie « Maintien dans l'emploi » en mars 2025.

Ce trophée récompense un dispositif d'accompagnement et d'aménagement des postes en télétravail pour des agents en situation de handicap.

50 agents de la MEL ont été équipés à leur domicile de matériel informatique, accessoires et mobilier adaptés. Cela permet de garantir le maintien dans l'emploi et des conditions de travail sécurisées à domicile.

VERSION PROJET

Habitat

Habitat privé

Depuis 2008, la MEL accorde des aides pour améliorer les logements privés existants, notamment pour les propriétaires les plus en difficulté financièrement.

Par exemple, les subventions peuvent aider à lutter contre la précarité énergétique et à financer les travaux d'adaptation de logement aux besoins des personnes âgées ou en situation de handicap (exemples : sanitaires adaptés, douche à l'italienne, monte-escaliers).

En plus des aides nationales de l'Agence nationale de l'habitat (Anah), la MEL participe sur son propre budget.

Ma Prime Adapt est une aide qui rassemble les aides de l'Anah et les aides des caisses de retraite. Cela permet de simplifier les demandes.

395 logements ont été subventionnés pour des travaux d'adaptation à l'âge et/ ou au handicap en 2025. Le nombre de personnes aidées a augmenté de 61% entre 2024 et 2025.

Les aides nationales sur le territoire de la MEL représentent 2 783 882 €. Cela veut dire qu'un logement a eu en moyenne 7 048€ d'aide pour réaliser les travaux.

L'aide complémentaire de la MEL a été de 350 854€.

Chiffres clés :

- **7 048€**, c'est le montant moyen de « Ma Prime Adapt » attribué en 2025,
- 6 912€ en 2024
- 5 891€ en 2023
- 4 959€ en 2022
- 4 832€ en 2021
- 4 012€ en 2020

Logement locatif social

Depuis 2009, la MEL a intégré les enjeux du vieillissement et du handicap à sa politique habitat.

Pour cela, la MEL soutient les organismes qui gèrent les logements sociaux (organismes H.L.M), pour produire 58 nouveaux logements OCTAVE.
Il s'agit de logements adaptés et accompagnés par un service spécialisé, à destination de personnes âgées, modestes et très modestes.
Ils ont des exigences d'accessibilité, d'adaptation et des équipements intérieurs, qui ont été choisis en janvier 2025 en collaboration avec le bailleur Lille Métropole Habitat et l'association APF France Handicap.

VERSION PROJET

8 logements OCTAVE ont été créés à Seclin en décembre 2025. Ces logements ont:

- Un double œilleton sur la porte d'entrée, à deux hauteurs différentes,
- Une cuisine et une salle d'eau fonctionnelles pour les personnes autonomes ou appareillées,
- Une terrasse ou un balcon complètement accessible,
- Un espace d'appoint pour accueillir temporairement un aidant.

La MEL a dédié 226 000€ à cette opération immobilière de Seclin de 31 logements sociaux dont 102 840€ spécifiquement aux 8 logements Octave qui s'y trouvent.

VERSION PROJET

Sport

Soutien aux clubs sportifs

La Métropole Européenne de Lille est compétente en matière de sport.

La MEL souhaite développer la pratique sportive pour tous et à tous les niveaux.

Elle valorise les clubs et évènements inclusifs.

La MEL gère certains équipements sportifs.

La MEL soutient 15 clubs de haut niveau comme le LOSC ou l'Entente Sportive Basket de Villeneuve d'Ascq – Lille Métropole (ESBMVA – LM).

La MEL accompagne également une centaine d'évènements régionaux, métropolitains et de proximité par an.

Pour la saison 2024/2025, la MEL a soutenu financièrement le Lille Université Club HandiBasket Lille Métropole pour sa compétition en Nationale 1 :

- le LUC Handibasket a reçu une subvention de 40 000 € pour la saison régulière 2024/2025
- le LUC Handibasket a reçu une subvention supplémentaire de 20 000 € pour sa participation à l'IBWF Coupe d'Europe.

En 2025, d'autres manifestations sportives ont reçu une subvention de la MEL :

- le Comité départemental du Nord de Tennis a reçu 2 000 € pour l'organisation du 4e tournoi international de para-tennis U18 ;
- le Linselles Tennis a reçu 1000 € pour l'organisation de son 6e tournoi national de para-tennis adapté ;
- le Tennis Club de Ronchin a reçu 2 000 € pour l'organisation de son Open Tennis Fauteuil de Ronchin.

VERSION PROJET

Transports et Mobilités

Service Handipole

Handipole est le service de transport adapté aux Personnes à Mobilité Réduite du réseau Ilévia.

Handipole est accessible aux personnes possédant une carte mobilité inclusive ou d'invalidité d'au moins 80%.

En 2025, 133 737 trajets ont été réalisés.
31% des trajets réalisés ont pour motif le travail.

Les demandes d'inscription au service sont étudiées par une commission d'accès.
Cette commission se réunit tous les mois.
En 2025, 394 demandes ont été étudiées en commission. Une seule demande a été refusée.

Chiffres clés :

- **2 707** personnes sont inscrites au service.
- **1 780** personnes ont utilisé le service au moins une fois en 2025

Campagnes de communication sur l'accessibilité et le civisme

Des campagnes de communication ont été réalisées pour informer les clients sur l'accessibilité et le civisme. Ces actions ont été conçues à partir des retours du personnel de terrain et de la sécurité, avec pour objectifs de :

- Rassurer les voyageurs et améliorer leur expérience,
- Réduire le sentiment d'insécurité,
- Promouvoir le « bien vivre ensemble » en rappelant les règles de bonne conduite et en sensibilisant aux obstacles à la vie en communauté dans les transports en commun.

VERSION PROJET

Stationnement PMR

La MEL, en collaboration avec les communes, a mis en place une stratégie de répartition des places de stationnement réservées.
L'objectif est que la création des places de stationnement pour les PMR soit équilibrée et serve à un maximum de personnes.

Chaque place est installée de préférence au début de la rue, à proximité d'un passage piéton et au plus proche du demandeur (école, mairie, riverain…). Ces places doivent respecter des normes techniques précises (largeur, longueur…).

Parfois, il n'est pas possible de suivre les normes techniques. Il faut faire une demande de dérogation.

En 2025, la MEL a déposé 137 dossiers pour des places PMR dérogatoires auprès de la Sous-Commission Départementale d'Accessibilité.

Une fois le dossier accepté, la MEL étudie les conditions de faisabilité, et réalise les travaux. Souvent, la place dérogatoire se reconnaît car c'est une place longée par une bande bleue.

VERSION PROJ

Espace public et Patrimoine bâti

Implantation des bornes de déchets dans l'espace public

Les élus de la MEL ont voté en 2021 un document qui explique les objectifs à atteindre pour la gestion des déchets : le Schéma Directeur des Déchets Ménagers et Assimilés.

Les principaux objectifs sont :

- Jeter moins ;
- Trier plus et mieux ;
- Améliorer le service à l'usager dans un espace public de qualité ;
- Moderniser les usines où l'on traite les déchets.

Pour atteindre ces objectifs la MEL installe dans l'espace public des Points d'Apport Volontaire (PAV). Depuis 2023, les habitants déposent leurs emballages en verre.

Fin 2025, 2 549 PAV verre sont installés sur 94 communes de la MEL.

Une attention particulière a été portée à l'accessibilité des dispositifs. Les PAV sont ainsi tous équipés d'un double opercule, dont un positionné à hauteur adaptée, permettant une utilisation facilitée par les personnes à mobilité réduite (personnes en fauteuil, personnes de petite taille).

Les lieux d'installation des PAV sont réfléchis pour favoriser l'usage par tous.
Les emplacements sont étudiés pour garantir une distance maximale de 350 mètres du domicile, soit moins de 5 minutes à pied, lorsque les contraintes techniques et d'aménagement le permettent. Il faut par exemple être loin des poteaux électriques ou des arbres.

Chiffre clé :
21 565 tonnes ont été collectées grâce aux PAV dédiés aux emballages en verre en 2025

VERSION PROJET

Agenda d’Accessibilité Programmée du patrimoine métropolitain

Pour rendre son patrimoine bâti accessible à tous, la MEL suit un programme qui s’appelle l’Agenda d’Accessibilité Programmée (Ad’AP).

Ce programme permet de prévoir les travaux pour améliorer l’accessibilité des bâtiments appartenant à la MEL et sert jusque fin 2027.

Depuis 10 ans, 85% des lieux inscrits dans l’Ad’AP de la métropole ont été mis en conformité.

En 2025, le chantier important a été celui de la Condition Publique. C’est un lieu culturel situé à Roubaix.
Les travaux de l'entrée Beaurepaire ont eu lieu entre janvier à juin 2025.
L'objectif est de mettre aux normes d’accessibilité l’entrée historique du bâtiment. Les travaux ont permis de valoriser cette entrée et d’installer un accueil.
La façade du bâtiment est classée ISMH (inventaire supplémentaire des monuments historique). Cela signifie qu’elle est protégée pour la valeur de son architecture.
Les équipes ont réussi à intégrer une plateforme élévatrice pour les personnes qui ont une déficience motrice (personnes en fauteuil ou avec des difficultés à marcher) à l'escalier en pierre bleue. La plateforme a coûté 28 676 €.

Chiffres-clés

- **10 millions d’euros :** estimation du budget dépensé pour la mise en accessibilité depuis 2015.

VERSION PROJET

Culture

Livre et lecture

En 2025, le réseau des bibliothèques de la MEL s'est engagé à rendre accessible l'accueil et les services en bibliothèques.
Pour passer de l'intention (travail de 2024) à l'action, les bibliothèques ont collaboré avec l'association Signes de Sens.
Grâce au travail collectif de nombreuses bibliothèques et du service culture de la MEL, 4 outils ont été produits :

- Une feuille de route stratégique : 6 actions prioritaires co-construites.
- Un outil d'autodiagnostic en ligne : un dispositif simple pour permettre à chaque structure d'évaluer son niveau d'inclusion.
- Un kit de fiches thématiques : Des fiches couvrant différents domaines (accueil, stratégie, communication, collections, emploi, action culturelle, outils et aides techniques).
- Une demi-journée d'inspiration : Un temps d'ouverture sur des partenariats innovants (Orchestre National de Lille, Aéronef, GAPAS) et les leviers de financement (DRAC, CNL).

À savoir : la conception de ces outils a été travaillée avec la Commission Intercommunale pour l'Accessibilité (CIA) et des professionnels du médico-social.

De la théorie à la pratique
Des ateliers d'idéation (imagination) pour imaginer la « bibliothèque inclusive idéale » ont été proposés. Ce prototype a ensuite été testé et affiné grâce aux retours de terrain de 7 bibliothèques « bêta-testeuses », garantissant un outil final parfaitement adapté à la réalité de nos établissements.

L'accessibilité en fête : Les Nuits des Bibliothèques 2025
L'évènement annuel « Nuits des Bibliothèques » en octobre 2025 a également permis de parler d'accessibilité et de handicap avec :

- Une communication pour tous : Une affiche et des supports conçus pour être lisibles par le plus grand nombre.
- Une programmation engagée : Des spectacles de sensibilisation au handicap proposés dans 8 communes, prouvant que l'accessibilité est aussi un formidable vecteur d'émotion et de partage culturel.

VERSION PROJET

Musée de la Bataille de Fromelles

Le musée de la Bataille de Fromelles a ouvert en 2014.
Depuis bientôt 12 ans, le musée se rend le plus accessible possible à tous les publics.

En 2025, le musée a maintenu des actions mises en place depuis plusieurs années.
2 visites guidées en LSF :

- Une pour les Journées Européennes de l'Archéologie
- Une pour les commémorations de l'Armistice du 11 novembre.

A l'occasion de la fin de l'exposition temporaire « Soldat blessé, soldat sportif : itinéraire d'une reconstruction » en février 2025, une guide sourde a effectué 3 visites guidées en LSF interprétées en français. Cette exposition parlait du handicap et de l'handisport.
Dans les groupes il y avait des personnes sourdes et des personnes entendantes.
Les visites guidées ont rassemblé au total 28 personnes dont 10 personnes sourdes ou malentendantes.

L'exposition temporaire de l'année 2025 était : « Graff & Guerre ».
Elle montrait des œuvres de street art et des graffitis qui parlaient de la guerre.
Ce sont des œuvres que l'on trouve sur des murs ou au sol dans la rue.
Pour cette exposition, une audiodescription a été réalisée par le musée.
Elle était accessible par smartphone et les pistes audio s'enchaînaient automatiquement.
Les retours des usagers ont été positifs.

Le musée travaille actuellement à la création d'une nouvelle audiodescription de l'exposition ainsi que des vidéos explicatives en Langue des Signes Française.
Le 20 octobre 2025, des personnes concernées par ces handicaps sont venues en visite au musée pour aider l'équipe.
Ensemble, ils ont réfléchi aux contenus et aux meilleurs outils pour réaliser ce projet.

VERSION PROJET

La C’art : la carte qui donne accès aux structures culturelles

La C’ART est un pass qui facilite l’accès à 15 musées pour tous.
Exemples : le musée du LaM à Villeneuve d’Ascq, le musée de la Bataille de Fromelles, la Villa Cavrois à Croix…
Depuis mai 2025, la Métropole Européenne de Lille a élargi ses actions pour renforcer sa démarche d’accessibilité.

Un Pass C’ART gratuité duo (Invalidité) a été créé.
Les titulaires d’une carte mobilité inclusion (CMI) avec mention Invalidité ou d’une Carte Européenne du Handicap peuvent accéder en illimité à la formule gratuite, pour eux et leur accompagnant. Le pass n’a plus de date d’expiration, et un justificatif en cours de validité (moins de 6 mois) suffit pour en bénéficier.

Chiffres clés en 2025 :
69 : le nombre de pass C’ART gratuité duo (invalidité) délivrés
189 : le nombre d’entrées faites avec le pass C’ART gratuite duo (invalidité)

VERSION PROJET

Engagement dans les réseaux nationaux

GT-RAVI

Depuis plusieurs années, la Métropole Européenne de Lille (MEL) participe au réseau GT-RAVI.
GT-RAVI veut dire « groupe de travail du réseau des référents accessibilité des villes inclusives ».

Il s'agit d'un réseau national qui permet d'informer et d'échanger sur les bonnes actions en faveur de l'accessibilité.

Chaque année, le réseau se réunit pour travailler sur des sujets précis.

En 2025, l'évènement s'est déroulé à Lyon le 12 et 13 juin. 20 collectivités de toute la France se sont réunies pour travailler ensemble. Les sujets évoqués étaient :

- Accessibilité des sites patrimoniaux
- Accessibilité pendant les travaux en voirie (contribution de la MEL)
- Référentiel de connaissances pour les élus (contribution de la MEL)

Les documents produits dans ces ateliers peuvent être consultés sur le site internet du CEREMA[1].

VERSION PROJET

[1] *Le CEREMA est le centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement.*
Lien vers le site : Restitution des 12e ateliers participatifs du réseau des Référents accessibilité des villes inclusives (GT-Ravi) | Cerema

ANNEXES

Évolution de l'accessibilité en chiffres

HANDIPOLE	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Nombre de voyages	146 039	146 671	147 681	143 586	142 119	139 942	133 337	81 556	120 376	133 534	138 087	138 862	133 737

Commission d'accès HANDIPOLE	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Nombre de dossiers étudiés	451	408	540	543	523	545	528	369	320	377	363	332	395
Nombre d'accords	286	256	337	334	318	351	358	328	320	373	363	332	394
Nombre de refus	51	25	27	28	15	12	12	41	0	4	0	0	1

VERSION PROJET

Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131451-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

Pour rendu exécutoire

A Lille, le 14 oct. 2026

Le Président de la Métropole Européenne de Lille
Pour le Président
Le Directeur

Arnaud FICOT

26-C-0146

Séance du vendredi 9 octobre 2026

DELIBERATION DU CONSEIL

LOOS -

AIDE ECONOMIQUE AU DEVELOPPEMENT GRANDES ENTREPRISES - ENTREPRISE HORIBA - SUBVENTION

Vu l'article L.1511-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

Vu le Schéma Régional de Développement Économique, d'Innovation et d'Internationalisation (SRDEII) de la Région Hauts-de-France adopté par délibération N° 2022.01821 du Conseil Régional du 8 décembre 2023 ;

Vu la délibération n° 23-C-0086 du Conseil du 14 avril 2023 approuvant les orientations du SDRDEII ;

Vu la délibération N° 2023.01091 du Conseil Régional du 22 juin 2023 relative à l'adoption des cadres généraux d'intervention des aides économiques ;

Vu la délibération n° 2023.01980 du Conseil régional du 15 décembre 2023, adoptant la convention de partenariat relative au financement des entreprises entre la Région et la MEL ;

Vu le régime cadre exempté n° SA.111723 d'aides à la recherche, au développement et à l'innovation, adopté sur la base du règlement général d'exemption par catégorie n° 651/2014 de la Commission européenne, publié au JOUE du 26 juin 2014, modifié par le règlement n° 2023/1315 du 23 juin 2023 publié au JOUE du 31 aout 2023 ;

Vu la demande d'aide du bénéficiaire HORIBA réceptionnée le 28 mai 2026 ;

I. Exposé des motifs

a. Description des objectifs

Par délibération n° 21 C 0056 du 19 février 2021, le Conseil métropolitain a adopté le Projet Stratégique de Transformation Économique du Territoire qui fixe la stratégie de la MEL en matière de Développement économique, et notamment le soutien au développement des TPE - PME du territoire.

C'est dans ce cadre que la Métropole européenne de Lille (MEL) accompagne les entreprises locales, qui portent des projets de développement, créateurs de valeur ajoutée et d'emploi, ou s'engageant dans la transition écologique, pour un territoire plus fort et plus durable.

Horiba France est la filiale française du groupe japonais HORIBA, spécialisé dans les solutions de mesure et d'analyse pour les secteurs de l'environnement, de la santé, de l'énergie et de l'industrie. L'entreprise développe et commercialise des équipements de haute technologie destinés notamment aux laboratoires, à l'automobile et au contrôle des émissions.

Présente en France à travers plusieurs sites et activités, Horiba France accompagne les acteurs publics et privés dans leurs projets d'innovation et de transition technologique. Le groupe se distingue par une forte capacité de recherche et développement ainsi qu'une expertise reconnue à l'international dans les instruments scientifiques et industriels. Elle emploie 195 personnes sur le site de Loos et réalise un chiffre d'affaires de 110 millions d'euros.

L'entreprise porte un projet stratégique ambitieux de développement afin de conserver sa compétitivité et sa position de leader. Il comporte deux axes : le développement de capteurs intelligents et le développement d'une nouvelle génération de spectroscopes Raman®.

Le projet de l'entreprise représente un cout total de 20,79 millions d'euros d'investissements dont 7,56 millions d'euros d'équipements et 13,23 millions d'euros de coûts de fonctionnement de Recherche et Développement (R&D).

b. Modalités du partenariat

La MEL est sollicitée pour accompagner le présent projet sur les investissements R&D à hauteur de 1 million d'euros au titre du dispositif "Aide au Développement des Grandes Entreprises" sur une base subventionnable de 6 666 666,67 € HT, soit un taux de participation MEL de 15 %. La Région Hauts-de-France est également sollicitée pour un soutien de 1 million d'euros sur la même assiette de dépenses subventionnables. Une convention d'intervention conjointe sera conclue avec la Région Hauts-de-France pour permettre le financement complémentaire de cette opération.

À noter que ce projet va également bénéficier d'un accompagnement de la part de l'Etat à hauteur de 2 millions d'euros au titre du programme "France 2030" sur la partie fonctionnement du projet.

Ce projet va permettre de consolider les emplois déjà existants et la création de 65 nouveaux postes est envisagée.

En cas d'acceptation par la MEL, la présente aide fera l'objet d'une convention relative aux modalités d'attribution de cette aide.
Si le bénéficiaire de l'aide n'a pas sollicité la signature de la convention dans un délai de 18 mois à compter du caractère exécutoire de la délibération, la présente décision d'octroi de l'aide deviendra caduque de plein droit.

Accusé certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131451-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

II. Dispositif décisionnel

Par conséquent, la commission principale Dév. Economique, Emploi, Recherche, Parcs d'activité, NTIC consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) de soutenir le projet HORIBA ;

2) d'accorder une subvention d'un montant de 1 000 000 € pour soutenir le projet repris à l'alinéa précédent ;

3) d'autoriser le Président ou son représentant délégué à signer la convention à intervenir avec HORIBA ;

4) d'imputer les dépenses d'un montant de 1 000 000 € aux crédits inscrits au budget général en section investissement.

Résultat du vote : ADOPTÉ À LA MAJORITÉ

Les groupes Action et projets pour la métropole et Rassemblement citoyen s'étant abstenus. M. Hakim KHITER, Mme Myriam CAU, M. Lucas FOURNIER, Mme Lahouaria ADDOUCHE, M. Dalil DIAB, Mme Fatima BENSLIMAN, M. Florian VERTRIEST, M. Mehdi MASSROUR, Mme Khadija GORWA-GHOMARI, M. Roland d'ARGY, M. Patrick KOLEBACKI, M. Nicolas BOUCHE, Mme Héloïse GERBER, M. Cyprien RICHER, M. Louis Pascal LEBARGY, Mme Béatrice PROUVOST, M. Justin LONGUENESSE, M. Mathieu VALET, M. Bastien VERBRUGGHE, M. Eddy GOEDEHAUD s'étant abstenus.
Le groupe Métropole écologiste citoyenne et solidaire ayant voté contre. Mme Tahina BOTTON, M. David GUIRAUD, M. Ugo BERNALICIS, M. Samir OUANES, Mme Camir KERIFA, M. Nassim SIDHOUM, Mme Julie GARCIA, M. Valentin MARTIN, M. Eddie JACQUEMART, M. Eric BOCQUET, M. Fabien PIQUEMAL n'ayant pas pris part au vote.

AIDE AU DEVELOPPEMENT DES GRANDES ENTREPRISES HORIBA

HORIBA

PRÉSENTATION DE L'ENTREPRISE

Commune : Loos

Activité : Fabrication d'instrumentation scientifique et technique

Statut juridique : SASU

Effectifs actuels : 170 CDI ETP

CA+ fonds propres : 109 711 695 € / 67 051 556 €

Structure capitalistique :

Appartenance à un groupe : [X] oui [ ] non

Le groupe japonais HORIBA est un leader mondial des solutions de mesure et d'analyse pour les secteurs de l'automobile, de l'environnement, de la santé, de l'énergie et de la recherche scientifique. Présent dans plus de 25 pays, il réalise un chiffre d'affaires annuel de plus de 2 Mds€ et emploie environ 8 000 collaborateurs dans le monde.

Affiliation à un pole d'excellence : Eurasanté

PLAN D'INVESTISSEMENT	
BESOINS	Euros
Investissements matériels et immatériels	20 798 000
TOTAL DES BESOINS	20 798 000

RESSOURCES	
Apport de l'entreprise	16 798 000
Prêts bancaires	
Financements Etat	2 000 000
MEL	1 000 000
Région	1 000 000
Autres (BPI...)	
TOTAL DES RESSOURCES	20 798 000

PRÉSENTATION DU PROJET

HORIBA investit sur son site de Loos pour développer une nouvelle génération de solutions d'analyse intégrant l'intelligence artificielle : SpectrAI France . Le projet combine le développement de capteurs intelligents pour l'industrie (pharmacie, énergie, semi-conducteurs, environnement) et d'une nouvelle gamme de microscopes Raman conçus et fabriqués à Loos. L'objectif est de conforter le leadership mondial du groupe tout en pérennisant les activités de R&D et de production sur le territoire métropolitain. Le projet soutient le développement de marchés d'avenir (santé, environnement, transition technologique) et contribue au renforcement de l'écosystème régional d'innovation grâce à ses partenariats avec les acteurs académiques et de la recherche.

Investissements prévus : 20,79 M€
Base subventionnable : 6,66 M€
Emplois créés escomptés : 65
Politique publique : Santé, matériaux, technologies
Aide envisagée et modalités de versement : Aide développement grande entreprise sous la forme d'une subvention 1 M€ (Région 1M€, État 2M€)
L' aide globale de la MEL représente **15 % du plan de financement (assiette subventionnable)**

HORIBA

HORIBA

MEL

SCORING FINANCIER

0	Excellente
1	Bonne
2	Satisfaisante
3	Intermédiaire
4	Fragile
5	Risquée

2,3

ANALYSE FINANCIERE

La situation financière d'HORIBA France apparaît globalement solide. L'entreprise dispose de 67 M€ de fonds propres et ne présente quasiment pas d'endettement bancaire, ce qui lui confère une forte autonomie financière et une capacité importante à financer ses projets. Les indicateurs de rentabilité ressortent en revanche à un niveau modéré. Ce constat doit être relativisé compte tenu du modèle économique d'HORIBA, fortement orienté vers la recherche et développement, qui nécessite des investissements et des dépenses importantes avant la génération de revenus futurs. Les résultats financiers reflètent donc davantage un effort soutenu d'innovation qu'une fragilité structurelle.
En conséquence, l'entreprise présente un profil rassurant pour la conduite du projet : elle bénéficie d'une assise financière robuste, d'une forte capacité d'autofinancement (15,5 M€) et d'un recours très limité à la dette, tout en portant un programme stratégique destiné à renforcer sa compétitivité et son positionnement technologique à long terme

SCORING ESG

Nom d'entreprise : **Horiba france sas**
Secteur : Autre
Effectif : 250 à 499
Date d'évaluation : 26/06/2026 à 12:02

Environnement	65/100
Collaborateur.rice.s	75/100
Territoire	31/100
Gouvernance	66/100



PRECONISATIONS

Le diagnostic ESG met en évidence de bonnes performances en matière de collaborateurs, d'environnement et de gouvernance, mais des marges de progression sur l'ancrage territorial. Les principaux axes d'amélioration concernent la formalisation d'une politique d'achats responsables, le renforcement des partenariats avec l'écosystème local et la poursuite des actions en faveur de la mixité dans les métiers scientifiques et techniques. Ces leviers apparaissent cohérents avec le positionnement d'HORIBA, fortement orienté vers la R&D et l'innovation

Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131447-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

Pour rendu exécutoire

A Lille, le 14 oct. 2026
Le Président de la Métropole Européenne de Lille
Pour le Président
Le Directeur

Arnaud FICOT

26-C-0147

Séance du vendredi 9 octobre 2026

DELIBERATION DU CONSEIL

FONDS FE2T 2 - FONDS ENTREPRENEURIAL TERRITORIAL DE TRANSFORMATION - SOUSCRIPTION AU FONDS

Vu les articles L.4211-1 et L5217-2 du code général des collectivités territoriales, autorisant la métropole à participer au capital des sociétés de capital-investissement, des sociétés de financement interrégionales ou propres à chaque région, en complément de la région et dans le cadre d'une convention signée avec celle-ci ;

I. Exposé des motifs

Acteur historique du financement des entreprises régionales, le groupe IRD accompagne depuis 1990 le développement des PME (Petite et Moyenne Entreprise) et ETI (Entreprise de Taille Intermédiaire) grâce à ses différents véhicules d'investissement, notamment Nord Création, Nord Croissance et IRD Entrepreneurs. Au-delà de son apport financier, le groupe mobilise également son réseau de dirigeants et d'experts afin d'accompagner les entreprises dans leurs projets de croissance et de transformation.

Dans cette dynamique, le groupe IRD a créé en 2021 le fonds FE2T, destiné à accompagner les PME et ETI stratégiques dont le chiffre d'affaires est généralement supérieur à 20 millions d'euros et engagées dans des transformations structurantes de leur modèle économique. Ce fonds vise notamment à soutenir les projets de transition liés à la responsabilité sociétale des entreprises, à la transformation numérique, à l'innovation, à l'évolution des modes de gouvernance ou encore aux ruptures technologiques. Son ambition est également de contribuer au maintien des centres de décision et des sièges sociaux en Région Hauts-de-France.

La première génération du fonds, dont la période d'investissement couvre la période du 1er décembre 2021 au 1er décembre 2026, a permis la réalisation de neuf investissements (dont deux sur la métropole), pour un montant global de 56 millions d'euros. Les entreprises accompagnées, implantées en Région Hauts-de-France et dans les territoires limitrophes, représentent un potentiel de plus de 6 700 emplois soutenus.

Au regard des résultats obtenus, le groupe IRD a engagé la constitution d'une seconde génération du fonds, dénommée FE2T 2, et sollicite à ce titre le renouvellement de la participation de la Métropole européenne de Lille.

Le fonds FE2T 2 vise un objectif de collecte de 120 millions d'euros. À ce jour, 51 millions d'euros d'engagements ont d'ores et déjà été réunis, dont 15 millions

d'euros apportés par le groupe IRD. La Région Hauts-de-France, partenaire du dispositif depuis son origine, a confirmé sa participation à hauteur de 7 millions d'euros dans une première phase. Conformément aux dispositions des articles L.214-159 et suivants du Code monétaire et financier, la part des souscriptions publiques demeurera inférieure à 50 % de l'actif du fonds.

La participation de la MEL s'inscrit dans le cadre de l'article L.4211-19 du Code général des collectivités territoriales, qui autorise les communes et leurs groupements à souscrire des parts dans un fonds commun de placement à risques à vocation régionale ou interrégionale, en complément de l'intervention régionale et dans le cadre d'une convention conclue avec celle-ci.

À cet effet, la MEL interviendra sous réserve du vote par la Région d'une délibération l'y autorisant, et d'une convention à intervenir entre la Région Hauts-de-France, la Métropole européenne de Lille et la société de gestion IRD, autorisant et encadrant la participation de la MEL au fonds FE2T 2.

Le fonds FE2T 2 interviendra en fonds propres et quasi-fonds propres auprès d'entreprises non cotées disposant d'un modèle économique établi, présentant un potentiel avéré de création de valeur et réalisant, de préférence, un chiffre d'affaires supérieur à 20 millions d'euros. Les interventions seront comprises entre 4 millions d'euros et 12 millions d'euros par entreprise, avec la possibilité de mobiliser des co-investissements pour les opérations de montant supérieur. Le fonds a vocation à accompagner entre 10 et 15 entreprises pour un investissement moyen de l'ordre de 8 millions d'euros.

Le dispositif conserve une approche généraliste et demeure ouvert à l'ensemble des secteurs d'activité. Son périmètre d'intervention couvre la Région Hauts-de-France, la métropole ainsi que les régions limitrophes.

Dans ce cadre, il est proposé que la Métropole européenne de Lille participe au fonds FE2T 2 à hauteur de 4 millions d'euros, correspondant à la souscription de 4 000 parts d'une valeur nominale unitaire de 1 000 €.

Conformément aux dispositions du règlement du fonds, la souscription sera formalisée par la signature d'un bulletin de souscription portant sur la totalité de l'engagement. Les versements interviendront selon le calendrier d'appels de fonds établi par la société de gestion. Une première libération, représentant en principe 1 % du montant souscrit, sera réalisée à la souscription.

Les versements complémentaires feront ensuite l'objet d'appels de fonds successifs pouvant représenter entre 1 % et 20 % du montant souscrit en fonction des besoins liés aux investissements réalisés.

Dans l'hypothèse où la souscription de la MEL interviendrait postérieurement à la première clôture des souscriptions du fonds, une prime d'égalisation serait due

Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131447-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

conformément aux dispositions de l'article 8.2.1 du règlement. Cette prime, calculée sur la base des appels de fonds déjà réalisés et du rendement de référence applicable au fonds, viendrait s'ajouter à l'engagement de 4 millions d'euros. Pour une souscription réalisée au plus tard le 31 décembre 2026, son montant total est estimé à moins de 10 000 €.

Le fonds est constitué pour une durée de dix ans, pouvant être prorogée à deux reprises pour une durée d'un an. La période d'investissement est fixée à cinq ans à compter de la première clôture des souscriptions, avec une possibilité de prolongation d'un an, avant l'entrée dans une phase de désinvestissement. Les résultats nets du fonds seront distribués aux souscripteurs conformément aux modalités prévues par son règlement.

La société de gestion poursuivra l'objectif de céder l'ensemble des participations du portefeuille avant le terme du fonds. Les souscripteurs seront ainsi amenés à percevoir des distributions au fur et à mesure des opérations de cession réalisées, puis le solde des produits lors de la liquidation du fonds.

II. Dispositif décisionnel

Par conséquent, la commission principale Dév. Economique, Emploi, Recherche, Parcs d'activité, NTIC consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) d'autoriser le Président ou son représentant délégué à signer la convention contractualisée avec la Région Hauts-de-France et le gestionnaire du Fonds IRD Gestion, sous réserve du vote par la Région d'une délibération l'y autorisant ;

2) de participer au Fonds FE2T 2 géré par l'IRD Gestion ;

3) d'approuver les dispositions du projet de règlement intérieur du Fonds FE2T annexé à la présente délibération ;

4) d'autoriser le Président ou son représentant délégué :

- à signer le bulletin de souscription au Fonds FE2T 2 pour un montant total de 4 000 000 € représentant 4000 parts à la valeur nominale unitaire de 1000 €, qui seront versés au dépositaire du Fonds, CACEIS BANK au fur et à mesure des appels de fonds, majorés d'une éventuelle prime de souscription d'un montant maximum de 10 000 € pour une souscription à intervenir au plus tard le 31 décembre 2026 ;

- à procéder à une libération progressive des fonds sur appels de la société de gestion sur une période de 5 ans (renouvelable sur une année) ;

Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131447-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

5) d’imputer les dépenses d’un montant de 4 000 000 € TTC aux crédits inscrits au budget général en section investissement.

Résultat du vote : ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ DES SUFFRAGES EXPRIMÉS

Monsieur Olivier CANDELIER n'ayant pas pris part au débat ni au vote étant en situation de conflit d'intérêts. Mme Tahina BOTTON, M. David GUIRAUD, M. Hakim KHITER, Mme Myriam CAU, M. Lucas FOURNIER, Mme Lahouaria ADDOUCHE, M. Dalil DIAB, M. Ugo BERNALICIS, Mme Fatima BENSLIMAN, M. Samir OUANES, Mme Camir KERIFA, M. Mehdi MASSROUR, Mme Khadija GORWA-GHOMARI, M. Nassim SIDHOUM, Mme Julie GARCIA, M. Patrick KOLEBACKI, M. Valentin MARTIN n'ayant pas pris part au vote. M. Florian VERTRIEST s'étant abstenu.

REGLEMENT

FE2T 2
Fonds Entrepreneurial Territorial de Transformation 2

Fonds Professionnel de Capital Investissement – Art. L.214-160 du Code monétaire et financier

Document de travail

SOMMAIRE

ARTICLE 1 – DENOMINATION 4
ARTICLE 2 – FORME JURIDIQUE ET CONSTITUTION DU FONDS 4
ARTICLE 3 – OBJET 5
ARTICLE 4 – ORIENTATION DE GESTION 5
ARTICLE 5 – PARTS DE COPROPRIETE 18
ARTICLE 6 – MONTANT MINIMAL DE L'ACTIF 21
ARTICLE 7 – DUREE DU FONDS – PERIODE D'INVESTISSEMENT 22
ARTICLE 8 – SOUSCRIPTION DES PARTS 22
ARTICLE 9 – RACHAT DES PARTS 28
ARTICLE 10 – TRANSFERT DE PARTS – AGREMENT – PREEMPTION 28
ARTICLE 11 – DISTRIBUTIONS – REMPLOI 33
ARTICLE 12 – REGLES DE VALORISATION ET CALCUL DE LA VALEUR LIQUIDATIVE 36
ARTICLE 13 – COMPTABILITE 37
ARTICLE 14 – DOCUMENTS D'INFORMATION 37
ARTICLE 15 – GOUVERNANCE DU FONDS – COMITE CONSULTATIF 39
ARTICLE 16 – LA SOCIETE DE GESTION 43
ARTICLE 17 – LE DEPOSITAIRE 51
ARTICLE 18 – LE COMMISSAIRE AUX COMPTES 51
ARTICLE 19 – LE DELEGATAIRE ADMINISTRATIF ET COMPTABLE 51
ARTICLE 20 – LE DELEGATAIRE FINANCIER 51
ARTICLE 21 – AUTRES ACTEURS 51
ARTICLE 22 – FRAIS DE GESTION 52
ARTICLE 23 – FRAIS DE TRANSACTION 54
ARTICLE 24 – FRAIS DE CONTENTIEUX 55
ARTICLE 25 – FRAIS PRELIMINAIRES 55
ARTICLE 26 – FUSION – SCISSION 55
ARTICLE 27 – PRE-LIQUIDATION 56
ARTICLE 28 – DISSOLUTION 57
ARTICLE 29 – LIQUIDATION 57
ARTICLE 30 – INDEMNISATION 58
ARTICLE 31 – CONSULTATION DES PORTEURS DE PARTS – MODIFICATION DU REGLEMENT 60
ARTICLE 32 – CONTESTATION – ELECTION DE DOMICILE 62

Document de travail

AVERTISSEMENT

Le Fonds n'est pas soumis à l'agrément de l'Autorité des Marchés Financiers (l'« **AMF »**) et peut adopter des règles d'investissement dérogatoires aux fonds agréés.

Nous attirons votre attention sur le fait que les parts de ce Fonds ne peuvent être souscrites ou acquises que par des investisseurs avertis (article 423-49 du Règlement Général AMF) relevant de l'une des catégories d'investisseurs suivantes :

1. les investisseurs mentionnés à l'article L. 214-160 du CMF ;
2. les investisseurs dont la souscription initiale est supérieure ou égale à 100.000 euros ;
3. les investisseurs, personnes physiques et morales, dont la souscription initiale est d'au moins 30.000 euros et répondant à l'une des trois conditions suivantes :
   a) ils apportent une assistance dans le domaine technique ou financier aux sociétés non cotées entrant dans l'objet du Fonds en vue de leur création ou de leur développement,
   b) ils apportent une aide à la société de gestion du fonds professionnels de capital investissement en vue de rechercher des investisseurs potentiels ou contribuent aux objectifs poursuivis par elle à l'occasion de la recherche, de la sélection, du suivi, de la cession des investissements,
   c) ils possèdent une connaissance du capital investissement acquise en qualité d'apporteur direct de fonds propres à des sociétés non cotées ou en qualité de souscripteur soit dans un FCPR ne faisant pas l'objet de publicité et de démarchage, soit dans un fonds professionnel spécialisé soit dans un FPCI, soit dans une société de capital risque non cotée.
1. À tous autres investisseurs dès lors que la souscription ou l'acquisition est réalisée en leur nom et pour leur compte par un prestataire de services d'investissement agissant dans le cadre d'un service d'investissement de gestion de portefeuille, dans les conditions fixées au I de l'article L. 533-13 du code monétaire et financier et à l'article 314-11.

ci-après dénommés les « **Investisseurs Avertis** »

Les seuils mentionnés ci-dessus ne sont pas applicables aux dirigeants, salariés ou personnes physiques agissant pour le compte de la Société de gestion ainsi qu'à la Société de gestion elle-même.

Toute personne qui souscrit ou acquiert des parts du Fonds ne peut les céder ou transmettre ses parts qu'à d'autres investisseurs appartenant à l'une des catégories précitées dans les modalités et conditions prévues par le règlement.

Document de travail

IL EST CONSTITUÉ

Un fonds professionnel de capital investissement régi par les articles du sous-paragraphe 2 de la sous-section 3, section 2, chapitre IV, titre Ier du Livre II du code monétaire et financier (le « **CMF** »), et ses textes d'application, ainsi que par le présent règlement (le « **Règlement** »).

À L'INITIATIVE DE :

IRD INVEST, société par actions simplifiée, immatriculée au RCS de Lille sous le numéro 830 136 917, agréée par l'AMF sous le numéro GP-17000017.
Ci- après la « Société de gestion »

QUI A DÉSIGNÉ :

CACEIS Bank, immatriculée au RCS de Paris sous le numéro 692 024 722.
Ci- après le « Dépositaire ».

TITRE I – PRESENTATION GENERALE

ARTICLE 1 – DENOMINATION

Le présent FPCI (le « **Fonds** »), a pour dénomination :

FE2T 2
Fonds Entrepreneurial Territorial de Transformation 2

Cette dénomination est suivie des mentions suivantes : « Fonds Professionnel de Capital Investissement - article L. 214-160 du CMF ».

Société de gestion :

IRD INVEST
Siège social : 40, rue Eugène Jacquet, Marcq-en-Barœul (59700)
N° d'agrément : GP- 17000017

Dépositaire :

CACEIS Bank
89-91 rue Gabriel Péri
92120 MONTROUGE

ARTICLE 2 – FORME JURIDIQUE ET CONSTITUTION DU FONDS

Le Fonds est une copropriété d'instruments financiers et de dépôts autorisés par l'article L 214-8 du CMF. N'ayant pas de personnalité morale, la Société de gestion représente le Fonds à l'égard des tiers conformément aux dispositions de l'article L. 214-8-8 du CMF.

Le Dépositaire établit une attestation de dépôt pour le Fonds mentionnant expressément le nom du Fonds et précisant les montants versés en numéraire dès lors qu'il a réuni un montant minimum de trois cent mille (300.000) euros (article D.214-6 du CMF).

Document de travail

La date de déclaration du Fonds à l'AMF constitue la date de constitution du Fonds (ci-après « Constitution »).

ARTICLE 3 – OBJET

L'objet principal du Fonds est d'investir directement ou indirectement dans des entreprises dont les titres ne sont admis aux négociations ni sur un marché réglementé d'instruments financiers français ou étranger, ni sur un marché non réglementé d'instruments financiers d'un Etat qui n'est pas partie à l'accord sur l'Espace économique européen.

TITRE II – DESCRIPTION DES INVESTISSEMENTS

ARTICLE 4 – ORIENTATION DE GESTION

4.1 Objectif et stratégie d'investissement du Fonds

4.1.1 Objectif de gestion

La gestion du Fonds est orientée vers la recherche de plus-values sur les capitaux investis dans le cadre de prises de Participations dans des Entreprises qui ont leur siège social ou leur activité principale situés dans les Régions Hauts de France, régions limitrophes (Normandie, Grand-Est et Ile-de-France), dans toutes les autres régions du territoire français dans la limite de 15% du MTS, et accessoirement en Belgique. Le Fonds n'effectuera pas d'investissement dans des sociétés en difficulté, c'est-à-dire faisant l'objet de l'une des procédures collectives visées au livre VI du Code de commerce.

Le Fonds adoptera une politique de suivi d'indicateurs sociaux et environnementaux conforme à l'article 8 du Règlement (EU) 2019/2088 du Parlement Européen et du Conseil du 27 novembre 2019 sur les publications durabilité dans le secteur des services financiers (« SFDR »). La gestion du Fonds prendra en considération des critères environnementaux et/ou sociaux, ou des objectifs d'investissement durable dans les décisions d'investissement : il fera ainsi la promotion de caractéristiques sociales et/ou environnementales et investira dans des entreprises respectant des pratiques de bonne gouvernance. Toutefois, ces critères ne constitueront pas un facteur prépondérant dans ces prises de décisions. Le Fonds s'efforcera en tout état de cause d'accompagner les participations dans la progression du respect des critères environnementaux et sociaux.

La gestion du Fonds tiendra également compte des externalités positives sur le territoire.

Le Fonds est ainsi soumis aux risques de durabilité qui constituent un élément important de la stratégie d'investissement. Ces risques peuvent avoir un impact significatif sur le rendement du Fonds.

Document de travail

La Société de gestion reconnaît que certains des souscripteurs du Fonds peuvent être soumis à la Règlementation SFDR et à la réglementation issue du règlement (EU) 2020/852 dit règlement Taxonomie. La Société de gestion s'engage à fournir aux Porteurs de Parts concernés toute information obligatoire requise dans le cadre des réglementations Taxonomie et SFDR, dans la mesure où cela lui serait applicable : (i) qualification du fond et s'il est article 8 ou 9 du règlement SFDR, les informations applicables concernant les caractéristiques / objectifs environnementaux et ou sociaux, l'évaluation relative au DNSH (Do not significant Harm), et aux pratiques de bonne gouvernance , (ii) les Principales Incidences Négatives (ou PAI, Principal Adverse Impacts en anglais) pour lesquels des données estimées sont acceptées uniquement en l'absence effective de données réelles, ainsi que (iii) le pourcentage d'alignement à la Taxonomie.

4.1.2 Stratégie d'investissement

4.1.2.1 Stratégies utilisées

4.1.2.1.1 Stades et secteurs d'investissement

Le Fonds a pour objet d'intervenir en fonds propres ou quasi-fonds propres dans des opérations de capital développement, de capital transmission avec ou sans effet de levier ou de rachat de titres dans des Entreprises, pour l'essentiel non cotées, exerçant dans tous les secteurs économiques.

4.1.2.1.2 Cibles d'investissement

Le Fonds a vocation à investir dans des PME et ETI, ayant un chiffre d'affaires établi et de préférence supérieur à 20 millions d'euros, et, après analyse, une perspective de création de valeur tangible.

La qualité de l'équipe de management, l'analyse du modèle économique, et les perspectives de croissance seront des critères clés de sélection.

4.1.2.1.3 Plafond d'investissement en titres cotés

Dans les limites autorisées par la réglementation, le Fonds pourra réaliser des investissements dans des sociétés de faible capitalisation dont les titres sont négociés sur un marché réglementé et pourra investir dans des titres de sociétés cotées sur un marché organisé non réglementé (tels qu'Euronext Growth, Euronext Access), étant toutefois précisé que ces opérations porteront exclusivement sur des retraits de cote (opérations type *private investment in public equity* – PIPE – ou *public to private* – PtoP).

4.1.2.1.4 Montant unitaire des investissements

L'investissement dans chaque Entreprise sera par principe supérieur à cinq millions (5.000.000) d'euros - et en toutes hypothèses - supérieur à quatre millions d'euros (4.000.000 €), et ne pourra excéder 10 % du MTS, sauf Avis Favorable du Comité Consultatif conformément au **4.1.2.1.6,** le cas échéant pouvant être répartis sur plusieurs tours d'investissement.

4.1.2.1.5 Réinvestissements en suite d'un désinvestissement

La Société de gestion ne peut réinvestir que la plus-value réalisée dans le cadre de cessions de ses participations, soit, au cours de la Période d'investissement, dans le cadre d'investissements dans des Entreprises du portefeuille ou dans des Entreprises dans lesquelles le Fonds ne détient aucune Participation, soit, à tout moment, pour réaliser un investissement complémentaire dans une Entreprise du portefeuille.
En tout état de cause, les montants totaux investis par le Fonds ne peuvent excéder 115 % du MTS.

4.1.2.1.6 Division des risques

Document de travail

Les investissements du Fonds pour une seule et même Entreprise et ses Filiales (hors opérations éventuelles de build-up et hors syndication) sont en principe réalisés en une ou plusieurs fois dans la limite de dix (10) % du montant total des souscriptions des parts de catégorie A, de catégorie A' et de catégorie B, souscrites à la date de l'investissement ou du réinvestissement concerné ; toutefois, cette limite est portée à quinze (15) % du MTS en cas d'Avis Favorable du Comité Consultatif rendu dans les conditions indiquées à l'article 15.

4.1.2.2 Catégorie d'actifs entrant dans la composition de l'actif du Fonds

La Société de gestion investira l'actif du Fonds dans tout actif qu'un Fonds Professionnel de Capital Investissement est autorisé à détenir. Toutefois, le Fonds ne peut pas investir dans tout autre fonds d'investissement, à l'exception des investissements dans des fonds monétaires ou autres instruments négociables à court terme dans le cadre de la gestion de la trésorerie du Fonds.

Pour les besoins du placement des (i) sommes collectées dans l'attente de leur investissement dans des actifs éligibles aux quotas juridiques et fiscaux d'investissement définis au **Titre II 4.3** et (ii) de sommes en attente de distribution, y compris de l'actif de remploi, le Fonds pourra investir dans des parts ou actions (i) d'OPCVM, (ii) à la stratégie monétaire/obligataire, (iii) négociable à court terme et (iii) seulement dans le cadre de sa gestion de trésorerie.

4.2 Emprunts d'espèces

Le Fonds pourra procéder à des emprunts d'espèces auprès d'établissements bancaires dans la limite de dix (10) % de son actif.
Par exception à ce qui précède, cette limite ne s'appliquera pas à la mise en place de Crédit-Relais ou equity bridge qui pourront être mis en place, et qui consisteraient à pré-financer à court terme les appels de fonds dans les conditions de l'article 16.2.

Dans tous les cas et conformément à la règlementation, l'endettement du Fonds ne peut excéder au total 30% de l'actif net.

4.3 Règles d'investissement : quotas juridique et fiscaux d'investissement

4.3.1 Quotas juridiques d'investissement

Conformément aux dispositions des articles L. 214-28 et L. 214-160 du CMF, et sous réserve de contraintes plus strictes prévues aux articles 4.1 et 4.2 ci-dessus, les actifs du Fonds doivent être constitués pour cinquante (50) % au moins de titres participatifs ou de titres de capital de sociétés, ou donnant accès au capital de sociétés, qui ne sont pas admis aux négociations sur un Marché, ainsi que des parts de SARL, ou de sociétés dotées d'un statut équivalent dans leur État de résidence.

L'actif peut également comprendre :

- dans la limite de quinze (15) %, des avances en compte courant pour la durée de l'investissement réalisé, dans des sociétés dans lesquelles le Fonds détient une Participation et remplissant les conditions pour être retenues au quota d'investissement de cinquante (50) % ;
- des droits représentatifs d'un placement financier dans une entité constituée en France ou à l'étranger dont l'objet principal est d'investir directement ou indirectement dans des sociétés dont les titres de capital ne sont pas admis sur un Marché, à concurrence du pourcentage d'investissement direct ou indirect de l'actif de l'entité concernée dans des sociétés éligibles à ce même quota ;

Document de travail

- dans la limite de vingt (20) % de son actif, des titres de capital, ou donnant accès au capital, admis aux négociations sur un Marché d'un État partie à l'accord sur l'Espace Économique Européen, émis par des sociétés dont la capitalisation boursière est inférieure à cent cinquante (150) millions d'euros. La capitalisation boursière est évaluée selon la moyenne des cours d'ouverture des soixante jours de bourse précédant celui de l'investissement. Un décret détermine les modalités d'application de cette évaluation notamment en cas de première cotation ou d'opération de restructuration d'entreprises ;
- pendant une durée de cinq (5) ans à compter de leur admission, des titres détenus par le Fonds qui ont été admis aux négociations sur un Marché. Le délai de cinq ans n'est toutefois pas applicable aux sociétés dont la capitalisation boursière est inférieure à cent cinquante (150) millions d'euros et si le Fonds respecte, compte tenu de ces titres, la limite de vingt (20) % mentionnée au paragraphe précédent.

Le quota d'investissement de cinquante (50) % doit être respecté au plus tard lors de l'inventaire de clôture de l'exercice suivant l'exercice de la Constitution du Fonds et jusqu'à la clôture du cinquième exercice du Fonds.

Les modalités de calcul du quota de cinquante (50) %, et notamment la définition du numérateur et du dénominateur, résultent des dispositions réglementaires applicables.

Lorsque des titres inclus dans le quota de cinquante (50) % font l'objet d'une cession, les titres cédés sont réputés maintenus à l'actif pour leur prix de souscription ou d'acquisition pour l'appréciation du quota pendant deux (2) ans à compter de la date de la cession.

4.3.2 Quotas fiscaux d'investissement

Le Fonds permet à ses Porteurs de Parts résidents français de bénéficier des régimes fiscaux de faveur définis aux articles 163 quinquies B I et II, 150 0 A, 38.5 et 219 du CGI.

Pour ce faire, le Fonds doit respecter un quota fiscal d'investissement de cinquante (50) % en titres pris en compte directement dans le quota d'investissement de cinquante (50) % de l'article L. 214-28 du CMF qui doivent être émis par des sociétés répondant aux conditions suivantes (les "Société(s) D") :

1. elles ont leur siège dans un État membre de l'Union Européenne ou dans un autre État partie à l'accord sur l'Espace Économique Européen ayant conclu avec la France une convention fiscale (un "Traité") qui contient une clause d'assistance administrative en vue de lutter contre la fraude ou l'évasion fiscale ;
2. elles exercent une activité mentionnée à l'article 34 du CGI ;
3. elles sont soumises à l'impôt sur les sociétés dans les conditions de droit commun ou, pour les sociétés sises hors de France, y seraient soumises dans les mêmes conditions si l'activité était exercée en France.

Sont également pris en compte dans le quota fiscal d'investissement de cinquante (50) %, les titres mentionnés au I ou au III de l'article L. 214-28 du CMF émis par des sociétés répondant aux conditions suivantes (la ou les "Société(s) Holding") :

1. elles ont leur siège dans un État membre de la Union Européenne ou dans un autre État ou territoire ayant conclu avec la France un Traité ;
2. elles sont soumises à l'impôt sur les sociétés dans les conditions de droit commun ou, pour les sociétés sises hors de France, y seraient soumises dans les mêmes conditions si l'activité était exercée en France ;
3. elles ont pour objet principal de détenir des participations financières.

Document de travail

Les titres d'une Société Holding sont retenus dans le quota fiscal d'investissement à proportion de la quote-part de son actif investi directement ou indirectement dans une ou des Sociétés D, calculée selon des modalités fixées par la réglementation.

Sont également pris en compte dans le quota fiscal d'investissement de cinquante (50) % les droits représentatifs d'un placement financier dans une entité d'investissement mentionnée au 2 du II de l'article L. 214-28 du CMF constituée dans un État de la Union Européenne, ou dans un autre État ou territoire ayant conclu avec la France un Traité.

Les droits d'une entité d'investissement sont retenus dans le quota fiscal d'investissement de cinquante (50) % et pour la limite de vingt (20) % mentionnée au III de l'article L. 214-28 du CMF, à proportion de la quote-part de l'actif de cette entité d'investissement investi directement ou indirectement (par l'intermédiaire d'une Société Holding) dans une ou des Sociétés D**,** calculée selon des modalités fixées par la réglementation.

4.4 Modification des textes applicables

Dans le cas où l'un des textes d'application impérative visés au présent Règlement serait modifié, les nouvelles dispositions seraient automatiquement appliquées et le cas échéant intégrées dans le Règlement sans qu'il soit nécessaire de soumettre cette modification du Règlement à l'approbation des Porteurs de Parts.

La Société de gestion mentionnera les modifications ainsi intervenues dans son rapport de gestion annuel aux Porteurs de Parts.

4.5 Règles de co-investissement et de co-désinvestissement, transferts de participations et prestations de services effectuées par la société de gestion ou des sociétés qui lui sont liées et Clause Personnes Clés et clause de Changement de Contrôle

4.5.1 Critères de répartition des investissements

4.5.1.1 Autres fonds gérés

A la date de Constitution du Fonds, la Société de gestion gère d'autres FIA (les « **Fonds Gérés** »).

Ainsi, à la date de Constitution du Fonds, la Société de gestion gère :

- un « Autre FIA » dénommé « Nord Croissance » ayant pour politique d'investissement d'investir dans des entreprises situées principalement en Hauts de France, en fonds propres ou quasi-fonds propres dans des opérations de capital développement, de capital transmission avec ou sans effet de levier (LBO), ou de rachat de titres dans des entreprises, pour l'essentiel non cotées, exerçant dans tous les secteurs économiques. Il a vocation à investir essentiellement dans des PME dont la gouvernance repose encore sur le dirigeant (caractère intuitu personae de la direction), dont la valorisation est généralement comprise entre 1 million d'euros et 20 millions d'euros des tickets compris entre 300.000 euros et 1 million d'euros (voir 1,5 million d'euros avec l'accord de son comité) le cas échéant pouvant être répartis sur plusieurs tours. Il s'agit d'un fonds evergreen ;

Document de travail

- un « Autre FIA » dénommé « Nord Création » ayant pour politique d'investissement d'investir dans des entreprises situées principalement en Hauts de France, en fonds propres ou quasi-fonds propres dans des opérations de capital création, premier développement et reprise d'entreprises, pour l'essentiel non cotées, exerçant dans tous les secteurs économiques. Il a vocation à investir essentiellement dans des entreprises ayant une valorisation généralement de moins de 10 millions d'euros des tickets compris entre 50.000 euros et 300.000 euros dans le cadre de premiers tours d'investissement, et pourront être portés à 600.000 euros sur plusieurs tours d'investissement. Il s'agit d'un fonds evergreen. Nord Création est par ailleurs en capacité d'investir des tickets pouvant s'élever à 1.000.000 euros, spécifiquement dans des startups à caractère industriel ;

- un FPCI dénommé « IRD Entrepreneurs » ayant pour politique d'investissement d'intervenir en fonds propres ou quasi-fonds propres dans des opérations de capital développement, de capital transmission avec ou sans effet de levier ou de rachat de titres dans des entreprises, pour l'essentiel non cotées, exerçant dans tous les secteurs économiques. Il a vocation à investir principalement dans des PME de croissance rentables, ayant un chiffre d'affaires établi et de préférence supérieur à 5 millions d'euros et un projet de croissance ambitieux, ainsi qu'une valeur d'entreprise généralement inférieure à 20 millions d'euros et un EBE généralement supérieur à 500.000 €. Il investissait des tickets généralement compris entre un million d'euros et trois millions d'euros, le cas échéant pouvant être répartis sur plusieurs tours d'investissement. Il a une durée de dix ans à compter de la date de sa constitution prorogeable deux fois par périodes additionnelles d'un an. Sa période d'investissement est définitivement clôturée.

- Un FPCI dénommé « FE2T », ayant pour politique d'investissement d'intervenir en fonds propres ou quasi-fonds propres dans des opérations de capital développement, de capital transmission avec ou sans effet de levier ou de rachat de titres dans des entreprises, pour l'essentiel non cotées, exerçant dans tous les secteurs économiques. Il a vocation à investir principalement dans des entreprises de croissance rentables, recherchant un montant supérieur à 5 millions d'euros (ou à titre exceptionnel supérieur à 4 millions d'euros), ayant un chiffre d'affaires établi généralement supérieur à 20 millions d'euros. Les entreprises cibles, basées sur le territoire de la région Hauts de France et ses régions limitrophe, ou la Belgique, présentent des perspectives de création de valeur grâce à leur potentiel de transformation. Le FPCI FE2T investissait des tickets généralement compris entre cinq millions d'euros et 12 douze millions d'euros, le cas échéant pouvant être répartis sur plusieurs tours d'investissement. Il a une durée de douze ans à compter de la date de sa constitution prorogeable deux fois par périodes additionnelles d'un an. Sa période d'investissement sera définitivement clôturée préalablement au Closing Initial du FE2T 2.

- Un FPCI dénommé « IRD Entrepreneurs 2 » ayant pour politique d'investissement d'intervenir en fonds propres ou quasi-fonds propres dans des opérations de capital développement, de capital transmission avec ou sans effet de levier ou de rachat de titres dans des entreprises, pour l'essentiel non cotées, exerçant dans tous les secteurs économiques. Il a vocation à investir principalement dans des PME de croissance rentables, ayant un chiffre d'affaires établi et de préférence supérieur à 5 millions d'euros et un projet de croissance ambitieux. Il investit des tickets généralement compris entre un et quatre millions d'euros, le cas échéant pouvant être répartis sur plusieurs tours d'investissement. Il a une durée de dix ans à compter de la date de sa constitution prorogeable deux fois par périodes additionnelles d'un an.

4.5.1.2 Autres fonds conseillés

Document de travail

En outre, à la date de Constitution du Fonds, la Société de gestion conseille 5 sociétés locales d'investissement (les « Fonds Conseillés ») dont quatre sont en gestion extinctive :

- Artois Expansion
- Grand Lille Expansion
- Construire Demain
- Inovam
- Grand Hainaut Expansion.

4.5.1.3 Risques de concurrence entre fonds

Les Fonds Gérés et les autres Fonds Conseillés répondent uniquement à des problématiques de création et de développement d'Entreprises de taille inférieure.

Toutefois, une entreprise ayant bénéficié du soutien des Fonds Gérés ou d'un Fonds Conseillé lors de sa création ou développement pourrait bénéficier du soutien du Fonds lorsqu'elle deviendra une PME ou ETI à fort potentiel de croissance, conformément aux orientations de gestion telles que définies dans le présent règlement

D'une manière générale, les Fonds Gérés et les Fonds Conseillés ont une politique d'investissement différente de celle du Fonds, si bien que les dossiers d'investissements qui devraient être sélectionnés par la Société de gestion et qui rentrent dans la politique d'investissement du Fonds devraient être affectés au Fonds. Par ailleurs la répartition des investissements en fonction de la taille de la cible, du ticket recherché par la cible, de la maturité de la cible, de son secteur géographique ou de son activité est établie et suivie par la Société de Gestion. Cette répartition figure en Annexe 1.

Bien que le Fonds et les Fonds Gérés aient des politiques d'investissement différentes, il ne peut être exclu qu'un dossier d'investissement soit susceptible d'être investi par le Fonds et un ou plusieurs Fonds Gérés. Dans ce cas, IRD Invest a su développer et organiser des processus d'investissements et de désinvestissements adaptés via des comités de désinvestissements et d'investissements indépendants garantissant notamment l'équité de la valorisation des sociétés investies ou désinvesties. En outre, les processus de répartition des investissements et désinvestissements ayant cours au sein d'IRD Invest sont réglés par des principes internes de résolution des conflits d'intérêts.

Il est ici rappelé que l'Annexe 1 du Règlement relative aux partenariats et répartition des opportunités d'investissement prévoit que le Fonds sera prioritaire et servi à hauteur de 10 % de son MTS dans le cadre de tout nouveau projet d'investissement entrant dans sa politique d'investissement.

Ainsi, sous réserve de l'Accord Favorable du Comité Consultatif donné dans les conditions de l'article 15.2, l'investissement sera affecté à l'un ou l'autre des Fonds Gérés ou éventuellement aux différents Fonds Gérés, en fonction des critères suivants :

- le besoin de financement en fonds propres et en quasi-fonds propres de la cible,
- les règles de conflits d'intérêts prévues dans les documents constitutifs des fonds concernés, comme indiqué ci-dessous,
- l'investissement concerné est ou non un investissement complémentaire des fonds concernés,
- la stratégie d'investissement des fonds concernés,
- la période d'investissement restant à courir des fonds concernés,
- le montant total susceptible d'être investi par les fonds concernés,
- les ratios d'investissement, de division et d'emprise des fonds concernés,
- les types d'investissement autorisés (en termes de titres, de stage de développement des entreprises, etc.),
- le délai restant à courir pour atteindre les quotas d'investissement pour chacun des fonds concernés (quota juridique, fiscal ou autre),

Document de travail

- la zone géographique et/ou les secteurs d'activité sur lesquels chacun des véhicules d'investissement est, le cas échéant, spécialisé.
- la situation au regard des ratios fiscaux, juridiques et autres.

La Société de Gestion pourrait être amenée à constituer, gérer ou conseiller de façon permanente d'autres véhicules de capital investissement mais elle ne pourra pas constituer de Fonds Successeur dont les critères d'investissements seraient similaires à ceux du Fonds, étant précisé qu'un Fonds Successeur ne peut être levé par la Société de Gestion que (i) si au moins 75% du MTS du Fonds a été investi ou alloué (c'est-à-dire ayant fait l'objet d'engagements contractuels fermes et écrits), (ii) qu'aucun Fonds Successeur ne peut être constitué tant que la Période d'investissement du Fonds n'est pas achevée. Dans ce cas, la mise en place d'un Fonds Successeur clôturera automatiquement la Période d'investissement du Fonds.

Pour les besoins du présent paragraphe, « **Fonds Successeur** » désigne tout véhicule d'investissement ayant une politique d'investissement similaire.
Il est précisé à toutes fins utiles qu' un fonds tel que IRD Entrepreneurs 2 n'est pas considéré comme un fonds dont les critères d'investissement seraient similaires, et ce, compte tenu des tickets investis.

4.5.2 Règles de co-investissements

4.5.2.1 Co-investissements avec une Structure Liée ou un Portefeuille

Conformément à la réglementation, si le Fonds devait co-investir avec une autre structure d'investissement gérée ou conseillée par la Société de gestion, y compris un Fonds Géré ou un Fonds Conseillé (un « **Portefeuille** »), ou avec une société ou une structure d'investissement liée à la Société de gestion au sens de l'article R214-43 du CMF (une « **Structure Liée** »), ces co-investissements devront être réalisés au même moment, et aux mêmes conditions (à proportion de leurs actifs sous gestion), financières et juridiques, notamment d'entrée et de sortie, après Avis Favorable du Comité Consultatif.

4.5.2.2 Investissements complémentaires

La Société de gestion ne peut faire réaliser une prise de Participation par le Fonds au profit d'une Entreprise dans laquelle un Fonds Géré ou un Fonds Conseillé a déjà effectué une prise de Participation, que si un ou plusieurs investisseurs tiers intervienne(nt) au nouveau tour de table à un montant significatif (c'est-à-dire au moins 25 % dudit tour de table) et avec l'Avis Favorable du Comité Consultatif rendu dans les conditions indiquées à l'article 15 à la majorité deux tiers (2/3) des voix des membres du Comité ayant le droit de vote, présents ou représentés à une réunion ou participant à une conférence téléphonique, à une vidéo-conférence ou ayant répondu (ou étant réputé avoir répondu) à une consultation écrite (ci-après la « **Majorité Qualifiée** »).

Dans ce cas, la participation du Fonds à l'opération est subordonnée à sa réalisation dans des conditions équivalentes (avec un prix identique) à celles applicables audit tiers.

A défaut de participation au nouveau tour de table d'investisseurs tiers, la participation du Fonds à l'opération ne peut être réalisée qu'avec l'Avis Favorable préalable du Comité Consultatif rendu à la Majorité Qualifiée dans les conditions indiquées à l'article 15 après remise du rapport de deux experts indépendants du Fonds se prononçant sur le prix ou la valorisation de l'Entreprise.

La Société de gestion relate dans son rapport de gestion annuel les conditions de réalisation de ces opérations. Les conditions ci-dessus mentionnées cessent de s'appliquer dès lors que les titres concernés font l'objet d'une cotation sur un marché réglementé.

4.5.2.3 Co-investissement avec la Société de gestion et/ou ses membres et co-investissement avec des Porteurs de Parts du Fonds

Document de travail

La Société de gestion, les sociétés qu'elle contrôle au sens de l'article L.233-3 du code de commerce, les actionnaires, dirigeants, mandataires et salariés de la Société de gestion ne peuvent pas co-investir aux côtés du Fonds dans une Entreprise, sauf le cas échéant, pour détenir des actions de garantie de cette Entreprise pour y exercer des fonctions dans ses organes collégiaux.

Le Fonds n'investira pas dans une Entreprise dans laquelle la Société de gestion, les sociétés qu'elle contrôle au sens de l'article L.233-3 du code de commerce, les actionnaires, dirigeants, mandataires et salariés de la Société de gestion détienne(nt) une participation, sauf si cette participation est détenue pour leur permettre de détenir des actions de garantie en vue d'y exercer des fonctions dans ses organes collégiaux.

Si des Porteurs de Parts du Fonds se voient proposer par la Société de gestion de co-investir aux côtés du Fonds, ces co-investissements devront être réalisés au même moment et aux mêmes conditions juridiques et financières que le Fonds (c'est-à-dire uniquement à l'entrée).

4.5.2.4 Information des Porteurs de Parts

Tout événement ayant trait à des co-investissements ou co-désinvestissements du Fonds impliquant les règles de co-investissements décrites au **Titre II 4.5.2** fait l'objet d'une mention spécifique dans le rapport de gestion annuel de la Société de gestion aux Porteurs de Parts.

4.5.3 Transfert de participations

4.5.3.1 Transferts de participations interdits

La Société de gestion ne peut réaliser aucun transfert de Participations entre le Fonds et elle-même.

4.5.3.2 Transferts de participations autorisés

4.5.3.2.1 Transferts de participations entre le Fonds et un Fonds Géré

La Société de gestion peut réaliser un transfert de Participations entre le Fonds et un Fonds Géré dès lors que la Participation a, à la date du transfert, été acquise depuis moins de douze (12) mois, sous réserve de l'Avis Favorable du Comité Consultatif rendu à la Majorité Qualifiée dans les conditions indiquées à l'article 15. Dans l'hypothèse où le transfert de Participations devrait ne pas être réalisé pour un prix égal au coût d'acquisition, alors ce transfert sera possible sous réserve que :

a. un (ou plusieurs) acquéreurs tiers intervienne(nt) pour acquérir une participation significative (c'est-à-dire au moins 33 % (1/3) du capital de la Participation considérée, en semble en cas de pluralité de tiers) ; ou
b. la Société de gestion ait consulté, notamment sur les conditions de prix, deux (2) experts indépendants du Fonds.

Pour celles qui auraient été acquises depuis douze (12) mois ou plus, de tels transferts ne pourront avoir lieu qu'à la condition que :

2. préalablement à un tel transfert, le Comité Consultatif du Fonds ait rendu un Avis Favorable dans les conditions indiquées à l'article 15 à la Majorité Qualifiée sur le transfert envisagé ;

3. et que :
   a. un (ou plusieurs) acquéreurs tiers intervienne(nt) pour acquérir une participation significative (c'est-à-dire au moins 33 % (1/3) du capital de la Participation considérée, en semble en cas de pluralité de tiers) ; ou
   b. la Société de gestion ait consulté, notamment sur les conditions de prix, deux (2) experts indépendants du Fonds.

Document de travail

Le Fonds ne pourra procéder à de tels transferts de Participations que si le coût d'acquisition ou de cession de l'ensemble des participations ainsi transférées au Fonds ou par le Fonds ne représente pas plus de 20 % du MTS du Fonds sur la durée de vie du Fonds et dans la limite de trois (3) transferts de Participations sur la Période d'Investissement.

Le rapport annuel de la Société de gestion aux Porteurs de Parts du Fonds établi au titre de l'exercice au cours duquel ce transfert est réalisé, comportera un énoncé détaillé des modalités de tout transfert de Participations, et indiquera notamment l'identité des Participations concernées, leur coût d'acquisition et la méthode d'évaluation des Participations transférées.

4.5.4 Prestations de services de la Société de gestion ou de sociétés qui lui sont liées

4.5.4.1

En aucun cas, les dirigeants ou les membres du personnel de la Société de gestion agissant pour leur propre compte ne pourront réaliser, directement ou au travers d'une société interposée autre que la Société de gestion, des prestations de service rémunérées au profit du Fonds ou au profit d'Entreprise(s) dans lesquelles le Fonds détient une Participation ou envisage de prendre une Participation.

4.5.4.2

La Société de gestion peut facturer des Honoraires de Transaction aux Entreprises du portefeuille du Fonds selon les modalités mentionnées au **Titre V Article 22** du Règlement.
Les honoraires de transaction seront intégralement déduits de la commission de gestion.

4.5.4.3

La Société de gestion ne peut pas percevoir de commission de suivi auprès des Entreprises autre que les éventuelles rémunérations reçues par elle ou ses représentants au titre de mandats sociaux exercés au sein desdites Entreprises.

4.5.4.4

La Société de gestion doit mettre préalablement en concurrence plusieurs prestataires lorsqu'elle souhaite faire réaliser une prestation de service représentant un coût de plus de 75.000 € HT (soixante-quinze mille euros hors taxe) annuellement au profit du Fonds ou au profit d'une Entreprise dans laquelle le Fonds détient ou envisage de détenir une Participation. En tout état de cause, la Société de gestion devra sous sa responsabilité retenir le prestataire qui offre selon elle le meilleur couple conditions - prestations pour le Fonds ou l'Entreprise.

Dès lors que l'un des prestataires pressentis est une personne physique, morale ou autre qui lui est liée au sens de l'article R. 214-43 du CMF, la Société de Gestion devra recueillir l'Avis Favorable du Comité Consultatif rendu à la Majorité Qualifiée dans les conditions indiquées à l'article 15 sur la base d'un dossier qui lui aura été remis par la Société de gestion si ce prestataire est lié à la Société de gestion. Toutefois, ne seront pas soumis à l'Avis Favorable du Comité Consultatif les facturations opérées par la société GROUPE IRD, actionnaire de la Société de Gestion, au titre de prestations intra-groupe concernant uniquement des prestations (i) de nature juridique pour les opérations d'investissement dans la limite de 15.000 € HT par dossier et (ii) relatives à la communication de la Société de gestion dans la limite de 30.000 € HT par exercice, limite indexée sur le taux d'inflation en France.

La Société de gestion mentionne dans son rapport de gestion annuel, la nature et le montant global des sommes facturées par elle et les entreprises qui lui sont liées, au Fonds ou aux Entreprises du portefeuille.

Document de travail

Si le bénéficiaire est une entreprise liée à la Société de gestion, le rapport de gestion annuel indique, dans la limite des diligences nécessaires qu'aura effectuées la Société de gestion pour recueillir ces informations, l'identité dudit bénéficiaire, la nature de ces prestations et le montant global facturé.

4.5.5 Départ de Personnes Clés

Pour les besoins de cet article, un « Départ » sera constitué par la survenance de l'un au moins des cas suivants pendant la durée de vie du Fonds :

- Pour une Personne Clé A la cessation de ses fonctions au sein de la Société de Gestion ou lorsque cette Personne Clé A cesse de consacrer l'essentiel de son activité professionnelle à la Société de Gestion, ou
- Pour une Personne Clé B lorsqu'elle cesse de consacrer l'essentiel de son activité professionnelle au Fonds et/ou à son fonds successeur.

Un « Evénement Personne Clé » sera constitué :

- Soit par un Départ d'une Personne Clé A ;
- Soit par deux Départs de Personnes Clés B.

Pour les besoins de l'appréciation de l'Evènement Personne Clé, le Départ d'une Personne Clé B ayant fait l'objet d'un remplacement sera toujours considéré comme un Départ

Concernant la cessation des fonctions d'une Personne Clé :

- en cas de licenciement, démission, rupture conventionnelle, révocation ou départ à la retraite, la date de Départ sera la date, selon le cas, de la démission, de la date de la lettre de notification du licenciement ou de la date de décision de révocation par l'organe compétent (si la Personne Clé est un mandataire social).
- en cas d'invalidité permanente (ou d'invalidité provisoire excédant une durée de trois mois), la date de Départ sera la date de délivrance, à la Société de Gestion, de la décision de classement en invalidité prise par l'organisme compétent (médecine du travail ou tout autre organisme similaire).

Dès qu'elle a connaissance d'un projet de Départ, la Société de Gestion en informe, sans délais, le Comité Consultatif et les Porteurs de Parts. Dans le cas où une Personne Clé venait à quitter la Société de Gestion (départ constitutif ou non d'un Départ) pendant la durée de vie du Fonds, celle-ci s'engage à en informer sans délai le Comité Consultatif.

En cas d'Evénement Personne Clé effectif pendant la durée de vie du Fonds, la Société de Gestion s'engage à en informer sans délai le Comité Consultatif et à suspendre les activités d'investissement du Fonds.

Document de travail

Pendant la suspension des activités du Fonds (la "Période de Suspension"), la Société de Gestion perdra immédiatement le droit de faire de nouveaux Appels de fonds ainsi que d'effectuer tout investissement pour le compte du Fonds, sauf pour régler tous les frais et charges encourus par le Fonds (y compris au titre de l'article 30 - indemnisation), pour faire face aux engagements contractuels fermes et écrits pris par le Fonds avant la date du Départ ou pour faire des investissements complémentaires dans des Entreprises dans lesquelles le Fonds a d'ores et déjà investi, avec l'Avis Favorable du Comité Consultatif lorsque ces investissements complémentaires n'ont pas fait l'objet d'engagements contractuels fermes et écrits avant la date du Départ. En outre, le Fonds ne pourra plus effectuer de désinvestissements à moins que le Comité Consultatif ait rendu un Avis Favorable sur le principe de réaliser des désinvestissements durant la Période de Suspension susvisée ou que le désinvestissement considéré résulte d'un engagement contractuel ferme et écrit pris par le Fonds avant la date du Départ.

Cette situation durera tant que le Comité Consultatif n'aura pas donné (i) son Avis Favorable rendu dans les conditions indiquées à l'Article 15 sur la nomination des nouvelles Personnes Clés en remplacement de la ou des Personnes Clés en situation de Départ ou (ii) son consentement à la reprise des activités du Fonds. Si la Société de Gestion n'a pas obtenu ce consentement dans un délai de six (6) mois à compter de la date du Départ, prorogeable une fois, pour une durée maximale de trois (3) mois avec l'Avis Favorable du Comité Consultatif rendu dans les conditions indiquées à l'Article 15, la Société de Gestion devra alors dans un délai de quinze (15) jours ouvrés consulter les Porteurs de Parts sur les résolutions suivantes (dans les conditions de quorum et majorité prévues à l'article 31 du Règlement) et dans l'ordre suivant :

- La clôture de la Période de Suspension ; et
- À défaut de vote positif sur la résolution précédente, la clôture par anticipation de la Période d'investissement si celle-ci est encore ouverte à la date de la consultation ; et
- à défaut de vote positif sur la résolution précédente, le transfert de la gestion du Fonds à une autre société de gestion au moyen d'une décision de changement de la Société de Gestion selon les modalités prévues à l'Article 16.3.1 du Règlement, étant précisé que cette révocation donnera lieu aux conséquences de la révocation sans Manquement visées à l'article 16.3.1.2.3 (application du vesting), à l'exception de l'indemnité visée à l'article 16.3.1.2.2; et
- à défaut de vote positif sur la résolution précédente, la mise en dissolution anticipée du Fonds.

Une décision des Porteurs de Parts sera prise à la majorité des deux tiers (2/3) conformément à l'Article 31.2. Dans ce cas, la Société de Gestion, ses Affiliées, salariés ou dirigeants ne peuvent pas prendre part au vote, et que leurs parts sont retirées de la base de calcul.

4.5.6 Changement de Contrôle

Toute modification dans l'actionnariat de la Société de Gestion survenue pendant un exercice donné sera communiquée aux Porteurs de Parts dans le rapport annuel du Fonds en spécifiant les mouvements intervenus ainsi que l'identité des actionnaires concernés.

Tout projet de Changement de Contrôle au sein de la Société de Gestion est dans les meilleurs délais porté à la connaissance du Comité Consultatif et soumis à l'Avis Favorable de ce dernier. Tout Changement de Contrôle, qui serait réalisé sans l'Avis Favorable du Comité Consultatif rendu dans les conditions indiquées à l'article 15, aura pour conséquence la suspension immédiate des activités du Fonds (la « Période de Suspension »).

Document de travail

Pendant la Période de Suspension, la Société de Gestion perdra immédiatement le droit de faire de nouveaux Appels de fonds ainsi que d'effectuer tout investissement pour le compte du Fonds, sauf pour régler tous les frais et charges encourus par le Fonds (y compris au titre de l'article 30 - Indemnisation), pour faire face aux engagements contractuels fermes et écrits pris par le Fonds avant la date du Changement de Contrôle ou pour faire des investissements complémentaires dans des Entreprises dans lesquelles le Fonds a d'ores et déjà investi, avec l'Avis Favorable du Comité Consultatif lorsque ces investissements complémentaires n'ont pas fait l'objet d'engagements contractuels fermes et écrits avant la date de Changement de Contrôle. En outre, le Fonds ne pourra plus effectuer de désinvestissements à moins que le Comité Consultatif ait rendu un Avis Favorable sur le principe de réaliser des désinvestissements durant la Période de Suspension susvisée ou que le désinvestissement considéré résulte d'un engagement contractuel ferme et écrit pris par le Fonds avant la date de Changement de Contrôle.

Cette situation durera tant que le Comité Consultatif n'aura pas donné (i) son Avis Favorable rendu dans les conditions indiquées à l'article 15 sur le Changement de Contrôle ou (ii) son consentement à la reprise des activités du Fonds. Si la Société de Gestion n'a pas obtenu cet accord dans un délai de deux (2) mois à compter de la date effective du Changement de Contrôle, la Société de Gestion devra alors consulter les Porteurs de Parts sur les résolutions suivantes (dans les conditions de quorum et majorité prévues à l'article 31 du Règlement) et dans l'ordre suivant :

- La clôture de la Période de Suspension ; et
- À défaut de vote positif sur la résolution précédente, la clôture par anticipation de la Période d'investissement si celle-ci est encore ouverte à la date de la consultation ; et
- A défaut de vote positif sur la résolution précédente, le transfert de la gestion du Fonds à une autre société de gestion au moyen d'une décision de changement de la Société de Gestion selon les modalités prévues à l'Article 16.3.1 du Règlement, étant précisé que cette révocation sera assimilée à une révocation sans Manquement, mais, par exception, ne donnera lieu au versement d'aucune indemnité ; et
- À défaut de vote positif sur la résolution précédente, la mise en dissolution du Fonds.

4.6 Profil de risque

Les investisseurs sont invités à prendre en considération l'ensemble des risques figurant dans le présent **Titre II 4.6,** avant de souscrire les parts du Fonds :

- risque de perte en capital : la performance du Fonds n'est pas garantie et le capital investi par le porteur pourrait ne pas lui être restitué,
- risque de faible liquidité : le Fonds étant principalement investi dans des titres par nature peu ou pas liquides, il pourrait ne pas être en mesure de vendre à court terme certains de ses actifs. Le rachat des parts par le Fonds, lorsqu'il est autorisé, pourrait donc ne pas être immédiat.
- risques liés à l'estimation de la valeur des participations en portefeuille : les participations font l'objet d'évaluations semestrielles destinées à fixer périodiquement l'évolution de la valeur estimée des actifs en portefeuille, sur la base de laquelle pourront être déterminées les valeurs liquidatives des parts selon leur catégorie. La Société de gestion ne peut garantir que chaque participation de son portefeuille pourra être cédée à une valeur égale à celle retenue lors de la dernière évaluation, cette dernière pouvant être inférieure ou supérieure.
- risque lié à l'investissement dans des petites capitalisations sur des marchés non réglementés : le volume de la transaction peut être faible sur ces marchés et avoir une influence négative sur le cours des actions sélectionnés par le Fonds. Les mouvements de marché peuvent être plus marqués que sur les grandes capitalisations. La valeur liquidative du Fonds suivra également ces mouvements.

Document de travail

- risque de taux : la société pouvant investir en obligations ainsi qu'en certificats de dépôt et dépôts à terme, la variation des taux d'intérêts sur les marchés obligataires pourrait provoquer une baisse du cours de certains actifs détenus en portefeuille et entraîner de ce fait une baisse de la valeur liquidative du Fonds.
- risque de crédit : le Fonds pourra souscrire à des obligations. Les entreprises émettrices pourraient ne pas être en mesure de rembourser ces obligations, ce qui induirait une baisse de la valeur liquidative du Fonds.
- risque lié à un investissement dans des obligations convertibles en actions ou remboursables en actions : le Fonds pourra souscrire à des obligations convertibles en actions. L'évolution du prix des actions sous-jacentes ainsi que, le cas échéant de l'évolution de leur valeur de dette pourra impacter négativement la valeur liquidative.
- risque de durabilité : le Fonds est exposé aux risques en matière de durabilité. Du fait de la prise en compte de critères extra-financiers du processus d'investissement, la Société de gestion vise à atténuer les risques en matière de durabilité, et par conséquent l'impact potentiel de ces risques sur la valeur des investissements réalisés par le Fonds devrait également être atténué. Cependant, il n'existe pas de garantie que les risques en matière de durabilité soient totalement neutralisés, et la survenance de tels risques pourrait avoir un impact négatif sur la valeur des investissements réalisés par le Fonds. Par risques de durabilité, on entend tout événement ou situation dans le domaine environnemental, social ou de gouvernance qui, s'il survient, pourrait avoir un impact négatif significatif sur la valeur de l'investissement.

TITRE III – MODALITES DE FONCTIONNEMENT

ARTICLE 5 – PARTS DE COPROPRIETE

5.1 Forme des parts

La propriété des parts émises est constatée par l'inscription sur une liste établie pour chaque catégorie de parts dans des registres tenus à cet effet par le Dépositaire.

Cette inscription est effectuée en nominatif pur et comprend la dénomination sociale, le siège social et le domicile fiscal du Porteur de Parts personne morale, et le nom, le prénom, la date de naissance et le domicile du Porteur de Parts personne physique.

Cette inscription peut être effectuée en compte nominatif administré, si le souscripteur a donné un mandat en ce sens à un établissement ayant la qualité d'intermédiaire financier habilité nommément désigné, soit dans le Bulletin de souscription des parts du Fonds lors de la souscription des parts, soit ultérieurement par l'envoi au Dépositaire d'un document écrit signé du Porteur de Parts et de l'intermédiaire financier habilité.

Cette inscription comprend également le numéro d'ordre attribué par le Dépositaire et la catégorie à laquelle appartiennent les parts détenues par le porteur considéré.

Le Dépositaire délivre à chacun des Porteurs de Parts une attestation nominative de l'inscription de leur souscription dans les registres ou de toute modification de cette inscription.

5.2 Catégories de parts

Les droits des copropriétaires sont représentés par des parts de trois catégories A, A’ et B conférant des droits différents aux porteurs.

Document de travail

Les parts du Fonds sont souscrites par des Investisseurs Avertis. La Société de gestion s'assure du respect des critères relatifs à la capacité des souscripteurs ou acquéreurs des parts.

Les parts de catégorie A sont souscrites par des Investisseurs Avertis directement auprès de la Société de gestion, pour un montant de souscription initiale supérieur ou égal à 500.000 euros.

Les parts de catégorie A' sont souscrites par des Investisseurs Avertis auprès de Distributeurs professionnels habilités à distribuer des parts de FPCI, pour un montant de souscription initiale supérieur ou égal à 100.000 euros.

Les parts de catégorie B sont souscrites uniquement par la Société de gestion, ses dirigeants et salariés, les personnes agissant pour le compte de la Société de gestion et désignées par elle apportant une assistance au Fonds. Elles peuvent également être souscrites par les personnes visées au 3° du I de l'article 423-49 du RG AMF et, plus généralement, par toutes personnes physiques ou morales éligibles en vertu des lois et règlements en vigueur, et désignées par la Société de gestion.

Chaque part de même catégorie correspond à une même fraction de l'actif du Fonds.

La Société de gestion garantit un traitement équitable à l'ensemble des porteurs d'une même catégorie de parts du Fonds, en particulier au travers de l'identité stricte :

- De l'information dont ceux-ci disposent, sur la base du Règlement ou des rapports publiés par le Fonds ou de tout autre document qui pourrait être mis à leur disposition par la Société de Gestion dont celle-ci s'assure qu'il est adressé à chacun d'entre eux ;
- Des modalités (y compris financières) de souscription et de rachat de parts de même catégorie.

L'actif du Fonds comprend les montants souscrits et libérés par les porteurs, augmentés des Produits Nets et des Plus-Values Nettes du Fonds.

5.3 Nombre et valeur des parts

La Société de gestion a pour objectif de recueillir un MTS A et A' de cent (100) millions d'euros.

La valeur d'origine de la part de catégorie A est de mille (1.000) euros.
La valeur d'origine de la part de catégorie A' est de mille (1.000) euros.

La valeur d'origine de la part de catégorie B est de dix (10) euros.

Le MTS B sera égal à 1 % du MTS A et A'.

En tout état de cause, le MTS ne pourra excéder cent cinquante millions (150.000.000) d'euros.

Pour chacune des catégories de parts, la Société de gestion peut émettre des centièmes ou millièmes de part.

5.4 Droits attachés aux parts

5.4.1 Hurdle

Document de travail

Les parts de catégorie A confèrent le droit de percevoir une attribution prioritaire dénommée le « **Hurdle** »**,** calculée selon les modalités ci-après, correspondant à un intérêt annuel de 6 (six) % du montant net de leur Souscription Libérée, non capitalisé, diminué du montant total, apprécié à l'instant considéré, des sommes déjà versées aux parts de cette catégorie depuis la Constitution du Fonds (étant précisé que pour les besoins du calcul du Hurdle les sommes mises en remploi seront réputées avoir été versées). Le calcul du Hurdle est arrêté en début de mois. Il n'est pas individualisé, mais concerne l'ensemble des Porteurs de Parts A et des Porteurs de Parts A'.
Le Hurdle commence à courir à compter de la date du premier Appel de fonds. Il cesse d'être calculé à compter du jour où les Porteurs de Parts A et de Parts A' ont perçu, dans le cadre de distributions ou de rachats de parts, un montant égal au montant de leurs Souscriptions Libérées Définitives (étant précisé que pour les besoins de cette clause les sommes mises en remploi seront réputées avoir été versées).

5.4.2 Droits respectifs de chacune des catégories de parts

Les parts de catégorie A et A' ont vocation à recevoir :

(a) un montant égal au montant de leur Souscription Libérée, puis,
(b) le Hurdle, puis,
(c) un montant égal à quatre-vingts (80) % du solde des Produits Nets et des Plus-Values Nettes du Fonds.

Les parts de catégorie B ont vocation à recevoir en application des priorités stipulées au 5.4.3 :

(a) un montant égal au montant de leur Souscription Libérée, puis
(b) un « Catch Up » d'un montant équivalent au quart du Hurdle, puis
(c) un montant égal à vingt (20) % du solde des Produits Nets et des Plus-Values Nettes du Fonds.

5.4.3 Exercice des droits attachés à chacune des catégories de parts

Les droits attachés aux parts tels que définis au **Titre III 5.4.2** s'exercent lors des distributions en espèces ou en titres effectuées par le Fonds, quelle qu'en soit l'origine **(Titre III 11.1.3)** selon l'ordre de priorité d'imputation suivant :

a) en premier lieu :
   - a.1 les Porteurs de Parts A et A' jusqu'à ce qu'ils aient reçu un montant égal au montant de leur Souscription Libérée Définitive respective au titre desdites parts de catégorie A et A' ;
   - a.2 puis, les Porteurs de Parts B, jusqu'à ce qu'ils aient reçu un montant égal au montant de leur Souscription Libérée Définitive respective, au titre desdites parts de catégorie B ;
b) en second lieu, les Porteurs de Parts A et A' à hauteur du Hurdle dû ;
c) en troisième lieu, les Porteurs de Parts B à hauteur du Catch Up ;
d) en quatrième lieu, le solde est réparti entre les Porteurs de Parts A, les Porteurs de Parts A' et les Porteurs de Parts B à hauteur :
   - c.1.de quatre-vingts (80) % dudit solde pour les parts de catégorie A et A' ;
   - c.2.de vingt (20) % dudit solde pour les Porteurs de Parts B.

Au sein de chaque catégorie de parts, les distributions sont réparties entre les parts d'une même catégorie au prorata du nombre de parts de cette catégorie détenues.

5.4.4 Compte de réserve

Document de travail

Conformément aux dispositions de l'article 150-0 A du CGI, aucune distribution en espèces ou en titres ne peut être effectuée par le Fonds au profit des Porteurs de Parts de catégorie B (y compris au titre du paiement des montants visés au paragraphe a2) du **Titre III 5.4.3** tant que les Porteurs de Parts A et A' n'ont pas reçu par voie de distributions ou de rachats un montant correspondant au montant visé au paragraphe a1) du même article et avant l'expiration d'un délai de cinq (5) ans qui court à compter de la date de leur Souscription (étant précisé que pour les besoins de cette clause les sommes mises en remploi seront réputées avoir été versées).

Les sommes devant revenir aux Porteurs de Parts de catégorie B en application de l'ordre de priorité stipulé au présent Article mais non distribuées en raison de la restriction visée au paragraphe précédent sont placées sur un compte de réserve.

Ledit compte de réserve demeure indisponible jusqu'à la dernière des deux dates suivantes :
- la date à laquelle les Porteurs de Parts A et A' ont reçu par voie de distributions ou de rachats un montant correspondant au montant visé au paragraphe a1) du même article,
- le lendemain du cinquième (5ème) anniversaire de la date de leur Souscription.

Par ailleurs, il est expressément stipulé qu'aucune distribution en espèces ou en titres ne peut être effectuée par le Fonds au profit des Porteurs de Parts de catégorie B au titre du paiement des montants visés au paragraphe c.2) du **Titre III 5.4.3** tant que les Porteurs de Parts A et A' n'ont pas reçu par voie de distributions ou de rachats un montant correspondant au montant de leur Souscription Libérée Définitive augmentée du Hurdle dû.

Les sommes devant revenir aux Porteurs de Parts de catégorie B en application de l'ordre de priorité stipulé au présent Article mais non distribuées en raison de la restriction visée au paragraphe précédent sont placées sur un compte de réserve.

Ledit compte de réserve demeure indisponible jusqu'à la date à laquelle les Porteurs de Parts A et A' ont perçu un montant correspondant au montant de leur Souscription Libérée Définitive augmentée du Hurdle dû.

A compter de cette date, l'intégralité des sommes placées sur le compte de réserve peut alors être entièrement distribuée aux Porteurs de Parts de catégorie B.

La Société de gestion investira les sommes placées dans le compte de réserve dans des placements monétaires sans risques. Les produits de ces placements seront attribués aux Porteurs de Parts A et A' ou aux Porteurs de Parts B, selon le cas, à proportion de la quote-part du montant de la réserve qui leur aura été définitivement versée.

En tant que de besoin, il est précisé que la Société de gestion devra s'assurer qu'à la clôture des opérations de liquidation du Fonds, les Porteurs de Parts B ou les Porteurs de Parts A et A' n'auront pas perçu plus que les montants visés au **Titre III 5.4.3** auxquels ils auraient droit au terme de ladite clôture des opérations de liquidation du Fonds.

Le cas échéant, la Société de gestion pourra demander aux Porteurs de Parts la restitution des versements excédentaires qui leur auraient été faits et qui aboutiraient à ce qu'une catégorie de parts n'ait pas été, à la clôture des opérations de liquidation du Fonds, strictement remplie de ses droits tels que décrits au **Titre III 5.4.2** et au **Titre III 5.4.3**.

ARTICLE 6 – MONTANT MINIMAL DE L'ACTIF

Document de travail

Le montant minimal de l'Actif Net du Fonds est de trois cent mille (300.000) euros. En cas de franchissement de ce seuil à la baisse, pendant un délai de trente (30) jours, le Fonds sera automatiquement dissous, sous réserve des dispositions au **Titre VI Article 28** du présent Règlement.

ARTICLE 7 – DUREE DU FONDS – PERIODE D'INVESTISSEMENT

Le Fonds est constitué au jour de la déclaration du Fonds à l'AMF visée au **Titre I Article 2** (la « **Constitution** »).

Le Fonds est créé pour une durée de dix (10) ans à compter de la date de Constitution, sauf les cas de dissolution anticipée visés au **Titre VI Article 28** ci-après du présent Règlement.

Afin d'assurer la liquidation des investissements effectués, cette durée peut être prorogée par la Société de gestion, après Avis Favorable du Comité Consultatif rendu dans les conditions indiquées à l'article 15, pour deux (2) périodes successives d'un (1) an chacune.

La Société de gestion porte toute prorogation de la durée du Fonds à la connaissance des Porteurs de Parts et du dépositaire trois (3) mois avant sa date de prise d'effet.

La Période d'investissement est de cinq (5) ans à compter de la date du Closing Initial, éventuellement prolongée d'une durée additionnelle d'un (1) an, après Avis Favorable du Comité Consultatif.

ARTICLE 8 – SOUSCRIPTION DES PARTS

8.1 Période de souscription

La Société de gestion peut procéder à un premier closing dès lors qu'elle a recueilli des souscriptions de parts de catégorie A et A' représentant un MTS A et A' d'au moins cinquante (50) millions d'euros (le « **Closing Initial** »). La Société de gestion informe les souscripteurs de parts de la réalisation de ce Closing Initial. Dès lors que le montant cumulé des souscriptions de parts de catégorie A et de catégorie A' aura atteint ce montant de 50 millions d'euros, la Société de Gestion pourra procéder à un premier Appel de Fonds.

Les parts de catégorie A, A' et B sont souscrites pendant une période de souscription qui perdure douze (12) mois à compter de la date du Closing Initial (la « **Période de souscription** »).

La Société de gestion du Fonds peut décider, à l'expiration de ce premier délai de douze (12) mois, de proroger, après Avis Favorable du Comité Consultatif rendu dans les conditions indiquées à l'article 15, la Période de souscription des parts pour une nouvelle période de douze (12) mois. Le dernier jour de la Période de souscription le cas échéant prorogée est désigné comme étant le « **Dernier Jour de souscription** ». Dans ce cas, la Société de Gestion informe le Dépositaire de la prorogation.

La Société de gestion peut décider de mettre un terme par anticipation à la Période de souscription dès lors qu'elle a obtenu un cumul de MTS A et A' d'au moins cent millions (100.000.000) d'euros.

En tout état de cause, le MTS ne pourra excéder cent cinquante millions (150.000.000) d'euros.

La valeur d'acquisition des parts du fonds pendant la Période de souscription est fixée au **Titre III 5.3.**

Document de travail

8.2 Modalités de souscription

8.2.1 Formalisation de la souscription

Un investisseur réalise la souscription de parts du Fonds en signant le Bulletin de souscription qui lui est applicable, conforme au modèle fourni par la Société de gestion, par lequel il s'engage à libérer en numéraire, de façon ferme et irrévocable, la somme correspondant au montant de sa souscription, soit le nombre de parts souscrites multiplié par la valeur d'origine de la part définie au **Titre III 5.3,** le cas échéant augmenté d'une prime.

Pour les souscriptions de parts de catégorie A et A' qui interviendraient postérieurement à la date du Closing Initial, le souscripteur (un « Investisseur Ultérieur ») devra verser au Fonds lors de sa souscription en complément de sa libération initiale, une Prime d'Egalisation (la « Prime d'Egalisation »), calculée comme suit pour chaque Part A et A' :

> La Prime d'Egalisation est égale à la somme des primes calculées aux points 1 et 2 ci-dessous. En tout état de cause, la Prime d'Egalisation ne pourra être inférieure à la différence entre la dernière valeur liquidative connue d'une part de catégorie A et le montant total libéré d'une part de catégorie A (montant plancher de la Prime d'Egalisation).
>
> L'assiette de la Prime d'Egalisation est égale à la somme de la Libération initiale (soit 1% du montant souscrit) et de la quote-part proportionnelle des Appels de fonds déjà effectués avant sa souscription (« les Appels de fonds Antérieurs »),
>
> **1**. Pour la libération initiale dudit souscripteur, est calculée une prime égale à la Libération initiale (soit 1% du montant libéré conformément au 8.2.3.1) multipliée par le taux du Hurdle, multiplié par le rapport entre le nombre de jours écoulés entre la date de Closing Initial et la date de libération effective de la souscription de l'Investisseur Ultérieur et 365 jours.
>
> **2**. Pour chaque quote-part proportionnelle des Appels de fonds Antérieurs, est calculée une prime (et ce, autant de fois que nécessaire en fonction du nombre d'appels de fonds) égale à la quote-part proportionnelle des Appels de fonds Antérieurs multipliée par le taux du Hurdle, multiplié par le rapport entre le nombre de jours écoulés entre la date d'exigibilité de chaque Appel de fonds Antérieur et la date de la souscription de l'Investisseur Ultérieur concerné et 365 jours.

La souscription de parts du Fonds est obligatoirement libellée en euros.
Chaque part correspond à une fraction des actifs compris dans le Fonds.

La souscription ou l'acquisition d'une part de catégorie A et/ou A' et/ou B du Fonds emporte de plein droit l'adhésion au présent Règlement.

Les Porteurs de Parts sont tenus de répondre aux Appels de fonds de la Société de gestion dans la limite du montant de leur souscription.

Conformément à la réglementation, les Porteurs de Parts disposent d'un droit d'information auprès de la Société de gestion et du Dépositaire.

8.2.2 Conditions liées aux investisseurs

La souscription et l'acquisition de parts du Fonds est réservée à des Investisseurs Avertis.

Document de travail

La Société de gestion s'assure que chaque souscripteur de Parts de catégorie A, A' et B est un Investisseur Averti.

La souscription de parts du Fonds est soumise à l'accord préalable de la Société de gestion.

Aucun Porteur de Parts personne physique ne peut détenir directement ou indirectement plus de vingt (20) % des parts émises par le Fonds.

8.2.3 Libération des souscriptions

8.2.3.1 Libération initiale

Les parts sont obligatoirement libérées par les Porteurs de Parts à hauteur d'un pourcent (1%) de leur valeur d'origine à titre de premier Appel de fonds, dès que la Société de gestion en fait la demande (étant précisé qu'il pourra être proposé à un ou plusieurs souscripteurs de verser un acompte sur cette somme en vue de satisfaire aux conditions réglementaires de création du Fonds).

La Société de gestion indique aux souscripteurs les modalités de versement de ce premier Appel de Fonds.

Si, à la date d'une nouvelle souscription de parts, la Société de gestion a procédé à des Appels de fonds antérieurement à cette date, les parts nouvelles souscrites sont obligatoirement libérées, lors de leur souscription, d'une part, à hauteur du pourcentage de libération initiale - soit un pourcent (1 %) - augmenté, le cas échéant, de la Prime d'Egalisation.

8.2.3.2 Libérations successives

Le solde de la souscription est libéré en fonction des Appels de fonds effectués successivement par la Société de gestion.

Les Appels de fonds sont portés à la connaissance des Porteurs de Parts, par la Société de gestion, par courrier ou email, au moins quinze (15) jours avant leur date limite de versement. Lors de l'envoi des avis d'Appels de fonds, la Société de gestion devra insérer une note justificative de :

- l'utilisation des fonds appelés (investissements, paiement des frais, etc) ;
- le montant et le pourcentage cumulés avant et après l'Appel de fonds du MTS appelé ;
- l'engagement résiduel du Porteur de Parts du Fonds.

La Société de gestion peut à tout moment notifier aux Porteurs de Parts qu'elle ne procédera plus à d'autres Appels de fonds. Les Porteurs de Parts sont alors relevés de leur engagement de libération du solde de leurs Souscriptions Non Libérées.

Aucun Appel de fonds de la Société de gestion, à l'exception le cas échéant du dernier d'entre eux, ne peut être inférieur à un (1) % ni supérieur à vingt (20) % du MTS.

Sauf Avis Favorable du Comité Consultatif rendu dans les conditions indiquées à l'article 15, les Appels de fonds de la Société de gestion, réalisés au cours d'une même année civile ou sur 12 mois glissants, ne peuvent être supérieurs à cinquante (50) % du MTS à l'exception de la période de 12 mois suivant le Closing initial, au cours de laquelle la Société de gestion pourra appeler jusqu'à soixante (60) % du MTS sans avoir à consulter le Comité Consultatif. Par exception à ce qui précède, le plafond de cinquante (50) % du MTS pourra être porté à soixante (60) % après Avis Favorable du Comité Consultatif.

Document de travail

Sauf Avis Favorable du Comité Consultatif rendu dans les conditions indiquées à l'article 15, aucun Appel de fonds de la Société de gestion ne peut intervenir tant que les sommes versées au titre de l'Appel de fonds précédent n'ont pas été engagées à hauteur de soixante-quinze (75) % au moins et que les sommes versées au titre des Appels de fonds antérieurs à ce dernier n'ont pas été engagées à hauteur de cent (100) %. Les engagements pris par le Fonds sont réputés être pris en priorité sur la trésorerie du Fonds.

Toutes les Parts doivent être libérées en même temps et au même rythme.

8.2.3.3 Restitution des Appels de fonds

Dans le cas,

- où à la suite de nouvelles souscriptions et de la libération à hauteur du pourcentage du montant de la valeur d'origine des parts nouvelles souscrites mentionné ci-dessus, le Fonds serait en situation de disposer de liquidités excédant ses besoins,
  et/ou
- de non réalisation d'un projet d'investissement,

la Société de gestion pourra restituer aux Porteurs de Parts tout ou partie des Appels de fonds réalisés et ce, dans la limite de vingt (20) % du MTS sur toute la durée du vie du Fonds (sans rechargement).

La Société de gestion informe les Porteurs de Parts de cette restitution par tout moyen.

En cas de restitution, celle-ci n'intervient que dans les six (6) mois suivant la date limite de l'Appel de fonds correspondant et le montant correspondant à cette restitution est réintégré dans le montant de la Souscription Non Libérée de chaque part et peut faire l'objet d'un nouvel Appel de fonds.

8.2.3.4 Limitation du droit de réaliser des Appels de fonds

La Période d'investissement est de cinq (5) ans à compter de la date du Closing Initial, éventuellement prolongée d'une durée additionnelle d'un (1) an, après Avis Favorable du Comité Consultatif.

Après la Période d'investissement, aucun Appel de fonds ne peut être réalisé par la Société de gestion, sauf pour :

- réaliser des Investissements Complémentaires dans des Entreprises du portefeuille,
- acquitter les frais de gestion et divers coûts du Fonds, passifs et engagements du Fonds (à l'exclusion de tout engagement relatif à un projet d'investissement définis aux Titre V Article 22 à Titre V Article 25) et régler toutes sommes dues par le Fonds,
- concrétiser des projets d'investissements ou répondre à des appels de capitaux, en exécution d'engagements souscrits pendant la Période d'investissement, sans pour autant que ces opérations puissent intervenir après l'expiration d'un délai de neuf (9) mois suivant la fin de la Période d'investissement,
- régler les sommes à la charge du Fonds dans le cadre de l'application des dispositions du Règlement, et notamment, celles visées au **Titre VII Article 30.**

Dans les quinze (15) jours suivant la clôture de la Période d'investissement, la Société de gestion informera les Porteurs de Parts des engagements contractuels fermes souscrits par le Fonds avant l'expiration de la Période d'Investissement.

8.2.4 Retards ou défauts de paiement

8.2.4.1

Les Porteurs de Parts prennent, en souscrivant à des parts du Fonds, l'engagement irrévocable de répondre aux Appels de fonds (y compris le 1er appel de fonds) de la Société de gestion dans la limite de leurs souscriptions.

Document de travail

Dans le cas où un Porteur de Parts ne s'acquitterait pas du versement correspondant au premier Appel de fonds ou à un Appel de fonds ultérieur dans le délai de quinze (15) jours visé au **Titre III 8.2.3.2,** la Société de gestion adressera audit Porteur de Parts une lettre recommandée avec avis de réception ayant pour objet :

- de lui notifier qu'il est considéré comme défaillant (le « **Porteur Défaillant** »)
- de le mettre en demeure de régler le montant de l'Appel de fonds exigible (la « **Mise en Demeure** »)**,** la date de première présentation de la Mise en Demeure étant désignée pour les besoins du présent Article comme étant la « **Date de Mise en Demeure** »**.**

Toute somme non payée au Fonds à sa date d'exigibilité par un Porteur Défaillant portera, sans qu'il soit besoin de procéder à une formalité quelconque, intérêt à compter de cette date à un taux égal au taux EONIA ou ESTER publié à la date d'exigibilité de l'Appel de fonds (un taux plancher de 0 % sera appliqué si le taux EONIA ou ESTER était négatif), majoré de huit cents (800) points de base ou du taux équivalent qui viendrait à le remplacer majoré de huit cents (800) points de base, et ce, avec capitalisation annuelle des intérêts, sans préjudice de l'action que la Société de gestion peut exercer contre le Porteur Défaillant. Les intérêts de retards ainsi stipulés seront versés au Fonds.

L'envoi de la Mise en Demeure emporte suspension des droits de vote du Porteur Défaillant, du mandat au sein du Comité Consultatif, ainsi que, pour les parts correspondantes, des droits sur les distributions du Fonds jusqu'à la régularisation par ce dernier du paiement de l'Appel de fonds et des intérêts dus.

8.2.4.2
Si le Porteur Défaillant régularise la situation dans un délai de quinze (15) jours à compter de la Date de Mise en Demeure, le Porteur Défaillant recouvre (i) ses droits sur les distributions du Fonds réalisées depuis la Date de Mise en Demeure jusqu'à la date de son paiement, (ii) son droit de vote, et (iii) du mandat au sein du Comité Consultatif.

8.2.4.3
Si le Porteur Défaillant ne régularise pas la situation dans le délai de quinze (15) jours à compter de la Date de Mise en Demeure, il perd (i) définitivement, ses droits sur les distributions du Fonds réalisées entre la Date de Mise en Demeure et la date de son paiement, (ii) ses droits de vote, jusqu'à la date de son paiement et (iii) son mandat au sein du Comité Consultatif est suspendu jusqu'à la date de son paiement. Dans le cas visé au (i) du présent Titre III 8.2.4.3, la part des distributions qui devait revenir au Porteur Défaillant est partagée entre les autres Porteurs de Parts à proportion de leurs droits.

8.2.4.4
Si le Porteur Défaillant régularise la situation après le délai de quinze (15) jours à compter de la Date de Mise en Demeure, tel que ce délai est mentionné au **Titre III 8.2.4.3**, les dispositions de l'Article **Titre III 8.2.4.3** ci-dessus s'appliqueront.

Dès lors que le Porteur Défaillant régularise la situation après ce délai de quinze (15) jours, il recouvre ses droits sur les distributions du Fonds réalisées postérieurement à la date de son paiement ainsi que son droit de vote et son mandat au sein du Comité Consultatif.

8.2.4.5
Si le défaut de versement se poursuit au-delà du délai de quinze (15) jours mentionné au **Titre III 8.2.4.3,** la Société de gestion doit en informer l'ensemble des autres Porteurs de Parts par lettre recommandée avec avis de réception et engagera toute action nécessaire complémentaire au recouvrement de la créance du Fonds contre le Porteur Défaillant.

En particulier, les options suivantes peuvent être mises en œuvre :

Document de travail

a) La Société de gestion peut exiger dudit Porteur Défaillant, dans les quinze (15) jours suivant la période de quinze (15) jours visée au **Titre III 8.2.4.3** qu'il cède en totalité ses parts à un ou plusieurs Porteurs de Parts ou à un tiers agréé par la Société de gestion. La Société de gestion n'est pas tenue de trouver un acquéreur.

Si, à l'expiration de ce nouveau délai de quinze (15) jours, le Porteur Défaillant n'a pas cédé ses parts, la Société de gestion peut rechercher des acquéreurs en ses lieu et place. Dans ce cadre, la Société de Gestion s'engage à rechercher un ou des acquéreurs de remplacement d'abord auprès des Porteurs de Parts du Fonds, puis auprès du réseau IRD. Dans le cas où ces deux sources ne seraient pas concluantes, la Société de gestion pourra lancer une recherche auprès d'un intermédiaire. Dans ce cas, il sera payé une commission hors taxe pour un intermédiaire externe, au maximum de 2 à 3% du prix de vente.

Si la Société de gestion ne trouve pas dans un délai de quinze (15) jours d'acquéreur à un prix supérieur à celui proposé par le Porteur Défaillant, elle est autorisée à céder les parts du Porteur Défaillant à un prix égal à la plus faible des deux valeurs suivantes :

- quarante (40) % de la différence positive entre la somme des montants effectivement versés par le Porteur Défaillant au Fonds depuis sa souscription, hors intérêts éventuels visés ci-dessus et Prime d'Egalisation, et la somme des montants versés par le Fonds au Porteur Défaillant, par voie de distribution ou rachat de parts, depuis sa souscription jusqu'au jour de sa défaillance ; si cette différence est négative le prix est de 0,1 euro ;
- quarante (40) % de la valeur liquidative des parts du Porteur Défaillant, hors les intérêts éventuels visés ci-dessus. La valeur liquidative retenue est soit celle calculée à la date la plus proche de la date de l'Appel de fonds, soit celle calculée à la date la plus proche de la date de la cession, au choix de la Société de gestion.

Elle doit alors adresser une offre d'achat à tous les Porteurs de Parts du Fonds avant d'en proposer la cession à un tiers. Chaque Porteur de Parts pourra acquérir lesdites parts, à titre irréductible, à hauteur de sa participation dans le Fonds, et à titre réductible dans la limite de sa demande, laquelle devra parvenir à la Société de gestion dans un délai de quinze (15) jours à compter de l'offre d'achat qui lui aura été adressée.

En cas de cession des parts du Porteur Défaillant, le ou les acquéreurs doivent verser au Fonds, en priorité, les sommes dues au titre :

- de l'Appel de fonds auquel le Porteur Défaillant n'a pas répondu,
- des intérêts de retard.

Aucune commission ne sera versée à la Société de gestion.

L'acquéreur fait son affaire du versement au Porteur Défaillant du solde éventuel du prix de cession.

b) Si le Porteur Défaillant n'a pas cédé ses parts dans le délai de quatre-dix (90) jours suivant l'Appel de fonds visé au **Titre III 8.2.3.2**, la Société de gestion peut décider le rachat des parts du Porteur Défaillant par le Fonds.

Dans ce cas, le prix de rachat des parts du Porteur Défaillant est la plus faible des deux valeurs suivantes :

- quarante (40) % de la différence positive entre la somme des montants effectivement versés par le Porteur Défaillant au Fonds depuis sa souscription, hors intérêts éventuels visés ci-dessus et Prime d'Egalisation, et la somme des montants versés par le Fonds au Porteur Défaillant, par voie de distribution ou rachat de parts, depuis sa souscription jusqu'au jour de sa défaillance ; si cette différence est négative le prix est de 0,1 euro ;

Document de travail

- quarante (40) % de la valeur liquidative des parts du Porteur Défaillant, hors les intérêts éventuels visés ci-dessus. La valeur liquidative retenue est soit celle calculée à la date la plus proche de la date de l'Appel de fonds, soit celle calculée à la date la plus proche de la date du rachat, au choix de la Société de gestion.

Le Fonds s'acquitte du rachat par compensation, totale ou partielle, avec les sommes qui lui sont dues par le Porteur Défaillant, y compris les frais externes occasionnés par la défaillance du cédant.

En outre, la Société de gestion prélève sur le prix une commission de dix (10) % du montant de la Souscription Non Libérée des parts rachetées, à titre de compensation de la baisse de sa rémunération de gestion découlant du rachat de parts.

Le Porteur Défaillant est alors rayé du registre des Porteurs de Parts et le Dépositaire procédera à l'inscription du transfert de propriété des parts au profit du Fonds en vue de leur annulation.

Le solde du prix de rachat est réglé au Porteur Défaillant après que le Fonds a versé aux autres Porteurs de Parts, par voie de distribution ou rachat, un montant équivalent à la Souscription Libérée Définitive des parts.

Les montants des MTS, MTS A, A' ou B, Souscription Libérée, Souscription Libérée Définitive et Souscription Non Libérée sont ajustés en conséquence. Le Porteur Défaillant n'est plus tenu de répondre aux Appels de fonds postérieurs au rachat de ses parts.

Le solde restant dû par le Porteur Défaillant peut être recouvré par voie judiciaire, tous frais encourus, ou tous dommages de toute nature subis par le Fonds demeurant à la charge exclusive du Porteur Défaillant.

8.2.4.6
La Société de gestion se réserve en outre le droit de poursuivre le Porteur Défaillant pour obtenir réparation du préjudice subi par les autres porteurs, la Société de gestion et/ou le Dépositaire du fait de sa défaillance.

Le Porteur Défaillant ne peut plus être membre du Comité Consultatif tant qu'il n'a pas régularisé sa situation et cesse d'en être membre si la Société de gestion a dû engager à son encontre une des mesures visées aux **Titre III 8.2.4.5 a), b) et c)**.

ARTICLE 9 – RACHAT DES PARTS

Les Porteurs de Parts ne peuvent demander le rachat de leurs parts par le Fonds pendant la durée de vie du Fonds, éventuellement prorogée, mentionnée au **Titre III Article 7** (la « **Période de blocage** »).

ARTICLE 10 – TRANSFERT DE PARTS – AGREMENT – PREEMPTION

10.1 Transfert de parts autorisé
Le Transfert de parts, y compris à une Affiliée du porteur procédant audit Transfert, ne peut intervenir qu'entre :

Document de travail

- un Porteur de Parts A et un autre Porteur de Parts A et/ou un investisseur non Porteur de Parts répondant aux conditions visées au **Titre III 8.2.1** ci-dessus (et agréé par la Société de gestion selon les modalités ci-après), et/ou un des dirigeants, salariés ou personnes physiques ou morales agissant pour le compte de la Société de gestion et/ou la Société de gestion elle-même, et/ou les personnes visées au 3° du I de l'article 423-49 du RG AMF ;
- un Porteur de Parts A' et un autre Porteur de Parts A', et/ou un des dirigeants, salariés ou personnes physiques ou morales agissant pour le compte de la Société de gestion et/ou la Société de gestion elle-même, et/ou les personnes visées au 3° du I de l'article 423-49 du RG AMF ;
- un Porteur de Parts de catégorie B et un autre Porteur de Parts de catégorie B et/ou un autre et/ou un des dirigeants, salariés ou personnes physiques ou morales agissant pour le compte de la Société de gestion et/ou la Société de gestion elle-même, et/ou les personnes visées au 3° du I de l'article 423-49 du RG AMF et / ou, plus généralement, par toutes personnes physiques ou morales éligibles en vertu des lois et règlements en vigueur, et désignées par la Société de gestion ;
- un Porteur de Parts de catégorie B à toute société de gestion agréée par l'Autorité des Marchés Financiers à laquelle la gestion du Fonds serait transférée selon les modalités prévues dans le Règlement.

En outre, les Transferts de parts, y compris tout Transfert à une Affiliée du porteur procédant audit Transfert, ne peuvent intervenir si :
- le Transfert entraîne une violation d'une disposition du présent Règlement ;
- le Transfert conduit l'acquéreur des parts à détenir plus de 40% du MTS, sauf accord de la Société de gestion et Avis Favorable du Comité Consultatif.

Le Transfert de parts est exécuté et réglé par le Dépositaire sur instruction de la Société de gestion.

Le Porteur Cédant et le futur Bénéficiaire (tels que ces termes sont définis ci-après) du Transfert de parts doivent préalablement à tout Transfert justifier à la Société de gestion que le Bénéficiaire a effectivement les qualités requises ci-dessus.

La Société de gestion est en droit de refuser, sous sa seule autorité, la transcription du Transfert de parts sur la liste des Porteurs de Parts, en cas de doute sur la qualité du Bénéficiaire.

10.2 Préemption

10.2.1 Droit de préemption des parts de catégorie A et A'

Est libre de préemption le Transfert de parts de catégorie A d'un Porteur de Parts à une Affiliée du porteur procédant audit Transfert ou à un autre Porteur de Parts ainsi que le Transfert de parts qui serait réalisé à la nouvelle société de gestion du Fonds selon les modalités prévues dans le Règlement.

En dehors des cas ci-dessus, le Porteur de Parts A souhaitant réaliser un Transfert (le « **Porteur Cédant** »), de tout ou partie de ses parts (les « **Parts Proposées** »), à un Bénéficiaire, doit respecter un droit de préemption au profit des autres Porteurs de Parts A (les « **Autres Porteurs** ») leur conférant le droit d'acquérir par priorité au Bénéficiaire envisagé la totalité sans exception des Parts Proposées, aux mêmes conditions et selon les mêmes modalités que celles du Transfert de parts projeté.

Les Porteurs de Parts de catégorie A' souhaitant réaliser un Transfert de tout ou partie de ses parts à un Bénéficiaire n'est soumis à aucun droit de préemption.

10.2.2 Notification du projet de Transfert de parts et effets

Pour être opposable aux tiers et au Fonds, le Porteur Cédant doit préalablement notifier par lettre recommandée avec avis de réception à la Société de gestion le projet de Transfert de parts (la « **Notification Initiale** »).

Document de travail

La Notification Initiale doit comporter la dénomination, l'adresse postale et le domicile fiscal du Porteur Cédant et du Bénéficiaire, le nombre de Parts Proposées dont le Transfert est envisagé, leur n° d'ordre, le prix d'offre de cession ou les caractéristiques de la contrepartie en cas d'apport ou d'échange, le montant de la fraction appelée et libérée des parts, et la description des modalités selon lesquelles le Transfert est réalisé, et doit être accompagnée des pièces suivantes :

- si le Bénéficiaire est une personne morale : un extrait KBIS de mois de 3 mois, les statuts à jour, copie de la pièce d'identité du ou des représentants légaux en cours de validité, un justificatif de domicile de mois de 3 mois du ou des représentants légaux, ainsi que de la répartition des titres composant son capital certifiée conforme par ses représentants légaux , et de la fiche connaissance client transmise par la Société de gestion sur simple demande dûment complétée ;
- si le Bénéficiaire est une personne physique : copie de la pièce d'identité en cours de validité, un justificatif de domicile de mois de 3 mois et de la fiche connaissance client transmise par la Société de gestion sur simple demande dûment complétée.

Dès réception de la Notification Initiale, si le Transfert projeté entre dans le champ d'application du droit préemption, la Société de gestion transmet dans le Délai de quinze (15) jours ladite Notification Initiale aux Autres Porteurs et leur communique la date de sa réception.

La Notification Initiale vaut, de la part du Porteur Cédant, promesse irrévocable de vente des Parts Proposées, aux Autres Porteurs qui exercent leur droit de préemption et ce aux mêmes conditions que celles mentionnées dans la Notification Initiale.

Les Autres Porteurs disposent d'un Délai de trente (30) jours à compter de la date de réception de la Notification Initiale à la Société de gestion, pour notifier en retour à la Société de gestion, par lettre recommandée avec avis de réception, l'exercice de leur droit de préemption.

La levée de l'option notifiée à la Société de gestion par les Autres Porteurs vaudra, de la part de son auteur, promesse irrévocable d'acquérir tout ou partie des Parts Proposées du Porteur Cédant aux conditions et selon les modalités fixées dans la Notification Initiale.

La Société de gestion doit informer le Porteur Cédant de l'exercice par les Autres Porteurs de leur droit de préemption au plus tard dans un Délai de quinze (15) jours à compter du jour de l'expiration du délai de préemption mentionné ci-dessus.

10.2.3 Validité

Pour produire effet, le droit de préemption exercé par un ou plusieurs Autres Porteurs, doit globalement porter sur la totalité des Parts Proposées.
Dans le cas où les Autres Porteurs n'exercent pas leur droit de préemption sur la totalité des Parts Proposées, le Porteur Cédant peut réaliser le Transfert envisagé au profit du Bénéficiaire, sous réserve de l'agrément de ce dernier par la Société de gestion, étant précisé que ledit Transfert doit être réalisé dans le strict respect des termes de la Notification Initiale et dans le délai prévu par celui-ci ou, à défaut de délai prévu, dans un Délai de quinze (15) jours soit à compter du jour de l'expiration du Délai imparti à la Société de gestion pour lui notifier l'exercice du droit de préemption, soit à compter du jour de l'agrément du Transfert par la Société de gestion si celui-ci intervient postérieurement au dernier jour du Délai de préemption.

Faute pour le Porteur Cédant de procéder ainsi, il doit à nouveau, préalablement à tout Transfert de tout ou partie de ses parts, se conformer aux dispositions du présent **Titre Ill Article 10.**

10.2.4 Répartition des parts préemptées

Document de travail

Les Autres Porteurs peuvent exercer leur droit de préemption à titre irréductible pour un nombre de parts égal au nombre de Parts Proposées multiplié par le pourcentage découlant du nombre de parts de catégorie A que chacun détient par rapport au montant total des parts de catégorie A existantes, déduction faite du nombre de parts correspondant aux Parts Proposées.

Dans l'hypothèse où l'un des Autres Porteurs n'exerce pas, ou partiellement, son droit de préemption à titre irréductible sur le nombre de titres ci-dessus défini, il reste un nombre de Parts Proposées restant (les « **Parts Restantes** ») pouvant être réparties entre les Autres Porteurs qui ont exercé leur droit de préemption à titre réductible.

Les Parts Restantes sont réparties entre les Autres Porteurs qui ont exercé leur droit de préemption à titre réductible, en multipliant pour chacun de ces Autres Porteurs, le nombre de Parts Restantes par le rapport entre le nombre de Parts Restantes qu'ils ont chacun déclaré vouloir préempter à titre réductible et le nombre total de Parts Restantes qu'ils ont, pris ensemble, indiqué vouloir acquérir à titre réductible.

Les rompus sont traités de telle sorte que lorsque les calculs ci-dessus aboutissent à des chiffres à décimales, il est tenu compte, pour chacun de ces chiffres, de la décimale la plus proche de l'unité supérieure pour arrondir le chiffre à cette unité, et ce autant de fois que nécessaire jusqu'à ce que le nombre de Parts Restantes ait été entièrement attribué, étant précisé que les porteurs auxquels doivent revenir la décimale la plus proche de l'unité supérieure seront traités en priorité.

10.3 Agrément

10.3.1 Transferts libres d'agrément

Est libre d'agrément le Transfert de parts de catégorie A autorisé (défini au **Titre III 10.1**) par un Porteur de Parts à son Affiliée ou à un autre Porteur de Parts ainsi que le Transfert de parts qui serait réalisé à la nouvelle société de gestion du Fonds selon les modalités prévues dans le Règlement.
Le Porteur Cédant souhaitant réaliser un Transfert de tout ou partie de ses parts à son Affiliée ou autre Porteur de Parts doit adresser à la Société de gestion une Notification Initiale identique à celle visée au **Titre III 10.2.2** ci-dessus contresignée par le Bénéficiaire, étant toutefois précisé que cette Notification Initiale pourra ne pas préciser le prix de cession des parts.

10.3.2 Transferts soumis à agrément

Le Transfert de parts à toute autre personne, à quelque titre que ce soit, y compris de parts de catégorie B autorisé, est soumis à l'agrément de la Société de gestion dans les conditions ci-après.

Le Porteur de Parts souhaitant réaliser un Transfert (le « **Porteur Cédant** »**),** de tout ou partie de ses parts (les « **Parts Proposées** »), doit adresser à la Société de gestion une Notification Initiale identique à celle visée au **Titre III 10.2.2** ci-dessus contresignée par le Bénéficiaire.

Dans le Délai de trente (30) jours qui suit la Notification Initiale, si le Transfert projeté entre dans le champ d'application de l'agrément, la Société de gestion notifie au Porteur Cédant si elle accepte ou refuse le Transfert de parts projeté. Lorsque le Transfert de parts est soumis à la procédure de préemption visée au **Titre III 10.2** ci-dessus, ce Délai de trente (30) jours est prorogé d'un Délai de quinze (15) jours.

A défaut de notification par la Société de gestion de son acceptation ou de son refus dans le Délai de quarante- cinq (45) jours, l'agrément est réputé accepté.

En cas d'agrément, le Transfert de parts projeté doit être réalisé dans le strict respect des termes de la Notification Initiale et dans le délai prévu par celui-ci ou, à défaut de délai prévu, dans un Délai de quinze (15) jours à compter de la date de l'agrément tacite ou exprès.

Document de travail

10.3.3 Refus d'agrément

10.3.3.1

La Société de gestion peut émettre un refus d'agrément motivé (le « **Refus d'agrément motivé** ») et ainsi interdire un Transfert de parts, dans les cas suivants :

(a) si le Transfert de parts n'est pas autorisé au sens des dispositions du **Titre III 10.1** ci-dessus,

(b) si la Société de gestion a des soupçons que le projet de Transfert de parts puisse constituer directement ou indirectement, une opération de blanchiment d'argent réprimée par la législation applicable en France,

(c) si le projet de Transfert de parts devait avoir pour effet de poser un problème réglementaire au Fonds (tel qu'aboutir à ce qu'un Porteur de Parts personne physique détienne directement ou indirectement plus de vingt (20) % des parts du Fonds), ou à la Société de gestion, ou à un des Porteurs de Parts du Fonds (tel que par exemple, pour un Porteur de Parts ayant un statut public ou quasi-public, son obligation de ne pas détenir avec d'autres opérateurs ayant un statut public ou quasi-public, plus de cinquante (50) % des parts du Fonds).

En cas de Refus d'agrément motivé sur le fondement de l'hypothèse visée au a) ci-dessus, ou de l'hypothèse visée au b) ci-dessus, la Société de gestion n'est tenue à aucune obligation vis à vis du Porteur Cédant.

En cas de Refus d'agrément motivé sur le fondement de l'hypothèse visée au c) ci-dessus, la Société de gestion doit, dans un Délai de trente (30) jours à compter de la notification du refus d'agrément, proposer les Parts Proposées aux autres Porteurs de Parts (les « **Autres Porteurs** »). Si les Autres Porteurs ne proposent pas, dans un Délai de quinze (15) jours à compter de la proposition d'acquisition qui leur a été notifiée par la Société de gestion par lettre recommandée avec avis de réception, d'acheter toutes les Parts Proposées, la Société de gestion peut, si elle le souhaite, proposer à des tiers le solde des Parts Proposées non acquises par les Autres Porteurs. Dans l'hypothèse ou tout ou partie des Parts Proposées seraient proposées à des tiers, la Société de gestion doit les informer de leurs obligations au titre du Règlement.

Si elle trouve, dans le Délai de trente (30) jours susvisé, un acquéreur ou plusieurs acquéreurs pour tout ou partie des Parts Proposées (selon le cas), la Société de gestion notifie par lettre recommandée avec avis de réception au Porteur Cédant le nombre de parts qu'elle propose de faire acquérir.

Le(s) bénéficiaire(s) trouvé(s) par la Société de gestion ne peuvent acquérir les Parts Proposées qu'au prix qui figure dans la Notification Initiale.

10.3.3.2

La Société de gestion peut également émettre un refus d'agrément non motivé (le « **Refus d'agrément non motivé** »). Dans ce cas elle aura toute discrétion dans sa décision sans restriction d'aucune sorte, et n'est pas tenue d'en faire connaître les motifs.

En cas de Refus d'agrément non motivé, la Société de gestion est tenue de faire acquérir les Parts Proposées par les Autres Porteurs et/ou par des tiers selon la procédure prévue au **Titre III 10.2.**
Si le refus d'agrément porte sur des Parts de catégorie B, la Société de gestion pourra également acquérir lesdites parts.

Document de travail

Au plus tard dans un Délai de quarante-cinq (45) jours à compter de la notification du Refus d'agrément non motivé, la Société de gestion doit adresser au Porteur Cédant, par lettre recommandée avec avis de réception, une offre d'acquisition des Parts Proposées (l'« **Offre d'acquisition** ») comportant une désignation des Autres Porteurs et des tiers désireux d'acquérir lesdites Parts Proposées, le nombre de Parts Proposées que chacun envisage d'acquérir. Le prix de Transfert est celui figurant dans la Notification Initiale.

A défaut d'envoi par la Société de gestion d'une telle Offre d'acquisition dans le Délai de quarante-cinq (45) jours mentionné ci-dessus, l'agrément est réputé avoir été donné, et le Porteur Cédant peut librement réaliser le projet de Transfert.

Le transfert de propriété des Parts Proposées est réalisé (i) soit à la date du jour suivant l'expiration du Délai de (45) jours mentionné ci-dessus, (ii) soit dans le Délai de quinze (15) jours suivant la notification de l'Offre d'acquisition par la Société de gestion.

La cession des Parts Proposées au nom du ou des acquéreurs désignés par la Société de gestion est régularisée par un acte de cession de parts signé du Porteur Cédant ou, à défaut, de la Société de gestion elle-même qui le notifiera au Porteur Cédant, dans le délai de huit (8) jours de sa date avec invitation à se présenter au siège social de la Société de gestion pour recevoir le prix de cession qui n'est pas productif d'intérêt.

10.4 Assistance de la Société de gestion

Le Porteur Cédant peut demander à la Société de gestion une assistance en vue de trouver un acquéreur pour les Parts Proposées.

La Société de gestion fera ses meilleurs efforts afin de trouver un acquéreur.

La Société de gestion qui sera amenée à intervenir dans la recherche du cessionnaire, percevra du Porteur Cédant, si la transaction se réalise, une commission négociée d'un commun accord avec le Cédant.

10.5 Divers

Les frais de Transfert sont à la charge du Porteur Cédant, sauf convention contraire entre ce dernier et le Bénéficiaire.

Conformément à la réglementation, pour le cas où les parts transférées ne sont pas entièrement libérées, le Porteur Cédant demeure garant solidaire du paiement par le Bénéficiaire du montant de la Souscription Non libérée correspondant à ces parts, et ce pendant un délai de deux (2) ans à compter du Transfert effectif desdites parts.

ARTICLE 11 – DISTRIBUTIONS – REMPLOI

11.1 Politique de distribution

La Société de gestion peut décider de distribuer tout ou partie des avoirs du Fonds dans les conditions prévues ci-après.

Lors de chaque distribution, une notification sera adressée aux Porteurs de Parts concerné. Cette notification contiendra les informations suivantes :

- Qualification comptable de la distribution ;

Document de travail

- Le pays d'origine de la distribution (i.e., le lieu du siège social de la société du portefeuille)
- Quote-part de cette distribution si provisoire et le cas échéant, sa limite dans le temps ;
- Montant cumulé des distributions ;
- Montant non appelé de la souscription ;
- tout montant faisant l'objet d'une retenue à la source (y compris le taux d'imposition applicable).

En cas de compensation, des montants faisant l'objet d'Appels de fonds avec des distributions, la notification susvisée mentionnera cette information.

11.1.1 Revenus distribuables et modalités de distributions selon chaque catégorie de parts

11.1.1.1 Revenus distribuables

Le résultat net de l'exercice est égal au montant des intérêts, dividendes et tous autres produits relatifs aux titres constituant le portefeuille, majoré du produit des sommes momentanément disponibles et diminué du montant des frais de gestion et des frais divers indiqués aux **Titre V Article 22 à Titre V Article 25** du présent Règlement et de la charge des emprunts.

Les sommes et revenus distribuables sont égaux au résultat net augmenté s'il y a lieu du report à nouveau et majoré ou diminué du solde du compte de régularisation des revenus afférents à l'exercice clos et aux plus-values réalisées, nettes de frais, diminuées des moins-values réalisées, nettes de frais, constatées au cours de l'exercice, augmentées des plus-values nettes de même nature constatées au cours d'exercices antérieurs n'ayant pas fait l'objet d'une distribution ou d'une capitalisation et diminuées ou augmentées du solde du compte de régularisation des plus-values du Fonds.

Lorsque la Société de gestion décide la mise en distribution des sommes distribuables aux Porteurs de Parts, celle-ci a lieu dans les quatre (4) mois suivant la clôture de chaque exercice.
La Société de gestion fixe la date de répartition de ces sommes distribuables.

Elle peut en outre décider en cours d'exercice la mise en distribution d'un ou plusieurs acomptes dans la limite des revenus nets distribuables comptabilisés à la date de la décision.

11.1.1.2 Modalités de distribution selon chaque catégorie de parts

Les distributions sont réalisées conformément aux stipulations du **Titre III 5.4**.

11.1.2 Report à nouveau

Le compte « report à nouveau » enregistre le solde des revenus distribuables non répartis au titre de l'exercice clos.

A la clôture de l'exercice, le résultat net est majoré ou diminué du solde de ce compte.

11.1.3 Distributions d'avoirs en espèces ou en titres

La Société de gestion peut prendre l'initiative, à l'issue de la Période de souscription, le cas échéant prorogée, de distribuer en espèces ou en titres tout ou partie des avoirs du Fonds.

Les sommes ou titres distribués sont affectés dans l'ordre de priorité d'imputation défini au **Titre III 5.4.3** ci-dessus.

11.1.4 Distribution des produits de cession

Document de travail

Les produits de cession des Participations (nets de frais et de provisions) encaissés par le Fonds sont distribués dans les deux (2) mois à compter de leur encaissement par le Fonds. Ce délai est porté à trois (3) mois si l'encaissement par le Fonds intervient au mois de juillet ou au mois d'août.

Toutefois, par dérogation avec la disposition ci-dessus, la Société de gestion peut réinvestir les produits de cessions de participation, dans la limite du montant des plus-values réalisées, soit, au cours de la Période d'investissement, dans le cadre d'investissements dans des Entreprises du portefeuille ou dans des Entreprises dans lesquelles il ne détient aucune Participation, soit, à tout moment pour réaliser un investissement complémentaire dans une Entreprise du portefeuille.

Cependant, pendant la durée de vie du Fonds, la Société de gestion ne peut pas réaliser des investissements dans des Entreprises, au moyen d'Appels de fonds et/ou du réinvestissement de la plus-value réalisée sur les cessions de Participations, représentant un montant cumulé de sommes investies supérieur à 115% (cent quinze pour cent) du MTS.

Toutefois, le Fonds a le droit de conserver des sommes suffisantes pour lui permettre de payer différents frais, y compris les frais de gestion, et pour payer toutes autres sommes ou charges qui seraient éventuellement dues par le Fonds, en ce compris toutes sommes qui pourraient être dues aux Personnes Indemnisées en vertu du **Titre VII Article 30**. Lorsque dans le cadre d'une opération sur une Participation du portefeuille du Fonds, la Société de gestion consent une garantie d'actif et de passif ou tout engagement financier pouvant générer à la charge du Fonds une obligation de restitution de tout ou partie du produit de cession qu'il a encaissé, la Société de gestion peut ne pas distribuer tout ou partie de ce produit de cession, dans la limite du montant estimé de l'obligation de restitution résultant de la mise en œuvre de cette garantie d'actif et de passif ou de cet engagement financier, et ce, pour la durée stipulée dans cette garantie ou cet engagement.

En cas de procédure contentieuse engagée pour le compte du Fonds contre des tiers ou à l'encontre du Fonds par des tiers, la Société de gestion peut également procéder à une mise en réserve des montants nécessaires provenant des produits de cession de Participations afin de garantir le paiement des frais et des conséquences financières résultant de cette procédure.

La Société de gestion peut décider que les distributions d'avoirs mentionnées au présent Article soient réalisées sans annulation de parts, ou, à compter de l'expiration de la Période de remploi (tel que ce terme est défini ci-après), avec annulation de parts.

11.2 Remploi

Les Porteurs de Parts personnes physiques qui veulent bénéficier de l'exonération fiscale optent, lors de la souscription des parts de catégorie A, pour le remploi automatique dans le Fonds des produits et des avoirs distribués au cours d'une période de cinq (5) années à compter de la souscription de leurs parts (la « **Période de remploi** »).

Ce remploi intervient à chaque fois que, dans la Période de remploi de cinq (5) ans ci-dessus, le Fonds procède à une distribution selon les modalités prévues au **Titre III 11.1.1** et au **Titre III 11.1.3** ci-après.

Les distributions faisant l'objet d'un remploi dans le Fonds sont investies dans des supports d'investissements dits sans risques tels que notamment OPC de trésorerie ou autres.

L'option pour le remploi des distributions est définitive. Les produits et avoirs distribués réinvestis dans le Fonds constituent un élément de l'actif du Fonds défini au **Titre II**.

Document de travail

Cet élément dénommé « **Actif de Remploi** » comprend le montant des produits et avoirs distribués réinvestis dans le Fonds augmenté des produits et plus-values générés par le placement des fonds correspondant, diminué le cas échéant des frais et autres éléments de passif généré par ce placement.

Le réinvestissement dans le Fonds des produits et des avoirs distribués est effectué, au choix de la Société de gestion,

- soit par le blocage des sommes correspondantes sur un compte de tiers ouvert à cet effet, au nom de chaque porteur, dans les livres du Fonds,
- soit par l'émission de parts dites « **parts de remploi** » ou « **Parts R** ».

ARTICLE 12 – REGLES DE VALORISATION ET CALCUL DE LA VALEUR LIQUIDATIVE

12.1 Évaluation des actifs du Fonds

En vue du calcul de la valeur liquidative des parts prévue au **Titre III 12.2** ci-après, la Société de gestion procède à l'évaluation de l'Actif Net du Fonds à la fin de chaque semestre de l'exercice comptable. Les évaluations semestrielles au 30 juin et au 31 décembre sont certifiées ou attestées par le Commissaire aux Comptes.

Pour le calcul de l'Actif Net du Fonds, les instruments financiers et valeurs détenues par le Fonds sont évalués par la Société de gestion selon les méthodes et critères préconisés par *l'International Private Equity and Venture Valuation Board (IPEV Valuation Board)* et auxquels se réfère la *European Venture Capital Association*. Toute modification de méthode de valorisation devra faire l'objet d'un Avis Favorable du Comité Consultatif.

12.2 Valeur liquidative des parts

12.2.1

Les valeurs liquidatives des parts sont établies tous les trois (3) mois, le 31 mars, le 30 juin, le 30 septembre et le 31 décembre et communiquées au plus tard dans un délai de quarante-cinq (45) jours suivant la fin du trimestre considéré.

La Société de gestion peut établir ces valeurs liquidatives plus fréquemment en vue de rachats de parts effectués conformément au **Titre III Article 9** ou pour procéder à des distributions d'actifs du Fonds.

L'Actif Net du Fonds est déterminé en déduisant de la valeur des actifs (évalués comme indiqué au **Titre III 12.1**) le passif exigible, sous réserve de ce qui est précisé au **Titre III 11.2** pour le passif généré par l'Actif de Remploi.

12.2.2

La valeur liquidative de chaque catégorie de parts est déterminée en calculant le montant qui serait distribué à chaque catégorie de parts, conformément au **Titre III 5.4.3**, si, à la date de calcul, tous les actifs du Fonds étaient cédés à un prix égal à la valeur de ces actifs déterminée conformément au **Titre III 12.1**, en tenant compte, à la date de calcul, du montant total des Souscriptions Libérées de chaque catégorie de parts, et du montant total des sommes ou avoirs déjà versés à chaque catégorie de parts depuis leur souscription sous forme de distribution ou de rachat de parts.

12.2.3

La valeur liquidative de chaque part d'une même catégorie est égale au montant distribuable défini ci-dessus attribué à cette catégorie de parts divisé par le nombre de parts appartenant à cette catégorie.

Document de travail

ARTICLE 13 – COMPTABILITE

La durée de l'exercice comptable est de douze (12) mois. Il commence le premier janvier et se termine le 31 décembre. Par exception, le premier exercice comptable commence dès la Constitution du Fonds et se termine le 31 décembre 2026. Le dernier exercice comptable se termine à la liquidation du Fonds.

La Société de gestion tient la comptabilité du Fonds en euro. Toutes les distributions du Fonds sont effectuées en euro et les investisseurs ont l'obligation de payer toutes les sommes versées au Fonds en euro.

ARTICLE 14 – DOCUMENTS D'INFORMATION

14.1 Documents de fin d'exercice

A la clôture de chaque exercice, la Société de gestion dresse l'inventaire des divers éléments de l'actif et du passif, le compte de résultat et la situation financière du Fonds et établit un rapport sur la gestion du Fonds pendant l'exercice écoulé.

Le rapport de gestion annuel comporte les informations suivantes :

- les comptes annuels (bilan, compte de résultat et annexe),
- l'inventaire de l'actif,
- L'évolution de la valeur liquidative du Fonds,
- La qualification comptable des montants distribués depuis la constitution du Fonds,
- L'affectation des appels de fonds depuis la constitution du Fonds,
- Les montant réinvestis depuis la constitution du Fonds,
- un compte rendu sur la mise en œuvre de l'orientation de la gestion définie au **Titre II Article 4** du présent Règlement,
- les co-investissements réalisés par le Fonds dans les conditions prescrites au **Titre II 4.5.2** ci-dessus,
- un compte rendu sur les éventuels honoraires de prestations de conseil ou de montage facturés au Fonds ou à une société dont il détient des titres par la Société de gestion ou des sociétés auxquelles elle est liée au cours de l'exercice selon les modalités prévues au **Titre II 4.5.4** ci-dessus,
- la nature et le montant global par catégories, des frais visés aux **Titre V Article 22** à **Titre V Article 25** ci-dessous,
- un compte rendu sur les interventions des établissements de crédit éventuellement liés à la Société de gestion à l'occasion d'acquisition de participations du Fonds ou en vue du financement de sociétés dans lesquelles le Fonds détient une participation selon les modalités prévues au **Titre II Article 4** ci-dessus,
- la nomination des mandataires sociaux et salariés de la Société de gestion au sein des organes sociaux des sociétés dans lesquelles le Fonds détient des participations,
- les raisons de tout changement concernant les méthodes de valorisation ainsi que leur impact chiffré,
- la liste des engagements financiers du Fonds concernant des opérations autres que l'achat ou la vente d'actifs non cotés, et en particulier la liste des garanties de passif reçues ou données,
- les caractéristiques de tout crédit relai qui aura été mis en place au cours de l'exercice.

Les comptes annuels, l'inventaire de l'actif et les éléments comptables du rapport de gestion font l'objet de contrôles de la part du Commissaire aux Comptes.

La Société de gestion adresse ces documents aux Porteurs de Parts, dans les trois (3) mois suivant la clôture de l'exercice.

Document de travail

14.2 Rapports trimestriels et semestriels

14.2.1 Rapports trimestriels

La Société de gestion adressera aux Porteurs de Parts A et aux Distributeurs de Parts de catégorie A' un rapport trimestriel allégé sur l'activité du Fonds au titre des premier et troisième trimestres (31 mars et 30 septembre) de chaque année, dans les quarante-cinq (45) jours suivant la fin du trimestre considéré.

Ce rapport trimestriel fera état des principales informations financières ou autres relatives au Fonds et à ses investissements et de tout événement important ayant eu un impact sur le Fonds lors de chaque trimestre considéré. En particulier, il comprendra une évaluation de la valeur liquidative des parts.
Ce rapport présentera les valeurs liquidatives des parts visées au **Titre III 12.2.1**.

14.2.2. Rapports semestriels

La Société de gestion adressera aux Porteurs de Parts A et aux Distributeurs de Parts de catégorie A' un rapport semestriel sur l'activité du Fonds au titre du premier semestre de chaque année, dans les deux (2) mois suivant la fin du semestre considéré.

Ce rapport semestriel fera état des principales informations financières ou autres relatives au Fonds et à ses investissements et de tout événement important ayant eu un impact sur le Fonds lors de chaque semestre considéré.

Toutefois, compte tenu de la progressive montée en charge des investissements réalisés, la Société de gestion n'est pas tenue d'adresser de rapport semestriel pour le premier semestre suivant sa Constitution.

14.3 Confidentialité

Toutes les informations, écrites ou orales, communiquées aux Porteurs de Parts concernant le Fonds, la Société de Gestion, les participations et les Porteurs de Parts, et notamment les informations figurant dans les rapports visés au présent article, communiquées notamment lors du Comité Consultatif doivent être tenues strictement confidentielles (les « **Informations Confidentielles** »). Sont exclues de cette obligation de confidentialité, (i) toutes informations qui sont déjà dans le domaine public, (ii)toutes informations obtenues d'une source tierce qui l'a obtenue de façon indépendante et licite (iii) toute information communiquée à un Porteur de Part de façon non confidentielle par un tiers non tenu par une obligation de confidentialité, ainsi que (iv) toute information dont la Société de gestion aurait préalablement accepté par écrit la libre communication ou l'usage.

Par exception, la communication de tout ou partie des Informations Confidentielles est possible, sous réserve des dispositions ci-dessous, lorsque cette communication est rendue obligatoire en vertu de la loi, de la réglementation applicable à un Porteur de Parts, d'une décision de justice rendue en dernier ressort ou d'une décision administrative.

Dans ce cas, la Société de gestion pourra essayer d'obtenir toute mesure protectrice ou tout autre moyen fiable permettant de s'assurer qu'un traitement confidentiel peut être accordé à tout, ou certaines parties, de l'Information Confidentielle, auquel cas le Porteur de Parts concerné devra s'abstenir de communiquer tout ou partie de l'Information Confidentielle jusqu'à ce que la Société de gestion a mis en œuvre tous les recours possibles afin de limiter la communication de l'Information Confidentielle.

Document de travail

Les Porteurs de Parts qui reçoivent les informations contenues dans les rapports mentionnés au présent article, devront les conserver strictement confidentielles. Ils s'interdisent en conséquence de divulguer ces informations sous quelque forme que ce soit et à qui que ce soit sans l'accord écrit de la Société de gestion, sous réserve des exceptions mentionnées au §1 du présent Article 14.3.

Les Porteurs de Parts personnes morales ou leurs représentants pourront néanmoins communiquer les informations contenues dans les rapports visés à l'article 14.1 et 14.2 à leurs actionnaires, dirigeants, mandataires sociaux, membres de comité interne, salariés et consultant.

Si le Porteur de Parts est un fonds d'investissement, la Société de gestion qui conseille ou gère ce fonds d'investissement pourra également communiquer les informations contenues dans le rapport de gestion annuel aux membres du comité interne de ce fonds, à ses investisseurs ainsi qu'aux dirigeants, mandataires sociaux, membres de comité interne, salariés et consultants de la société de gestion qui gère ou conseille ce fonds.

Les Porteurs de Parts pourront également communiquer les informations contenues dans ces rapports à leurs avocats et à leurs commissaires aux comptes, ainsi qu'aux autorités administratives de tutelle qui leur en feraient la demande.

Toutefois, dans tous les cas de communication des informations contenues dans les rapports mentionnés aux trois paragraphes ci-dessus, le Porteur de Parts concerné s'engage à ce que les personnes à qui il communique ces informations soient soumises légalement, statutairement ou contractuellement à une obligation de secret professionnel et/ou de confidentialité appropriée. S'il n'en a pas la certitude, il s'engage à faire tous ses meilleurs efforts afin que ces personnes s'engagent par avance à ne pas divulguer à des tiers les informations confidentielles que le Porteur de Parts leur communiquera.

Tout Porteur de Part(s) pourra communiquer toute information relative au Fonds à tout tiers avec lequel il ou elle serait en discussion en vue d'une fusion ou d'un rapprochement (tel que prise de contrôle ou autre), pour autant que ledit tiers se soit engagé au préalable vis à vis du Porteur de Parts à ne pas divulguer les informations confidentielles communiquées et à détruire tout support de telles informations en cas d'échec du projet de fusion ou de rapprochement en question.

Tout Souscripteur qui manquera à son obligation de confidentialité pourra faire l'objet de poursuites de la part de la Société de Gestion.

14.4. Identité des Porteurs de Parts du Fonds

La Société de Gestion sera autorisée à communiquer à tout Prêteur Crédit-Relais pour les besoins d'une Convention Crédit Relais, les informations concernant le Fonds, dont elles pourraient demander communication, sur l'identité des Porteurs de Parts et leurs participations respectives dans le Fonds.

ARTICLE 15 – GOUVERNANCE DU FONDS – COMITE CONSULTATIF

15.1. Composition du Comité Consultatif

La Société de gestion est assistée d'un Comité Consultatif dont les membres sont nommés par la Société de gestion pour une durée fixée par elle.

Au moins trois (3) membres et au plus quinze (15) membres sont nommés par la Société de gestion parmi les représentants d'investisseurs.
Lors de leur première réunion, les membres élisent, parmi eux, le Président du Comité Consultatif pour la durée de son mandat de membre du Comité Consultatif.

Document de travail

Les membres seront soumis à une obligation de confidentialité sur les informations échangées durant les réunions du Comité Consultatif conformément à l'article 14.3.

Les investisseurs qui se sont engagés à investir au minimum dix millions d'euros (10.000.000 €) disposent sur simple demande d'un poste au Comité Consultatif.
La Société de gestion peut également inviter, en plus des membres susvisés, pour un Comité Consultatif déterminé, un (1) ou deux (2) experts choisis parmi des professionnels reconnus pour leurs compétences en matière d'investissement ou de gestion d'entreprise, et / ou ayant une expertise du secteur de la cible examinée.
Ces experts seront également soumis à une obligation de confidentialité sur les informations échangées durant les réunions du Comité Consultatif conformément à l'article 14.3, et ne prendront pas part au vote.

Après Avis Non Décisoire des autres membres du Comité Consultatif, un membre du Comité Consultatif peut être révoqué par la Société de gestion pour les motifs suivants : trois (3) absences successives sans donner d'instruction de vote ou de pouvoir, invalidité ou mise sous mesure de protection (curatelle, tutelle), conflits d'intérêts structurels et, concernant les personnes morales, perte de cette qualité.

Lors de la première réunion du Comité Consultatif réuni à l'initiative du Président de la Société de gestion, les membres du Comité Consultatif désignent parmi eux un Président, à la majorité prévue ci-dessous pour les Avis Favorables rendus à la Majorité Simple.

15.2. Compétence du Comité Consultatif

15.2.1 Information et Avis Non Décisoires du Comité Consultatif

Le Comité Consultatif a pour fonction d'analyser et, si nécessaire, de donner son avis sur tout sujet que la Société de gestion lui soumet, notamment les investissements proposés, le cas échéant sur la base des diagnostics, ainsi que les sujets sur lesquels le Règlement prévoit que la Société de gestion doit obligatoirement le consulter ou l'informer.

La Société de gestion doit dans le Délai de trente (30) jours informer le Comité Consultatif de tous les conflits d'intérêts existants ou potentiels dont elle aurait connaissance concernant notamment la Société de gestion, ses dirigeants, salariés ou mandataires sociaux ainsi que les Fonds Gérés.

En dehors des cas listés ci-dessous, les avis rendus par le Comité Consultatif ne lient pas la Société de Gestion (« **Avis Non Décisoires** »). Si un Avis Non Décisoire est sollicité, celui-ci est donné à la majorité simple des voix des membres du Comité ayant le droit de vote, présents ou représentés à une réunion ou participant à une conférence téléphonique, à une vidéo-conférence ou ayant répondu (ou étant réputé avoir répondu) à une consultation écrite (la « **Majorité Simple** »).

En toutes hypothèses, le Comité Consultatif n'a aucun pouvoir de gestion à l'égard du Fonds.

15.2.2 Avis Favorables du Comité Consultatif

Dans les cas listés ci-dessous, l'avis (ci-après « **Avis Favorable** ») du Comité Consultatif lie la Société de Gestion qui ne peut donc passer outre un avis défavorable du Comité Consultatif. Si un Avis Favorable est exigé, celui-ci est donné à la majorité des deux tiers des voix des membres du Comité ayant le droit de vote, présents ou représentés à une réunion ou participant à une conférence téléphonique, à une vidéo-conférence ou ayant répondu (ou étant réputé avoir répondu) à une consultation écrite (la « **Majorité Qualifiée** »).

Dans ces hypothèses, chaque membre du Comité Consultatif dispose d'une voix.

Document de travail

Les décisions suivantes de la Société de gestion ne peuvent être prises sans l'Avis Favorable du Comité Consultatif émis à la Majorité Qualifiée, sauf stipulation contraire du Règlement :

- Réalisation d'un investissement par la Société de Gestion dans les cas prévus au Règlement, notamment au Titre II 4.5 (Répartition des investissements entre le Fonds et les Fonds Gérés, Co-investissements, Transferts de Participations entre Fonds Gérés),
- Autorisation d'un investissement excédant 10 % du MTS,
- Choix par la Société de gestion d'un prestataire personne physique ou morale liée à la Société de Gestion (article 4.5.4),
- Tout avis requis dans le cadre de la clause de Changement de Contrôle (article 4.5.5) ;
- Prorogation de la durée de vie du Fonds (article 7),
- Prorogation de la Période de souscription (article 8.1),
- Appels de fonds de la Société de gestion excédant, au cours d'une année calendaire, trente pour cent (30 %) du MTS (article 8.2.3.2),
- Dérogation à la règle selon laquelle aucun nouvel Appel de fonds ne pourra intervenir avant qu'un certain montant du précédent Appel de fonds n'ait été investi ou engagé (article 8.2.3.2),
- Révocation de la Société de gestion (Article 16.2),
- Niveau de la rémunération de la Société de gestion lors de l'entrée en dissolution du Fonds (article 22.1.1),
- Plafond des autres frais de gestion (article 22.4),
- Modification du plafond des frais de transaction (article 23),
- Réinvestissement du produit de cession d'une Participation en vue de répondre à une demande d'apport de fonds complémentaires et pour préserver les intérêts du Fonds dans l'Entreprise qui en aura fait la demande,
- Conflits d'intérêts éventuels auxquels la Société de Gestion ou ses membres, le Fonds ou ses investisseurs pourraient être confrontés,
- sur toute dérogation à la politique d'investissement du Fonds et/ou aux règles de co-investissement avec des Associés et/ou des tiers,
- sur toute décision de prolongation de la durée du Fonds, de la période de souscription, de la période d'investissement, ou toute décision de résiliation anticipée de la période de souscription ou de dissolution anticipée du Fonds,
- autoriser l'apport de capitaux supplémentaires dans une société dans laquelle un Fonds Géré ou un Fonds Conseillé détient déjà une participation (article 4.5.2.2),
- remplacer ou désigner une Personne Clé pendant la durée du Fonds ou approuver toute autre solution proposée par la Société de Gestion à la suite d'un Départ de Personne Clé (article 4.5.5) ;
- autoriser la levée d'une Période de Suspension (article 4.5.5 et article 16),
- Tous les sujets prévus dans le Règlement qui nécessitent l'Avis Favorable du Comité Consultatif et non expressément visés au présent article.

15.2.3 Quorum du Comité Consultatif

Le Comité Consultatif ne délibère valablement que si le tiers des membres participe à la réunion ou à la conférence téléphonique, ou a adressé une réponse en temps utile dans les conditions visées à l'Article 15.3.3.

Les membres du Comité Consultatif susceptibles de se trouver dans une situation de conflits d'intérêts devront le déclarer au Président de la Société de gestion dès qu'ils en auront connaissance. Dans une telle situation, ils ne pourront assister aux débats, leurs voix ne seront pas prises en compte pour le calcul du quorum et ne prendront pas part au vote sur les sujets sur lesquels ils se trouvent dans cette situation de conflits d'intérêts.

Le Responsable de la Conformité et du Contrôle Interne (RCCI) et/ou les mandataires sociaux de la Société de gestion devront relater dans le rapport annuel les conflits d'intérêts survenus au cours de l'exercice considéré et les moyens employés pour les traiter.

Document de travail

15.3 Organisation des décisions du Comité Consultatif

Les membres du Comité Consultatif sont consultés :

- à l'initiative du Président de la Société de gestion, aussi souvent que l'intérêt du Fonds l'exige,
- ou à l'initiative du Président du Comité Consultatif, et au choix de l'auteur de la convocation, selon l'un des modes de consultation suivants : réunion, conférence, téléphonique, vidéoconférence, ou consultation écrite.

Quel que soit le mode de consultation utilisé, les membres du Comité Consultatif devront se voir adresser, par tous moyens et préalablement à l'émission de leur avis, tous les éléments utiles leur permettant de se forger une opinion sur les sujets qui leur sont soumis dans les quatre (4) jours ouvrés précédant la réunion du Comité Consultatif, ce délai pouvant être réduit à titre exceptionnel.

15.3.1 Réunions du Comité Consultatif

Les réunions du Comité Consultatif, s'il en est organisé, ont lieu au siège social de la Société de gestion ou en tout autre endroit indiqué dans la convocation, laquelle est adressée aux membres du Comité Consultatif par lettre recommandée, télécopie ou message électronique (e-mail), au moins huit (8) jours avant la date prévue pour la réunion.

Le Président du Comité Consultatif organise et dirige les débats du Comité Consultatif.

A l'issue de chaque réunion du Comité Consultatif, le secrétaire de séance désigné par le Président du Comité Consultatif dresse un procès-verbal de réunion retraçant les débats et consignant les décisions prises ; ce procès-verbal est envoyé à tous les membres pour observations et, à défaut, il est approuvé par les membres présents lors de la prochaine réunion du Comité Consultatif et signé par le Président du Comité Consultatif et le représentant légal de la Société de Gestion agissant en cette qualité.

Un membre du Comité Consultatif peut donner pouvoir à tout autre membre du Comité à l'effet de le représenter. Chaque membre du Comité Consultatif ne peut recevoir qu'un seul pouvoir.

Les mandataires sociaux de la Société de gestion ainsi que tout salarié de la société de gestion, autorisé par cette dernière, a le droit d'assister aux réunions du Comité Consultatif.

15.3.2 Conférence téléphonique ou vidéoconférence

En tant que de besoin, les réunions du Comité Consultatif peuvent être tenues par vidéo conférence ou par conférence téléphonique.

A l'issue de chaque conférence téléphonique du Comité Consultatif, le secrétaire de séance désigné par le Président du Comité Consultatif dresse un procès-verbal de réunion retraçant les débats et consignant les décisions prises ; ce procès-verbal est approuvé par les membres du Comité Consultatif présents lors de la réunion par retour de mail ou par les membres présents lors de la réunion suivante du Comité Consultatif et signé par le Président du Comité Consultatif et le représentant légal de la Société de Gestion agissant en cette qualité.

15.3.3 Consultations écrites

Le Comité Consultatif peut également être consulté par le Président de la Société de gestion par voie écrite. La demande de consultation écrite adressée à chacun des membres pourra être effectuée par lettre recommandée avec avis de réception, ou par voie de télécopie ou de courrier électronique (e-mail).

La demande de consultation écrite doit être adressée au moins huit (8) Jours avant la date limite de réponse à la consultation écrite.

Document de travail

A défaut de réception par la Société de gestion d'une réponse au plus tard le dernier jour prévu pour répondre à la consultation écrite, le membre consulté n'ayant pas retourné sa réponse en temps utile ne sera pas pris en compte dans le calcul du quorum et sa voix ne sera pas prise en compte dans le calcul de la majorité requise pour l'Avis du Comité Consultatif.

Chaque demande d'avis au Comité Consultatif, effectuée par voie de consultation écrite comme il est dit ci-dessus, et les réponses correspondantes des membres consultés sont rapportées dans un procès-verbal de consultation établi par le Président de la Société de gestion.

Une copie du procès-verbal définitif est systématiquement adressée aux membres du Comité Consultatif dans un délai de huit (8) jours ouvrés suivant la fin du délai de réponse susvisé.

TITRE IV – LES ACTEURS

ARTICLE 16 – LA SOCIETE DE GESTION

16.1 Gestion du Fonds

La gestion du Fonds est assurée par la Société de gestion conformément à l'orientation définie au **Titre II Article 4.** La Société de gestion a la responsabilité d'évaluer, de décider et de mettre en œuvre tous investissements et désinvestissements. La Société de gestion agit en toutes circonstances pour le compte des Porteurs de Parts et peut seule exercer les droits de vote attachés aux titres des sociétés du portefeuille.

La Société de gestion sera principalement chargée des tâches et responsabilités suivantes :

- Aspects réglementaires et de conformité,
- Promotion et animation du fonds
- Détection des opportunités d'investissement
- Etude et montage des opérations
- Validation des opportunités d'investissement dans le respect du processus d'investissement,
- Animation des partenaires et du pôle Expert
- Décisions d'investissement et exécution des investissements,
- Back-office et administration du Fonds : préparation et communication des appels de fonds aux investisseurs, reporting du Fonds et des sociétés du portefeuille aux investisseurs, rapport de gestion et comptes annuels, évaluation et calcul de la valeur nette des actifs, distributions d'espèces, la gestion des statuts du Fonds, etc
- Suivi du portefeuille
- Optimisation des sorties de portefeuille.

La Société de gestion et les mandataires sociaux et les salariés de la Société de gestion peuvent être nommés administrateurs ou toute position équivalente dans les sociétés du portefeuille. La Société de gestion rend compte dans son rapport de gestion annuel aux Porteurs de Parts de toutes nominations effectuées à ce titre.

Document de travail

De plus, la Société de gestion peut et sous réserve de l'accord des porteurs (qui est réputé donné d'avance par chacun des Porteurs de Parts en signant le bulletin de souscription aux parts du Fonds) conclure avec des tiers toutes conventions relatives à la gestion des participations du Fonds (telles que des conventions de garantie d'actif et de passif) et comportant des engagements contractuels autres que de livraison de biens ou de services ainsi que des conventions octroyant à des tiers tout droit portant sur l'actif du Fonds et le montant non appelé des souscriptions, y compris des sûretés personnelles ou réelles, dans les conditions suivantes :

- la Société de gestion ne peut conclure des conventions par l'effet desquelles l'actif du Fonds est gagé pendant la Période d'investissement, au-delà du plus bas des montants entre 20% (vingt pour cent) du MTS et 100% (cent pour cent) de l'actif net du Fonds, sauf accord du Comité Consultatif. Après la Période d'Investissement, la Société de gestion ne peut conclure des conventions par l'effet desquelles un montant supérieur ou égal à 100% de l'actif du Fonds est gagé,
- les risques et charges résultant de l'exécution de ces conventions, tels qu'ils sont estimés dans l'évaluation financière à laquelle il est procédé par la Société de gestion, ne doivent excéder à aucun moment le plus bas des montants entre 20% (vingt pour cent) du MTS et 100% (cent pour cent) de l'actif net du Fonds en application de l'alinéa précédent.

étant précisé que les limites précitées ne seront pas applicables aux éventuelles sûretés ou garanties consenties dans le cadre d'un Crédit-Relais. La limite relative aux éventuelles sûretés ou garanties consenties dans le cadre d'un Crédit-Relais est prévue à l'Article 16.2.

La Société de gestion doit tenir à la disposition des Porteurs de Parts une liste de ces engagements indiquant leur nature et leur montant estimé. La Société de gestion mentionne dans son rapport de gestion annuel aux Porteurs de Parts une liste de ces engagements indiquant leur nature et leur montant estimé.

La Société de gestion pourra procéder à des emprunts en espèces ou en titres ou à des prêts de titres dans les conditions prévues par la réglementation. Elle a en outre la faculté de procéder à des Crédits-Relais dans les conditions prévues à l'article 16.2 (a) ci-dessous. Tous les emprunts réalisés directement par le Fonds n'excéderont pas, à aucun moment, la limite prévue par la réglementation applicable.

La Société de gestion est responsable à l'égard du Fonds et/ou, le cas échéant, à l'égard des Porteurs de Parts, au titre de sa gestion du Fonds, dans les conditions prévues par la réglementation et notamment en cas de négligence professionnelle. À l'effet de se couvrir contre les risques éventuels de mise en cause de cette responsabilité, la Société de gestion a souscrit une assurance responsabilité civile professionnelle, qu'elle s'engage à maintenir pendant la durée de vie du Fonds.

Document de travail

16.2. Crédit-Relais

(a) Emprunts
Les Porteurs de Parts acceptent que la Société de Gestion puisse procéder, directement à travers le Fonds, à des emprunts de type Crédit-Relais, étant précisé que :

(i) les Crédits-Relais conclus par le Fonds n'excèderont pas globalement, à aucun moment, quinze pour cent (15 %) du MTS ;
(ii) le Fonds devra également respecter à tout moment la limitation applicable aux emprunts visée à l'Article 16.1 ci-dessus ;
(iii) Les Crédits-Relais seront accordés dans le seul but de combler les délais de versement par les Souscripteurs des Appels de fonds (et non pour effectuer des distributions).

Outre la limite de 15% du MTS, il est précisé que le Crédit-Relais ne pourra excéder le montant non appelé et que l'endettement du fonds devra dans tous les cas demeurer inférieur au total à 30% de l'actif net.

Les Porteurs de Parts acceptent que le fait de ne pas couvrir les risques de pertes résultant de l'échange ou la fluctuation des taux d'intérêt ou de ne pas mettre en œuvre d'autres dispositions pour couvrir ces risques ne constituera pas une violation par la Société de Gestion de ses obligations.

(b) Garanties
Les Porteurs de Parts acceptent que la Société de Gestion puisse consentir au profit d'un ou plusieurs Prêteurs Crédit-Relais au nom du Fonds un nantissement du compte bancaire du Fonds ouvert chez le Dépositaire, aux fins de garantir les obligations de paiement et de remboursement prises par le Fonds, en sa qualité d'emprunteur (ou, le cas échéant, de caution ou garant) auprès du ou des Prêteurs Crédit-Relais.

16.3 Révocation de la Société de gestion
16.3.1 Révocation sans Manquement

16.3.1.1 Modalités de la révocation sans Manquement
A compter de l'expiration de la Période de souscription hors prolongation, deux (2) Porteurs de Parts au moins représentant au moins un tiers du MTS peuvent initier une procédure de consultation des Porteurs de Parts aux fins de révoquer la Société de Gestion de ses fonctions de société de gestion du Fonds et, le cas échéant, transférer la gestion du Fonds à une autre société de gestion agréée par l'AMF.

Les Porteurs de Parts à l'origine de la procédure doivent adresser à la Société de Gestion par lettre recommandée avec accusé de réception, un document écrit comportant un descriptif (le « **Descriptif** ») de leur projet de révocation de la Société de Gestion mentionnant en particulier :

- La liste des Porteurs de Parts signataires du Descriptif, comportant leurs coordonnées et le montant de leur souscription dans le Fonds ;
- Le type de la révocation envisagée ;
- La dénomination, si elle est connue de la nouvelle société de gestion à qui il est envisagé de transférer la gestion du Fonds, ainsi qu'une attestation qu'aucun Porteur de Parts du Fonds ne contrôle ou ne détient plus de 50 % du capital ou des droits de vote dans cette société de gestion (ci-après la « **Nouvelle Société de Gestion** ») ; et

Document de travail

- La date à laquelle il est envisagé que le transfert de la gestion devienne effectif, s'il est accepté par les Porteurs de Parts.

Le Descriptif pourra ne pas contenir les éléments relatifs à l'identification de la Nouvelle Société de Gestion. Ces éléments doivent être communiqués à la Société de Gestion dans un délai maximum de 3 mois à compter de l'initiation de la procédure de révocation.

La Société de Gestion dispose d'un délai de 15 jours à compter de la date de première présentation du Descriptif, pour adresser à l'ensemble des Porteurs de Parts le Descriptif du projet de révocation de la Société de Gestion.

La Société de Gestion peut, pendant ce même délai de 15 jours, adresser, si elle le souhaite, à l'ensemble des Porteurs de Parts du Fonds, un avis sur le processus de révocation initié.

Chaque Porteur de Parts dispose d'un délai de 21 jours à compter de la date de première présentation du Descriptif, pour notifier en retour, par lettre recommandée avec accusé de réception, à la Société de Gestion son acceptation ou son refus de la révocation proposée et du transfert de la gestion du Fonds à la Nouvelle Société de Gestion.

L'absence de réponse dans ce délai de 21 jours est considérée comme un refus des propositions de révocation soumises au vote.

Le projet de révocation de la Société de Gestion du Fonds et, le cas échéant, de transfert de la gestion du Fonds est accepté si les Porteurs de Parts représentant au moins deux tiers du MTS l'ont approuvé., étant précisé que la Société de Gestion, ses Affiliées, salariés ou dirigeants ne peuvent pas prendre part au vote, et que leurs parts sont retirées de la base de calcul du quorum et de la majorité.

L'envoi du Descriptif a pour conséquence l'ouverture immédiate d'une Période de Suspension dès sa réception par la Société de Gestion.

Pendant la Période de Suspension, la Société de Gestion ne peut pas faire réaliser par le Fonds, sans l'Avis Favorable du Comité Consultatif :

- Des investissements dans des Entreprises dans lesquelles le Fonds ne détenait pas de participations avant la date de réception du Descriptif ;
- Des investissements complémentaires dans des Entreprises dans lesquelles le Fonds détenait une participation avant la date de réception du Descriptif ; ni
- Des désinvestissements,

sauf ceux pour lesquels la Société de Gestion avait conclu des engagements fermes et écrits avant la date de réception du Descriptif.

Le Comité Consultatif se prononcera uniquement sur la capacité des Personnes Clés à poursuivre l'activité d'investissement et/ou de désinvestissement sans procéder à une quelconque analyse économique du mérite des investissements ou désinvestissements à réaliser pendant la Période de Suspension.

La Période de Suspension cesse :

(i) À la date à laquelle les Porteurs de Parts ont voté contre le projet de révocation de la Société de Gestion (dans ce cas, la Société de Gestion peut reprendre les activités du Fonds) ; ou

Document de travail

(ii) À la date de transfert effectif de la gestion du Fonds à la Nouvelle Société de Gestion agréée par l'AMF désignée par les Porteurs de Parts.

En cas de décision de révocation prise par les Porteurs de Parts, la Société de Gestion notifiera aux Porteurs de Parts, dans les 15 Jours qui suivent ladite décision, qu'elle n'assurera plus la gestion du Fonds à compter de la date de transfert effectif de la gestion du Fonds à la Nouvelle Société de Gestion.

16.3.1.2 Conséquences de la révocation sans Manquement

16.3.1.2.1 Transfert de la gestion du Fonds

Jusqu'à la date du transfert effectif de la gestion du Fonds à la Nouvelle Société de Gestion, la Société de Gestion devra continuer à gérer le Fonds. Elle devra transférer à cette date à la Nouvelle Société de Gestion l'ensemble des dossiers d'investissements concernant les participations détenues par le Fonds à la date de transfert, les dossiers relatifs aux participations cédées, aux opportunités d'investissement en cours de négociation ainsi que tout élément concernant la gestion administrative et comptable du Fonds.

Par ailleurs, le Dépositaire sera informé et appliquera sa procédure d'entrée en relation avec la Nouvelle Société de Gestion et se réservera la possibilité d'accepter ou non la fonction de dépositaire. En cas de refus, la Nouvelle Société de Gestion devra trouver un autre dépositaire, à qui le Dépositaire transmettra les informations nécessaires à l'exercice de ses missions.

16.3.1.2.2 Droit à indemnisation de la Société de Gestion

En cas de révocation de la Société de Gestion et de transfert de la gestion du Fonds à la Nouvelle Société de Gestion, la Société de Gestion a le droit de percevoir :

(i) L'intégralité de sa commission de gestion, jusqu'à la date du transfert effectif de la gestion du Fonds à la Nouvelle Société de Gestion ;
(ii) Une indemnité d'un montant égal à la commission de gestion globale perçue par la Société de Gestion au cours des 12 mois précédant le transfert.

Cette indemnité est versée par le Fonds à la Société de Gestion au plus tard dans les trois (3) mois suivant la décision des porteurs de désigner une nouvelle société de gestion, et pour autant que la Société de Gestion se soit acquittée de son obligation de transfert des dossiers.

En cas de révocation de la Société de Gestion et de transfert de la gestion du Fonds à la Nouvelle Société de Gestion, la Nouvelle Société de Gestion devra :

- Reprendre la gestion du Fonds selon les modalités et conditions figurant au Règlement ;
- Adhérer au dit Règlement ainsi qu'aux Side Letters conclues entre la Société de Gestion et certains Porteurs de Parts, la Société de Gestion étant à l'avenir déchargée de tout engagement à cet égard ;
- Se substituer à la Société de Gestion dans tous les engagements et garanties pris par celle-ci pour le compte du Fonds avant le transfert de la gestion du Fonds.

16.3.1.2.3 Vesting des parts de catégorie B en cas de révocation sans Manquement

En cas de révocation de la Société de gestion sans Manquement, les Porteurs de Parts de catégorie B s'engagent à céder à la Nouvelle Société de Gestion désignée par les Porteurs de Parts, un nombre de parts de catégorie B non vestées qu'ils ont souscrites et dont ils seraient encore titulaires à la date du transfert de la gestion.

Document de travail

Ces parts seront cédées dans les conditions des contrats de vesting conclus et à un prix par part égal au prix de souscription initial des parts de catégorie B à hauteur de leur montant effectivement libéré au jour de la cession diminué des distributions effectivement reçues à cette date, étant précisé qu'en cas de valeur inférieure à 0, la valeur sera réputée égale à 1 € par part de catégorie B. La quantité de parts cédées est celle qui est prévue dans l'Annexe 2, selon la date de cession des parts

La Société de gestion s'engage (i) à substituer la Nouvelle Société de gestion désignée par les Porteurs de Parts dans le bénéfice des contrats de vesting qu'elle aura conclus avec les titulaires de parts de catégorie B et (ii) à céder à cette Nouvelle Société de Gestion, les parts de catégorie B dont elle serait titulaire à la date du transfert de la gestion.

16.3.2 Révocation pour Manquement

16.3.2.1 Modalités de révocation pour Manquement

Un ou plusieurs Porteurs(s) de Parts au moins représentant au moins 20 % du MTS peut, à tout moment à compter de la Date de Constitution du Fonds, initier une procédure de consultation des Porteurs de Parts aux fins de révoquer, pour Manquement, la Société de Gestion de ses fonctions de société de gestion du Fonds et le cas échéant transférer la gestion du Fonds à une Nouvelle Société de Gestion.

A cette fin, les Porteurs de Parts doivent mettre en œuvre la procédure décrite à l'article 16.2.1.1 ci-dessus en indiquant dans le Descriptif l'acte ou les actes constitutifs d'un Manquement.

L'absence de réponse dans ce délai de 21 jours est considérée comme un refus des propositions de révocation soumises au vote.

Le projet de révocation de la Société de Gestion pour Manquement, et le cas échéant, de transfert de la gestion du Fonds est accepté si deux Porteurs de Parts au moins représentant au moins cinquante 50% du MTS total l'ont approuvé, étant précisé que la Société de Gestion, ses Affiliées, salariés ou dirigeants ne peuvent pas prendre part au vote, et que leurs parts sont retirées de la base de calcul du quorum et de la majorité.

L'envoi du Descriptif a pour conséquence l'ouverture immédiate d'une Période de Suspension dès sa réception par la Société de Gestion.

- Pendant la Période de Suspension, la Société de Gestion ne peut pas faire réaliser par le Fonds, des investissements dans des entreprises dans lesquelles le Fonds ne détenait pas de participations avant la date de réception du Descriptif,
- des investissements complémentaires dans des entreprises dans lesquelles le Fonds détenait une participation avant la date de réception du Descriptif, sauf accord dérogatoire donné par le Comité Consultatif,
- ni des désinvestissements, sauf accord dérogatoire donné par le Comité Consultatif.

sauf ceux pour lesquels la Société de Gestion avait conclu des engagements fermes et écrits avant la date de réception du Descriptif.

Le Comité Consultatif se prononcera uniquement sur la capacité des Personnes Clés à poursuivre l'activité d'investissement et/ou de désinvestissement sans procéder à une quelconque analyse économique du mérite des investissements ou désinvestissements à réaliser pendant la Période de Suspension.

La Période de Suspension cesse :

Document de travail

(i) À la date à laquelle les Porteurs de Parts ont voté contre le projet de révocation de la Société de Gestion (dans ce cas, la Société de Gestion peut reprendre les activités du Fonds)
(ii) À la date de transfert effectif de la gestion du Fonds à la Nouvelle Société de Gestion.

En cas de décision de révocation prise par les Porteurs de Parts, la Société de Gestion notifiera aux Porteurs de Parts, dans les 10 jours qui suivent ladite décision, qu'elle n'assurera plus la gestion du Fonds à compter de la date de transfert effectif de la gestion du Fonds à la Nouvelle Société de Gestion.

16.3.2.2 Conséquences de la révocation pour Manquement

16.3.2.2.1 Transfert de la gestion du Fonds

Jusqu'à la date du transfert effectif de la gestion du Fonds à la Nouvelle Société de Gestion, la Société de Gestion devra continuer à gérer le Fonds. Elle devra transférer à cette date à la Nouvelle Société de Gestion l'ensemble des dossiers d'investissements concernant les participations détenues par le Fonds à la date de transfert, les dossiers relatifs aux participations cédées, aux opportunités d'investissement en cours de négociation ainsi que tout élément concernant la gestion administrative et comptable du Fonds.

Par ailleurs, le Dépositaire sera informé et appliquera sa procédure d'entrée en relation avec la Nouvelle Société de Gestion et se réservera la possibilité d'accepter ou non la fonction dépositaire. En cas de refus, la Nouvelle Société de Gestion devra trouver un autre dépositaire, à qui le Dépositaire transmettra les informations nécessaires à l'exercice de ses missions.

En cas de révocation de la Société de Gestion et de transfert de la gestion du Fonds à la Nouvelle Société de Gestion, la Nouvelle Société de Gestion devra :

- Reprendre la gestion du Fonds selon les modalités et conditions figurant au Règlement ;
- Adhérer au dit Règlement ainsi qu'aux Side Letters conclues entre la Société de Gestion et certains Porteurs de Parts, la Société de Gestion étant à l'avenir déchargée de tout engagement à cet égard ;
- Se substituer à la Société de Gestion dans tous les engagements et garanties pris par celle-ci pour le compte du Fonds avant le transfert de la gestion du Fonds.

En cas de révocation de la Société de Gestion pour Manquement et transfert de la gestion du Fonds à une Nouvelle Société de Gestion, la Société de Gestion a le droit de percevoir sa commission de gestion mentionnée à l'article 22.1.1 jusqu'à la date effective du transfert de la gestion du Fonds à la Nouvelle Société de Gestion désignée par les Porteurs de Parts et agréée par l'AMF.

Document de travail

16.3.2.2.2 Absence d'indemnisation
Aucune indemnité de révocation n'est due à la Société de Gestion en cas de révocation pour Manquement.

16.3.2.2.3 Droit de former recours
La Société de Gestion peut, dans les deux (2) mois suivant la date de la décision de révocation adoptée par les Porteurs de Parts, engager une action judiciaire aux fins de contester le Manquement qui lui est reproché. Si la Société de Gestion n'a pas engagé ladite action dans le délai de deux (2) mois précité, elle est réputée avoir renoncé à toute demande contentieuse concernant sa révocation pour Manquement.

La contestation en justice du Manquement par la Société de Gestion n'aura pas pour effet de suspendre la procédure en cours de révocation de la Société de Gestion et/ou de désignation d'une nouvelle société de gestion en remplacement.

En cas d'introduction d'une instance judiciaire dans le délai de deux (2) mois mentionné ci-dessus, et si les circonstances le justifient, la Société de Gestion pourra prendre toutes les mesures conservatoires propres à la sauvegarde de ses intérêts et demander au Fonds, le cas échéant, la mise sous séquestre du montant de l'indemnité stipulé pour la révocation sans Manquement, ainsi que des parts de catégorie B qui pourraient faire l'objet d'un *vesting*.

S'il résulte d'une décision de justice de première instance que la révocation n'est pas motivée par un Manquement, les Porteurs de Parts du Fonds pourront, à leur choix (i) faire appel de cette décision et mettre sous séquestre le montant de l'indemnité jusqu'à la décision d'appel ou (ii) verser à la Société de Gestion l'indemnité de révocation au plus tard dans les 10 Jours suivant la décision de justice.

Si, en revanche, il résulte de la décision de justice que la Société de Gestion a commis un Manquement, aucune indemnité ne sera versée à la Société de Gestion.

Il est précisé que chacune des parties supportera seule les frais liés à l'introduction d'une éventuelle instance judiciaire dans le cadre de l'application du présent article.

16.3.2.2.4 Vesting des parts de catégorie B en cas de révocation pour Manquement
En cas de révocation de la Société de gestion pour Manquement, les Porteurs de Parts de catégorie B s'engagent à céder à la nouvelle société de gestion désignée par les Porteurs de Parts l'intégralité des parts de catégorie B qu'ils ont souscrites et dont ils seraient encore titulaires à la date du transfert de la gestion.

Ces parts seront cédées à un prix par part égal au prix de souscription initial des parts de catégorie B à hauteur de leur montant effectivement libéré au jour de la cession diminué des distributions effectivement reçues par le ou les Porteurs de Parts de catégorie B concernés à cette date, étant précisé qu'en cas de valeur inférieure à 0, la valeur sera réputée égale à 0,1 € par part de catégorie B.

La Société de gestion s'engage (i) à substituer la Nouvelle Société de Gestion désignée par les Porteurs de Parts dans le bénéfice des contrats de vesting qu'elle aura conclus avec les titulaires de parts de catégorie B et (ii) à céder à cette Nouvelle Société de Gestion, les parts de catégorie B dont elle serait titulaire à la date du transfert de la gestion.

Document de travail

ARTICLE 17 – LE DEPOSITAIRE

En application des articles 323-1 et 323-2 du règlement général de l'AMF, le Dépositaire conserve les actifs du Fonds et s'assure de la régularité des décisions de la Société de gestion.

Le Dépositaire atteste à la clôture de chaque exercice du Fonds :

- de l'existence des actifs dont il assure la tenue de compte conservation ;
- des positions des autres actifs figurant dans l'inventaire qu'il produit et qu'il conserve dans les conditions mentionnées à l'article 323-2 du règlement général de l'AMF.

Il exerce le contrôle de la régularité des décisions de la Société de gestion conformément aux articles 323-18 à 323-22 du règlement général de l'AMF.

Ce contrôle s'effectue a posteriori et exclut tout contrôle d'opportunité.

ARTICLE 18 – LE COMMISSAIRE AUX COMPTES

Un Commissaire aux Comptes est désigné par la Société de gestion pour une durée de six (6) exercices à compter de la Constitution du Fonds.
Le Commissaire aux Comptes effectue les diligences et contrôles prévus par la Loi et notamment certifie la sincérité et la régularité des comptes annuels, et effectue des vérifications spécifiques sur les indications de nature comptable contenues dans les rapports de gestion annuels.

Il porte à la connaissance de l'AMF ainsi qu'à celle de la Société de gestion, les irrégularités et inexactitudes qu'il a relevé dans l'accomplissement de sa mission.

ARTICLE 19 – LE DELEGATAIRE ADMINISTRATIF ET COMPTABLE

La Société de Gestion recourra à un délégataire administratif et comptable, la société CACEIS FUND ADMINISTRATION (RCS 420 929 481).

ARTICLE 20 – LE DELEGATAIRE FINANCIER

non applicable

ARTICLE 21 – AUTRES ACTEURS

21.1 Les distributeurs

La Société de Gestion commercialise principalement en direct les parts du Fonds, et se réserve toutefois la possibilité de faire appel marginalement à un ou plusieurs distributeur(s).
Toute souscription de Part de catégorie A' nécessitera l'entremise d'un distributeur professionnel qualifié.

TITRE V – FRAIS DE FONCTIONNEMENT ET

Document de travail

ARTICLE 22 – FRAIS DE GESTION

22.1 Rémunération de la société de gestion

22.1.1 Commission de gestion

Pendant la Période d'investissement, la Société de gestion perçoit une rémunération annuelle égale à deux (2) % hors taxes des MTS A et B, et deux et demi (2,5) % hors taxe du MTS A'.

Cette commission de gestion n'est pas soumise à la TVA. Si la Société de Gestion devait toutefois opter pour une soumission de sa commission à la TVA, le surcoût serait supporté intégralement par la Société de Gestion. En cas de changement réglementaire qui imposerait la soumission de la commission de gestion à la TVA, la Société de Gestion et le Comité de Consultatif initieraient une négociation de bonne foi pour déterminer la répartition de l'impact de la TVA entre le Fonds et la Société de Gestion.

La rémunération de la Société de gestion est payable semestriellement d'avance par le Fonds, en deux (2) termes, le premier janvier et le premier juillet de chaque année.

A compter du jour suivant le dernier jour de la Période d'investissement, la Société de gestion perçoit une rémunération semestrielle, calculée sur la base de la clôture du semestre précédent et dont le taux annuel demeure égal à deux (2) % hors taxes pour les Parts de catégorie A et B, et deux et demi (2,5) % hors taxe pour les Parts de catégorie A', et dont l'assiette est égale à la différence (positive) entre :

(i) la somme des montants investis par le Fonds dans des Entreprises (à l'exclusion des montants investis pour l'acquisition de valeurs mobilières de placement constitutives de placements monétaires ou assimilés) depuis la date de Constitution jusqu'à la date de calcul, et,

(ii) la somme des montants investis par le Fonds depuis la date de Constitution jusqu'à la date de calcul,
- dans des Entreprises dont les titres ont été entièrement cédés par le Fonds et/ou annulés dans le cadre d'une recapitalisation si le Fonds n'a pas immédiatement souscrit de nouveaux titres de ces Entreprises,
- dans des Participations qui ont été provisionnées à cent (100) %,
- dans des Entreprises en cours de liquidation amiable ou judiciaire.

Dans le cadre d'un projet de prorogation de la Période d'investissement, la Société de Gestion consultera le Comité Consultatif afin de présenter ledit projet incluant ses impacts économiques sur la foi d'un business plan actualisé. S'ouvrira alors une discussion entre la Société de Gestion et le Comité Consultatif quant à une éventuelle baisse de la commission de gestion visée au premier paragraphe s'appliquant à la Période d'investissement ainsi prorogée.

Pendant la Période de souscription, la rémunération de la Société de gestion est payable comme suit :

- pour chaque terme de paiement de la rémunération de la Société de gestion, la rémunération de la Société de gestion est calculée sur la base du cumul des engagements de souscriptions reçues par le Fonds à la date du terme considéré ;
- le solde de la rémunération de la Société de gestion, dû au titre de la Période de souscription sur la base du MTS en cas de souscriptions complémentaires, est réglé le cas échéant à terme échu à la clôture des semestres durant lesquels lesdites souscriptions sont intervenues.

Document de travail

Dans l'éventualité où un terme de paiement de la rémunération de la Société de gestion est payé pour une période inférieure à six (6) mois, le montant du terme considéré est calculé prorata temporis.

Comme indiqué à l'Article 29, au plus tard trois (3) mois avant l'ouverture de la phase de liquidation (c'est-à-dire la dissolution) du Fonds, la Société de gestion s'engage entamer avec le Comité Consultatif une discussion pour définir les modalités et conditions de la commission de gestion à appliquer au Fonds.

Le total cumulé de la commission de gestion perçue par la Société de Gestion sera plafonné à dix-huit (18) % du MTS net de rétrocession aux Distributeurs des Parts A' sur la durée de vie du Fonds.

Dans l'hypothèse où la Société de Gestion devait décider de réduire la taille du Fonds dans les conditions de l'Article 8.2.3.2 (Libérations successives), la commission de gestion sera ajustée par voie de compensation du trop-perçu avec les futurs Appels de fonds. Le trop-perçu correspond ici à la différence entre la commission de gestion calculée sur le MTS d'origine pendant la Période d'investissement, et la commission de gestion calculée sur la taille définitive du Fonds après usage de la possibilité offerte par l'article précité. Cet ajustement ne sera mis en œuvre que dans le cas d'une réduction du MTS supérieure à dix (10) % du MTS.

22.2 Rémunération du Dépositaire

Le Fonds supporte la rémunération annuelle du Dépositaire qui s'élève au maximum à 0,1 % HT de l'actif net avec un plancher défini en accord avec le Dépositaire, payable chaque année.
Si un exercice n'a pas une durée de douze (12) mois, la rémunération du Dépositaire est calculée *prorata temporis* pour chaque mois ou fraction de mois compris dans l'exercice.

22.3 Rémunération du Commissaire aux Comptes

Le Fonds supporte la rémunération du Commissaire aux Comptes qui est établie chaque année en fonction du nombre des investissements et des diligences requises. Le Commissaire aux Comptes a estimé à 10.000 euros hors taxes son budget annuel moyen pour la certification du document périodique semestriel et des comptes annuels.

Document de travail

22.4 Autres frais de gestion

Le Fonds paie tous frais externes liés à l'administration du Fonds, tels que les primes d'assurance, les frais juridiques (en ce compris les frais de contentieux) et fiscaux ainsi que les frais liés aux réunions d'investisseurs et du Comité Consultatif et aux rapports préparés pour leur compte, ainsi que les frais de l'equity bridge.

Le montant de ces autres frais de gestion ainsi que les rémunérations du Dépositaire et du Commissaire aux Comptes ne peut excéder en moyenne 0,5 % par an hors taxes du MTS, sauf Avis Favorable du Comité Consultatif rendu dans les conditions indiquées à l'article 15.

Le solde du plafond non utilisé pendant un exercice peut être reporté uniquement sur l'exercice suivant.

La Société de gestion prend en charge tous ses propres frais de fonctionnement.

ARTICLE 23 – FRAIS DE TRANSACTION

Dans la mesure du possible, les frais relatifs aux activités d'investissement de suivi et de désinvestissement du Fonds sont supportés par les Entreprises.

Toutefois, le Fonds supporte les frais qui ne sont pas pris en charge par ces Entreprises soit directement, soit en remboursement d'avance à la Société de gestion.

La Société de gestion pourra, si elle le souhaite, garder à sa charge tout ou partie de ces frais.

Il en est notamment ainsi de tous les frais, et notamment les frais d'intermédiaires et de courtage relatifs au désinvestissement, les frais d'étude et d'audit, les frais juridiques et comptables engagés pour le compte du Fonds dans le cadre de projet réalisé ou non d'acquisitions et de cessions de Participations.

Le Fonds est également tenu au paiement de tous les droits et taxes qui peuvent être dus au titre d'acquisitions ou de ventes effectuées par le Fonds et notamment des droits d'enregistrement visés à l'article 726 du CGI.

Les Frais de Transaction Non Réalisées sont à la charge du Fonds.

Le montant des frais de transaction (hors frais de désinvestissement) imputés sur le Fonds ne peut pas excéder 0,5% par an hors taxes du MTS, sauf Avis Favorable du Comité Consultatif rendu dans les conditions indiquées à l'article 15.

Document de travail

ARTICLE 24 – FRAIS DE CONTENTIEUX

24.1 Frais de contentieux dans le cadre de litiges avec les Porteurs de Parts

Les frais juridiques engagés par la Société de gestion dans le cadre de litiges l'opposant à des Porteurs de Parts liés au respect par eux des dispositions du Règlement sont à la charge exclusive du Fonds. En tant que de besoin, il est précisé que les frais juridiques engagés par la Société de gestion dans le cadre de litiges l'opposant à des Porteurs de Parts liés au respect par la Société de gestion des dispositions du Règlement ou de la législation en vigueur ne sont pas à la charge du Fonds.

Les frais juridiques engagés par la Société de gestion dans le cadre de litiges l'opposant et/ou opposant ses Affiliés à l'un de ses salariés ou mandataires sociaux, de litiges entre salariés de la Société de Gestion et/ou ses Affiliés sont à la charge exclusive de la Société de gestion.

24.2 Frais de contentieux dans le cadre de la gestion des participations du Fonds

Les frais de contentieux engagés par la Société de gestion dans le cadre de la gestion des participations du Fonds sont à la charge exclusive du Fonds.

Lorsque ces frais sont liés à des litiges desquels il résulte d'une décision de justice que la Société de gestion a commis un Manquement, ladite Société de gestion doit rembourser au Fonds les frais dont il a fait l'avance.

ARTICLE 25 – FRAIS PRELIMINAIRES

Le Fonds rembourse à la Société de gestion, sur présentation de justificatifs, tous les frais préliminaires encourus dans le cadre de la création, de l'organisation et de la promotion du Fonds, y compris tous les frais juridiques, comptables, tous frais externes encourus par l'équipe dans l'organisation et la promotion du Fonds, les frais d'impressions ou de poste, (à l'exception d'éventuelles commissions de leveurs de fonds, de commissions ou frais d'agents de placement, des courtiers et autres intermédiaires ainsi que toute refacturation du temps passé par les membres de l'équipe de gestion du Fonds) jusqu'à un montant total de cent mille (100.000) euros HT. Ces frais seront récapitulés dans le rapport de gestion. La Société de gestion devra fournir à la demande du Comité Consultatif, dans les meilleurs délais suivant le dernier jour de souscription, les montants, détails et ventilation des frais préliminaires du Fonds.

Document de travail

TITRE VI – OPERATIONS DE RESTRUCTURATION ET ORGANISATION DE LA FIN DE VIE DU FONDS

ARTICLE 26 – FUSION – SCISSION

La Société de gestion peut, en accord avec le Dépositaire, et après avoir recueilli l'accord de 80% (quatre-vingts pour cent) du total des Parts soit faire apport, en totalité ou en partie, des actifs compris dans le Fonds à un autre fonds qu'elle gère, soit scinder le Fonds en deux ou plusieurs fonds communs dont elle assure la gestion. Les Porteurs de Parts consultés qui n'auront pas répondu seront réputés avoir refusé l'opération envisagée.

A cette occasion, la valeur liquidative des parts du Fonds sera établie et certifiée par deux experts indépendants, dont l'un pourra être le Commissaire aux Comptes du Fonds.

Les Porteurs de Parts du Fonds absorbé ou scindé deviennent attributaires de nouvelles parts du ou des Fonds qui reçoivent les apports.

ARTICLE 27 – PRE-LIQUIDATION

27.1
Après déclaration à l'Autorité des Marchés Financiers et au service des impôts auprès duquel la Société de gestion dépose sa déclaration de résultats et après en avoir informé le Dépositaire, le Fonds pourra entrer en période de pré-liquidation :

a) à compter de l'ouverture de l'exercice suivant la clôture de son cinquième exercice si, depuis l'expiration d'une période de souscription de dix-huit mois au plus suivant la date de sa constitution, il n'a pas procédé à des souscriptions de parts autres que celles effectuées auprès de ses Porteurs de Parts ayant souscrit au cours de la période de dix-huit (18) mois précitée ;
   - pour lui permettre de réinvestir en parts, actions, obligations remboursables, obligations convertibles ou titres participatifs ainsi qu'en avances en comptes courants dans des sociétés non admises aux négociations sur un Marché ou dans des entités mentionnées au b du 2 de l'article L.214-28 du CMF dont les titres ou droits figurent à son actif ;
   - ou pour satisfaire l'obligation de réinvestissement prévue à l'article 163 quinquies B du Code Général des Impôts.

b) à compter de l'ouverture de l'exercice suivant la clôture du cinquième exercice qui suit celui au cours duquel sont intervenues les dernières souscriptions, dans les autres cas.

27.2
Pendant la période de pré-liquidation, le Fonds :

a) ne pourra plus procéder à de nouvelles souscriptions de parts autres que celles effectuées auprès de ses Porteurs de Parts à la date de son entrée en période de pré-liquidation pour réinvestir en parts, actions, obligations remboursables, obligations convertibles ou titres participatifs ainsi qu'en avances en comptes courants dans des sociétés non admises aux négociations sur un Marché ou dans des entités définies au b du 2 de l'article L.214-28 du CMF dont les titres ou droits figurent à son actif ;

b) pourra détenir limitativement à son actif à compter de l'ouverture de l'exercice qui suit celui au cours duquel est ouverte la période de pré-liquidation :
   - des titres ou droits de sociétés non admises aux négociations sur un marché d'instruments financiers ou de sociétés admises aux négociations sur un marché d'instruments financiers français ou étranger lorsque ces titres ou droits auraient été pris en compte pour l'appréciation du quota d'investissement de 50% si le Fonds n'était pas entré en période de pré-liquidation, des avances en comptes courants à ces mêmes sociétés, ainsi que des droits dans des entités définies au b du 2 de l'article L.214-28 du CMF ;
   - des investissements réalisés aux fins du placement des produits de cession de ses actifs et autres produits distribuables en instance de distribution au plus tard jusqu'à la clôture de l'exercice suivant celui au cours duquel la cession a été effectuée ou les produits réalisés, et du placement de sa trésorerie à hauteur de 20 % de la valeur liquidative du fonds.

Document de travail

ARTICLE 28 – DISSOLUTION

Il y a dissolution du Fonds à l'expiration du terme fixé au **Titre III Article 7** ci-dessus ou par anticipation sur décision de la Société de gestion avec l'accord du Dépositaire lorsqu'une stipulation du présent Règlement le prévoit.

En outre, le Fonds est automatiquement dissout dans l'un quelconque des cas suivants :

(a) si le montant de l'Actif Net du Fonds demeure pendant un délai de trente (30) jours inférieur à trois cent mille (300.000) euros, à moins que la Société de gestion ne procède à un apport total ou partiel des actifs compris dans le Fonds à un ou plusieurs fonds dont elle assure la gestion ;
(b) en cas de cessation des fonctions du Dépositaire ou de la Société de gestion, si aucun autre dépositaire ou société de gestion n'a été désigné ;
(c) en cas de demande de rachat de la totalité des parts opéré dans les conditions prévues par la loi et le Règlement ;
(d) en l'absence de transfert à une nouvelle société de gestion dans les quatre (4) mois suivant la décision des Porteurs de Parts de transférer la gestion du Fonds.

La Société de gestion informe les Porteurs de Parts de la décision de dissoudre le Fonds par lettre recommandée avec avis de réception.

ARTICLE 29 – LIQUIDATION

En cas de dissolution, la Société de gestion assume les fonctions de liquidateur. À défaut, le liquidateur est désigné par le président du tribunal de commerce de Lille Métropole statuant à la demande d'un Porteur de Parts. Au plus tard trois (3) mois avant l'ouverture de la phase de liquidation (c'est-à-dire la dissolution) du Fonds, la Société de gestion s'engage à discuter avec le Comité Consultatif afin de définir les modalités et conditions de la commission de gestion à appliquer au Fonds.

Le liquidateur est investi des pouvoirs les plus étendus pour réaliser les actifs du Fonds même à l'amiable, payer les créanciers éventuels et répartir le solde disponible entre les Porteurs de Parts à concurrence de leurs droits respectifs tels que définis au **Titre III 5.4.**3 ci-dessus en numéraire ou en titres.

Lorsqu'il est procédé à une répartition des titres, celle-ci est effectuée conformément aux dispositions au **Titre III 11.1.3** ci-dessus et le choix est offert aux investisseurs entre une distribution en espèces ou en titres cotés.

La rémunération de la Société de gestion visée au **Titre V 22.1** du présent Règlement reste acquise au liquidateur pendant toute la période de liquidation.

Le Commissaire aux Comptes et le Dépositaire continuent d'exercer leurs fonctions jusqu'à la fin des opérations de liquidation. Leur rémunération visée aux **Titre V 22.2** et **Titre V 22.3** du Règlement leur reste acquise pendant toute la période de liquidation.

Document de travail

TITRE VII – DIVERS

ARTICLE 30 – INDEMNISATION

30.1
La Société de gestion (la « **Personne Indemnisée** ») est remboursée et indemnisée de tout passif, dette, action, procès, procédure, réclamations et demandes, tous dommages, pénalités et tous frais et débours y afférent (y compris les frais d'avocat) qui sont encourus par elle :

(i) dans le cadre de ses fonctions de Société de gestion du Fonds, ou,
(ii) pour tout évènement ou autre circonstance liée à ou résultant de l'exercice de son activité de Société de gestion ou de la fourniture, au Fonds ou pour son compte, de ses services ou des services de tout agent ou mandataire qu'elle aura nommé, ou,
(iii) de toute autre manière dans le cadre du fonctionnement, des affaires ou des activités du Fonds,

étant précisé toutefois que la Personne Indemnisée n'est pas ainsi indemnisée lorsque sa responsabilité résulte d'un Manquement déterminé par une juridiction compétente ayant statué en première instance.

30.2
En outre, tout mandataire social, administrateur, actionnaire, agent, conseiller ou employé de la Société de gestion, et toute personne nommée par cette dernière pour être agent ou mandataire au sein d'une participation du Fonds, et tout membre dûment nommé du Comité Consultatif (conjointement la « **Personne Indemnisée** ») sont remboursés et indemnisés de tout dette, passif, action, procès, procédure, réclamations et demandes, tous dommages, pénalités et tous frais et débours y afférent (y compris les frais d'avocat) qui sont encourus par ces Personnes Indemnisées :

(i) pour tout évènement ou autre circonstance liée à ou résultant de la fourniture (ou du défaut de fourniture) de leurs services au Fonds ou pour son compte, ou
(ii) de toute autre manière dans le cadre du fonctionnement, des affaires ou des activités du Fonds, ou
(iii) dans le cadre de leur activité agent ou mandataire au sein d'une participation du Fonds ou de membre du Comité Consultatif,

étant précisé toutefois qu'aucune indemnité n'est payée lorsque leur responsabilité résulte d'un Manquement déterminé par une juridiction compétente ayant statué en première instance.

30.3
La Personne Indemnisée est remboursée et indemnisée par prélèvement sur les sommes devant être distribuées par le Fonds aux Porteurs de Parts ou en procédant à un Appel de fonds. Dans le cas où le MTS a été intégralement appelé, et où le Fonds ne dispose pas des liquidités nécessaires pour le règlement des sommes dues à la Personne Indemnisée, la Société de gestion ne peut demander aux Porteurs de Parts la restitution au Fonds de tout ou partie des distributions qui leurs ont été versées.

Les indemnités payables au titre du présent Article doivent être versées même si la Société de gestion a cessé d'être la Société de gestion du Fonds ou si toute Personne Indemnisée a cessé de fournir ses services au Fonds ou d'agir de toute autre manière pour le compte du Fonds.

Document de travail

Toute Personne Indemnisée susceptible d'être indemnisée conformément au présent Article doit faire ses meilleurs efforts pour, dans un premier temps, chercher à être indemnisée pour tout passif, dette, action, procès, procédure, réclamation et demandes, tous dommages, pénalités et tous frais et débours par une participation dans laquelle le Fonds a investi, ou par toute compagnie d'assurance ou tout tiers auprès de qui l'indemnisation peut être recherchée. Dans ce cas, l'indemnisation reçue viendra en diminution du montant auquel la Personne Indemnisée a droit conformément au présent Article. A ce titre, la Société de gestion devra souscrire une assurance « **Responsabilité Civile des Mandataires Sociaux** » conforme aux normes usuelles dans la profession. La Société de gestion s'engage à maintenir ces assurances pendant la durée du Fonds. A défaut, la présente clause cesse de s'appliquer de plein droit à compter de la cessation d'assurance.

En conséquence, les dispositions du présent Article s'appliqueront de façon subsidiaire, dans le cas où l'indemnisation n'aura pu être recherchée auprès d'assureurs ou tiers comme indiqué ci-dessus.

En tout état de cause, la mise en œuvre de la procédure d'indemnisation par les Personnes Indemnisées devra intervenir dans un délai maximum de douze (12) mois à compter de la connaissance par ces dernières de l'évènement justifiant l'indemnisation.

Les indemnités ne seront dues à la Personne Indemnisée que si la Personne Indemnisée a notifié, par lettre recommandée avec accusé de réception, la Société de Gestion (et le Dépositaire si ladite Personne Indemnisée est la Société de Gestion) d'une action, procès, procédure, réclamations et demandes, à son encontre et que si la Société de Gestion en a informé le Comité Consultatif dans un délai maximum d'un an suivant la date de réception de la lettre recommandée avec accusé de réception susvisée, étant ici précisé que lorsque la Personne Indemnisée n'est pas la Société de Gestion elle-même, elle ne perdra pas son droit à indemnisation dans l'hypothèse où la Société de gestion aurait failli à son obligation de notification du Comité Consultatif.

Les Porteurs de Parts sont préalablement avisés par la Société de gestion à chaque fois qu'une indemnisation est mise en œuvre conformément au présent Article.

Aucune indemnité ne sera versée après la liquidation du Fonds.

30.4
Il est précisé en tant que de besoin que la présente clause d'indemnisation n'a pas pour objet d'indemniser les Personnes Indemnisées dans le cadre d'actions judiciaires qui pourraient survenir entre la Société de gestion, ses dirigeants, salariés et/ou Affiliés ou ses ces personnes entre elles. De même, cette clause d'indemnisation n'a pas pour objet de mettre à la charge du Fonds les conséquences pécuniaires des manquements de la Société de gestion à ses obligations contractuelles ou réglementaires vis-à-vis des Porteurs de Parts du Fonds.

La Société de gestion ne peut pas être indemnisée dans le cas de litige avec des Porteurs de Parts, sauf dans le cas de l'application du Règlement.

30.5
Par ailleurs, la Personne Indemnisée ne sera remboursée et indemnisée, que dans la limite de 10 (dix) % du MTS.

Le montant cumulé des remboursements et indemnisations par le Fonds sera limité à 20 (vingt) % du MTS.

Document de travail

ARTICLE 31 – CONSULTATION DES PORTEURS DE PARTS – MODIFICATION DU REGLEMENT

31.1 Modification du règlement

La Société de gestion peut, en accord avec le Dépositaire, et après avoir recueilli l'accord des Porteurs de Parts du Fonds consultés selon les modalités ci-après, modifier le présent Règlement.

Pour toute modification du Règlement, et dans tous les cas prévus par la loi ou les règlements applicables, la Société de gestion consulte les Porteurs de Parts en vue de recueillir leur accord par voie écrite ou en assemblée générale, étant précisé que chaque modification du Règlement doit être proposée et votée point par point aux Porteurs de Parts et non globalement.

Lorsque le projet de modification porte sur les dispositions relatives aux droits attachés aux parts visés au **Titre III 5.4** du Règlement, la Société de gestion doit préalablement recueillir l'accord des Porteurs de Parts de la ou les catégorie(s) concernée(s) selon les modalités ci-après.

La Société de gestion notifie à l'AMF le Règlement modifié tel qu'approuvé par les Porteurs de Parts. Les modifications apportées au Règlement entrent en vigueur 8 (huit) jours après cette notification.

La Société de gestion notifie le Règlement modifié aux Porteurs de Parts, dans les quinze (15) jours de son entrée en vigueur.

Par exception à ce qui précède, la Société de Gestion peut, sans devoir recueillir préalablement l'accord des Porteurs de Parts du Fonds mais en les avisant dans son rapport annuel de gestion, modifier le Règlement dans les cas particuliers suivants :

- changement de la dénomination du Fonds ;
- mise à jour du Règlement, portant uniquement sur l'identité et les données d'identification administratives des personnes concernées, consécutive au changement de Société de Gestion suite à un transfert de la gestion dans les conditions de l'article 16.3, de Dépositaire, de Délégataire Administratif et Comptable ou de Commissaire aux Comptes, intervenant dans les conditions prévues au Règlement ;
- mise à jour du Règlement consécutive au changement de la dénomination et/ou de l'adresse de la Société de Gestion, du Dépositaire, du Délégataire Administratif et Comptable ou du Commissaire aux Comptes ;
- mise à jour du Règlement consécutive à une modification des lois et réglementations applicables au Fonds, à la Société de Gestion, au Dépositaire, au Délégataire Administratif et Comptable ou au Commissaire aux Comptes, notamment concernant la fiscalité applicable au Fonds ou aux Porteurs de Parts du Fonds ou d'une catégorie de parts du Fonds ;
- adaptation de la méthodologie de valorisation de l'Actif Net du Fonds retenue par la Société de Gestion afin de suivre les modifications impératives en matière d'évaluation formulées par l'Invest Europe Association ;
- correction d'une erreur de sténographie identifiée dans le Règlement dans la mesure où cette correction n'emporte aucune modification défavorable des droits des Porteurs de Parts du Fonds.

La Société de Gestion notifie au Dépositaire et à l'AMF le Règlement modifié tel qu'approuvé, dans les cas où une telle approbation est requise, par les Porteurs de Parts.
Les modifications apportées au Règlement entrent en vigueur 8 jours après cette notification.
La Société de Gestion notifie le Règlement modifié aux Porteurs de Parts, dans les 15 jours de son entrée en vigueur.

Document de travail

31.2 Consultation des porteurs

Les consultations des Porteurs de Parts du Fonds sont initiées par la Société de gestion et un ou plusieurs Porteurs de Parts du Fonds représentant au moins 5 (cinq) % du MTS pourront demander à la Société de gestion de consulter les Porteurs de Parts du Fonds chaque fois que le Règlement prévoit que les Porteurs de Parts du Fonds doivent être consultés. A cette fin, la Société de gestion tiendra à disposition des Porteurs de Parts du Fonds une liste des coordonnées de tous les Porteurs de Parts du Fonds. Lorsqu'il est nécessaire de consulter les Porteurs de Parts ou les Porteurs de Parts d'une catégorie spécifique, et notamment :

- lorsque la Société de gestion souhaite consulter les Porteurs de Parts titulaires d'une catégorie spécifique de parts ou les Porteurs de Parts titulaires des deux catégories de parts, sur un projet de modification du **Titre III 5.4** du Règlement, nécessitant l'accord préalable des Porteurs de Parts de la ou les catégorie(s) concernée(s) ;
- lorsque la Société de gestion est tenue de consulter les Porteurs de Parts en vertu d'une disposition du Règlement ;
- lorsque la Société de gestion souhaite consulter les Porteurs de Parts sur un projet nécessitant leur accord préalable (notamment lorsqu'elle souhaite modifier le Règlement) ;

Il devra être adressé à l'ensemble des Porteurs de Parts ou seulement aux Porteurs de Parts A ou de Parts A', ou aux Porteurs de Parts B selon le cas, un descriptif de l'opération envisagée par lettre recommandée avec avis de réception ou remise en main propre contre décharge.

Chacun des Porteurs de Parts ou chacun des Porteurs de Parts A ou des Porteurs de Parts B selon le cas, disposera d'un délai de 30 (trente) jours à compter de la date de première présentation ou de remise en main propre de ce descriptif (la date de la poste ou la date de décharge faisant foi) pour notifier en retour à la Société de gestion, par lettre recommandée avec avis de réception ou lettre simple remise en main propre contre décharge, ou courrier électronique avec accusé de réception digital, son acceptation ou son refus du projet contenu dans le descriptif qui lui a été adressé.

En cas de consultation de Porteur de Parts, l'absence de réponse dans ce délai de trente (30) jours sera considérée comme une acceptation de l'opération ou de la décision présentée dans le descriptif.

Lorsqu'il s'agit d'une consultation de tous les Porteurs de Parts, des seuls Porteurs de Parts A, de Parts A' ou des seuls Porteurs de Parts B, et sauf condition de majorité particulière prévue au Règlement, l'opération envisagée dans le descriptif adressée aux Porteurs de Parts est acceptée à une majorité de tous les Porteurs de Parts, des Porteurs de Parts A et A' ou des Porteurs de Parts B, représentant selon le cas les 2/3 (deux tiers) (i) du MTS existant au jour de la consultation ou (ii) du MTS existant au jour de la consultation de la catégorie de parts concernée (MTS A et A' ou MTS B).

Toutefois, tout projet de modification du Règlement visant à modifier les droits économiques des Porteurs de Parts, et notamment modification des droits attachés aux parts (**Article 5.4**), objectif et orientation d'investissement (**Article 4**), méthode de valorisation (**Article 12** et **Titre IX**) et frais de gestion (**Article 22**) devront être adoptées à une majorité d'au moins quatre cinquièmes (4/5èmes) du MTS existant au jour de la consultation.

Les Porteurs de Parts qui ne peuvent prendre part au vote en raison d'un conflit d'intérêt ne sont pas pris en compte pour le calcul du quorum et des règles de majorité.

Document de travail

ARTICLE 32 – CONTESTATION – ELECTION DE DOMICILE

Toute contestation ou tout différend relatif au Fonds qui peut s'élever pendant la durée de fonctionnement de celui-ci ou lors de sa liquidation soit entre les Porteurs de Parts, soit entre ceux-ci et la Société de gestion ou le Dépositaire, est régie par la loi française et soumise à la juridiction du Tribunal de commerce de Lille Métropole.

Les juridictions françaises reconnaissent généralement les jugements et décisions rendues par les tribunaux/cours d'autres juridictions (sous réserve de respecter, inter alia, la législation applicable en matière de reconnaissance des jugements, mentionnée ci-après, les règles des tribunaux français concernant la reconnaissance et/ou l'exécution des jugements étrangers et sous réserve que ce jugement ne soit pas contraire à l'ordre public français).

Les règles applicables en matière de reconnaissance et d'exécution de jugements étrangers dépendent de la juridiction dans laquelle ces jugements ont été rendus.

La législation prévoyant la reconnaissance réciproque de jugements étrangers en France comprend : The Civil Jurisdiction and Judgements Act of 1982, le Règlement (CE) n°44-2001 du Conseil du 22 décembre 2000 (le CJJA) concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale pour ce qui est des pays de l'UE à l'exclusion du Danemark (avec des dispositions équivalentes applicables au Danemark, en Islande, en Norvège, en Suisse en tant que signataires des Conventions de Bruxelles et de Lugano ; ces deux conventions sont concernées par les dispositions du CJJA relatives à l'exécution réciproque) ; et tout autre conventions bilatérales conclues entre la France et un pays non européen ou un pays non signataire des Conventions de Bruxelles et de Lugano.

Concernant toutes les autres juridictions (y compris les Etats-Unis), les jugements n'ont pas automatiquement force exécutoire en France et devront suivre la procédure applicable sous la loi française pour l'être.

Document de travail

TITRE VIII – DEFINITIONS – GLOSSAIRE

NOTION	DEFINITION
Actif de Remploi	Défini au **Titre III 11.2**.
Actif du Fonds	Le FPCI est une copropriété de titres financiers. En tant que FIA, il est soumis aux règles de l'a comptabilité. L'actif du Fonds représente la somme des éléments sur lequel le FPCI a des droits, tel que ces éléments sont inscrits à l'actif dans la comptabilité du FPCI.
Actif Net du Fonds	Défini au **Titre III 12.2**.
Affiliée(s)	Désigne à l'égard de toute personne ou entité, toute autre personne ou entité : (i) dont le contrôle est détenu, directement ou indirectement, par cette personne ou entité, ou qui détient, directement ou indirectement, le contrôle de cette personne ou entité ou dont le contrôle est détenu, directement ou indirectement, par la personne ou entité détenant elle-même le Contrôle de cette personne ou entité ; ou (ii) si la personne est une entité d'investissement (fonds ou autre), une entité d'investissement (fonds ou autre) gérée ou conseillée de façon permanente (a) par la même société de gestion ou le même mandataire que celle ou celui qui gère cette personne, ou (b) par une société contrôlant (ou contrôlée par) cette société de gestion ou ce mandataire, la notion de contrôle visée au (i) et (ii) étant appréciée par référence aux dispositions de l'article L 233-3 du Code de Commerce.
Agent	Désigne l'entité désignée en qualité d'agent des Prêteurs Crédit-Relais afin de les représenter dans le cadre de la mise en œuvre des stipulations d'une Convention Crédit-Relais.
AMF	Autorité des Marché Financiers.

Document de travail

Appel(s) de fonds	Demande de la Société de gestion aux Porteurs de Parts de libérer une quote-part de la valeur d'origine des parts qu'ils ont souscrites, représentant un pourcentage de ladite souscription. La somme de ces pourcentages ne peut excéder 100 % de la souscription des parts.
Autres Porteurs	Défini au **Titre III 10.2**.
Avis Favorable	Désigne l'avis rendu favorablement par le Comité Consultatif à une proposition qui lui est soumise dans les conditions de l'article 15.
Bénéficiaire	Désigne un Porteur de Parts ou un tiers non-Porteur de Parts autre qu'une Affiliée du porteur concerné, au profit de qui est envisagé ou est réalisé un Transfert de parts.
Bulletin de souscription	Désigne le document juridique par lequel une personne s'engage unilatéralement à adhérer à un contrat d'émission de titres proposé par l'émetteur desdits titres, et dans le cadre du Fonds, le document par lequel un investisseur souscrit des parts du Fonds, tel que décrit au **Titre III 8.2.1**.
CGI	Code général des impôts.
Changement de Contrôle	est considéré comme un changement de contrôle le fait pour la société GROUPE IRD, société anonyme dont le siège est situé 40, rue Eugène Jacquet, Marcq-en-Barœul (59700), immatriculée au RCS de Lille Métropole sous le numéro 456 504 877, et la société RESALLIANCE, société anonyme dont le siège est situé 40, rue Eugène Jacquet, Marcq-en-Barœul (59700), immatriculée au RCS de Lille Métropole sous le numéro 400 263 034, de cesser de détenir conjointement directement ou indirectement, deux tiers (2/3) du capital et des droits de vote de la Société de gestion.
Catch UP	Est défini à l'article au **Titre III, Article 5.4.2**.
CMF	Code monétaire et financier.
Comité Consultatif	Défini au **Titre III Article 15.**

Document de travail

Commissaire aux Comptes	Désigne la société KPMG SA immatriculée au RCS de NANTERRE sous le numéro 775 726 417 au moment de la Constitution du Fonds, puis toute société ou personne qui pourrait être désignée à cette fonction par la Société de gestion, selon les modalités prévues par la réglementation, au cours de la vie du Fonds.
Compte de remploi	Défini au **Titre III 11.2**.
Constitution	Défini au **Titre I Article 2**.
Contrôle(é)	Désigne la situation où une société ou une entité (fonds ou autre) (i) contrôle une société ou une entité (tonds ou autre), ou (ii) est contrôlée par une société ou une entité, la notion de contrôle étant appréciée par référence aux dispositions de l'article L.233-3 du code de commerce.
Convention de Crédit-Relais	Désigne toute convention conclue entre, d'une part, le Fonds et, d'autre part, des Prêteurs Crédit-Relais.
Crédit-Relais	désigne une ou plusieurs facilités de crédit-relais mise(s) à disposition du Fonds, conformément aux termes d'une Convention de Crédit-Relais et aux dispositions des Articles 16.1 et 16.2 du Règlement et permettant des tirages à court terme ayant chacun une durée maximum de trois cent soixante-quatre (364) jours, utilisés uniquement à des fins d'investissement, de financement relais et de décaissement de dépenses (lorsque les liquidités qui doivent financer ces dépenses ne sont pas encore disponibles).
Délai	Sauf précision contraire, tous les Délais figurant dans le Règlement sont francs et décomptés en jours calendaires. Un jour des mois autres que le mois d'août est compté comme un jour. Un jour du mois d'août est compté comme ½ jour. Tous les Délais courent à compter du lendemain de la réception des notifications.

Document de travail

Dépositaire	Désigne la société **CACEIS Bank** au moment de la Constitution du Fonds, puis toute société habilitée qui pourrait être désignée à cette fonction par la Société de gestion, selon les modalités prévues par la réglementation, au cours de la vie du Fonds.
Dernier jour de souscription	Désigne le dernier jour la Période de souscription, tel que défini au **Titre III 8.1**.
Descriptif	Défini au **Titre IV 16.2**.
Distributeur	désigne toute personne ou entité, dûment habilitée en vertu des lois et règlements qui lui sont applicables, intervenant à titre professionnel dans la commercialisation, la distribution, le placement ou la réception-transmission d'ordres portant sur des parts de de FPCI auprès d'investisseurs éligibles. Les Distributeurs intègrent notamment les établissements de crédit, entreprises d'investissement, sociétés de gestion de portefeuille, courtiers, conseillers en investissements financiers, conseillers en gestion de patrimoine ou tout autre intermédiaire autorisé à cet effet.
Entreprises	Désigne les sociétés qui répondent aux critères d'investissement du Fonds tels que mentionnés au **Titre II 4.1**, dans lesquelles le Fonds a pris ou envisage de prendre une Participation.
Fonds	Désigne le FPCI « FE2T 2 » Fonds Entrepreneurial Territorial de Transformation 2.
Fonds Gérés	Définis au **Titre II 4.5.1.1**.
FCPR	Désigne un Fonds Commun de Placement à Risques.
FPCI	Désigne un Fonds Professionnel de Capital Investissement.
Filiale	Désigne une société ou une entité (fonds ou autre) Contrôlée par une société ou une entité (fonds ou autre).

Document de travail

Frais de Transaction Non Réalisées	Désigne les frais d'étude et de négociation (y compris les frais d'avocats, de comptables, de financement, de due diligence) d'un investissement ou d'un désinvestissement dans une Entreprise, payés par le Fonds, mais pour lesquels l'investissement ou le désinvestissement projeté ne s'est en définitive pas réalisé.
Honoraires de Transaction	Désigne les honoraires nets de frais et de rétrocession que peut percevoir la Société de gestion des sociétés du portefeuille du Fonds, dans le cadre (i) d'opération d'acquisition ou de cession d'un investissement, réalisées (tels que des commissions de négociation, d'arrangement, de syndication ou de prise ferme), ou non réalisées (*abort fees*) ou (ii) de suivi de participation, y compris les jetons de présence.
Hurdle	Défini au **Titre III 5.4.1**.
I**nvestissement Complémentaires**	désigne un investissement qui est un investissement supplémentaire dans une Entreprise du portefeuille ou un investissement dans une Affiliée d'une Entreprise du portefeuille, lorsque cet investissement est décidé après la date du premier investissement dans cette Entreprise du portefeuille.
Investisseurs Avertis	Défini dans le Règlement Général l'AMF figurant en page 2 du Règlement.
Majorité Simple	Désigne la majorité simple des voix des membres du Comité Consultatif ayant le droit de vote, présents ou représentés à une réunion ou participant à une conférence téléphonique, à une vidéo-conférence ou ayant répondu (ou étant réputé avoir répondu) à une consultation écrite.
Majorité Qualifiée	Désigne la majorité des deux tiers (2/3) des voix des membres du Comité Consultatif ayant le droit de vote, présents ou représentés à une réunion ou participant à une conférence téléphonique, à une vidéo-conférence ou ayant répondu (ou étant réputé avoir répondu) à une consultation écrite.

Document de travail

Majorité Renforcée	Désigne la majorité des quatre cinquièmes (4/5) des voix des membres du Comité Consultatif ayant le droit de vote, présents ou représentés à une réunion ou participant à une conférence téléphonique, à une vidéo-conférence ou ayant répondu (ou étant réputé avoir répondu) à une consultation écrite.
Manquement	Désigne le fait pour la Société de gestion de causer un préjudice substantiel au Fonds ou à un ou plusieurs Porteurs de Parts du Fonds en ayant commis ou participé à la commission de l'un des actes suivants :(i) ne pas avoir respecté une stipulation du Règlement, (ii) avoir commis une faute de gestion, (iii) avoir commis une fraude, un dol au préjudice du Fonds ou d'un ou plusieurs Porteurs de Parts du Fonds, ou toute autre infraction pénale, (iv) ne pas avoir respecté une disposition des lois ou de la réglementation applicable au Fonds, (v) ne pas avoir respecté les règles déontologiques applicables au sein de la Société de gestion, et notamment le fait de recevoir directement ou indirectement de la part d'Entreprises du Portefeuille du Fonds des sommes d'argent ou des avantages au détriment des Investisseurs du Fonds (exception faite toutefois d'éventuels jetons de présence sous réserve de l'accord des Investisseurs). Les évènements suivants sont également assimilés à un Manquement : (i) le retrait ou la suspension par l'AMF de l'agrément de la Société de gestion en qualité de société de gestion de portefeuille pour le compte de tiers dans le domaine du capital-investissement, (ii) le prononcé par l'AMF d'une sanction financière à l'encontre de la Société de Gestion d'un montant supérieur à cent cinquante mille (150.000) euros ou d'une sanction financière à l'encontre d'une Personne Clé d'un montant supérieur à cinquante mille (50.000) euros et (ii) l'ouverture d'une procédure de redressement ou de liquidation judiciaire ou de toute autre procédure du Livre VI du Code de commerce de la Société de gestion.

Document de travail

Marché	Marché de titres financiers français ou étranger, dont le fonctionnement est assuré par une entreprise de marché ou un prestataire de services d'investissement ou tout autre organisme similaire étranger.
Mise en Demeure	Défini au **Titre III 8.2.4**.
MTS	Désigne le montant total des souscriptions de parts de catégorie A, A' et B existant au Dernier Jour de souscription, le cas échéant diminué de la valeur d'origine des parts rachetées par le Fonds en application des dispositions du **Titre III Article 9**.
MTS A, MTS A', MTS B	Désigne le montant total des souscriptions des parts de catégorie A, A' ou B (selon le cas) au Dernier Jour de souscription, le cas échéant diminué de la valeur d'origine des parts de catégorie A, A' ou B (selon le cas) rachetées par le Fonds en application des dispositions du **Titre III Article 9**.
MTS A et A'	Désigne le montant total cumulé des souscriptions des parts de catégorie A et A' au Dernier Jour de souscription, le cas échéant diminué de la valeur d'origine des parts de catégorie A et A' rachetées par le Fonds en application des dispositions du Titre III Article 9.
Notification Initiale	Désigne la notification adressée par un Porteur Cédant à la Société de gestion selon les modalités décrites au **Titre III 10.2.2**.
Offre d'acquisition	Défini au **Titre III 10.3.3**.
Participation	Désigne les titres financiers, titres, droits ou avances en compte courant d'une ou plusieurs Entreprise(s) que le Fonds a acquis ou envisage d'acquérir, en contrepartie de ses investissements, dans le cadre des opérations de capital risque que réalise le Fonds dans cette ou ces Entreprise(s).
Parts Proposées	Défini au **Titre III 10.2**.
Parts Restantes	Défini au **Titre III 10.2**.

Document de travail

Parts de Remploi ou Parts R	Parts émises par la Société de gestion quand le Fonds procède à une distribution aux Porteurs de Parts personnes physiques ayant opté pour le remploi selon les modalités décrites au **Titre III 11.2**.
Période d'investissement	Désigne la période au cours de laquelle la Société de gestion réalise les investissements du Fonds conformément à la politique d'investissement décrite au **Titre II Article 4**. Cette période commence à la date de réalisation du Closing Initial et se termine au cinquième anniversaire de l'ouverture de la Période de Souscription du Fonds. Elle peut être prorogée avec l'Avis Favorable du Comité Consultatif rendu dans les conditions indiquées à l'article 15.
Période de blocage	La période pendant laquelle les Porteurs de Parts ne peuvent pas demander le rachat de leurs parts par le Fonds, tel que défini au **Titre III Article 9**.
Période de remploi	La période pendant laquelle les Porteurs de Parts personnes physiques qui veulent bénéficier de l'exonération fiscale peuvent opter pour le remploi automatique dans le Fonds des produits et des avoirs distribués, tel que défini au **Titre III 11.2**.
Période de souscription	Défini au **Titre III 8.1**.
Personne(s) Clé(s)	Désigne la ou les personne(s) membre(s) salariés ou dirigeants de la Société de gestion ou agissant pour son compte, en charge notamment de l'orientation de la politique d'investissement du Fonds.

Document de travail

	A la date du présent Règlement, les Personnes Clés A sont Messieurs Laurent Hau et Laurent Deswarte et les Personnes Clés B sont Messieurs Arnaud Wolak, Louis Labriffe et Grégory Sion; postérieurement à cette date, toute nouvelle personne désignée par la Société de gestion et approuvée, conformément aux dispositions du Règlement, par le Comité Consultatif en tant que Personne Clé, étant précisé qu'en cas de nomination d'une Personne Clé B suite à un Départ, le Départ sera toujours pris en compte pour la détermination du Départ de Personne Clé B, nonobstant le remplacement de cette Personne Clé.
Personne Indemnisée	Défini au **Titre VII Article 30**.
Porteur Cédant	Défini au **Titre III 10.2**.
Porteur Défaillant	Défini au **Titre III 8.2.4**.
Porteur(s) de Part(s)	Désigne au singulier un Porteur de Parts A ou un Porteur de Parts A' ou un Porteur de Parts B et au pluriel ensemble les Porteurs de Parts A, les Porteurs de Parts A' et le Porteurs de Parts B.
Porteur(s) de Part(s) A	Désigne un ou plusieurs Porteurs de Parts propriétaire de parts de catégorie A.
Porteur(s) de Part(s) A'	Désigne un ou plusieurs Porteurs de Parts propriétaire de parts de catégorie A'.
Porteur(s) de Part(s) B	Désigne un ou plusieurs Porteurs de Parts propriétaire de parts de catégorie B.
Prêteur(s) Crédit-Relais	Désigne une ou plusieurs institutions de crédit ou sociétés de financement retenue(s) par la Société de Gestion et représentée, le cas échéant, par l'Agent.
Produits Nets et Plus-Values Nettes du Fonds	Désigne la somme :

Document de travail

	- des bénéfices ou pertes d'exploitation à savoir la différence entre les produits (intérêts, dividendes, et tous produits autres que les produits de cession) et les charges (frais préliminaires, rémunérations de la Société de gestion, du Dépositaire, du Commissaire aux Comptes, frais d'e banque, frais d'investissement et tous autres frais tels que définis au **Titre V Article 22** au **Titre V Article 23**, au **Titre V Article 24** et au **Titre V Article 25** du présent Règlement), constatée depuis la date de Constitution du Fonds jusqu'à la date du calcul ; - des plus ou moins-values réalisées sur la cession des investissements du portefeuille depuis la date de Constitution du Fonds jusqu'à la date du calcul ; - des plus ou moins-values latentes sur les investissements du portefeuille, ces plus ou moins-values latentes étant déterminées sur la base de la valorisation des actifs comme il est dit au **Titre III 12.1** du présent Règlement à la date du calcul.
Refus d'agrément motivé	Défini au **Titre III 10.3.3**.
Refus d'agrément non motivé	Défini au **Titre III 10.3.3**.
Règlement	Désigne le règlement du Fonds.
Side Letter(s)	Désigne la(s) lettre(s) adressée(s) à certains Porteurs de Parts A par la Société de Gestion en vertu de laquelle (desquelles) cette dernière consent à son destinataire des aménagements prenant la forme d'engagements complémentaires ou dérogatoires des stipulations du présent Règlement.
Société D	Défini au **Titre II 4.3.2**.
Société de gestion	Désigne la société **IRD INVEST** au moment de la Constitution du Fonds, puis toute société agréée par l'AMF qui pourrait être désignée à cette fonction en remplacement de cette société au cours de la vie du Fonds, selon les modalités prévues par le Règlement et la réglementation.
Société Holding	Défini au **Titre II 4.3.2**.

Document de travail

Société Mère	Désigne une société ou une entité (fonds ou autre) qui Contrôle une société ou une entité (fonds ou autre).
Souscription Acquise	Désigne, à une date donnée, pour une part, ou une catégorie de parts, ou l'ensemble des parts, - tant que la Société de gestion n'a pas indiqué aux Porteurs de Parts avoir procédé au dernier Appel de fonds, le montant de la valeur d'origine de cette ou ces parts ; - à partir du jour où la Société de gestion a indiqué aux Porteurs de Parts avoir procédé au dernier Appel de fonds, la Souscription Libérée Définitive de cette ou ces parts.
Souscription Libérée	Désigne, à une date donnée, pour une part, ou une catégorie de parts, ou l'ensemble des parts, le montant de la quote-part appelée et libérée de la valeur d'origine de cette ou ces parts. Le montant de cette quote-part est égal à la valeur d'origine de la ou des parts considérée(s) multiplié par le pourcentage effectivement appelé et libéré à cette date
Souscription Libérée Définitive	Désigne, pour une part, ou une catégorie de parts, ou l'ensemble des parts, à partir du jour où la Société de gestion a indiqué aux Porteurs de Parts avoir procédé au dernier Appel de fonds, le montant de la quote-part appelée et libérée de la valeur d'origine de cette ou ces parts. Le montant de cette quote-part est égal à la valeur d'origine de la ou des parts considérée(s) multiplié par le pourcentage définitif effectivement appelé et libéré à compter de cette date.
Souscription Non Libérée	Désigne, à une date donnée, pour une part, ou une catégorie de parts, le montant de la quote-part non appelée et non libérée de la valeur d'origine de cette ou ces parts. Le montant de cette quote-part est égal à la valeur d'origine de la ou des parts considérée(s) multiplié par le pourcentage effectivement non appelé et non libéré à cette date.
Structure liée	Défini au **Titre II 4.5.2.1**.
Traité	Défini au **Titre II 4.3.2**.

Document de travail

Transfert	Désigne le transfert de propriété de parts du Fonds, sous quelque forme que ce soit, et notamment, sans que cette liste soit limitative, par cession, apport, échange, transmission universelle de patrimoine, attribution en nature d'actifs, réalisation contractuelle ou judiciaire d'une sûreté telle qu'un gage ou un nantissement, tel que défini au **Titre III 10.1**.
Valeur d'Emission des Parts du Porteur Défaillant	Désigne le prix de rachat des parts D tel que défini au **Titre III 8.2.4.5**.

Document de travail

ANNEXE 1 :
REPARTITION DES OPPORTUNITES D'INVESTISSEMENT

I – Objectifs

Les objectifs d'investissement des FIA Gérés par IRD INVEST ainsi que le fonds de prêt Humanis Croissance géré par son Partenaire Malakoff Humanis Gestion d'actifs sont complémentaires, afin d'être en mesure d'apporter une solution en fonds propres, quasi-fonds propres, et obligations simples à une typologie large d'entreprises.
De plus, IRD INVEST favorise les partenariats lui permettant d'accroitre le *sourcing* des opportunités d'investissements.

III – Règles de répartition et co-investissements

Chaque véhicule a vocation à intervenir seul.

Néanmoins il arrive que certaines Entreprises ou que la politique de gestion du risque par la Société de gestion puisse requérir l'intervention de plusieurs véhicules d'investissement.
Dans ce cas, des règles de partage et de co-investissement ci-dessous sont prévues de façon à optimiser les conditions financières et techniques de l'accompagnement des participations.

(1) L'entreprise recherche des fonds propres ou quasi-fonds propres :

(a) FE2T

La période d'investissement du FE2T étant clôturée en date de Closing Initial, la Société de Gestion n'orientera aucun nouvel investissement vers lui.

(b) IRD ENTREPRENEURS

La période d'investissement du FPCI IRD ENTREPRENEURS étant clôturée, la Société de Gestion n'orientera aucun nouvel investissement vers lui.

(c) IRD ENTREPRENEURS 2

Si les conditions suivantes sont remplies :

- le montant recherché par l'Entreprise se situe entre 1 M€ et 4 M€ ;
- l'Entreprise réalise un chiffre d'affaires HT généralement compris entre 5M€ et 20 millions d'euros, pour une valeur d'entreprise généralement inférieure à 20M€ ;
- la zone géographique concerne les Hauts de France, les régions limitrophes et la Belgique (dans la limite de 20% du MTS du Fonds) ;
- l'Entreprise est une PME de croissance rentable, ayant un projet de développement ambitieux ;

Document de travail

⇨ Alors l'investissement sera orienté par la Société de Gestion vers IRD ENTREPRENEURS 2.

Si le dossier est hors de la cible de IRD ENTREPRENEURS 2, IRD INVEST pourra étudier cette opération pour le compte de NORD CROISSANCE ou du FPCI FE2T 2, et sera libre de rechercher un co-investisseur extérieur.

(d) FE2T 2

Si les conditions suivantes sont remplies :

- le montant recherché par l'Entreprise est supérieur à 5 M€ (ou à titre exceptionnel supérieur à 4M€) ;
- l'Entreprise enregistre généralement plus de 20 M€ de CA HT ;
- Il existe une perspective de création de valeur tangible ;
- l'Entreprise est située sur le territoire de la Région Hauts de France les régions limitrophes, ou la Belgique ;

⇨ Alors l'investissement sera orienté par la Société de gestion vers FE2T

En cas d'investissement envisagé par FE2T 2 au-delà de 10 % de son MTS et sous réserve de l'accord préalable du Comité Consultatif du FE2T 2 (et de l'organe équivalent du co-investisseur pressenti), un co-investissement pourra être envisagé :

- avec IRD ENTREPRENEURS 2 (cette dernière procédant à un investissement compris entre 1 et 3 M€)
- ou avec NORD CROISSANCE (pour un investissement supérieur à 300K€ et inférieur 1M€) pourra être envisagé.

A ce titre, si la Société de gestion décide de partager l'investissement, FE2T 2 investira au moins 10 % de son MTS, et le co-investissement sera orienté vers NORD CROISSANCE ou vers IRD ENTREPRENEURS 2 selon que le ticket restant à attribuer sera inférieur à 1M€ (NORD CROISSANCE) ou supérieur ou égal à 1M€ (IRD ENTREPRENEURS 2).

(e) NORD CROISSANCE

Si les conditions suivantes sont remplies :

- le montant recherché se situe entre 300K€ et est inférieur à 1 M€ ;
- la valeur d'entreprise généralement inférieure à 20 M€,
- PME dont la gouvernance repose encore sur le dirigeant (caractère intuitu personae de la direction).

⇨ Alors l'investissement sera orienté par la Société de gestion vers NORD CROISSANCE.

(f) NORD CREATION

Ce véhicule s'adresse aux entreprises en création, qui pour certaines ne sont pas encore rentable, ou en phase de reprise.

Si les conditions suivantes sont remplies :

- le montant recherché se situe entre 100K€ et 600 k€ ;

Document de travail

- la valeur d'entreprise généralement inférieure à 5 M€,

⇨ Alors l'investissement sera orienté par la Société de Gestion vers NORD CRÉATION.

Nord Création dispose par ailleurs d'une enveloppe d'investissement lui permettant d'investir des tickets pouvant s'élever à 1 million d'euros dans les startups industrielles

Document de travail

ANNEXE 2 :

CALENDRIER DE CESSION DES PARTS DE CATEGORIE B

Fait générateur	Quote-Part cédée
Révocation sans manquement	Année 1 : 100% Année 2 : 100% Année 3 : 100% Année 4 : 62,5% Année 5 : 50% Année 6 : 40% Année 7 : 30% Année 8 : 20% Année 9 : 10 % Année 10 : 0%

Document de travail

ANNEXE 3 :

ENGAGEMENTS DU FONDS EN MATIERE DE CONFORMITE
ET DE PRINCIPES ENVIRONNEMENTAUX, SOCIAUX ET DE GOUVERNANCE

I. PRINCIPES ENVIRONNEMENTAUX, SOCIAUX ET GOUVERNANCE (ci-après « ESG »)

Le Fonds s'engage à ne pas investir dans :

- des sociétés minières tirant 25% ou plus de leurs revenus annuels de l'extraction de charbon thermique, ni dans des sociétés produisant / extrayant une quantité supérieure ou égale à 10 millions de tonnes par an ;

- des compagnies d'électricité produisant 25 % ou plus de leur électricité à partir de charbon thermique par an, seuil complété d'une exclusion des sociétés produisant une quantité supérieure ou égale à 5GW d'électricité à partir du charbon par an ;

- les sociétés envisageant tout nouveau développement ou toute capacité additionnelle relatifs au charbon thermique.

Ces restrictions ne s'appliquent pas aux sociétés qui se sont engagées sur une cible 1,5° certifiée, et qui ne prévoient pas de nouvelles capacités relatives au charbon.

Le Fonds n'investira pas dans des émetteurs qui génèrent 20% ou plus de leurs revenus à partir de la production ou de l'extraction de combustibles fossiles non conventionnels (sables bitumeux).

Le Fonds n'investira pas dans des sociétés impliquées dans la production, le commerce ou le financement de tout produit ou activité jugée illégale en vertu des lois ou réglementations locales ou nationales applicables, ou interdite par :

- la Convention sur les armes à sous-munitions, signée le 30 mai 2008 ;

- la Convention sur l'interdiction de l'emploi, du stockage, de la production et du transfert des mines antipersonnel et sur leur destruction (Traité d'interdiction des mines), signée le 18 septembre 1997;

- la Convention sur l'interdiction de la mise au point, de la fabrication, du stockage et de l'emploi des armes chimiques et sur leur destruction, signée le 3 septembre 1992 ; et

- La Convention sur l'interdiction de la mise au point, de la fabrication et du stockage des armes bactériologiques (biologiques) ou à toxines et sur leur destruction, signée le 10 avril 1972.

II. ETATS ET TERRITOIRES NON COOPERATIFS (ci-après « ETNC ») ET SANCTIONS ECONOMIQUES

Document de travail

Le Fonds n'investira pas directement dans des entreprises et entités qui, à la date de l'investissement initial du Fonds, sont (i) domiciliées dans un des ETNC, au sens des dispositions de l'Article 238-0 A du Code Général des Impôts ou (ii) domiciliées dans un pays sujet à des sanctions économiques imposées par les Nations-Unies, l'Union Européenne ou les Etats-Unis.

La liste des ETNC est fixée par un arrêté des ministres chargés de l'économie et du budget en application du 2nd paragraphe du point 1 de l'article 238-0 A du Code général des impôts, amendé par l'article 31 de la loi 2018-898 daté du 23 octobre 2018 relatif à la lutte contre la fraude fiscale (ci-après la « **Liste Française** ») et actualisé en date du 15 avril 2026 et les états et territoires listés par l'Union Européenne et publiés au Journal Officiel de l'Union Européenne en date 17 février 2026 (ci-après la « **Liste de l'Union Européenne** ») et comprend à la date de signature des présentes :

- pour la Liste de l'Union Européenne : Samoa américaines, Anguilla, Guam, Palaos, Panama, Russie, Îles Turks-et-Caïcos, Îles Vierges américaines, Vanuatu et Vietnam;

- pour la Liste Française: Antigua-et-Barbuda, Îles Turques-et-Caïques, Anguilla, Vanuatu, Guam, Îles Vierges américaines, Palaos, Panama, Russie, Samoa américaines, Vietnam.

Pour éviter toute ambiguïté, il est précisé que si certains états ou pays sont listés parmi les catégories susvisées rétroactivement, la Société de Gestion ne pourra être considérée comme n'ayant pas respecté l'engagement pris au titre du précédent paragraphe dès lors qu'au jour de l'investissement initial du Fonds, ledit état n'était pas listé parmi lesdits états.

III. LUTTE CONTRE LE BLANCHIMENT D'ARGENT ET LE FINANCEMENT DU TERRORISME

La Société de Gestion déclare pour le compte du Fonds respecter les règles de lutte contre le blanchiment d'argent et le financement du terrorisme applicables à l'activité du Fonds et à la réglementation locale. Elle certifie que tous les Porteurs de Parts, contreparties et bénéficiaires (le cas échéant) sont identifiés et font l'objet des diligences appropriées et nécessaires à la prévention du blanchiment d'argent et au financement du terrorisme conformément aux lois et réglementations en vigueur.

La Société de Gestion certifie qu'elle prend les mesures appropriées pour être conforme aux règles de connaissances des tiers (KYC/ Know Your Customer) et que ses procédures internes et son organisation garantissent le respect des obligations, notamment en termes de contrôle et de reporting.

À la demande de tout Porteur de Parts, la Société de Gestion lui fournira toutes informations et rapports spécifiques relatifs à la lutte contre le blanchiment d'argent et le financement du terrorisme.

IV. ANTI-CORRUPTION

En ce qui concerne le Fonds, tant la Société de Gestion que les Porteurs de Parts s'engagent, conformément à la réglementation qui leur est applicable :

(i) à ne commettre, à n'autoriser, ou à ne permettre aucun acte qui les conduirait, elles-mêmes ou leurs filiales, à contrevenir à une réglementation en matière de lutte contre la corruption. Cette obligation vise en particulier les versements considérés comme illicites au regard du droit qui leur est applicable envers les fonctionnaires et autres représentants des autorités publiques ou membres de leur famille ou entourage proche ;

Document de travail

(ii) à n'offrir, ne donner ou n'accepter l'attribution, à des salariés d'un autre porteur de parts, de la Société de Gestion, leurs mandataires ou toute personne intervenant pour le compte de ceux-ci, d'aucun cadeau ou avantage, qu'il soit pécuniaire ou autre, constitutif de corruption, au regard du droit qui leur est applicable, lors de la négociation, la conclusion ou l'exécution d'un contrat. De même, chacune des personnes précitées s'engage à ne pas accepter de tel cadeau ou avantage de la part des salariés, mandataires ou toute personne intervenant pour le compte de l'autre partie ;

Tant la Société de Gestion que les Porteurs de Parts s'engagent à avertir l'autre dans les plus brefs délais s'ils ont connaissance d'un acte de corruption en lien avec la négociation, la conclusion ou l'exécution de la présente lettre ou si elle dispose d'éléments suffisants pour suspecter un tel

V. REGLEMENTATIONS FOREIGN ACCOUNT TAX COMPLIANCE ACT (ci-après « FATCA ») ET COMMON REPORTING STANDARDS (ci-après « CRS »)

Le Fonds se conformera en permanence et en tous points aux sections 1471-1474 de l'Internal Revenue Code des États-Unis de 1986, ainsi qu'aux règlements du Trésor Américain, aux accords intergouvernementaux associés, aux lois nationales d'application, ainsi qu'aux instructions officielles se rapportant à FATCA.

L'obligation du Fonds porte sur tous les investissements directs ainsi que sur toutes les entités d'investissement en aval de la chaîne d'investissements dans la mesure où le revenu et le rendement du Fonds pourraient être affectés par la retenue à la source en vertu de l'application de FATCA.

Le Fonds recueillera et archivera toutes les informations et la documentation nécessaires relatives aux investisseurs dans le Fonds ainsi que les éventuels investissements indirects du Fonds en aval de la chaîne d'investissement.

Si nécessaire, la Société de Gestion s'engage à assurer l'enregistrement du Fonds (et de tous les membres qualifiés d'expanded affiliated group ou « EAG » du Fonds) auprès de l'IRS en conformité avec FATCA y compris la surveillance continue des conditions d'enregistrement.

Sur demande, la Société de Gestion permettra aux Porteurs de Parts d'avoir accès aux informations et lui fournira tous les documents nécessaires pour prouver la conformité à FATCA du Fonds et de ses placements.

La Société de Gestion avisera immédiatement les Porteurs de Parts s'il y a un risque pour le Fonds de devenir non-conforme à FATCA.

Ces exigences s'appliquent de façon similaire aux obligations réglementaires liées aux CRS définis par l'OCDE et déclinées dans la législation locale.

Document de travail

ANNEXE 4 :

INFORMATIONS REQUISES DANS LES RAPPPORTS ANNUELS DU FONDS

Thème	Informations à communiquer
Descriptif des entreprises	• Raison sociale et SIREN de la société • Secteur d'activités et activité détaillée • Date de création de la société • Localisation de la société
Données économiques des entreprises	• CA, CA à l'export, EBITDA (à défaut EBIT), et Dette nette aux dates suivantes : – Avant l'investissement (date de clôture précédant l'investissement) – Au moment du désinvestissement (date de clôture précédant le désinvestissement) – Sur l'exercice en cours et sur les 2 dernièrs exercices • Budget prévisionnel (CA, EBITDA (à défaut EBIT), et Dette nette) • Commentaire sur les évènements significatifs de l'année en cours et les perspectives d'activité et de rentabilité
Données sur les effectifs des entreprises	Effectifs de l'entreprise aux dates suivantes : – Avant l'investissement (date de clôture précédant l'investissement) – Au moment du désinvestissement (date de clôture précédant le désinvestissement) – Sur l'exercice en cours et sur les 2 derniers exercices A date de la clôture de l'exercice : – Nature de l'équipe dirigeante opérationnelle / du Directoire (Président, DG, DGD, autres membres du Directoire) : 100% masculine, 100% féminine ou mixte – Effectifs de l'équipe dirigeante opérationnelle / Directoire (Président, DG, DGD, autres membres du Directoire) à date de la clôture de l'exercice dont femmes – Effectifs dans les organes de gouvernance CA ou CS ou équivalent à date de la clôture de l'exercice dont femmes – Effectifs de l'entreprise dont femmes –
Caractéristiques de l'investissement	• Date du premier investissement • Type d'opération : amorçage, capital risque, développement, transmission, mezzanine, growth ou retournement/consolidation • Nature de l'opération : Majoritaire ou minoritaire • Pourcentage de détention du Fonds au moment de l'investissement (non dilué et après dilution complète) • Pourcentage de détention du management et des salariés au moment de l'investissement (non dilué et après dilution complète) • Nom de l'investisseur responsable du suivi • Multiple de valorisation et assiette de valorisation à l'entrée • Multiple escompté à la sortie et nature de la sortie envisagée
Bilan financier	• Montant total investi par le Fonds

Document de travail

	• Structure d'acquisition (total fonds propres à la date d'entrée, dette et mezzanine) • Valeur résiduelle des investissements • Justification de la valorisation retenue et explication de la variation éventuelle de la valorisation depuis le précédent reporting • Produits (cash in) : prix de revient cédé + remboursement + plus-values + intérêts + dividendes
Cessions	• Date de sortie totale du portefeuille (date de liquidation le cas échéant) • Type de sortie : liquidation, cession industrielle, cession à un fonds, cession à un dirigeant, remboursement / réduction de capital, cotation • Nom et nationalité de l'acquéreur principal : à préciser pour les cessions industrielles, les cessions à un fonds et pour les cotations (place de cotation) • Multiple de valorisation et assiette de valorisation à la sortie • TRI et multiple brut sur les cessions totales et liquidations

Document de travail

ANNEXE 4 :

Modèle d'informations précontractuelle pour les produits financiers visés à l'article 8, paragraphes 1, 2 et 2 bis du règlement (UE) 2019/2088 et à l'article 6, premier alinéa, du règlement (UE) 2020/852

Dénomination du produit : Fonds Entrepreneurial Territorial de Transformation 2
Identifiant d'entité juridique : FPCI

Caractéristiques environnementales et/ou sociales

Ce produit financier a-t-il un objectif d'investissement durable ?

☐ **Oui**	[X] **Non**
☐ Il réalisera un minimum d'**investissements durables ayant un objectif environnemental** : ____ %	☐ Il **promeut des caractéristiques environnementales et sociales (E/S)** et, bien qu'il n'ait pas pour objectif l'investissement durable, il contiendra une proportion minimale de ___ % d'investissements durables
☐ dans des activités économiques qui sont considérées comme durables sur le plan environnemental au titre de la taxinomie de l'UE	☐ ayant un objectif environnemental et réalisés dans des activités économiques qui sont considérées comme durables sur le plan environnemental au titre de la taxinomie de l'UE
☐ dans des activités économiques qui ne sont pas considérées comme durables sur le plan environnemental au titre de la taxinomie de l'UE	☐ ayant un objectif environnemental et réalisés dans des activités économiques qui ne sont pas considérées comme durables sur le plan environnemental au titre de la taxinomie de l'UE
☐ Il réalisera un minimum d'**investissements durables ayant un objectif social : ___ %**	☐ ayant un objectif social
	[X] Il promeut des caractéristiques E/S, mais **ne réalisera pas d'investissements durables**

Quelles caractéristiques environnementales et/ou sociales sont promues par ce produit financier ?

N.A

Quels sont les indicateurs de durabilité utilisés pour mesurer la réalisation de chacune des caractéristiques environnementales ou sociales promues par le produit financier ?

N.A

Quels sont les objectifs des investissements durables que le produit financier entend notamment poursuivre et comment les investissements effectués contribuent-t-il à ces objectifs ?

N.A

Dans quelle mesure les investissements durables que le produit financier entend notamment poursuivre ne causent-ils pas de préjudice important à un objectif d'investissement durable sur le plan environnemental ou social ?

N.A

Comment les indicateurs concernant les incidences négatives ont-ils été pris en considération ?

Les principales incidences négatives correspondent aux incidences négatives les plus significatives des décisions d'investissement sur les facteurs de durabilité liés aux questions environnementales, sociales et de personnel , au respect des droits de l'homme et à la lutte contre la corruption

N.A

Dans quelle mesure les investissements durables sont-ils conformes aux principes directeurs de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales et aux principes directeurs des Nations unies relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme ?

N.A

Ce produit financier prend-il en considération les principales incidences négatives sur les facteurs de durabilité ?

☐ Oui,

☒ Non

Document

Quelle est la stratégie d'investissement suivie par ce produit financier ?

N.A

- ***Quelles sont les contraintes définies dans la stratégie d'investissement pour sélectionner les investissements afin d'atteindre chacune des caractéristiques environnementales ou sociales promues par ce produit financier ?***

  N.A

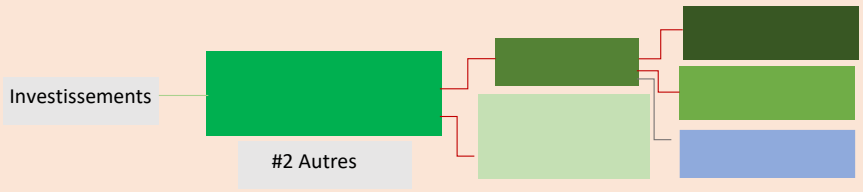
- ***Dans quelle proportion minimale le produit financier s'engage-t-il à réduire son périmètre d'investissement avant l'application de cette stratégie d'investissement ?***

  N.A

- ***Quelle est la politique mise en œuvre pour évaluer les pratiques de bonne gouvernance des sociétés dans lesquelles le produit financier investit ?***

  N.A

Quelle est l'allocation des actifs prévue pour ce produit financier ?
Les investissements du produit financier ne sont ni alignés sur les caractéristiques environnementales ou sociales ni considérés comme des investissements durables



La catégorie **#1 Alignés sur les caractéristiques E/S** inclut les investissements du produit financier utilisés pour atteindre les caractéristiques environnementales ou sociales promues par le produit financier.
La catégorie **#2 Autres** inclut les investissements restants du produit financier qui ne sont ni alignés sur les caractéristiques environnementales ou sociales ni considérés comme des investissements durables.
La catégorie **#1 Alignés sur les caractéristiques E/S** comprend :
- la sous-catégorie **#1A Durables** couvrant les investissements durables ayant des objectifs environnementaux ou sociaux ;
- la sous-catégorie **#1B Autres caractéristiques E/S** couvant les investissements alignés sur les caractéristiques environnementales ou sociales qui ne sont pas considérés comme des investissements durables.

- ***Comment l'utilisation de produits dérivés permet-elle d'atteindre les caractéristiques environnementales ou sociales promues par le produit financier ?***

  N.A

Document

Dans quelle proportion minimale les investissements durables ayant un objectif environnemental sont-ils alignés sur la taxonomie de l'UE ?

N.A

- ***Le produit financier investit-il dans des activités liées au gaz fossile et/ou à l'énergie nucléaire qui sont conformes à la taxinomie de l'UE[1] ?***

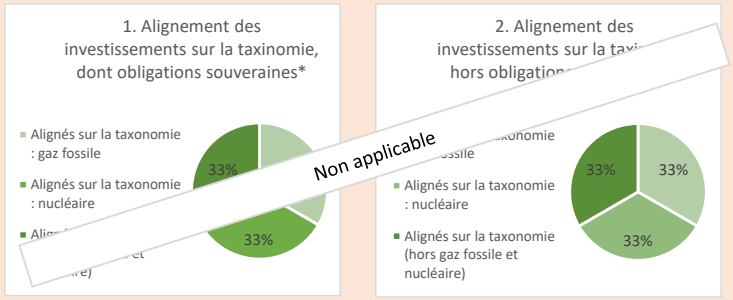
Dans le gaz fossile Dans l'énergie nucléaire

☐ Oui : *[préciser ci-dessous et détailler dans les graphiques de l'encadré]*

☒ Non

Les deux graphiques ci-dessous font apparaitre en vert le pourcentage minimal d'investissements alignés sur la taxinomie de l'UE. Étant donné qu'il n'existe pas de méthodologie appropriée pour déterminer l'alignement des obligations souveraines* sur la taxinomie, le premier graphique montre l'alignement sur la taxinomie par rapport à tous les investissements du produit financier, y compris les obligations souveraines, tandis que le deuxième graphique représente l'alignement sur la taxinomie uniquement par rapport aux investissements du produit financier autres que les obligations souveraines.

Graphique non applicable



Ce graphique représente x% des investissements totaux.

**Aux fins de ces graphiques, les « obligations souveraines » comprennent toutes les expositions souveraines.*

- ***Quelle est la proportion minimale d'investissements dans des activités transitoires et habilitantes ?***

Néant

Quelle est la proportion minimale d'investissements durables ayant un objectif environnemental qui ne sont pas alignés sur la taxinomie de l'UE ?

N.A

[1] Les activités liées au gaz fossile et/ou au nucléaire ne seront conformes à la taxinomie de l'UE que si elles contribuent à limiter le changement climatique (« atténuation du changement climatique ») et ne cause de préjudice important à aucun objectif de la taxinomie de l'UE – voir la note explicative dans la marge de gauche. L'ensemble des critères applicables aux activités économiques dans les secteurs du gaz fossile et de l'énergie nucléaire qui sont conformes à la taxinomie de l'UE sont définis dans le règlement délégué (UE) 2022/1214 de la Commission.

Quelle est la proportion minimale d'investissements durables sur le plan social ?

Néant

Quels sont les investissements inclus dans la catégorie #2 Autres, quelle est leur finalité et des garanties environnementales ou sociales minimales s'appliquent-elles à eux ?

N.A

Un indice spécifique est-il désigné comme indice de référence pour déterminer si ce produit financier est aligné sur les caractéristiques environnementales et/ou sociales qu'il promeut ?

N.A

- ***Comment l'indice de référence est-il aligné en permanence sur chacune des caractéristiques environnementales ou sociales promues par le produit financier ?***

  N.A

- ***Comment l'alignement de la stratégie d'investissement sur la méthodologie de l'indice est-il à tout moment garanti ?***

  N.A

- ***En quoi l'indice désigné diffère-t-il d'un indice de marché large pertinent ?***

  N.A

- ***Où trouver la méthode utilisée pour le calcul de l'indice désigné ?***

  N.A

Où puis-je trouver en ligne davantage d'informations spécifiques au produit ?

La charte d'investissement responsable qui est accessible sur le site internet de la société de gestion : *https://ird-invest.fr/*

Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131442-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

Pour rendu exécutoire

A Lille, le 14 oct. 2026
Le Président de la Métropole Européenne de Lille
Pour le Président
Le Directeur

Arnaud FICOT

26-C-0148

Séance du vendredi 9 octobre 2026

DELIBERATION DU CONSEIL

DEVELOPPEMENT DE LA FILIERE NUMERIQUE - CSP AVEC LA SEML EURATECHNOLOGIES - RAPPORT D'ACTIVITES 2025

Vu les articles L. 3131-5 et R. 3131-2 à R. 3131-4 du code de la commande publique ;

Vu l'article L. 1411-3 du code général des collectivités territoriales ;

Vu la délibération n° 21 C 0056 du 19 février 2021 adoptant le Projet Stratégique de Transformation Économique du Territoire (PSTET) ;

Vu la délibération n° 24-C-0410 du 20 décembre 2024 attribuant la concession de service public (CSP) à la SEML EuraTechnologies pour le développement de la filière numérique ;

I. Exposé des motifs

Par la délibération susvisée, le Conseil métropolitain a approuvé après une procédure de mise en concurrence, l'attribution et la signature d'une concession de service public (CSP) avec la SEML EuraTechnologies pour une durée de 5 ans à compter du 1er janvier 2025 jusqu'au 31 décembre 2029.

Cette concession de service public a pour objet le développement de la filière numérique, ainsi que la gestion et la promotion des bâtiments et sites dédiés aux activités du numérique situés sur le territoire métropolitain.

En application des articles du code de la commande publique et du code général des collectivités territoriales sus visés, le concessionnaire transmet chaque année un rapport relatif à l'exécution de la concession de service public qui lui a été confiée, contenant notamment un compte-rendu financier, un compte rendu technique et un compte-rendu de la qualité du service rendu au titre des missions de développement de la filière numérique et de la gestion et promotion des bâtiments et sites dédiés aux activités du numérique sur le territoire de la MEL.

Ce rapport d'activité 2025 a fait l'objet de contrôles de la part des services de la Métropole européenne de Lille.

La commission consultative des services publics locaux a été dûment consultée le 22 septembre 2026.

Le rapport d'activité 2025 de la SEML EuraTechnologies et ses annexes est à la disposition des élus sur l'intranet de la MEL (Flash Conseil).

II. Dispositif décisionnel

Par conséquent, la commission principale Dév. Economique, Emploi, Recherche, Parcs d'activité, NTIC consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) De prendre acte du rapport d'activité 2025 de la SEML EuraTechnologies.

Résultat du vote : LE CONSEIL PREND ACTE DU PRÉSENT RAPPORT

Mme Tahina BOTTON, M. David GUIRAUD, M. Hakim KHITER, Mme Myriam CAU, M. Lucas FOURNIER, Mme Lahouaria ADDOUCHE, M. Dalil DIAB, M. Ugo BERNALICIS, Mme Fatima BENSLIMAN, M. Samir OUANES, Mme Camir KERIFA, M. Mehdi MASSROUR, Mme Khadija GORWA-GHOMARI, M. Nassim SIDHOUM, Mme Julie GARCIA, M. Patrick KOLEBACKI, M. Valentin MARTIN n'ayant pas pris part au vote. M. Florian VERTRIEST s'étant abstenu.

Synthèse du rapport annuel du concessionnaire – Exercice 2025

Contrat de concession de service public – Développement de la filière numérique (MEL)

1. Objet, périmètre et lecture du rapport

Cette synthèse a pour objet de mettre en exergue les points notables du rapport annuel 2025 du concessionnaire. Elle reprend les éléments structurants issus :

- du compte rendu du service au titre des missions 1 et 2 (développement de la filière numérique / animation et gestion commerciale des bâtiments) ;
- du compte-rendu technique (gestion patrimoniale et énergétique, sécurité/conformité, services numériques, cybersécurité) ;

Pour la mission 1, le rapport adopte une lecture consolidée par Domaines d'Activités Stratégiques (DAS) (Data, IA, Cybersécurité, Green IT, Digitalisation) visant à renforcer la lisibilité du pilotage et l'alignement avec les priorités de la MEL. Pour la mission 2, l'activité est structurée par sites immobiliers (Le Blan-Lafont à Lille, Fontenoy à Roubaix, Éclat à Willems) et par volets (gestion locative, centre de ressources/événementiel, rayonnement).

2. Faits marquants 2025

Mission 1 et 2 :

- Structuration de l'action publique et lisibilité renforcée : mise en cohérence des activités d'accompagnement et d'animation autour de 5 DAS (Data, IA, Cybersécurité, Green IT, Digitalisation), facilitant le suivi par la MEL.
- Accélération de la dynamique IA/Data : lancement d'un incubateur dédié (automne 2025), reprise/structuration du Club IA Experts et mise en place d'un coaching « CTO IA » ; diversité sectorielle et technologique des projets (LLM, RAG, agents, ML, OCR, aide à la décision).
- Cybersécurité : filière consolidée (visibilité, événements, accompagnement des startups, connexions nationales/internationales).
- Événementiel : niveau record (CA annuel 1 108 K€ HT, 202 événements facturés, 200 000 personnes accueillies), contribuant au rayonnement et à l'attractivité du site.

Mission 3 :

- Immobilier : performance globale en hausse (loyers appelés 2025 : 2 594 677,48 €), mais situations contrastées et enjeux de vacance (notamment Fontenoy).

- Performance énergétique et sobriété : trajectoire confirmée (ex. électricité LBLF -49 % vs 2021 ; gaz -28 % à climat constant ; économies cumulées 2022–2025 sur LBLF ≈ 4,24 GWh).
- Conformité et sécurité : maintien des obligations ERP et sécurité incendie (SSIAP 24/7 sur LBLF, exercices d'évacuation, contrôles périodiques), avec une organisation de prestataires structurée.
- Services numériques : continuité et modernisation (13 bâtiments fibrés, 0 incident fibre, 152 entreprises connectées ; Wi-Fi 6/6E ; Datahub ; affichage dynamique) soutenant l'écosystème.
- Cybersécurité du SI : renforcement notable (audits, mise en place d'un SOC, MFA, coffre-fort certifié ANSSI, anti-phishing) ;
- Points d'attention patrimoniaux à arbitrer et planifier (GTB, refroidissement Data, poste HT, désordres structurels) et enjeux d'occupation (Fontenoy) qui appellent un pilotage étroit MEL/concessionnaire.

3. Chiffres clés 2025

Volet	Indicateur	Résultat 2025	Lecture / remarque
Mission 1 (accompagnement)	IA – Incubation	78	Incubateur IA/Data lancé à l'automne ; forte traction.
	IA – Accélération	10	Projets plus matures, objectifs de passage à l'échelle.
	Data – Incubation / Accélération	11 / 7	Usages B2B (gouvernance, conformité, performance).
	Cybersécurité – Incubation / Accélération	15 / 2	Adossé au Campus Cyber ; visibilité accrue.
	Digitalisation – Incubation / Accélération	45 / 7	DAS très représenté (solutions SaaS/process).
Mission 3 (immobilier)	Loyers appelés (total)	2 594 677,48 €	
	Le Blan-Lafont	1 824 714,87 €	+6,9 % vs 2024 (1 706 k€) ; vacance moyenne 16 %. 103 locataires
	Fontenoy	755 104,95 €	-1,28 % vs 2024 (764 k€) ; vacance moyenne 33 % (R+5 inclus) ; impact liquidation occupant. 45 locataires
	Éclat	14 857,66 €	-21,2% en 2024 (18,8 k€) ; vacance moyenne 15 % ; activité stable.
Centre de ressources / événements	Chiffre d'affaires événementiel	1 108 K€ HT	Niveau record (vs 754k€ en 2024, soit +47%).
	Événements facturés	202	Hors partenariats et événements internes.
	Fréquentation	200 000	≈ +50 % vs 2024.
SI / services numériques	Entreprises résidentes connectées	152	125 Lille, 27 Roubaix.
	Bâtiments fibrés / incidents	13 / 0	Continuité de service télécom.
	Tickets SI (ouverts / clôturés)	863 / 879	Stock maîtrisé.
	Impressions (service mutualisé)	18 469	Service aux incubés.

4. Mission 1 – Développement de la filière numérique métropolitaine

4.1 Parcours d'accompagnement : de l'émergence au passage à l'échelle

Le concessionnaire met en œuvre un parcours progressif permettant d'accompagner un vivier large de porteurs de projets tout en concentrant l'accompagnement intensif sur les projets les plus matures. L'entrée s'effectue via deux appels à candidatures annuels (mars et octobre), suivis d'une pré-sélection sur dossier. Le parcours s'articule ensuite en trois séquences :

- Bootcamp (3 mois) : phase d'évaluation et de structuration intensive (ateliers, expertises, premiers suivis 1-to-1). Double objectif : donner un socle commun (égalité des chances) et tester la capacité d'exécution des porteurs de projet. Il convient de noter que le bootcamp constitue contractuellement une incubation.
- Incubation : accompagnement individualisé (rendez-vous réguliers, ateliers ciblés, mentors/experts, opportunités de visibilité) visant la consolidation du modèle économique, la structuration de l'offre et des premières tractions commerciales.
- Accélération : accompagnement sur-mesure orienté résultats pour des entreprises plus matures (structure constituée, premiers niveaux de chiffre d'affaires, emplois), avec un focus sur la stratégie de croissance, la structuration financière, la gouvernance et l'accès à des réseaux (investisseurs, partenaires, grands comptes).

Un jury de fin de Bootcamp constitue un point de décision : seuls les projets présentant les signaux les plus solides poursuivent l'incubation. Ce mécanisme de sélection progressive est présenté comme un levier d'efficience (ciblage des ressources) tout en assurant une diffusion large des compétences entrepreneuriales sur le territoire.

Évolutions et améliorations 2025

- Amélioration des conditions de travail sur Lille et Blanchemaille : installation de cabines acoustiques et déploiement d'un outil de réservation des espaces/salles, afin de mieux organiser les réunions et de réduire les irritants du quotidien.
- Renforcement de l'accompagnement "go-to-market" : lancement d'un dispositif Sales Booster (coaching individualisé) pour auditer et challenger les démarches commerciales.
- Appui technologique IA : dispositif CTO (Chief Technology Officer) IA pour auditer les choix technologiques et accompagner l'industrialisation, en cohérence avec la montée en puissance des projets IA.
- Volet deeptech : mise en avant d'un parcours de qualification/validation du caractère deeptech en lien avec Bpifrance (convention 2024), afin de mieux orienter les projets vers les bons dispositifs de financement et d'accompagnement.

4.2 Résultats et faits marquants par Domaines d'Activités Stratégiques (DAS)

DAS Data

Le DAS Data regroupe les projets dont la proposition de valeur repose sur la collecte, la structuration, l'exploitation et la valorisation des données. En 2025, l'accompagnement est consolidé, notamment via l'incubateur IA/Data, avec des usages variés (finance, conformité, QSE/RSE, assurance, immobilier, services aux entreprises).

- Positionnement B2B (*Business-to-Business*) marqué : gouvernance de la donnée, reporting, pilotage de performance, conformité, aide à la décision.
- Effet de convergence avec d'autres verticales historiques (FinTech, Cyber) qui alimentent l'incubateur IA/Data.

DAS Intelligence Artificielle (IA)

L'IA constitue un axe stratégique majeur en 2025. Le lancement d'un incubateur IA/Data répond à une forte traction des porteurs de projets et à une demande accrue de structuration sur les briques technologiques (données, modèles, sécurité, industrialisation).

- Incubateur IA/Data (automne 2025) : première promotion marquée par un volume élevé de candidatures et une sélection exigeante (maturité technologique, valeur business).
- Diversité des cas d'usage : santé, finance, legal, marketing, immobilier, QSE, médias, tourisme, assurance.
- Spectre technologique : IA générative (LLM – *Large Language Model*, RAG, agents), machine learning, OCR, systèmes d'aide à la décision.
- Animation de l'écosystème : rencontres chercheurs–startups, reprise et structuration du Club IA Experts.
- Dispositif "CTO IA" : audit des choix technologiques et appui à l'industrialisation des projets les plus avancés.

DAS Cybersécurité

Le DAS Cybersécurité s'appuie sur le Campus Cyber Hauts-de-France Lille Métropole (opéré par EuraTechnologies). L'incubateur cybersécurité combine l'accompagnement "startup" d'EuraTechnologies et l'expertise/visibilité du Campus Cyber.

- Enjeux adressés : souveraineté et protection des données, sécurité applicative, résilience, conformité, sécurisation des usages de l'IA.
- Visibilité accrue : participation à des événements de référence (InCyber Europe, InCyber North America) et présence signalée dans des radars sectoriels (mention Wavestone x Bpifrance).
- Animation : demo days et temps forts dédiés (Cyber Pitch, Campus Cyber Summit).

DAS Green IT

Le DAS Green IT regroupe les projets numériques intégrant une dimension forte de sobriété et/ou de contribution à la transition écologique. En 2025, l'activité est décrite comme encore limitée en volume mais présente de façon transversale (sobriété numérique, conformité environnementale, optimisation des ressources), et via une composante AgTech/Greentech sur le site de Willems.

- Transversalité : présence au croisement des projets data/IA/cyber (enjeux de sobriété, optimisation, conformité).
- AgTech/Greentech : contribution via des projets combinant data/IA/IoT et impact (site Éclat – Willems).
- Point de vigilance : nécessité d'une montée en puissance pour atteindre une masse critique de projets dédiés.

DAS Digitalisation

Le DAS Digitalisation regroupe les solutions visant à transformer, automatiser et optimiser les processus des organisations. Il constitue un DAS très représenté dans les programmes 2025,

avec des offres majoritairement SaaS (*Software As A Service*) / plateformes métiers (RH, juridique, administratif, services B2B/B2C), intégrant progressivement data et IA.

1. Fort volume de projets (incubation et accélération), indiquant une demande soutenue des entreprises pour la digitalisation des fonctions et services.
2. Enjeux d'accompagnement mis en avant : scalabilité, structuration financière, traction commerciale et organisation interne.

4.3 Événements structurants, attractivité des talents et rayonnement

Talent Fair (emploi/compétences)

La Talent Fair (23 septembre 2025 – 5e édition, thème « Tech for All ») constitue un rendez-vous structurant en matière d'emploi et de compétences numériques. L'événement a réuni plus de 1 300 participants (édition record) et vise à positionner EuraTechnologies comme lieu de référence régional du recrutement et de la formation dans la tech. Les retombées de communication mentionnées incluent plus d'1 million de vues en ligne et des retombées médias (TV et presse).

Campus Cyber Summit

Le Campus Cyber Summit (13–14 novembre 2025) a rassemblé plus de 400 participants et contribue à structurer l'écosystème cyber (tables rondes, ateliers, pitchs startups, CTF – *Capture The Flag*). Les enquêtes de satisfaction font ressortir une satisfaction élevée des participants (4,5/5) et une satisfaction des exposants de 3,9/5, avec une attente de davantage de cas concrets et un enjeu d'amélioration perçue sur le flux/qualification des leads. La prochaine édition est annoncée le 5 novembre 2026.

Liens avec l'enseignement supérieur et la formation

Le rapport met en avant une activité soutenue de coopération avec l'enseignement supérieur et des dispositifs de sensibilisation/immersion à l'entrepreneuriat et à la tech (ex. challenges et présentations auprès de plusieurs établissements : IAE de Lille, IXAD, Junia, Ynov, Centrale Lille, IESEG, etc.), contribuant à l'attractivité des métiers et au sourcing de talents et de porteurs de projets.

International et projets européens

Sur le volet international, le rapport mentionne des cadres de coopération (ex. accord avec l'État du Maryland), ainsi qu'un Memorandum of Understanding avec plusieurs hubs belges (consortium Hubs4Growth) dont la réactivation est annoncée comme un objectif 2026. De plus, EuraTechnologies a été présent en 2025 dans 4 projets européens.

5. Mission 2 – Animation et gestion commerciale des bâtiments

5.1 Gestion locative : performance 2025, contrastes par site et enjeux

La gestion locative couvre la gestion des mouvements, contrats et facturations des locataires sur l'ensemble du parc délégué. En 2025, les loyers appelés atteignent 2 594 677,48 €. Cette croissance agrégée masque toutefois des situations contrastées selon les sites, avec un enjeu central de vacance sur certains immeubles.

Le Blan-Lafont (Lille)

- Activité soutenue : 81 mouvements (26 entrées, 22 sorties, 33 mouvements internes), traduisant une dynamique élevée et une capacité d'adaptation des espaces.
- Surfaces : solde annuel net +350 m² (dont une contribution des bureaux opérés).
- Vacance : vacance moyenne annuelle 16 %.
- Performance : loyers facturés 1 824 714,87 €, soit +6,9 % vs 2024.

Fontenoy (Roubaix)

- Performance : loyers facturés 755 104,95 € (-1,28 % vs 2024).
- Vacance : vacance moyenne annuelle élevée (33 %, R+5 inclus).
- Surfaces : solde annuel net -667 m².
- Facteur explicatif majeur : liquidation judiciaire d'un occupant principal (TOMOROW TECH), générant une sortie significative et une dépendance accrue à traiter dans la stratégie de recommercialisation.

Éclat (Willems)

- Stabilité : 2 mouvements (2 entrées, 0 sortie), indiquant une attractivité et une rotation maîtrisée.
- Vacance : vacance moyenne annuelle 15 %.
- Performance : loyers facturés 14 857,66 € (site de petite taille dans le portefeuille).

5.2 Faits marquants : services, espaces et outils

- Cafétéria GONG (LBLF) : relance du service via un AMI après la fin du contrat précédent ; sélection d'un opérateur (groupement Les Paniers de Léa / Comptoirs Volants) et démarrage du nouveau service au 30 janvier 2026.
- Bureaux opérés : développement d'une offre "clé en main" (ex. contrat avec TATA) contribuant à sécuriser des revenus et à répondre à des besoins de flexibilité.
- Réorganisation des espaces : transfert du coworking (R+1) pour gagner en visibilité et fréquentation ; réhabilitation d'un studio podcast (outil d'animation/valorisation proposé gratuitement à l'écosystème).
- Optimisation des services : ajustement des horaires d'accueil (08h00–18h30) dans une logique d'optimisation des coûts de fonctionnement.
- Digitalisation : veille sur les solutions de gestion locative en 2025 ; tests pilotes annoncés en 2026 pour un déploiement progressif.

5.3 Centre de ressources / activité événementielle

En 2025, l'activité événementielle constitue un contributeur majeur du rayonnement et de l'attractivité du site, avec un chiffre d'affaires annuel record de 1 108 K€ HT. Le rapport souligne une saisonnalité marquée (Q1 et Q4 dynamiques ; Q2 et Q3 plus calmes), ainsi qu'une baisse d'activité sur la période octobre–décembre.

- Volume : 202 événements facturés (hors partenariats et événements internes).
- Fréquentation : 200 000 personnes accueillies (≈ +50 % vs 2024).
- Exemples d'événements/clients cités : expositions Fever (plus de 100 000 visiteurs sur périodes d'exploitation), API Platform Conference (> 1 000 visiteurs), Maker Faire, Lille Street Food Festival (> 50 000 visiteurs).

- L'événementiel renforce l'attractivité et le rayonnement, mais demeure dépendant de la conjoncture et de la saisonnalité (enjeu de pilotage prévisionnel 2026).

5.4 Rayonnement (accueil de délégations)

Au cours de l'année 2025, EuraTechnologies a accueilli 11 délégations institutionnelles, économiques et diplomatiques (France et international). Cette activité contribue au rayonnement métropolitain, en positionnant EuraTechnologies comme point d'entrée pour des coopérations inter-territoriales et pour la valorisation des filières (notamment cyber).

6. Points saillants du compte-rendu technique

6.1 Gestion patrimoniale et performance énergétique

Le rapport met en avant une trajectoire de performance énergétique issue d'actions progressives engagées depuis 2021 (optimisation d'exploitation, relamping LED, optimisation des groupes froids, etc.).

- Le Blan-Lafont : électricité 1 606 MWh (75,4 kWh/m²), soit -49 % vs 2021 ; gaz -28 % à climat constant ; eau -50 %/m² vs 2016.
- Fontenoy : électricité 643 MWh, soit -17,6 % vs 2024 ; réseau de chaleur 623 MWh, soit -74,7 % vs 2019.
- Économies cumulées 2022–2025 (LBLF) : ≈ 4,24 GWh (ordre de grandeur : consommation annuelle de plus de 400 foyers), traduisant l'effet cumulatif des actions de sobriété.

6.2 Sécurité, conformité réglementaire et exploitation

- ERP et contrôles : conformité continue (LBLF ERP catégorie 1), vérifications planifiées et levées d'observations suivies.
- Sécurité incendie : SSIAP 24/7 à LBLF ; exercices d'évacuation (LBLF : 2 ; Fontenoy : 1).
- Disponibilité des équipements : ascenseurs >98 % (LBLF) et 99,8 % (Fontenoy).
- Prestataires / marchés : renouvellements structurants en 2025 (travaux neufs en lots, sécurité, maintenance multitechnique). Les clauses d'insertion sur la propreté représentent > 12 400 heures réalisées.

6.3 Services numériques : continuité et modernisation

La continuité et la qualité des services numériques constituent un facteur d'attractivité et de fonctionnement du service public, compte tenu du profil des usagers (startups, entreprises tech, événements). Les éléments saillants 2025 portent sur la fiabilisation de la connectivité, l'outillage des équipes et l'enrichissement des services aux usagers.

- Connectivité : 13 bâtiments fibrés ; 0 incident fibre constaté en 2025 ; 152 entreprises connectées.
- Datahub : outil central de suivi des startups (extranet), enrichi (module Alumni, suivi des promotions, API réservation).
- Affichage dynamique : 32 écrans sur 3 sites (pilotage centralisé).
- Wi-Fi : déploiement Wi-Fi 6/6E sur LBLF (80 bornes, administration centralisée).
- Support et qualité : 863 tickets ouverts / 879 clôturés (GLPI) ; supervision proactive (299 équipements, 766 services surveillés).

6.4 Cybersécurité : renforcement 2025 et points de suivi

- Audits : audits Microsoft 365 et infrastructure/datacenter réalisés ; plans d'actions priorisés.
- SOC : mise en place d'un Security Operations Center en 2025 pour améliorer la détection et la réponse aux incidents.
- Sécurisation des accès : généralisation du MFA, renforcement de la gestion des identités.
- Outillage : coffre-fort numérique certifié ANSSI ; protection anti-phishing appuyée par l'IA.

7. Conclusion

L'exercice 2025 met en évidence une montée en structuration des actions de filière (lecture par DAS), une dynamique forte sur l'IA/Data et la cybersécurité, ainsi qu'une performance économique globale en progression sur le portefeuille immobilier, malgré des points de vigilance (vacance à Fontenoy). Sur le plan technique, la trajectoire énergétique est un résultat notable des actions entreprises par la SEM et la MEL.

Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131452-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

Pour rendu exécutoire

A Lille, le 14 oct. 2026

Le Président de la Métropole Européenne de Lille
Pour le Président
Le Directeur

Arnaud FICOT

26-C-0149

Séance du vendredi 9 octobre 2026

DELIBERATION DU CONSEIL

TOURCOING -

CONCESSIONS LOCATIVES SEM VILLE RENOUVELEE - HOTELS D'ENTREPRISES DOISNEAU ET RENOIR - CRAC 2025 - SIGNATURE DES AVENANTS N° 26 (DOISNEAU) ET N° 24 (RENOIR)

Vu l'article L-300-5 du code de l'urbanisme ;

Vu la délibération du 04 février 1999 du Comité Syndical de l'UAT confiant à la SEM Ville Renouvelée la réalisation de l'opération d'aménagement et de restructuration d'un site industriel dite "Pôle image" située Bd Descat à Tourcoing ;

Vu la délibération du 10 décembre 1999 du Comité Syndical de l'UAT confiant à la SEM Ville Renouvelée la réalisation et la gestion de l'opération d'aménagement et de restructuration d'un site industriel dite "Friche Loridant" situé rue d'Hondschoote à Tourcoing ;

Vu la délibération n° 2 du 20 novembre 2000 dotant le Conseil de Communauté de la compétence Développement Économique et la reprise des opérations et engagements du Syndicat Intercommunal de L'Union de l'Agglomération Tourquennoise (UAT) ;

I. Exposé des motifs

Les concessions d'aménagement susvisées conclues avec la SEM Ville Renouvelée visent à la construction et à la gestion locative d'hôtels d'entreprises.

Chaque année, la SEM Ville Renouvelée dresse le compte rendu des dépenses et des recettes de ces patrimoines. En cas de résultat positif, la SEM Ville Renouvelée verse une redevance à la Métropole Européenne de Lille (MEL). En cas de résultat négatif, la collectivité est redevable d'une subvention d'exploitation pour équilibrer le bilan du programme. La présente délibération vise à prendre acte des bilans financiers de l'année 2025 des 2 opérations concédées (comptes-rendus annuels de concessions - CRAC) et à acter les mouvements financiers induits entre la SEM Ville Renouvelée et la Métropole européenne de Lille.

Hôtel d'entreprises Robert Doisneau à Tourcoing

CRAC 2025

Présentation :

Construit en 2001, l'hôtel d'entreprises est situé dans le périmètre de la zone franche urbaine de Tourcoing. Ce bâtiment, composé de 7 ateliers d'environ 200 m² et 8 bureaux de 33 à 63 m², a été conçu pour accueillir principalement des sociétés sortantes de la ruche de Tourcoing. La concession court jusqu'en 2035. Le taux de remplissage au 31 mars 2026 est de 100 % supérieur à l'année 2025 où le taux de remplissage était de 76 %.

Éléments financiers :

Le résultat financier de 2024 est de + 24 329,69 €, ce qui implique le reversement au concédant d'une somme de 40 764,69 € correspondant à un trop versé de 16 435 € sur la subvention d'exploitation et le reversement de la redevance d'exploitation de 24 329,69 €.

Le résultat prévisionnel de 2026 est de + 2 056 €, en diminution par rapport au prévisionnel du CRAC 2024.

Le résultat prévisionnel de 2027 est de + 5 198 €.

Il est proposé d'autoriser la passation d'un avenant reprenant les mouvements décrits ci-dessus se traduisant par un solde à verser au concédant de 40 764,69 €.

Hôtel d'entreprises Jean Renoir à Tourcoing

CRAC 2025

Présentation :

L'hôtel d'entreprises Jean Renoir a été livré en février 2001. Il s'agit de la réhabilitation d'une ancienne usine textile située sur le site de l'Union. L'immeuble a été conçu pour accueillir des sociétés ayant une activité dans le domaine de l'image, l'audiovisuel et le multimédia. C'est dans ce contexte que PICTANOVO, qui s'est installé en 2001, est devenu propriétaire de son lot (2 386 m² + 17 places de parking) à la fin de l'année 2013. Depuis, la SEM Ville Renouvelée gère l'immeuble en tant que syndic. Suite à la cession à PICTANOVO, la surface utile de l'immeuble est de 1626 m² sur deux niveaux et 30 places de stationnement couvertes en sous-sol sont disponibles. La concession court jusqu'en 2034.

Le taux de remplissage au 31 mars 2026 est de 29 %. Comparativement aux années précédentes, le taux a baissé de 59 points. Cette situation s'explique notamment par un contexte économique défavorable amenant courant 2025 plusieurs locataires à résilier leur bail ou à envisager la location de surfaces moindres au sein de l'hôtel d'entreprises, libérant ainsi de grandes surfaces de bureaux.

Éléments financiers :

Acte certifié exécutoire - Télétransmision 059-200093201-20261009-lmc100000131452-DE
Envoi préfecture le 14/10/2026 - Publié le 14/10/2026

Le résultat financier de 2025 est de - 19 249,24 €, ce qui implique le reversement au concédant d'une somme de 19 878,76 € correspondant au trop perçu sur la subvention d'exploitation.

Le résultat prévisionnel de 2026 est de - 98 891 €, ce qui implique le versement au concessionnaire d'une subvention complémentaire de 63 591 €.

Le résultat prévisionnel de 2027 est de - 109 684, ce qui implique le versement au concessionnaire d'une subvention de 109 684 €.

Compte tenu de la situation de trésorerie, il est possible de rembourser le solde de la redevance de 2013, soit un versement au concédant de 57 787,08 €.

Il est proposé d'autoriser la passation d'un avenant reprenant les mouvements décrits ci-dessus se traduisant par une subvention à verser au concessionnaire de 95 609,16 €.

II. Dispositif décisionnel

Par conséquent, la commission principale Dév. Economique, Emploi, Recherche, Parcs d'activité, NTIC consultée, le Conseil de la Métropole décide :

1) De prendre acte des comptes rendus présentés par la SEM Ville Renouvelée concernant les opérations suivantes : Hôtels d'entreprises Robert DOISNEAU et Jean RENOIR ;

2) D'autoriser le Président ou son représentant délégué à signer avec la SEM Ville Renouvelée, les avenants à intervenir pour l'exploitation des opérations Robert DOISNEAU et Jean RENOIR ;

3) D'imputer les dépenses d'un montant de 95 609,16 € TTC aux crédits inscrits au budget général en section fonctionnement ;

4) D'imputer les recettes d'un montant de 40 764,69 € TTC aux crédits inscrits au budget général en section fonctionnement.

Résultat du vote : LE CONSEIL PREND ACTE DU PRÉSENT COMPTE RENDU

Mesdames Céline DUROT, Isabelle MARIAGE-DESREUX et Marie TONNERRE-DESMET ainsi que Messieurs Karim AMROUNI, Stéphane BALY, Olivier CANDELIER, Michel COLIN, Matthieu CORBILLON, Alexandre GARCIN, David GUIRAUD, Charles-Alexandre PROKOPOWICZ, Christophe RICCI et Jérémy ROTSAERT n'ayant pas pris part au débat ni au vote étant en situation de conflit d'intérêts.
Mme Tahina BOTTON, M. Hakim KHITER, Mme Myriam CAU, M. Lucas FOURNIER, Mme Lahouaria ADDOUCHE, M. Dalil DIAB, M. Ugo BERNALICIS, Mme Fatima BENSLIMAN, M. Samir OUANES, Mme Camir KERIFA, M. Mehdi MASSROUR, Mme Khadija GORWA-GHOMARI, M. Nassim SIDHOUM, Mme Julie GARCIA, M. Patrick KOLEBACKI, M. Valentin MARTIN n'ayant pas pris part au vote.
M. Florian VERTRIEST s'étant abstenu.

Hôtel d'entreprises Robert DOISNEAU
NOTE DE SYNTHESE CRAC 2025
17 août 2026

PRESENTATION ET CADRE JURIDIQUE

L'Hôtel d'entreprises Robert DOISNEAU se situe au 112 rue d'Hondschoote à Tourcoing. C'est une convention publique d'aménagement datant de février 2000 avec une gestion du site (technique, financière, trésorerie, comptabilité). Il a été construit par VILLE RENOUVELEE et livré fin octobre 2001.

La concession se terminera en **2035**. Ce bâtiment dispose de la fibre depuis mai 2019.

L'Hôtel d'entreprises comprend 1 889 m² de surface locative. Il est construit sur 2 niveaux :

- 7 ateliers en rez-de-chaussée d'environ 200 m²
- 8 bureaux (4 au rez-de-chaussée et 4 à l'étage) de 33 à 63 m²



OCCUPATION

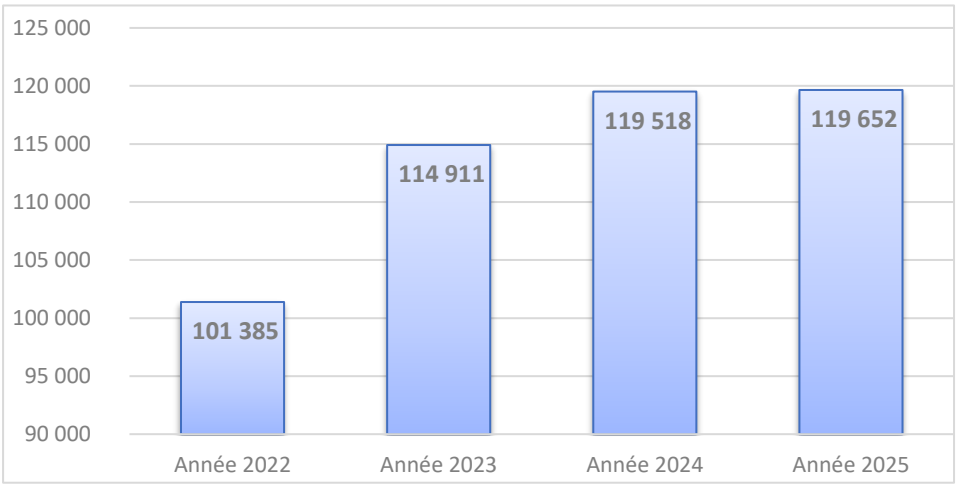
Le pourcentage d'occupation au 31 mars 2026 représente 100 % et les locataires présents sur le site sont :

LOT	Raison Sociale	Surface m²	€/m²/an	Loyer HT / An	€/m²/an	Charges HT / An	Taxe foncière HT / An
1 (B1)	TOUS ENSEMBLE au 16 janvier 2026	51		13 681 €		5 039 €	4 042 €
3 (B3)		44					
4 (B4)		50					
14 (B7)		33					
2 (B2)	DAHA	43	114 €	4 911 €	42 €	1 824 €	983 €
5 (A1)	PLÂTRE-RENOV	209	64 €	13 443 €	18 €	3 713 €	1 480 €
6 (A2)	VAN'MARC	210	71 €	14 935 €	16 €	3 386 €	1 480 €
7 (A3)	NEFS LABO	231	60 €	13 894 €	13 €	3 006 €	1 607 €
8 (A4)	SERTRA SERVICES	227	72 €	16 352 €	13 €	3 044 €	1 595 €
9 (A5)	ATELIER GUERMONPREZ	220	68 €	14 869 €	13 €	2 793 €	1 550 €
10 (A6)	PEMOB	424	63 €	26 869 €	15 €	6 372 €	1 351 €
11 (A7)							
12 (B5)	OCTOPUS	51	85 €	4 329 €	40 €	2 018 €	1 268 €
13 (B6)	TRANSACNORD IMMOBILIER	33	88 €	2 905 €	36 €	1 172 €	763 €
15 (B8)	AKTASIA BEAUTY	63	88 €	5 549 €	43 €	2 700 €	1 390 €
	TOTAL	**1 889**		**131 737 €**		**35 067**	**17 509 €**

LOTS VACANTS		Surface m²	€/m2/an	Loyer HT / An	€/m2/an	Charges HT / An	Taxe foncière HT / An
1 (B1)	Vacant du 1er au 15 janvier 2026	51		192 €		58 €	46 €
3 (B3)	Vacant du 1er au 15 janvier 2026	44		142 €		307 €	81 €
4 (B4)	Vacant du 1er au 15 janvier 2026	50		188 €		173 €	45 €
14 (B7)	Vacant du 1er au 15 janvier 2026	33		106 €		53 €	29 €
	TOTAL LOTS VACANTS	**178**		**628 €**		**591 €**	**201 €**
	TOTAL LOTS + VACANCE	**1 889**		**132 365 €**		**35 658 €**	**17 710 €**

LOYER

L'évolution des loyers depuis 2022 est constante et représente 119 652 € pour 2025 :



Le loyer moyen des bureaux se situe à 93 € HT/m²/an et celui des ateliers à 66 € HT/m²/an.

SUBVENTION OU REDEVANCE

Les Subventions versées ou restant à verser par la MEL et les Redevances perçues ou restant à percevoir par la MEL depuis 2002 sont reprises ci-dessous :

ANNEE	REDEVANCES	Versées	Restant à verser	SUBVENTIONS	Reçues	Restant à recevoir
2002				93 036,34	93 036,34	0,00
2003				61 433,00	61 433,00	0,00
2004				1 171,11	1 171,11	0,00
2005				30 262,08	30 262,08	0,00
2006				40 916,82	40 916,82	0,00
2007				22 616,90	22 616,90	0,00
2008				39 866,29	39 866,29	0,00
2009				6 699,21	6 699,21	0,00
2010	10 142,87	10 142,87	0,00			
2011				33 496,26	33 496,26	0,00
2012				9 233,70	9 233,70	0,00
2013				6 912,24	6 912,24	0,00
2014	7 491,83	7 491,83	0,00			
2015	7 639,84	7 639,84	0,00			
2016				11 965,28	11 965,28	0,00
2017	7 747,05	7 747,05	0,00			
2018	13 508,37	13 508,37	0,00			
2019	6 457,27	6 457,27	0,00			
2020	9 646,62	9 646,62	0,00			
2021	9 654,86	9 654,86	0,00			
2022				1 538,61	1 538,61	0,00
2023	2 589,58	2 589,58	0,00			
2024				506,03	30 606,00	-30 099,97
2025	24 329,69		24 329,69		16 435,00	-16 435,00
	99 207,98	74 878,29	24 329,69	359 653,87	406 188,84	46 534,97

Avances de trésorerie restant à rembourser : 0,00

COMPTE RENDU ANNUEL AUX COLLECTIVITES

BILAN AU 31 / 12 / 2025

Concédant : LMCU
Opération : 7214 Doisneau

ACTIF	V.Brute 25	V.Brute 24	Amortis. 25	Amortis. 24	V.Nette 25	V.Nette 24	%
Immobilisation	**2 124 492**	2 069 420	**1 599 715**	1 519 102	**524 777**	550 318	-4,64%
Installation Agenc.Locaux	**27 268**	27 268	**19 671**	18 594	**7 597**	8 674	
C.payées ou compte d'avance	**2 948**	2 757			**2 948**	2 757	
Clients	**23 586**	16 584			**23 586**	16 584	42,22%
TVA payée					**0**	0	
Caution payée		36			**0**	36	-100,00%
Disponibilités					**0**	0	
Cumul dû par le Concédant							
TOTAL	**2 178 294**	2 116 064	**1 619 387**	1 537 696	**558 908**	578 369	-3,36%

PASSIF	V.Brute 25	V.Brute 24	Amortis. 25	Amortis. 24	V.Nette 25	V.Nette 24	%
Emprunt							
Intérêts courus non échus							
Subvention Equipement	**616 749**	616 749	**496 835**	476 277	**119 914**	140 472	-14,64%
Dépôt et cautionnements	**23 361**	22 651			**23 361**	22 651	3,14%
Fournisseurs	**21 848**	41 794			**21 848**	41 794	-47,73%
TVA DUE	**56 367**	37 494			**56 367**	37 494	50,33%
Découvert	**266 553**	321 196			**266 553**	321 196	-17,01%
Avance Collectivité	**0**	0			**0**	0	
Cumul dû au Concédant	**70 865**	14 761			**70 865**	14 761	380,09%
TOTAL	**1 055 743**	1 054 645	**496 835**	476 277	**558 908**	578 369	-3,36%

Cumul dû au Concédant :

30 099,97 Avoir sur subv 2024 (CRAC 2024)
16 435,00 Avoir sur subv 2025 (CRAC 2025)
24 329,69 Redevance 2025

70 864,66

COMPTE D'EXPLOITATION PREVISIONNELLE

		2025			2026			2027	2028	2029	2030	2031	2 032
Ligne	Intitulé	Année	Prévu	Ecart	Année	AP	Ecart	Année	Année	Année	Année	Année	Année
	RESULTAT D'EXPLOITATION	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	DEPENSES	200 085	202 580	-2 495	194 845	198 390	-3 545	196 644	198 460	200 314	202 198	200 676	185 496
1	CHARGES RECUPERABLES	58 752	74 000	-15 248	72 827	75 480	-2 653	74 284	75 754	77 269	78 814	80 391	81 998
1100	CH RECUP / TRAVAUX	1 730	500	1 230	1 500	510	990	1 530	1 545	1 576	1 608	1 640	1 673
1200	CONTRATS D'ENTRETIEN	9 393	12 800	-3 407	14 000	13 056	944	14 280	14 566	14 857	15 154	15 457	15 766
1220	EXTINCTEURS - CONTRAT D'ENTRETIEN	498	500	-2	500	510	-10	510	520	531	541	552	563
1250	NETTOYAGE - CONTRAT D'ENTRETIEN	4 262	3 800	462	4 300	3 876	424	4 386	4 474	4 563	4 654	4 748	4 842
1260	ESPACES VERTS - CONTRAT D'ENTRETIEN	-592	2 400	-2 992	3 000	2 448	552	3 060	3 121	3 184	3 247	3 312	3 378
1290	DIVERS CONTRATS D'ENTRETIEN	5 224	6 100	-876	6 200	6 222	-22	6 324	6 450	6 579	6 711	6 845	6 982
1300	CONSOMMABLES	24 003	31 500	-7 497	30 500	32 130	-1 630	31 110	31 732	32 367	33 014	33 674	34 348
1310	EAU	39	2 500	-2 461	2 500	2 550	-50	2 550	2 601	2 653	2 706	2 760	2 815
1330	ELECTRICITE	23 964	28 000	-4 036	28 000	28 560	-560	28 560	29 131	29 714	30 308	30 914	31 533
1340	TELEPHONE	0	1 000	-1 000	0	1 020	-1 020	0	0	0	0	0	0
1400	SURVEILLANCE	0	2 000	-2 000	0	2 040	-2 040	0	0	0	0	0	0
1430	INTERVENTIONS	0	2 000	-2 000	0	2 040	-2 040	0	0	0	0	0	0
1500	ASSURANCES	2 628	2 200	428	2 827	2 244	583	2 884	2 941	3 000	3 060	3 121	3 184
1510	ASSURANCES	2 628	2 200	428	2 827	2 244	583	2 884	2 941	3 000	3 060	3 121	3 184
1600	IMPOTS ET TAXES	18 920	20 000	-1 080	20 000	20 400	-400	20 400	20 808	21 224	21 649	22 082	22 523
1610	IMPOTS ET TAXES	18 920	20 000	-1 080	20 000	20 400	-400	20 400	20 808	21 224	21 649	22 082	22 523
1700	HONORAIRES ET FRAIS D'ACTES	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1900	DIVERS CHARGES RECUPERABLES	2 078	5 000	-2 922	4 000	5 100	-1 100	4 080	4 162	4 245	4 330	4 416	4 505
1910	DIVERS CHARGES RECUPERABLES	2 078	5 000	-2 922	4 000	5 100	-1 100	4 080	4 162	4 245	4 330	4 416	4 505
2	CHARGES NON RECUPERABLES	141 333	128 580	12 753	122 018	122 910	-892	122 361	122 706	123 045	123 384	120 286	103 497
2000	REMUNERATIONS	18 198	17 890	308	18 716	19 096	-380	18 919	19 124	19 333	19 546	19 762	19 981
2100	REM DE GESTION	17 332	16 890	442	17 716	18 076	-360	17 899	18 083	18 272	18 463	18 658	18 855
2300	REM DE COMMERCIALISATION	866	1 000	-134	1 000	1 020	-20	1 020	1 040	1 061	1 082	1 104	1 126
3100	CHARGES NON RECUPERABLES	1 785	17 000	-15 215	17 000	17 340	-340	17 340	17 687	18 041	18 401	18 769	19 145
3120	CH NON RECUP / ASSURANCES	199	0	199	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3160	GESTION DU BATIMENT	1 410	15 000	-13 590	15 000	15 300	-300	15 300	15 606	15 918	16 236	16 561	16 892
3170	AUTRES CHARGES NON RECUPERABLES	175	2 000	-1 825	2 000	2 040	-40	2 040	2 081	2 122	2 165	2 208	2 252
3200	CHARGES EXCEPTIONNELLES	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4000	CHARGES FINANCIERES	8 977	15 000	-6 023	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4100	FF SUR CT	8 977	0	8 977	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4300	FF AUTRES (AGIOS)	0	15 000	-15 000	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5000	DOTATIONS AUX AMORTISSEMENTS	81 691	78 689	3 002	84 246	77 116	7 130	80 904	80 620	80 152	69 332	66 750	56 952
5100	AMORTISSEMENTS IMMEUBLES	81 691	78 689	3 002	84 246	77 116	7 130	80 904	80 620	80 152	69 332	66 750	56 952
6000	CHARGES DIVERSES	30 682	0	30 682	2 056	9 358	-7 302	5 198	5 276	5 520	16 105	15 005	7 419
6110	PROV CREANCES DOUTEUSES	6 352	0	6 352	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6115	PERTE SUR CREANCE IRRECOUVRABLE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6120	REDEVANCES COLLECTIVITES	24 330	0	24 330	2 056	9 358	-7 302	5 198	5 276	5 520	16 105	15 005	7 419

		2025			2026			2027	2028	2029	2030	2031	2 032
Ligne	Intitulé	Année	Prévu	Ecart	Année	AP	Ecart	Année	Année	Année	Année	Année	Année
	RECETTES	200 085	202 580	-2 495	194 845	198 390	-3 545	196 645	198 460	200 315	202 199	200 676	185 496
7000	RECETTES	179 526	165 586	13 940	174 287	177 831	-3 545	176 067	177 901	179 757	181 640	183 554	185 496
7100	LOYERS	119 652	133 068	-13 416	132 216	133 733	-1 517	132 877	133 541	134 209	134 880	135 555	136 232
7210	CHARGES RECUP N	34 036	74 000	-39 964	72 827	75 480	-2 653	74 284	75 754	77 269	78 814	80 391	81 998
7250	VACANCE	0	-31 128	31 128	-20 504	-20 921	417	-20 716	-20 929	-21 148	-21 369	-21 594	-21 823
7260	IMPAYES	0	-10 353	10 353	-10 252	-10 461	209	-10 358	-10 465	-10 574	-10 685	-10 797	-10 912
7300	DIVERS	25 838	0	25 838	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8000	AUTRES RECETTES	20 558	36 993	-16 435	20 558	20 558	0	20 558	20 558	20 558	20 558	17 123	0
8100	SUBVENTION D'EXPLOITATION	0	16 435	-16 435	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8150	QP AMORT SUBV EQUILIBRE	20 558	20 558	0	20 558	20 558	0	20 558	20 558	20 558	20 558	17 123	0
8200	PRODUITS DE CESSIONS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8400	PRODUITS FINANCIERS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8500	PRODUITS EXCEPTIONNELS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	FINANCEMENT	-56 952	31 774	-88 726	-30 100	-30 100	0	-40 765	-2 056	-5 198	-5 276	-5 520	-16 105
	AMORTISSEMENTS	55 073	0	55 073	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3000	TOTAL IMMOBILISATIONS	55 073	0	55 073	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3220	TRAVAUX IMMOBILISABLES	37 128	0	37 128	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3230	TRAVAUX GROS ENTRETIEN	17 944	0	17 944	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	MOBILISATIONS	-1 879	31 774	-33 654	-30 100	-30 100	0	-40 765	-2 056	-5 198	-5 276	-5 520	-16 105
7000	TOTAL REDEVANCES SUBVENTIONS	-1 879	31 774	-33 654	-30 100	-30 100	0	-40 765	-2 056	-5 198	-5 276	-5 520	-16 105
7200	REDEVANCE / SUBV EXO ANT	-2 590	31 774	-34 364	-30 100	-30 100	0	-40 765	-2 056	-5 198	-5 276	-5 520	-16 105
7400	DEPOT DE GARANTIE	710	0	710	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	TRESORERIE	-266 553	-330 021	0	-424 803	-294 205	0	-400 023	-336 742	-276 826	-217 223	-158 111	-109 844

Hôtel d'entreprises Jean RENOIR
NOTE DE SYNTHESE CRAC 2025
17 août 2025

PRESENTATION ET CADRE JURIDIQUE

L'Hôtel d'entreprises Jean RENOIR se situe à l'angle du 23 boulevard Descat et du 21 rue Edgar Quinet à Tourcoing. C'est une convention publique d'aménagement datant d'avril 1999 avec une gestion du site (technique, financière, trésorerie, comptabilité). Il a été réhabilité par VILLE RENOUVELEE et livré en février 2001.

La concession se terminera en **2034**. Ce bâtiment est situé sur le site de l'Union et fait partie de la Plaine Images. PICTANOVO est propriétaire d'un lot de 2 386 m² et 17 places de parking en sous-sol. Depuis fin 2013, VILLE RENOUVELLE gère cet immeuble en tant que syndic.

L'Hôtel d'entreprises comprend 1 626 m² de surface locative et 30 places de stationnement couvertes en sous-sol :

- 2 espaces en rez-de-chaussée de 290 m² et 153 m²
- 8 bureaux (à l'étage) de 67 à 379 m²





OCCUPATION

Le pourcentage d'occupation au 31 mars 2026 représente 29 % et les locataires présents sur le site sont :

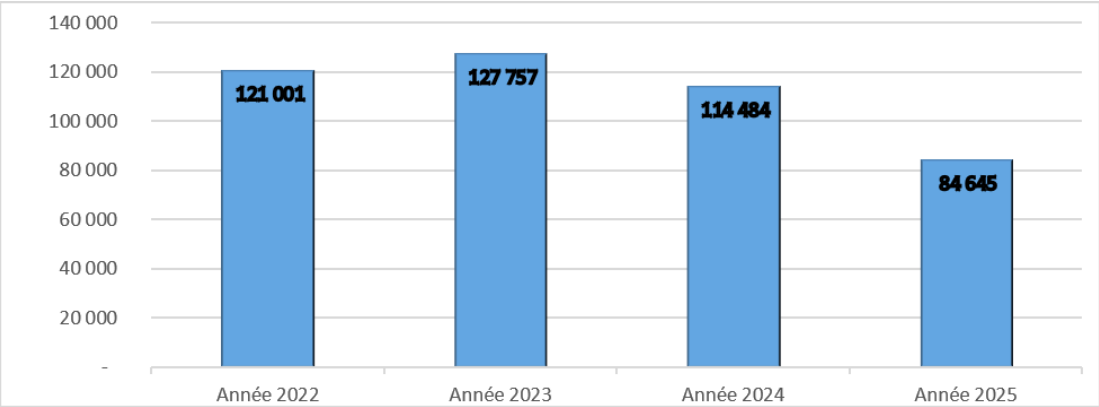
LOT	Raison Sociale	Surface m²	€/m²/an	Loyer HT / An	€/m²/an	Charges HT / An	Taxe foncière HT / An
38 (E)	SJT	153	123 €	18 775 €	19 €	2 940 €	600 €
39 (A1)	SIMAPTIC au 27 mars 2026	67		3 275 €		2 183 €	1 091 €
40 (A2)	THE FAMILY au 20 février 2026	73		5 009 €		3 209 €	1 542 €
43 (A5)	EOLIANNE	74	77 €	5 730 €	42 €	3 144 €	1 692 €
44 (A6)	MARS STUDIO	107	77 €	8 289 €	42 €	4 476 €	2 364 €
45 (B)	ESSTEAM - MIAE jusqu'au 20 février 2026	379		5 422 €		1 437 €	1 116 €
	TOTAL	**853**		**46 500 €**		**17 389 €**	**8 405 €**

Les consommations électriques des lots A sont refacturées au réel selon les relevés ; compteur individuel pour les lots B, C, D et E
Les consommations de chauffage (au gaz) des lots A sont comprises dans les charges ; compteur individuel pour les lots B, C, D et E

LOTS VACANTS		Surface m²	€/m2/an	Loyer HT / An	€/m2/an	Charges HT / An	Taxe foncière HT / An
37 (D)	Vacant toute l'année	290	71 €	20 580 €	18 €	5 280 €	3 324 €
39 (A1)	Vacant du 1er janvier au 26 mars 2026	67		1 260 €		709 €	354 €
40 (A2)	Vacant du 1er janvier au 19 février 2026	73		817 €		461 €	251 €
41 (A3)	Vacant toute l'année	70	79 €	5 520 €	47 €	3 288 €	1 740 €
42 (A4)	Vacant toute l'année	71	75 €	5 328 €	42 €	3 000 €	1 704 €
45 (B)	Vacant du 21 février au 31 décembre 2026	379		32 537 €		8 623 €	6 697 €
46 (C)	Vacant toute l'année	342	49 €	16 800 €	27 €	9 072 €	6 708 €
	TOTAL LOTS VACANTS	**1 292**		**82 842 €**		**30 433 €**	**20 778 €**
	TOTAL LOTS OCCUPES + VACANCE	**1 626**		**129 342 €**		**47 822 €**	**29 183 €**

LOYER

Du fait de la vacance des lots de grande surface (notamment D et C), les loyers sont en nette diminution :



SUBVENTIONS OU REDEVANCES

Les subventions versées ou restant à verser par la MEL et les redevances perçues ou restant à percevoir par la MEL depuis 2002 sont reprises ci-dessous :

ANNEE	REDEVANCES	Versées	Restant à verser	SUBVENTIONS	Reçues	Restant à recevoir
2002	765,00	765,00	0,00			
2003	37 166,18	37 166,18	0,00			
2004	23 467,94	23 467,94	0,00			
2005	68 337,18	68 337,18	0,00			
2006				4 207,03	4 207,03	0,00
2007	98 961,40	98 961,40	0,00			
2008	64 436,90	64 436,90	0,00			
2009	76 605,07	76 605,07	0,00			
2010	155 408,91	155 408,91	0,00			
2011	46 550,57	46 550,57	0,00			
2012	71 636,87	71 636,87	0,00			
2013	1 057 787,08	1 000 000,00	57 787,08			
2014				54 980,57	54 980,57	0,00
2015				47 167,05	47 167,05	0,00
2016				46 184,14	46 184,14	0,00
2017	82 023,06	82 023,06	0,00			
2018	51 143,52	51 143,52	0,00			
2019	3 956,21	3 956,21	0,00			
2020	34 140,07	34 140,07	0,00			
2021	30 432,45	30 432,45	0,00			
2022	22 804,05	22 804,05	0,00			
2023	67 044,04	67 044,04	0,00			
2024	34 732,80		34 732,80		6 702,00	-6 702,00
2025				19 249,24	19 084,00	165,24
	2 027 399,30	1 934 879,42	92 519,88	171 788,03	178 324,79	-6 536,76

BILAN COMPTABLE

COMPTE RENDU ANNUEL AUX COLLECTIVITES

BILAN AU 31 / 12 / 2025

Concédant : LMCU
Opération : 7191 JEAN RENOIR

ACTIF	V.Brute 25	V.Brute 24	Amortis. 25	Amortis. 24		V.Nette 25	V.Nette 24	%
Immobilisation	2 154 045	2 137 359	1 766 115	1 679 041		387 930	458 318	-15,36%
Installation Agenc.Locaux	64 183	64 183	64 183	64 183		0	0	
Charge constatées d'avance		8 383				0	8 383	-100,00%
Clients	36 534	37 163				36 534	37 163	-1,69%
TVA payée						0	0	
Produits financiers	903	13 516				903	13 516	
Disponibilités	14 696	35 596				14 696	35 596	-58,72%
Avance								
Cumul dû par le Concédant								
TOTAL	2 270 361	2 296 201	1 830 298	1 743 224	0	440 063	552 977	-20,42%

PASSIF	V.Brute 25	V.Brute 24	Amortis. 25	Amortis. 24		V.Nette 25	V.Nette 24	%
Emprunt						0	0	
Intérêts courus non échus						0	0	
Participation Equipement	1 380 815	1 380 815	1 126 846	1 080 819		253 969	299 996	-15,34%
Tva due	63 674	47 254				63 674	47 254	
Produits constatées d'avance						0	0	
Dépôts et cautionnements	17 098	24 186				17 098	24 186	-29,31%
Fournisseurs	6 265	21 977				6 265	21 977	-71,49%
Découvert								
Avance	0	0				0	0	0,00%
Cumul dû au Concédant	99 057	159 564				99 057	159 564	-37,92%
TOTAL	1 566 909	1 633 796	1 126 846	1 080 819		440 063	552 977	-20,42%

Cumul dû au Concédant :

57 787,08	solde Redevance 2013
6 702,00	Avoir sur subv 2024 (CRAC 2024)
34 732,80	Redevance 2024 (CRAC 2024)
-20 044,00	Subv complémentaire 2025 (CRAC 2024)
19 878,76	Avoir sur subv 2025 (CRAC 2025)
99 056,64	

COMPTE D'EXPLOITATION PREVISIONNELLE

		2025			2026			2027	2028	2029	2030	2031	2 032
Ligne	Intitulé	Année	Prévu	Ecart	Année	AP	Ecart	Année	Année	Année	Année	Année	Année
	RESULTAT D'EXPLOITATION	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	DEPENSES	189 286	205 686	-16 400	199 219	203 159	-3 940	197 047	209 713	212 790	237 114	217 042	195 364
1	CHARGES RECUPERABLES	70 180	84 633	-14 453	86 535	86 326	209	86 226	87 950	89 709	91 503	93 333	95 200
1100	CH RECUP / TRAVAUX	1 837	1 000	837	3 000	1 020	1 980	3 060	3 121	3 184	3 247	3 312	3 378
1200	CONTRATS D'ENTRETIEN	11 533	12 583	-1 050	11 835	12 835	-1 000	12 072	12 313	12 559	12 811	13 067	13 328
1210	ASCENSEURS - CONTRATS D'ENTRETIEN	3 451	3 451	0	3 560	3 520	40	3 631	3 704	3 778	3 853	3 931	4 009
1220	EXTINCTEURS - CONTRAT D'ENTRETIEN	464	500	-37	500	510	-10	510	520	531	541	552	563
1240	CHAUFFAGE - CONTRAT D'ENTRETIEN	2 332	2 332	0	2 450	2 379	71	2 499	2 549	2 600	2 652	2 705	2 759
1250	NETTOYAGE - CONTRAT D'ENTRETIEN	4 275	4 300	-25	4 275	4 386	-111	4 361	4 448	4 537	4 627	4 720	4 814
1290	DIVERS CONTRATS D'ENTRETIEN	1 011	2 000	-989	1 050	2 040	-990	1 071	1 092	1 114	1 137	1 159	1 182
1300	CONSOMMABLES	12 184	12 800	-616	12 800	13 056	-256	13 056	13 317	13 583	13 855	14 132	14 415
1320	GAZ	7 597	6 000	1 597	8 000	6 120	1 880	8 160	8 323	8 490	8 659	8 833	9 009
1330	ELECTRICITE	3 813	6 000	-2 187	4 000	6 120	-2 120	4 080	4 162	4 245	4 330	4 416	4 505
1340	TELEPHONE	774	800	-26	800	816	-16	816	832	849	866	883	901
1400	SURVEILLANCE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1500	ASSURANCES	3 257	3 250	7	3 400	3 315	85	3 468	3 537	3 608	3 680	3 754	3 829
1510	ASSURANCES	3 257	3 250	7	3 400	3 315	85	3 468	3 537	3 608	3 680	3 754	3 829
1600	IMPOTS ET TAXES	26 563	30 000	-3 437	28 000	30 600	-2 600	28 560	29 131	29 714	30 308	30 914	31 533
1610	IMPOTS ET TAXES	26 563	30 000	-3 437	28 000	30 600	-2 600	28 560	29 131	29 714	30 308	30 914	31 533
1700	HONORAIRES ET FRAIS D'ACTES	444	0	444	2 000	0	2 000	0	0	0	0	0	0
1710	HONORAIRES	0	0	0	2 000	0	2 000	0	0	0	0	0	0
1720	FRAIS D'ACTES	444	0	444	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1900	DIVERS CHARGES RECUPERABLES	14 361	25 000	-10 639	25 500	25 500	0	26 010	26 530	27 061	27 602	28 154	28 717
1910	DIVERS CHARGES RECUPERABLES	5 254	5 000	254	5 500	5 100	400	5 610	5 722	5 837	5 953	6 072	6 194
1920	SYNDICS	9 107	20 000	-10 893	20 000	20 400	-400	20 400	20 808	21 224	21 649	22 082	22 523
2	CHARGES NON RECUPERABLES	119 106	121 053	-1 947	112 684	116 834	-4 149	110 821	121 763	123 081	145 610	123 708	100 164
2000	REMUNERATIONS	13 933	13 581	352	7 235	13 737	-6 502	6 016	16 823	18 081	20 441	20 678	20 918
2100	REM DE GESTION	12 275	12 581	-306	6 235	12 717	-6 482	4 996	15 782	17 020	19 359	19 574	19 792
2300	REM DE COMMERCIALISATION	1 658	1 000	658	1 000	1 020	-20	1 020	1 040	1 061	1 082	1 104	1 126
3100	CHARGES NON RECUPERABLES	6 925	21 000	-14 075	21 000	21 420	-420	21 420	21 848	22 285	22 731	23 186	23 649
3120	CH NON RECUP / ASSURANCES	165	0	165	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3160	GESTION DU BATIMENT	3 900	20 000	-16 100	20 000	20 400	-400	20 400	20 808	21 224	21 649	22 082	22 523
3170	AUTRES CHARGES NON RECUPERABLES	2 860	1 000	1 860	1 000	1 020	-20	1 020	1 040	1 061	1 082	1 104	1 126
3200	CHARGES EXCEPTIONNELLES	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4000	CHARGES FINANCIERES	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5000	DOTATIONS AUX AMORTISSEMENTS	87 074	86 472	602	84 450	81 677	2 773	83 385	83 092	82 147	39 387	5 972	4 143
5100	AMORTISSEMENTS IMMEUBLES	87 074	86 472	602	84 450	81 677	2 773	83 385	83 092	82 147	39 387	5 972	4 143
6000	CHARGES DIVERSES	11 174	0	11 174	0	0	0	0	0	568	63 051	73 873	51 454
6110	PROV CREANCES DOUTEUSES	11 174	0	11 174	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6115	PERTE SUR CREANCES IRRECOUVRABLES	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6120	REDEVANCES COLLECTIVITES	0	0	0	0	0	0	0	0	568	63 051	73 873	51 454

		2025			2026			2027	2028	2029	2030	2031	2 032
Ligne	Intitulé	Année	Prévu	Ecart	Année	AP	Ecart	Année	Année	Année	Année	Année	Année
	RECETTES	189 286	205 686	-16 400	199 220	203 159	-3 940	197 046	209 713	212 790	237 114	217 042	195 365
7000	RECETTES	123 107	120 531	2 576	54 302	121 832	-67 531	41 335	153 952	166 763	191 086	193 209	195 365
7100	LOYERS	84 645	134 514	-49 869	130 671	135 187	-4 516	131 324	131 981	132 641	133 304	133 971	134 640
7210	CHARGES RECUP N	33 595	84 633	-51 038	86 535	86 326	209	86 226	87 950	89 709	91 503	93 333	95 200
7250	VACANCE	0	-87 659	87 659	-152 044	-88 604	-63 440	-165 337	-54 983	-44 470	-22 481	-22 730	-22 984
7260	IMPAYES	0	-10 957	10 957	-10 860	-11 076	215	-10 878	-10 997	-11 118	-11 240	-11 365	-11 492
7300	DIVERS	4 866	0	4 866	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8000	AUTRES RECETTES	66 179	85 155	-18 976	144 918	81 327	63 591	155 711	55 761	46 027	46 027	23 833	0
8100	SUBVENTION D'EXPLOITATION	19 249	39 128	-19 879	98 891	35 300	63 591	109 684	9 734	0	0	0	0
8200	PRODUITS DE CESSIONS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8250	QP AMORT SUBV EQUIPEMENT	46 027	46 027	0	46 027	46 027	0	46 027	46 027	46 027	46 027	23 833	0
8400	PRODUITS FINANCIERS	903	0	903	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	FINANCEMENT	-90 818	-41 258	-49 560	13 909	13 909	0	95 609	9 734	-568	-63 051	-73 873	-51 454
	AMORTISSEMENTS	16 686	0	16 686	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3000	TOTAL IMMOBILISATIONS	16 686	0	16 686	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3220	TRAVAUX IMMOBILISABLES	16 686	0	16 686	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	MOBILISATIONS	-74 132	-41 258	-32 874	13 909	13 909	0	95 609	9 734	-568	-63 051	-73 873	-51 454
7000	TOTAL REDEVANCES SUBVENTIONS	-74 132	-41 258	-32 874	13 909	13 909	0	95 609	9 734	-568	-63 051	-73 873	-51 454
7200	REDEVANCE / SUBV EXO ANT	-67 044	-41 258	-25 786	13 909	13 909	0	95 609	9 734	-568	-63 051	-73 873	-51 454
7400	DEPOTS DE GARANTIE	-7 088	0	-7 088	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	TRESORERIE	14 696	16 726	0	26 238	30 985	0	49 521	86 586	122 706	116 065	98 204	102 319