Envoyé en préfecture le 15/12/2025
Reçu en préfecture le 15/12/2025
Publié le
ID : 059-200030633-20251211-2025_117-DE

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU CAUDRESIS-CATESIS
Registre des délibérations du Conseil communautaire

Séance du 11 décembre 2025

Date de convocation : 04 décembre 2025
Nombre de conseillers en exercice : 74
Président de séance : M. Serge SIMEON

L'an deux mille vingt-cinq, le onze décembre à dix-huit heures, les membres du conseil communautaire de la Communauté d'Agglomération du Caudrésis-Catésis se sont réunis à la salle des fêtes de La Groise, sur la convocation qui leur a été adressée par Monsieur Serge SIMEON, Président de la Communauté d'Agglomération du Caudrésis-Catésis

Objet : Délibération 2025/117 portant approbation du rapport de l'étude mobilité

Membres présents (59) : BASQUIN Alexandre, PORTIER Carole, MACAREZ Jean-Félix, BACCOUT Fabrice, HERBET Yannick, MÉRESSE DELSARTE Virginie, GAVE Nathalie, OLIVIER Jacques, DUDANT Pierre-Henri, DHAUSSY Mariana, SCAILTEUX René, GOURMEZ Nicole, HOTTON Sandrine, LEDUC Brigitte, FORRIERES Daniel, BALÉDENT Matthieu, BONIFACE Didier, BRICOUT Frédéric, COLLIN Denis, DAUCHET Martine, DOYER Claude, MÉRY-DUEZ Anne-Sophie, POULAIN Bernard, RIQUET Alain, THUILLEZ Martine, GOETGHELUCK Alain, DÉPREZ Marie-Josée, PELLETIER Gilles, LAUDE Pierre, PLET Bernard, GERARD Jean-Claude, MARTIN Rémy (S), LEFEBVRE Bertrand, DEMADE Aymeric, CLERC Sylvie, DAVOINE Matthieu, MODARELLI Joseph, PLATEAUX Stéphanie, PORCHERET Didier, SIMEON Serge, PAQUET Pascal, LEONARD Julien, MERIAUX Christelle, LESNE-SETIAUX Monique, DUBUIS Bernadette, HENNEQUART Michel, RIBES-GRUERE Laurence, BALEMBOIS Bernard, VILLAIN Bruno, HALLE Sylvain, NOIRMAIN Augustine, GERARD Pascal, GODELIEZ NICAISE Véronique, DEFAUX Maurice, QUONIOU Henri, RICHARD Jérémy, DOERLER-DESENNE Axelle, QUEVREUX Patrice, MÉLI Jérôme,

Membres excusés (2) : HERBET Marie-Françoise, JUMEAUX Stéphane,

Membres absents (5) : LOIGNON Laurent, MATON Audrey, TRIOUX COURBET Sandrine, BASQUIN Etienne, RICHEZ Jean-Pierre,

Membres ayant donné procuration (8) : MAILLARD Laurent à PORTIER Carole, SOUPLY Paul à DUDANT Pierre-Henri, BERANGER Agnès à BALÉDENT Matthieu, HISBERGUE Antoine à THUILLEZ Martine, RICHOMME Liliane à BONIFACE Didier, MANESSE Joëlle à MODARELLI Joseph, GOURAUD Francis à QUONIOU Henri, MAILLY Chantal à MÉLI Jérôme,

Secrétaire de séance : RICHARD Jérémy

Envoyé en préfecture le 15/12/2025
Reçu en préfecture le 15/12/2025
Publié le
ID : 059-200030633-20251211-2025_117-DE

Délibération 2025/117 portant approbation du rapport de l'étude mobilité

Par décision n°2025/08 du 26 février 2025, Monsieur le Président a attribué et lancé une étude devant permettre d'améliorer le réseau de transport en commun communautaire par rapport aux besoins des habitants de la Communauté d'Agglomération du Caudrésis et du Catésis.

Cette étude a débuté par le lancement d'un questionnaire mobilité dont les résultats ont été présentés aux élus début juin 2025 en séminaire, puis le 1er juillet 2025 lors de la Commission mobilité.

Cette étude a réuni plusieurs intervenants : les élus de la commission mobilité, Mesdames et Messieurs les Maires, Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux autour de l'organisation de la mobilité sur notre territoire, et tout particulièrement sur l'organisation des transports en commun.

Le bureau d'étude BL ÉVOLUTION, après avoir échangé avec l'ensemble des élus présents aux réunions, a présenté son rapport final à la Commission mobilité du 19 novembre 2025.

Vu le code général des collectivités territoriales, dont l'article L5216-5 2°,

Vu le code des transports, dont les articles L1231-1 et suivants,

Vu les statuts de la Communauté d'Agglomération du Caudrésis et du Catésis,

Vu le rapport final de l'étude mobilité présenté et amendé lors de la Commission mobilité du 19 novembre 2025, annexé à la présente délibération,

Vu les actions proposées dans ledit rapport afin d'améliorer la mobilité et les transports en commun sur notre territoire,

Après en avoir délibéré, l'Assemblée décide à la majorité moins une abstention (M. Rémy MARTIN) :

- **De prendre acte du rapport de l'étude mobilité annexé à la présente délibération ;**
- **De confier à Monsieur le Président ou son représentant la mise en œuvre des actions contenues dans le rapport de l'étude mobilité.**

Annexe(s) - *Rapport de l'étude mobilité*

Le secrétaire de séance, Jérémy RICHARD IMPORTANT – DELAIS ET VOIES DE RECOURS Conformément à l'article R421 – 1 du code de justice administrative, le tribunal administratif de Lille peut être saisi par voie de recours formé contre la présente délibération pendant un délai de deux mois commençant à courir à compter de sa date de notification et/ou de sa publication.	Fait et délibéré en séance les jours, mois et an susdits Acte certifié exécutoire Transmission en Sous-Préfecture le 15/12/2025 Publication le 16/12/2025 Pour expédition conforme Le Président de séance, Maire du CATEAU-CAMBRÉSIS Conseiller Régional Serge SIMEON

S²LO
Tiers de télétransmission multiprotocoles

HELIOS : comptabilité publique
ACTES : contrôle de légalité

Bordereau d'acquittement de transaction

Collectivité : CC Caudresis-Catesis
Utilisateur : PASTELL Plateforme

Paramètres de la transaction :

Numéro de l'acte :	**2025_117**
Objet :	**Délibération 2025/117 portant approbation du rapport de l?étude mobilité**
Type de transaction :	Transmission d'actes
Date de la décision :	2025-12-11 00:00:00+01
Nature de l'acte :	Délibérations
Documents papiers complémentaires :	NON
Classification matières/sous-matières :	8.7 - Transports
Identifiant unique :	059-200030633-20251211-2025_117-DE
URL d'archivage :	Non définie
Notification :	Non notifiée

Fichiers contenus dans l'archive :

Fichier	Type	Taille
Enveloppe métier Nom métier : 059-200030633-20251211-2025_117-DE-1-1_0.xml	text/xml	1 Ko
Document principal (Délibération) Nom original : 117.pdf Nom métier : 99_DE-059-200030633-20251211-2025_117-DE-1-1_1.pdf	application/pdf	142.7 Ko
Document principal (Délibération) Nom original : A117.pdf Nom métier : 99_DE-059-200030633-20251211-2025_117-DE-1-1_2.pdf	application/pdf	5.8 Mo

Cycle de vie de la transaction :

Etat	Date	Message
Posté	15 décembre 2025 à 14h31min34s	Dépôt initial
En attente de transmission	15 décembre 2025 à 14h33min02s	Accepté par le TdT : validation OK
Transmis	15 décembre 2025 à 14h33min04s	Transmis au MI
Acquittement reçu	15 décembre 2025 à 14h33min28s	Reçu par le MI le 2025-12-15

Envoyé en préfecture le 15/12/2025
Reçu en préfecture le 15/12/2025
Publié le
ID : 059-200030633-20251211-2025_117-DE



Réalisation d'une étude prospective sur les besoins en transport en commun

Des habitants de la Communauté d'Agglomération du Caudrésis et du Catésis

Phase 4 : Solution définitive

Contacts BL Evolution

Jules RICHARD et François MOULIN
Jules.richard@bl-evolution.com
Francois.moulin@bl-evolution.com

Contact CA2C

Marie CASANOVA
mcasanova@caudresis-catesis.fr

Envoyé en préfecture le 15/12/2025
Reçu en préfecture le 15/12/2025
Publié le
ID : 059-200030633-20251211-2025_117-DE

Sommaire

Introduction

Politique de financement et synthèse des coûts

Axe 1 : Faire évoluer le réseau de transport actuel et l'infrastructure associée

Action 1.1 : Expérimenter un TAD sur le secteur Mazinghien

Action 1.2 : Expérimenter l'augmentation de fréquence sur la ligne structurante du réseau

Action 1.3 : Améliorer l'intermodalité à court et moyen terme

Action 1.4 : Intégrer le TCC au réseau CA2C

Action 1.5 : Séparer le réseau scolaire du réseau régulier

Action 1.6 : Tendre vers un réseau de TC utilitaire à long terme

Axe 2 : Accompagner les usagers à la prise en main du réseau et services annexes

Action 2.1 : Créer une offre lisible pour les nouveaux usagers

Action 2.2 : Réaliser une communication ciblée vers les usagers prioritaires

Action 2.3 : Proposer des offres d'essai pour attirer de nouveaux usagers

Action 2.4 : Développer une offre de services mobilité complémentaires du service de TC

Axe 3 : Gestion et suivi de la DSP

Action 3.1 : Former une équipe opérationnelle

Action 3.2 : Suivre l'évolution de la DSP et des expérimentations associées

Action 3.3 : Déployer un système billettique intermodal

Envoyé en préfecture le 15/12/2025
Reçu en préfecture le 15/12/2025
Publié le
ID : 059-200030633-20251211-2025_117-DE

Communauté d'Agglomération Caudrésis-Catésis

Réalisation d'une étude prospective sur les besoins en transport en commun

Phase 4 : Solution définitive

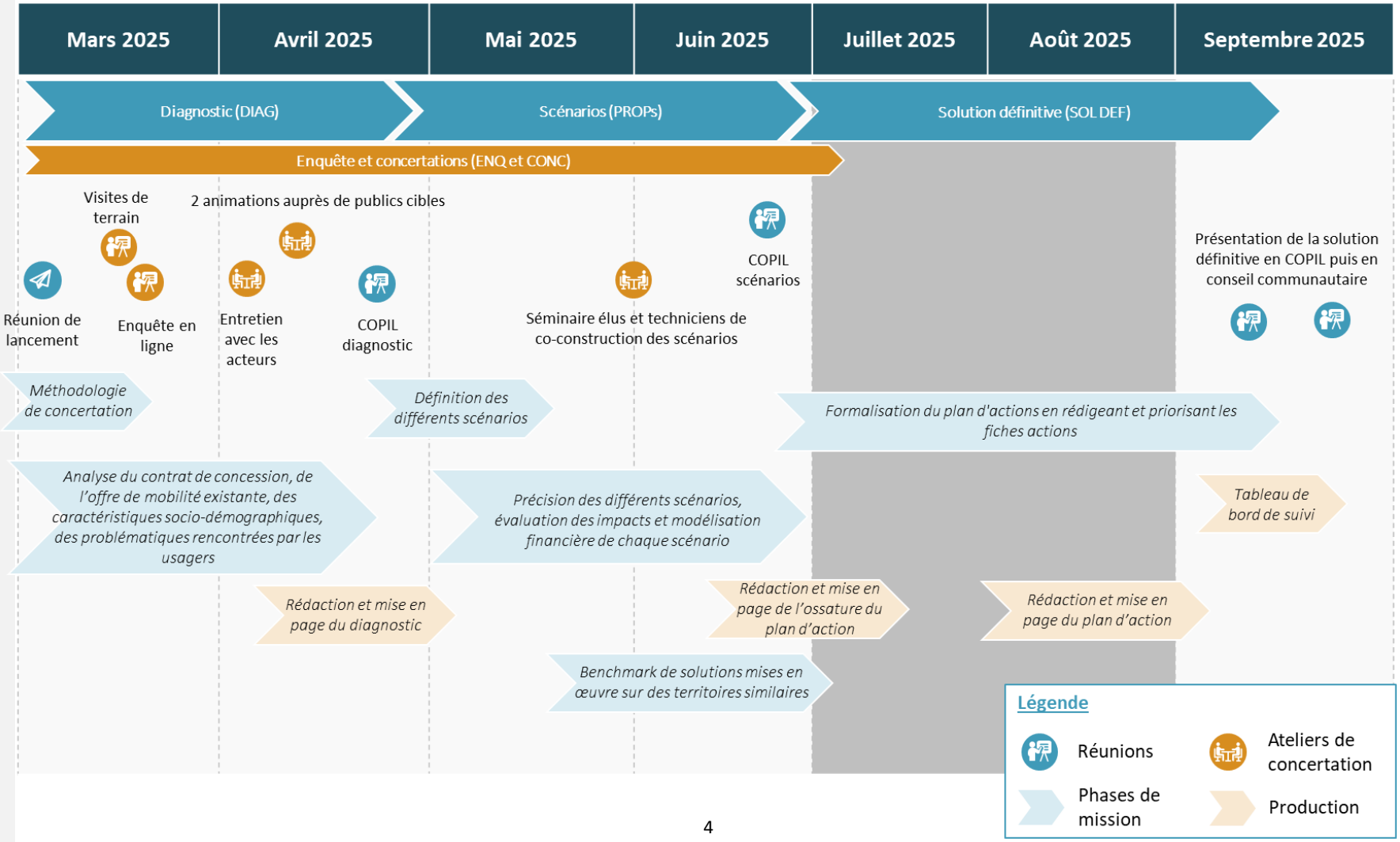
- **Introduction**
- Politique de financement et synthèse des coûts
- Axe 1 : Faire évoluer le réseau de transport actuel et l'infrastructure associée
- Axe 2 : Accompagner les usagers à la prise en main du réseau et services annexes
- Axe 3 : Gestion et suivi de la DSP

BL évolution

Envoyé en préfecture le 15/12/2025
Reçu en préfecture le 15/12/2025
Publié le
ID : 059-200030633-20251211-2025_117-DE

Réalisation d'une étude prospective sur les besoins en transport en commun

Une démarche de concertation et de construction progressive



Envoyé en préfecture le 15/12/2025
Reçu en préfecture le 15/12/2025
Publié le
ID : 059-200030633-20251211-2025_117-DE

Synthèse des actions

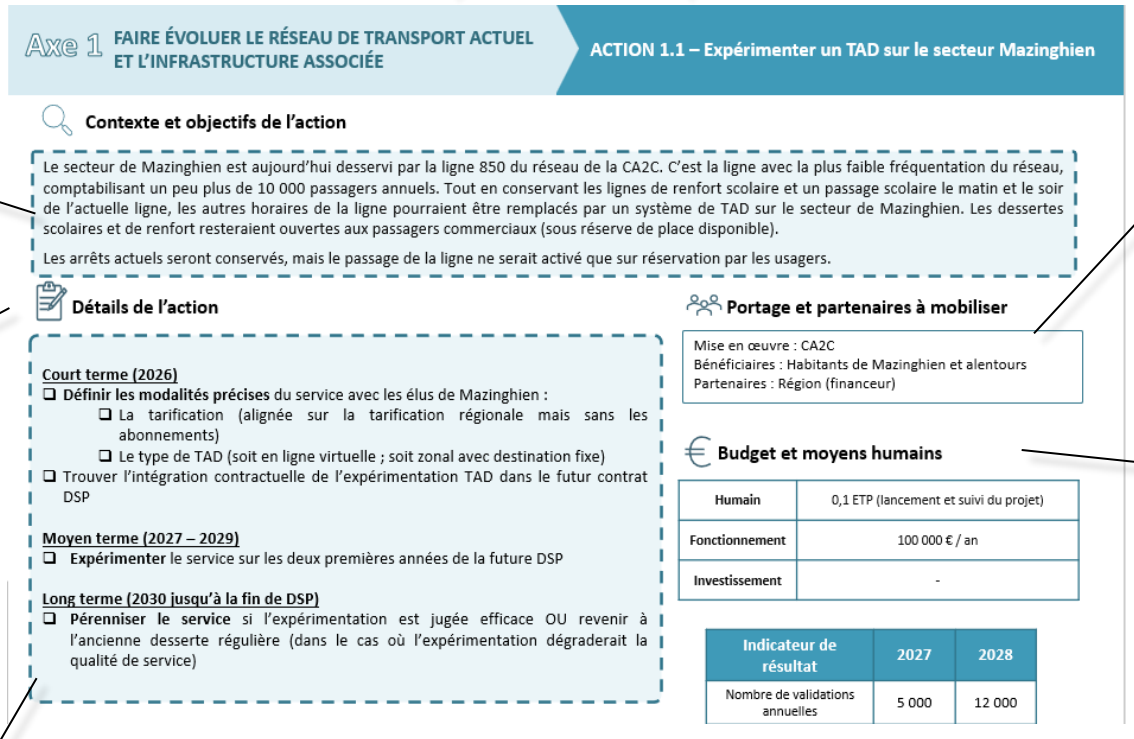
3 axes stratégiques	Actions thématiques et leurs déclinaisons opérationnelles
1. FAIRE EVOLUER LE RESEAU DE TRANSPORT ACTUEL ET L'INFRASTRUCTURE ASSOCIEE	• Action 1.1 : Expérimenter un TAD sur le secteur Mazinghien • Action 1.2 : Expérimenter l'augmentation de fréquence sur la ligne structurante du réseau • Action 1.3 : Améliorer l'intermodalité à court et moyen terme • Action 1.4 : Intégrer le TCC au réseau CA2C • Action 1.5 : Séparer le réseau scolaire du réseau régulier • Action 1.6 : Tendre vers un réseau de TC utilitaire à long terme
2. ACCOMPAGNER LES USAGERS A LA PRISE EN MAIN DU RESEAU ET SERVICES ANNEXES	• Action 2.1 : Créer une offre lisible pour les nouveaux usagers • Action 2.2 : Réaliser une communication ciblée vers les usagers prioritaires • Action 2.3 : Proposer des offres d'essai pour attirer de nouveaux usagers • Action 2.4 : Développer une offre de services mobilité complémentaires du service de TC
3. GESTION ET SUIVI DE LA DSP	• Action 3.1 : Former une équipe opérationnelle • Action 3.2 : Suivre l'évolution de la DSP et des expérimentations associées • Action 3.3 : Déployer un système billettique intermodal

Envoyé en préfecture le 15/12/2025
Reçu en préfecture le 15/12/2025
Publié le
ID : 059-200030633-20251211-2025_117-DE

Présentation des fiches actions

Hiérarchisation de la mesure et des actions

Rappel du **contexte et des objectifs de l'action**, souvent en lien avec le diagnostic



Axe 1 FAIRE ÉVOLUER LE RÉSEAU DE TRANSPORT ACTUEL ET L'INFRASTRUCTURE ASSOCIÉE

ACTION 1.1 – Expérimenter un TAD sur le secteur Mazinghien

Contexte et objectifs de l'action

Le secteur de Mazinghien est aujourd'hui desservi par la ligne 850 du réseau de la CA2C. C'est la ligne avec la plus faible fréquentation du réseau, comptabilisant un peu plus de 10 000 passagers annuels. Tout en conservant les lignes de renfort scolaire et un passage scolaire le matin et le soir de l'actuelle ligne, les autres horaires de la ligne pourraient être remplacés par un système de TAD sur le secteur de Mazinghien. Les dessertes scolaires et de renfort resteraient ouvertes aux passagers commerciaux (sous réserve de place disponible).

Les arrêts actuels seront conservés, mais le passage de la ligne ne serait activé que sur réservation par les usagers.

Détails de l'action

Court terme (2026)
- ❑ **Définir les modalités précises** du service avec les élus de Mazinghien :
  - ❑ La tarification (alignée sur la tarification régionale mais sans les abonnements)
  - ❑ Le type de TAD (soit en ligne virtuelle ; soit zonal avec destination fixe)
- ❑ Trouver l'intégration contractuelle de l'expérimentation TAD dans le futur contrat DSP

Moyen terme (2027 – 2029)
- ❑ **Expérimenter** le service sur les deux premières années de la future DSP

Long terme (2030 jusqu'à la fin de DSP)
- ❑ **Pérenniser le service** si l'expérimentation est jugée efficace OU revenir à l'ancienne desserte régulière (dans le cas où l'expérimentation dégraderait la qualité de service)

Portage et partenaires à mobiliser

Mise en œuvre : CA2C
Bénéficiaires : Habitants de Mazinghien et alentours
Partenaires : Région (financeur)

Budget et moyens humains

Humain	0,1 ETP (lancement et suivi du projet)
Fonctionnement	100 000 € / an
Investissement	-

Indicateur de résultat	2027	2028
Nombre de validations annuelles	5 000	12 000

Identification des **acteurs engagés** à porter la mesure et à en évaluer la réussite et l'impact

… et Identification des **partenaires** à mobiliser et des **bénéficiaires**

Détails des actions à mener, modalités de **mise en œuvre** et précisions sur les **coûts** des actions

Synthèse des moyens financiers et humains estimés nécessaires à la bonne réalisation de la mesure sur la période décidée pour la mesure

Temporalités proposées :
Court terme : 2026-2027
Moyen terme : 2028-2031
Long terme : 2032-2034

Indicateur pour **suivre et évaluer** la bonne mise en œuvre du plan d'actions, et leurs **objectifs** « **MALINS** »
[mesurables, atteignables, limités dans le temps, indicatifs, négociables]

Envoyé en préfecture le 15/12/2025
Reçu en préfecture le 15/12/2025
Publié le
ID : 059-200030633-20251211-2025_117-DE

Communauté d'Agglomération Caudrésis-Catésis

Réalisation d'une étude prospective sur les besoins en transport en commun

Phase 4 : Solution définitive

- Introduction
- **Politique de financement et synthèse des coûts**
- Axe 1 : Faire évoluer le réseau de transport actuel et l'infrastructure associée
- Axe 2 : Accompagner les usagers à la prise en main du réseau et services annexes
- Axe 3 : Gestion et suivi de la DSP

BL évolution

Envoyé en préfecture le 15/12/2025
Reçu en préfecture le 15/12/2025
Publié le
ID : 059-200030633-20251211-2025_117-DE

Calendrier du projet et des contrats

- Deux contrats sont concernés par cette étude :
  - La **DSP du réseau interurbain et scolaire**
    Le contrat actuel termine fin août 2027, contrat à renouveler pour 8 ans à compter de septembre 2027.
  - **Le TCC**
    L'ancien marché devait se terminé pendant l'été 2025 – le service a été maintenu par avenant jusqu'à décembre 2025. Le TCC intégrera la DSP début 2026 (porté financièrement par la CA2C) et financé par les attributions de compensation de la Commune de Caudry.
- Ainsi qu'un grand projet d'investissement : le Pôle d'échanges multimodal (PEM) de Caudry
  4 M€ investit, pour une gare opérationnelle en 2027.
- Cette étude s'inscrit donc dans ce calendrier opérationnel avec des actions à court terme et des actions à moyen terme, couvrant l'ensemble de la future DSP

2026 – 2027

- Nouveau marché TCC
- Préparation DSP
- Nouvelle gare en 2027
- Recrutement pôle mobilité CA2C (1 personne)
- Préparation visuels (flocage des cars, arrêts) future DSP
- Préparation billettique

2028 – 2030

- Mise en service DSP
- Expérimentations TAD et extension horaire
- Déploiement nouveau mobilier et intermodalité
- Campagnes de communication
- Expérimentation service location VAE

2030 – 2034

- Augmentation taille équipe mobilité (en fonction de la charge de travail)
- Enquête d'évolution des pratiques
- Déploiement de l'infrastructure (moyen terme)
- Audit de fin de DSP

Envoyé en préfecture le 15/12/2025
Reçu en préfecture le 15/12/2025
Publié le
ID : 059-200030633-20251211-2025_117-DE

Recettes potentielles

Les recettes possibles pour le financement du service peuvent provenir de deux sources :

- La vente de titre et de services mobilité – une estimation à moyen terme (3 ans) donne environ 180 k€ de recettes annuelles – Tableau détaillé ci-contre.
- Le versement mobilité (pour lequel la collectivité ne s'est pas prononcée pour le moment), permettrait d'ajouter entre 380 et 750 k€ de recettes annuelles. Les deux tableaux ci-dessous détaillent en fonction du taux de VM les recettes pour la collectivité à gauche et le coût par employeur à droite.

	Recette
Augmentation titre unitaire (prix x 2 et volume x 1,5)	135 000 €
Abonnements réduits pour 20% des scolaires	20 000 €
Doublement des abonnements réduits et prise en compte des usagers TCC (vingtaine)	12 000 €
Au moins 20 abonnements "classiques"	6 000 €
TAD Mazinghien (titre unitaire)	4 600 €
Location VAE	3 600 €
Total	**181 200 €**

Recette de VM pour la collectivité en fonction du taux

Taux de VM	Recette VM pour la collectivité	Recette « réelle » (prenant en compte la baisse de dotation régionale)
0,1%	250 k€	190 k€
0,2%	500 k€	380 k€
0,4%	1 M€	750 k€
0,55%	1,4 M€	1 M€

Coût pour différentes tailles d'employeur en fonction du taux de VM

Taux de VM	Coût 15 salariés	Coût 50 salariés	Coût 100 salariés
0,1%	375 €	1 250 €	2 500 €
0,2%	750 €	2 500 €	5 000 €
0,4%	1 500 €	5 000 €	10 000 €
0,55%	2 063 €	6 875 €	13 750 €

Taux intéressant : permettant un minimum de recettes sans trop pénaliser les employeurs.

Envoyé en préfecture le 15/12/2025
Reçu en préfecture le 15/12/2025
Publié le
ID : 059-200030633-20251211-2025_117-DE

Budget

Actions	Temps agent	Court-Terme 2026-2028		Temps agent	Moyen-Terme 2029 -2035	
		Inv.	Fonct/an		Inv.	Fonct/an
Axe 1 : FAIRE ÉVOLUER LE RÉSEAU DE TRANSPORT ACTUEL ET L'INFRASTRUCTURE ASSOCIÉE						
ACTION 1.1 – Expérimenter un TAD sur le secteur Mazinghien	0,1		100 000 €	0,1		100 000 €
ACTION 1.2 – Expérimenter l'augmentation de fréquence sur la ligne structurante du réseau	0,1		120 000 €	0,1		120 000 €
ACTION 1.3 – Améliorer l'intermodalité à court et moyen terme	0,1	240 000 €		0,3	480 000 €	
ACTION 1.4 – Intégrer le TCC au réseau CA2C	0,1		79 600 €	0,1		79 600 €
ACTION 1.5 – Séparer le réseau scolaire du réseau régulier			500 000 €			500 000 €
ACTION 1.6 – Tendre vers un réseau de TC utilitaire à long terme	0,1		3 038 000 €	1	30 000 €	3 038 000 €
Sous-total	**0,5**	**240 000**	**3 617 600**	**2**	**510 000**	**3 717 600**
Axe 2 : ACCOMPAGNER LES USAGERS A LA PRISE EN MAIN DU RESEAU ET SERVICES ANNEXES						
ACTION 2.1 – Créer une offre lisible pour les nouveaux usagers	0,1	15 000 €		faible	10 000 €	
ACTION 2.2 – Réaliser une communication ciblée vers les usagers prioritaires	0,1		30 000 €	0,5		15 000 €
ACTION 2.3 – Proposer des offres d'essai pour attirer de nouveaux usagers	faible		Perte de recette	faible		Perte de recette
ACTION 2.4 – Développer une offre de services mobilité complémentaires du service de TC	0,2	30 000 €	6 000 €	0,4	110 000 €	18 000 €
Sous-total	**0,4**	**45 000**	**36 000**	**1**	**120 000**	**33 000**
Axe 3 : GESTION ET SUIVI DE LA DSP						
ACTION 3.1 – Former une équipe opérationnelle	1		50 000 €	1		50 000 €
ACTION 3.2 – Suivre l'évolution de la DSP et des expérimentations associées	0,1			0,1		
ACTION 3.3 – Déployer un système billettique intermodale	0,2	122 500 €	39 500 €	0		19 500 €
Sous-total	**0,3**	**122 500**	**89 500**	**0,1**	**-**	**69 500**
TOTAL par période		**407 500 €**	**11 449 300 €**		**630 000 €**	**26 860 700 €**
TOTAL Investissement sur 10 ans			**1 037 500 €**			
Investissement/an/habitants			**1,6 €**			
TOTAL Fonctionnement sur 10 ans			**38 310 000 €**			
Moyenne annuelle des dépenses de fonctionnement			**3 831 000 €**			
Moyenne annuelle des recettes de fonctionnement			**3 179 600 €**			
Recettes de fonctionnement supplémentaires estimées (sans VM)			**180 000 €**			
Bilan annuel moyen (besoin de dépenses sur le fonctionnement Agglo)		**-**	**471 400 €**			

Envoyé en préfecture le 15/12/2025
Reçu en préfecture le 15/12/2025
Publié le
ID : 059-200030633-20251211-2025_117-DE

Communauté d'Agglomération Caudrésis-Catésis

Réalisation d'une étude prospective sur les besoins en transport en commun

Phase 4 : Solution définitive

- Introduction
- Politique de financement et synthèse des coûts
- **Axe 1 : Faire évoluer le réseau de transport actuel et l'infrastructure associée**
- Axe 2 : Accompagner les usagers à la prise en main du réseau et services annexes
- Axe 3 : Gestion et suivi de la DSP

BL évolution

Envoyé en préfecture le 15/12/2025
Reçu en préfecture le 15/12/2025
Publié le
ID : 059-200030633-20251211-2025_117-DE

Contexte et objectifs de l'action

Le secteur de Mazinghien est aujourd'hui desservi par la ligne 850 du réseau de la CA2C. C'est la ligne avec la plus faible fréquentation du réseau, comptabilisant un peu plus de 10 000 passagers annuels. Tout en conservant les lignes de renfort scolaire et un passage scolaire le matin et le soir de l'actuelle ligne, les autres horaires de la ligne pourraient être remplacés par un système de TAD sur le secteur de Mazinghien. Les dessertes scolaires et de renfort resteraient ouvertes aux passagers commerciaux (sous réserve de place disponible).

Les arrêts actuels seront conservés, mais le passage de la ligne ne serait activé que sur réservation par les usagers.

Détails de l'action

Court terme (2026)

- ❑ **Définir les modalités précises** du service avec les élus de Mazinghien :
  - ❑ La tarification (alignée sur la tarification régionale mais sans les abonnements)
  - ❑ Le type de TAD (soit en ligne virtuelle ; soit zonal avec destination fixe)
- ❑ Trouver l'intégration contractuelle de l'expérimentation TAD dans le futur contrat DSP

Moyen terme (2027 – 2029)

- ❑ **Expérimenter** le service sur les deux premières années de la future DSP

Long terme (2030 jusqu'à la fin de DSP)

- ❑ **Pérenniser le service** si l'expérimentation est jugée efficace OU revenir à l'ancienne desserte régulière (dans le cas où l'expérimentation dégraderait la qualité de service)

Portage et partenaires à mobiliser

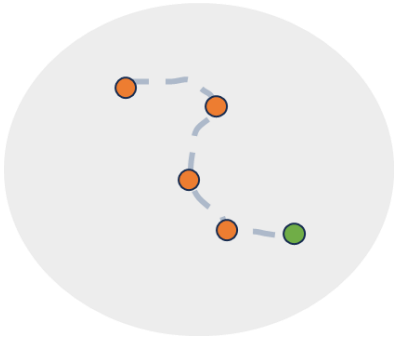
Mise en œuvre : CA2C
Bénéficiaires : Habitants de Mazinghien et alentours
Partenaires : Région (financeur)

Budget et moyens humains

Humain	0,1 ETP (lancement et suivi du projet)
Fonctionnement	100 000 € / an
Investissement	-

Indicateur de résultat	2027	2028
Nombre de validations annuelles	5 000	12 000

Envoyé en préfecture le 15/12/2025
Reçu en préfecture le 15/12/2025
Publié le
ID : 059-200030633-20251211-2025_117-DE



Le TAD en ligne virtuelle

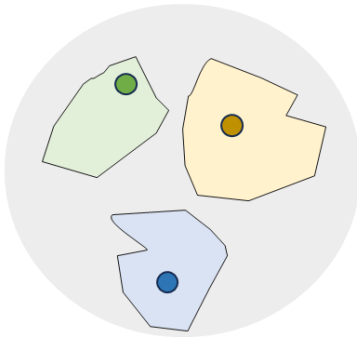
est une ligne avec des arrêts et un itinéraire prédéfini. Elle peut fonctionner avec des horaires prédéfinis, déclenchés uniquement sur réservation des usagers, ou sans horaires prédéfinis.

Mise en pratique sur le territoire

Fonctionnement : Conserver le tracé de l'actuel ligne 850 et les mêmes arrêts – la ligne virtuelle du TAD desservira chacun des arrêts lorsqu'elle est déclenchée (à partir de l'arrêt de déclenchement – par exemple si la personne réservant le service part de Bazuel, pas de passage par Mazinghien).

- **Avantages** : Facile à mettre en place, ne change pas trop les habitudes des précédents usagers du service. Moins coûteux qu'un service de TAD zonal. Plus facile de mutualiser des trajets d'usagers qu'avec un service de TAD zonal.

- **Inconvénients** : Moins flexible que le service de TAD zonal qui permet de passer prendre les habitants chez eux.



Le TAD zonal avec destination fixe

On choisit son lieu de prise en charge, mais les arrêts de destination sont définis (et limités).

Fonctionnement : Définir deux-trois destinations fixes au Cateau (par exemple : la gare routière, la gare ferroviaire et le centre hospitalier) – qui sont génératrices de déplacement. Les habitants peuvent être pris chez eux, donc le service est élargi par rapport à la ligne virtuelle.

- **Avantages** : Plus flexible que le TAD en ligne virtuelle. TAD plutôt pertinent pour des trajets en aller-retour (RDV médicale, courses).

- **Inconvénients** : Plus coûteux.

Tous ces services ont en point commun d'être déclenchés uniquement sur réservation

Sources : CEREMA

Envoyé en préfecture le 15/12/2025
Reçu en préfecture le 15/12/2025
Publié le
ID : 059-200030633-20251211-2025_117-DE

Benchmark de services de TAD bretons et du TAD de la CAC

Le tableau ci-dessous compare différents services de TAD mis en place par des Agglo de taille comparable à la CA2C. Dans le cadre de Mazinghien, une gamme d'horaires fixes avec une amplitude large (comme Flers Agglo) se révélerait pertinente. Un service disponible du lundi au samedi, toute l'année, donnerait une stabilité aux usagers.

Pour la réservation, les trajets pourraient être réservés la veille avant 16h (comme Pontivy) – un bon équilibre entre la contrainte côté usager et opérateur.

Compte tenu le coût du service par voyage, une tarification minimale d'un trajet unitaire du le réseau semble pertinente, à savoir 2€.

Certains réseaux de TAD conditionnent l'accès ou restreignent le nombre de voyages par usager (par exemple Pontivy limite à 50 voyages/an/usager).

	Pontivy Communauté	Flers Agglo	Ploërmel Communauté	Quimperlé Communauté	CA de Cambrai
Habitants	47 000	53 500	42 000	56 000	80 000
Fonctionnement	Zonal (4 zones) Domicile – point d'arrêt 13 arrêts dont 3 communs à chaque zone	Zonal (1 zone) Point d'arrêt – Point d'arrêt 205 arrêts – minimum 1 par commune (34 à Flers)	Zonal (3 zones) Domicile – Point d'arrêt 4 arrêts	Zonal (3 zones) Point d'arrêt – Point d'arrêt 144 arrêt dont un commun	Zonal (1 zone) Domicile – point d'arrêt
Horaires	Horaires fixes	Amplitude entre 7h30 et 19h	Amplitude entre 7h30 et 18h	9h – 12h et 13h30 – 16h	9h30 - 12h et 13h15 à 16h scolaire 6h30 à 12h / 13h15 à 18h15 samedi et vacances
Réservation	La veille avant 16h Téléphone	La veille avant 17h Téléphone, web	2h avant le trajet Téléphone	2h avant le trajet Téléphone, web, appli	24h avant le trajet (hors WE) Téléphone, web
Tarif/voyage	1 €	1,10 €	1,50 €	1,30 €	Gratuit (accessible uniquement à un public spécifique)
Fréquentation et nb de voyages	5 400 voyages 240 voyageurs Taux de groupage de 1,2	14 000 voyages 872 inscrits Taux de groupage de 2,86	6 100 voyages	Pas de données	Pas de données

Envoyé en préfecture le 15/12/2025
Reçu en préfecture le 15/12/2025
Publié le
ID : 059-200030633-20251211-2025_117-DE

TUC à la demande de la CAC – un exemple inspirant de communication

Deux réseaux de TAD existent sur la CAC :

1. TAD secteur sud : TAD zonal qui permet de rabattre les habitants du bassin ci-contre à l'intérieur même du bassin et aussi vers les arrêts Place de Gaulle ou Mairie de Masnières.
2. TAD vers Iwuy : TAD zonal de rabattement du bassin vers la place d'Iwuy (la destination est donc fixée dans un sens).

La communication à l'égard du TAD secteur sud est très claire sur le site du TUC et illustrer par des exemples concrets.

En route pour Cambrai !

Pour rejoindre Cambrai si il n'y a pas de lignes régulières prévues, le TAD vous permet d'effectuer une correspondance avec la ligne 5 sur les arrêts **Mairie à Masnières** ou **Place de Gaulle à Marcoing.**

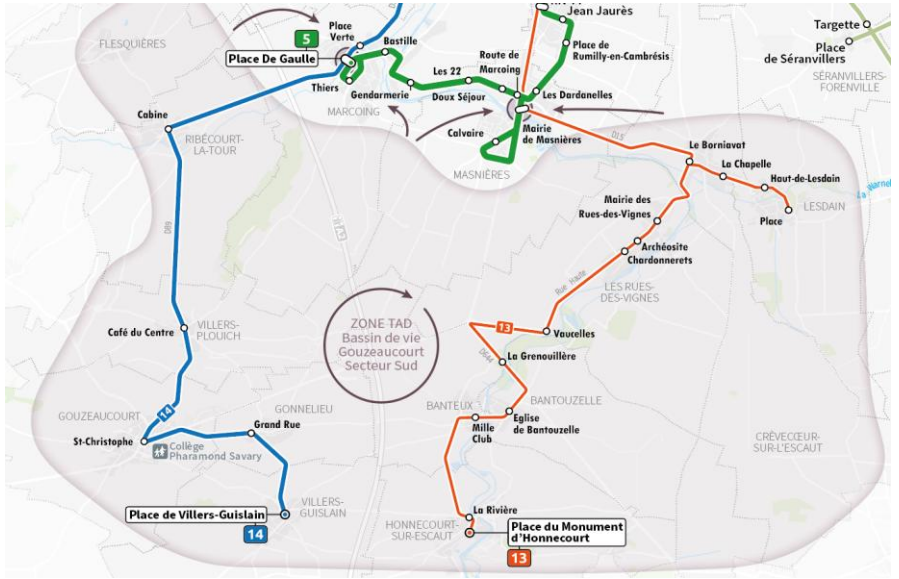
La ligne 5 propose des trajets allers et retours toutes les heures, de 7h à 18h, toute l'année.

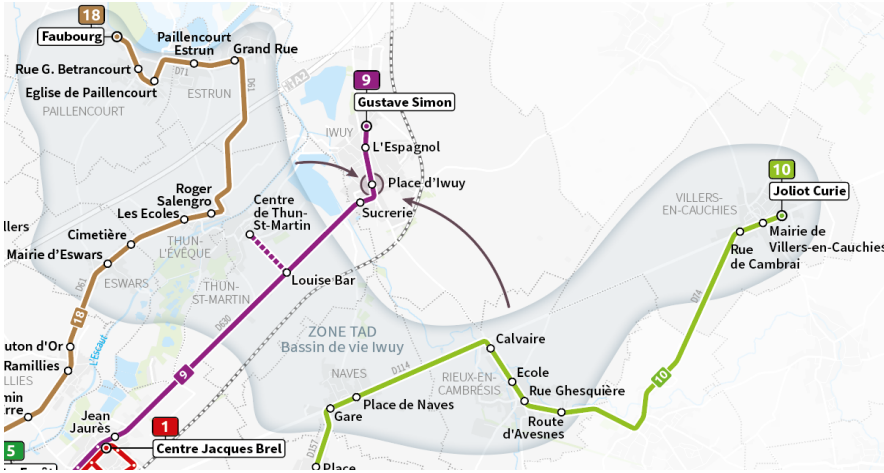
Exemple 1 : ***"J'habite Banteux et je veux me rendre à Cambrai vers 9h30, pour le marché du samedi."***

Facile !

- Je réserve le TAD pour m'emmener à l'arrêt **Mairie à Masnières**.
- J'emprunte ensuite la ligne 5 qui dessert l'arrêt Mairie à **9h06** et qui arrive dans le centre de Cambrai **à 9h32 (Choque)**
- Pour être sûr de ne pas louper la correspondance avec la ligne 5, j'ai demandé au préalable une arrivée à **9h00** à l'arrêt Mairie

Lien vers le site du TUC : https://www.tuc-cambresis.fr/fr/yVW-Bassin-de-Vie-Zone-Sud.html





Envoyé en préfecture le 15/12/2025
Reçu en préfecture le 15/12/2025
Publié le
ID : 059-200030633-20251211-2025_117-DE

Contexte et objectifs de l'action

L'ensemble du réseau de la CA2C propose des horaires essentiellement calibrés sur les déplacements domicile-travail. Certains horaires de mi-journée permettent aussi des déplacements pour le déjeuner. Cependant, pour des usages récréatifs en soirée (sortie ciné, associative, visite familiale) il n'existe pas de desserte actuellement. L'objectif de cette action est de mener une expérimentation sur 2 à 3 ans en rajoutant des dessertes sur 2 lignes du réseau : la navette et la ligne 846. La communication sur l'expérimentation ainsi qu'un suivi précis sont prévus dans d'autres actions du plan proposé.

Détails de l'action

Court terme (2026)

- ❑ **Trouver les modalités contractuelles** du futur contrat de DSP permettant la mise en place de l'expérimentation

Moyen terme (2027 – 2029)

- ❑ **Expérimenter** le service sur les deux premières années de la future DSP :
  - ❑ Proposition d'horaires en soirée les vendredi et samedi soir pour la navette de Caudry et la 846 ;
  - ❑ Ajout d'un horaire le vendredi dans le sens Caudry => Le Cateau pour le retour du marché ;
  - ❑ Desserte des centres aquatiques pour les nocturnes Duo, les matinales et les évènements « annuels » (3 fois par an maximum).

Long terme (2030 jusqu'à la fin de DSP)

- ❑ **Pérenniser le service** si l'expérimentation est jugée efficace

Portage et partenaires à mobiliser

Mise en œuvre : CA2C
Bénéficiaires : Habitants proches de la 850, commerces de Caudry et du Cateau
Partenaires : Région (financeur)

Budget et moyens humains

Humain	0,1 ETP (lancement et suivi du projet)
Fonctionnement	120 000 € / an
Investissement	-

Indicateur de résultat	2026	2031	2036
Nombre de validations annuelles sur les horaires ajoutés	6	15	30
Nombre de véhicules mis en place	4	6	10

Envoyé en préfecture le 15/12/2025
Reçu en préfecture le 15/12/2025
Publié le
ID : 059-200030633-20251211-2025_117-DE



Diagnostic sur la ligne 846 :

- 44 500 validations/an dont quasi 30% de validations « non-scolaire »
- 7,5 aller-retours par jour (fréquence la plus élevée sur le réseau)
- Des horaires toute la journée avec trois créneaux non desservis : entre 10 et 13h, entre 14h et 16h et en soirée
- Derniers départs/arrivées : 18h15/19h15

Objectifs de l'expérimentation et motifs ciblés :

La ligne 846 est ressortie comme l'une des plus pertinente pour expérimenter une extension horaire. En effet, elle a un nombre de validation important et des usages « non-scolaires ». Le fait que son tracé soit relativement « court » permet une expérimentation moins chère que sur les autres lignes.

Cette expérimentation vise à développer l'usage du transport en commun pour d'autres motifs que les déplacement domicile-travail, notamment :

- Les sorties culturelles (cinéma : Millénium, Select) ;
- Les sorties associatives ;
- Les petites courses alimentaires ;
- Les sorties au restaurant ou de loisirs (sur des horaires 20h-21h30).

Envoyé en préfecture le 15/12/2025
Reçu en préfecture le 15/12/2025
Publié le
ID : 059-200030633-20251211-2025_117-DE

Motif et horaires

- Cinéma : séance du Millenium à Caudry à 20h30 / séance du Sélect au Cateau à 21h ➔ Plus facile de faire correspondre les horaires restaurant aux horaires du cinéma de Caudry
- Restaurant : hypothèse d'horaires de dîner entre 20h30 et 22h
- Marché : ajouter un horaire permettant de rentrer du marché le vendredi matin (vers 11h départ de la gare de Caudry)

Arrêts à privilégier :

Au Cateau : gare routière, gare SNCF, Faubourg de Cambrai

Entre les deux : Reumont Mairie, Maurois les Bleurets, Honnechy Mairie, Bertry Mairie

A Caudry : gare SNCF, hôtel de ville, gare routière, centre commercial

La réduction du nombre d'arrêts permet de réduire le temps de parcours – celui-ci est aussi réduit par la moindre congestion à ces heures.

Des horaires indicatifs sont proposés ci-dessous. Il semblerait réalisable de n'avoir qu'un seul car mobilisé dans cette desserte.

Calendrier : de septembre à juin / du lundi au samedi

Horaires dans le sens le Cateau ➔ Caudry

Arrêts	Horaire 1	Horaire 2
Cateau – Gare routière	19h40	21h50
Caudry – Centre commercial	20h20	22h30

Horaires dans le sens Caudry ➔ le Cateau

Arrêts	Horaire marché (vendredi uniquement)	Horaire 1	Horaire 2
Caudry – Centre commercial	11h	21h	22h40
Cateau – Gare routière	11h40	21h40	23h20

Ces horaires permettent d'assister à une séance de cinéma à Caudry (pour un film de 2h), de participer à une activité sportive sur Caudry (finissant avant 21h), de diner tôt au Cateau (retour à maximum 21h50) ou de rentrer d'une visite hospitalière du Cateau (à 19h40).

Envoyé en préfecture le 15/12/2025
Reçu en préfecture le 15/12/2025
Publié le
ID : 059-200030633-20251211-2025_117-DE

Soirées et matinale aux centres aquatiques

Les deux centres aquatiques de Caudry et du Cateau proposent aussi des soirées et des horaires en matinée pour les habitants. Il serait intéressant de proposer une desserte en transport en commun sur ces horaires.

L'accès à ces services peut s'imaginer via la navette de Caudry et le TAD du Cateau. Il semble compliqué d'expérimenter en intermodalité avec la 846 (lisibilité plus complexe, rupture de charge lié au changement de bus 846-Navette ou TAD).

Les propositions techniques sont listées ci-dessous pour les différents cas de figure :

Evènements	Navette de Caudry	TAD le Cateau
Nocturne Duo Caudry (mardi)	Rajouter une boucle AR les mardis	-
Nocturne Duo Le Cateau (vendredi)	-	Etendre le service sur la soirée
Matinale Caudry (mercredi)	Réalisé par le service de base	-
Matinale Le Cateau (dimanche)	-	Proposer un créneau le dimanche matin
Soirée évènement 3 fois par an	Rajouter une boucle nocturne ces soirs là	Rajouter une boucle nocturne ces soirs là

Envoyé en préfecture le 15/12/2025
Reçu en préfecture le 15/12/2025
Publié le
ID : 059-200030633-20251211-2025_117-DE

Contexte et objectifs de l'action

Le réseau de la CA2C évolue au sein d'un réseau plus de niveau régional voire nationale. L'intermodalité vise à améliorer la connexion horaire et « physique » entre les réseaux existants.

Par ailleurs, le diagnostic fait ressortir un mobilier vieillissant qui rend peu attractif l'usage du réseau à des usagers « néophytes ». Son renouvellement permettra d'attirer de nouveau usagers et d'améliorer le confort des usagers actuels.

Enfin, l'intermodalité des transports en commun doit aussi être pensé avec le vélo – favoriser le développement d'infrastructure cyclable sécurisé et la pose de stationnement aux gares et arrêts stratégiques peut permettre le développement des deux pratiques.

Détails de l'action

Court terme

- ❑ Renouveler le mobilier existant : les totems et les abris des communes à plus de 1500 habitants
- ❑ Installation de stationnement vélo couverts dans chaque commune de plus de 1500 habitants (8 places de stationnements)
- ❑ **Installer une consigne vélo en gare routière de Caudry (30 places) et 1 abri vélo (10 places) – si possible garder du foncier disponible pour rajouter un abris vélo à terme et installer une consigne vélo en gare routière du Cateau (12 places) et 1 abri vélo (10 places)**

Moyen terme

- ❑ Renouvellement des bancs pour 12 arrêts sur les 5 lignes interurbaines
- ❑ Renouveler un abri dans chaque commune de moins de 1500 habitants
- ❑ Installer du stationnement vélo (arceaux) sur chaque arrêt « central » dans toutes les communes de moins de 1500 habitants (6 places de stationnement)
- ❑ Cadencer les cars du réseau sur les TER et les cars régionaux
- ❑ Favoriser l'interconnexion d'un réseau cyclable et piéton aux abords des arrêts de transport en commun
- ❑ Négocier avec SNCF gare et connexions l'installation de consigne vélo dans les gares de Caudry et du Cateau (fonctionnement semblable à celle de la gare routière de Caudry)

Portage et partenaires à mobiliser

Mise en œuvre : CA2C (**pour l'intermodalité, les totems et la communication sur les abris**), Communes (**pour l'investissement et l'installation des abris bus**)
Bénéficiaires : Habitants, usagers des TC/vélo quotidien
Partenaires : Communes

Budget et moyens humains

Humain	0,1 ETP
Investissement	CT : 235 000 € MT : 445 000 € (pour répartition des coûts Communes/CA2C voir tableur détaillé

Indicateur de résultat	2026	2031	2034
Nombre de validations multimodale (proportion aux validations annuelles)*	0%	5%	10%
Taux d'occupation des stationnements vélo (en gare et *hors gare*)	40% *20%*	60% *50%*	80% *60%*

**Correspond à une correspondance Pass-Pass réseau CA2C et soit cars régionaux (801 par ex.) soit TER*

Envoyé en préfecture le 15/12/2025
Reçu en préfecture le 15/12/2025
Publié le
ID : 059-200030633-20251211-2025_117-DE

Zoom sur le stationnement vélo : Les différents types de stationnements

Espace public, commerces	Écoles, entreprises, infrastructures majeures	Arrêts de bus importants, gares, résidences
Quelques minutes	Quelques heures	Une journée ou plus
Arceaux (3 points d'attache)	**Abris + Arceaux** (protégés des intempéries)	**Abris sécurisés** (sécurisés et protégés des intempéries)
		**Vélobox** 
100 €/arceau (2 places) **50 €/stationnement**	**6000 €/abri (12 places)** **500 €/stationnement**	**6000 €/box (6 places)** **1000 €/stationnement**

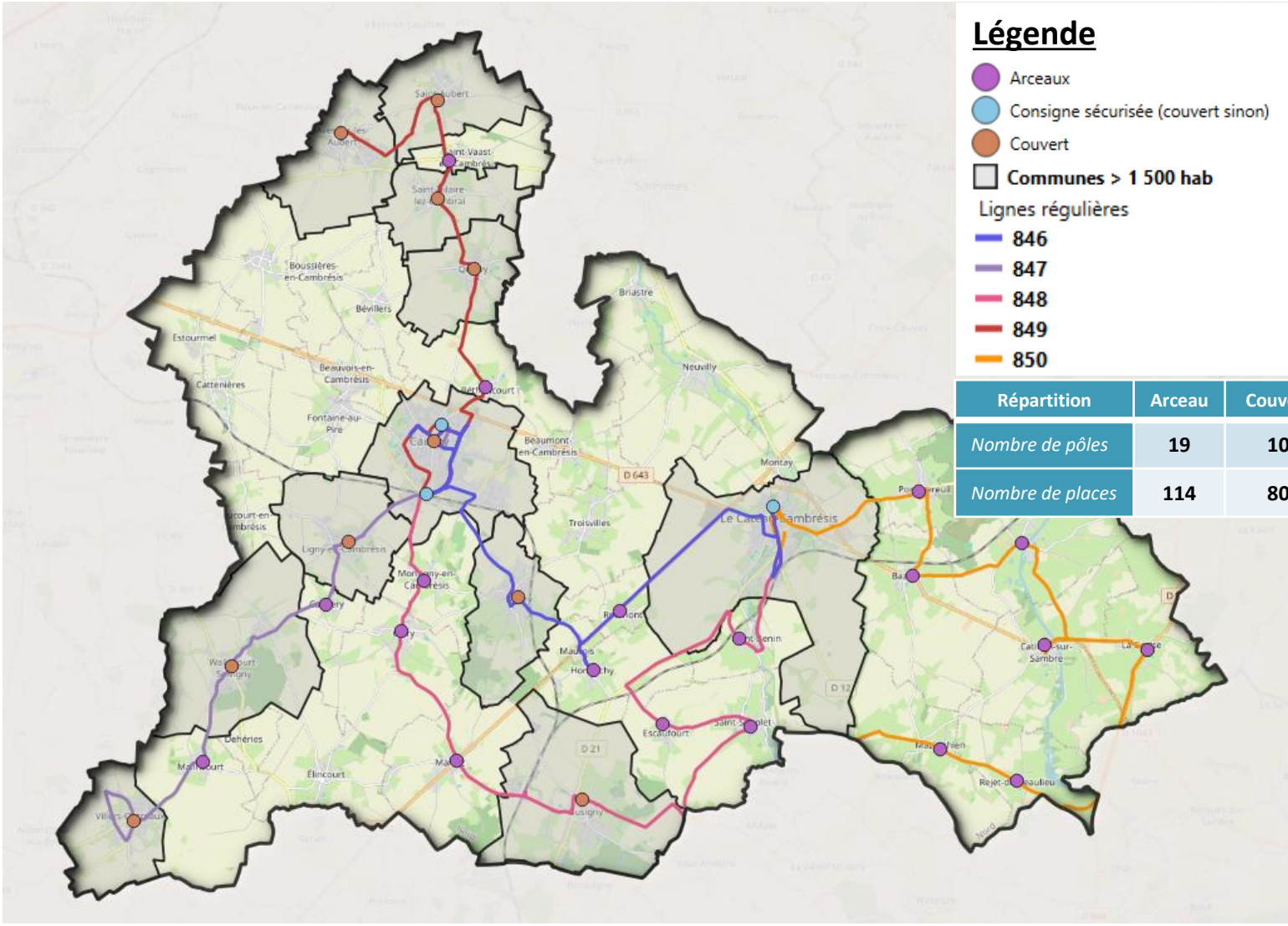
Consigne vélo



30000 €/consigne (30 places)
1500 €/stationnement

Envoyé en préfecture le 15/12/2025
Reçu en préfecture le 15/12/2025
Publié le
ID : 059-200030633-20251211-2025_117-DE

Carte du stationnement vélo multimodal



Répartition	Arceau	Couvert	Consigne
Nombre de pôles	19	10	3
Nombre de places	114	80	72

Envoyé en préfecture le 15/12/2025
Reçu en préfecture le 15/12/2025
Publié le
ID : 059-200030633-20251211-2025_117-DE

L'intermodalité, en particulier avec le vélo, est à privilégier dans des lieux stratégiques comme les gares (routières et ferroviaires) – voici les principaux aménagements proposés :

- En gare routière :
  - Caudry : une consigne sécurisée (semblable à celle de la gare SNCF du Cateau) de 30 places ainsi qu'un abri d'une dizaine de places pourraient être installés lors des travaux.
  - Le Cateau : une petite consigne sécurisée de 12 places pourrait compléter l'abri vélo existant (8 places)
- En gare ferroviaire :
  - Caudry : s'il n'est pas possible de déplacer la consigne de la gare de Bertry, nous pensons qu'une consigne de taille équivalente à celle du Cateau pourrait être installée en gare de Caudry
  - Le Cateau : la gare est déjà équipée d'une consigne sécurisée. Si besoin, un abri avec 8 places pourrait compléter la consigne (qui nécessite un abonnement et le support pass-pass)
  - Busigny : tant que l'accès à la gare de Busigny ne sera pas sécurisé pour les vélos, l'installation d'un abri n'est pas nécessaire (la sécurisation à vélo et à pied de l'accès pourrait être intéressante par ailleurs)

Abri vélo de la gare routière du Cateau



Consigne vélo de la gare SNCF du Cateau



Envoyé en préfecture le 15/12/2025
Reçu en préfecture le 15/12/2025
Publié le
ID : 059-200030633-20251211-2025_117-DE

L'intermodalité se joue également entre les différents réseaux de transport

Pour rendre l'intermodalité possible entre différents réseaux de transport en commun, il est nécessaire de se plonger dans les fiches horaires détaillées et de définir avant même cette exploration les objectifs d'intermodalité recherchés.

Dans les prochaines diapositives, nous montrons que certains horaires d'arrivée en gare de Caudry permettent ainsi de favoriser les correspondances avec les trains à destination de Lille (donc Cambrai) et de St Quentin. Le choix a été fait de favoriser les voyageurs qui quittent le territoire (plutôt que les extérieurs se rendant dans la CA2C) car les déplacements sont plutôt dirigés vers l'extérieur que l'inverse – notamment une légère polarisation vers Cambrai.

Aussi, nous avons limité l'analyse à deux lignes : l a 846 et la 848. Il serait relativement aisé de faire de même avec la navette (anciennement TCC), en fixant l'horaire de passage en gare ferroviaire de Caudry à celui choisi pour la 846 (décrite ci-après). Parmi les arbitrages, nous avons également choisis de favoriser l'intermodalité au niveau de la gare ferroviaire de Caudry car :

- Elle draine beaucoup plus de voyageur de la gare du Cateau (140 000/an contre 30 000/an) ;
- Par rapport aux horaires des bus « régionaux » (801 et 801E), les horaires de train sont moins susceptibles de varier au cours du temps.

Pour être aligner avec l'objectif de simplifier les horaires (Action 2.1), nous proposons donc d'avoir les mêmes « minutes » de passage pour chaque heure choisie.

Cette démarche est complexe et peut rentrer en conflit avec d'autres contraintes opérationnelles (temps de rotation d'une ligne et temps de repos des conducteurs, nombre de car en service, etc…) – donc ces propositions sont uniquement des suggestions.

Néanmoins, plus l'éventail des correspondances est fourni, plus le service de transport de la CA2C sera attractif et pourra touché de nouveaux usagers.

Envoyé en préfecture le 15/12/2025
Reçu en préfecture le 15/12/2025
Publié le
ID : 059-200030633-20251211-2025_117-DE

Horaires actuels des bus et trains

Lignes à connecter	Gare routière du Cateau	Gare routière Caudry
801E vers Cambrai	**6h28 / 7h28 / 8h28** / 10h28 / 12h28 / 14h28 / 16h25 **/** 17h38	**6h44 / 7h44/ 8h44** / 10h44 / 12h44 / 14h44 / 16h42 **/** 17h 54
801E vers le Cateau	7h50 / 9h50 / 11h50 / 13h50 / 16h05 / **18h10**	7h37 / 8h35 / 9h37 / 11h37 / 13h37 / 15h52 / **17h55**

Lignes à connecter	Gare ferroviaire de Caudry
Train vers Lille	**5h16 / 6h17 / 7h16 / (7h45 par Douai) / 8h16 / 10h16** / 12h16 / 15h16 / 17h16 / **18h16 / 19h13 / 20h16**
Train vers St Quentin	6h01 / 7h45 / 8h44 / 9h45 / 10h45 / 13h45 / 14h45 / 17h45 / **18h16 / 18h45 / 19h45 / 20h43 / 21h45**
Train depuis Lille	**7h44 / 8h43 / 9h44** / 10h44 / 13h44 / 14h44 / 17h44 / **18h44 / 19h44 / 20h42 / 21h44**
Train depuis St Quentin	**5h15 / 6h16 / 7h15 / 7h44 / 8h15** / 10h15 / 12h15 / 15h15 / 17h15 / 18h15 / 18h12 / 20h / 20h15 /

Lignes interurbaines	Gare routière du Cateau *Horaires actuels*	Gare routière Caudry *Horaires actuels*	Gare ferroviaire Caudry *Horaires actuels*
846 vers Caudry	6h05 / 6h58/ 8h03 / 9h05/ 13h10 / 16h10 / 17h10 / 18h20	7h / 7h58 / 9h03 / 10h01 / 14h07 / 17h10 / 18h09 / 19h13	6h47 / 7h42 / 8h47 / 9h47 / 13h52 / 16h52 / 17h54 / 19h01
846 vers Le Cateau	7h57 / 13h06 / 14h01 / 19h18	7h10 / 12h00 / 13h00 / 16h10 / 17h15 / 18h15 / 18h45	7h20 / 12h22 / 13h21 / 16h34 / 17h38 / 18h36 / 18h58
848 vers Caudry	6h / 6h35 / 7h45 / 12h15 / 16h10 / 17h12 / 18h30	6h52 / 7h33 / 8h41 / 13h14 / 17h04 / 18h06 / 19h23	7h00 / 7h52 / 8h58 / 13h28 / 17h28 / 18h19 / 19h36
848 vers le Cateau	7h40 / 8h40 / 9h40 / 12h10 / 14h09 / 18h27 / 19h30 / 20h18	6h36 / 7h33 / 8h29 / 11h01 / 12h50 / 17h05 / 18h10 / 19h10	6h45 / 7h42 / 8h44 / 11h14 / 13h11 / 17h29 / 18h33 / 19h23

Envoyé en préfecture le 15/12/2025
Reçu en préfecture le 15/12/2025
Publié le
ID : 059-200030633-20251211-2025_117-DE

Nouveaux horaires et correspondances associées (ligne 846)

Lignes interurbaines	Gare routière du Cateau	Gare routière Caudry	Gare ferroviaire Caudry	*Train visé pour la correspondance en gare de Caudry*	*Correspondances compatibles en Gare routière Caudry*
846 vers Caudry	06:23:00	07:18:00	07:05:00	7:16 vers Lille	Lignes 801 E : 7h44, vers Cambrai, 7h37 vers Le Cateau
	06:51:00	07:51:00	07:35:00	7:45 vers St Quentin	
	07:21:00	08:21:00	08:05:00	8:16 vers Lille	Lignes 801 E : 8h44, vers Cambrai, 8h35 vers Le Cateau
	07:53:00	08:49:00	08:35:00	8:44 vers St Quentin	
Bus ajouté	09:47:00	09:47:00	09:35:00	9:45 vers St Quentin puis 10:16 vers Lille	
846 vers Le Cateau	17:53:00	16:56:00	17:20:00	17:15 depuis St Quentin	Part de la gare routière de Caudry donc pas d'enjeux de correspondances
	18:28:00	17:34:00	17:55:00	17:44 depuis Lille	
	19:28:00	18:34:00	18:55:00	18:50 depuis Lille	
	20:28:00	19:34:00	19:55:00	19:44 depuis Lille	

Pour favoriser des déplacements pendulaires vers Lille, Cambrai ou St Quentin, des les horaires optimums d'arrivée en gare ferroviaire de Caudry sont :

- 7h05, 7h35, 8h05 et 8h35 le matin
- 17h20, 17h55, 18h55, 19h55 le soir

La principale différence avec les horaires actuels, est de concentrer les passages des TC le matin et de supprimer le car actuel de 9h47 en gare ferroviaire de Caudry – il serait possible si besoin d'ajouter un car arrivant à 9h35 (si nécessaire et que le budget le permet).

Envoyé en préfecture le 15/12/2025
Reçu en préfecture le 15/12/2025
Publié le
ID : 059-200030633-20251211-2025_117-DE

Nouveaux horaires et correspondances associées (ligne 848)

Lignes interurbaines	Gare routière du Cateau	Gare routière Caudry	Gare ferroviaire Caudry	*Train visé pour la correspondance en gare de Caudry*	*Correspondances compatibles en Gare routière Caudry (en vert moins de 10min)*
848 vers Caudry	06:07:00	06:59:00	07:07:00	7:16 vers Lille	
	06:18:00	07:16:00	07:35:00	7:45 vers St Quentin	Lignes 801 E : 7h44, vers Cambrai, 7h37 vers Le Cateau
	06:54:00	07:50:00	08:07:00	8:16 vers Lille	
Bus ajouté	08:22:00	09:18:00	09:35:00	9:45 vers St Quentin puis 10:16 vers Lille	
848 vers le Cateau	18:23:00	17:01:00	17:25:00	17:15 depuis St Quentin	Part de la gare routière de Caudry donc pas d'enjeux de correspondances
	20:00:00	18:52:00	19:05:00	18:50 depuis Lille	
	21:00:00	19:52:00	20:05:00	19:44 depuis Lille et 20h depuis St Quentin	

Pour favoriser des déplacements pendulaires vers Lille, Cambrai ou St Quentin, des les horaires optimums d'arrivée en gare ferroviaire de Caudry sont :

- 7h07, 7h35, 8h07 et 8h35 le matin
- 17h25, 19h05, 20h05 le soir

La principale différence avec les horaires actuels, est de concentrer les passages des TC le matin et de supprimer le car actuel de 8h58 en gare ferroviaire de Caudry – il serait possible si besoin d'ajouter un car arrivant à 9h35 (si nécessaire et que le budget le permet).

Envoyé en préfecture le 15/12/2025
Reçu en préfecture le 15/12/2025
Publié le
ID : 059-200030633-20251211-2025_117-DE

Contexte et objectifs de l'action

Le TCC, Transport Collectif Caudrésien, existe depuis environ 30 ans. Ce service dessert la ville de Caudry par un bus de grande taille (55 places). Le circuit historique dessert la gare, des supermarchés et une zone d'activité en plus du centre ville. Sa clientèle se compose de personnes âgées ou de personnes à mobilité réduite.

Avec la prise de compétence mobilité de la CA2C, cette navette sera donc aussi transférée à l'Agglo, en plus du réseau régional. Cette action décrit le fonctionnement du futur service.

Détails de l'action

Court terme

- ❑ **Affiner le service proposé jusqu'à la publication du marché (avec la Commune de Caudry et ses techniciens) – travail sur le tracé, la fréquence et les horaires**

- ❑ **Phase intermédiaire : l'année scolaire 2026-2027 faire un avenant au contrat actuel :**
  - ❑ Avec le nouveau gestionnaire, c'est-à-dire la CA2C
  - ❑ La mise en place de la grille tarifaire « régionale » et l'installation des terminaux de validation à bord du bus / terminaux d'édition de ticket unitaire
  - ❑ Éventuellement sur la base du nouveau tracé et des nouveaux horaires

- ❑ **Intégrer le TCC au futur marché DSP porté par l'Agglo**
  - Proposer le tracé et les horaires définis dans les prochaines pages
  - Proposer l'utilisation d'un véhicule de 22 places au plus – avec accès PMR

Moyen terme (rentrée scolaire 2026)

- ❑ **Prévoir une extension de la boucle aux communes voisines le jour de marché aux communes de Cattenières, Haucourt - non desservies par les lignes régulières.**

Portage et partenaires à mobiliser

Mise en œuvre : CA2C
Bénéficiaires : Habitants et visiteurs de Caudry
Partenaires : Commune (financeur et gestionnaire historique)

Budget et moyens humains

Humain	0,1 ETP
Fonctionnement	79 600 € (compensation de la ville de Caudry)

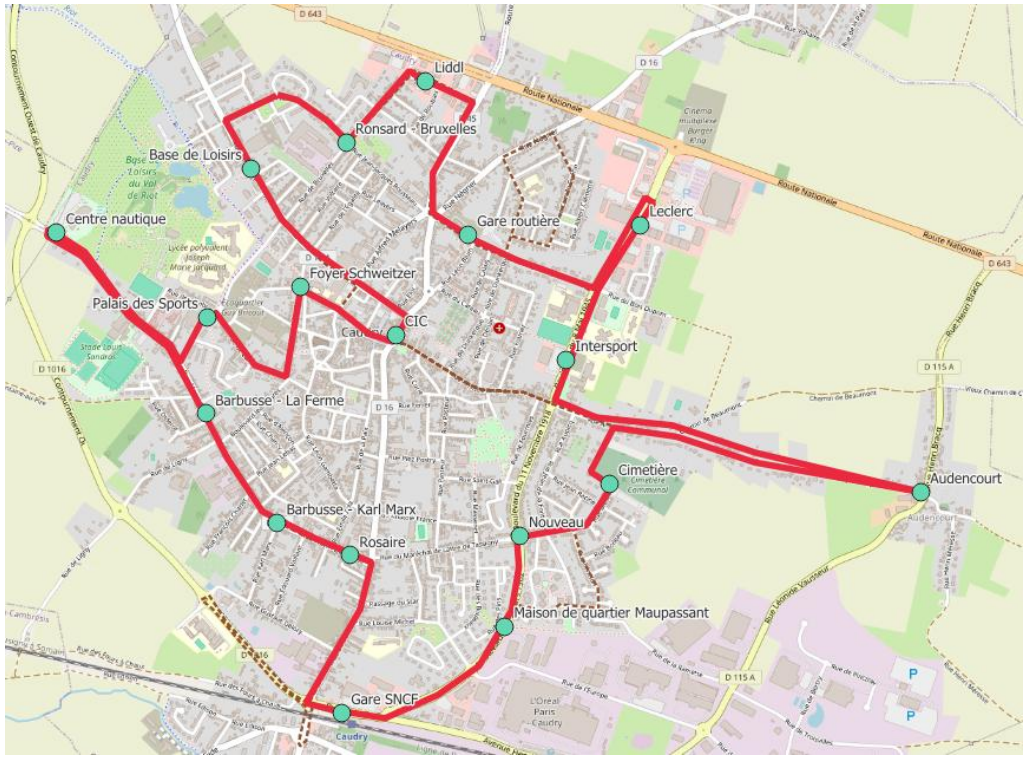
Indicateur de résultat	2027	2031	2034
Nombre de validation moyenne par course	6	8	12

Envoyé en préfecture le 15/12/2025
Reçu en préfecture le 15/12/2025
Publié le
ID : 059-200030633-20251211-2025_117-DE

Caractéristiques du futur TCC « idéal » :

- 13,6 km de long
- 18 arrêts
- 5 allers retours dans la journée (heures de départ : 9h, 11h, 13h, 15h, 17h)
- Départ suggéré depuis l'arrêt CIC en plein centre *(sur les conseils du chauffeur actuel)*
- Temps d'un passage : entre 20 minutes et 25 minutes *(pour permettre la montée des personnes âgées – selon retour du chauffeur actuel)*
- 1 seul parcours – effectué en aller-retour *(plus facile à approprier pour des nouveaux usagers)*
- Parcours quasi identique au TCC historique *(en pointillés marron sur la carte)*
- Tarification identique à celle du futur réseau CA2C
- Matériel roulant : petit gabarit (jusqu'à 25 places), accès PMR et espace pour mettre les courses

Nouveau tracé et nouveaux arrêts (ancien tracé en marron pointillé)



Envoyé en préfecture le 15/12/2025
Reçu en préfecture le 15/12/2025
Publié le
ID : 059-200030633-20251211-2025_117-DE

Contexte et objectifs de l'action

Aujourd'hui l'usage scolaire du réseau de la CA2C se confond encore avec le réseau « interurbain ». Il existe des lignes de renfort scolaire (numéro de la ligne + « S ») mais les scolaires ont avec leur carte Pass Pass l'accès à deux aller-retours sur le réseau global. Les bus du matin et du soir sont donc essentiellement occupés par des scolaires.

La présence d'un réseau scolaire dans le réseau « interurbain » perturbe à la fois l'analyse des données (pour faire évoluer les deux services), la qualité de service (le réseau interurbain dessert plus d'arrêts que seulement les établissements scolaires) et rend moins attractif le réseau interurbain aux heures de pointe (cars pleins de scolaires).

Détails de l'action

Court terme

- ❑ Séparer les lots de lignes interurbaines des lots scolaires
- ❑ Déléguer la gestion des abonnements scolaires au délégataire
- ❑ Le lot scolaire pourra être constitué :
  - Des lignes de renfort existantes ;
  - D'un (ou 2) départ le matin et d'un (ou 2) retour le soir sur chacune des lignes interurbaines (en fonction du taux de remplissage des lignes de renfort) – mais sur des lignes propres au scolaire (pas de desserte des arrêts non scolaires).
- ❑ Communiquer sur cette séparation qui va impacter les habitudes des usagers actuels

Moyen terme

- ❑ Réaliser une étude d'optimisation du réseau scolaire

Portage et partenaires à mobiliser

Mise en œuvre : CA2C
Bénéficiaires : Scolaires
Partenaires (relais d'informations) : Etablissements scolaires, Communes, délégataire

Budget et moyens humains

Humain	0,1 ETP
Fonctionnement	Entre 400 et 500 000 €*

Indicateur de résultat	2027	2031	2036
Fréquentation mensuelle moyenne réseau scolaire (nb validations)	27 000	37 000**	37 000
Vente « abonnement scolaire » réseau interurbain	100	300	600

* Hypothèse d'ajout de 2 A/R par ligne environ et des recettes potentielles entre 30 000 et 100 000 € de vente d'abonnement TC aux écoliers
**Actuel chiffre de 2024 avec un pic ponctuel à 48 000 en septembre / la fréquentation moyenne par jour sur le réseau scolaire est de 2 000 à 2 600 passages en fonction des mois

Envoyé en préfecture le 15/12/2025
Reçu en préfecture le 15/12/2025
Publié le
ID : 059-200030633-20251211-2025_117-DE

Contexte et objectifs de l'action

Le réseau actuel est issu d'un double héritage : l'héritage scolaire sous gestion Départementale, puis l'héritage Régional de lignes interurbaines éloignées des besoins locaux. Ces héritages se ressentent dans la fréquentation du réseau, les scolaires représentant presque 90% des validations. Lors de la phase stratégique de la présente étude, un réseau complètement refondé a été proposé. Ce dernier est présenté dans cette partie, et l'objectif serait de mesurer lors de la prochaine DSP quelles lignes pourraient évoluer dans le contrat suivant (à partir de 2034).

Détails de l'action

Court terme

- ❑ Suivre finement l'évolution de la demande sur le futur réseau
- ❑ À moyen terme, comprendre les « origines-destinations » des usagers via une enquête détaillée sur l'année 2032 (réalisée en interne ou sous-traitée)

Long terme (vers 2033 – 3 ans avant la fin de la future DSP)

- ❑ Sur la base de la proposition formulée ci-après, modifier le réseau hérité vers un réseau plus performant en fonction des observations recueillies dans l'enquête

Portage et partenaires à mobiliser

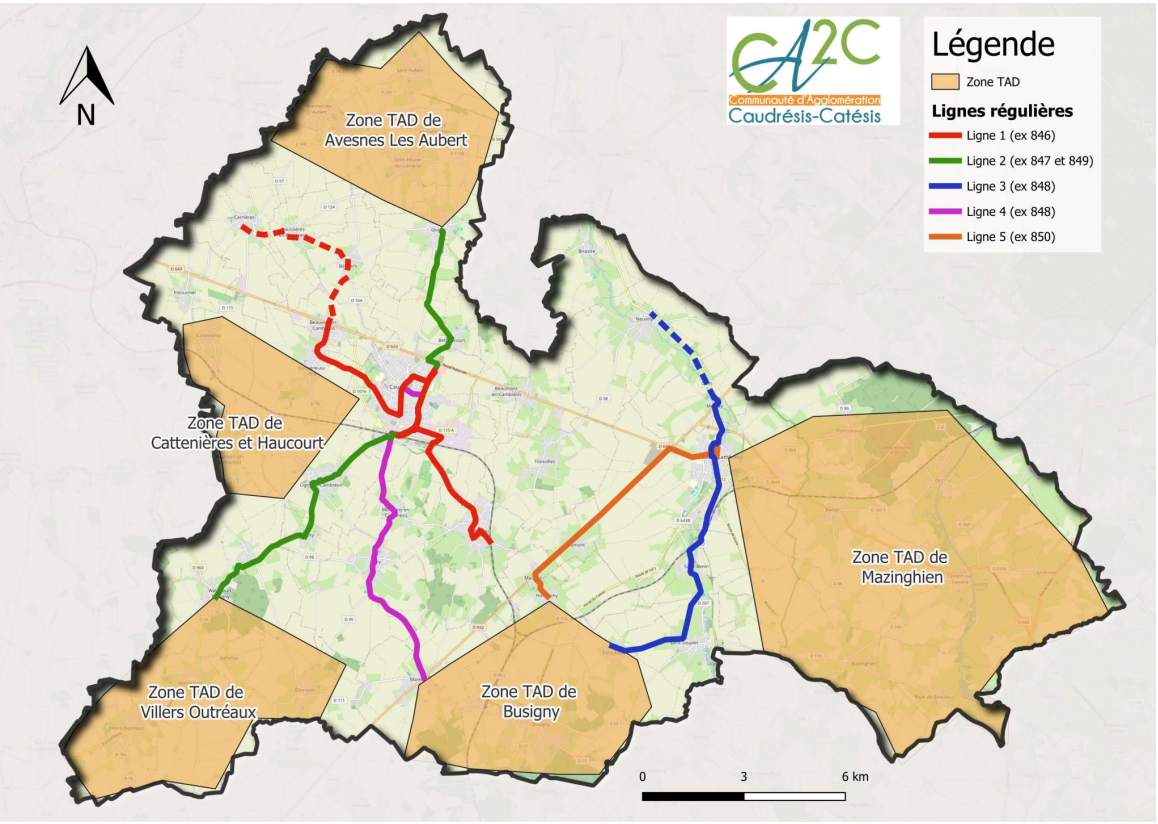
Mise en œuvre : CA2C
Bénéficiaires : Habitants et visiteurs de la CA2C
Partenaires : Région (financier), délégataire (données, retour d'expérience), usagers

Budget et moyens humains

Humain	0,1 ETP
Fonctionnement	3 M€ (basé sur les coûts actuels) / an + 30 000€ d'enquête usager (ponctuel) – 0 € si réalisée en interne

Indicateur de résultat	2027	2032	2036
Suivi détaillé de la fréquentation annuelle	Tous les ans	Tous les ans	Tous les ans
Enquête « origine-destination »	-	1	-

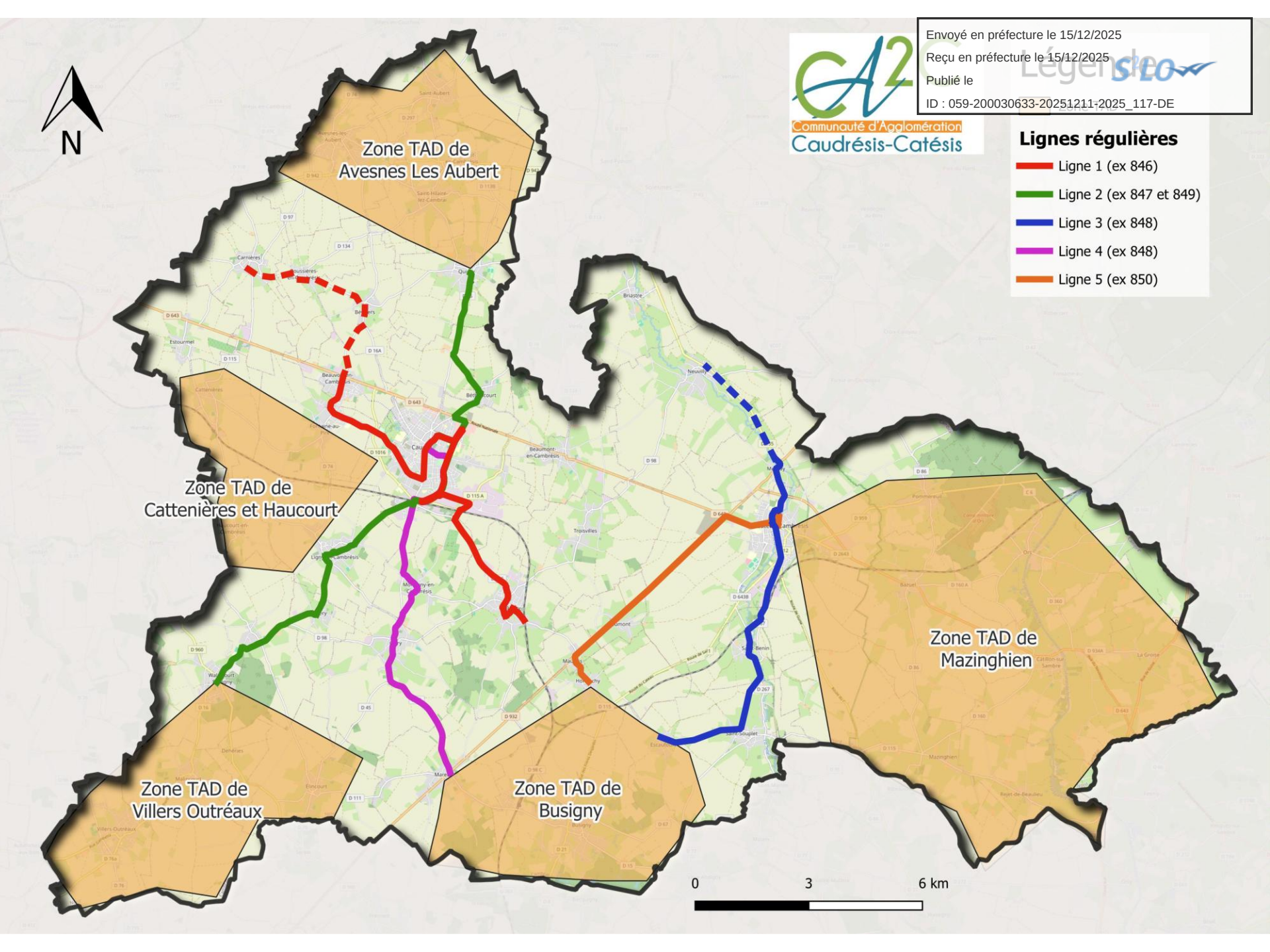
Envoyé en préfecture le 15/12/2025
Reçu en préfecture le 15/12/2025
Publié le
ID : 059-200030633-20251211-2025_117-DE



Caractéristiques principales d'un réseau utilitaire « performant » :

- Réseau centré sur les deux pôles principaux par des lignes régulières (Caudry/Le Cateau)
- Le troisième pôle (Avesnes) desservi par un TAD
- 4 zones de TAD complémentaires (bout de ligne ou zone rurale)
- Réduction du nombre d'arrêts (maximum 10 pour la ligne 1 ci-contre et 6 à 8 pour les autres)
- Temps de trajet plus court donc baisse de dépenses qui peuvent être réinvesties dans l'augmentation de la fréquence
- L'augmentation de la fréquence et la réduction du temps de parcours rend le réseau plus attractif
- De plus, ce réseau s'interface avec la navette de Caudry – donc les tracés dans Caudry peuvent aussi être « allégés » de certains arrêts
- Important de maintenir une forte communication auprès des publics cibles

Envoyé en préfecture le 15/12/2025
Reçu en préfecture le 15/12/2025
Publié le
ID : 059-200030633-20251211-2025_117-DE



Envoyé en préfecture le 15/12/2025
Reçu en préfecture le 15/12/2025
Publié le
ID : 059-200030633-20251211-2025_117-DE

Esquisse d'un chiffrage du gain de temps théorique sur un réseau « performant »

- Concentration des lignes sur les deux pôles (Caudry et le Cateau) – induisant une réduction de 50% de la longueur desservie
- Réduction importante du nombre d'arrêt du réseau (dont la zone de chalandise est renforcée grâce à l'intermodalité vélo/trottinette) – jusqu'à -77% du nombre d'arrêts
- Le calcul de la durée du temps de trajet est une composante à la fois de la longueur de ligne et du nombre d'arrêt requis (en considérant que le car s'arrête à chaque arrêt – donc dans le cas d'une fréquentation importante) – Réduction de 50% du temps de parcours

Référence ligne	Longueur de ligne	Nombre d'arrêts	Durée estimée (minute)
Ligne 1	15	7	28
Extension ligne 1	*7*	*3*	*13*
Ligne 2	17	8	32
Ligne 3	10	4	18
Extension ligne 3	*3*	*1*	*5*
Ligne 4	12	6	23
Ligne 5	8,5	4	16
Total avec extension	72,5	33	135
Total sans extensions	62,5	29	117
Total ancien réseau	133	125	265
Différence nouveau réseau avec extension	-53%	-77%	-56%
Différence nouveau réseau avec extension	-45%	-74%	-49%

Hypothèse pour la durée : 20 sec / arrêts et 35 km/h de vitesse moyenne

Envoyé en préfecture le 15/12/2025
Reçu en préfecture le 15/12/2025
Publié le
ID : 059-200030633-20251211-2025_117-DE

Que regarder dans l'enquête pour valider ou non le tracé futur ?

1. **Les origine-destinations détaillées**
   Cette information permet essentiellement de valider le type des futures lignes. Si par exemple aucun passager ne fait le trajet Avesnes – Villers-Outréaux la ligne n'a pas forcément besoin de faire le trajet de bout-en-bout. Pareillement, si seuls les scolaires utilisent le service d'Avesnes à Caudry, il n'est pas nécessaire de maintenir la ligne régulière entre Avesnes et Caudry.
   Pour cela il est important de connaître sur chaque ligne quels sont les trajets effectivement réalisés. Si les données de validation permettent certainement de connaître les arrêts où montent les passagers il est plus difficile de savoir où ils descendent – donc cette information devra être mesurée dans les bus (par questionnaire ou vérification visuelle).
   L'analyse des origine-destinations permettra aussi de savoir quels arrêts sont réellement utilisés et lesquels ne sont pas nécessaires.

2. **Les besoins horaires**
   Une enquête auprès des usagers (ou des futures cibles) permettra d'identifier ces besoins (soit en remplacement d'horaires actuels – s'ils ont peu de fréquentation – soit par l'ajout d'un nouvel horaire).

3. **Les besoins d'extension**
   Sur le tracé proposé, deux extensions par rapport au réseau actuel apparaissent : une vers Beauvois en Cambrésis jusqu'à Carnières, l'autre vers Neuvilly. Des enquêtes auprès des habitants de chacun de ces villages pourront compléter l'analyse.

4. **Identifier les « types » d'usager**
   Notamment distinguer les usagers dont la mobilité est réduite : ces usagers ne pourront pas forcément continuer à utiliser le service si des arrêts viennent à disparaître. Ce type d'usager est à suivre de près. Cela concerne autant les personnes en fauteuil roulant que des personnes ayant des difficultés à marcher.

5. **La compatibilité du TAD avec les usages actuels**
   Par exemple sur le secteur d'Avesnes, se pose la question de savoir si les usagers actuels utilisent la ligne 849 pour se rendre sur Caudry ou sur Avesnes – dans le dernier cas, un TAD serait peut-être plus pertinent pour les habitants du secteur (ou si les déplacements vers Caudry depuis Avesnes sont très ponctuels). Cette analyse doit être réalisée pour chaque secteur.

Envoyé en préfecture le 15/12/2025
Reçu en préfecture le 15/12/2025
Publié le
ID : 059-200030633-20251211-2025_117-DE

Communauté d'Agglomération Caudrésis-Catésis

Réalisation d'une étude prospective sur les besoins en transport en commun

Phase 4 : Solution définitive

- Introduction
- Politique de financement et synthèse des coûts
- Axe 1 : Faire évoluer le réseau de transport actuel et l'infrastructure associée
- **Axe 2 : Accompagner les usagers à la prise en main du réseau et services annexes**
- Axe 3 : Gestion et suivi de la DSP

BL évolution

Envoyé en préfecture le 15/12/2025
Reçu en préfecture le 15/12/2025
Publié le
ID : 059-200030633-20251211-2025_117-DE

Contexte et objectifs de l'action

Un des objectifs du futur réseau est de devenir attractif et d'attirer un nouveau public. Ainsi, la lisibilité et la facilité d'utilisation du réseau permettra à des usagers éloignés du service de transport actuel de s'approprier plus facilement l'offre.

L'amélioration de la lisibilité passera par 3 échelles :

- Macro : refonte du nom des lignes de 1 à 5 pour le réseau interurbain (assortie d'un S pour les lignes scolaires) et la navette (pour l'ancien bus TCC) ;
- Méso : à l'échelle des cars, la nouvelle marque de mobilité de la CA2C sera affichée (éventuellement sur les arrêts aussi) pour unifier le service ;
- Micro : à l'échelle des arrêts avec des fiches horaires faciles à comprendre et à prendre en main.

Détails de l'action

Court terme

- ❑ Modifier le nom des lignes dans le futur DCE
- ❑ Préparer des impressions du nouveau visuel du réseau à déployer ensuite sur le matériel roulant, les arrêts, etc…
- ❑ Donner de l'importance à la lisibilité des horaires dans le DCE de la DSP

Portage et partenaires à mobiliser

Mise en œuvre : CA2C
Bénéficiaires : Usagers du service TC
Partenaires : futur délégataire (affichage fiches horaires, Région (financier)

Budget et moyens humains

Humain	0,1 ETP
Fonctionnement	-
Investissement	15 000€ (impression des visuels) à CT 10 000€ à MT (si besoin)

Indicateur de résultat	2027
Nombre de fiche horaires actualisées	100%
Matériel roulant floqué	100%

Envoyé en préfecture le 15/12/2025
Reçu en préfecture le 15/12/2025
Publié le
ID : 059-200030633-20251211-2025_117-DE

L'héritage du réseau régional s'est fait aussi en transmettant les numéros de ligne associé à un très large réseau, et donc des numéros à 3 chiffres. En « rapprochant » institutionnellement le réseau des usagers (de la Région à l'Agglo), une occasion se présente de simplifier la numérotation.

Bien que cela peut créer un peu de confusion pour les usagers habitués au début de la transition, une renumérotation des lignes offre aussi l'avantage de faciliter l'appropriation du réseau de la CA2C par des novices, par des futurs usagers.

La première année, il serait possible de continuer à afficher l'ancien numéro de ligne sur les panneaux des horaires, sur les cars etc… pour faciliter la transition.

Les couleurs des différentes lignes peuvent être conservées.

L'ancien TCC pourra aussi être renommé « Navette ».

Ci-dessous, le logo développé par l'Agglo pour son service de mobilité est présenté.

Ancienne ligne	Nouvelle ligne
846 et 846S	1 et 1S
847 et 847S	2 et 2S
848 et 848S	3 et 3S
849 et 849S	4 et 4S
850 et 850S	TAD Mazinghien et 5S
TCC	Navette

Communauté d'Agglomération Caudrésis-Catésis MOBILITÉ

Logo du futur service de mobilité

Envoyé en préfecture le 15/12/2025
Reçu en préfecture le 15/12/2025
Publié le
ID : 059-200030633-20251211-2025_117-DE

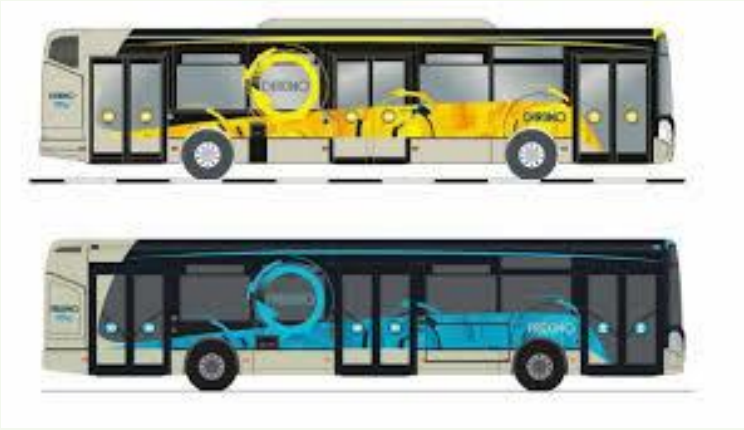
Exemple du SMMAG – Syndicat Mixte des Mobilités de l'Agglomération Grenobloise

Le SMMAG a développé plusieurs outils « marketing » pour rendre son offre lisible.
Ce dernier opère différents services divers et variés :

- **Un réseau de transport urbain et interurbain** : avec différents niveaux de services, notamment un réseau « Chrono » pour les Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) – qui se distinguent des autres bus du réseau ;
- Des **services covoiturage** : là aussi, trois niveaux de services sont proposés avec des logos associés : covoit' Lignes +, covoit' RDV et covoit' Pouce ;
- Des **services vélos** : composé de stationnements vélo sécurisés et d'un service de location ;
- Un service aux « employeurs » : d'accompagnement au changement de pratiques de mobilité.

Cela s'appuie notamment sur la mise en graphisme de la marque « M »
- déclinée pour chacun des services (voir logos ci-dessous).
La marque se retrouve ensuite sur les différentes infrastructures des services (voir diapo suivante).





Envoyé en préfecture le 15/12/2025
Reçu en préfecture le 15/12/2025
Publié le
ID : 059-200030633-20251211-2025_117-DE

Exemple du SMMAG – Syndicat Mixte des Mobilités de l'Agglomération Grenobloise







Le logo du service mobilité de la CA2C pourrait donc aussi être affiché sur les cars du réseau, discrètement sur les totems/abris et aussi sur les consignes sécurisées.

Exemple d'un logo de la future marque « M » du réseau de la CA2C



Envoyé en préfecture le 15/12/2025
Reçu en préfecture le 15/12/2025
Publié le
ID : 059-200030633-20251211-2025_117-DE

Modifications sur le fond des horaires : Essayer d'uniformiser au maximum les horaires par ligne

Sur le réseau de la CA2C, la fréquence de chaque ligne est plutôt moyenne (4 à 8 aller-retours/jour) – les horaires proposent une desserte toutes les heures environ en pointe (début de matinée et fin d'après midi). Sur les quelques horaires proposés il y a une légère cohérence d'une heure à l'autre (horaire des minutes concordant) mais qui pourrait être renforcé (sans être obligatoire dans la clause de DSP). Si l'on regarde par exemple les horaires de la 806 ci-dessous, il pourrait être décidé d'aligner les horaires du matin à l'arrêt gare routière à 5 minutes : 6h05, 7h05, 8h05, 9h05 et l'après midi à 10 minutes. Dans le cas où ce ne serait pas possible, nous proposons d'avoir « exceptionnellement » des horaires plus tardifs que ceux choisis comme norme – par exemple d'avoir un horaire à 17h15 au lieu de 17h10, comme ça il n'est pas possible de rater son bus si l'usager a retenu que l'horaire était à 10 minutes.

Il est clair que la contrainte horaire est dépendante des conditions de circulation, du temps de trajet « structurel » et temps de repos des chauffeurs, des anciens objectifs du réseau hérité (à savoir la desserte scolaire) et de l'intermodalité. **Cependant, avec la séparation du réseau scolaire il est possible de donner moins de poids à la contrainte horaire imposée par les scolaires**.

L'objectif de la modification du fond des horaires reste de faciliter la mémorisation des futurs usagers des transports en commun. Les fiches horaires sont bien pratiques, mais c'est encore mieux si les horaires sont faciles à mémoriser.

Modifications sur la forme des horaires

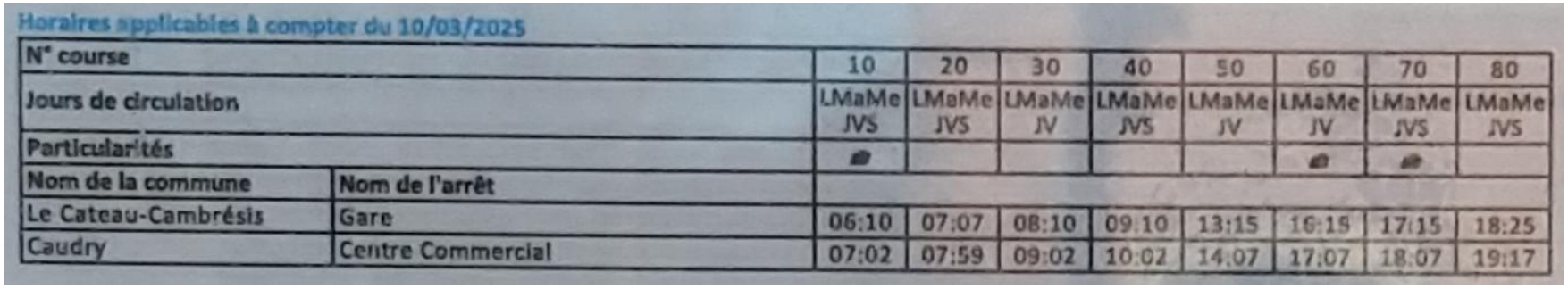
Parmi les publics cibles du futur réseau, les personnes âgées ont été identifiées. Or, les horaires affichés actuellement sont imprimé avec des polices très petites, et peuvent donc être difficiles à lire pour des personnes « malvoyantes ».

Par ailleurs, **les tableaux d'horaires sont difficiles à décrypter** pour une personne novice dans les transports en commun – ces tableaux comprennent de nombreuses exceptions (les différents jours de la semaine, les périodes scolaires ou non, les arrêts handicapés). Il peut être plus lisible de réaliser un tableau par cas. Il y a généralement trois cas intéressants : la semaine « classique », la semaine en période de vacances scolaires, le samedi.

Si le réseau scolaire est « entièrement » séparé du réseau interurbain, il ne devrait pas y avoir de différences d'horaire entre semaine « classique » et vacances scolaires.

Envoyé en préfecture le 15/12/2025
Reçu en préfecture le 15/12/2025
Publié le
ID : 059-200030633-20251211-2025_117-DE

Illustration du principe d'affichage d'horaires par période



Horaires applicables à compter du 10/03/2025

N° course		10	20	30	40	50	60	70	80
Jours de circulation		LMaMe JVS	LMaMe JVS	LMaMe JV	LMaMe JVS	LMaMe JV	LMaMe JV	LMaMe JVS	LMaMe JVS
Particularités									
Nom de la commune	Nom de l'arrêt								
Le Cateau-Cambrésis	Gare	06:10	07:07	08:10	09:10	13:15	16:15	17:15	18:25
Caudry	Centre Commercial	07:02	07:59	09:02	10:02	14:07	17:07	18:07	19:17

Du lundi au vendredi	1	2	3	4	5	6	7	8
Le Cateau Gare	6h10	7h07	8h10	9h10	13h15	16h15	17h15	18h25
Caudry Centre commercial	7h02	7h59	9h02	10h02	14h07	17h07	18h07	19h17

Samedi	1	2	3	4	5
Le Cateau Gare	6h10	7h07	9h10	17h15	18h25
Caudry Centre commercial	7h02	7h59	10h02	18h07	19h17

Envoyé en préfecture le 15/12/2025
Reçu en préfecture le 15/12/2025
Publié le
ID : 059-200030633-20251211-2025_117-DE

Exemples d'horaires sur un réseau

SEMAINE – les horaires indiqués peuvent varier en fonction des aléas de la circulation

Gendarmerie	**05 24**	**05 44**	**06 04**	**06 21**	**06 37**	**06 50**	**07 00**	**07 10**	**07 20**	**07 30**
Auguste Delaune	05 30	05 50	06 10	06 27	06 43	06 56	07 06	07 16	07 26	07 36
Verlaine	05 38	05 58	06 18	06 35	06 51	07 04	07 16	07 26	07 37	07 48
Gustave Rivet	05 45	06 05	06 25	06 42	06 59	07 13	07 25	07 35	07 47	07 58
Verdun - Préfecture	05 50	06 10	06 30	06 47	07 04	07 19	07 31	07 42	07 54	08 05
Bon Pasteur	05 57	06 17	06 37	06 54	07 12	07 27	07 39	07 50	08 02	08 14
Potié	06 00	06 20	06 40	06 57	07 15	07 30	07 42	07 53	08 05	08 17
Les Alloves	**06 04**	**06 24**	**06 44**	**07 01**	**07 19**	**07 34**	**07 46**	**07 57**	**08 09**	**08 21**

SEMAINE EN VACANCES SCOLAIRES

Gendarmerie	**05 24**	**05 40**	**06 00**	**06 20**	**06 40**	**06 55**
Auguste Delaune	05 29	05 45	06 05	06 25	06 45	07 00
Verlaine	05 40	05 56	06 16	06 36	06 56	07 12
Gustave Rivet	05 47	06 03	06 24	06 44	07 04	07 20
Verdun - Préfecture	05 51	06 07	06 28	06 48	07 08	07 25
Bon Pasteur	05 58	06 14	06 35	06 56	07 16	07 33
Potié	06 01	06 17	06 38	06 59	07 19	07 37
Les Alloves	**06 04**	**06 20**	**06 41**	**07 02**	**07 22**	**07 40**

SAMEDIS ET À CERTAINES DATES

Gendarmerie	**05 27**	**05 51**	**06 13**	**06 33**	**06 57**	**07 15**	**07 34**
Auguste Delaune	05 32	05 56	06 18	06 38	07 02	07 20	07 39
Verlaine	05 39	06 03	06 25	06 46	07 10	07 29	07 48
Gustave Rivet	05 46	06 10	06 32	06 53	07 17	07 36	07 56
Verdun - Préfecture	05 50	06 14	06 36	06 57	07 21	07 41	08 01
Bon Pasteur	05 57	06 21	06 43	07 04	07 28	07 48	08 08
Potié	05 59	06 23	06 46	07 07	07 31	07 51	08 11
Les Alloves	**06 02**	**06 26**	**06 49**	**07 10**	**07 34**	**07 54**	**08 14**

Envoyé en préfecture le 15/12/2025
Reçu en préfecture le 15/12/2025
Publié le
ID : 059-200030633-20251211-2025_117-DE

Contexte et objectifs de l'action

La phase de diagnostic a permis d'identifier plusieurs publics cibles de ce futur réseau de mobilité en différenciant un public captif, du reste des habitants. La communication réalisée par la CA2C devra donc prendre en compte la diversité des profils des futurs usagers : les publics captifs (enfants, adolescents, adultes non motorisés etc…) comme le reste des habitants (actifs, seniors indépendants, autres usagers de la voiture etc…). Les employeurs seront des partenaires clés lors de cette phase de communication.

Détails de l'action

Court terme

- ❑ **Mobiliser les employeurs locaux dans la communication autour des nouvelles offres**
  - Les entreprises sont génératrices de déplacements et concentrent de nombreux flux, elles seront des relais clés pour l'utilisation des nouveaux services
  - Contacter individuellement les plus grosses entreprises du territoire pour leur présenter les nouveautés de offres de transport mises en place
- ❑ **Adopter des stratégies de communication adaptées à chaque public cible identifié** *(voir le retour d'expérience d'une collectivité inspirante ci-après et les étapes proposées pour la CA2C)*
- ❑ **Réaliser un calendrier de communication en lien avec les grands événements nationaux ou locaux :** Semaine Européenne de la Mobilité et journée du Transport Public (généralement organisés en septembre), événements de la collectivité etc…

Portage et partenaires à mobiliser

Mise en œuvre : CA2C, Service communication
Bénéficiaires : Tous les habitants
Partenaires : Employeurs, associations et autres relais locaux

Budget et moyens humains

Financier et Humain	30 000€ pour la communication et les supports (à CT) 15 000 € support (à MT) Coût humain et financier à définir 0,1 ETP

Indicateur de résultat	2027	2031	2034
Nombres d'opérations de communication réalisées	2	1	1

Envoyé en préfecture le 15/12/2025
Reçu en préfecture le 15/12/2025
Publié le
ID : 059-200030633-20251211-2025_117-DE

Détails de l'action

Mémo des différentes actions de communication à lancer pour la CA2C

Système global :

- ✓ Communication générale expliquant que la CA2C **reprend la gestion des Transports et Commun** sur son territoire, en expliquant les implications de cette prise de compétence
- ✓ Communication sur le **changement de nom des lignes** dans une optique de simplification de l'expérience usager
- ✓ Communication sur la **séparation du réseau scolaire et du réseau « urbain »** sur la tarification : communication aux parents de la nécessité de payer un abonnement s'ils souhaitent permettre à leur enfant d'utiliser des bus en dehors des horaires scolaires (100€)
- ✓ Communication sur le **renouvellement de la gare routière de Caudry** et les futurs aménagements envisagés
- ✓ Communication sur le **renouvellement du mobilier** du réseau et du **déploiement de stationnement vélo** pour faciliter l'intermodalité

Expérimentations locales :

- ✓ Communication spécifique sur Caudry (notamment à la gare SNCF) pour informer de **l'intégration de la navette de Caudry au projet**, avec sa tarification associée et donner la possibilité à la Commune de Caudry de communiquer en amont aux usagers de la navette des futures modalités (communication spécifique aux usagers actuels)
- ✓ Communication locale sur le secteur Mazinghien sur **l'expérimentation d'un TAD** en remplacement de l'offre actuelle
- ✓ Communication locale le long de la ligne 1 sur **l'expérimentation d'un bus en soirée**

Communauté d'Agglomération Caudrésis-Catésis MOBILITÉ

Envoyé en préfecture le 15/12/2025
Reçu en préfecture le 15/12/2025
Publié le
ID : 059-200030633-20251211-2025_117-DE

Détails de l'action

Publics captifs	Contenu de la communication
Enfants / adolescents : non-détenteurs du permis/BSSR – usagers principaux des transports de la CA2C aujourd'hui Cibles de la communication : parents (via les établissements scolaires)	Expliquer la différence de tarification entre transports scolaires et le reste du réseau
Ménages pauvres (via les CCAS) : emploi faiblement rémunéré, personne en recherche d'emploi, familles nombreuses à faible salaire	Proposer un tarif adapté à ces publics, en proposant des tarifs dépendants des revenus
Personnes âgées dépendantes, qui ne sont plus en capacité de conduire	Communication sur le confort d'usage (supports physiques de communication type flyers, affiches, sacs à pains etc…)
Adulte sans permis (via les écoles de conduite, Pôle Emploi) de voiture (jeunes adultes souvent)	Communication sur l'existence du service, ciblée sur des profils types de jeunes.

Autres publics (si service attractif)	Type de communication
Parents d'élèves qui accompagnent leurs enfants aux activités extra-scolaires	Communication sur la sécurité et fiabilité du service
Ménages aux revenus moyens, pour qui des transports en commun qualitatifs représentent une alternative moins chère et tout aussi fiable	Communication sur la qualité du service et sur le coût
Personnes âgées indépendantes	Communication sur la facilité d'accès au service, le confort usager et le coût
Actifs en emploi (via les principaux employeurs)	Communication sur la qualité du service / augmentation de la fréquence

Envoyé en préfecture le 15/12/2025
Reçu en préfecture le 15/12/2025
Publié le
ID : 059-200030633-20251211-2025_117-DE

Exemples d'un territoire inspirant : La CC des Portes Euréliennes Ile-de-France

La CC des Portes Euréliennes Ile-de-France a mis en place en 2024 un service de transport à la demande destiné à tous les habitants du territoire et en particulier à des publics éloignés des mobilités. Le nouveau service a été immédiatement un succès grâce à leur campagne et stratégie de communication efficace, adaptées aux différents publics cibles. En voici le contenu :

Supports utilisés pour la communication :

- Flyers et affiches
- Sacs à pains, sacs à pharmacie
- Campagne radio locale
- Réseaux sociaux et site internet de la CC
- Article dans le journal de la CC
- Inauguration relayée dans le journal local
- Porte-clefs jetons de caddie et sacs en coton
- Carte de « visite » du TAD : numéro, QR code et site internet

Stratégie de communication :

Envois massifs	• Envoi postal et en ligne aux mairies, lieux publics, lieux de santé, magasins/commerçants (flyers, affiches, cartes, communiqué de presse pour les mairies)
Sacs à Pain	• Campagnes de 10 à 15 jours, en maximisant le nombre de boulangeries
Sacs à pharmacie	• Campagne réalisée sur 3 semaines
Campagne radio	• Réalisée sur 15 jours, pour annoncer une évolution ou la nouveauté du service, trouver des mots clefs en fonction de la population visée
Messages sur les réseaux sociaux, site internet	• Trouver les mots clefs pour viser la population souhaitée
Distribution et tractages	• Distribution de goodies lors d'événements de la CCPEIF • Tractage aux abords des marchés







Flyers et affiches distribués aux communes et aux services à la population (centres de loisirs, piscines, aérodrome etc…)

Envoyé en préfecture le 15/12/2025
Reçu en préfecture le 15/12/2025
Publié le
ID : 059-200030633-20251211-2025_117-DE

Relais de diffusion de la communication

Relais « sociaux »

- ✓ Le **CCAS** accompagne des personnes en situation de handicap, de précarité ou âgées. Ces personnes font partis du public captif auquel les services de transport en commun sont utiles. Ce partenaire doit avoir toutes les informations concernant son public (tarif des abonnements, documents nécessaires à monter un dossier, etc…). Le CCAS peut aussi être un relais des campagnes de communication lorsque celles-ci concernent son public.
- ✓ Les personnes en recherche d'emploi ont parfois des difficultés à se déplacer, les agences **France Travail** doivent aussi bien connaître l'offre de transport en commun. En plus des supports d'informations sur le réseau ou la tarification propre aux demandeurs d'emploi, France Travail peut aussi être un relais des campagnes d'informations concernant ce public.

Relais institutionnels

- ✓ **Etablissements scolaires** qui peuvent jouer le rôle de relais auprès des parents d'élève.
- ✓ **Les Communes du territoire** : pour transmettre les informations directement à leurs administrés / pour relayer des campagnes portées par la CA2C ou le délégataire.
- ✓ La **CAC / Région** pour l'information multimodale depuis leurs réseaux vers celui de la CA2C.

Employeurs

- ✓ Les **principaux employeurs** du territoire (en nombre de salariés) sont répertoriés ci-après.

Les sites desservis par le réseau de la CA2C sont des cibles prioritaires pour la communication à destination des actifs.

Employeur	Nb salariés
L'Oréal	500
CH du Cateau Cambrésis	485
Commune de Caudry	250
- Caudry : Manpower France, Dentelle Sophie Hallette, NSI 2 - Le Cateau : Site d'app. Des Silicones, Tremois	150
CA2C	70

Envoyé en préfecture le 15/12/2025
Reçu en préfecture le 15/12/2025
Publié le
ID : 059-200030633-20251211-2025_117-DE

Contexte et objectifs de l'action

Pour encourager l'utilisation du nouveau réseau, des offres d'essais peuvent être proposées à plusieurs moments forts. Ces offres auront pour objectif d'acculturer les habitants à l'utilisation du réseau et de démontrer sa fiabilité. Des offres spéciales peuvent être proposées à destination de publics spécifiques en fonction de la stratégie définie par la CA2C.

Détails de l'action

Moyen terme

- ❑ Pour le **premier mois de mise en place de la nouvelle offre, proposer une gratuité** à tous les usagers (sur le modèle de la Métropole du Mans)
  - ✓ Le mois de septembre serait une période particulièrement pertinente pour proposer cette gratuité, car la rentrée est également l'occasion de mettre en place de nouvelles habitudes de déplacements
- ❑ **D'autres périodes de gratuité** peuvent être proposées aux usagers : à l'occasion de la semaine de la mobilité, lors d'une journée particulière, d'un événement important de la CA2C ou d'une fête culturelle ou historique.
- ❑ **Des publics spécifiques** pourraient faire l'objet de gratuités ponctuelles : personnes âgées, actifs, jeunes etc…
- ❑ Proposer une **gratuité spécifique pour les agents de la CA2C / des communes** sur une période donnée (ex : octobre)

Portage et partenaires à mobiliser

Mise en œuvre : CA2C
Bénéficiaires : Tous les habitants de la CA2C
Partenaires :

Budget et moyens humains

Financier et Humain	**Coût** : Offre de rentrée : coûts de fonctionnement du réseau pour un mois

Indicateur de résultat	2027	2031	2035
Fréquentation sur le nouveau réseau	+10% chaque année	+10% chaque année	+10% chaque année

Exemple de mise en œuvre d'une gratuité sur la Métropole du Mans

En septembre, le réseau illyGO en accès libre !

Le Pôle métropolitain Mobilités Le Mans-Sarthe vous propose de tester les cars-navettes illyGO avec l'opération : "En septembre, le réseau illyGO en accès libre !".

Une belle opportunité pour s'essayer à de nouveaux modes de déplacement et changer ses habitudes dès la rentrée.

Vous êtes intéressé ? Rendez-vous sur illygo.fr et jechangedemode.fr !



Envoyé en préfecture le 15/12/2025
Reçu en préfecture le 15/12/2025
Publié le
ID : 059-200030633-20251211-2025_117-DE

Contexte et objectifs de l'action

En complément à l'offre de transport en commun, il est judicieux de proposer des services additionnels, qui vont venir renforcer l'attractivité du système dans sa globalité. Dans ces fiches actions, nous vous proposons d'en approfondir deux :

- La mise à disposition d'une flotte de Vélos à Location Longue Durée
- Le développement du covoiturage

Détails de l'action

Court terme

Vélos location longue durée

❑ Réaliser un premier achat de 20 vélos électriques pour les proposer à la location sur le territoire
- ✓ Proposer un service de location d'une durée à définir entre 3 semaines et 8 semaines
- ✓ Communiquer sur le service
- ✓ Proposer des vélos uniquement sur les communes de Caudry (15 vélos) et Le Cateau (5 vélos)

Développement du covoiturage

❑ Choisir une plateforme sur laquelle communiquer pour la mise en lien
- ✓ Plateforme régionale ou autre plateforme privée

❑ Valoriser les aires de covoiturages existantes et étudier la création de nouvelles aires
- ✓ Aménager un espace dédié au covoiturage au niveau des gares
- ✓ Possible d'aménager un espace de covoiturage test en dehors de Caudry/du Cateau en intermodalité avec le réseau de TC

Portage et partenaires à mobiliser

Mise en œuvre : CA2C, Département
Bénéficiaires : Tous les habitants de la CA2C
Partenaires : Région, vélociste local pour la maintenance (ou formation des agents techniques en interne)

Budget et moyens humains

Financier et Humain	Vélo : • CT : 30 000€ investissement et 6 000€ fonctionnement/an • MT : 60 000€ investissement et 18 000 € fonctionnement/an Covoiturage : • MT : 50 000€ investissement d'aménagement de 5 petites aires
Total	Investissement : 30 k€ à CT / 110 k€ MT Fonctionnement : 6 k€ à CT/ 18 k€ à MT

Indicateur de résultat	2027	2031	2035
Nombre de location de vélos par an	20	50	70

Envoyé en préfecture le 15/12/2025
Reçu en préfecture le 15/12/2025
Publié le
ID : 059-200030633-20251211-2025_117-DE

Vélos location Longue Durée

Le Vélo location longue durée, c'est quoi ?

D'après la délibération de validation des conditions générales d'expérimentation de 2021, ce service vise à « faire tester un mode alternatif à la voiture dans les trajets du quotidien pour inciter au changement de comportement et, in fine, susciter l'intérêt de l'usager de s'équiper » d'un ou de vélos.

Il a pour objectif de convaincre des intérêts du VAE, quelles que soient les caractéristiques communales (notamment rurales à l'habitat plus diffus). Le service est destiné plutôt à des usagers réguliers voire quotidiens (déplacements domicile-travail) qui veulent un VAE fiable et « personnel » et qui hésitent à acheter leur propre VAE

Exploitation du service

L'exploitation d'un tel service de mobilité s'organise autour des actions suivantes :

- ✓ **Communication sur le service**, sur internet, dans la presse locale ou auprès des entreprises du territoire pour faire connaître le service et encourager à la pratique du vélo
- ✓ **Animation du service (**évènement inaugural, essai du service, fête du vélo, …)
- ✓ **Gestion des demandes de location** et d'une liste d'attente pour attribuer les vélos lorsque la demande dépasse l'offre
- ✓ **Réalisation de la maintenance** des vélos, en propre ou confiée par contrat annuel à une association locale, voire à un prestataire privé dans le cas d'un budget dédié.

Communément, un titulaire de marché ou la collectivité assure **la gestion du service client et le suivi d'exploitation**, et un prestataire local assure en sous-traitance la **maintenance technique** et la remise / le retour des vélos entre chaque contrat de location.

Ressource : Boîte à outils « Mobilité en zones peu denses », CEREMA

Envoyé en préfecture le 15/12/2025
Reçu en préfecture le 15/12/2025
Publié le
ID : 059-200030633-20251211-2025_117-DE

Comparaison du dimensionnement de services de Vélo location longue

Collectivités	Population (2022)	Nom du service VLD	Opérateur	Nombre de vélos	1 vélo pour … habitants
Communauté de communes de Millau Grands Causses (12/48)	29 374	Vélicausses	Inconnu	40	734
Communauté d'agglomération Pays Foix-Varilhes (09)	32 542	L'agglo-vélo	Maison des Mobilités (en régie)	51	638
Mayenne Communauté (53)	36 612	Pas de nom	Au Grand Bi	90	407
Communauté d'agglomération Concarneau Cornouaille Agglomération (29)	52 012	Coralie Vélos	Idéabus (en régie)	43	1210
Fougères Agglomération (35)	56 226	Les Vélos Surf	Transdev Fougères	110	511
Clisson Sèvre et Maine Agglo (44)	57 167	Vélila	HeoH (en régie)	80	715
Communauté d'agglomération Grand Lac (73)	79 849	Vélodéa	Agence Ecomobilité (en régie)	380	210

La moyenne des services de vélos à location longue durée de ces EPCI est de 1 vélo pour 657 habitants. Pour atteindre cette moyenne, le parc de la **CA2C devrait compter une centaine de vélos au total**. Cela coïncide avec les évaluations réalisées par le CEREMA qui révèlent qu'un ratio d'environ 10 vélos pour 10 000 habitants s'avère convenable au lancement du service, mais que le bon équilibre s'élève souvent à 20 vélos pour 10 000 habitants. Nous proposons de commencer avec l'achat d'une vingtaine de vélos électriques, et d'ajuster l'offre en fonction du succès de la démarche.

A titre informatif, 40% des services de location longue durée de vélos en France ont une liste d'attente.

Envoyé en préfecture le 15/12/2025
Reçu en préfecture le 15/12/2025
Publié le
ID : 059-200030633-20251211-2025_117-DE

Vélos location Longue Durée

Portage du Service

La CA2C peut porter le service en régie ou via une Délégation de Service Public (DSP)

Avantages en Régie (= Gestion directe par la collectivité)	**Avantages DSP** (= un délégataire assure le service et porte les risques financiers en échange du monopole d'exploitation)
• Dans la majorité des cas, les services de location VLLD sont gérés en régie • Ce mode de gestion permet à la collectivité de réaliser des économies substantielles, en particulier si elle est propriétaire des vélos • Elle permet à la collectivité d'exercer un contrôle direct sur la gestion quotidienne du service et de s'adapter à l'évolution des besoins des usagers • Simplicité à mettre en œuvre juridiquement	• Le service est intégralement délégué • La délégataire peut être en charge de la gestion du service ainsi que de la fourniture du matériel • La DSP minimise la prise de risque pour la collectivité. • Le coût global est connu d'avance pour la collectivité. • La gestion globale du service et le reversement des recettes sont incitatifs pour les opérateurs privés.
Contraintes et Risques en Régie	**Contraintes et Risques DSP**
• Ce mode de gestion nécessite une expertise interne de gestion, de maintenance et de service clients. • La collectivité porte directement les coûts d'investissement et de fonctionnement, avec des subventions éventuelles. • Elle est assujettie aux règles de la commande publique et peut entraîner des démarches administratives plus longues. La Centrale d'Achat du Transport Public (CATP) peut être une opportunité. • Le renouvellement de la flotte peut être complexe une fois le contrat de fourniture initial achevé.	• La procédure de contrat peut être longue à mettre en place. • Il faut anticiper le devenir des vélos en fin d'opération. • Il faut un seuil minimum du parc de vélos pour séduire les opérateurs.

D'autres modes de gestions existent pour ces services : La SPL (Société Publique Locale), le SEM (Syndicat d'Economie-Mixte) ou la création d'un marché public spécifique.

Ressources : Boîte à outils « Mobilité en zones peu denses », CEREMA; Le guide des services vélos pour les collectivités du Club des Villes & territoires cyclables et marchables

Envoyé en préfecture le 15/12/2025
Reçu en préfecture le 15/12/2025
Publié le
ID : 059-200030633-20251211-2025_117-DE

Vélos location Longue Durée

Coûts du service (en régie)

Les principaux coûts d'un service VLD sont :

❑ **Les coûts d'achats des vélos** :

- Entre 200€ et 350€ pour des vélos classiques
- Entre 1 200€ et 2 500€ pour des Vélos à Assistance Electrique

On estime à 0,90€/an/hab les coûts pour une collectivité de la taille de la CA2C, sachant que les coûts d'exploitation d'un VAE se situent autour de 470€/an, cela confirme un éventuel objectif long terme de 100 vélos à terme.

❑ **Les moyens humains** nécessaires à la définition du service, puis à son exploitation (moyens internes et éventuellement externes, selon le mode d'exploitation du service)

- Coût d'exploitation : ¼ d'ETP pour la gestion des abonnements et de la liste d'attente, des opération simples de maintenance ainsi que le montage des actions d'animation et de communication

Pourquoi du Vélo Location longue Durée (VLD) plutôt que des Vélos en Libre Service (VLS) ?

- Coûts beaucoup plus faibles des VLD et plus efficaces en termes de report modal et d'adoption du vélo
- VLS fonctionne si : publics jeunes, actifs en attente de ce type de service, territoires touristiques, territoire dense/urbain

Exemple de modalités d'accès au service :

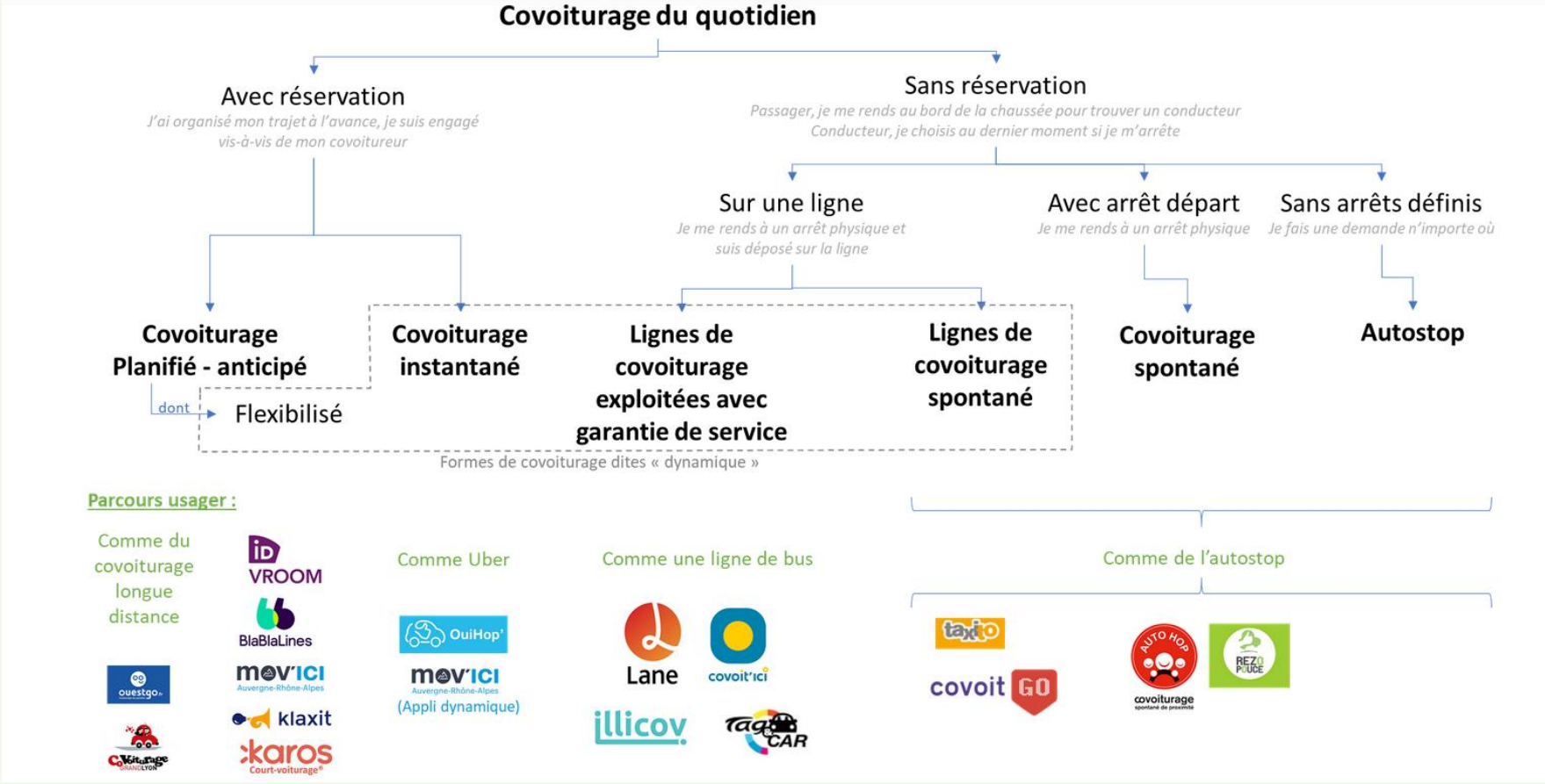
- Location possible jusqu'à 8 semaines (2 mois)*, avec une gamme diversifiée de vélos et une tarification progressive
- Des tarifs avantageux pour une location de six mois entre octobre et mars
- Possible de proposer une aide à l'acquisition plafonnée (en % du prix d'achat de tous types de VAE neuf ou d'occasion) aux usagers du service sous conditions de ressources pour favoriser un report modal pérenne vers le vélo, le coût d'un VAE étant le principal frein à l'adoption du vélo personnel

** plus le temps de location du vélo est court, plus le service pourra toucher un nombre important d'usagers – l'inconvénient étant que la charge de travail liée à la location est plus importante pour la collectivité*

Ressource : Boîte à outils « Mobilité en zones peu denses », CEREMA

Envoyé en préfecture le 15/12/2025
Reçu en préfecture le 15/12/2025
Publié le
ID : 059-200030633-20251211-2025_117-DE

Différentes solutions de covoiturage pour les trajets du quotidien



Source: La Fabrique des Mobilités

Envoyé en préfecture le 15/12/2025
Reçu en préfecture le 15/12/2025
Publié le
ID : 059-200030633-20251211-2025_117-DE

Différentes solutions de covoiturage pour les trajets du quotidien

	Covoiturage avec réservation
Principe	Parcours usagers proche de celui du **covoiturage longue distance**
Lieux d'intérêt	Le covoiturage avec réservation est pertinent sur des périmètres où la densité de potentiels covoitureurs est forte (lieux générateurs et attracteurs de trafic) afin d'aboutir à une forme de covoiturage de proximité.
Opérateurs	Daily, pass pass covoiturage, KAROS, klaxit, ehop covoiturons-nous
Pertinence chez vous	Auprès des principaux employeurs du territoire

Source: La Fabrique des Mobilités

Envoyé en préfecture le 15/12/2025
Reçu en préfecture le 15/12/2025
Publié le
ID : 059-200030633-20251211-2025_117-DE

Différentes solutions de covoiturage pour les trajets du quotidien

	Covoiturage sans réservation sur une ligne
Principe	Les lignes de covoiturage reposent sur « l'utilisation de flux routiers pour permettre la **covisualisation des conducteurs et passagers** et la massification des possibilités d'appariement sur une partie du trajet ». Le parcours usagers des passagers est proche de celui du **transport en commun**
Lieux d'intérêt	Les lignes de covoiturage sont pertinentes sur des axes majeurs (pénétrantes d'agglomération, autoroutes) aux trafics élevés de véhicules afin d'atteindre une masse critique de conducteurs et de covoitureurs. Ces lignes peuvent être à plus ou moins haut niveau de service.
Opérateurs	ecov · Lane · covoit'ici
Pertinence chez vous	La RD 643 entre le Cateau / Caudry et Cambrai

Source: La Fabrique des Mobilités

Envoyé en préfecture le 15/12/2025
Reçu en préfecture le 15/12/2025
Publié le
ID : 059-200030633-20251211-2025_117-DE

Créer ou améliorer des aires de covoiturage

Adapter l'aire de covoiturage aux besoins

- Prévoir un nombre de places adapté à la fréquentation prévisionnelle, en surdimensionnant un peu pour éviter une saturation trop rapide

Typologie	Environnement	Capacité	Intermodalité	Services associés	Maitre d'ouvrage
Aire structurante	Proximité d'un échangeur de voie rapide	50 à 100 places, en fonction des besoins recensés et du potentiel, étudier la possibilité d'extension	À prévoir si elle n'existe pas. Travailler sur l'accès à pieds et à vélo depuis et vers les zones urbanisées les plus proches	Ces aires sont les plus isolées et avec un usage fréquent : éclairage de l'aire et des abords à prévoir, revêtement, marquage, entrée/sortie adaptées, mobilier urbain	EPCI
Aire intermédiaire	Proximité d'un carrefour de voie structurante, en sortie d'agglomération par exemple, sur parking de centre commercial…	10 à 50 places, en fonction des besoins recensés et du potentiel	Travailler sur l'accès à pieds et à vélo depuis et vers les zones urbanisées les plus proches	Signalisation et jalonnement visible dans les 2 sens	Convention avec les privés EPCI
Aire de proximité	En centre-ville	Moins de 10 places, du fait de l'accessibilité à pieds		Signalisation	Commune

Source : DDTM 35 / Fougères Agglo

Prévoir des aménagements adaptés

- Aire sécurisée (éclairage, dimensionnement pour garantir la sécurité des piétons)
- Aire conviviale (banc et abris, végétalisation…)
- Aire accessible à tous (visible depuis la route dans les deux sens, panneaux de signalisation, sol stabilisé pour faciliter l'accès aux PMR/GIC)

Bonnes pratiques

- Installer des bornes de recharge électrique, alimentées par le réseau ou par des panneaux solaires sur les ombrières
- Prévoir des espaces dédiés aux véhicules légers, aux vélos et motos, et aux PMR/GIC
- **Ne pas oublier de référencer l'aire sur différents sites de covoiturage (plateforme Pass Pass par exemple), et de communiquer largement autour de leur utilisation**

Pertinence chez vous

- Aire intermédiaire à Caudry et au Cateau
- Aire de proximité sur certains arrêts de TC (par exemple aux terminus des lignes ou à proximité des bourgs non-desservis)

Envoyé en préfecture le 15/12/2025
Reçu en préfecture le 15/12/2025
Publié le
ID : 059-200030633-20251211-2025_117-DE

Créer ou améliorer des aires de covoiturage

Exemples d'aires de covoiturage



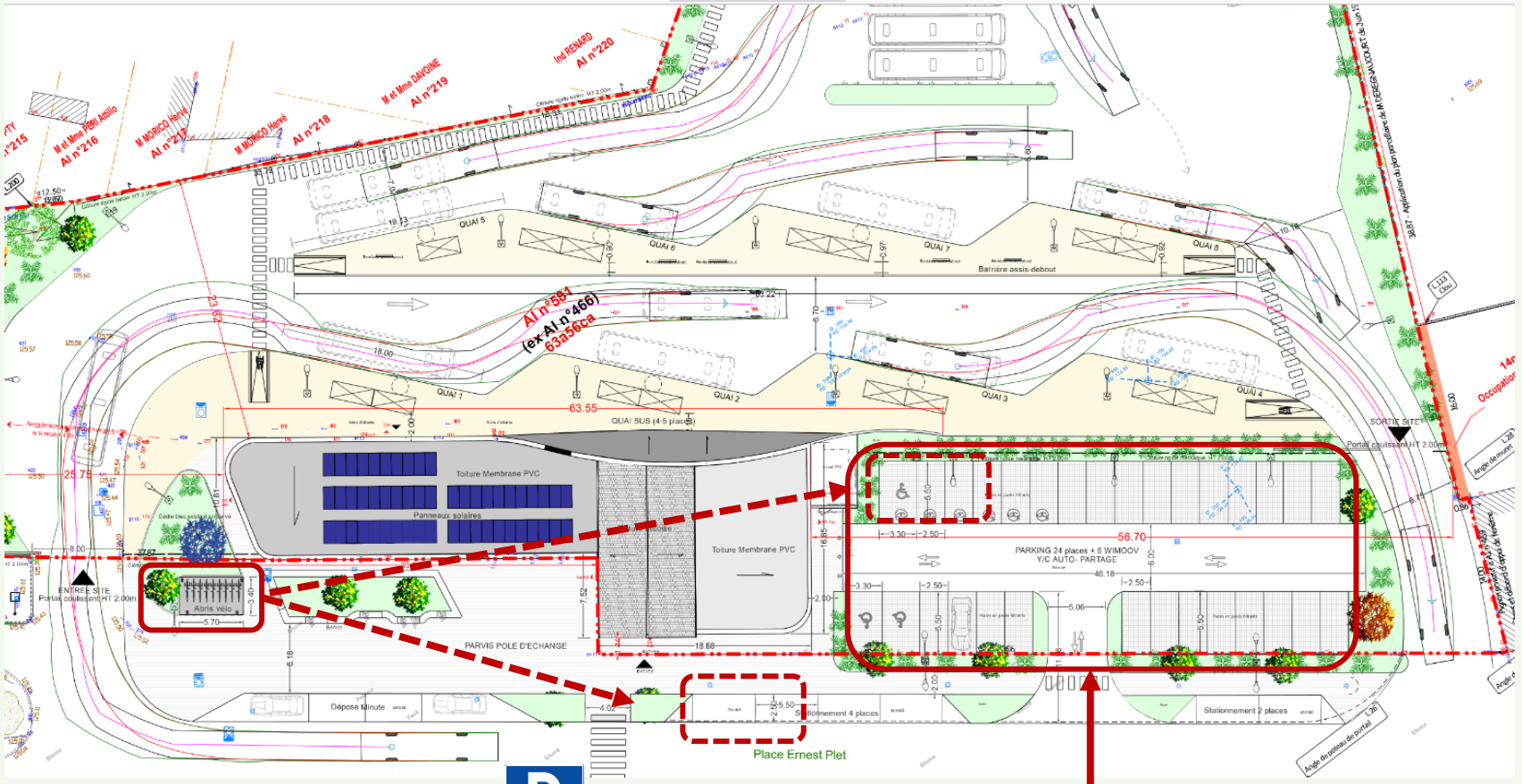
Source : Département de la Manche



Source : Communauté de communes 4B Sud Charente

Envoyé en préfecture le 15/12/2025
Reçu en préfecture le 15/12/2025
Publié le
ID : 059-200030633-20251211-2025_117-DE

Future gare routière de Caudry



Besoin de rapprocher l'abri vélo de l'entrée. Si possible de le mettre à proximité de la chaussée et le compléter par une consigne sécurisée – car les usagers pourraient laisser leur vélo la journée entière



Proposition de dédier une partie des places de stationnements automobiles au covoiturage

Envoyé en préfecture le 15/12/2025
Reçu en préfecture le 15/12/2025
Publié le
ID : 059-200030633-20251211-2025_117-DE

Future gare routière de Caudry



Vues d'artiste de la future gare routière



Nous préconisons de place les abris vélos le plus proche possible de l'entrée de la gare ou de l'accès aux quais.

De plus, l'accès au stationnement vélo doit être pensé depuis la voirie, en limitant les détours).

Envoyé en préfecture le 15/12/2025
Reçu en préfecture le 15/12/2025
Publié le
ID : 059-200030633-20251211-2025_117-DE

Communauté d'Agglomération Caudrésis-Catésis

Réalisation d'une étude prospective sur les besoins en transport en commun

Phase 4 : Solution définitive

- Introduction
- Politique de financement et synthèse des coûts
- Axe 1 : Faire évoluer le réseau de transport actuel et l'infrastructure associée
- Axe 2 : Accompagner les usagers à la prise en main du réseau et services annexes
- **Axe 3 : Gestion et suivi de la DSP**

BL évolution

Envoyé en préfecture le 15/12/2025
Reçu en préfecture le 15/12/2025
Publié le
ID : 059-200030633-20251211-2025_117-DE

Contexte et objectifs de l'action

Le transfert de la compétence mobilité de la Région à la CA2C ne s'est pas accompagné de la création d'une équipe dédiée. Or, avec un budget de fonctionnement de 3 M€ annuel et les futurs investissements pour moderniser le réseau et expérimenter de nouveaux services, il sera nécessaire de consolider les compétences internes pour assurer un service de bonne qualité.

Cette équipe sera en charge :

- du suivi de la DSP et de la bonne réalisation du contrat par le délégataire,
- De la gestion de projet associée aux investissements et expérimentations à court terme.

Détail de l'action

Court terme

❑ **Recruter une personne « couteau-suisse » qui deviendra directeur/directrice du pôle à moyen terme en charge notamment :**

- Du suivi de la DSP ;
- De la gestion des projets à court terme – ce rôle sera ensuite délégué au chargé de mission ;
- Des questions de développement stratégique / technique des mobilités.

❑ **Compléter ce rôle par du temps partiel d'autres fonctions présentes à la CA2C comme :**

- Le service communication (une dizaine de jours par an) – doit préparer la campagne de communication, la réaliser et évaluer son impact ;
- Mme CASANOVA anciennement chargée du dossier DSP (plusieurs semaines de tuilage lors de la prise de poste et quelques jours par an ensuite) ;
- Le service développement économique (quelques jours par an) – pour la mise en relation avec les principaux employeurs.

Portage et partenaires à mobiliser

Mise en œuvre : CA2C
Bénéficiaires : Tous les habitants du territoire
Partenaires : services Communication, Développement économique, Département & Région (pour historique si besoin)

Budget et moyens humains

Financier (fonction-nement)	Court terme : 50 000€/an (correspond à 1 ETP

Indicateur de résultat	2026	2031	2035
Nb d'ETP	1,2*	à réévaluer si besoin	à réévaluer si besoin

**1 recrutement + les autres services*

Envoyé en préfecture le 15/12/2025
Reçu en préfecture le 15/12/2025
Publié le
ID : 059-200030633-20251211-2025_117-DE

Contexte et objectifs de l'action

Dans un objectif de suivi pour l'amélioration du service, la DSP et ses principaux indicateurs seront suivis attentivement durant toute la durée du contrat.

Des échanges à différentes fréquences et en présence de différents comités permettront de décider sur les orientations stratégiques à venir ou sur les diverses campagnes de communication par exemple.

Détail de l'action

Court terme (l'année précédent le contrat et les 2 premières années de DSP)

❑ **Travail de fond : structuration du suivi (en interne de la collectivité)**

❑ **Comité et fréquence des rencontres :**

- Mensuelle : reporting opérationnel (écrit de la part du Délégataire via des tableaux de bord) et réunion flash de 30 minutes
- Trimestrielle : reporting communication bilatéral (collectivités et délégataire) et réunion de 30 minutes
- Semestrielle : reporting financier et réunion d'une heure
- Annuelle :
  - Bilan des expérimentations
  - Présentation rapport annuel
  - Préparation Communication annuelle
  - Bilan intermodalité

Moyen terme (à partir de la 3ème année de DSP)

❑ **Comité et fréquence des rencontres :**

- Trimestrielle : reporting opérationnel/communication/financier – réunion flash de 30 minutes
- Annuelle :
  - Présentation rapport annuel
  - Préparation Communication annuelle
  - Bilan intermodalité

Portage et partenaires à mobiliser

Mise en œuvre : CA2C, délégataire
Bénéficiaires : CA2C (meilleur contrôle de la DSP) et administrés
Partenaires (intermodalité) : Région, CAC

Budget et moyens humains

Financier et Humain	Court terme : 10 000€ (signalétique au niveau des deux gares) **Moyen terme : A déterminer (coûts importants)**

Indicateur de résultat	2027	2030	2033
Réalisation des rencontres court et moyen terme	Voir tableau	Voir tableau	Voir tableau
Réalisation d'un audit bilan DSP			Fait (durant la dernière année)

Envoyé en préfecture le 15/12/2025
Reçu en préfecture le 15/12/2025
Publié le
ID : 059-200030633-20251211-2025_117-DE

Définition précise des rôles, fréquences des rencontres et contenus

Type de réunion	Fréquence	Participants	Objectifs principaux et *support*
Réunion de lancement	1 fois (début du contrat)	Commission mobilité, DGS, service juridique/financier de la collectivité, Directeur de la communication collectivité, délégataire	Rappel des obligations contractuelles, outils de suivi, calendrier de reporting *Présentation PPT*
Comité de suivi opérationnel	**CT : Mensuel** **MT : Trimestriel**	Techniciens collectivité et techniciens délégataire	Analyse des indicateurs de service, incidents, qualité, demandes usagers *Via un reporting par tableau de bord (Excel) et synthèse écrite de 2 pages*
Comité financier et administratif	**Trimestriel**	DGS, service juridique/financier de la collectivité et service financier délégataire (ou responsable administratif du secteur)	Vérification des comptes, facturation, recettes, ajustements financiers *Tableau consolidé et explications écrites des écarts*
Comité de pilotage / COPIL	**CT : Semestriel** **MT : Annuel**	Commission mobilité et direction du délégataire	Bilan global, conformité contractuelle, décisions stratégiques
Réunion communication et usagers	**En amont et en aval d'une campagne de communication (annuellement sinon)**	Directeur pôle mobilité, service communication de la collectivité et service communication/relation usagers du délégataire	Évaluation des actions de communication et planification des campagnes *Croisement des campagnes de communication avec la fréquentation/enquête de satisfaction – synthèse écrite de quelques pages*

Envoyé en préfecture le 15/12/2025
Reçu en préfecture le 15/12/2025
Publié le
ID : 059-200030633-20251211-2025_117-DE

Contexte et objectifs de l'action

Le maintien d'une tarification du service de transport requiert le déploiement d'un système billettique. En effet, le système en place aujourd'hui appartient à la Région.

La billettique est constituée de divers supports et logiciels. Le support côté usager utilisé jusqu'à aujourd'hui pourrait être conservé. C'est la carte Pass-Pass. Pour pouvoir émettre ce titre (utilisé par les usagers qui ont des abonnements), il faut adhérer au syndicat Hauts-de-France Mobilités (HdfM). Cette adhésion offre aussi d'autres avantages décrits ci-après.

La collectivité devra aussi investir dans les supports de validation présents dans les cars. **L'avantage de recourir à la carte Pass-Pass est l'intermodalité possible avec les réseaux de TER régionaux, le réseau de car régional et certains réseaux urbains (Cambrai, Lille, St Quentin).**

Détail de l'action

Court terme

❑ **Adhérer au syndicat HdFM :**

- Coût annuel de 15 cts/habitants (env. 9 500€ / an pour la CA2C)*
- Accès aux services de HdFM, comprenant notamment la formation sur l'interopérabilité des titres Pass-Pass

❑ **Se rapprocher de la Région pour conventionner l'usage de leurs valideurs ou les racheter (valideurs à bord des cars)**

❑ **Déléguer la gestion de la vente de titre au délégataire de la prochaine DSP et les logiciels associés**

Moyen terme (dépend du conventionnement ou non avec la Région ou du rachat)

❑ **Investir dans le matériel billettique**

Portage et partenaires à mobiliser

Mise en œuvre : CA2C
Bénéficiaires : Tous les habitants du territoire
Partenaires : Hauts-de-Frances Mobilités, Région, délégataire (pour l'installation des valideurs)

Budget et moyens humains

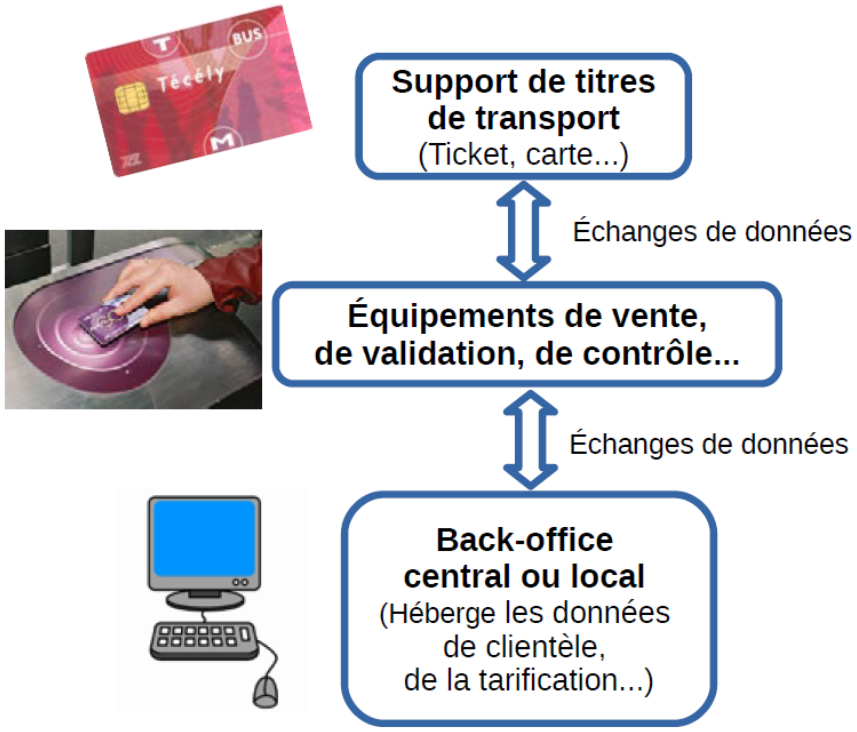
Financier et Humain	Fonctionnement : 40 k€/an puis 20 k€/an (comprend : formation des équipes, maintenance matériel, licence logiciel et adhésion HdFM) Investissement : 120 k€ - comprend les valideurs et le back office

Indicateur de résultat	2027
Nombre de cars équipés en valideurs	100%

À priori pas de prélèvement du VM additionnel car aire urbaine de la CA2C < 50 000 habitants

Envoyé en préfecture le 15/12/2025
Reçu en préfecture le 15/12/2025
Publié le
ID : 059-200030633-20251211-2025_117-DE

Schéma de fonctionnement d'un système billettique



Les éléments d'un système billettique

➔ Carte Pass-Pass (pour les abonnements)

➔ Valideurs à bord des cars (investissement de la Collectivité), équipements de vente (l'opération de vente est réalisée par le délégataire, l'équipement est à la Collectivité)

➔ Back office et licence logicielle associée

Source schéma : La billettique interopérable au service de l'intermodalité, CEREMA, 2020

Envoyé en préfecture le 15/12/2025
Reçu en préfecture le 15/12/2025
Publié le
ID : 059-200030633-20251211-2025_117-DE

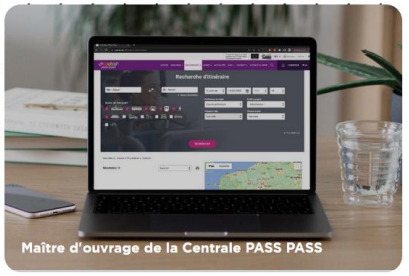
Rappels concernant le Syndicat Hauts-de-France Mobilités et les services proposés

- Créé en 2009, le Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transport (SMIRT) est composé d'AOM
- En 2018, changement de nom pour Hauts de France Mobilité
- Sa compétence principale est : l'information voyageur multimodale, la coordination des offres de transports et l'intégration tarifaire. Il est maître d'ouvrage de la carte régionale et de la Centrale (horaires et tarifs) Pass Pass, propriétaire de la marque et garant de l'interopérabilité du support qui permet de voyager sur plusieurs réseaux.
- Le HDFM compte aujourd'hui une trentaine d'adhérents
- Il propose plusieurs services notamment :
    - Pass Pass TAD, un marché via la centrale d'achat du syndicat pour la mise en œuvre d'un service de TAD à destination de nos membres ruraux et péri-urbains
    - Un accompagnement et des outils pour faciliter le covoiturage : portail de mise en relation (www.passpasscovoiturage.fr)
    - Un accompagnement sur les sujets vélos également
    - Des outils d'information voyageur (calculateur d'itinéraire, recherche horaire) et de distribution (physique et digitaux) pouvant être mis à la disposition des membres gracieusement
    - La possibilité de travailler à deux ou avec d'autres membres sur des projets de mobilité en tout genre









Liste des AOM adhérents au HDFM

Envoyé en préfecture le 15/12/2025
Reçu en préfecture le 15/12/2025
Publié le
ID : 059-200030633-20251211-2025_117-DE

Estimatif des coûts

3 axes stratégiques	Coût financier
1. FAIRE EVOLUER LE RESEAU DE TRANSPORT ACTUEL ET L'INFRASTRUCTURE ASSOCIEE	• Expérimentation TAD et extension horaire : 220 k€ fonctionnement • Intermodalité : 720 k€ investissement • TCC : 80 k€ fonctionnement • Séparation réseau scolaire : 500 k€ fonctionnement • Réseau de TC qualitatif à LT : 3 M€ fonctionnement
2. ACCOMPAGNER LES USAGERS A LA PRISE EN MAIN DU RESEAU ET SERVICES ANNEXES	• Offre lisible et communication : 25 k€ investissement – 30 k€ fonctionnement • Services mobilité complémentaires : 140 k€ investissement – 18 k€ fonctionnement
3. GESTION ET SUIVI DE LA DSP	• Créer pôle mobilité : 1 ETP à CT soit 50 k€/an • Billettique à déployer : 120 k€ investissement – 40 k€ fonctionnement
TOTAL	**1 M€ d'investissements sur 10 ans** *(moitié CA2C, moitié communes)* **3,8 M€/an de fonctionnement moyen** *(470 k€ de fonctionnement additionnel pour la CA2C)*