Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

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

Séance du 24 juin 2026

Date de convocation : 17/06/2026
Nombre de conseillers en exercice : 75
Président de séance : M. Serge SIMEON

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

Objet : Délibération 2026/91 portant approbation du Plan d'action commun en matière de Mobilité Solidaire (PAMS) du Bassin de mobilité du Hainaut-Cambrésis-Thiérache

Membres présents (60) : MAILLARD Laurent, PORTIER Carole, MACAREZ Jean-Félix, BACCOUT Fabrice, CAFFIAUX Alban, DMYTRUS Cécile, SOUPLY Paul, TERLYNCK Audrey, LECLERCQ Bruno, LEBRUN Christophe, HOTTON Sandrine, BERA Audrey, FORRIÈRES Daniel, BRICOUT Frédéric, CHMIELEWSKI Dominique, COLLIN Denis, DEVIENNE Marc, POULAIN Bernard, CAILLAUX Céline, DENIZON Violenne, MATON Audrey, MERY-DUEZ Anne-Sophie, THUILLEZ Martine, TRIOUX Sandrine, BRISSEZ Renelle, DÉPREZ Marie-Josée, PELLETIER Gilles, LAUDE Pierre, DELSART Bettina, MARTIN Rémy, RAMETTE Vincent, WATREMETZ Jean-Luc, DEMADE Aymeric, DESCAMPS Olivier, PORCHERET Didier, SIMEON Nicolas, SIMEON Serge, CLERC Fanny, THEBERT Chloé, PAQUET Pascal, CALVANESE Pasquale, MERIAUX Christelle, FONTAINE Cédric, LESNE SETIAUX Monique, HENNEQUART Michel, RIBES-GRUÈRE Laurence, MACHUT Frédéric, KUDLA Barbara, VILLAIN Bruno, WAXIN Julien, GARCIA David, NICAISE GODELIEZ Véronique, QUENNESSON Gérard, QUONIOU Henri, JUMEAUX Stéphane, RICHARD Jérémy, QUEVREUX Patrice, DOERLER Axelle, MELI Jérôme, LEFEBVRE Maïté

Membres ayant donné procuration (8) : BASQUIN Alexandre à PORTIER Carole, MOTY Martine à WATREMETZ Jean-Luc, DUDANT Pierre-Henri à SOUPLY Paul, GOMANNE Dominique à LEBRUN Christophe, BONIFACE Didier à POULAIN Bernard, RIQUET Alain à THUILLEZ Martine, MANESSE Joëlle à SIMEON Serge, GERARD Pascal à WAXIN Julien

Membres excusés (2) : DISDIER Mélanie, FRANCOIS Michel

Membres absents (5) : HERMANT Géry, HISBERGUE Antoine, DUBUIS Bernadette, GALLIEZ Cindy, RICHEZ Jean Pierre

Secrétaire de séance : RICHARD Jérémy

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

/2026

Délibération 2026/91 portant approbation du Plan d'action commun en matière de Mobilité Solidaire (PAMS) du Bassin de mobilité du Hainaut-Cambrésis-Thiérache

La loi d'orientation des mobilités (LOM) demande aux Régions, en binôme avec les Départements, de piloter l'élaboration des Plans d'Actions communs en matière de Mobilité Solidaire (PAMS) afin que l'ensemble des acteurs d'un même bassin de mobilité se coordonnent mieux pour accompagner les personnes vulnérables dans leurs déplacements quotidiens, notamment pour accéder à l'emploi.

Parce que c'est un outil qui lui permet d'atteindre de manière opérationnelle des objectifs fixés dans son Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET), la Région Hauts-de-France est particulièrement volontariste pour mener cette démarche qui s'inscrit également dans son rôle de chef de filât mobilité. C'est ainsi la première Région à avoir engagé ces travaux sur l'ensemble de ses bassins de mobilité, en lien étroit avec les cinq Départements et l'État, avec le concours du Commissariat à la lutte contre la pauvreté.

À l'issue de près de deux ans de co-construction, le PAMS du Hainaut Cambrésis Thiérache peut être signé par l'État, la Région, les Départements du Nord et de l'Aisne, le syndicat mixte des Mobilités des Hauts-de-France, les huit autorités organisatrices de la mobilité (AOM) présentes sur ce bassin, et la Communauté de Communes Coeur de l'Avesnois pour laquelle la Région est AOM en substitution.

Ce PAMS met en particulier en avant la nécessité de valoriser et de mieux faire connaître les nombreux dispositifs et services existants. Les vingt actions retenues visent à renforcer l'écosystème de la mobilité solidaire et à poser les bases solides d'un partenariat pour mieux se coordonner, mutualiser les moyens, gagner en efficacité et garantir une mobilité solidaire et équitable.

Vu le code général des collectivités territoriales,
Vu le code des transports, dont son article L1215-3,
Vu la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilité, dite loi LOM,
Vu la délibération de la Région des Hauts-de-France n°2025.01620 du 11 décembre 2025 portant approbation du PAMS du Bassin de mobilité du Hainaut-Cambrésis-Thiérache,

Après en avoir délibéré à l'unanimité, l'Assemblée décide :

- **D'approuver le PAMS du Bassin de mobilité du Hainaut-Cambrésis-Thiérache ;**
- **D'autoriser Monsieur le Président, ou son représentant, à signer le PAMS tel qu'annexé à la présente délibération ;**
- **D'annexer le PAMS du Bassin de mobilité du Hainaut-Cambrésis-Thiérache au contrat de Délégation de service public pour l'exploitation des transports en commun routiers urbain, interurbain et scolaire sur le territoire de la Communauté d'Agglomération du Caudrésis et du Catésis.**

Annexe(s) - *Plan d'action commun en matière de Mobilité Solidaire (PAMS) du Bassin de mobilité du Hainaut-Cambrésis-Thiérache et annexe (analyse de la mobilité solidaire)*

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

Délibération 2026/91 portant approbation du Plan d'action commun en matière de Mobilité Solidaire (PAMS) du Bassin de mobilité du Hainaut-Cambrésis-Thiérache - *Suite*

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 30/06/2026 Publication le 02/07/2026 Pour expédition conforme Le Président de séance, Maire du CATEAU-CAMBRÉSIS Conseiller Régional Serge SIMEON

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44



LE PLAN D'ACTION COMMUN EN MATIÈRE DE MOBILITÉ SOLIDAIRE DU BASSIN DE MOBILITÉ HAINAUT-CAMBRÉSIS-THIÉRACHE

2025-2029

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

Sommaire

- Editos 5
- Préambule 9
- Présentation de la démarche 10
- Les principaux constats 14
- Les enjeux, objectifs et actions 16
- Les fiches actions 25
- La durée du plan d'action 111
- La gouvernance 112
- Suivi et indicateurs 114
- Les signataires 115
- Annexe : analyse de la mobilité solidaire

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44



Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

Éditos



Xavier Bertrand
Président de la Région
Hauts-de-France



Olivier Engrand
Conseiller régional
délégué à la mobilité
dans les territoires

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

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

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

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

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

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

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

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

Éditos



Isabelle Létrillart
Vice-Présidente du Conseil départemental de l'Aisne en charge de l'Insertion et du Retour à l'emploi, de la Famille et de la Protection de l'Enfance

La mobilité solidaire constitue un enjeu pour un territoire rural comme l'Aisne, notamment pour les publics vulnérables afin de leur permettre de faire valoir leurs droits sociaux et d'accéder à l'emploi.

Le Département de l'Aisne, chef de file des solidarités humaines et territoriales, est engagé depuis 2022 dans le travail d'élaboration des PAMS, aux côtés de la Région Hauts-de-France, des Autorités Organisatrices de la Mobilité, et de l'Etat au travers du Commissariat à la lutte contre la pauvreté.

Trois des dix PAMS définis à l'échelle régionale concernent le territoire axonais ; le PAMS du Hainaut-Cambrésis-Thiérache est le troisième et dernier finalisé pour le Département.

Il convient tout particulièrement de retenir que les grandes métropoles frontalières exercent une influence importante au sein du bassin de mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache et attestent de la nécessité de traiter le sujet des mobilités interrégionales pour mieux se coordonner et garantir une mobilité solidaire et équitable pour tous les habitants.

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44



Carole Devos
Conseillère Départementale, Canton de Fourmies, Présidente de la Commission Territoriale de l'Insertion Professionnelle, sur l'arrondissement d'Avesnes

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

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

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

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

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

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

Le Département est là et ça se voit !

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44



Bertrand Gaume
Préfet de la Région
Hauts-de-France

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

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

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

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

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

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

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

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

Préambule

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

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

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

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

Le présent plan d’action est propre au bassin de mobilité du Hainaut-Cambrésis-Thiérache.

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

Présentation de la démarche

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

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

De plus, il a été décidé d'élaborer en parallèle PAMS et contrats opérationnels de mobilité (COM) qui, eux, s'intéressent tout particulièrement aux moyens de faciliter les déplacements intermodaux ou encore à ceux permettant de relier tous les territoires aux réseaux structurants. Ainsi, en Hauts-de-France et, en particulier, dans le bassin de mobilité **Hainaut-Cambrésis-Thiérache**, il a été convenu de « marcher sur ses deux jambes » en élaborant conjointement ces 2 documents. Cela montre la volonté de ne pas traiter à part la mobilité des personnes les plus fragiles mais bien d'appréhender leurs difficultés dans le cadre plus large de la mobilité du quotidien de tous les habitants, les publics fragiles devant avant tout pouvoir également utiliser les services de transports de droit commun.

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

Un travail collectif associant tous les acteurs de la mobilité solidaire

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

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

- La Communauté d'agglomération de Cambrai ;
- La Communauté d'agglomération du Caudrésis et du Catésis ;
- La Communauté de communes du Cœur de l'Avesnois ;
- La Communauté de communes du Pays de Mormal ;
- La Communauté de communes du Pays Solesmois ;
- La Communauté de communes du Sud Avesnois ;
- Le Pôle d'Equilibre Territorial et Rural Pays de Thiérache ;
- Le Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois (SIMOUV) ;
- Le Syndicat Mixte Sambre Mobilités.

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

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

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

- « opérateurs » locaux de mobilité : SNCF Gares et Connexions, Régie Régionale des Transports des Hauts-de-France (ex RTA), Action Avesnes, Association PHARE, Place Mobilité Pays d'Artois, Wimoov, Mob'In Hauts-de-France… ;
- employeurs et Insertion par l'Economie : Adecco, ADIE, AREFIE, CCI Hauts-de-France, CMA Hauts-de-France, Centre Local d'Information et de Coordination (CLIC) Chambre de Métiers et de l'Artisanat, GEIQ Emploi et Handicap, Cambrésis Emploi, CAP Emploi Grand Hainaut, MEDEF, les PLIE locaux, France Travail… ;
- solidarité, santé, autonomie : AGEFIPH, AIR, APF France Handicaps Hauts-de-France, ARS, Banque des Territoires, CAF du Nord et de l'Aisne, Croix Rouge, DDETS 59, Département du Nord et de l'Aisne, FACE Artois, Familles rurales du Nord, Pôle autonomie de l'Avesnois, La vie active, Le Coin familial, Les Restos du cœur, URIOPSS, IRIAE Hauts-de-France …

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

Présentation de la démarche

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

Il s'est passé environ deux ans entre le premier comité technique, organisé le **1er octobre 2024**, et le comité de pilotage examinant le projet final de PAMS pour le Hainaut-Cambrésis-Thiérache le **4 novembre 2025**. Cela aura été le temps nécessaire pour partager une méthode et élaborer de manière collective et constructive ce nouveau document cadre pour la mobilité solidaire.

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

La première phase, commune au COM et au PAMS, a permis de dresser un état des lieux de la mobilité et les membres du comité de pilotage, qui s'est tenu le 25 mars 2025, ont pu se baser sur ce diagnostic problématisé pour identifier les principaux **enjeux** se présentant dans le bassin de mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache et pour définir les **objectifs** à viser en priorité pour répondre à ces enjeux.

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

- une enquête réalisée en juin 2022 par l'Observatoire Régional des Transports (ORT) auprès de l'ensemble des EPCI de la région afin de recenser leurs services et dispositifs de mobilité solidaire ;
- une enquête menée en janvier 2024 par la Région auprès de l'ensemble des AOM afin de les interroger sur la mobilité et les services de transport ;
- un recueil de fiches thématiques élaboré par les services de la Région ;
- les travaux des comités techniques qui se sont réunis les 1er octobre 2024 à Beauvois en Cambrésis et 28 janvier 2025 à Maubeuge ;
- les mini-ateliers animés en visio-conférence par le cabinet de conseil Auxilia ;
- les travaux en sous-groupes organisés lors de la journée-atelier du 26 novembre 2024 à Fourmies ;
- de nombreux entretiens en bilatéral assurés par Auxilia auprès notamment du Cerema, du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, de l'URIOPSS et de SNCF Gares et Connexions.

A partir de ces différentes ressources, Auxilia a pu produire une analyse qualitative et spécifique à la mobilité solidaire dans le bassin de mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache.

Au sortir de ce comité de pilotage, le travail d'identification des actions a pu être engagé. **Une nouvelle journée-atelier** a été organisée à cet effet **le 29 avril 2025** à Maubeuge. La matinée a donné l'occasion de partager des présentations et des retours d'expérience, avec des interventions du Parc Naturel Régional (PNR) de l'Avesnois à propos de leur dispositif Comieux permettant de réduire la consommation d'essence et donc les émissions de gaz à effet de serre sous un format ludique, de la Fondation Agir Contre l'Exclusion (FACE) Thiérache sur leur dispositif Mob emploi et du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France pour le futur annuaire des services de mobilité. L'après-midi a été consacré à des travaux en sous-groupes pour préciser le contenu des futures actions du PAMS.

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

Enfin, les membres du **comité technique** se sont réunis **le 23 juin 2025** à Hirson pour examiner la première proposition des fiches actions établies par Auxilia.

Une **consultation écrite** a ensuite été effectuée **du 3 septembre 2025 au 1er octobre 2025** auprès des structures membres du comité de pilotage sur la base des fiches actions devant constituer le cœur du futur PAMS.

Le résultat de cette consultation, ainsi que le PAMS Hainaut-Cambrésis-Thiérache dans son intégralité, ont été présentés lors du **comité de pilotage final du 4 novembre 2025**.



Atelier PAMS du 26 novembre 2024 à Fourmies



Cotech 2 COM et PAMS du 28 janvier 2025 à Maubeuge

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

Les principaux constats

Le bassin de mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache couvre 13 EPCI situés dans le Nord et l'Aisne, avec plusieurs intercommunalités à cheval sur d'autres bassins de mobilité voisins. Il compte 9 Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) et un EPCI où la Région est AOM de substitution. Le bassin connaît un déclin démographique plus marqué que dans les autres bassins de mobilités de la région Hauts-de-France. Il dispose d'un réseau ferroviaire et autoroutier structuré autour des pôles urbains de Valenciennes, Maubeuge et Cambrai, tandis que certaines zones restent insuffisamment desservies. Territoire industriel et agricole, il présente d'importantes disparités en matières d'accès à l'emploi et demeure confronté à des enjeux d'attractivité et de mobilité adaptés aux besoins de ses habitants.

Trois réseaux de transport urbains existent sur le bassin, sur le territoire du SIMOUV (CA de la Porte du Hainaut et Valenciennes Métropole), la CA de Cambrai et sur la CA de Maubeuge Val de Sambre qui a délégué sa compétence mobilités au Syndicat Sambre Mobilités. L'offre interurbaine du bassin couvre 282 communes via 73 lignes routières régionales et 89 lignes scolaires. L'offre TER est structurée autour de 11 lignes avec une offre diversifiée. Le territoire est principalement desservi par un réseau routier au nord-est (A2, A23 et A26), complétées par la RN2 et plusieurs axes reliant les pôles voisins (Douai, Arras, Saint-Quentin et Laon) ainsi que la Belgique.

Le bassin de mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache se caractérise par sa diversité géographique et sociale, entre pôle urbains et espaces ruraux plus isolés, notamment dans l'Avesnois et la Thiérache. Les enjeux transfrontaliers avec la Belgique, marqués par un « effet frontière » nécessitent une meilleure coordination des acteurs.

Le territoire faire face à de fortes disparités socio-économiques : revenu médian le plus bas de la région Hauts-de-France, taux de pauvreté de 22%, précarité des jeunes (près d'un tiers des 15-29 ans n'est ni en emploi ni en formation (NEET)). L'accès aux services reste globalement correct dans les centres urbains, mais les zones rurales connaissent des difficultés accrues, notamment en matière de santé et de numérique. Enfin, le vieillissement rapide de la population, comme dans le reste de la région, avec une hausse de 60% des plus de 75 ans d'ici 2040, constitue un enjeu majeur appelant des solutions adaptées en matière de mobilité.

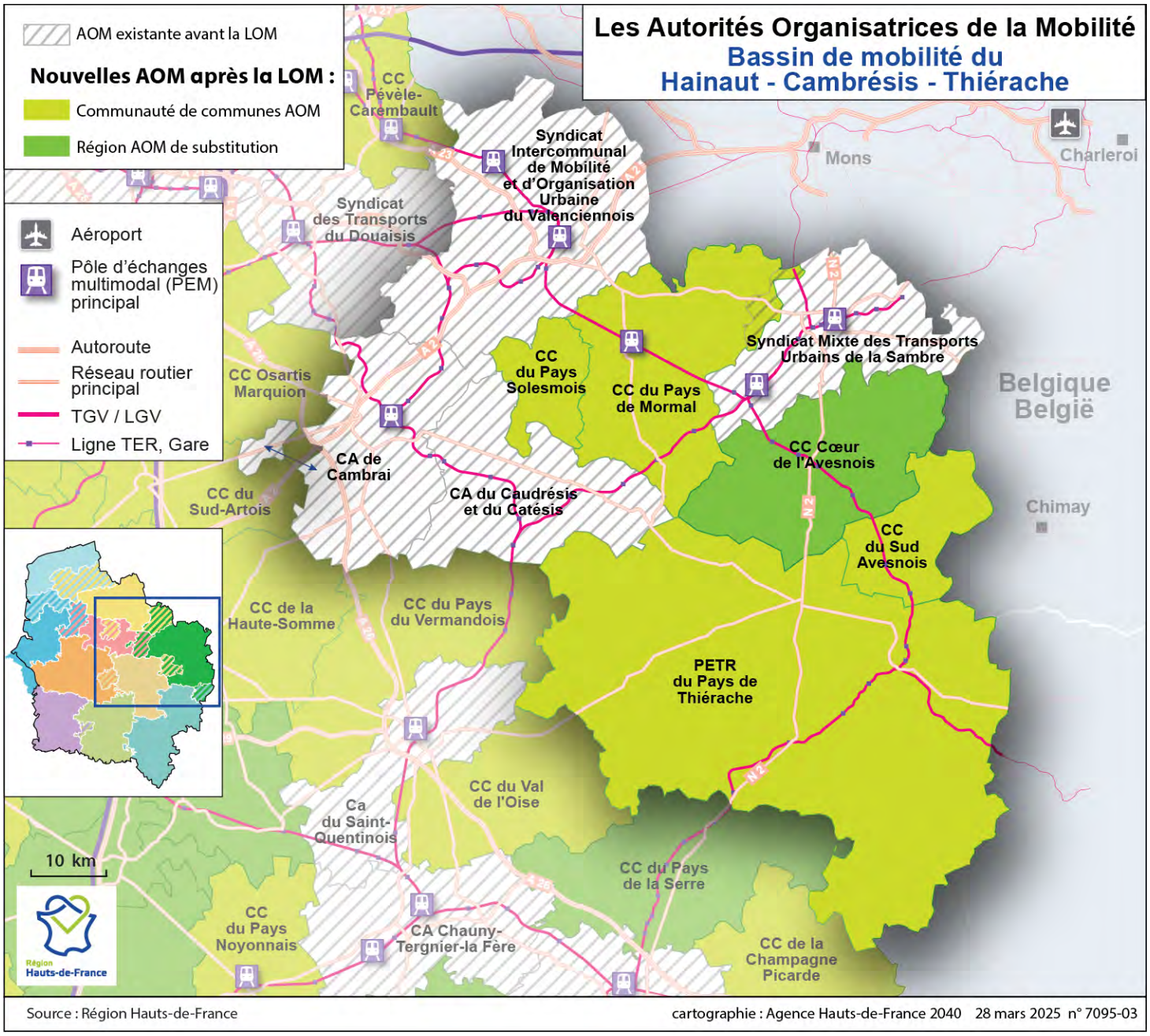
Les Départements de l'Aisne et du Nord ne disposent pas de plateformes de mobilité à l'échelle départementale, comme c'est le cas dans deux autres départements de la région Hauts-de-France (dans le Pas-de-Calais et la Somme) mais subventionnent des structures de mobilité solidaire. Cette offre est complétée par d'autres dispositifs, tels que les auto-écoles sociales, les aides pour se déplacer (aide aux permis, à l'achat de vélos, …) afin de lever les freins à l'accès à l'emploi, la formation et l'autonomie.

Concernant la mobilité durable, le potentiel de développement reste significatif. Plusieurs initiatives sont déjà mises en œuvre par les acteurs locaux, qu'il s'agisse du renforcement des itinéraires cyclables, de l'aménagement des Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) ferroviaires ou encore de l'installation de bornes de recharge, en particulier dans les espaces urbains.

Le bassin de mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache se caractérise par une configuration contrastée : il associe des pôles urbains dynamiques à des espaces ruraux plus isolés, porteurs de besoins spécifiques. Bien que le territoire bénéficie d'infrastructures et d'une offre de transport en progression, certaines disparités demeurent. Les questions d'inclusion sociale,

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

de transition écologique et de coopération entre acteurs restent centrales. Dans ce contexte, la démarche PAMS s'affirme comme un cadre innovant permettant de rassembler les partenaires, d'harmoniser les initiatives et de construire une vision commune en matière de mobilité solidaire.



Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

Les enjeux, objectifs et actions

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

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

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

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

Enjeu 1 – Valoriser et faire connaître les aides et services existants

Les retours des acteurs de la mobilité mettent en évidence un manque de connaissance de l'ensemble des dispositifs existants, tant par les publics vulnérables que par les professionnels qui les accompagnent. Un besoin clair de lisibilité sur les rôles de chacun (« qui fait quoi ») a été exprimé, notamment pour faciliter le montage de projets locaux. Enfin, il apparait nécessaire de former ou, a minima, de sensibiliser l'ensemble des prescripteurs afin d'améliorer l'accompagnement des publics en difficulté de mobilité.

Il s'agit donc ici d'atteindre 3 objectifs distincts :

- **Renforcer la communication sur les dispositifs existants et former les prescripteurs de mobilité ;**
- **Enrichir la connaissance de l'offre de mobilité et des aides disponibles ;**
- **Optimiser les besoins et capitaliser sur les retours d'expérience.**

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

Fiche action 1.1. – Créer un annuaire des services de mobilité recensant l'ensemble des aides et services de mobilité solidaire

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

Fiche action 1.2. – Comprendre les manques et les besoins : cartographier le territoire pour identifier les « zones blanches »

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

Fiche action 1.3. – Former les prescripteurs et les acteurs relais aux dispositifs de mobilité solidaire existants

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

Fiche action 1.4. – Développer, faire connaître et coordonner territorialement les dispositifs d'aide aux changements de comportement

Il existe déjà de multiples démarches qui visent à valoriser les alternatives à l'autosolisme auprès des entreprises, des écoles, des administrations, etc.

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

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

Enjeu 2 – Améliorer la coordination entre les nombreux acteurs de la mobilité

De nombreux dispositifs existent pour répondre aux besoins en termes de mobilité solidaire mais leur efficacité dépend de leur meilleure visibilité et de leur mobilité. Une coordination accrue entre les acteurs du Hainaut-Cambrésis-Thiérache est indispensable pour renforcer la cohérence et l'efficacité des actions.

La démarche d'élaboration des PAMS a enclenché une dynamique collective qu'il convient de consolider. Les acteurs du bassin de mobilité expriment une volonté partagée de se rassembler pour mutualiser les bonnes pratiques, améliorer la coordination au travers de plateformes locales et départementales et identifier les leviers de financement.

Aussi, à travers cet enjeu, il s'agira de :

- **Encourager et consolider le dialogue entre les acteurs de la mobilité ;**
- **Faciliter le développement des outils et services intermodaux ;**
- **Fluidifier la gestion des situations dégradées.**

Fiche action 2.1. – Définir la gouvernance et la coordination du PAMS

Pour suivre la mise en œuvre du plan d'action et établir des stratégies concertées, il est proposé de créer un comité de bassin faisant fonction de comité de pilotage pour le PAMS et le Contrat Opérationnel de Mobilité (COM) à l'échelle du bassin réunissant l'Etat (Commissaire à la Lutte contre la pauvreté), la Région, les Départements du Nord et de l'Aisne, les AOM, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France et les partenaires de premier niveau (France Travail, CAF, ARS, DREETS, DREAL), ainsi que d'autres structures selon l'ordre du jour (Education Nationale, ARS…).

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

Fiche action 2.2. – Disposer d'un référentiel de suivi des actions du PAMS pour permettre son évaluation

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

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

Fiche action 2.3. – Renforcer l'accompagnement et la coordination des acteurs de la mobilité solidaire au travers des lieux d'accompagnement de la mobilité

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

Le Département de l'Aisne subventionne également ce type de dispositif et le poursuit pour la période 2025-2027. A plus petite échelle, les missions locales de Thiérache assurent un rôle de plateforme de mobilité.

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

Fiche action 2.4. – Savoir mobiliser les leviers de financement pour développer des actions complémentaires, notamment dans les territoires ruraux

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

Enjeu 3 – Adapter l'offre existante en tenant compte des spécificités des territoires et des publics

Bien que de nombreux dispositifs existent déjà, leur coordination reste perfectible et certains besoins de mobilité solidaire demeurent insuffisamment couverts, en fonction des territoires et des publics concernés. L'analyse d'une offre de mobilité solidaire « idéale » met en évidence des insuffisances mais aussi des pistes d'action potentielles dans certaines parties du bassin de mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache.

Dans cette perspective, il apparaît nécessaire de mettre en place des solutions complémentaires, spécifiquement conçues pour les publics les plus fragiles, encore privés d'un accès satisfaisant aux services. Cet enjeu conduit ainsi à :

- **Permettre une mobilité accessible à tous ;**
- **Couvrir le bassin par un maillage de lieux d'accompagnement ;**
- **Encourager et accompagner le développement de nouveaux services de mobilité.**

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

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

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

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

Fiche action 3.2A – Donner une culture de la mobilité aux jeunes

L'éloignement de l'emploi pour les jeunes (15-29 ans) est un véritable enjeu sur ce bassin. En effet, les jeunes éloignés du marché du travail sont présents sur tout le territoire du Hainaut-Cambrésis-Thiérache dans des proportions plus importantes que la moyenne régionale.

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

Il s'agit ensuite de travailler collectivement pour proposer des actions touchant les jeunes qui ont quitté le système scolaire et qui connaissent des difficultés de mobilité.

Fiche action 3.2B – Améliorer la mobilité des seniors et anticiper le vieillissement de la population

Le vieillissement de la population implique des enjeux en matière de déprise automobile, de perte d'autonomie, de prévention de cette perte d'autonomie, d'accès aux soins et de prise en compte des besoins des aidants du fait d'une certaine dépendance aux réseaux informels. Par ailleurs, les enjeux de mobilité liés au vieillissement se cumulent avec des problématiques d'accès aux équipements, d'illectronisme et de niveaux de vie.

Le principal enjeu est d'intégrer les séniors dans l'ensemble des dispositifs d'accompagnement et services de mobilité de l'offre « socle » en prenant en compte l'existant ainsi que les besoins spécifiques des personnes âgées. Les outils de mobilité inversée ou « d'aller-vers » comme les bus itinérants d'information et de services semblent particulièrement pertinents pour les territoires peu denses du bassin de mobilité du Hainaut-Cambrésis-Thiérache.

Enfin, les aidants familiaux sont également une cible à prendre en compte pour ce qui concerne la mobilité des séniors.

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

Fiche action 3.2C – Améliorer la mobilité des personnes à mobilité réduite (PMR) et des personnes en situation de handicap (PSH)

L'accessibilité physique et cognitive est une question qui concerne tous les publics et qui est particulièrement prégnante pour les personnes en situation de handicap et à mobilité réduite. Dans cette optique, chaque AOM est tenue de :

- Rendre accessible aux PMR et PSH son propre réseau par la mise en accessibilité des points d'arrêt prioritaires, l'acquisition de matériels et véhicules accessibles, etc.
- Etablir et mettre en œuvre un schéma d'accessibilité ;
- Faire connaître aux usagers l'état d'avancement des programmes correspondants et indiquer notamment dans les informations commerciales les offres et sites (points d'arrêt routiers, gares, lignes…) qui peuvent être empruntés par les PMR et PSH.

Pour ce faire, les outils d'information doivent être adaptés au travers de la méthode FALC avec des options pour les personnes malvoyantes et malentendantes. Concernant les services de transports, le recensement des arrêts de cars interurbains va être réalisé tandis que la mise en accessibilité des gares se poursuit avec les SD'AP (Schémas directeurs d'accessibilité programmée). Les AOM sont par ailleurs invitées à réfléchir à des partenariats permettant d'assurer une continuité de déplacement, en termes d'accessibilité, sur un parcours impliquant plusieurs réseaux de transport.

Fiche action 3.2D – Intégrer la mobilité au sein des dispositifs à destination des demandeurs d'emploi et des stagiaires de la formation professionnelle

Les différents acteurs de l'insertion professionnelle, font actuellement évoluer leurs dispositifs de formation afin de lever au maximum le frein que constitue la problématique de la mobilité dans la recherche d'un emploi. Des dispositifs portés par la Région, les Départements ou encore France Travail ont ainsi pour vocation d'aider les personnes éloignées de l'emploi dans leur mobilité.

Par ailleurs, de nombreux Comités Locaux Pour l'Emploi (CLPE) en Hauts-de-France ont suivi la feuille de route régionale en adoptant dans leur stratégie locale un volet « mobilité ». Dans ce cadre, le PAMS peut constituer un cadre de référence pour décliner des actions opérationnelles.

Fiche action 3.2E – Favoriser la mobilité des apprentis

La LOM indique précisément, dans l'Article L.1215-3, que les jeunes en contrat d'apprentissage doivent pouvoir bénéficier d'actions en leur faveur dans le cadre de la mise en place du PAMS.

La question de la mobilité est en effet prégnante pour les apprentis puisqu'ils doivent se rendre à la fois sur leur lieu de travail et leur lieu de formation. S'il existe déjà de nombreuses aides financières, elles ne répondent pas toujours suffisamment à leurs besoins pratiques actuels ou à venir.

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

Les difficultés sont d'autant plus importantes dans les territoires ruraux du bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache où les offres d'emploi en apprentissage se concentrent en zone urbaine. A ce titre, l'accès aux structures d'apprentissage des bassins de mobilité limitrophes constitue également un défi spécifique pour ce bassin. Dans la dynamique de la mise en place des PAMS, des réflexions sont en cours, à l'initiative de la Région, pour établir une stratégie globale permettant de faciliter la mobilité des apprentis. Cette action en définit les grandes lignes.

Fiche action 3.3. – Impulser la mobilité inversée sur le bassin

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

C'est principalement l'accès aux services publics qui est visé dans cette fiche, via les espaces labellisés « France Services », qu'ils soient physiques ou dans des bus itinérants proposés par le Département du Nord. Le but est d'augmenter le nombre de ces espaces pour mailler le territoire.

Fiche action 3.4. – Favoriser l'égalité femmes-hommes dans l'accès à la mobilité

Dans l'ensemble, les femmes sont plus exposées à des situations de vulnérabilités sociales que les hommes. Elles représentent ainsi une part importante des bénéficiaires des dispositifs de mobilité solidaire et en sont souvent les premières utilisatrices.

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

Enjeu 4 – Améliorer les liaisons territoriales

Le bassin de mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache se caractérise par sa dimension transfrontalière avec la Belgique sur une large partie nord. Cette spécificité favorise des flux réguliers de déplacements transfrontaliers, tant à des fins professionnelles que pour les besoins de la vie quotidienne (loisirs, santé, tourisme, …). Ce contexte transfrontalier implique une prise en compte particulière des complémentarités territoriales et des coopérations à développer pour favoriser cette mobilité.

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

Par ailleurs, les zones périphériques du bassin entretiennent de fortes interconnexions avec les bassins de mobilité voisins, en particulier celui de l'Arrageois et celui de l'Aire Urbaine Centrale.

Dans ce cadre, les partenaires souhaitent donc :

- **Améliorer la mobilité transfrontalière ;**
- **Développer des solutions pour permettre l'accessibilité aux soins ;**
- **Améliorer les connexions avec les bassins limitrophes de l'Aire Urbaine Centrale et de l'Arrageois.**

Fiche action 4.1. – Valoriser et développer les services de mobilité solidaire (covoiturage solidaire, TAD et TUS)

Le covoiturage solidaire, le Transport à la Demande (TAD) et le Transport d'Utilité Sociale (TUS) sont des solutions de mobilité complémentaires aux transports traditionnels. Ils visent à répondre aux besoins de déplacements de publics fragiles ou isolés, en zones rurales comme en zones urbaines. L'objectif de cette fiche est de valoriser, évaluer, étudier et développer, lorsque c'est opportun, un ou plusieurs service(s) de mobilité solidaire.

Fiche action 4.2. – Lever les freins à la mobilité pour faciliter l'accès à l'emploi dans les filières professionnelles en tension

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

Fiche action 4.3. – Faciliter l'accès à l'emploi pour les grands projets : le chantier du Canal Seine-Nord Europe et la plateforme E-Valley

Le bassin de mobilité du Hainaut-Cambrésis-Thiérache accueille deux projets d'envergure sur son territoire : le projet de Canal Seine-Nord Europe et la plateforme logistique E-Valley.

Le chantier du Canal Seine-Nord Europe entre prochainement dans sa phase travaux sur ce dernier secteur. L'objectif de cette action est de mobiliser les acteurs du territoire pour proposer des solutions concrètes et adaptées pour le transport des employés de ce chantier atypique.

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

Le développement de la plateforme logistique E-Valley, située sur une ancienne base militaire à cheval entre les départements du Nord et du Pas-de-Calais, représente un enjeu majeur d'emploi et de mobilité pour le bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache. D'ici fin 2030, environ 3 000 emplois seront créés. L'accessibilité au site pose un double défi : proposer des alternatives à la voiture individuelle pour des emplois qui peuvent être en horaires décalés et organiser la mobilité interne sur un espace logistique étendu.

Fiche action 4.4. – Soutenir la mobilité transfrontalière

L'objectif de cette action est de proposer des solutions pour faciliter l'accès à l'emploi, aux soins et aux services transfrontaliers. Pour cela, différentes pistes sont proposées :

- Recenser les services de mobilité solidaires transfrontaliers au sein de l'annuaire des services de mobilité du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France ;
- Poursuivre et renforcer les dynamiques de coopération transfrontalière ;
- Mieux appréhender le fonctionnement des services de mobilité solidaire belge pour étudier le renforcement des dynamiques de coopération transfrontalière.

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

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

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

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

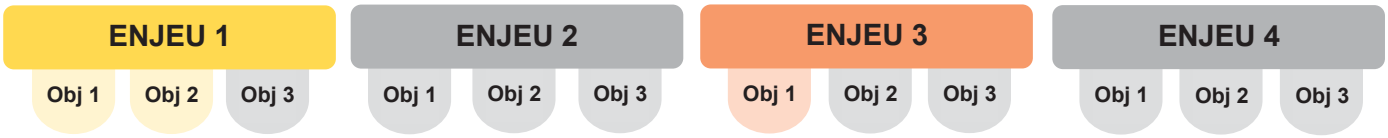
Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

Les fiches actions

	Valoriser et faire connaître les aides et services existants					Améliorer la coordination entre les nombreux acteurs de la mobilité					Adapter l'offre existante en tenant compte des spécificités des territoires et des publics					Améliorer les liaisons territoriales				
	Renforcer la communication sur les dispositifs existants et former les prescripteurs de mobilité et	Enrichir la connaissance de l'offre de mobilité et des aides disponibles	Optimiser les besoins et capitaliser sur les retours d'expérience	Encourager et conseiller le dialogue entre les acteurs de la mobilité	Faciliter le développement des outils et services numériques	Fluidifier la gestion des situations dégradées	Permettre une mobilité accessible à tous	Couvrir le besoin par un maillage de lieux d'accompagnement	Encourager et accompagner le développement de nouveaux services de mobilité	Artibuer la mobilité transfrontalière	Développer des solutions pour permettre l'accessibilité aux sorts	Anticiper les conséquences avec les bassins limitrophes de l'Aire Urbaine Centrale et de l'Artois							
1.1 - CRÉER UN ANNUAIRE DES SERVICES DE MOBILITE RECENSANT L'ENSEMBLE DES AIDES ET DES SERVICES DE MOBILITE SOLIDAIRE	X	X					X													
1.2 - COMPRENDRE LES MANQUES ET LES BESOINS : CARTOGRAPHIER LE TERRITOIRE POUR IDENTIFIER LES "ZONES BLANCHES"	X	X	X																	
1.3 - FORMER LES PRESCRIPTEURS ET LES ACTEURS RELAIS AUX DISPOSITIFS DE MOBILITE SOLIDAIRE EXISTANTS	X	X	X	X																
1.4 - DEVELOPPER, FAIRE CONNAITRE ET COORDONNER TERRITORIALEMENT LES DISPOSITIFS D'AIDE AUX CHANGEMENTS DE COMPORTEMENT	X	X	X				X													
2.1 - DEFINIR LA GOUVERNANCE ET LA COORDINATION DU PAMS				X				X												
2.2 - DISPOSER D'UN REFERENTIEL DE SUIVI DES ACTIONS DU PAMS POUR PERMETTRE SON EVALUATION				X																
2.3 - RENFORCER L'ACCOMPAGNEMENT ET LA COORDINATION DES ACTEURS DE LA MOBILITE SOLIDAIRE AU TRAVERS DES LIEUX D'ACCOMPAGNEMENT DE LA MOBILITE	X	X	X	X			X	X												
2.4 – SAVOIR MOBILISER LES LEVIERS DE FINANCEMENT POUR DÉVELOPPER DES ACTIONS COMPLÉMENTAIRES, NOTAMMENT DANS LES TERRITOIRES RURAUX	X	X	X	X			X													
3.1 – DÉFINIR ET TENDRE VERS UNE OFFRE IDÉALE DE L'ACCOMPAGNEMENT DE MOBILITÉ SOLIDAIRE MAILLANT TOUT LE BASSIN	X		X	X			X	X												
3.2A - DONNER UNE CULTURE DE LA MOBILITE AUX JEUNES	X	X	X	X			X	X												
3.2B - AMELIORER LA MOBILITE DES SENIORS ET ANTICIPER LE VIEILLISSEMENT DE LA POPULATION	X	X	X	X			X						X							
3.2C - AMELIORER LA MOBILITE DES PERSONNES A MOBILITE REDUITE (PMR) ET DES PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP (PSH)				X			X						X							
3.2D - INTEGRER LA MOBILITE AU SEIN DES DISPOSITIFS A DESTINATION DES DEMANDEURS D'EMPLOI ET DES STAGIAIRES DE LA FORMATION PROFESSIONNELLE	X	X	X	X			X	X						X						
3.2E - FAVORISER LA MOBILITE DES APPRENTIS				X			X							X	X					
3.3 - IMPULSER LA MOBILITE INVERSEE SUR LE BASSIN	X			X			X								X					
3.4 - FAVORISER L'EGALITE FEMMES-HOMMES DANS L'ACCES A LA MOBILITE	X	X		X			X													
4.1 - VALORISER ET DEVELOPPER LES SERVICES DE MOBILITE SOLIDAIRE (COVOITURAGE SOLIDAIRE, TAD ET TUS)	X	X	X		X		X						X	X	X					
4.2 - LEVER LES FREINS A LA MOBILITE POUR FACILITER L'ACCES A L'EMPLOI DANS LES FILIERES PROFESSIONNELLES EN TENSION	X	X	X				X						X	X	X					
4.3 FACILITER L'ACCES A L'EMPLOI POUR LES GRANDS PROJETS : LE CHANTIER DU CANAL SEINE-NORD EUROPE ET LA PLATEFORME E-VALLEY	X	X	X		X		X						X	X	X					
4.4 - SOUTENIR LA MOBILITE TRANSFRONTALIERE	X	X	X		X			X						X	X					

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

FICHE ACTION 1.1 – Créer un annuaire des services de mobilité recensant l'ensemble des aides et services de mobilité solidaire



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

L'offre de mobilité solidaire présente une grande diversité, tant en termes d'opérateurs (associations, acteurs publics, opérateurs de droit commun…), de cibles (structures, habitants de territoires peu desservis, bénéficiaires de minima sociaux, personnes en situation de handicap, etc.), de territoire couvert (de l'échelle communale à l'échelle régionale) que de services dispensés (aides financières, accompagnement, mise à disposition de matériel, transport adapté, etc.). **Au total, sur le bassin de mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache, près de 32 dispositifs locaux sont actuellement recensés, sans compter ceux dont le rayonnement est régional ou national**, une base amenée à être complétée au fil de l'eau.

Si la structuration et la coordination de cette offre sont déjà initiées dans certains territoires (par exemple, via la récente ouverture de la Maison de la Mobilité de la Communauté d'Agglomération (CA) de Cambrai), cette multitude d'offres disparates aux critères multiples, ainsi qu'un manque de pérennité de certains services, restent souvent la cause d'une illisibilité, tant du point de vue des bénéficiaires que de celui de l'ensemble des acteurs, ayant pour conséquence des situations nombreuses de non-recours. Une meilleure coordination et lisibilité des offres permettraient par ailleurs d'identifier plus facilement les manques et zones blanches et de répondre en partie aux inégalités décrites ci-dessus (voir action 1.2)

Plusieurs outils d'information dédiés à la mobilité coexistent : Mes aides France Travail, la plateforme DORA, la plateforme Pass Pass, le Soliguide ou encore la plateforme OnYgo. Toutefois, aucun n'est spécifique au bassin de mobilité HCT.

Plusieurs difficultés peuvent apparaître dans l'accès effectif à l'information :

- Ces portails ne sont pas interconnectés et peuvent fournir des résultats partiels ou non mis à jour ;
- L'information disponible peut être insuffisante ou inadaptée aux difficultés de compréhension de certains publics. Les outils uniquement numériques, comme la plateforme DORA ou Mes aides France Travail, ne sont pas adaptés à tous les publics de la mobilité solidaire, notamment les personnes en situation d'illectronisme (c'est-à-dire en incapacité d'utiliser les dispositifs informatiques) ou encore certaines personnes en situation de handicap (handicap visuel, par exemple) ;
- Ils sont encore peu, voire très peu connus et utilisés ;
- Ils ne font pas le lien avec les offres de mobilité et de transport de droit commun, qui sont pourtant très pertinentes pour les publics vulnérables.

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

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France développe un annuaire des services de mobilités comportant des informations sur l'ensemble des mobilités dont la mobilité solidaire (services et aides) et les transports de droit commun.

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

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

Cet outil verra le jour au deuxième semestre 2025 avec la mise en service des nouveaux médias du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France. Le périmètre actuel de l'application Pass Pass est plus restreint (calculateur d'itinéraires multimodal et multi-réseaux composé d'informations théoriques, carte interactive avec points d'intérêt, recherches horaires et tarifaires, pages partenaires, accès via site web et appli mobile). Suite à cette mise en service, l'objectif-cible est de tendre progressivement vers une exhaustivité des informations, ce qui est dépendant de la mobilisation de l'ensemble des partenaires dans l'alimentation et la mise à jour du recensement.

En effet, la pertinence et l'utilité de cet annuaire s'appuient sur la mise en place d'un process de centralisation de l'information et d'actualisation régulière qui sera à définir de manière concertée par la Région, les Départements et le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France. Sur ce sujet, le retour de l'expérimentation en cours avec la maison Nord Emploi Valenciennois permettra de définir, pour chaque bassin, une procédure claire de remontée de l'information. La procédure « technique », pilotée par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, sera indissociable d'un travail de communication et d'animation auprès des acteurs de la mobilité solidaire, co-piloté par la Région et les Départements.

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

- **Niveau minimal d'informations recensées**, de manière à éviter la dissémination de données et les risques d'incohérences :
  - Nom du service
  - Type de service
  - Contact (mail + téléphone + adresse postale)
  - Lien vers le site du porteur comportant les informations à jour
  - Territoire concerné
  - Description brève (conditions d'accès au service)

- **Interopérabilité des outils**, entre les échelles régionale (Pass Pass) et départementales (cartographie des plateformes et annuaire du Département de l'Aisne, entre autres), de manière à ne pas multiplier les échelons tout en conservant les identités départementales de la mobilité solidaire. Par ailleurs, l'interopérabilité entre l'outil et la plateforme DORA est prise en compte dans le cadre de son élaboration et permettra aux opérateurs d'éviter la double saisie ;

- **« Ramification » du process** de remontée de l'information :
  - Concernant les dispositifs portés par des structures associatives et ESS, pilotage par les Départements, avec mise à jour semestrielle,
  - Concernant les DSP de transports publics et le transport d'utilité sociale (TUS), mobilisation des AOM et des délégataires (prévoir dans les contrats de DSP une mission de remontée d'information) avec mise à jour annuelle. Une remontée d'information de la part des réseaux existants auprès du Gestionnaire Pass Pass est déjà effective. L'enjeu est d'y intégrer les nouveaux services de mobilité du bassin au fil de l'eau,
  - Pour les DSP en cours, chaque AOM devra se rapprocher de son délégataire pour identifier l'opportunité d'intégrer ce processus.

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

- **Animation d'un réseau de référents** chargé de faire une veille régulière sur l'ensemble des dispositifs recensés à plusieurs échelles : régionale, départementales et locales.

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

- **Déclinaison de cet annuaire en documents d'informations thématiques** accessibles, répondant à la démarche Facile A Lire et à Comprendre (FALC) ou à d'autres méthodes facilitant l'accessibilité des informations. Cette action nécessite l'élaboration d'un véritable programme de travail : périmétrage des informations prioritaires à transcrire et recours à un prestataire (formation à la rédaction FALC ou réalisation de la transcription). À ce titre, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France prévoit le déploiement d'une documentation pédagogique sur les questions d'interopérabilité, notamment sur les usages de la carte Pass Pass. Par ailleurs, dans le cadre de l'expérimentation en cours avec la Maison Nord Emploi de Valenciennes, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France centralise et met à disposition des prescripteurs formés les documentations existantes qui concernent les services de mobilité du territoire.
  Par exemple, la Région a engagé une démarche interne pour encourager et tendre vers davantage d'accessibilité et de simplification de ses documents. En conséquence, la transcription en FALC de 9 dispositifs d'aides individuelles a été opérée en 2023. La transcription des fiches de présentation simplifiée des dispositifs de subvention est en cours. A terme, un réseau de référents interne devrait être constitué pour poursuivre le déploiement des principes FALC.

- **Déclinaison de cet annuaire pour développer des modules de formation spécifiques à la mobilité** à des moments clés (orientation scolaire, recherche d'emplois, demande de droits, déprise automobile) à destination des prescripteurs et bénéficiaires. Cette action nécessite également l'élaboration d'un véritable programme de travail : périmétrage des formations ; définition du format adéquat ; recours à un prestataire.

- **Transfert des informations aux échelles infrarégionales** (départements, bassin, EPCI) afin d'alimenter les outils préexistants et d'assurer une information harmonisée sur tous les territoires. Le cadre de ce transfert reste à définir, notamment en prenant appui sur l'expérimentation en cours avec la maison Nord Emploi de Valenciennes.
  En complément, et pour parfaire l'accès à l'information, l'annuaire devra envisager d'intégrer des liens de renvoi vers les sites de l'EPCI et des délégataires du réseau TC.

- **Actualisation du travail initié dans le diagnostic PAMS** : identification fine des manques en termes de publics, en termes de service ou aide, en termes de capacité d'accueil, ou en termes de couverture géographique (zones blanches).

- **Concertation et valorisation** auprès des acteurs proposant d'autres outils d'information.

- **Valorisation** auprès des acteurs de la mobilité solidaire et des publics.

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

NATURE DE L'ACTION

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

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

PILOTES	PARTENAIRES	CIBLES
• Région • Départements	• Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France • AOM • Opérateurs de mobilité solidaire	• Opérateurs de mobilité solidaire • Prescripteurs • Bénéficiaires

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

Première année (2026)

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

Puis chaque année

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

MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

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

Ressources humaines

- Initialisation des informations sur la base du recensement à date des dispositifs de mobilité solidaire et des informations disponibles sur d'autres outils (DORA, France Travail, Soliguide, etc.) : le temps dédié à cette première étape n'est pas à négliger et variera en fonction des bassins de mobilité ;
- Veille et animation du réseau de référents (estimation : 5 jours par an) ;
- Pilotage de la remontée d'information des dispositifs associatifs (Départements) (8 jours par an) ;
- Remontée d'information et participation au réseau des référents (AOM et délégataires) (2 jours par an).

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

INDICATEURS DE SUIVI

- Mise en service de l'annuaire des mobilités (oui/non) ;
- Existence d'un processus de mise à jour de l'annuaire (oui/non) ;
- Nombre de connexions annuelles à l'annuaire des services de mobilité.

ACTIONS LIÉES

- Fiche action 1.3 : Former les prescripteurs et les acteurs relais aux dispositifs de mobilité solidaire existants
- Fiche action 2.3 : Renforcer l'accompagnement et la coordination des acteurs de la mobilité solidaire au travers des lieux d'accompagnement de la mobilité
- Fiche action 3.1 : Définir et tendre vers une offre idéale de l'accompagnement de mobilité solidaire maillant tout le bassin

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

FICHE ACTION 1.2 – Comprendre les manques et les besoins : cartographier le territoire pour identifier les « zones blanches »



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Le bassin de mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache (HCT) est couvert par une offre de diagnostic et d'accompagnement dense en ce qui concerne la mobilité solidaire, comprenant parfois plusieurs services sur un EPCI. L'offre d'accompagnement se caractérise par une diversité de leviers (orientation, auto-école sociale, accompagnement général vers une mobilité pérenne, etc.) présents sur l'ensemble des EPCI du bassin, permettant de répondre à différents besoins. Cette diversité de leviers constitue « l'offre socle », identifiée au titre du diagnostic PAMS, et poursuivant un enjeu de démultiplication à l'échelle locale (cf. fiche action 3.1 « Définir et tendre vers une offre idéale de l'accompagnement de mobilité solidaire maillant tout le bassin »).

Néanmoins, des questions d'accessibilité géographique de certains services et d'exhaustivité des publics cibles peuvent se poser et remettre en cause l'efficacité de l'offre disponible.

Pour appuyer ce constat, **le diagnostic du PAMS a mis en évidence une offre de transport inégalement répartie sur le bassin, induisant des zones blanches** et un **manque de coordination des offres.**

Par exemple :

- L'ensemble du bassin est couvert par une offre de diagnostic et d'accompagnement mobilité. Toutefois, la répartition des publics ciblés par ces services apparait peu homogène. Actuellement, les publics les mieux couverts par ces offres sont principalement les personnes en situation de demande d'emploi ou ayant un projet d'insertion ; les bénéficiaires des minimas sociaux, certains jeunes sous condition de situation (BRSA, ni en études, ni en emploi ni en formation, sortant de l'ASE, contrats jeunes majeurs). Néanmoins, d'une structure à l'autre, d'un territoire à l'autre, en fonction des financements, des prescripteurs, les conditions d'éligibilité peuvent varier. Une meilleure représentation dans le cadre d'un recensement plus fin à l'échelle locale permettrait de faire ressortir de manière plus pertinente les besoins.

- Cela concerne également l'offre de services de mobilité solidaire, très hétérogène sur le Hainaut-Cambrésis-Thiérache. A cela s'ajoute de fortes disparités au sein même d'un EPCI en matière de disponibilité des offres, avec notamment certaines polarités secondaires non desservies entre la périphérie urbaine et rurale.

Ces constats alimentent des enjeux en matière d'amélioration de la connaissance, de zones géographiques desservies et en matière de publics éligibles afin de répondre aux besoins personnalisés et tendre vers une couverture complète d'accompagnement de proximité sur l'ensemble du territoire. Surtout, ces constats, s'ils ont le mérite d'avoir été mis à jour, nécessitent d'être approfondis et complétés, notamment en ce qui concerne d'éventuels « publics invisibles », c'est-à-dire des publics en situation d'isolement vis-à-vis des dispositifs mis en place pour identifier leurs besoins et y répondre.

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

1. A minima, actualiser la connaissance des manques, sur la base des mises à jour régulières du recensement de l'information sur les offres disponibles (cf. action 1.1).
2. Approfondir les informations disponibles, afin de pouvoir préciser les manques et des besoins, par exemple en ajoutant des éléments sur les capacités d'accueil des structures et sur leur saturation.
3. **Travailler sur la lisibilité et la représentation visuelle de la carte** et des offres : pictogrammes, informations sur la disponibilité géographique d'une offre ou d'un service via des aplats de couleurs (par exemple, pour un transport solidaire, avoir une vision claire de son périmètre d'intervention)… Idéalement, il serait intéressant, pour les agents et les techniciens, de disposer d'un « zoom » sur l'offre de leur territoire, à l'échelle d'un arrondissement (plus large que l'EPCI, plus précis que le département).
4. En fonction des besoins, et selon les moyens disponibles, **mener des études complémentaires, sur des sujets ou publics pré-identifiés**. A titre d'exemple, les travaux menés en atelier et en comité technique avec les acteurs locaux ouvrent les pistes suivantes :
   - Les besoins de mobilité pour des motifs de déplacement secondaires, comme les loisirs, contribuant pourtant à l'insertion sociale des publics ;
   - Les actifs ou demandeurs d'emploi non motorisés ;
   - L'accompagnement de la mobilité des jeunes qui peut évoluer à certains moments charnière comme le passage du collège au lycée, impliquant souvent plus d'autonomie ;
   - Le traitement des freins psychologiques à la mobilité ;
   - La compréhension des raisons du non-recours aux dispositifs existants ;
   - Les besoins spécifiques des apprentis et alternants (fiche 3.6).

Pour adresser ces sujets, un programme d'études des publics ciblés (jeunes, actifs et demandeurs d'emplois, aidants familiaux, apprentis) pourrait être conçu avec un double objectif : (1) mener une enquête qualitative pour comprendre les besoins, prévenir les risques d'isolement et (2) tester des solutions d'ambitions croissantes (mettre en relation les bénéficiaires potentiels avec les structures proposant un service adéquat, tester un dispositif expérimental en réponse aux besoins identifiés….)

NATURE DE L'ACTION

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

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

PILOTES	PARTENAIRES	CIBLES
• Région • Départements	• AOM • Opérateurs de mobilité solidaire • Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France	• Prescripteurs • Bénéficiaires (jeunes, actifs et demandeurs d'emplois, aidants familiaux, apprentis, etc.)

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1 Première année

- Mutualisation du travail de recensement de l'information mené dans le cadre de l'action 1.1. « Créer un annuaire des services de mobilité recensant l'ensemble des aides et services de mobilité solidaire » : intégration d'éléments complémentaires sur les capacités d'accueil des structures et leur saturation afin de préciser les manques et besoin sur le bassin (zones blanches, publics non pris en charge)
- En option : identification de sujets prioritaires pour des études d'approfondissement ciblées, élaboration d'un programme d'études et identification des financements associés

2 Puis chaque année

- Actualisation de l'état des lieux des manques dans le maillage de l'offre
- En option : réalisation d'études d'approfondissement ciblées

MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

- Diagnostics COM et PAMS du bassin de mobilité réalisés en 2024 ;
- Recensement de l'offre centralisé par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France au titre de l'action 1.1 dans le cadre de la mise en place d'un annuaire des services de mobilité ;
- Les travaux de l'Agence 2020-2040 de la Région, notamment la fiche diagnostic « Démographie et projection à 2040 » ;
- Club de la mobilité solidaire et comité de bassin.

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de dispositifs recensés par type de publics
- Pourcentage de communes bénéficiant d'au moins de 2 dispositifs de mobilité solidaire

(Source : annuaire des services de mobilité – Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France)

ACTIONS LIÉES

- Fiche action 1.1 : Créer un annuaire des services de mobilité recensant l'ensemble des aides et services de mobilité solidaire ;
- Fiche action 3.1 : Définir et tendre vers une offre idéale de l'accompagnement de mobilité solidaire maillant tout le bassin ;
- Fiche action 3.2A : Donner une culture de la mobilité aux jeunes ;
- Fiche action 3.2D : Intégrer la mobilité au sein des dispositifs à destination des demandeurs d'emploi et des stagiaires de la formation professionnelle ;
- Fiche action 3.2E : Favoriser la mobilité des apprentis.

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

FICHE ACTION 1.3 – Former les prescripteurs et les acteurs relais aux dispositifs de mobilité solidaire existants

ENJEU 1 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3
ENJEU 2 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3
ENJEU 3 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3
ENJEU 4 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Les acteurs qui peuvent accueillir les publics vulnérables (prescripteurs, acteurs publics, sociaux) font remonter le sujet de la mobilité comme un facteur principal expliquant isolement, difficulté d'insertion ou d'accès aux services.

Alors qu'ils sont parmi les premiers relais de l'information auprès du grand public et des publics vulnérables en matière de mobilité, ces acteurs ne sont pas des spécialistes de la mobilité. Ainsi, l'offre de transport et de mobilité de droit commun comme les solutions de mobilité solidaire ne sont pas toujours bien connues. Plusieurs outils d'information co-existent, mais ils ne sont pas toujours connus des acteurs primo accueillants ou, lorsqu'ils le sont, ils proposent des informations parfois partielles ou non actualisées. Par ailleurs, appréhender la complexité des difficultés rencontrées par les publics vulnérables peut être un véritable défi.

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Former les acteurs généralistes, primo-accueillants et prescripteurs à la mobilité solidaire, consiste à les outiller de manière à ce qu'ils soient en capacité d'accompagner les publics qu'ils rencontrent selon leur degré de besoin d'accompagnement : donner une information de premier niveau, détecter des problématiques de mobilité (notamment socio-économiques et psychologiques), réaliser un pré-diagnostic, adresser un bénéficiaire à une structure d'accompagnement mobilité solidaire (pour un diagnostic individuel approfondi), voire flécher vers « la bonne » solution (aide financière, solution de transport, etc.).

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

- **Les agents se trouvant dans des lieux généralistes d'accueil du public, relais identifiés (premier niveau)** : mairies, EPCI centres sociaux, CCAS, CPAM/MSA, Maisons France Services, épiceries sociales et solidaires, acteurs de la santé, centres d'accueil CAF et Sécurité Sociale, bureaux de vente de transports en commun, etc. Pour ces acteurs, il s'agit de créer une formation de premier niveau d'accompagnement, permettant de les outiller sur des informations de base (horaires, réseaux, tarifs).

L'expérimentation relative à la formation des agents de Maisons France Services (MFS) en cours dans le département du Nord en partenariat avec le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France relève de cette formation de premier niveau. Cette formation se concentre à ce jour sur l'utilisation des outils Pass Pass, et les liens avec les outils déployés par les AOM locales, la Région, et SNCF Gares et Connexions notamment.

Pour favoriser la connaissance des dispositifs de mobilité solidaire, il s'agirait d'élargir le contenu de la formation (qui pourrait être complété par des éléments propres à la mobilité solidaire) et d'élargir les cibles (au-delà des MFS et des secrétaires de mairies). Par exemple, le SIMOUV a formé les agents de bus sur les informations primaires du réseau Transvilles à délivrer directement aux usagers, ainsi qu'à la redirection vers la centrale d'information principale du SIMOUV.

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

Par exemple, à partir de l'annuaire des services de mobilité recensant l'ensemble des services et offre en matière de mobilité solidaire, le contenu d'une formation pourrait être conçu autour :

- Des éléments de langages permettant de mieux appréhender les contours de la mobilité solidaire : *de quoi parle-t-on ?* et les acteurs mobilisés : *qui fait quoi ?*
- Des différents services de mobilité solidaire sur le territoire d'étude et leur périmètre d'intervention ;
- Leur localisation (siège, antennes éventuelles) ;
- Les publics auxquels ces offres s'adressent et les critères d'éligibilité.

Cette formation pourrait être complétée par un webinaire ou un support d'informations centralisant les données « socles » à actualiser régulièrement (nombre et type de services disponibles sur le territoire, structures porteuses et personnes ressources (conseils mobilités) vers qui rediriger les bénéficiaires, publics concernés par les dispositifs et critères d'éligibilité, etc.).

- **Les professionnels de l'accompagnement social, les prescripteurs, déjà sensibilisés aux enjeux de la mobilité solidaire, et rencontrant des publics vulnérables, ayant un besoin d'accompagnement personnalisé (second niveau)** : France Travail, Cap Emploi, missions locales, Départements (UTAS), MDPH, RH d'entreprises, agences d'interim, etc. Pour ces acteurs, une piste est de s'appuyer sur les acteurs structurants de la mobilité solidaire formant les conseillers mobilité afin de bénéficier de leur expertise (contenu de formations, formateurs).

Pour ces acteurs, déjà formés aux offres et enjeux de la mobilité solidaire, il s'agira de donner accès aux webinaires et aux temps d'échange proposés ci-dessus, pour qu'ils puissent actualiser leurs connaissances. Cette formation pourra être assurée par des conseillers mobilité présents sur le territoire.

Sur le territoire de la Communauté d'Agglomération (CA) de Cambrai, le chargé de Mission Mobilités se rend auprès des prescripteurs (France Travail, Mission Locale, services du Département, associations…) afin d'animer des ateliers « Mobilités » pour informer les agents sur les dispositifs existants.

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

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

- Jeunes (missions locales, service d'accueil familial immédiat (SAFI)) ;
- PMR / PSH (MDPH) ;
- Demandeurs d'emplois (France Travail) ;
- Ménages précaires (centres sociaux, CCAS, CPAM, PLIE, UTAS) ; séniors ;
- Publics « hors statut » pouvant être concernés par des difficultés « invisibles » liées à la mobilité (MDS, Maisons France Services…).
- Enfin, selon les publics visés, des dispositifs d'« aller-vers » peuvent être envisagés (cf. fiche action 3.3 « Valoriser les dispositifs de mobilité inversée »), notamment via des Maisons France Services itinérantes, à l'instar du « Camion bleu », France Services itinérant de l'Avesnois.

Une fois finalisé, le rapport de l'expérimentation du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France dans les maisons France Services pourra être annexé à cette fiche action tout en sachant que le Syndicat ne peut proposer ce type de formations qu'à ses adhérents.

NATURE DE L'ACTION

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

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

PILOTES	PARTENAIRES	CIBLES
• Région • Départements	• Etat • Communes • EPCI • Associations • AFPA • Plateformes de mobilité • Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France • Structures d'insertion comprenant des conseillers en insertion professionnelle (EI, ETTI, IAE, etc.) • Lieux d'accueil existants type Maison France Services	• Acteurs de premier niveau et second niveau

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1 Première année

- Elaboration des formations, pour lesquelles les étapes à mener pourraient être les suivantes :
  - Constitution de la liste d'acteurs à cibler,
  - Recensement des ressources utiles préexistantes,
  - Elaboration du programme de formation (contenu, format, outil),
  - Identification du financement et du formateur,
  - Communication interne et recrutement des formateurs.
- Communication externe et animation des premières formations

2 Puis chaque année

- Reconduction chaque année dans une démarche d'amélioration continue

MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

- Premier niveau :
  - Guides, sites web des plateformes de mobilité solidaire ;
  - Recensement actualisé des lieux d'information, offres et aides de mobilité par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France.
- Second niveau :
  - Formations existantes en conseil en mobilité ;
  - Module pré-diagnostic formation Conseiller en Insertion Professionnelle (CIP).

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

INDICATEURS DE SUIVI

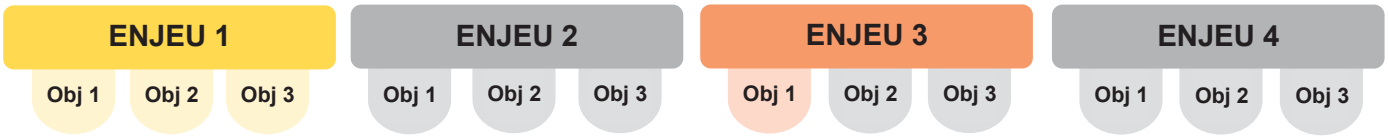
- Nombre de campagnes de formation initiées via la gouvernance PAMS en précisant les publics-cibles (ex : agents des Maisons France Services, des antennes régionales, etc.)

ACTIONS LIÉES

- Fiche action 1.1 : Créer un annuaire des services de mobilité recensant l'ensemble des aides et services de mobilité solidaire
- Fiche action 1.4 : Développer, faire connaître et coordonner territorialement les dispositifs d'aide aux changements de comportement
- Fiche action 3.1 : Définir et tendre vers une offre idéale de l'accompagnement de mobilité solidaire maillant tout le bassin

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

FICHE ACTION 1.4 – Développer, faire connaître et coordonner territorialement les dispositifs d'aide aux changements de comportement



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

Nous constatons néanmoins que ces dispositifs ne sont pas toujours connus de la part des différentes structures cibles, ou qu'elles ne perçoivent pas les bénéfices qu'elles pourraient obtenir de ces démarches.

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

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

Concernant **le public des scolaires et des jeunes**, plusieurs dispositifs peuvent être mis en exergue et développés sur le territoire. Plusieurs de ces dispositifs sont détaillés dans la fiche action 3.2A relative à la mobilité des jeunes :

- Challenges de l'écomobilité scolaires, des collèges et des lycées, organisés par le Centre ressources régional en écomobilité (CREM) ;
- Les plans de déplacements des établissements scolaires ;
- Le dispositif Savoir Rouler à Vélo.

Des dispositifs à destination des **entreprises** sont également proposés, ou imposés. En effet, la LOM impose aux entreprises de plus de 50 salariés travaillant sur un même site d'insérer dans les Négociations salariales Annuelles Obligatoires (NAO) avec les partenaires sociaux un volet mobilités. A défaut, l'élaboration d'un Plan de Mobilité Employeur (PDMe) s'impose.

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

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

- **Les plans de mobilité employeur (PDMe)**

Une partie importante des employeurs semblent méconnaître leurs obligations, notamment celles issues de la LOM ; ce qui implique une moindre sensibilisation des salariés aux solutions alternatives de mobilité. Il est d'ailleurs difficile d'établir un recensement des entreprises qui ont réalisé cet exercice. A court terme, l'objectif est d'avoir une visibilité maximale sur les plans de mobilité employeur mis en place sur les territoires, et d'envisager des sensibilisations des entreprises qui ne se seraient pas encore engagées dans cette démarche.

- **Le Challenge de la mobilité Hauts-de-France (employeurs)**

Le challenge de la mobilité Hauts-de-France, dont le slogan est « Au travail, j'y vais autrement », est organisé chaque année durant la semaine européenne de la mobilité. Il vise en particulier à promouvoir les modes de transports alternatifs à la voiture individuelle pour les salariés dans le cadre de leurs trajets domicile-travail.

Le Challenge de la Mobilité Hauts-de-France est organisé par la CCI Hauts-de-France (avec l'appui du réseau des CCI territoriales de la région), Réseau Alliances – Déclic Mobilités, en partenariat notamment avec la Direction Régionale Hauts-de-France de l'ADEME, la Région Hauts-de-France et le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France.

Ce challenge concerne tous les employeurs (publics, privés, associations…), quelles que soient leur taille ou leur localisation. En 2024, 229 établissements comptant plus de 157 000 salariés ont participé à ce challenge au niveau régional. A l'échelle du bassin HCT, la CCI de l'Aisne et la CCI du Grand Hainaut en étaient notamment ambassadrices, tandis que le Centre hospitalier de Cambrai, employeur majeur de la communauté d'agglomération, comptait parmi les participants. L'objectif sera d'augmenter significativement le nombre d'établissements inscrits à ce challenge et mener une sensibilisation des différents acteurs locaux, notamment lors du Club de la Mobilité solidaire.

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

- **Le Défi régional Pass Pass covoiturage**

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

Aujourd'hui, cette plateforme de mise en relation proposée par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France est méconnue à l'échelle du Hainaut-Cambrésis-Thiérache.

- **La Semaine Européenne de la mobilité (SEM)**

Cet événement européen a pour objectif d'inciter la population à utiliser des modes de déplacements plus durables. Cette séquence forte de l'année permet aux collectivités et aux citoyens d'organiser des événements promouvant des modes de déplacements respectueux de l'environnement. C'est également l'occasion pour les collectivités de faire connaître les actions et activités qu'elles entreprennent dans le domaine. Au niveau régional, le CREM répertorie l'ensemble des actions sur les Hauts-de-France. Il est proposé d'avoir également un recensement au niveau des bassins de mobilité afin de promouvoir davantage les dynamiques territoriales. Les rencontres du club de la mobilité solidaire seront aussi l'occasion de mettre en exergue des actions innovantes initiées lors de cette semaine européenne de la mobilité ; actions qui pourraient avoir vocation à se dupliquer sur les territoires voisins.

Sur le bassin, dans le cadre de la SEM, Valenciennes Métropole avait notamment organisé en 2023 un événement « Place aux Vélos », avec des animations autour du cycle et des ateliers de réparation, sensibilisation, démonstrations, etc., tandis que le réseau Sitbus opéré par Sambre Mobilités (CA de Maubeuge) avait été rendu gratuit le temps de la semaine lors de l'année 2024. Cette opération a été reconduite en 2025.

- **Mai à Vélo**

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

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

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

- **COmieux : dispositif d'écoconduite du PNR de l'Avesnois**

Le dispositif COmieux est une initiative innovante lancée par le Parc naturel régional (PNR) de l'Avesnois pour promouvoir l'écomobilité et réduire les émissions de CO_2 liées aux déplacements domicile-travail. Ce programme repose sur l'installation de boîtiers connectés dans les véhicules personnels des salariés volontaires, couplés à une application mobile dédiée. Elle analyse les données recueillies et fournit des conseils personnalisés pour améliorer les comportements de conduite, favorisant ainsi l'éco-conduite. Les conducteurs accumulent des "COpoints" en fonction de leurs performances, qu'ils peuvent échanger contre des bons d'achat valables dans des commerces locaux, des lieux culturels ou des événements partenaires du territoire.

- **Une multiplication des initiatives à faire connaître et à coordonner territorialement**

La liste des initiatives visant à changer les comportements de mobilité est loin d'être exhaustive. Ces nombreux dispositifs ne sont pas toujours connus des différents publics cibles. Aussi, il est proposé que le Club de la Mobilité solidaire à l'échelle du bassin de mobilité puisse communiquer sur la totalité de ces challenges ou dispositifs d'incitation au changement de comportement et engager une sensibilisation à l'année (et non plus ponctuellement). Ce lieu d'échange permettra de sensibiliser les différents partenaires et d'insuffler des dynamiques territoriales pour les différents dispositifs. Des coordinations entre les différents dispositifs pourraient également s'opérer dans le cadre de ce club.

NATURE DE L'ACTION

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

PILOTES

- CREM

PARTENAIRES

- Région
- Départements
- Acteurs de la mobilité sur le terrain

CIBLES

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

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

- Un point sur ces dispositifs pourrait être proposé dès les premiers comités de bassin ou en Comité départemental pour l'emploi, ou rencontres du Club de la Mobilité solidaire, en 2026 ; ainsi que lors des comités locaux pour l'emploi.

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

- L’ensemble des dispositifs présentés dans la fiche, complétés des dispositifs restant à identifier sur le plan local

INDICATEURS DE SUIVI

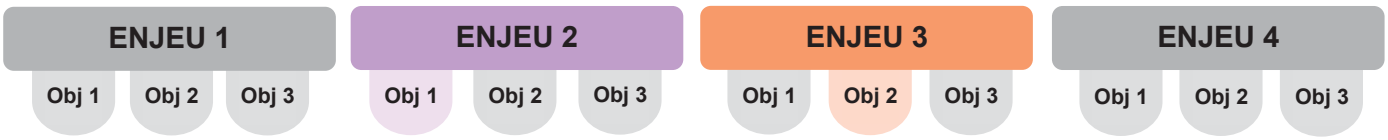
- Nombre d’entreprises participant au challenge de la mobilité (Source : CCI Hauts-de-France)
- Nombre de participants au défi Pass Pass Covoiturage en fonction des données relevées sur le bassin (Source : Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France)
- Nombre de participants au dispositif CO’mieux (source : Parc Naturel régional de l’Avesnois)

ACTIONS LIÉES

- Fiche action 2.1 : Définir la gouvernance et la coordination du PAMS
- Fiche action 3.2A : Donner une culture de la mobilité aux jeunes

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

FICHE ACTION 2.1 – Définir la gouvernance et la coordination du PAMS



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Le pilotage actuel de la mobilité solidaire est en cours de préfiguration pour une gouvernance future. L'élaboration des Plans d'Action commun pour la Mobilité Solidaire (PAMS) pour 2025-2030 est copilotée par la Région, les Départements de l'Aisne et du Nord et le Commissariat à la Lutte contre la Pauvreté, en concertation avec des acteurs tels que les syndicats mixtes SRU, les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM)...

L'écosystème actuel est complexe avec notamment des difficultés de lisibilité de l'offre et des aides ainsi que de coordination. Il est essentiel de maintenir une "communauté" de la mobilité solidaire et d'intégrer divers collèges d'acteurs pour approfondir certaines thématiques comme le logement, l'emploi et la formation. Enfin, les modèles économiques de la mobilité solidaire nécessitent une simplification, une mutualisation et une pérennisation des moyens engagés.

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

Cette gouvernance se matérialisera à travers la constitution d'un « Comité de bassin de mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache » qui vaudra comité de pilotage à la fois pour le COM et pour le PAMS et qui sera organisé annuellement par le trinôme Etat, Région, Départements.

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

Ces deux instances locales permettront d'alimenté le comité régional des partenaires, instance régionale et mutualisé notamment dédiée au suivi de l'ensemble des COM et des PAMS de la Région Hauts-de-France.

Comité de bassin :

- Fait le point sur l'état d'avancement du PAMS ;
- Fixe les objectifs et le programme annuel au titre du PAMS du bassin : priorités, pilotage, échéances ;
- Mesure les effets des actions mises en œuvre, les reconduit ou les fait évoluer ;
- Anime une revue de projets en examinant en particulier le financement des actions prioritaires.

Composition : Etat, Région, Départements, AOM, Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, France Travail, CAF, DREETS, DREAL.
En fonction de l'ordre du jour, d'autres partenaires pourront être invités : représentants de l'Education nationale, sous-préfecture, ARS, ADIL, AFPA, fédérations de métiers en tension, etc.
Le comité de bassin est co-présidé par l'Etat (Lutte contre la pauvreté), la Région et les Départements.

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

Club de la mobilité solidaire :
Il s'agit du grand rendez-vous annuel de la mobilité solidaire dans le bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache. Le comité :

- Recense les besoins et les demandes de ses membres au regard des remontées de terrain ;
- Propose des retours d'expériences ;
- Formule des demandes à l'attention du comité de bassin ;
- Organise des échanges sur des sujets spécifiques en fonction des besoins (financements, projets en cours et bonnes pratiques, etc.).

Composition : structure membres du Comité de bassin, structures membres des COTECH déjà réunis dans la démarche d'élaboration du PAMS et autres acteurs mobilisés lors des journées-ateliers PAMS en associant davantage les employeurs, les habitants et les usagers.

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

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

En parallèle, chaque autorité organisatrice de la mobilité est invitée à présenter un état d'avancement du PAMS au sein de son propre comité local des partenaires.

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

Enfin, sur le Hainaut-Cambrésis-Thiérache spécifiquement, les comités de bassin ainsi que le club de la mobilité solidaire devront veiller à prendre en compte et à coordonner leurs propositions d'actions avec :

- **Le Pacte territorial des Solidarités du Nord**, signé en mars 2025, qui a prévu l'allocation de 600 000€ pour l'arrondissement de Cambrai dans l'objectif d'accentuer l'inclusion sociale des publics vulnérables, avec un accent fort sur la mobilité via le soutien aux garages solidaires ou encore la mise à disposition gratuite de véhicules sur conditions de situation ;

- **Le Pacte pour la réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache**, reconduit pour une troisième phase en 2025 par l'Etat, la Région et les Départements du Nord et de l'Aisne. Il identifie notamment la nécessaire coordination des acteurs de la mobilité notamment à travers la mise en application de la loi d'orientation sur les mobilités à travers les contrats opérationnels de mobilité (COM) et les plans d'actions en faveur de la mobilité solidaire (PAMS). Il a fait de ses priorités le développement des mobilités du quotidien et des mobilités actives.

- **Le Schéma Départemental d'Amélioration de l'Accessibilité des Services au Public (SDAASP) du Département du Nord** : le volet mobilité du SDAASP du Nord reprendra l'ensemble des actions menées dans le cadre des PAMS et des COM concernés par le territoire départemental.

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

NATURE DE L'ACTION

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

PILOTES

- Etat
- Région
- Départements

PARTENAIRES

Comité de bassin et comité technique

- Etat (Lutte contre la pauvreté), Région, Départements, AOM, Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, France Travail, CAF, DREETS, DREAL, Rectorat.
- En fonction de l'ordre du jour, d'autres partenaires pourront être invités : représentants de l'Education nationale, sous-préfecture, ARS, ADIL, AFPA, fédération de métiers en tension, représentants du projet Cross4Mobility, etc.

Club de la mobilité solidaire

- Structures membres du comité de bassin,
- Maisons Départementales des Personnes Handicapées, Directions Départementales de l'autonomie,
- Unions départementales des Missions Locales / Maisons de l'emploi et de la formation (AREFIE),
- UDCCAS,
- URIOPSS,
- Plateformes et opérateurs de mobilité solidaires,
- Opérateurs de transport,
- Cellule France Mobilités,
- Gestionnaires de Pôles d'échange,
- Acteurs santé,
- Acteurs handicap,
- Associations locales,
- Représentants d'employeurs,
- Représentants d'habitants/usagers.

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

Première année

- Premier comité de bassin du PAMS Hainaut-Cambrésis-Thiérache
- Première rencontre du Club de la mobilité solidaire du PAMS Hainaut-Cambrésis-Thiérache

A partir de 2027 et les années suivantes

- Réunions techniques préalables à l'organisation des comités de bassins et club de la mobilité solidaire ;
- Un comité de bassin ;
- Une réunion du Club de la mobilité solidaire a minima, ou plus, de manière à maintenir la dynamique insufflée lors de l'élaboration du PAMS.

MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

- Conditions de réussite : coordination et animation (invitations, logistique, élaboration ordre du jour, compte-rendu…), préparation amont des ordres du jour et des documents associés : implication des services de l'Etat, Région, Départements, et des AOM ;
- Propositions de salles par les acteurs locaux

INDICATEURS DE SUIVI

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

ACTIONS LIÉES

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

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

FICHE ACTION 2.2 – Disposer d'un référentiel de suivi des actions du PAMS pour permettre son évaluation

ENJEU 1	ENJEU 2	ENJEU 3	ENJEU 4
Obj 1	Obj 1	Obj 1	Obj 1
Obj 2	Obj 2	Obj 2	Obj 2
Obj 3	Obj 3	Obj 3	Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

D'autres problématiques ont pu être remontées. Par exemple, le manque de moyens pour implanter de nouvelles structures de mobilité solidaire requiert d'assurer l'opérabilité et l'efficacité des structures existantes pour envisager leur développement (plutôt que d'en créer de nouvelles – exemple de la Thiérache).

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

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Cette action a un double objectif :

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

S'agissant du premier objectif, il reviendra au comité de bassin d'identifier le cas échéant les services à évaluer et de lancer les études correspondantes. A noter que le club de la mobilité solidaire (cf. fiche-action 2.1 « Définir la gouvernance et la coordination du PAMS ») pourra être mis à contribution pour évaluer certains dispositifs ou il pourra signaler au comité de bassin d'autres dispositifs qui mériteraient d'être examinés. Sans parler d'audit ou d'évaluation, il conviendra autant que possible de partager des retours d'expérience lors des rencontres du club de la mobilité solidaire.

Afin de répondre au second objectif, il s'agira d'établir **un tableau de bord de suivi du PAMS à 2 niveaux** :

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

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

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

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

NATURE DE L'ACTION

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

PILOTES	PARTENAIRES	CIBLES
• Etat • Région • Départements	• Membres du comité de bassin	• Bénéficiaires • Opérateurs et pourvoyeurs d'aide de mobilité solidaire • Elus aux différentes échelles, locales, départementales et régionale

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Première année (2026)

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

2

Chaque année (dès 2026)

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

MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources :

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

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

INDICATEURS DE SUIVI

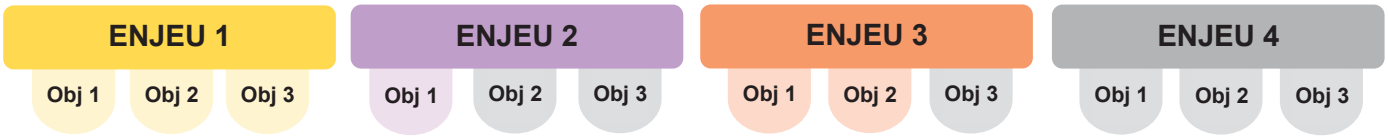
- Existence du référentiel de suivi (tableau de bord) (oui/non).

ACTIONS LIÉES

- Toutes les actions du PAMS.

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

FICHE ACTION 2.3 – Renforcer l'accompagnement et la coordination des acteurs de la mobilité solidaire au travers des lieux d'accompagnement de la mobilité



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Définition et actions d'une plateforme de mobilité

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

Le bassin de mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache est à cheval sur les départements du Nord et de l'Aisne, qui mènent chacun une stratégie à leur échelle :

- **Dans le Département du Nord**, elle s'appuie notamment sur les agents d'accueil présents dans les espaces France Services, qui dispensent un premier niveau d'accompagnement à la mobilité (orientation et conseil). De plus, le Département finance une grande diversité d'acteurs de la mobilité solidaire, plateformes de mobilité locales ayant une réelle présence physique sur le territoire, au plus près des habitants qu'ils accompagnent. On retrouve notamment l'association Wimoov, présente à Valenciennes, à Caudry, à Maubeuge dans les locaux du Syndicat Sambre Mobilités, au Cateau-Cambrésis et à Solesmes ; ou encore l'association PHARE, via son dispositif Solimob' (co-financé par le Département, la Région, la CA de Cambrai et l'Union Européenne), déployé sur le Valenciennois et le Cambrésis avec des locaux au sein de la Maison de la Mobilité de Cambrai inaugurée en octobre 2024. Sur la CC du Sud Avesnois, la plateforme Avesnois Mobilité assure aussi une présence physique à la Maison de la Mobilité de Fourmies.

- **Le Département de l'Aisne** a également subventionné ce type de dispositif dans le cadre de l'appel à projets (AAP) « Plateformes de Mobilité » pour l'accompagnement des allocataires du RSA et les jeunes sortant de l'ASE jusqu'à la fin de l'année 2024. Un second a été diffusé à l'automne 2024 pour la période 2025 – 2027 afin d'assurer la poursuite de leur déploiement. A plus petite échelle, les missions locales de la Thiérache assurent un rôle de plateforme de mobilité, regroupement différents services ou accompagnements via des lieux physiques marqués et connus de la population.

A ce jour, ni pour le Département du Nord, ni pour le Département de l'Aisne, la coordination via une « plateforme de mobilité départementale » unique telle qu'existante par exemple dans le Pas-de-Calais ou dans la Somme n'est envisagée.

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Sur le bassin de mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache, renforcer les plateformes de mobilité locales et les lieux physiques d'accompagnement passe avant tout par une **coordination accrue entre les deux départements**. Deux catégories d'acteurs sont principalement ciblées : les services des Départements en charge de l'insertion, qui financent et accompagnent ces structures, ainsi que les plateformes de mobilité locales elles-mêmes. Cette coordination renforcée pourra prendre différentes formes :

- Il s'agira tout d'abord **d'harmoniser les pratiques d'accompagnement des publics** entre les différentes plateformes : envisager la mise en place d'indicateurs communs de suivi de l'accompagnement au niveau des services départementaux, harmoniser l'entrée, le suivi et la sortie des personnes bénéficiant d'un accompagnement à la mobilité, organiser des rencontres entre les plateformes de mobilité locales afin de leur permettre d'échanger de bonnes pratiques et d'apprendre à se connaître.
- Ces échanges et rencontres entre les plateformes de mobilité locales du bassin de mobilité permettront de tendre vers une **synergie entre les acteurs** à l'échelle du bassin.

Travailler la coordination à l'échelle des 2 départements afin de permettre la continuité des actions d'un département à l'autre et de dépasser les « frontières administratives »

Favoriser l'émergence d'initiatives
Sur le Département du Nord, l'appel à projets « Mobilité Innovante en Milieu Rural » a permis de soutenir la mise en œuvre de projets en lien avec la mobilité dans les territoires ruraux. Deux autres dispositifs peuvent être cités : l'appel à projet insertion et le dispositif Phosphor'âge destiné à encourager les projets en faveur de la mobilité de certains publics ciblés par le PAMS. Ces appels à projets doivent permettre d'identifier les structures porteuses potentielles.

En ce qui concerne la partie axonaise du bassin, l'appel à projets « Plateformes de Mobilité » du Département de l'Aisne s'insère également dans cet objectif de favorisation des initiatives de la part des acteurs locaux au sein des territoires ruraux.
De son côté, la Région a mis en place un appel à projets annuel Mobilité et Territoires depuis 2024. L'axe 2 spécifique aux maisons de mobilité, contribuera à la cohérence d'une offre socle sur le bassin (cf. fiche action 3.1).

NATURE DE L'ACTION

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

PILOTES	PARTENAIRES	CIBLES
• Départements	• Etat • Région • France Travail • AOM/EPCI	• Publics vulnérables du bassin

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

Dès 2026

- Mise en place de réunions facilitant les échanges d'informations sur les pratiques entre acteurs de la mobilité solidaire du Nord et de l'Aisne dans le but de répondre aux objectifs précités
- Poursuivre la tenue d'une réunion interdépartementale mensuelle entre chargés de projet mobilité des Départements (initiée dans le cadre de la mise en œuvre des PAMS) afin de coordonner leurs actions.
- Dans l'Aisne, accompagner et coordonner les porteurs de projets retenus dans le cadre de l'AAP « Plateformes de Mobilité » portant sur la période 2025 - 2027

MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Moyens disponibles :

- Appel à projets « Plateformes de Mobilité » du Département de l'Aisne
- Appel à projets « Mobilité Innovante en Milieu Rural » du Département du Nord, si reconduit

INDICATEURS DE SUIVI

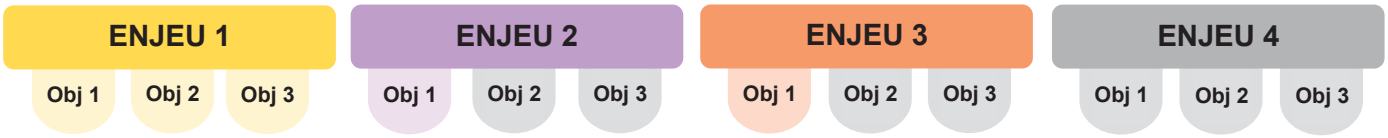
- Nombre de parcours ayant abouti à une mobilité pérenne et durable
- Nombre de diagnostics mobilité réalisés

ACTIONS LIÉES

- Fiche action 1.1 : Créer un annuaire des services de mobilité recensant l'ensemble des aides et services de mobilité solidaire
- Fiche action 1.3 : Former les prescripteurs et les acteurs relais aux dispositifs de mobilité solidaire existants
- Fiche action 3.1 : Définir et tendre vers une offre idéale de l'accompagnement de mobilité solidaire maillant tout le bassin

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

FICHE ACTION 2.4 – Savoir mobiliser les leviers de financements pour développer des actions complémentaires, notamment dans les territoires ruraux



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

De nombreuses sources de financement sont potentiellement mobilisables pour accompagner les projets de mobilité. Sans viser l'exhaustivité, on peut citer quelques acteurs majeurs proposant des dispositifs d'accompagnement pouvant couvrir des actions dans le champ de la mobilité solidaire : l'Union Européenne (FEDER…), l'Etat, les Etablissements publics (ADEME, CEREMA…), la Banque des Territoires, la Région, les Départements, certains EPCI…
Les territoires font le constat que certains publics ou zones ne bénéficient pas de solutions adaptées et ils souhaiteraient proposer des réponses à ces problématiques. Les acteurs et notamment les AOM sont alors confrontés à la problématique du financement de leurs projets de mobilité car il est difficile aujourd'hui d'avoir une vision claire des sources de financements existantes. En effet, entre les appels à projets, les demandes de subventions, les dispositifs d'expérimentations…, il est nécessaire d'avoir une ingénierie importante pour savoir quels financements solliciter pour développer un projet. De plus, les modalités des dispositifs d'aide correspondants peuvent évoluer chaque année.

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

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Cette action a pour objectif de valoriser les dispositifs de financements accessibles pour des projets de mobilité par plusieurs biais :

- **Accompagner les collectivités via la Cellule Régionale France Mobilités Hauts-de-France :**

Depuis 2019, la Cellule France Mobilités Hauts-de-France accompagne les collectivités pour améliorer la mobilité du quotidien essentiellement dans les territoires peu denses. Ainsi, les acteurs territoriaux du CEREMA, de l'ADEME, de la DREAL, de la Banque des territoires et de l'Agence nationale de la cohésion des territoires combinent leurs compétences au sein de la Cellule France Mobilités Hauts-de-France, avec comme partenaire associé la Région Hauts-de-France.
En proposant un service gratuit d'information, de conseil et d'ingénierie à destination des collectivités, des territoires ruraux, petites et moyennes villes et espaces périurbains des agglomérations, la cellule France Mobilités contribue à éclairer les décisions et rendre possible la mise en œuvre des projets de mobilité.
En 2024, la Cellule France Mobilités Hauts-de-France a mis en place « SOS Mobilités Hauts-de-France », pour guider les collectivités dans l'élaboration des projets de mobilités en zones peu denses : https://sos-mobilites-hdf.recoconseil.fr/
Le premier niveau d'accompagnement que constitue ce dispositif permet à un EPCI d'être orienté soit vers une solution technique auprès de l'un des partenaires de la cellule, soit vers une possibilité de financement. Avec cette formalisation du processus d'accompagnement des collectivités dans le montage de projets de mobilités, l'objectif est de lever de nombreux blocages, notamment financiers.

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

La Cellule France Mobilités Hauts-de-France travaille actuellement sur les modalités de diffusion de l'information auprès des collectivités (mails, webinaires, flyers, etc.). On peut d'ores et déjà retrouver le cycle de webinaires sur sa page régionale : https://www.francemobilites.fr/regions/hauts-france

Par ailleurs, l'ensemble des dispositifs d'aides (financements et ingénierie) pour les projets, expérimentations et innovation dans les mobilités sont répertoriés par France Mobilités et son espace « Aides-territoires » qui permet de réaliser une veille territoriale et thématique des aides financières possibles et de paramétrer des alertes personnalisées pour bénéficier d'une veille automatisée sur les nouveaux dispositifs.
Les acteurs portant ces dispositifs de financement doivent d'ailleurs veiller à ce que ces informations soient à jour sur la plateforme : https://aides-territoires.beta.gouv.fr/portails/francemobilites/

Des actions visant certains publics cibles de la mobilité solidaire peuvent également bénéficier de programmes de financements spécifiques. Ainsi, les jeunes qui ne sont ni en emploi ni en formation (NEETs) peuvent être accompagnés par le Fonds Social Européen (FSE). Les mesures éligibles au FSE, qu'elles soient individuelles ou collectives, doivent permettre de lever les freins périphériques qui contribuent à l'éloignement du jeune du marché du travail. Les difficultés de mobilité régulière ou ponctuelle (bus, train, permis, etc.) font partie des freins périphériques identifiées et des projets agissant sur ces freins à la mobilité peuvent dont être financés par ce programme.

En parallèle, la **plateforme DORA** recense et facilite la prescription de services d'insertion adaptés aux besoins des bénéficiaires du RSA. En matière de mobilité, la plateforme recense les aides financières disponibles par plusieurs acteurs (aide au permis de conduire par France Travail, micro-crédit mobilité, etc.).

Enfin, via l'annuaire en cours de déploiement par **le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France** (*voir fiche action 1.1*), permettront aux prescripteurs de faciliter l'accompagnement des bénéficiaires dans l'identification des leviers financiers pertinents.

Les **Départements du Nord** (l'Nord) et de **l'Aisne** accompagnent les territoires en ingénierie, par exemple pour répondre au mieux aux appels à projets relatifs à la mobilité.

Enfin le **levier du mécénat** est également une perspective à activer, notamment via les Fondations d'entreprises. A titre d'illustration, les Départements de l'Aisne et du Nord mènent des missions de mécénat, dont le rôle consiste à rechercher des financements par ce biais, avec des partenariats public-privé à entreprendre.

Le Club de la mobilité solidaire sera l'occasion de communiquer sur les différentes aides mobilisables dans le cadre de projets de mobilité solidaire.

NATURE DE L'ACTION

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

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

PILOTES	PARTENAIRES	CIBLES
• Cellule France Mobilités (CEREMA, ADEME, DREAL, Banque des territoires, Région et Agence nationale de la cohésion des territoires)	• Départements • AOM • Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France	• Les AOM, notamment dans les territoires ruraux • L'ensemble des acteurs souhaitant monter un projet de mobilité, notamment de mobilité solidaire

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

Dès 2026

- L'outil SOS Mobilités Hauts de France a été mis en place en juin 2024 ;
- Assurer le fonctionnement de la Cellule France Mobilités et de l'outil SOS Mobilités Hauts-de-France.

MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

- Les ressources actuelles des différentes structures pilotes ou partenaires.

INDICATEURS DE SUIVI

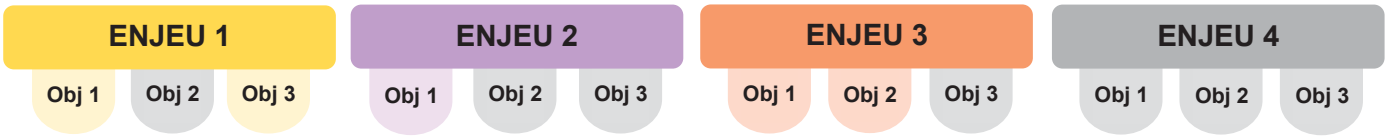
- Nombre de sollicitations des acteurs du bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache sur SOS Mobilités Hauts-de-France.

ACTIONS LIÉES

- Fiche action 1.1 : Créer un annuaire des services de mobilités recensant l'ensemble des aides et services de mobilité solidaire ;

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

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



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

On observe sur le bassin de mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache, une multitude d'acteurs de la mobilité solidaire mais avec de grandes disparités dans la répartition territoriale, les services proposés et les critères d'accès. Le diagnostic réalisé sur le bassin permet d'illustrer et d'affiner ces éléments de contexte en décomposant par type de service l'offre existante :

- **Offre de droit commun** : le réseau ferroviaire est relativement dense mais celui-ci apparaît inégalement développé entre le Nord et l'Ouest du bassin. Les trois conurbations de Valenciennes, Cambrai et Maubeuge, auxquelles s'ajoutent la Porte du Hainaut et le Caudrésis-Catésis sont à la fois très bien reliées entre elles et interconnectées avec le reste de la Région, la Métropole lilloise mais aussi l'agglomération de Saint-Quentin. De surcroît, la gare de Valenciennes profite d'une desserte TGV depuis Paris. Bien que moins dotés, l'Avesnois et la CC des Trois Rivières restent connectés à Maubeuge, Lille, Valenciennes et même Charleville-Mézières (Région Grand-Est) ou Paris grâce à la ligne structurante Aulnoye-Aymeries – Hirson, tandis que le reste de la Thiérache est surtout connecté à l'Aisne via la ligne Laon – Hirson, même si celle-ci est fermée pour travaux jusqu'à décembre 2026. Le maillage routier épouse lui bien plus la logique de fracture du bassin. Seul le Nord-Ouest du bassin (CA de Cambrai, CA de la Porte du Hainaut et Valenciennes Métropole) est traversé par le réseau autoroutier (A2 et A23) tandis que le reste du territoire comporte uniquement des routes nationales (avec la mise à 2x2 voies de la RN2 en cours de réalisation). Enfin, de nombreuses lignes d'autocars interurbains, issus des anciens réseaux départementaux (RTA et Arc-en-Ciel) complètent ces offres, avec des fréquences de desserte parfois très variables et, en conséquence, peu de liaisons entre les communes axonaises et nordistes.

- **Diagnostic et accompagnement** : la totalité du bassin est couverte par une offre de diagnostic et d'accompagnement mobilité. Ce type d'offre est notamment assuré par France Travail via son dispositif « bilan accompagnement mobilité individuelle » (MBI) à destination des demandeurs d'emploi, ainsi que par de nombreuses structures locales (Wimoov, SoliMob, Avesnois Mobilité, La Clef du permis…). En plus des personnes en insertion, ce sont surtout les allocataires des minimas sociaux et les jeunes qui sont visés.

- **Transport solidaire** : des services existent, néanmoins on constate de grandes disparités dans la répartition territoriale. De nombreux freins d'accessibilité ont été observés : manque d'information et de visibilité, fréquences et amplitudes horaires, capacités de prise en charge limitées, frontières territoriales. En général, ces offres ont notamment pour objectif de permettre aux personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite, dont les séniors, de se déplacer, comme Mobi + sur la CA de Cambrai ; parfois, elles sont ouvertes à tous.

- **Location, achat, réparation** : Des offres de location solidaire sont présentes sur le bassin et sont par exemple proposées par le garage solidaire Sambre-Avesnois-Thiérache ou encore l'organisme Wimoov ou l'association Phare à Cambrai mets à disposition des vélos lia de la location solidaire à la Maison de la Mobilité du Cambrésis. De plus, la Communauté d'Agglomération de Cambrai propose plusieurs aides financières répondant à cet enjeu, pour l'achat de vélos classiques et électriques notamment. Certaines offres de droit commun ont également pour objectif d'être accessibles au plus grand nombre, grâce à des tarifications avantageuses : c'est le cas de celle de Sambre Mobilités qui propose depuis juin 2025 des VAE en location longue durée pour la somme de 180€/an (soit 15€/mois).

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

Enfin, le garage solidaire Sambre-Avesnois-Thiérache, déjà évoqué plus tôt, est le principal acteur du bassin HCT réalisant de la répartition solidaire. Cette offre est complétée par celle des garages Synergie de Fourmies, Leval et Jeumont proposée. Néanmoins, il est à noter que certains habitants peuvent accéder aux services de structures présentes sur d'autres territoires, et le Garage Norauto porte une offre solidaire sur conditions de ressources.

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

Dans le cadre du PAMS, il est proposé de valoriser, maintenir et le cas échéant développer une offre dite « socle » de mobilité solidaire, appuyée sur des lieux d'accompagnement de la mobilité solidaire. L'offre socle et les lieux d'accompagnement sont dédiés à la prise en charge d'un ensemble de publics vulnérables sur le bassin. Les définitions ci-après pourront guider les stratégies de soutien aux structures, qui devront répondre à ce nouveau référentiel.

L'offre socle

Inspirée de l'étude *Mobilité solidaire à vocation d'insertion professionnelle* réalisée par le CEREMA pour le Préfet de la Région Pays de la Loire, la notion d'offre socle consiste en l'identification de l'ensemble des services de mobilité « de base » à même de répondre aux besoins particuliers des publics vulnérables sur un territoire. Dans le cadre du PAMS, l'offre socle est déclinée en 6 types de services :

- Le diagnostic mobilité individuel, première étape d'un parcours d'accompagnement visant à la fois une meilleure autonomie en mobilité et l'accès à des solutions de transport, en lien avec le projet social ou professionnel de la personne ;
- L'accompagnement mobilité, qui vise à doter les bénéficiaires de compétences nécessaires : lecture de carte, utilisation des transports en commun, apprentissage du vélo, formation au code de la route et au permis de conduire… ;
- La mise à disposition ou location sociale de véhicules : vélo, vélo à assistance électrique, 2-roues motorisé, voiture sans permis, voiture avec permis – pour les bénéficiaires les plus autonomes ;
- Le transport solidaire : covoiturage solidaire, transport à la demande, transport d'utilité sociale – pour les bénéficiaires les moins autonomes ;
- L'accès pérenne à tarif social à un véhicule : achat, réparation – entretien ;
- L'accès à une aide financière en fonction du profil de la personne, par exemple pour financer le permis de conduire.

Cette offre socle se concentre, notamment, dans les « plateformes » ou « maisons de la mobilité ».

Les lieux d'accompagnement en matière de mobilité solidaire

Ils doivent pouvoir proposer à minima et au préalable de tout autre action, un premier accueil dédié au diagnostic des besoins en mobilité de l'usager. Pourront ensuite être proposés des services ou des aides à la mobilité adaptés tels que du coaching individuel, des ateliers collectifs, du micro-crédit, une orientation vers des garages solidaires et auto-écoles sociales, du transport solidaire, de la location, achat ou réparation, etc.

Ces lieux d'accompagnement correspondent aux niveaux 2 et 3 dans la typologie des lieux d'accompagnement (cf. action 1.3)

Valorisation et pérennisation de l'offre socle et des lieux d'accompagnement en matière de mobilité solidaire

Le diagnostic a mis en évidence l'existence de nombreux dispositifs de mobilité solidaire et de lieux d'accompagnement, qu'il convient de valoriser et de maintenir dans le temps.

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

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

Par ailleurs, France Travail a mis en place une prestation « Bilan-accompagnement mobilité » (MBI), opérée par le prestataire Wimoov, destinée à accompagner des demandeurs d'emploi vers une mobilité géographique plus autonome, en levant leurs freins à la mobilité.

La mise en œuvre

Pour calibrer l'offre socle, en fonction des besoins prioritaires identifiés et qui pourront faire l'objet d'une revue de projets dans le cadre du futur comité de bassin Arrageois, il est proposé en annexe un système de calcul basé sur des moyennes issues d'observations de dispositifs de mobilité solidaire dans différents territoires français.

Des possibilités de co-financement sont également à prendre en compte dans ce cadre, au-delà des possibilités d'engagement des copilotes de cette action (Départements et Région) :

- Les fonds européens (type FSE+) peuvent contribuer à hauteur de 50% des dépenses engagées (une fois toutes les autres aides déjà obtenues) ;
- La formation au permis de conduire bénéficie de multiples financements que les opérateurs (auto-écoles sociales ou classiques) ou les bénéficiaires peuvent obtenir selon de nombreux critères (Etat via le permis à 1 € par jour, Fonds d'aide aux jeunes, France Travail, FASTT, recours au CPF, recours à un micro-crédit, aides locales…) ;
- L'accès à un véhicule à moteur (scooter, voiture) peut également être pris en charge par différents dispositifs : l'aide à la recherche d'emploi France Travail, les aides du FASTT pour les intérimaires… ;

Le transport solidaire peut pour une bonne partie être réalisé directement par les EPCI ou AOM qui développent leurs politiques locales de mobilité.

A partir de l'offre socle identifiée dans le cadre du diagnostic PAMS (2024), il est proposé de réaliser chaque année un bilan de l'évolution de cette offre. Ce bilan s'appuiera sur une mise à jour de la cartographie de cette offre à l'échelle du bassin et des différentes catégories de publics pris en charge (cf. action 1.2 et carte et tableau 2024 en annexe). Le bilan permettra de vérifier que l'offre s'étoffe progressivement et d'identifier les besoins prioritaires pour proposer des actions correctrices. Ce bilan pourra également s'appuyer sur les remontées faites dans le cadre des plateformes de mobilité départementales.

NATURE DE L'ACTION

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

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

PILOTES	PARTENAIRES	CIBLES
• Région • Départements	• Etat • AOM et EPCI • France Travail • CAF • Mission locale • FASTT • Opérateurs de mobilité solidaire	• Publics vulnérables du bassin

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

2029

- Tendre vers une offre idéale de l'accompagnement de mobilité solidaire accessible aux différents publics vulnérables pris en compte dans le PAMS

MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

- La typologie des lieux d'accompagnement (cf. action 1.3.)
- Le règlement de l'appel à projet régional Mobilité et Territoires
- Les AAP et AMI existants à différentes échelles territoriales

INDICATEURS DE SUIVI

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

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

ACTIONS LIÉES

- Fiche action 1.2 : Comprendre les manques et les besoins : cartographier le territoire pour identifier les « zones blanches »
- Fiche action 1.3 : Former les prescripteurs et les acteurs relais aux dispositifs de mobilité solidaire existants
- Fiche action 2.1 : Définir la gouvernance et la coordination du PAMS
- Fiche action 2.2 : Disposer d'un référentiel de suivi des actions du PAMS pour permettre son évaluation
- Fiche action 2.3 : Renforcer l'accompagnement et la coordination des acteurs de la mobilité solidaire au travers des lieux d'accompagnement de la mobilité

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

ANNEXES

Eléments de calcul pour le calibrage des services de mobilité solidaire

Le calibrage de principe suivant est basé sur une moyenne issue d'observations de dispositifs similaires sur d'autres territoires en France. Il permet d'estimer la répartition des types de prise en charge parmi les différents services de l'offre socle.
L'exemple indiqué s'appuie sur la prise en charge sur un an de 1 000 bénéficiaires.

Diagnostic et accompagnement mobilité :

- Un conseiller mobilité peut réaliser 200 diagnostics mobilité par an, 1 diagnostic correspondant à 0,5 jour de travail (avec préparation, analyses en amont, rendez-vous)
- Un conseiller mobilité peut également assurer 40 accompagnements mobilité (formations, etc.) par an, à raison d'un accompagnement par semaine pour 5 personnes

Calibrage pour 1000 bénéficiaires : 5 conseillers mobilité pour 1000 diagnostics et 200 sessions d'accompagnement (formation, atelier, mise en situation…) possibles, couvrant l'ensemble des bénéficiaires.

Accompagnement au code de la route et au permis de conduire : on peut considérer que 30% des bénéficiaires accompagnées seront orientés vers le passage du permis de conduire.

Calibrage pour 1000 bénéficiaires : 300 accompagnements au permis par an

Mise à disposition de véhicules : considérant que la mise à disposition d'un véhicule est limitée en durée à 100 jours au maximum (estimation haute), et qu'il peut être mis à disposition 300 jours dans l'année (temps de battement, révision, réparation), un véhicule peut profiter à 3 personnes par an.
Les hypothèses suivantes d'orientation vers une mise à disposition de véhicule sont proposées : 4% des bénéficiaires vers un vélo classique ; 15% un vélo à assistance électrique (VAE) ; 15% un scooter ; 2% une voiture sans permis ; 6% une voiture avec permis.

Calibrage pour 1000 bénéficiaires :

- Vélo classique : 13 vélos nécessaires
- VAE : 50
- Scooters : 50
- Voitures sans permis : 7
- Voitures avec permis : 20

Transport solidaire : on considère qu'en moyenne, 20% des bénéficiaires sont orientés vers une solution de transport solidaire à la suite du diagnostic/accompagnement pour une durée maximale de 2 mois.

Calibrage pour 1000 bénéficiaires, sur une base d'une utilisation du service 20 jours par mois, soit 40 aller-retours ou 80 trajets, soit 16 000 trajets sur 1 an.

Estimation de dépenses pour les différents services de mobilité solidaire - les estimations de dépenses suivantes sont indiquées pour faciliter l'estimation des budgets éventuels à co-financer en fonction des services à maintenir ou développer.
NB : la participation financière des bénéficiaires n'est pas intégrée au calcul.

Diagnostic et accompagnement : le coût d'un conseiller mobilité est estimé en 2024 à 38 000 € annuels (salaire net, cotisations salariales et employeur).

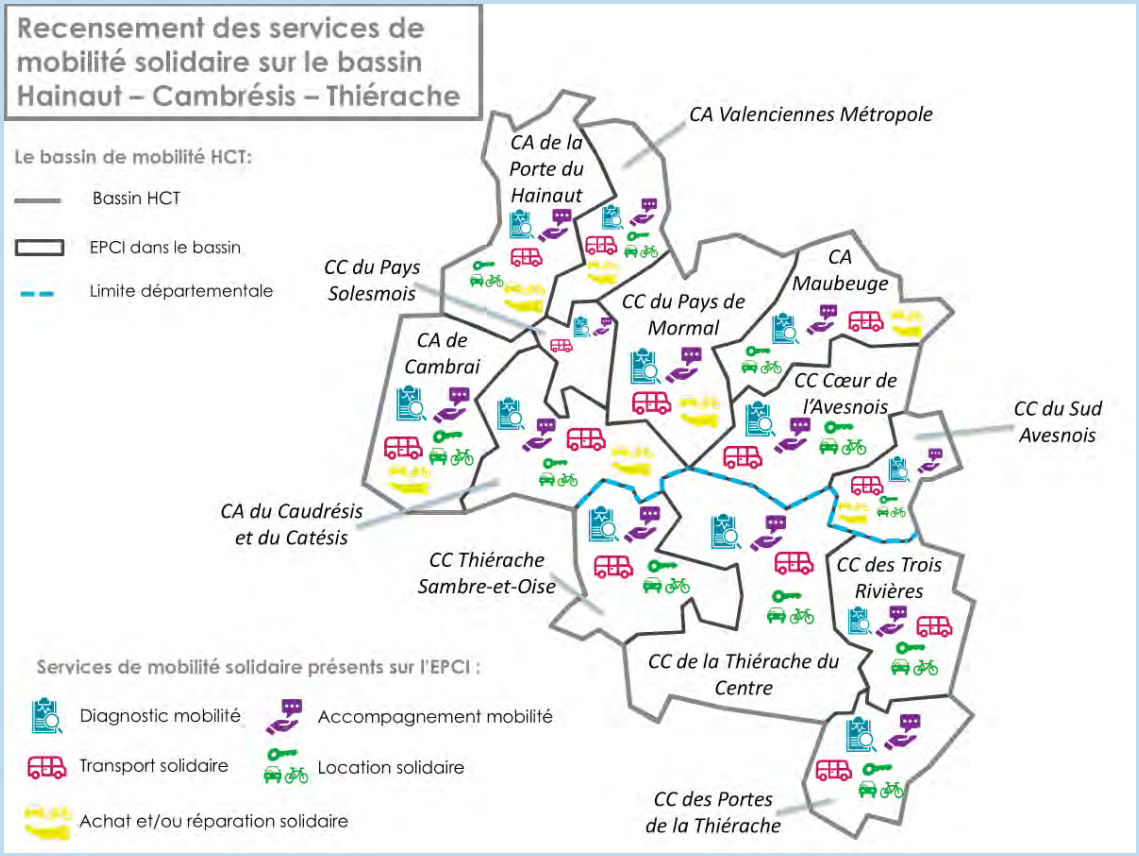
Accompagnements au code la route et permis de conduire : le coût unitaire d'un permis solidaire (code + conduite) est estimé en moyenne à 2 500 €.

Mise à disposition de véhicules : le coût unitaire de ce service est estimé par journée de mise à disposition de chaque moyen de déplacement proposé ; il intègre l'ensemble des postes de coûts hors carburant : amortissement, entretien, assurance.

- Vélo classique – Coût unitaire d'une journée de location = 3€
- VAE – Coût unitaire d'une journée de location = 8€
- Scooters – Coût unitaire d'une journée de location = 17€
- Voitures sans permis – Coût unitaire d'une journée de location = 27€
- Voitures avec permis – Coût unitaire d'une journée de location = 27€

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

Transport solidaire : en considérant qu'un trajet moyen correspond à 25 km parcourus, et que le coût au kilomètre est de 0,70 € (comprenant carburant, ressources humaines, entretien, amortissement), chaque trajet réalisé par un bénéficiaire revient à : 25 x 0,70 € = 17,5 €.



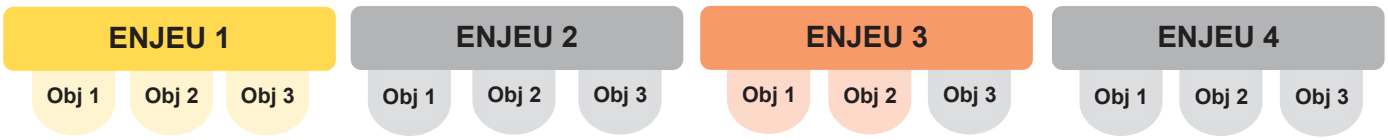
Publics ciblés par les services de mobilité solidaire sur chaque EPCI :

- Habitants de territoires peu desservis (ruraux, QPV, périurbains)
- Personnes n'ayant pas les moyens matériels de se déplacer
- Personnes en situation de handicap
- Travailleurs précaires et demandeurs d'emploi
- Jeunes
- seniors
- Bénéficiaires des minima-sociaux
- Tout public

Service de mobilité solidaire \ EPCI	CA de la Porte du Hainaut	CA Valenciennes Métropole	CA de Cambrai	CA du Caudrésis et du Catésis	CC du Pays Solesmois	CC du Pays de Mormal	CA Maubeuge Val-de-Sambre	CC Cœur de l'Avesnois	CC du Sud Avesnois	CC Thiérache Sambre-et-Oise	CC de la Thiérache du Centre	CC des Trois Rivières	CC des Portes de la Thiérache
Diagnostic mobilité	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Accompagnement mobilité	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Transport solidaire	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Location solidaire	✓	✓	✓	✓			✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Achat et/ou réparation solidaire	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

FICHE ACTION 3.2A – Donner une culture de la mobilité aux jeunes



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Une partie des jeunes du bassin de mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache (HCT) est confrontée à un faible niveau de formation ainsi qu'à un taux de chômage et de pauvreté élevé pouvant résulter de difficultés de mobilité ou entraîner des problématiques de mobilité : 27,5% des jeunes de 15 à 29 ans ne sont ni en emploi ni en formation (NEET), un chiffre qui dépasse même les 30% dans les arrondissements de Maubeuge et de l'Avesnois – Thiérache. Les NEETs représentent près de 5% de la population totale du bassin.

Qu'ils soient scolaires, étudiants ou apprentis, la difficulté à accéder à une formation ou à un emploi, particulièrement forte dans le rural, cache des freins psycho-sociaux à commencer par une culture de la mobilité particulièrement faible. Des choix d'études ou d'emploi sont parfois réalisés par défaut, avec la proximité comme seul critère.

Parallèlement, un rapport de l'IGAS datant de novembre 2024 soulignait que, au-delà de l'éloignement réel des pôles d'emplois et de formations, des services et des équipements, ainsi que des difficultés matérielles pour se déplacer et accéder à un véhicule pour les jeunes ruraux, ces derniers ont tendance à s'appliquer à eux-mêmes une forme d'auto-censure, limitant d'autant plus leurs aspirations, leurs opportunités, et exacerbant leur isolement et leur chance d'émancipation.

Aussi, sur le bassin de mobilité, les échanges avec les parties prenantes du PAMS ont démontré que la perception des transports alternatifs à la voiture chez les jeunes était très variable : covoiturage exclusivement dédié aux trajets et/ou occasionnels, confusion entre l'auto-partage et le covoiturage, manque de flexibilité associée à l'usage du bus et du train, etc.

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

En premier lieu, il convient de prévenir tôt les difficultés de mobilité rencontrées par les jeunes en œuvrant notamment au sein des écoles, collèges et lycées pour favoriser la culture de la mobilité et, en particulier, faciliter l'accès aux études supérieures, pour que la mobilité ne soit plus la raison qui empêche cet accès. Ce travail passe par une coopération entre AOM, opérateurs de mobilité, associations et établissements scolaires.

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

- **Les challenges de l'écomobilité scolaires, des collèges et des lycées**

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

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

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

Par exemple, en 2024, 4 écoles de Valenciennes, 2 de Maubeuge, l'école primaire du Centre de Hirson (CC des Trois Rivières), celle de Rozoy-sur-Serre (CC des Portes de la Thiérache) ou encore celle de La Capelle (CC de la Thiérache du Centre) ont participé.

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

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

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

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

Ces lycées ne concernent pas le bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache mais constituent de précieux retours d'expériences pour convaincre de l'intérêt de la démarche. En ce sens, il serait intéressant qu'une première enquête auprès des lycées du bassin soit menée, permettant de déterminer au sein desquels les élèves ont le plus de difficultés pour s'y rendre. Ceux-ci seraient prioritaires pour la mise en place d'un PDES.

- **Le dispositif Savoir Rouler à Vélo**

Ce programme inscrit le vélo comme un savoir fondamental à acquérir à la sortie de l'école élémentaire. La formation est découpée en trois niveaux d'apprentissage à atteindre en minimum 10h de formation afin de savoir circuler en situation réelle et gagner en autonomie à l'entrée au collège. De nombreux acteurs peuvent organiser ce programme : écoles, centres de loisirs, mairies fédérations sportives, associations liées à la pratique du vélo, associations de prévention... Sur ce sujet également, une dynamique territoriale pourra être promue à l'occasion des clubs de la mobilité solidaire. Par exemple, sur le bassin, la Communauté d'Agglomération de Cambrai a mis en place une politique de soutien à destination des écoles (3 sont concernées par cette démarche) pour la prise en charge des savoirs fondamentaux dont le « savoir rouler à vélo ».

- **Les plateformes de mobilité spécifiques au public jeunes (16-25 ans)**

Dans le bassin HCT, en particulier dans certains territoires moins denses, il est à relever les actions d'accompagnement à la mobilité particulièrement tournées vers les jeunes et leurs problématiques réalisées par certaines structures, notamment l'association Trajectoires, orientée vers l'accompagnement au permis de conduire, ou encore la Mission locale de la Thiérache, qui s'est pleinement saisie des enjeux liés aux déplacements de ses usagers.

Il sera primordial de s'inspirer de l'expertise et des dispositifs existants dans le déploiement de dispositifs pour la mobilité des jeunes.

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

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

- Expérimenter des formats d'échange entre établissements scolaires et d'apprentissage, employeurs et missions locales. Cela pourrait prendre la forme de forums annuels croisant les questions d'emploi, études et mobilité en réunissant l'ensemble des parties prenantes et ouverts aux jeunes ;
- Proposer des alternatives réalistes au passage du permis de conduire pour les jeunes qui n'en ont pas la capacité (mise à disposition de véhicules type voiture sans permis ou vélos). Par exemple, la CA de Cambrai permet à l'ensemble des jeunes (collégiens, lycéens, RP, apprentis et étudiants) d'emprunter les lignes du réseau TUC gratuitement;
- Sensibiliser les jeunes à la mobilité en proposant des programmes pédagogiques spécifiques. Cette action pourra prendre exemple sur le partenariat actuel entre les inspections académiques d'Amiens et la Région. Il s'agit d'une recherche en géographie sur les mobilités qui porte principalement sur la perception de l'espace vécu par les élèves à travers leurs déplacements quotidiens ;
- Mener une étude expérimentale auprès des jeunes pour explorer des solutions spécifiques qui permettrait de définir les solutions à déployer en alternative à la voiture ;
- Développer l'information à la mobilité en même temps que l'information pour l'orientation. Un travail est en cours entre la direction Proch'Orientation et le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France pour pouvoir prendre appui sur leurs outils.
- S'appuyer sur des évènementiels fréquentés par les jeunes ou dédiés à la mobilité (ex : Semaine de la Mobilité) pour diffuser de l'information et sensibiliser aux enjeux. A ce titre, des actions de sensibilisation lors des temps extra-scolaires (en associant les centres de loisirs, les centres sociaux, les clubs sportifs…) pourraient être investigués.

NATURE DE L'ACTION

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

PILOTES	PARTENAIRES	CIBLES
En lien avec l'Education Nationale : • Région (Lycées/Apprentissage) • Départements (Collèges) • Communes (Ecole primaire)	• Education nationale / établissements scolaires • Missions locales • Associations « mobilités » • Associations d'insertion • Opérateurs de mobilité • AOM • Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France	• Jeunes (primaires, collégiens, lycéens, apprentis, jeunes déscolarisés, etc.)

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1 2026

- Identification des collèges et lycées où la problématique de mobilité est la plus prégnante afin de travailler avec les directions à des actions à mettre en œuvre auprès des élèves pour faciliter leur culture de la mobilité ;
- Communication autour des dispositifs déjà existants cités précédemment, qui apparaissent parfois peu connus des jeunes mais aussi de leurs encadrants au sein des établissements
- Montage de l'étude expérimentale à destination de différents « profils » de jeunes (collégiens, lycéens, apprentis, jeunes suivis par une mission locale) pour explorer des solutions spécifiques ;
- Poursuite du travail amorcé par Proch'Orientation et le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France ;
- Récolte du retour d'expérience du partenariat entre l'inspection académique d'Amiens et la Région sur le volet sensibilisation.

2 2027

- Lancement de l'étude expérimentale ;
- Lancement de premiers modules de sensibilisation et de formation à destination de collégiens et de lycéens dans des établissements pré-identifiés en 2026 ;
- Organisation d'un forum annuel à destination des jeunes croisant les questions d'emploi, d'études et de mobilité.

3 2028

- Bilan et évaluation de l'expérimentation et des modules pilotes ;
- Extension des modules à destination d'autres collégiens et lycéens ;
- Reconduction éventuelle de l'expérimentation et passage à l'échelle en déployant les solutions adéquates qui en seront ressorties ;
- Elaboration et diffusion d'un questionnaire de satisfaction et de suivi à mi-parcours.

4 2029

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

MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

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

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

INDICATEURS DE SUIVI

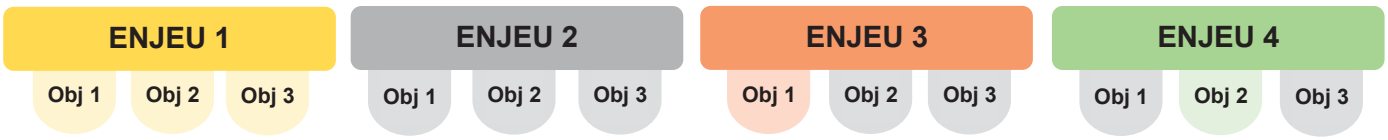
- Nombre d'établissements participant au challenge de l'écomobilité ;
- Nombre de PDES élaborés ;
- Nombre de dispositifs accessibles aux jeunes (source : annuaire des services de mobilité du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France).

ACTIONS LIÉES

- Fiche action 1.3 : Former les prescripteurs et les acteurs relais aux dispositifs de mobilité solidaire existants
- Fiche action 3.2E : Favoriser la mobilité des apprentis
- Fiche action 4.1 : Valoriser et développer les services de mobilité solidaire (covoiturage solidaire, TAD et TUS)
- Fiche action 4.2 : Lever les freins à la mobilité pour faciliter l'accès à l'emploi dans les filières professionnelles en tension

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

FICHE ACTION 3.2B – Améliorer la mobilité des seniors et anticiper le vieillissement de la population



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Le bassin de mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache devrait connaître, comme c'est le cas pour l'ensemble de la région, un fort vieillissement de sa population avec une augmentation de plus de 50% de la part des 75 ans et plus d'ici 2040. Actuellement, les personnes de 75 ans et plus représentent 8% de la population totale du bassin. Ainsi, l'accroissement en volume des besoins spécifiques des personnes âgées concomitamment avec la diminution de leur mobilité constitue un enjeu fort pour le territoire.

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

Les enjeux de mobilité liés au vieillissement se cumulent avec des problématiques d'accès aux équipements, d'illectronisme et de niveaux de vie, d'autant plus marquées dans les territoires ruraux tels que la Thiérache.

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

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

- **Un accompagnement mobilité spécifique**, intégrant notamment la question de la « déprise automobile » pour sensibiliser, anticiper et proposer des solutions alternatives à la voiture ;
- **Le redéploiement de services de proximité et le développement des services d'« aller-vers »**, en particulier pour l'accès aux soins ou l'accès aux services publics (cf. fiche action 3.6 « Mobilité inversée ») ;
- **L'adaptation des services de droit commun aux besoins des séniors** (accessibilité des transports, horaires, premiers et derniers kilomètres) **et le développement du transport à la demande (TAD)**. Sur la CA de Cambrai, par exemple, le dispositif de transport solidaire Mobi+, à destination des personnes à mobilité réduite et des personnes en situation de handicap, est particulièrement utile et pertinent pour les personnes séniores rencontrant des difficultés physiques à se déplacer. De plus, depuis le 15 juillet 2025, la gratuité pour les personnes de 60 ans et plus est à l'œuvre sur l'intégralité de l'intercommunalité.

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

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

Les aidants familiaux sont également une cible privilégiée dans le cadre de la question de la mobilité des séniors.

Des dispositifs d'accompagnement spécifiques doivent être mis en place en s'inspirant de l'existant pour :

- **Le relais ou soutien au domicile** de la personne aidée par des professionnels (Aide à domicile comme services itinérants) ;
- **Le relais ou soutien extérieur** pour assurer le transport et l'accompagnement de la personne aidée. Différents acteurs proposent ces services sur le territoire. Les services d'aide à domicile et CCAS, AGE D'OR Services, ADHAP ou encore Aid'Aisne, sur le département du l'Aisne, peuvent servir d'exemples sur ce bassin ;
- **La sensibilisation du plus grand nombre** (grand public) pour éveiller les consciences et alerter leurs proches séniors en vue d'anticiper la déprise automobile et l'évolutions des moyens de déplacements de ces derniers. Par exemple, Le collectif «En voiture sénior» dispense des cours liés aux codes de la route à destination des seniors, en partenariat avec le CCAS de la ville de Maubeuge. La prévention des risques d'accidents chez les séniors constitue également un aspect important.

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

Par ailleurs, il est possible de prendre appui sur des dispositifs existants comme le soutien régional à l'installation de Maisons de santé.

NATURE DE L'ACTION

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

PILOTES	PARTENAIRES	CIBLES
• Région • Départements	• ARS • CPAM, CAF • CCAS et CRS • AOM ou EPCI • Services de soins infirmiers à domicile (SIAD) • Assureurs	• Personnes âgées • Aidants familiaux

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1 Première année (2026-2027)

- Intégrer le sujet des séniors à l'ordre du jour du Club de la Mobilité solidaire pour affiner les besoins, partager les retours d'expérience et proposer des expérimentations ;

2 Deuxième année (2027-2028)

- Identifier les EPCI particulièrement en besoin de services à destination des seniors et orienter les stratégies de soutien financier en conséquence ;
- Organiser des visites de terrain pour découvrir les initiatives existantes dans les Hauts-de-France et nourrir les réflexions du Club de la mobilité solidaire ;
- Poursuite des réunions régulières du Club de la Mobilité solidaire et de l'exploration dans ce cadre du sujet de la mobilité des séniors : identification de premières pistes d'action, dont les moyens mobilisables par les différents partenaires et leurs niveaux d'engagement ;
- Priorisation des besoins et identification d'expérimentation à lancer en premier sur le bassin en se basant sur les discussions en Club de la mobilité solidaire ;
- Lancement opérationnel des premières expérimentations d'adaptation de services existants ou de création afin de répondre aux enjeux en se basant sur les premières discussions du Club de la mobilité solidaire ;
- Sur la base des expérimentations réalisées, faire un bilan et étudier les possibilités de massification.

MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

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

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

INDICATEURS DE SUIVI

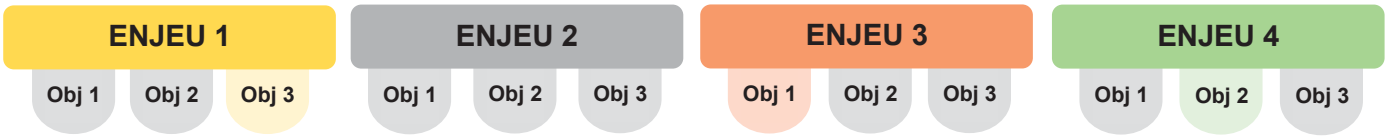
- A partir de l'annuaire des services de mobilité : nombre de services accessibles aux seniors recensés.

ACTIONS LIÉES

- Fiche action 1.1 : Créer un annuaire des services de mobilité recensant l'ensemble des aides et services de mobilité solidaire
- Fiche action 1.2 : Comprendre les manques et les besoins : cartographier le territoire pour identifier les « zones blanches »
- Fiche action 1.3 : Former les prescripteurs et acteurs relais aux dispositifs de mobilité solidaire existants
- Fiche action 3.2C : Améliorer la mobilité des PMR et des PSH
- Fiche action 3.3. : Impulser la mobilité inversée sur le bassin
- Fiche action 4.1 : Valoriser et développer les services de mobilité solidaire (covoiturage solidaire, TAD et TUS)

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

FICHE ACTION 3.2C – Améliorer la mobilité des personnes à mobilité réduite (PMR) et des personnes en situation de handicap (PSH)



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Pour les personnes en situation de handicap, les problématiques de mobilité s'articulent autour de deux enjeux d'accessibilité : physique d'une part et cognitive d'autre part. Cette catégorie d'usagers peut s'appréhender au travers du nombre de bénéficiaires de l'allocation adultes handicapés (AAH), qui étaient 5 000 en 2022 (2% de la population du bassin) mais également du nombre de détenteurs de la Carte Mobilité Inclusion. Cependant, ces indicateurs ne permettent d'obtenir qu'une estimation basse du volume de personnes concernées car elle ne prend pas en compte les questions de handicap invisible ainsi que la question du non-recours.

Si des services de mobilité adaptés sont possibles sur le bassin, ils sont limités aux situations d'invalidité les plus fortes, pour des raisons capacitaires essentiellement. Pour les autres, il persiste des difficultés, parfois invisibles, qui appellent à reconsidérer la mobilité de droit commun au prisme de la mobilité solidaire afin d'accompagner vers et de rendre concrètement accessibles de nombreux services de mobilité classiques à destination des PMR et PSH. Par ailleurs, la problématique de la mobilité des PMR et PSH est un véritable enjeu d'inclusion puisqu'avoir accès à la mobilité c'est avoir accès aux soins, aux services publics, aux loisirs, à la culture et lutter activement contre l'isolement des personnes en garantissant le lien social.

Par ailleurs, chaque AOM est tenue de :

- Rendre accessible aux PMR et PSH son propre réseau par la mise en accessibilité des points d'arrêt prioritaires, l'acquisition de matériels et véhicules accessibles, etc.
- Établir et mettre en œuvre un schéma d'accessibilité ;
- Faire connaître aux usagers l'état d'avancement des programmes correspondants et indiquer notamment dans les informations commerciales les offres et sites (points d'arrêt routiers, gares, lignes…) qui peuvent être empruntés par les PMR et PSH.

Au niveau régional, le Plan régional handicap prévoit plusieurs mesures en faveur de la mobilité des PMR et PSH. Depuis 2023, il est par exemple possible pour les personnes en situation de handicap de bénéficier de l'aide aux transports aux particuliers dès le premier kilomètre.

A l'échelle du bassin de mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache, plusieurs services permettent d'améliorer la mobilité des PMR/PSH :

- Sur la CA de Cambrai, Mobi+ est un service de transport en porte à porte déployé depuis 2008 et **dédié aux personnes à mobilité réduite**. Doté de véhicule aménagés de manière spécifique (rampes d'accès, plancher bas…), Mobi+ a pour vocation de combattre l'isolement et de répondre aux demandes de déplacements concernés. Les résident sur le territoire de l'agglomération de Cambrai, bénéficiaire de l'APA, de l'allocation Adultes Handicapés (AAH), GIR1, 2, 3 ou 4 ou titulaire d'une carte d'invalidité aux taux égal ou supérieur à 80 %, ont ainsi accès à 2 allers-retours pris en charge par semaine sur le territoire de la CA de Cambrai.

- Sur le périmètre d'intervention du SIMOUV, le service SESAME est un transport collectif qui s'adresse aux personnes présentant des handicaps moteurs ou visuels rendant difficile l'utilisation du réseau bus/tram de Transvilles. Le service s'adresse prioritairement (mais pas exclusivement) aux titulaires d'une carte d'invalidité à hauteur à minima de 80% ou d'une carte de mobilité inclusion invalidité (CMI).

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

A l'échelle départementale, le Département du Nord vient d'adopter son Schéma Départemental d'Amélioration de l'Accessibilité des Services au Public 2025-2023. Le SDAASP est un outil pour renforcer l'égalité des territoires. Il pose les principes stratégiques pour améliorer l'accessibilité des services au public, en s'appuyant sur une vision partagée des enjeux et priorités en matière de services. Sur la base d'un diagnostic des offres et besoins de services, un programme d'actions pour 6 ans est défini : pour apporter des réponses aux principaux déséquilibres repérés entre l'offre de services et les besoins des habitants ; en privilégiant les coopérations et mutualisations entre acteurs et territoires. L'accessibilité des services pour les PSH et PMR y est abordée.

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

L'objet des contrats opérationnels de mobilité (COM) et des PAMS étant d'identifier les actions qui nécessitent une coordination entre différents acteurs afin d'être mises en œuvre de manière efficace, on peut en particulier relever les 2 pistes d'actions suivantes :

- La LOM demande à qualifier l'accessibilité physique et cognitive des points d'arrêts prioritaires des différents réseaux de transports collectifs dans un rayon de 200 mètres. Il revient donc en particulier aux AOM de communiquer la liste de ces arrêts prioritaires aux acteurs de terrain qui ont la main sur les questions de voirie puis de collecter et faire remonter les informations correspondantes au niveau national et dans un format déterminé. Il faudrait mettre en place un processus et un cadre spécifique à ce sujet pour veiller à sa mise en œuvre. La Région pourrait animer une telle démarche, en qualité de cheffe de file de la mobilité, et doit en tant qu'AOM régionale communiquer aux collectivités locales la liste de ses points d'arrêts prioritaires routiers et ferroviaires ;

- **A titre expérimental**, il pourrait être intéressant **d'identifier une origine-destination concernant 2 AOM volontaires et reliées par une ligne régionale**. Ainsi, les deux AOM locales et la Région (AOM régionale) s'entendraient et se coordonneraient pour proposer un parcours intermodal totalement accessible porte à porte, un traitement au droit de la gare permettant le cheminement du point d'arrêt du bus au quai de la gare, etc. Elles en assureraient également la publicité. Fort de cette expérience, ce type de projets pourrait être dupliqué sur d'autres relations « ville à ville » ;

S'agissant de la prise en charge des PMR et PSH, le cadre de réflexion doit prendre en compte le concept d'autodétermination (choix, pouvoir d'agir, autonomie). Il convient à la fois :

- De poursuivre la mise en accessibilité des gares et des points d'arrêt routiers avec les schémas directeurs d'accessibilité (SD'AP) ;
- De travailler sur des solutions de mobilité pour faciliter l'accès aux soins, notamment pour des spécialistes parfois très éloignés du lieu d'habitation ;
- De les accompagner vers les services de mobilité de droit commun les plus adaptés, avec des ateliers de sensibilisation, d'information, de mise en situation, etc. Les portes d'entrée pour les bénéficiaires pourraient à la fois être les MDPH du Pas-de-Calais ou du Nord mais aussi les établissements et services d'accompagnement par le travail (ESAT), avant une prise en charge par les acteurs locaux de la mobilité solidaire ;
- D'adapter les outils d'information actuels afin de les rendre lisibles et compréhensibles de tous, à travers la méthode FALC (facile à lire et à comprendre) ou encore d'options à destination des personnes malvoyantes, sourdes ou malentendantes ;
- De maintenir l'aide au transport des particuliers (ATP) en situation de handicap, dispositif régional de soutien aux habitants des Hauts-de-France qui travaillent ou qui reprennent une activité et qui utilisent leur véhicule pour aller travailler, par la prise en charge d'une partie des frais liés au trajet domicile-travail (éligibilité bonifiée pour les PSH) ;
- De déployer la solution « Acceo », solution d'interprétation en Langue des Signes Française (LSF) et de transcription à distance, qui facilitera le quotidien des sourds et des malentendants en simplifiant notamment leur relation avec l'administration publique (en évitant notamment les déplacements contraints, faute de pouvoir échanger à distance en utilisant un téléphone, pour un renseignement parfois sommaire) ;

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

- De soutenir la création d'un label handi-accueillant pour les organismes de formation de la région. Ce label permettra d'amplifier la démarche qualitative d'accompagnement des personnes en situation de handicap dans les Hauts-de-France, de distinguer les organismes de formation exemplaires en matière d'accueil des PSH et surtout de permettre aux personnes en situation de handicap d'identifier facilement les structures de formation inclusive proposant, entre autres, des solutions de transport adaptées aux stagiaires en situation de handicap ;
- D'accompagner la mise en accessibilité des bâtiments et des espaces publics des collectivités territoriales. En effet, pour beaucoup de collectivités l'accessibilité physique et cognitive coûte cher, la Région a donc décidé d'ajuster ses politiques régionales d'investissement (aménagement, sport et culture) pour accompagner les territoires dans cette mise au norme essentielle à l'amélioration du quotidien de nombreux habitants des Hauts-de-France en situation de handicap ;
- De financer (via un nouveau dispositif de soutien aux projets d'investissement dans le handicap) l'acquisition de matériel adapté pour faciliter l'accueil ponctuel et la mobilité des personnes en situation de handicap, et notamment les fauteuils tout chemin (type Joëlette, Tiralo, Hippocampe, Quadrix, Escargoline, etc.).

Enfin, dans les agglomérations du bassin, notamment Valenciennes, Maubeuge et Cambrai, il convient de ne pas oublier que le vélo peut aussi être une solution pour certaines personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite, grâce aux vélos adaptés. Il pourrait être intéressant que quelques équipements de ce type soient disponibles en test ou à la location au sein des structures dédiées.

En dehors du bassin de mobilité, à Haubourdin, le foyer de vie des Papillons Blancs organise régulièrement des sorties avec ses résidents à vélos adaptés (plusieurs modèles disponibles). Ce genre d'initiatives pourrait être valorisées lors d'évènements grand public.

NATURE DE L'ACTION

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

PILOTES	PARTENAIRES	CIBLES
• Région • Départements • AOM	• MDPH du Nord et de l'Aisne • EA, ESAT, ESMS • EPCI • Communes • Opérateurs de transport • Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts de France • SNCF Gares et Connexions • Acteurs de l'emploi type Cap emploi et France Travail • Associations représentatives de PMR et PSH et des usagers des transports • Maisons France Services	• Les PMR et les PSH • Les aidants familiaux

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

2026 à 2029

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

MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

- Diagnostic du PAMS
- Base de données des offres de mobilité et aides existantes pour les PMR et PSH
- Bilan du Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée (SD'AP) des AOM

INDICATEURS DE SUIVI

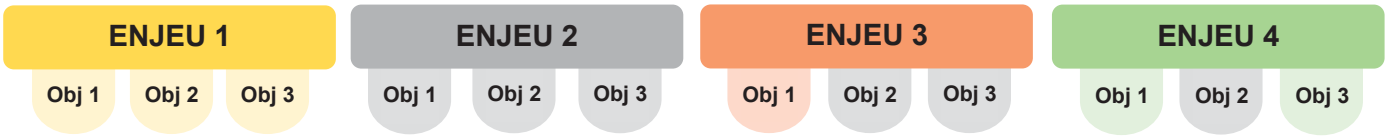
- Fréquentation annuelle des services locaux adaptés
- Fréquentation annuelle du service « Accès TER » / « Assist'en Gare »

ACTIONS LIÉES

- Fiche action 1.1 : Créer un annuaire des services de mobilité recensant l'ensemble des aides et services de mobilité solidaire
- Fiche action 1.3 : Former les prescripteurs et les acteurs relais aux dispositifs de mobilité solidaire existants
- Fiche action 2.3 : Renforcer l'accompagnement et la coordination des acteurs de la mobilité solidaire au travers des lieux d'accompagnement de la mobilité
- Fiche action 3.1 : Définir et tendre vers une offre idéale de l'accompagnement de mobilité solidaire maillant tout le bassin
- Fiche action 3.2B : Améliorer la mobilité des seniors et anticiper le vieillissement de la population

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

FICHE ACTION 3.2D – Intégrer la mobilité au sein des dispositifs à destination des demandeurs d'emploi et des stagiaires de la filière professionnelle



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

- d'une part, dans le cadre de la contractualisation avec les organismes de formation, **le lieu de formation est finement précisé à la ville**. Ainsi, les difficultés de déplacements sont prises en compte à l'origine du montage du projet de formation : le lieu de déroulement de la formation est préalablement défini afin de réduire les abandons ou l'absentéisme, et de soutenir une offre au plus près des bénéficiaires ;
- d'autre part, lors de la phase de positionnement qui permet de déterminer le parcours de formation adapté aux besoins du stagiaire, **les organismes de formation opèrent un diagnostic** qui doit mettre au jour, entre autres questionnements, **les problématiques liées à la mobilité**, ou à la perception qu'ont les bénéficiaires sur leur mobilité.

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

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

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

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

Accompagnement des BRSA par les Départements

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

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

Il propose également un accompagnement renforcé via les coachs présents au sein de la Maison Nord Emploi des Flandres pour la reprise d'un emploi ou d'une formation. S'ajoute à ces dispositifs le financement de projets autour de la levée des freins à la reprise d'activité : aide à la mobilité, à la garde d'enfants via le Pacte Local des Solidarités le Département du Nord.

De son côté, à travers l'outil Ouiform, le **Département de l'Aisne** peut positionner et suivre les allocataires du RSA sur des formations à l'échelle nationale. L'outil ne prend pas en compte les problématiques de mobilité mais l'accompagnement de l'usager par un référent peut être l'occasion de travailler ce sujet en faisant le lien avec les offres de mobilité solidaire du bassin, en particulier les maisons de la mobilité.

Il existe par ailleurs une démarche en cours dans le cadre des groupes de travail territoriaux professionnels relatifs aux métiers de l'autonomie (cf. fiche-action 4.2) qui inclut le public bénéficiaire du RSA.

Le Département de l'Aisne utilise également le bus « Aisne Actifs », notamment pour diffuser des informations relatives à l'emploi et à la formation à des publics qui en sont éloignés en raison du frein de mobilité. De plus, les actions financées par le Département dans le cadre de l'appel à projets insertion et emploi, relatives au travail sur le projet professionnel des bénéficiaires du RSA, abordent la question de la mobilité dans un parcours de retour à l'emploi et à la formation.

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

Accompagnement des demandeurs d'emploi par France Travail

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

La mobilité est également évaluée dans le cadre d'autres dispositifs de France Travail. C'est le cas notamment du dispositif « Prépa Compétences » qui permet aux publics éloignés de l'emploi et de l'accès à la formation ayant besoin de renforcer leurs compétences de découvrir des métiers et de trouver la bonne offre de formation en une trentaine de jours maximum.

Les Comités Locaux Pour l'Emploi (CLPE)

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

Dans le cadre des travaux des CLPE des arrondissements concernés par le bassin de mobilité du Hainaut Cambrésis Thiérache, le PAMS peut constituer un cadre de référence pour décliner des actions opérationnelles.

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

NATURE DE L'ACTION

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

PILOTES

- Région
- Départements
- France Travail

PARTENAIRES

- Organismes de formation
- MDPH
- Cap Emploi
- DEA (Dispositif Emploi Accompagné)

CIBLES

- Le public éligible :
  - Les personnes en recherche d'emploi majeures, inscrites ou non à France Travail ;
  - Les salariés en contrat aidé ;
  - Les salariés à temps partiel (durée inférieure à 24 heures par semaine) ;
  - Les personnes en préparation partagée d'éducation de l'enfant (PréParE) à temps plein et privées d'emploi.

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

- Pour la Région, le dispositif « S'engager vers l'emploi 2023 – 2027 »
- Accompagnement des bénéficiaires du RSA par les Départements du Nord et de l'Aisne

MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

- Cahier des charges du dispositif « S'engager vers l'emploi 2023-2027 »
- Annuaire des services de mobilité (action 1.1)
- Les Comités Locaux pour l'Emploi des arrondissements concernés par le bassin de mobilité ;

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

INDICATEURS DE SUIVI

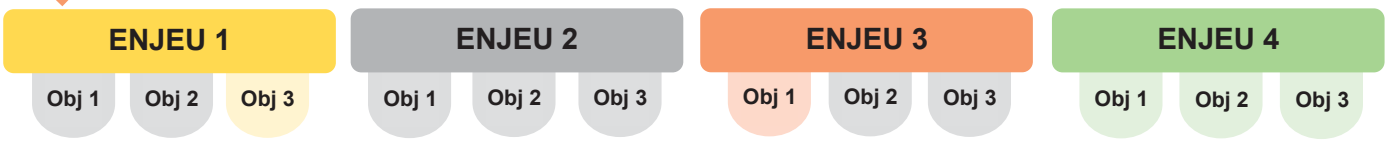
- Nombre de bénéficiaires formés dans le cadre du dispositif « S'engager vers l'emploi 2023-2027 »
- Nombre d'organismes de formation mobilisés dans le partenariat

ACTIONS LIÉES

- Fiche action 1.1 : Créer un annuaire des services de mobilité recensant l'ensemble des aides et services de mobilité solidaire
- Fiche action 2.3 : Renforcer l'accompagnement et la coordination des acteurs de la mobilité solidaire au travers des lieux d'accompagnement de la mobilité
- Fiche action 3.1 : Définir et tendre vers une offre idéale de l'accompagnement de mobilité solidaire maillant tout le bassin
- Fiche action 4.2 : Lever les freins à la mobilité pour faciliter l'accès à l'emploi dans les filières professionnelles en tension

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

FICHE ACTION 3.2E – Favoriser la mobilité des apprentis



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

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

- De la Région (Aide aux transports aux particuliers, carte Génération# HDF-Apprentis, fonds de solidarité de l'apprenti, En route pour l'Emploi, Aide individuelle au permis de conduire…) ;
- De l'Etat (aide au permis de conduire, aide mobilité jeune par Action Logement…) ;
- Des missions locales, des associations ;
- Des Centres de Formations des Apprentis ;
- Des AOM avec des tarifs préférentiels sur les réseaux de transports en commun (Artis, TUC notamment) ;
- Des EPCI (aide au permis de conduire proposé par la CAC de Cambrai).

Ces aides sont indispensables pour faciliter les déplacements des apprentis. Néanmoins, elles ne répondent pas toujours suffisamment à leurs besoins pratiques actuels ou à venir. Les difficultés sont d'autant plus importantes dans les territoires ruraux et périurbains du bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache, où les offres d'emploi en apprentissage se concentrent dans les 3 principaux pôles urbains, Valenciennes, Maubeuge et Cambrai, et plutôt en périphérie de la ville (zones d'activité, zones industrielles, etc.).

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

- Le choix d'une formation ou d'une entreprise se fait à défaut en prenant en compte la proximité, pas toujours en fonction de leur appétence (il existe des freins psychosociaux importants et une culture à la mobilité faible, *cf. fiche 3.1 « Donner une culture de la mobilité aux jeunes »*) ;
- Il est parfois difficile d'accéder au CFA quand il n'est pas à proximité d'une gare ou d'un pôle d'échanges, car il manque des services pour effectuer le « dernier kilomètre »
- Les CFA sont parfois difficiles d'accès par les modes dits doux.

Pour le Bassin de mobilité Hainaut Cambrésis Thiérache on dénombre environ 260 apprentis, principalement dans les secteurs de l'agriculture, environnement, pêche, aquaculture, puis dans le secteur sport-animation socioculturelle et une petite partie dans le secteur du commerce.

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

- Des réflexions sont en cours pour améliorer l'information des jeunes en amont du choix de la formation en apprentissage et de l'entreprise. L'objectif est que les jeunes élargissent leur spectre des possibles territorialement, en ayant connaissance des différentes possibilités de transport pour accéder à une formation et à une entreprise. De plus, des modules de formation au sein des CFA pourraient être proposés pour accompagner les jeunes à lever leurs freins à la mobilité et cette sensibilisation pourrait être réalisée par les entreprises. Aussi, des « guichets de la mobilité » au sein des CFA pourraient être développés afin d'optimiser l'information aux apprentis sur les services de mobilité disponibles. Les outils proposés par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, tels que le calculateur d'itinéraires et le futur annuaire des mobilités, seront particulièrement utiles dans ce cadre ;

- La Région a fait évoluer son appel à projets relatif à la Réussite des Apprentis pour la période 2025-2028 afin d'intégrer la prise en compte de la mobilité des apprentis. Des actions pourront ainsi potentiellement être retenues si elles visent à lever les freins à la mobilité des apprentis par la prise en charge des frais de transport en zone dépourvue de transports en commun réguliers adaptés aux horaires des formations ;

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

  Le projet vise à dynamiser l'emploi du vélo en en faisant un nouvel outil de développement du territoire, au service des centres d'apprentissage et de formation. Il va recevoir un soutien de l'ADEME et un accompagnement de la Région. Les actions menées au sein de ce projet participent aux objectifs suivants :

  - **Action 1 : Déployer la stratégie Vélo** auprès des onze sites de l'AFPA sur l'ensemble du territoire des Hauts-de-France. Il s'agit de l'expérimentation d'un système de vélopartage accompagné d'un bouquet de services (stationnement, totems de réparation). Cette première expérimentation à grande échelle pourra servir par la suite d'exemple à d'autres CFA ;

  - **Action 2 : Élaborer deux plans de mobilité**, le premier pour l'AFPA dans le cadre du suivi de sa stratégie de déploiement et d'expérimentation pratique, le second pour Campus pro dans la perspective de la mise en place d'un bâtiment vélo à l'horizon 2025. Ces plans de déplacements seront réalisés avec les étudiants et animés par un prestataire externe ;

  - **Action 3 : Mettre en place des méthodologies de sensibilisation et d'animation en faveur de la mobilité à vélo** pour une diffusion à l'échelle régionale : sensibilisation et animations vélo à destination des apprentis, stagiaires et employeurs et diffusion de bonnes pratiques auprès du grand public et des autres établissements scolaires du territoire.

Cette première action pourra être suivie de la mise en place d'investissements pour favoriser la mobilité à vélo dans les CFA (abris vélos, vélopartage, etc.).

Enfin, il conviendra également de **proposer des solutions de mobilité résidentielle** en lien avec les politiques publiques de logement y compris les politiques de logement à destination des PSH. La première étape pourrait consister à organiser un temps de concertation avec les acteurs du logement. Des solutions de logements modulaires pourraient par exemple être envisagées, ainsi que la mise en relations entre bailleurs et apprentis, etc.

En complément, d'autres initiatives sont portées par les AOM et EPCI, en complémentarité de celles détaillées ci-dessus. Sur le bassin HCT, on peut citer par exemple la mise en place de la gratuité du réseau TUC en faveur des apprentis depuis le 15 juillet 2025.

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

NATURE DE L'ACTION

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

PILOTES

- Région

PARTENAIRES

- CFA
- ADEME
- Acteurs du logement
- Associations (CREM, ADAV…)
- AOM (via par exemple les comités des partenaires)

CIBLES

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

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

2026 - 2029

- Accompagnement de projets permettant une meilleure mobilité des apprentis

MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

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

INDICATEURS DE SUIVI

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

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

ACTIONS LIÉES

- Fiche action 3.2A : Donner une culture de la mobilité aux jeunes ;
- Fiche action 4.2 : Lever les freins à la mobilité pour faciliter l'accès à l'emploi dans les filières professionnelles en tension.

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

FICHE ACTION 3.3 – Impulser la mobilité inversée sur le bassin

ENJEU 1 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3
ENJEU 2 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3
ENJEU 3 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3
ENJEU 4 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

La « démobilité », ou « mobilité inversée », consiste à **rapprocher les biens et services des publics en les « faisant venir » jusqu'au domicile ou à proximité**, dans une **démarche dite « d'aller vers »,** réduisant ainsi la nécessité de se déplacer ou d'effectuer de longues distances pour y accéder. En milieu rural, dans un contexte de concentration des activités dans les zones urbaines, la mobilité inversée émerge comme une réponse potentielle à l'isolement et aux difficultés rencontrées par certains publics vulnérables pour se déplacer. En premier lieu, elle s'adresse aux séniors, dont elle permet le renforcement de l'autonomie et la lutte contre l'isolement, mais aussi aux jeunes ou aux habitants de certains villages.
En ce sens, les initiatives de mobilité inversée ont toute leur place au sein de l'écosystème de la mobilité solidaire, en tant que dispositifs complémentaires aux offres socles.

Cela peut concerner des domaines aussi variés que l'accès aux produits (au travers des épiceries ou des commerces itinérants) ; l'accès à la santé (via les services médicaux mobiles) ; l'accès à la culture (avec les bibliobus) ; ou encore les services à domicile pour les séniors, auxiliaires ou aidants, proposés, pour les plus défavorisés, par des structures associatives ou solidaires, parfois grâce au bénévolat.

Concernant le bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache, c'est surtout l'accès aux services publics qui prend de plus en plus la forme de « l'aller vers », matérialisé par les Maisons France Services qui se déploient au travers d'antennes ou d'espaces labellisés « France Services », pouvant être les sites communautaires, la mairie, le centre social, la Poste ou encore la salle des fêtes d'une commune. Ceux-ci sont à la fois situés dans les intercommunalités les plus rurales du bassin mais également dans certains quartiers prioritaires, comme notamment à Valenciennes. Au total, on compte à ce jour 25 espaces labellisés « France Services » sur le bassin. Les conseillers y peuvent notamment accompagner les usagers dans leurs démarches administratives, répondre à leurs questions, les aider pour leurs démarches en ligne, résoudre certaines situations complexes et mettre à disposition des outils informatiques (ordinateurs mis à disposition, imprimantes, scanners…).

En plus de ces 25 espaces fixes, plusieurs collectivités du bassin dans le département du Nord, disposent de véhicules aménagés itinérants appelée « Bus France Services » qui, dans cette démarche d'aller vers, ont un accueil ouvert plusieurs fois par semaine au sein des communes les plus rurales ou éloignées des services. Au total, il en existe 3, dont 2 « bus bleus », portés par le Département du Nord, couvrant les périmètres territoriaux de Valenciennes Métropole et de la CA de la Porte du Hainaut, pour l'un, et de la CC du Cœur de l'Avesnois et de la CC du Pays de Mormal, pour l'autre.

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

L'un des enjeux majeurs du rapprochement des services publics auprès des populations vulnérables habitant les territoires les moins denses et du développement des espaces d'accueil France Services est de pouvoir augmenter le nombre de dispositifs de type « bus itinérants » (les « camions bleus » par exemple qui sillonne le département du Nord, y compris le Cambrésis). Ceux-ci ont pour avantage de parcourir, selon un calendrier quotidien préétabli mensuellement, les communes les moins densément peuplées d'une intercommunalité.

Ainsi, la possibilité de déployer un bus itinérant France Services sur d'autres intercommunalités du bassin Arrageois doit être envisagée, en partenariat avec les services de l'Etat en charge du dispositif (ANCT, Préfecture) et les opérateurs nationaux (CAF, France Travail, CPAM, MSA, MDPH, etc.).

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

Il peut être pertinent de s'appuyer sur les retours d'expérience des 3 bus France Services de Cambrai, Valenciennes et Avesnes, pour qu'un dispositif similaire soit mis en place en Thiérache, dans l'Aisne. Ce dernier n'a pas forcément à être porté et soutenu principalement par le Département, mais peut l'être également par une intercommunalité : par exemple, la Communauté de Communes du Pays de la Serre (bassin Sud de l'Aisne) s'est dotée, à son échelle, d'un véhicule labellisé France Services.

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

Retours d'expériences inspirants sur le bassin de mobilité ou à proximité :
Sur le Département du Nord, les Camion Nord Santé Prévention (« camions roses ») sillonnent les routes du territoire pour favoriser le dépistage des cancers, en particulier celui du sein. Les directions territoriales choisissent d'en bénéficier, avec une priorité donnée dans les zones rurales et les QPV.

Sur la CA de Cambrai a été lancé le 4 mars 2025, l'Estafette Jaune. Il s'agit d'un service itinérant de l'Agglomération de Cambrai, visant à rapprocher les services publics des habitants du Cambrésis. Ce véhicule France Services spécialement aménagé permet aux agents de se rendre directement dans les communes, offrant ainsi un accès facilité aux démarches administratives essentielles.

L'Appel à Projets (AAP) annuel « Mobilités innovantes en milieu rural » du Département du Nord avait notamment permis le financement du dispositif « La Baraque à Frat », porté par l'association Les Petits Frères des Pauvres, permettant d'animer et de recréer du lien social dans certains villages du Cambrésis, en particulier à destination des personnes âgées ou isolées.
Dans l'Aisne, le bus AISNE ACTIFS sillonne les territoriaux ruraux pour apporter des solutions vers l'emploi ou la formation. Gratuit, ouvert à tous, avec ou sans rendez-vous, l'objectif de ce service est d'offrir une solution d'accompagnement vers l'emploi et la formation, et une orientation vers d'autres partenaires ou de potentiels employeurs.
Sur le bassin Aire Urbaine Centrale (AUC), en particulier au niveau de la Métropole Européenne de Lille (MEL), plusieurs « bus » effectuent également des missions similaires en se déplaçant sur le territoire, informant et sensibilisant sur diverses thématiques, telles que l'eau (« Bus de l'Eau ») ou encore le recyclage des déchets (Association « Les Alchimistes », à Tourcoing).

Enfin, dans un nombre de plus en plus élevé de territoires ruraux, des collectivités et structures d'économie sociale et solidaire (ESS) s'engagent dans une démarche de rapprochement des biens et services des lieux de vie, notamment en ce qui concerne l'alimentation ou l'accès à la culture. C'est le cas de la Communauté de communes Sud-Avesnois et du réseau médi@'pass qui ont développé un service de portage à domicile des ressources pouvant être empruntées dans le réseau de médiathèques. La Communauté de communes Cœur de l'Avesnois dispose également d'un service de portage « hors les murs » des services de la médiathèque communautaire.

NATURE DE L'ACTION

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

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

PILOTES	PARTENAIRES	CIBLES
• EPCI • Départements • Région	• Préfecture • ANCT • Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France • Communes	• Publics vulnérables habitant des communes rurales (PMR/PSH, personnes âgées, etc.)

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1 Première année (2026)

- S'équiper, à l'échelle d'une intercommunalité, de matériels et de kits de communication (brochures, documentation) sur l'offre de mobilité du territoire ;
- Tenir des stands d'information et de valorisation lors d'événements sur certaines communes isolées du bassin

2 Deuxième année (2027)

- Sur une communauté de communes rurale du bassin, prioritairement située en Thiérache, monter un dossier auprès de la Préfecture de l'Aisne ou du Nord et de l'ANCT pour une antenne mobile France Services ;
- Aménager un véhicule afin de déployer un dispositif itinérant sur un périmètre territorial défini.

3 Tous les ans

- Multiplier les interventions liées à la mobilité lors des événements grand public

MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

- Les ressources actuelles des différentes structures pilotes ou partenaires, à mutualiser pour envisager le déploiement de nouveaux services de mobilité inversée
- Matériel d'animation lors d'événements publics (barnum, kit de communication…)

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de dispositifs d'aller vers déployés

ACTIONS LIÉES

- Fiche action 1.3 : Former les prescripteurs et les acteurs relais aux dispositifs de mobilité solidaire existants
- Fiche action 2.4 : Savoir mobiliser les leviers de financements pour développer des actions complémentaires, notamment dans les territoires ruraux
- Fiche action 3.2B : Améliorer la mobilité des seniors et anticiper le vieillissement de la population

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

FICHE ACTION 3.4 – Favoriser l'égalité femmes-hommes dans l'accès à la mobilité

ENJEU 1 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3
ENJEU 2 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3
ENJEU 3 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3
ENJEU 4 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

Des pratiques de mobilité genrées spécifiques

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

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

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

[1] Territoires ruraux : en panne de mobilité, Secours Catholique-Caritas France, avril 2024
[2] Heinrich Böll Stiftung, La mobilité, charge mentale pour les femmes, 2022
[3] Ibid Forum Vies Mobile, 2022
[4] Sénat, "Femmes et ruralités : en finir avec les zones blanches de l'égalité". Octobre 2021
[5] L'égalité femmes-hommes dans les Hauts-de-France : chiffres clés de la région et de ses départements, Insee Dossier Hauts-de-France n°11, mars 2024
[6] Enquête Mobilité des personnes, SDES/INSEE (2018-2019)

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

Enfin, l'espace public n'est pas accessible de manière équivalente en fonction du genre. Par exemple, 51% des femmes ne se sentent pas toujours en sécurité dans les transports, contre 35% des hommes[7]. Ce sentiment d'insécurité accrue peut entraîner des stratégies de renoncement ou d'évitement vis-à-vis d'un déplacement. Il est également nourri par une augmentation des chiffres de violences sexuelles dans les transports : + 6 % en 2024 par rapport à 2023 et +9 % par rapport à 2022. 91% des victimes sont des femmes, dont une majorité ont moins de 30 ans et plus d'un tiers sont des mineures[8]. L'absence d'un moyen de transport peut aussi être un empêchement pour certaines femmes victimes de violences conjugales : il limite l'accès aux démarches essentielles (dépôt de plainte, soins, hébergement), avec le risque d'un maintien dans une situation d'isolement et de dépendance.

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

La Direction Régionale aux Droits des Femmes et à l'Egalité a notamment lancé **« En voiture Nina et Simon.e.s », un dispositif d'aller-vers ayant pour but de sensibiliser aux questions d'égalité femmes-hommes, de venir en aide et/ou de conseiller les femmes en milieu rural et dans les quartiers prioritaires de la politique de la Ville (QPV).** Premièrement déployé dans le département du Nord en partenariat avec l'association SOLFA, il a aussi été mis en place dans l'Aisne par la Fédération Régionale des CIDFF des Hauts-de-France. Il s'agit d'un lieu itinérant d'information, d'écoute et d'orientation bienveillant, gratuit et sans rendez-vous, pour toute personne se questionnant sur les thématiques de l'égalité entre les femmes et les hommes. Le « van jaune » se déplace également lors d'événements (type fête de village) à la demande de partenaires, dont les centres sociaux. Les échanges s'articulent selon un principe d'anonymat, de distribution de l'information, de prise de rendez-vous individuel à la demande et/ou de mise en relation avec le partenaire compétent.

Pour ce qui est des transports en commun, et notamment des réseaux de bus urbains, il est possible depuis octobre 2020 de mettre en place un **dispositif de descente à la demande** qui permet de déposer les voyageurs entre deux arrêts en soirée et pendant la nuit. En Hauts-de-France, Ametis, sur la Métropole d'Amiens (bassin Grand Amiénois – Grand Roye), l'a instauré de 22h à 5h du matin. Si les femmes étaient la cible initiale, il a finalement été ouvert à tout usager se ressentant en situation d'insécurité ou de vulnérabilité face à la mobilité. Les lignes du réseau Ilévia, sur la Métropole Européenne de Lille (bassin Aire Urbaine Centrale), l'ont également adopté.

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

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

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

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

[7] Chiffres de l'Observatoire National de la Délinquance et de la Répression Pénal (ONDRP)
[8] Chiffres de l'Observatoire national des violences faites aux femmes qui s'appuie notamment sur les données de l'Observatoire national de la délinquance dans les transports, du ministère de l'Intérieur et des opérateurs de transports

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

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

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

- Sensibiliser à l'enjeu de l'égalité femmes-hommes dans le cadre spécifique de la mobilité et des déplacements. Ce sujet pourrait être l'une des thématiques retenues lors des rencontres des différents clubs de la mobilité solidaire de chaque bassin (*cf. fiche « Gouvernance du PAMS »*), afin de partager des dispositifs existants ou des retours d'expérience et échanger collectivement sur des pistes de solutions à développer. Il pourrait également s'agir d'un focus spécifique des formations à la mobilité solidaire (cf. fiche *« Former les prescripteurs et les acteurs relais aux dispositifs de mobilité solidaire existant »).*

- Veiller à l'intégration de l'enjeu de l'égalité femmes-hommes dans les cahiers des charges des appels à projets (AAP) ou appels à manifestation d'intérêt (AMI) liés à la mobilité et aux transports portés par la Région ou les Départements, à l'instar du Département du Nord. Cela pourrait se traduire par l'intégration d'un critère spécifique dans les dossiers de candidature, encourageant les porteurs de projet à identifier les besoins différenciés pour les femmes et à proposer des solutions adaptées, telles que des sessions d'atelier vélo destinées exclusivement aux femmes, de l'accompagnement au permis pour les femmes isolées, etc.

- Développer des indicateurs de suivi spécifiques au genre et à la question de l'accès à la mobilité pour les femmes qui permettront de nourrir le référentiel d'évaluation des PAMS sur chaque bassin de mobilité. Il peut notamment s'agir d'une mesure des profils de bénéficiaires des dispositifs de mobilité solidaire.

NATURE DE L'ACTION

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

PILOTES	PARTENAIRES	CIBLES
• Région • Départements	• Etat via le Haut Conseil à l'Egalité • EPCI • Communes • Plateformes de mobilité • Associations : SOLFA, CIDFF, Secours Catholique, Croix-Rouge • Lieux d'accueil existants type Maison France Services, centres sociaux, missions locales • Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB)	• Ensemble des femmes et des hommes • L'ensemble de la population, pouvant faciliter les conditions de la mobilité des femmes

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

A partir de la première année

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

A partir de la deuxième année

- Organisation d'une journée ou d'un webinaire sur la thématique « Femmes et Mobilité » dans le cadre du club de la mobilité solidaire
- Intégration d'un critère « Egalité femmes-hommes » au sein de tous les cahiers des charges des AAP et AMI Mobilité publiés par la Région et les Départements en Hauts-de-France

A partir de la troisième année

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

MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

- Diagnostic du PAMS ;
- Ensemble des sources citées.

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de dispositifs proposant un accompagnement spécifique pour les femmes

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

ACTIONS LIÉES

- Fiche action 1.1 : Créer un annuaire des services de mobilité recensant l'ensemble des aides et services de mobilité solidaire
- Fiche action 1.3 : Former les prescripteurs et les acteurs-relais aux dispositifs de mobilité solidaire existants
- Fiche action 2.1 : Définir la gouvernance et la coordination du PAMS
- Fiche action 2.2 : Disposer d'un référentiel de suivi des actions du PAMS pour permettre son évaluation.

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

FICHE ACTION 4.1 – Valoriser et développer les services de mobilité solidaire (covoiturage solidaire, TAD et TUS)

ENJEU 1 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 2 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 3 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 4 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Le covoiturage solidaire, le transport à la demande (TAD) et le transport d'utilité solidaire (TUS) constituent des formes de mobilité alternative ou complémentaire visant à répondre à des besoins de déplacements non couverts ou s'adressant à des populations qui rencontrent des difficultés d'accès aux transports traditionnels. Ces modes de transport ont pour objectif de favoriser l'inclusion sociale en offrant des alternatives accessibles et adaptées, souvent à des tarifs réduits.

Eléments de définition

- Le **covoiturage solidaire** est une forme de covoiturage qui met l'accent sur la dimension sociale et d'entraide, au-delà du simple partage des frais de déplacement. Il vise à faciliter la mobilité des personnes qui rencontrent des difficultés à se déplacer (personnes en situation de précarité, personnes âgées, habitants de zones rurales isolées, etc.) en favorisant la convivialité, la solidarité et l'inclusion sociale.

  Le covoiturage permet de réaliser un aller simple d'un point A à un point B. Le passager profite d'un trajet occasionnel ou régulier d'un conducteur. En trajet solidaire, l'aller-retour est inclus (sauf cas exceptionnels sur demande du passager).

- Le **Transport à la Demande (TAD**) est un service de transport public de personnes, relevant de la compétence d'une Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM), tel que défini à l'article R3111-2 du Code des transports. Il se caractérise par une souplesse d'exploitation : les véhicules (souvent des mini-bus, navettes ou taxis conventionnés) circulent uniquement sur réservation préalable et peuvent adapter leur itinéraire ou leurs arrêts en fonction des demandes exprimées par les usagers. Bien qu'il puisse être mise en place sur tout type de territoire, y compris urbain, il est surtout utilisé pour compléter l'offre de mobilité dans les zones à faible densité ou aux horaires creux. Un service de TAD peut desservir des arrêts prédéfinis (TAD « linéaire » ou sur « ligne virtuelle ») ou fonctionner selon un mode zonal ou porte-à-porte – certains services combinent plusieurs de ces logiques. Pour les réservations, il nécessite l'existence d'une plateforme, par téléphone, via une application mobile ou un site internet.

- Le **Transport d'Utilité Sociale (TUS)** est également un service de transport, défini par les articles R3133-1 à R3133-5 du Code des transports, mais il désigne de manière spécifique les services organisés à titre non lucratif par des associations régies par la loi de 1901, à destination de personnes ne pouvant pas utiliser les modes de transport classiques en raison de leur isolement, précarité ou situation de fragilité. Il répond à une logique de solidarité, visant à lever les freins à la mobilité de publics-cibles de la mobilité solidaire. Les services de TUS sont réservés à des usagers dont les ressources ou la situation sociale les rendent éligibles, et sont limités aux territoires définis par la réglementation, notamment les communes rurales ou les aires urbaines de moins de 12 000 habitants. Le TUS ne relève pas de la compétence de l'AOM, mais est bien porté exclusivement par des associations, souvent avec l'appui de bénévoles utilisant leur propre véhicule ou une flotte mutualisée au niveau de la structure. Il peut prendre plusieurs formes : transport régulier, transport à la demande, accompagnement, mise à disposition de véhicules…

Ces 3 services constituent une opportunité pour le bassin Hainaut Cambrésis Thiérache pour faciliter l'accessibilité des services (santé, loisirs…).

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

L'objectif de cette fiche est de valoriser, évaluer, étudier et développer, lorsque c'est opportun, ces 3 types de services de mobilité solidaire sur le bassin. Trois axes de travail majeurs ont été identifiés pour y parvenir :

1. Faire connaitre les services existants sur le territoire et leurs modalités de fonctionnement avant d'envisager le développement de nouvelles initiatives. A ce titre, sur le bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache, plusieurs services existent depuis plus ou moins longtemps et suscitent déjà une forte adhésion avec un fonctionnement qui peut être mis en avant. Peuvent être cités :

- En matière de covoiturage solidaire, il n'en existe pas encore sur le bassin. Le PETR Pays de Thiérache a annoncé étudier la création d'une plateforme de covoiturage en partenariat avec l'association Atchoum. Atchoum est une solution de covoiturage et de transport solidaire à la demande mettant en relation passagers et conducteurs, sans commission. Le conducteur récupère le passager à son domicile pour l'emmener à sa destination (ex : médecin, pharmacie, courses, loisirs, …) et le ramène à son domicile. Atchoum est une solution de mobilité rurale 2-en-1, sans commission.
  Atchoum dispose d'un site web de mise en relation, complété par un centre d'appels téléphonique basé en France, et de tickets mobilité pour les personnes ne souhaitant pas ou ne pouvant pas payer par carte bancaire. A noter qu'il n'est pas nécessaire d'être AOM (Autorité Organisatrice de la Mobilité) pour déployer leur solution de mobilité rurale.
  Par ailleurs, le syndicat Sambre Mobilités prépare actuellement la création d'une première ligne de covoiturage pour 2026 et a engagé une réflexion quant à l'intégration d'une dimension solidaire.

- En matière de TAD, 7 dispositifs ont été recensés (FlexTAD et Flex PRO sur le Valenciennois, Mobi+ et le TAD zone Sud du réseau TUC sur la CA de Cambrai, TAD Avesnois Mobilité sur la CC du Sud Avesnois, Aid'Aisne et FiloBus, TAD déployé selon 4 zones, sur le territoire du Syndicat Sambre Mobilités).
  Par exemple, le transport à la demande « Avesnois Mobilités » de la CC du Sud Avesnois fonctionne du lundi au vendredi de 5h à 21h. Il permet de se déplacer d'un arrêt de car régional à un autre au sein du périmètre de la communauté de communes. Le trajet est tarifé à hauteur de 1€. 2 véhicules hybrides assurent les missions. En 2024, ils ont parcouru 168 000 kilomètres cumulés, pour un total de 20 000 réservations, en hausse de 11% par rapport à 2023. Ce TAD rencontre un succès important car il pallie de nombreux besoins : beaucoup d'habitants de la collectivité n'ont pas le permis ou de véhicules, sont de fait isolés et peu mobiles, et s'en servent donc pour se rendre à la gare, la maison de santé, la zone commerciale, le centre-ville de Fourmies, etc. De plus, il bénéficie d'une délégation de compétence accordée par l'AOM régionale lui permettant de sortir du périmètre territorial de la CC Sud-Avesnois, afin de desservir la commune d'Avesnes-sur-Helpe, centralité locale. Son développement a été accompagné d'une importante campagne de communication, relayée par des associations (Mob'Emploi par exemple) et la Maison de la Mobilité de Fourmies.

- En matière de TUS, 1 seul dispositif existe sur le bassin. Il s'agit du TUS porté par l'association Familles Rurales Avesnois Mormal (FRAM) et financé par la CC du Pays de Mormal. Ce dernier s'appuie sur la plateforme numérique « Déplacez-vous en Pays de Mormal » et se destine principalement aux seniors, personnes en situation de handicap et aidants résidant sur le territoire.
  Pour en bénéficier, les usagers doivent être adhérents de l'association FRAM en versant une cotisation annuelle et participer financièrement aux frais de carburant. Le déplacement est assuré par un bénévole via son véhicule personnel lui-même adhérant de la FRAM, qui met donc en relation conducteur et passager. Le service est assuré en « porte à porte », le point de départ devant se situer sur le territoire du Pays de Mormal ; le point d'arrivée pouvant, lui, être situé en dehors, dans la limite d'un périmètre de 100 km à vol d'oiseau.
  En 2024, 1122 demandes de transport ont été opérées, 5 fois plus qu'en 2023. 41% des demandes concernaient un déplacement en lien avec la santé, 31% en lien avec des courses. 32 chauffeurs bénévoles étaient identifiés en 2024.

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

2. Evaluer les dispositifs existants

Ces exemples donnent à voir l'utilité de ces types de services pour une large partie de la population, faisant souvent partie des publics-cibles de la mobilité solidaire, mais pas seulement. Néanmoins, ils peuvent rencontrer plusieurs limites :

- en termes de capacité de prise en charge. Avec la nécessité d'une réservation parfois assez longtemps à l'avance (que ce soit pour le covoiturage, le TAD ou le TUS), cela peut être un frein pour les usagers potentiels. Typiquement, le TAD « Avesnois Mobilités » a été victime de son succès, nécessitant parfois une réservation près d'une semaine en amont. Les modalités de réservation (via des outils numériques) peuvent également constituer un frein à la prise en charge (non adaptée à tous), qui peut être levé en diversifiant les outils.

- en termes de financement si les aides permettant de monter les projets sont multiples et variés (cf. fiche action 2.4. « Savoir mobiliser les leviers de financements pour développer des actions complémentaires, notamment dans les territoires ruraux »), cela peut être plus complexe lorsqu'il s'agit de financements de fonctionnement sur le moyen-long terme, d'autant que la participation directe des usagers reste très limitée. Dans le cas du TAD « Avesnois Mobilités », cela a mené la collectivité à réduire l'amplitude horaire des services proposés.

En conséquence, dans un contexte d'évolution à la hausse des besoins au sein de territoires ruraux comme ceux du bassin HCT, évaluer l'efficacité des dispositifs, quantitativement (volume de trajets effectués, coûts, etc.) mais aussi qualitativement (retours des usagers, types de publics transports, besoins couverts, etc.) apparaît indispensable. En ce sens, il est à rappeler que certains publics à qui se destinent ces services, comme les personnes en insertion ou allocataires des minimas sociaux, se trouvent dans une situation de difficulté temporaire : le service permet de leur apporter une aide ponctuelle, avec un objectif de retour à l'emploi, mais n'a pas vocation à devenir un moyen de déplacement régulier.

Le recours à des grilles d'évolution, adaptées au type de service pourra donc être à l'ordre du jour du club de la mobilité solidaire. Les propositions effectuées lors de la journée atelier du 29 avril 2025 à Maubeuge pourront servir de point de départ.

3. Accompagner les études de faisabilité puis la structuration de nouveaux services

A partir des résultats de l'évaluation des dispositifs, des besoins recensés quant au développement de nouveaux services remontés par les acteurs de terrains, des études d'opportunité et de faisabilité pourraient être engagées par les AOM, EPCI ou par la Région pour :

- valider empiriquement et sur le terrain les besoins pré-identifiés,
- étudier le type de service adéquat à développer (modèle économique, dessertes, etc.)
- étudier les porteurs de projets potentiels, leur capacité de financement et la durabilité du service,
- etc.

Les échanges avec les acteurs du bassin ont permis de pré-identifier 3 secteurs prioritaires pour lesquels un service de ce type serait pertinent en raison du manque d'offres régulières ou du fait qu'il s'agit de zones éloignées des bassins d'emplois :

- l'ensemble du territoire compris au sein du PETR de la Thiérache, par ailleurs AOM des 4 communautés de communes qui le composent ;
- l'Est du Cambrésis ;
- la Communauté de communes du Cœur de l'Avesnois, pour laquelle la Région est AOM de substitution.

NATURE DE L'ACTION

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

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

PILOTES	PARTENAIRES	CIBLES
• AOM et EPCI • Région • Départements	• Opérateurs de mobilité solidaire • CCAS, CIAS • Associations porteuses de TUS comme Famille Rurale ou le Secours Catholique	• Habitants des zones rurales • Séniors • Personnes n'ayant pas accès, temporairement ou durablement, à un véhicule

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1 Dès la première année (2026)

- Communication et valorisation des services existants
- Organisation d'une session dédiée aux retours d'expériences de ces dispositifs lors d'une rencontre du Club de la mobilité solidaire
- Création d'une grille d'évaluation des services (TAD et TUS existants)
- Suivi de la création d'une plateforme de covoiturage solidaire en Thiérache

2 A partir de la deuxième année

- Recensement des besoins et des collectivités ou territoires intéressés par le déploiement d'un service (covoiturage, TAD, TUS) sur leur périmètre, en particulier sur les secteurs prioritaires identifiés par le PAMS
- Lancement d'une étude d'opportunité et/ou de faisabilité dont la maitrise d'ouvrage reste à définir pour confirmer empiriquement les besoins et étudier les modalités pour déployer le service opportun. Cette étude pourrait comprendre :
  - L'organisation des réunions avec les parties prenantes (collectivités, associations, usagers potentiels) ;
  - L'étude des modèles opérationnels pour organiser un nouveau service (encadrement juridique, modèle économique, dessertes, etc.)
  - Pour le TUS : recensement des structures ou associations ayant les capacités de porter un service

3 A partir de la troisième année

- Accompagnement par l'ingénierie territoriale de la Région et éventuellement des Départements des collectivités ou structures prêtes à déployer un nouveau service.

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

- Diagnostic du PAMS
- Annuaire des services de mobilité du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France
- Fiche récapitulative « Transport à la Demande en zone peu dense » du CEREMA
- Boite à outil Pass Pass Covoiturage

INDICATEURS DE SUIVI

- Maintien des services existants (oui/non)
- Création d'une grille d'évaluation des dispositifs de TAD et TUS (oui/non)

ACTIONS LIÉES

- Fiche action 1.1 : Créer un annuaire des services de mobilité recensant l'ensemble des aides et services de mobilité solidaire
- Fiche action 1.2 : Comprendre les manques et les besoins : cartographier le territoire pour identifier les « zones blanches »
- Fiche action 2.1 : Définir la gouvernance et la coordination du PAMS
- Fiche action 2.2 : Disposer d'un référentiel de suivi des actions du PAMS pour permettre son évaluation
- Fiche action 2.4 : Savoir mobiliser les leviers de financements pour développer des actions complémentaires, notamment dans les territoires ruraux
- Fiche action 3.1 : Définir et tendre vers une offre idéale de l'accompagnement de mobilité solidaire maillant tout le bassin
- Fiche action 4.4 : Soutenir la mobilité transfrontalière

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

FICHE ACTION 4.2 – Lever les freins à la mobilité pour faciliter l'accès à l'emploi dans les filières professionnelles en tension

ENJEU 1 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3
ENJEU 2 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3
ENJEU 3 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3
ENJEU 4 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

Les filières concernées sont notamment les métiers précaires, ceux pouvant induire des horaires décalés (emplois industriels fonctionnant en 3x8, métiers de la santé, en hôpital notamment, etc.), ou encore impliquant une forte mobilité, comme les aides à domicile ou les auxiliaires de vie par exemple.

Sur le Hainaut-Cambrésis-Thiérache, la dépendance aux véhicules motorisés est une problématique majeure, à la fois dans les territoires ruraux que les territoires urbains/périurbains, avec des manques relevés concernant les dessertes des zones d'activité situées dans les zones périurbaines (sur l'agglomération de Maubeuge par exemple).

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

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

La Loi Plein Emploi prévoie d'identifier les filières en tension. Une étroite collaboration avec les réflexions menées par les acteurs du bassin (France Travail, CCI, Départements, etc.) devra être envisagée pour mettre en place des solutions de mobilité durable tenant compte des filières identifiées.

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

- **Proposer des solutions concrètes de transport hors voiture individuelle,** adaptées aux contraintes de ces métiers en s'appuyant sur les employeurs et les acteurs de la mobilité (de droit commun ou solidaire) et du logement :
  - Pour les employeurs :
    - Adapter autant que possible les horaires de travail aux horaires des transports en commun ;
    - Organiser des services de transport intra ou inter-entreprises : navettes, transport à la demande, covoiturage ;
    - Mettre en place un plan de mobilité employeur voire inter-employeurs, comportant notamment un diagnostic des mobilités domicile-travail, et la réalisation d'un plan d'action incluant usage du vélo, du covoiturage, forfait mobilité durable, etc.
      L'ensemble de ces initiatives pourraient être mises en perspective avec la démarche de Responsabilité Sociétale des Entreprises (RSE) pour inciter les employeurs à les développer.
  - Pour les employeurs saisonniers : proposer un « pack » logement / emploi aux travailleurs saisonniers (par exemple, mise à disposition temporaire de logements étudiants vacants pendant les périodes estivales types CROUS);

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

- Pour les bailleurs et les communes : développer l'offre de logements sociaux à proximité des bassins d'emploi ;
- Pour les travailleurs dans le domaine de l'aide à la personne : prendre en compte la question de la mobilité dès le recrutement et/ou prêter ou faciliter l'accès à des véhicules pour les tournées et visites. Par exemple, le Département de l'Aisne encourage à la formation et à la prise d'emploi pour les métiers de l'autonomie, en ayant répondu à l'AMI-CNSA sur l'axe relatif à l'attractivité des métiers de l'autonomie en lien avec France Travail, la Région et les Groupements d'employeurs pour l'insertion et la qualification (GEIQ). Des groupes de travail territoriaux ont ainsi été organisés en 2024 afin de sensibiliser le public et de favoriser l'entrée en formation et d'accompagner à la prise de poste. La question de la mobilité y est abordée.

Par ailleurs, le Département de l'Aisne, soutient la mobilité des BRSA reprenant une activité ou un emploi au travers de son dispositif d'aides financières individuelles à destination de ce public. Il s'agit notamment d'aller vers les employeurs et les représentants de leur filière pour identifier les besoins en main d'œuvre impliquant de forts enjeux de mobilité à l'échelle du bassin et de les impliquer dans la co-construction de solutions.

- **Organiser des échanges directs** avec les employeurs du bassin.
- **Communiquer auprès d'eux sur ces solutions de mobilité** en s'appuyant par exemple sur les clubs d'entrepreneurs, les événements organisés par les structures du monde professionnel (MEDEF, UIMM, …), les Chambres de Commerce et d'Industrie, les Chambres des Métiers et de l'Artisanat, les Comités des Partenaires (où les acteurs économiques représentent désormais 50% des sièges), les directions du développement économique des collectivités du bassin, les comités des partenaires et les autres organisations regroupant des employeurs (type petits déjeuners).
- **S'appuyer sur des dispositifs existants et fonctionnants à l'échelle régionale,** comme « En Route vers l'Emploi », pour les dupliquer à l'échelle locale : il s'agit par exemple d'une réflexion en cours au niveau de la CA de Cambrai.
- **Favoriser les conventionnements avec des structures d'insertion** pour mettre à disposition de la location de véhicules, vélos (Solimob, ARIL Mobile).

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

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

NATURE DE L'ACTION

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

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

PILOTES	PARTENAIRES	CIBLES
• Etat (DDETS) • Région • Départements • France Travail	• AOM locales • Communes • CCI • CMA • Chambre d'Agriculture • Agences d'intérim • FASTT • Missions locales • Bailleurs • Réseau Déclic Mobilités • Club « Les entreprises s'engagent » • Comités locaux pour l'emploi qui aborderont l'attractivité des métiers en tension sur le territoire • Services d'aide et d'accompagnement à domicile • Cap Emploi	• Employeurs de filières en tension • Employeurs avec de fortes contraintes de mobilité • Travailleurs précaires • Demandeurs d'emploi • Personnes en insertion et bénéficiaires du RSA

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

A partir de la première année (2026)

- Intégrer des représentants d'employeurs au sein des instances de gouvernance du PAMS
- Relayer l'état d'avancement des réflexions dans les comités des partenaires des AOM où les représentants des employeurs sont représentés à hauteur de 50% depuis peu.
- Organiser des premiers échanges avec les employeurs, via les CCI, CMA, etc. afin de discuter de leurs besoins, les orienter et les informer des actions qu'ils pourraient porter pour développer des solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle.

2

Chaque année à partir de 2027

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

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

- Base de contacts employeurs de filières professionnelles en tension et d'agences d'intérim ;
- Réseaux d'employeurs et notamment Déclic Mobilités ;
- Les données des Besoins en Main d'Œuvre de France Travail

INDICATEURS DE SUIVI

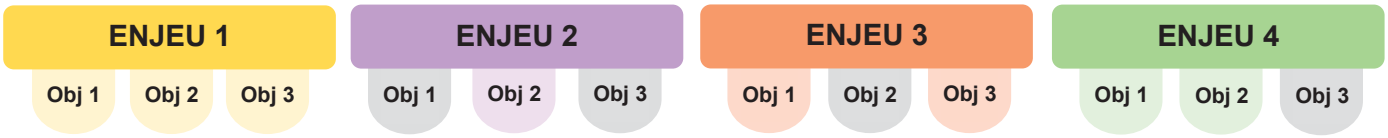
- Nombre d'entreprises participant aux rencontres annuelles du Club de la Mobilité solidaire

ACTIONS LIÉES

- Fiche action 1.1 : Créer un annuaire des services de mobilité recensant l'ensemble des aides et services de mobilité solidaire
- Fiche action 3.2D : Intégrer la mobilité au sein des dispositifs des demandeurs d'emploi et des stagiaires de la formation professionnelle
- Fiche action 3.2E : Favoriser la mobilité des apprentis
- Fiche action 4.3 : Faciliter l'accès à l'emploi pour les grands projets : le chantier du Canal Seine-Nord Europe et la plateforme E-Valley

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

FICHE ACTION 4.3 – Faciliter l'accès à l'emploi pour les grands projets : le chantier du Canal Seine-Nord Europe et la plateforme E-Valley



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

La partie Ouest du bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache se trouve à proximité de deux projets d'envergure ayant un fort impact sur le territoire, ses dynamiques d'emploi et donc les enjeux de mobilité des travailleurs, à savoir le chantier du Canal Seine-Nord Europe (CSNE) et son port intérieur, ainsi que la plateforme logistique E-Valley.

- **Le CSNE** reliera fin 2032 les bassins de la Seine et de l'Oise au réseau à grand gabarit du nord de l'Europe. Il impactera notamment la CA de Cambrai, terminant sa course à Aubencheul-au-Bac, qui accueillera un port intérieur (secteur 4 du Canal). En conséquence, dans les prochaines années, le chantier exercera une influence notable sur les flux domicile-travail d'une partie du bassin HCT, avec un potentiel d'emplois d'environ 1 100 postes.
  Le tracé du canal parcourt surtout des territoires peu denses et est éloigné des axes principaux de transport, impliquant un recrutement géographique élargi pour mobiliser les emplois nécessaires. C'est aussi un vecteur d'insertion pour certains publics vulnérables éloignés de l'emploi ou allocataires des minimas sociaux : jusqu'ici, à l'échelle de l'intégralité du canal, les clauses d'insertion ont permis de réaliser plus de 120 000 heures avec 152 bénéficiaires ; 80% des emplois obtenus sont durables, avec 50% de CDI et 30% de CDD de plus de 6 mois, contrats de professionnalisation ou d'apprentissage.

- **La plateforme logistique E-Valley**, située à Epinoy (bassin de mobilité Arrageois) et Haynecourt (CA de Cambrai), est implantée sur près de 320 hectares dont 550 000 m² d'entrepôts. Son extension future générera environ 1 500 emplois dans les secteurs de la logistique et du e-commerce. Du fait de la nature de leurs activités, les salariés des entreprises présentes sur le site d'E-Valley occupent des fonctions aux horaires variés, parfois décalés.

  Un recensement interne des besoins réalisé auprès des salariés par site de production a mis en évidence les principaux lieux de résidence de ces derniers : pour une majorité d'entre eux (environ 75%), les salariés viennent de la CA de Cambrai – le reste du Douaisis et de l'Arrageois. Autrement dit, le site emploi actuellement une majorité de personnes issues de bassins de vies locaux. Du fait du développement du site, les promoteurs seront susceptibles d'aller chercher de potentiels salariés au-delà des bassins d'emploi de proximité, notamment dans le reste du bassin HCT, démultipliant ainsi les freins à la mobilité.

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

L'objectif de cette action est de mobiliser les acteurs du territoire (AOM, opérateurs de mobilité solidaire, Région, Départements et entreprises) pour proposer des solutions concrètes et soutenables de transport adaptées aux contraintes des grands projets susceptibles de générer de l'emploi pour le bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache, notamment dans l'agglomération du Cambrésis. Elle s'articule en plusieurs points complémentaires :

- **Associer les employeurs à la démarche,** puisqu'ils sont les premiers concernés et les premiers organisateurs potentiels de services. A ce jour, la Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE) a prévu d'organiser deux réunions avec les mandataires afin de cadrer tous les aspects du chantier, y compris les questions d'accès et de mobilité. Pour ce faire, la SCSNE va organiser, avec les groupements d'entreprises de chaque lot de travaux, les réunions suivantes :

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

- une réunion de lancement du lot de travaux, en bilatéral ;
- une réunion de cadrage, avec les co-pilotes (Région et Etat).

Ces réunions vont permettre de cadrer au mieux les besoins de chaque entreprise, et d'envisager, avec elles, les solutions possibles.

La SCSNE a également élaboré un guide des entreprises attributaires, disponibles en ligne (et facile à mettre à jour) pour accompagner les entreprises dans leurs démarches et le respect les engagements du cahier des charges.

- **Associer les AOM,** la Région et le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France pour renforcer ponctuellement des horaires ciblés de services de transport**,** fondés sur une analyse précise des besoins d'activité définis par l'ensemble des acteurs concernés et/ou ajouter des liaisons supplémentaires (navettes, bus) « spéciales CSNE ou E-Valley » vers les différents sites. A ce titre, il serait intéressant pour les AOM des territoires particulièrement concernés par ces bassins d'emploi de s'inspirer du **dispositif « Navettes Emploi Express » déployé par le Département du Pas-de-Calais.** En effet, ce dernier est devenu chef de file dans l'émergence d'un système de navettes permettant d'acheminer spécifiquement les salariés sur le site des travaux du CSNE, à proximité de Marquion, depuis Arras, Bapaume, Lens et Hénin-Beaumont, via 3 lignes. Cette offre est à ce jour en construction et pourrait être opérationnelle mi-2025, sous réserve de l'obtention de co-financements. Des réflexions pour le prolongement d'une ligne sont également en cours, ce qui permettrait de desservir E-Valley.

  Une première étape consiste donc à mettre autour de la table les AOM, les Départements, la Région, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, les responsables du site et quelques responsables d'entreprises directement concernés par des difficultés de recrutement. Une première réunion a eu lieu. Les réflexions ayant évolué depuis, un nouvel échange permettrait d'actualiser les possibilités pour améliorer la desserte du site et faciliter la prise de conscience des besoins d'aménagements à l'intérieur de ce dernier.

  La CA de Cambrai mène actuellement une étude sur les enjeux de mobilité et de stratégie pour la desserte d'E-Valley et le CNSE avec une réflexion sur le projet d'une ligne BHNS (Le Cateau - Cambrai – E-Valley).

  Pour ancrer les pistes de solutions, une visite de site similaire à celui d'E-Valley pourrait être envisagée pour s'inspirer des initiatives qui s'organisent au-delà du bassin (exemple : pôle de Roissy).

- **Mobiliser les opérateurs de mobilité solidaire** : les structures de mobilité solidaire du Nord et de l'Aisne, pourront proposer des solutions de mobilité aux futurs travailleurs issus de catégories de population vulnérables.

- **Faciliter la circulation de l'information sur les services de mobilité existants** pour les salariés et les employeurs. Par exemple, des séances de sensibilisation et d'accompagnements pourraient être organisées auprès de ses derniers pour faciliter la prise en main des ressources recensées par les outils du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France.

- **Conventionner avec les associations du territoire**. Par exemple, il existe une convention entre Solimob (PHARE) et la CA de Cambrai. L'objectif est d'accompagner les personnes en recherche d'emploi, ainsi que la mise à disposition de vélos et de véhicules, celui-ci sera élargie au travers d'une dotation de nouveaux véhicules achetés par la CA de Cambrai.

Cette démarche peut être coordonnée avec le bassin de mobilité de l'Arrageois et le Département du Pas-de-Calais, particulièrement mobilisé sur la question de l'accès aux chantiers du Canal Seine-Nord Europe.
Des solutions de mobilité douce, telles que des infrastructures cyclables, peuvent aussi être envisagées pour se rendre au futur port intérieur du CSNE ainsi qu'au site d'E-Valley.

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

NATURE DE L'ACTION

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

PILOTES	PARTENAIRES	CIBLES
• Région • AOM • Départements • SCSNE • Gestionnaire de E-Valley	• EPCI • SPIE départementaux • France Travail • SNCF Gares et Connexions • AOM locales • FASTT (intérim) • Agences d'intérim (Humando, etc.) • Prestataires privés de transport • Opérateurs locaux de mobilité solidaire • Plateformes de covoiturages ou plateformes de covoiturage intra-salariés • Associations porteuses de TUS • Entreprises engagées sur le CSNE • Entreprises présentes sur E-Valley	• Travailleurs des chantiers CSNE • Employés travaillant sur la plateforme logistique E-Valley • Employeurs sur les chantiers • Employeurs présents sur E-Valley

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Dès la première année (2026)

- CSNE :
  - Enclencher un dialogue dès qu'une entreprise est retenue afin de connaître ses projets en matière de déplacement de ses salariés et l'orienter vers les services existants
- E-Valley :
  - Organiser une réunion associant largement les AOM, les Départements, la Région et les entreprises pour partager l'état de la réflexion
  - Suivre l'étude à venir de la desserte du site portée par la CA de Cambrai
  - A partir de l'annuaire des services de mobilité, identifier les services de mobilité existants à destination des ouvriers et employeurs du CSNE et de E-Valley (points d'arrêt, fréquences, etc.)
- Enclencher l'étude des besoins ciblés et des services à déployer en partenariat avec les différents acteurs pouvant porter des solutions de mobilité (SNCF Gares et Connexions, AOM, employeurs) afin de déterminer leur faisabilité et d'affiner un calendrier de mise en œuvre

2

Dès la deuxième année et au moins jusqu'en 2029

- Etudier la mise en œuvre de nouveaux services de mobilité (TAD, covoiturage, etc.)
- Développer des dispositifs d'accompagnement et de formation des employés pour les sensibiliser à la mobilité

MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

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

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre d'entreprises attributaires pour le chantier du CSNE avec lesquelles un dialogue a été ouvert sur le sujet de la mobilité des travailleurs
- Nombre d'entreprises implantées à E-Valley avec lesquelles un dialogue a été ouvert sur le sujet de la mobilité des travailleurs

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

ACTIONS LIÉES

- Fiche action 1.1 : Créer un annuaire des services de mobilités recensant l'ensemble des aides et services de mobilité solidaire
- Fiche action 2.3 : Renforcer l'accompagnement et la coordination des acteurs de la mobilité solidaire au travers des lieux d'accompagnement de la mobilité
- Fiche action 3.1 : Définir et tendre vers une offre idéale de l'accompagnement de mobilité solidaire maillant tout le bassin
- Fiche action 3.2A : Donner une culture de la mobilité aux jeunes
- Fiche action 3.2D : Intégrer la mobilité au sein des dispositifs à destination des demandeurs d'emploi et des stagiaires de la formation professionnelle
- Fiche action 4.2 : Lever les freins à la mobilité pour faciliter l'accès à l'emploi dans les filières professionnelles en tension

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

FICHE ACTION 4.4 – Soutenir la mobilité transfrontalière

ENJEU 1 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 2 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 3 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ENJEU 4 — Obj 1 | Obj 2 | Obj 3

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Le bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache (HCT) partage près de 125 kilomètres de frontière commune avec la Belgique. Si « l'effet frontière » des limites administratives inter-EPCI, interdépartementales ou interrégionales a déjà été identifié comme un frein important à l'accessibilité de certains services et à la mobilité pour de nombreux publics, il est évidemment accentué par le caractère international de celle-ci. De ce fait, pour l'ensemble des habitants des communes se trouvant à sa proximité, ce qui concerne en particulier la CA de la Porte du Hainaut, Valenciennes Métropole, la CC du Pays de Mormal, la CA Maubeuge Val de Sambre, la CC Cœur de l'Avesnois, la CC du Sud Avesnois et le PETR du Pays de Thiérache, il peut se trouver que des pôles d'emplois, de services ou d'équipements potentiellement pertinents en termes de temps de trajet ou de distance ne soient pas envisageables ou envisagés car inaccessibles.

Ainsi, si plus de 12 000 actifs habitant le bassin HCT traversent quotidiennement la frontière franco-belge afin de se rendre sur le lieu de travail, près de 98% de ces déplacements s'effectuent en voiture. Très peu d'alternatives existent, ce qui exclut les publics vulnérables n'y ayant pas accès pour des raisons physiques, économiques ou sociales. Par exemple, malgré des infrastructures ferroviaires fonctionnelles, les relations restent éparses : seule la liaison Maubeuge – Charleroi est assurée régulièrement (9 allers-retours par jour), en plus de 3 allers-retours entre Aulnoye-Aymeries et Mons. Une ligne de bus du réseau belge TEC Hainaut permet de rallier Mons depuis Maubeuge, tandis que les réseaux français (Sambre Mobilités et Transvilles) s'arrêtent aux premières communes post-frontière (Erquelinnes, Quiévrain, Péruwelz).

Cet enjeu a été clairement identifié et a donné lieu à la mise en place du projet **Cross4Mobility**, réunissant une large diversité d'acteurs publics et privés et dont l'objectif est l'amélioration de la mobilité et des conditions de déplacement transfrontalières. En plus de la question de l'accès à l'emploi, l'un de ses axes de travail majeurs est l'amélioration de l'accès à la santé, avec la mise en place d'un service de coordination des solutions de TAD de chaque côté de la frontière dédié aux trajets inter hospitaliers.

DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

L'objectif de cette action est de mobiliser les acteurs du territoire est de proposer des **solutions afin de faciliter l'accès à l'emploi et aux services transfrontaliers**. Pour cela, différentes échelles d'actions complémentaires sont à prendre en compte :

- **Recenser les services de mobilité solidaires de part et d'autre de la frontière,** par exemple au sein de l'Annuaire des services de mobilité développé par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France en les caractérisant comme tels ou en valorisant cet aspect spécifique.
- **Mieux appréhender le fonctionnement des services de mobilité solidaire du côté belge pour étudier le renforcement des dynamiques de coopération transfrontalière.** A ce titre, côté belge, il existe des STSF (service de transport à finalité sociale) qui organise des services de mobilité solidaire, en coordination avec les centres publics d'actions sociales (CPAS). Cependant, les dispositifs existant s'inscrivent dans un périmètre d'intervention relativement limité, qui ne dépasse pour l'instant jamais la frontière.

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

- **Poursuivre et renforcer les dynamiques de coopération transfrontalière** réunissant l'ensemble des AOM des deux côtés de la frontière. Le renforcement de cette dynamique peut notamment s'appuyer sur l'association des acteurs belges de la mobilité au club de la mobilité solidaire dans le cadre de la gouvernance du PAMS, ou encore le travail commun dans le cadre de projet Interreg.

  Aussi, les membres de l'Assemblée Transfrontalière Hainaut/Nord pourraient être associés. Cette assemblée est une instance de coopération entre la Province de Hainaut (Belgique) et le Département du Nord (France), créée en 1989. Elle a pour objectif de renforcer les liens transfrontaliers en élaborant et en mettant en œuvre des projets communs dans divers domaines tels que la mobilité, le tourisme, l'environnement et le développement économique.

- **S'appuyer sur les plateformes de mobilité solidaires proche de la frontière**, donc plus susceptibles d'accueillir des publics pouvant avoir des raisons de se déplacer au-delà (personnes en insertion, recherchant un accès aux soins, etc.), pour proposer un axe spécifique dédié à la mobilité transfrontalière dans le cadre de l'accompagnement et des formations déjà proposées à leurs bénéficiaires.

  Pour se faire, des partages d'expériences, de pratiques, et de manière plus générale une coordination des plateformes du côté français (Wimoov Valenciennes, par exemple) et du côté belge, comme Mobilesem à Charleroi, peut être envisagée. Il devra prendre en compte **les freins culturels et psychologiques liés à « l'effet frontière »** pour certains usagers qui peuvent ne pas se sentir prêt de « sortir de leur territoire », même pour des déplacements courts.

Sur le bassin, plusieurs projets visant à développer la mobilité transfrontalière ont été recensés. **Le projet** Cross4Mobility, s'articule en particulier autour d'actions de droit commun (lignes de transport, intégration tarifaire, MaaS, etc.) ; ce qui pourra s'avérer pertinent pour certains publics vulnérables ; mais aussi des actions en lien avec la mobilité solidaire. Il est notamment envisagé une expérimentation de transport à la demande (TAD) interhospitalier pour améliorer l'accès à la santé au sein de la zone organisée d'accès aux soins transfrontaliers (ZOAST) de la Thiérache.

Le projet XTraVel Mobility est lui une initiative transfrontalière ambitieuse portée par l'Assemblée Transfrontalière Hainaut/Nord et visant à développer la mobilité à vélo entre la Wallonie (Belgique) et les Hauts-de-France (France). Ce projet, lancé en juillet 2024 pour une durée de quatre ans, bénéficie d'un financement européen dans le cadre du programme Interreg France-Wallonie-Vlaanderen. Il s'inscrit dans le cadre du développement de l'EuroVélo 3.

NATURE DE L'ACTION

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

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

PILOTES	PARTENAIRES	CIBLES
• Région • AOM françaises proches de la frontière (SIMOUV, CCPM, Sambre Mobilités, CCSA, PETR du Pays de Thiérache) • Autorité compétente côté belge : Service Public Wallonie Mobilité et Infrastructures	• GECT Plaines de la Scarpe et de l'Escaut • Cross4Mobility • Province du Hainaut • Mobilesem : Agence des Mobilités de Charleroi Métropole • IGRETEC • Agence de développement et d'urbanisme Sambre-Avesnois Hainaut Thiérache (ADUS) • Entreprises proches de la frontière / comptant de nombreux travailleurs transfrontaliers • Opérateurs de mobilité solidaire • Associations porteuses de TUS effectives (FRAM) et potentielles (à identifier)	• Personnes en insertion • Demandeurs d'emploi • Employeurs transfrontaliers • Séniors

ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1 Dès la première année

- Prendre en compte les résultats du volet « Mobilité » de l'Observatoire transfrontalier, qui devraient être connus fin 2025 pour une mise en place à partir de l'année 2026 ;
- Intégrer les instances de coopération transfrontalières / les AOM belges dans la gouvernance du PAMS à travers le club de la mobilité solidaire ;

2 Dès la deuxième année

- Intégrer l'ensemble des services transfrontaliers à l'annuaire des services de mobilité piloté par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France en mettant particulièrement en exergue cette caractéristique spécifique ;
- Poursuivre la mise en place de nouveaux services de mobilité (lignes transfrontalières covoiturage, TAD, hubs de mobilité, etc.) afin de répondre aux besoins identifiés ;
- Intégrer aux dispositifs d'accompagnement et de formation des personnes en insertion, des demandeurs d'emploi ou d'autres usagers un axe spécifique permettant de lever les freins à la mobilité transfrontalière ;
- Mise à jour annuelle du document d'information sur les services transfrontaliers.

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

- Base de données de la Région des offres de mobilité et aides existantes pour les différents publics de la mobilité solidaire.

INDICATEURS DE SUIVI

- Recensement des informations de mobilité transfrontalière (offres et aides)
- Intégration des acteurs transfrontaliers au club de la mobilité solidaire

ACTIONS LIÉES

- Fiche action 1.2 : Comprendre les manques et les besoins : cartographier le territoire pour identifier les « zones blanches »
- Fiche action 1.3 : Former les prescripteurs et les acteurs relais aux dispositifs de mobilité solidaire existants
- Fiche action 2.1 : Définir la gouvernance et la coordination du PAMS
- Fiche action 2.3 : Renforcer l'accompagnement et la coordination des acteurs de la mobilité solidaire au travers des lieux d'accompagnement de la mobilité
- Fiche action 3.1 : Définir et tendre vers une offre idéale de l'accompagnement de mobilité solidaire maillant tout le bassin
- Fiche action 4.2 : Lever les freins à la mobilité pour faciliter l'accès à l'emploi dans les filières professionnelles en tension

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

La durée du plan d’action

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

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

Les décisions correspondantes seront proposées en comité de bassin, permettant ainsi une adaptation continue aux besoins et aux évolutions de la mobilité solidaire dans ce bassin du Hainaut-Cambrésis-Thiérache.

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

La gouvernance

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

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

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

- L'Etat (Préfecture de région Hauts-de-France, DREETS, DDETS, DREAL) ;
- Le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France ;
- Les AOM suivantes :
  - La Communauté d'agglomération de Cambrai,
  - La Communauté d'agglomération du Caudrésis et du Catésis,
  - Le Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois (SIMOUV),
  - Le Syndicat Sambre Mobilités,
  - La Communauté de communes du Pays de Mormal,
  - La Communauté de communes du Pays du Solesmois,
  - La Communauté de communes Sud-Avesnois,
  - Le PETR Pays de Thiérache,
- Les EPCI non AOM :
  - La Communauté de communes du Cœur de l'Avesnois,
- France Travail ;
- La Caisse d'Allocations Familiales.

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

Ce comité de bassin :

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

Il se réunit 1 fois par an.

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

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

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

Ce club de la mobilité solidaire :

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

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

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

Suivi et indicateurs

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

- Tout d'abord, au niveau de chaque action inscrite dans le plan d'action, en retenant 1 ou 2 indicateurs permettant de mesurer sa réalisation ;

- Ensuite, à l'échelle du PAMS, afin d'évaluer globalement sa mise en œuvre et son efficience. Des représentations sous forme de radars seront notamment utilisées pour valoriser des indicateurs de contexte (part des différents publics vulnérables dans la population totale du bassin, revenu médian, IDH, taux de motorisation, etc.) comme des indicateurs de résultats (nombre de dispositifs accessibles aux seniors, nombre de personnes accompagnées par les maisons de mobilité, etc.).

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

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

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

Les signataires

14 signataires pour le PAMS Hainaut-Cambrésis-Thiérache :

- La Préfecture de la Région Hauts-de-France ;
- La Région Hauts-de-France ;
- Le Département de l'Aisne ;
- Le Département du Nord ;
- Le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France ;
- La Communauté d'agglomération de Cambrai ;
- La Communauté d'agglomération du Caudrésis et du Catésis ;
- La Communauté de communes du Cœur de l'Avesnois ;
- La Communauté de communes du Pays de Mormal ;
- La Communauté de communes du Pays Solesmois ;
- La Communauté de communes du Sud Avesnois ;
- Le Pôle d'Equilibre Territorial et Rural (PETR) Pays de Thiérache ;
- Le Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois (SIMOUV) ;
- Le Syndicat Mixte Sambre Mobilités.

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité du Hainaut-Cambrésis-Thiérache

Signataire 1/14

À _____

Le _____

Le Préfet de la Région Hauts-de-France

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité du Hainaut-Cambrésis-Thiérache

Signataire 2/14

À _____

Le _____

Le Président de la Région Hauts-de-France

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité du Hainaut-Cambrésis-Thiérache

Signataire 3/14

À _____

Le _____

Le Président du Département du Nord

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

Plan d’action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité du Hainaut-Cambrésis-Thiérache

Signataire 4/14

À _____

Le _____

Le Président du Département de l’Aisne

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité du Hainaut-Cambrésis-Thiérache

Signataire 5/14

À _____

Le _____

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

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité du Hainaut-Cambrésis-Thiérache

Signataire 6/14



À _____

Le _____

Le Président de la Communauté d'Agglomération de Cambrai

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité du Hainaut-Cambrésis-Thiérache

Signataire 7/14

À _____

Le _____

Le Président de la Communauté d'agglomération du Caudrésis et du Catésis

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité du Hainaut-Cambrésis-Thiérache

Signataire 8/14

À _____

Le _____

Le Président de la Communauté de communes du Cœur de l'Avesnois

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité du Hainaut-Cambrésis-Thiérache

Signataire 9/14

À _____

Le _____

Le Président de la Communauté de communes du Pays de Mormal

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité du Hainaut-Cambrésis-Thiérache

Signataire 10/14

À _____

Le _____

Le Président de la Communauté de communes du Pays Solesmois

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité du Hainaut-Cambrésis-Thiérache

Signataire 11/14

À _____

Le _____

Le Président de la Communauté de communes Sud-Avesnois

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité du Hainaut-Cambrésis-Thiérache

Signataire 12/14

À _____

Le _____

Le Président du Pôle d'Equilibre Territorial et Rural (PETR) du Pays de Thiérache

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

Plan d’action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité du Hainaut-Cambrésis-Thiérache

Signataire 13/14

À _____

Le _____

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

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité du Hainaut-Cambrésis-Thiérache

Signataire 14/14

À _____

Le _____

Le Président du Syndicat Mixte Sambre Mobilités

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44



Novembre 2025

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44



ANNEXE

DU PLAN D'ACTION COMMUN EN MATIÈRE DE MOBILITÉ SOLIDAIRE DU BASSIN DE MOBILITÉ HAINAUT-CAMBRÉSIS-THIÉRACHE

Analyse de la mobilité solidaire

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

/ Sommaire

I. Eléments introductifs 6

A. La mobilité solidaire dans la Loi d'Orientation des Mobilités 6

B. Les plans d'actions communs en matière de mobilité solidaire en Hauts-de-France .. 7

a. Une vision élargie et ouverte des publics-cibles 8

b. Une concertation au cœur de la démarche, afin de favoriser une acception transversale de la mobilité solidaire 8

c. Une démarche basée sur une méthodologie unique mais personnalisée selon les enjeux spécifiques de chaque bassin 8

d. Un objectif de reconnexion de la mobilité solidaire et de droit commun 9

e. Une temporalité à court/moyen terme 9

C. Le diagnostic de la mobilité solidaire sur le bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache ... 10

a. Objectifs et méthode 10

b. Clés de lecture du livrable du diagnostic PAMS 11

II. Eléments de caractérisation du bassin de mobilité Hainaut – Cambrésis – Thiérache 13

A. Le périmètre du bassin HCT 13

B. Le contexte institutionnel et réglementaire 15

a. A l'échelle régionale 15

b. A l'échelle départementale 15

c. A l'échelle intercommunale 16

III. Les spécificités territoriales qui impactent la mobilité 17

A. Un territoire nettement segmenté 17

a. Multipolarité urbaine au Nord – Forte ruralité au Sud 17

b. Des pôles d'emplois concentrés autour de l'armature urbaine du bassin 18

B. Le Nord du bassin : des conurbations interconnectées entre elles et au niveau régional 19

a. Des pôles denses générateurs de nombreux déplacements 19

b. Des territoires fortement accessibles à l'échelle du bassin et vers/depuis les pôles extérieurs 20

C. Le Sud du bassin : des territoires fortement ruraux et isolés impliquant plus de contraintes de déplacement 21

a. Une accessibilité dégradée aux différents services et équipements 21

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

b. Une forte dépendance à la voiture et de potentiels nombreux renoncements à la mobilité 22

D. Un bassin aux multiples fragilités socio-économiques marquées 23

a. Des territoires en net recul démographique 23

b. Des vulnérabilités sociales et économiques à la fois partagées mais hétérogènes 25

E. La plateforme logistique E-Valley : un projet d'envergure qui impacte directement le bassin HCT et met en lumière les enjeux de mobilité 27

F. Des échanges spécifiques aux échanges transfrontaliers 28

IV. Une grande variété de publics en difficulté de mobilité 30

A. Méthode d'analyse 30

B. Zoom sur le bassin Hainaut – Cambrésis – Thiérache 31

a. Personnes en insertion, demandeurs d'emploi, personnes précaires : l'enjeu de l'insertion sociale et professionnelle 33

b. Scolaires, étudiants, apprentis : le public des jeunes 35

c. Personnes en situation de handicap et séniors : l'accessibilité physique et cognitive36

d. D'une appréhension statutaire des publics de la mobilité solidaire à la notion d'archipel des difficultés 38

C. Des freins communs, qui appellent une stratégie basée sur l'accompagnement et la coordination 38

a. Freins d'accès à l'offre : au carrefour COM et PAMS 38

b. Freins psychosociaux : le besoin d'un accompagnement de bout en bout 39

V. Les offres et services de mobilité existants à destination des publics vulnérables 43

A. L'offre de droit commun sur le bassin HCT 43

a. Des infrastructures de transport inégalement développées 43

b. Des transports collectifs concernés sur le nord du bassin 44

c. Vers le développement de la pratique cyclable 46

B. Le parcours mobilité : l'articulation de l'offre de mobilité de droit commun et de l'offre solidaire pour aller vers l'autonomie 47

C. L'offre de mobilité solidaire sur le bassin HCT 48

a. Une bonne couverture du territoire par des plateformes de mobilité 51

b. Le diagnostic mobilité : une offre variée dont la couverture des publics reste à nuancer 52

c. L'accompagnement mobilité : une couverture intéressant malgré quelques manques dans les publics cibles 52

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

d. Une offre de transport solidaire hétérogène sur le bassin 54
e. Location, achat et réparation : une offre existante mais à développer 58
f. De nombreuses aides financières individuelles, dont la lisibilité est complexe 61
VI. Les outils d'information et de coordination 63
A. Des outils d'information encore peu connus et qui peuvent entrer en concurrence 63
B. L'enjeux des lieux d'accompagnement..... 65
C. Un ensemble de besoins encore insatisfaits..... 66
a. Mieux coordonner les outils 66
b. Un besoin d'interconnaissance 66
c. Un besoin d'évaluation 67
d. Améliorer la connaissance des publics 67
e. Vers un guichet unique de l'information et de la formation mobilité ? ...67
VII. Les aides financières et les modèles économiques 70
A. Des aides financières nombreuses et difficiles à lire..... 70
B. Les opérateurs de mobilité solidaire sur-mobilisés par la recherche permanente de financements..... 71
C. Une problématique au croisement de la question du financement et de la question des outils 72
VIII. L'intégration de l'urgence écologique.....74
A. Ecologie et social : une articulation institutionnelle à entériner 74
B. Mobilité durable et inclusive : même combat ? 74
C. Dépendance à la voiture : un changement de mentalité progressif pour les bénéficiaires 75
IX. Conclusion et perspectives.....77
A. Synthèse croisée des tableaux AFOR 77
a. Atouts 77
b. Faiblesses.....77
c. Opportunités 78
d. Risques 79
B. Vers le plan d'actions 79
X. Annexes.....82
Annexe 1 : recensement des offres et services de mobilité solidaire sur le bassin HCT au 06/01/2025 82

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

Annexe 2 : structures associées lors des mini-ateliers et de l’atelier . 84

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

I. Eléments introductifs

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

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

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

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



Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

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

Cette démarche comporte plusieurs principes structurants.

a. Une vision élargie et ouverte des publics-cibles

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

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

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

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

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

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

- Une première phase de cadrage, visant à définir la « vision-cible » du PAMS et le cheminement pour l'atteindre ; cette première phase comporte également la constitution d'une cartographie des acteurs de l'écosystème de la mobilité solidaire à l'échelle du bassin.

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

- Une phase de diagnostic, reposant sur une analyse documentaire et des concertations avec les acteurs de la mobilité solidaire (AOM, opérateurs de mobilité, acteurs de l'insertion, etc.)

- Une **phase de plan d'actions**, visant à structurer dans un document cadre les orientations stratégiques et les actions issues des travaux de concertation.

Tout en garantissant une approche harmonisée à l'échelle régionale, la méthodologie proposée intègre les problématiques territoriales propres à chaque bassin.

Concernant le bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache (HCT) plusieurs enjeux ressortent, en particulier une très forte vulnérabilité socio-économique, et donc de précarité en matière de mobilité, sur la quasi-entièreté du bassin ; les difficultés de mobilité des travailleurs précaires, intérimaires ou en horaires décalés, ainsi que des jeunes ; une articulation délicate entre un territoire à majorité rural mais des habitants à majorité urbains ; ou encore l'enjeu des échanges transfrontaliers avec la Belgique où se trouvent certains pôles d'emploi mais aussi de santé ou de services.

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

L'objectif des PAMS est de réaliser un véritable « passage à l'échelle » de la mobilité solidaire, afin que toute personne en situation de vulnérabilité de mobilité bénéficie d'un accompagnement vers l'autonomie. Pour ce faire, **la démarche proposée s'appuie sur un** principe de reconnexion de la mobilité solidaire à la mobilité de droit commun, visant à allier universalité des services et personnalisation des accompagnements.

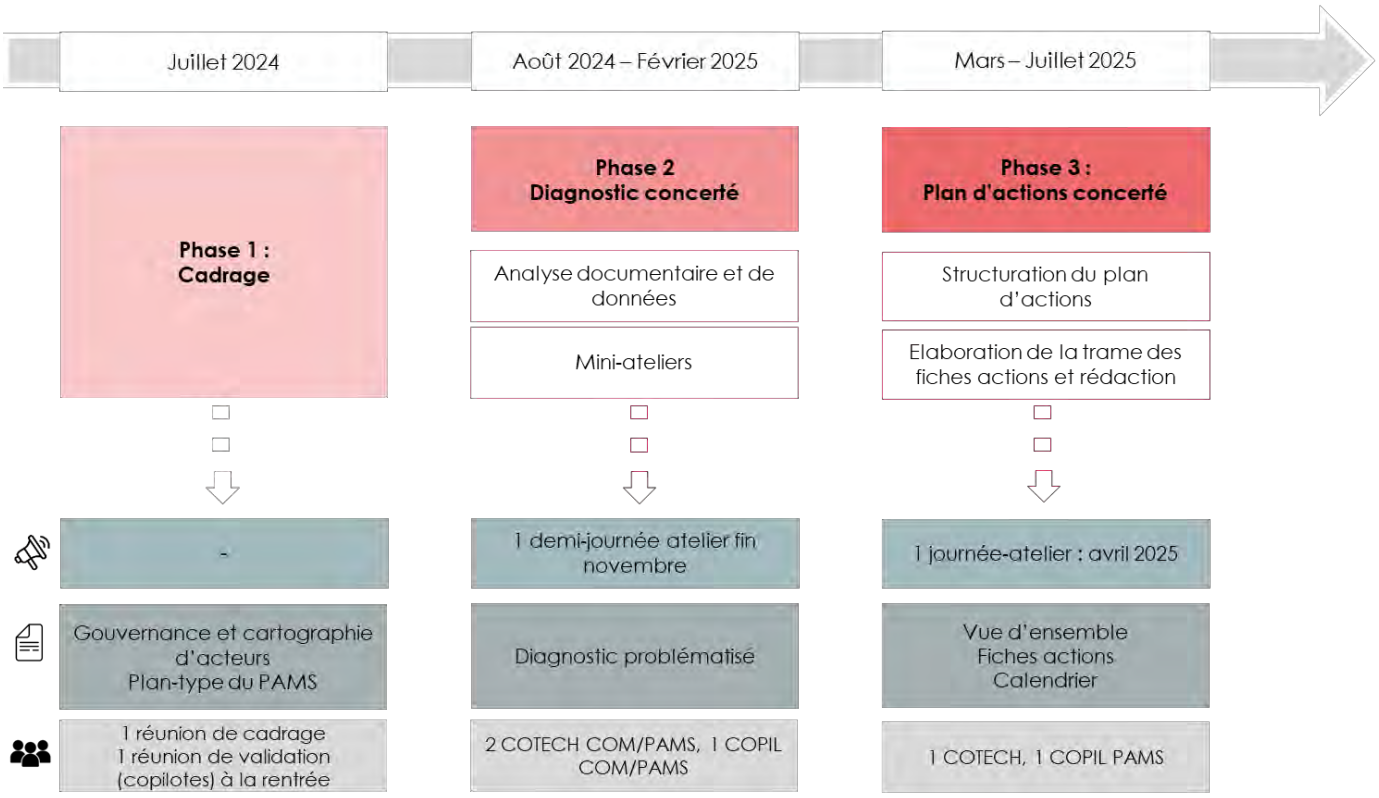
e. Une temporalité à court/moyen terme

A l'échelle régionale, les dix plans d'actions, élaborés en 2023/2025, auront une durée d'application de 5 ans sur la période 2025/2030. L'objectif est de favoriser la mise en œuvre d'actions réalistes, s'appuyant sur la coordination des acteurs et la valorisation de l'existant.

Le diagnostic du bassin HCT a été élaboré d'août 2024 à février 2025, et son plan d'actions de mars à juillet 2025.

Le schéma suivant présente les étapes d'élaboration détaillées de la démarche d'élaboration du PAMS Hainaut-Cambrésis-Thiérache.

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44



C. Le diagnostic de la mobilité solidaire sur le bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache

a. Objectifs et méthode

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

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

Durant la phase de diagnostic, 5 mini-ateliers ont été organisés courant octobre 2024 par collèges d'acteurs (EPCI AOM, opérateurs locaux de mobilité, acteurs de l'insertion / emploi / apprentissage, acteurs de la solidarité / handicap / autonomie et acteurs transfrontaliers). Ils ont pour double objectif d'informer largement sur la démarche (méthode et temps de concertation) et de recueillir une grande diversité de regards sur l'existant et les besoins en matière de mobilité solidaire.

Des entretiens complémentaires ont également été menés avec des acteurs intervenant à l'échelle régionale, de manière transversale à l'ensemble des bassins, mais aussi avec des

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

acteurs particulièrement incontournables en ce qui concerne l'emploi, notamment le service de développement économique de la plateforme E-Valley.

La phase de diagnostic a également été ponctuée par une rencontre atelier, le 26 novembre 2024 à Fourmies (CC Sud Avesnois), qui a réuni une quarantaine d'acteurs du bassin pour un partage du diagnostic et la construction d'une vision commune des enjeux de mobilité solidaire.

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

I. *Comprendre les besoins des publics vulnérables dans le bassin*

II. *Mutualiser l'information sur toutes les aides disponibles*

III. *Développer des outils pour informer les prescripteurs et les bénéficiaires*

IV. *Recenser et valoriser les lieux d'accompagnement*

V. *Territorialiser certaines problématiques spécifiques*

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

b. *Clés de lecture du livrable du diagnostic PAMS*

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

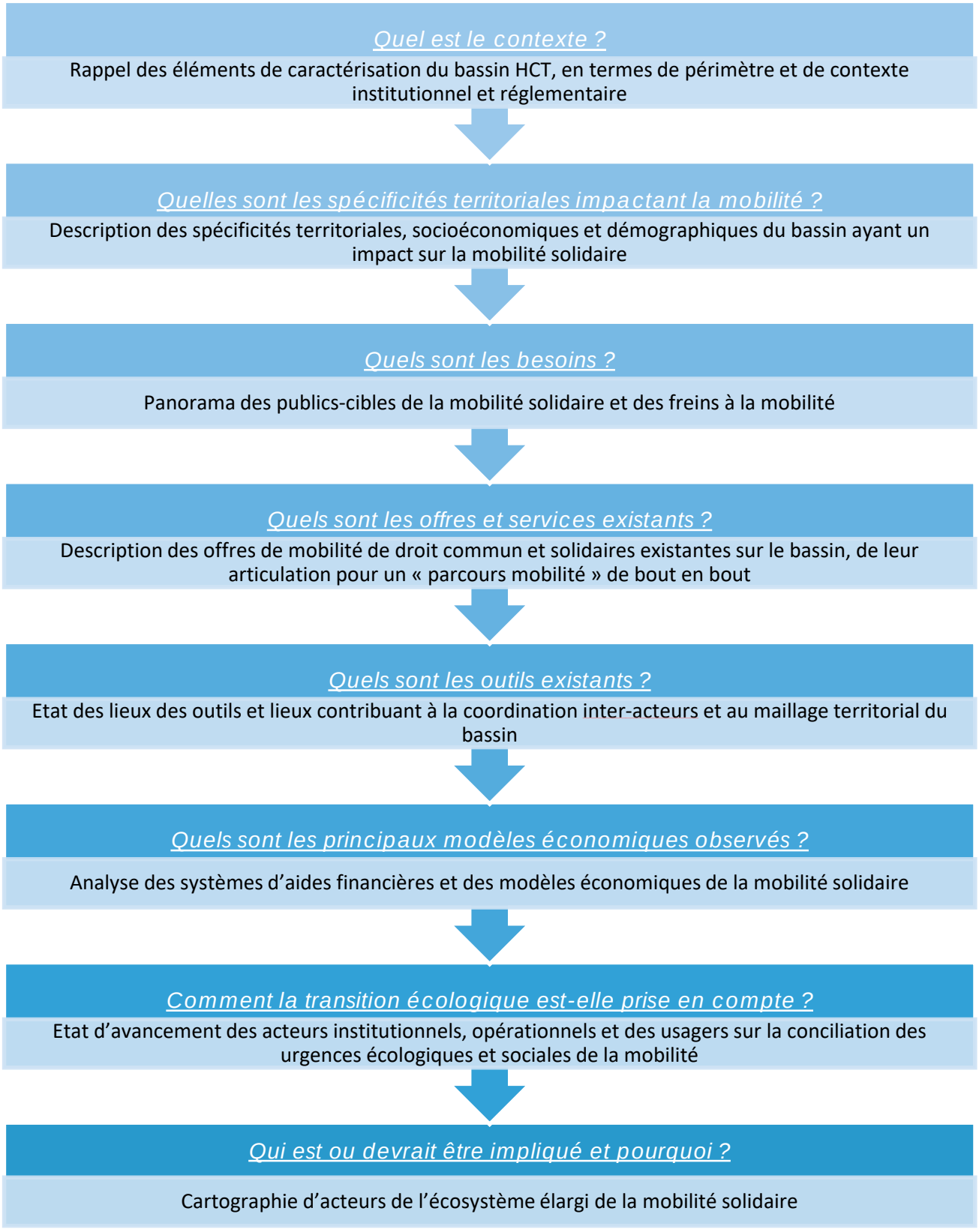
Pour chacun de ces huit chapitres thématiques[1], l'analyse croise des éléments issus des fiches diagnostic réalisées en parallèle par la Région (notamment données et cartes[2]), des ressources documentaires mises à disposition par la Région et les Départements, et des enseignements et verbatim issus des mini-ateliers et de la rencontre-atelier.

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

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

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

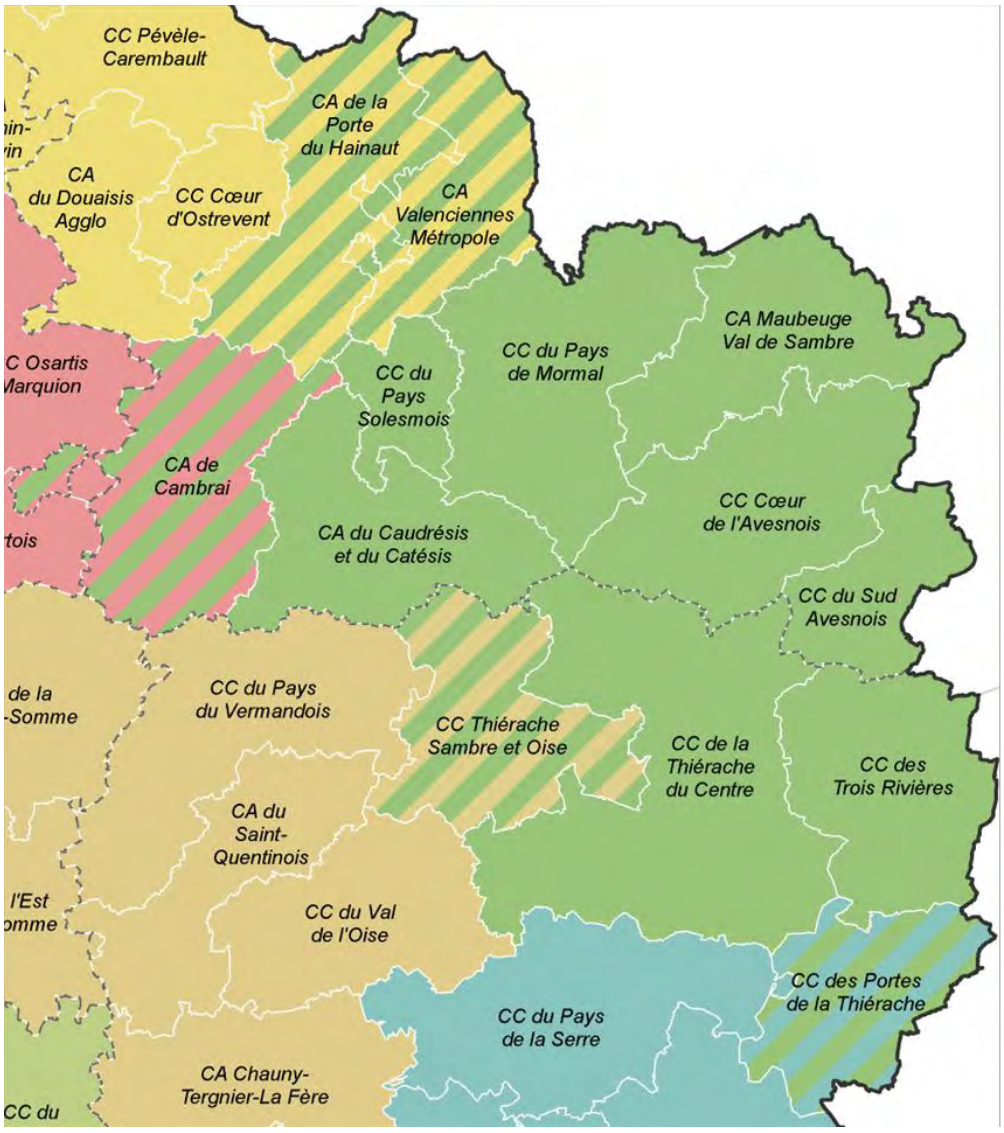
Chaque chapitre fait l'objet d'une synthèse AFOR (Atouts, Faiblesses, Opportunités, Risques) destinée à exposer un point de vue problématisé sur le diagnostic. Le chapitre conclusif croise ces différentes synthèses AFOR pour offrir des perspectives stratégiques en vue du plan d'actions.



Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

II. Eléments de caractérisation du bassin de mobilité Hainaut – Cambrésis – Thiérache

A. Le périmètre du bassin HCT



Le bassin de mobilité HCT a la particularité d'être **relativement excentré** du reste de la Région Hauts-de-France. En effet, il est plutôt situé au Nord-Est de celle-ci, étant **frontalier sur près de 100 kilomètres avec la Belgique**. Il est également entouré par 4 autres bassins : l'Aire Urbaine Centrale, au Nord-Ouest, dont font également partie Valenciennes Métropole et la CA de la Porte du Hainaut ; l'Arrageois, à l'Ouest, dont fait aussi partie la CA de Cambrai ; le Saint-Quentinois, au Sud-Ouest, dont est également membre la CC Thiérache Sambre-et-Oise ; et le Sud de l'Aisne, dont fait partie la CC des Portes de la Thiérache.

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

Au total, il comporte 13 EPCI, ayant des statuts divergents concernant la compétence Mobilités. Ainsi, **4 AOM existaient avant la Loi d'Orientation des Mobilités** de 2021 (la CA de Cambrai, la CA du Caudrésis et du Catésis, le Syndicat Intercommunale de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois, SIMOUV, pour Valenciennes Métropole et la CA de la Porte du Hainaut, et Sambre Mobilités pour la CA Maubeuge Val de Sambre) ; **3 intercommunalités ont décidé de devenir autorité organisatrice de la mobilité** à la suite de la LOM (la CC du Pays Solesmois ; la CC du Pays de Mormal ; la CC du Sud Avesnois) ; **1 intercommunalité n'a pas pris la compétence**, laissant la Région devenir AOM de substitution (CC Cœur de l'Avesnois) ; et enfin 4 intercommunalités, celle appartenant à l'Aisne (CC des Portes de la Thiérache, CC des Trois Rivières, CC de la Thiérache du Centre, CC de la Thiérache Sambre-et-Oise) ont décidé de **prendre la compétence et de la déléguer au Pôle d'Equilibre Territorial (PETR) de la Thiérache** qui les réunit toutes les quatre.



Par ailleurs, le **bassin HCT est à cheval sur deux départements :** les EPCI faisant partie du PETR de Thiérache appartiennent à l'Aisne, dont ils constituent la partie Nord, tandis que les autres se trouvent dans le département du Nord, dont ils sont la partie Est.

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

B. Le contexte institutionnel et réglementaire

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

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

a. A l'échelle régionale

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

Le **Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des** Territoires (SRADDET) pointe plusieurs enjeux de mobilité pour les personnes vulnérables sur le bassin Arrageois, en particulier « *Encourager des solutions de mobilité pour tous les publics et les territoires les plus vulnérables* », un enjeu qui inclut par exemple d'apporter une réponse adaptée aux besoins des territoires les moins denses ou encore un accompagnement pour les publics les plus fragiles (levée des freins psychologiques, accompagnement via des plateformes de mobilité, etc.).

b. A l'échelle départementale

Dans l'Aisne, le **Schéma Départemental d'Amélioration de l'Accessibilité des Services Publics (SDAASP)** propose deux pistes d'action principales pour améliorer la mobilité des personnes : **agir sur la mobilité des personnes,** en soutenant le public ou en renforçant la gamme de l'offre de transport, ou **aller vers l'usager**, par l'itinérance des services notamment.

De son côté, le Schéma Départemental **d'Amélioration de l'Accessibilité des Services au** Public du Nord propose également des orientations stratégiques liées à la mobilité (orientation 4 du SDAASP du CD59 : « Des services de mobilité coordonnés et complétés par de nouvelles solutions collaboratives »).

En outre, la compétence sociale des départements permet l'attribution de l'Accompagnement Personnalisé à la Reprise d'Activité (AFPRA) aux bénéficiaires du RSA et aux jeunes sortant de l'Aide Sociale à l'Enfance (ASE) en reprise d'activité. Ce dispositif prend en charge une partie des frais de déplacement en voiture ou en transports en commun et participe aux frais de réparation du véhicule. Ils œuvrent aussi à l'accès aux

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

alternatives à la voiture individuelle, notamment via les plans vélos départementaux et le Schéma directeur de covoiturage commun aux Départements du Nord et du Pas-de-Calais.

c. A l'échelle intercommunale

Enfin à l'échelle intercommunale, plusieurs outils réglementaires pointent le sujet de la mobilité, notamment d'un point de vue environnemental : les Plans Climat Aire Energie Territoriaux, les Plans de Mobilité et Plans de Mobilité Simplifiés, les Schémas de Cohérence Territoriale, les Plans de Protections de l'Air. On peut également évoquer le déploiement en cours des Zones à Faibles Emissions pour toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants et les impacts sociaux impliqués pour les habitants de leurs aires d'influence. Le bassin Arrageois ne comporte pas d'agglomérations susceptibles d'être concernées, mais ses habitants peuvent être indirectement impactés, dans leurs mobilités professionnelles notamment pour ceux se rendant sur la Métropole Européenne de Lille.

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

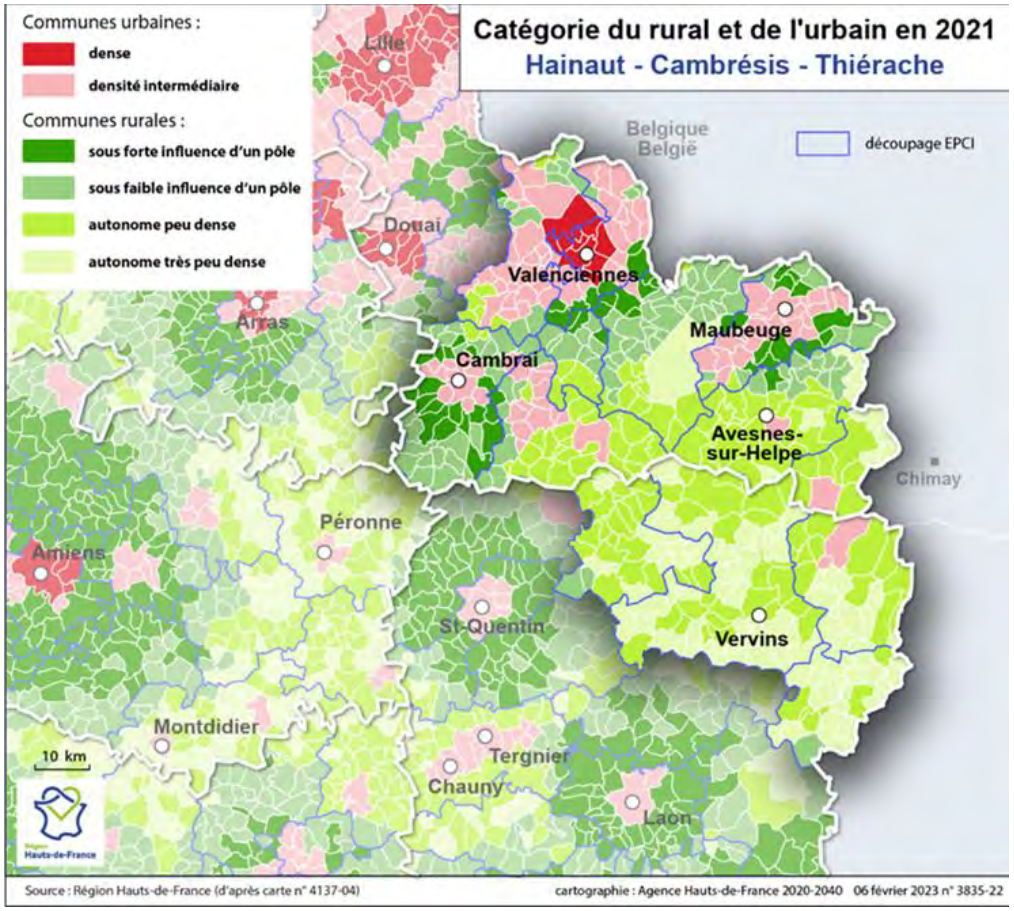
III. Les spécificités territoriales qui impactent la mobilité

A. Un territoire nettement segmenté

a. Multipolarité urbaine au Nord – Forte ruralité au Sud

Le bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache apparaît, géographiquement parlant, **segmenté entre sa partie Nord**, depuis le Caudrésis-Catésis jusqu'au Val-de-Sambre en passant par la Porte du Hainaut ; **et sa partie Sud**, plus vaste, depuis le Cœur de l'Avesnois jusqu'à la Thiérache en passant par l'Avesnois. Ainsi, on retrouve au Nord plusieurs pôles urbains denses ou de densité intermédiaire à l'importance régionale (Cambrai, Valenciennes, Maubeuge) ou départementale (Le Cateau, Saint-Amand-les-Eaux, Le Quesnoy), tandis que le Sud est très largement maillé par des communes rurales autonomes.

> *« Je suis presque étonnée de voir la manière dont a été défini le bassin. Il est très grand, inclut des territoires très différents, du très urbain, du très rural. La Thiérache et le Valenciennois, ça n'a rien à voir. »*
>
> *Une actrice de l'insertion du Hainaut*

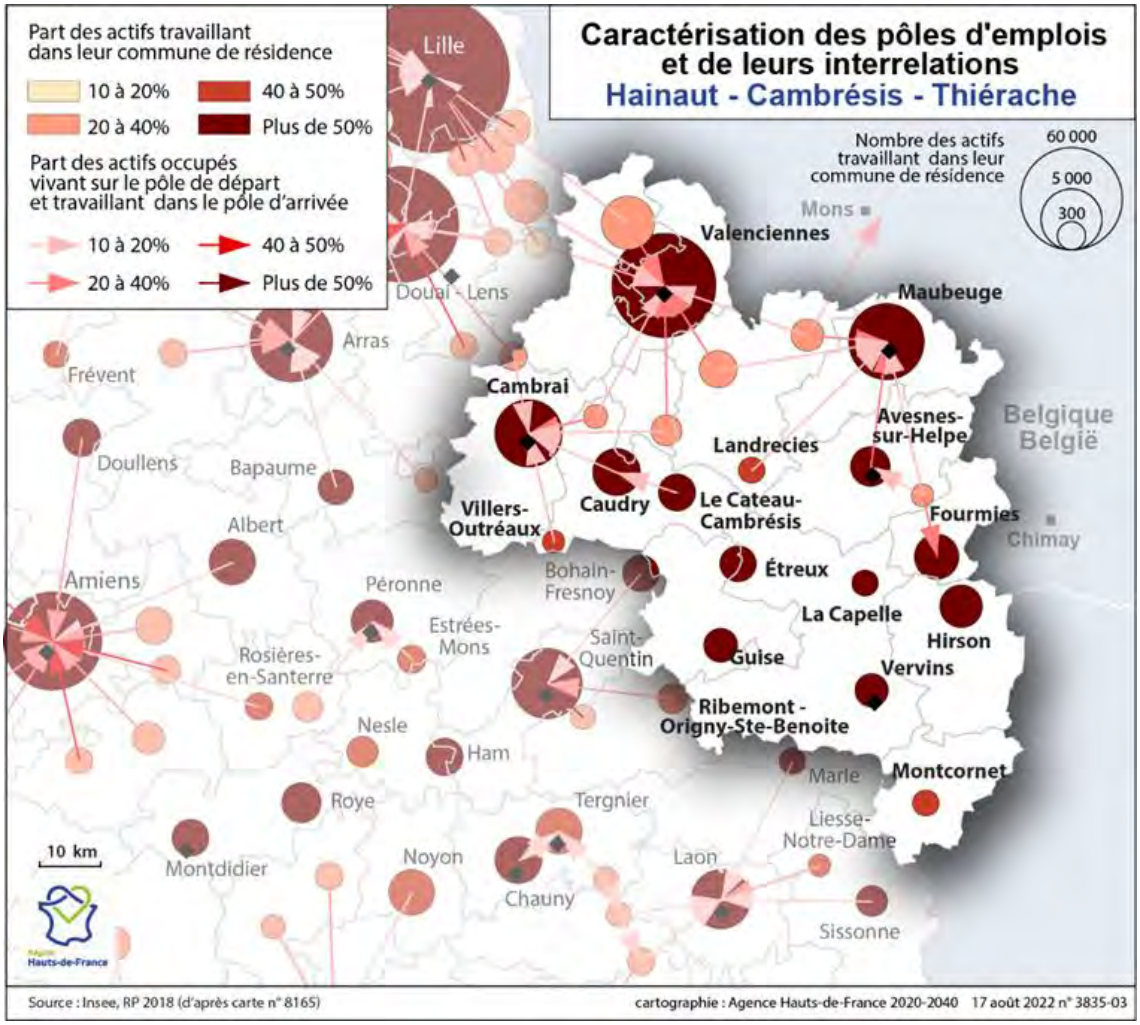


Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

Alors que le bassin HCT est à dominance rurale, près de deux habitants sur trois vivent dans une commune dense ou de densité intermédiaire. Cette segmentation territoriale apparaît comme une cause majeure des différentes dynamiques à l'œuvre au sein du bassin HCT.

b. Des pôles d'emplois concentrés autour de l'armature urbaine du bassin

La principale dynamique observable en corrélation à cette segmentation est celle des zones d'emplois. En effet, **les quatre agglomérations les plus importantes, à savoir Valenciennes Métropole, la CA Maubeuge Val-de-Sambre, la CA du Cambrésis ainsi que la CA de la Porte du Hainaut, concentrent à elles seules 80% de la richesse produite** et près de 75% des emplois, que ce soit dans les cœurs de ville mais aussi dans leurs zones périurbaines (Z.I, Z.A.C, etc.). Au-delà de leur propre population, ils capent jusqu'à 40% des habitants des EPCI ruraux les plus proches.



Au contraire, **les bassins d'emploi de la partie Sud sont beaucoup plus autonomes**, observant peu d'interactions avec l'extérieur de leur territoire d'attraction. Dans cette perspective, il

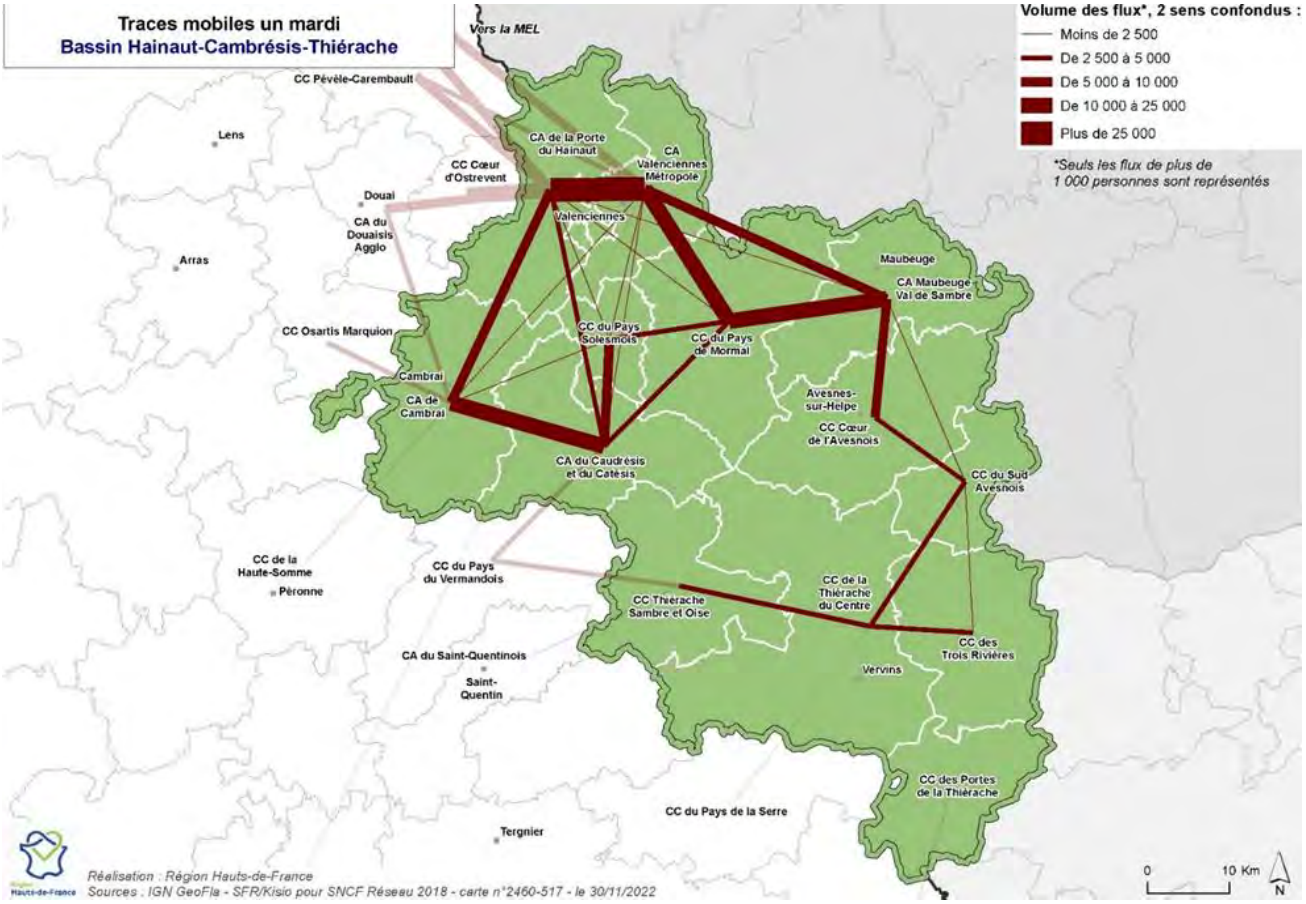
Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

existe un fort enjeu d'accessibilité des pôles urbains et intermédiaires du Nord pour les habitants de l'Avesnois et surtout de la Thiérache.

B. Le Nord du bassin : des conurbations interconnectées entre elles et au niveau régional

a. Des pôles denses générateurs de nombreux déplacements

Concentrant une part majeure des emplois et de la population, il est logique d'observer que les aires urbaines du bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache, à savoir Valenciennes, Maubeuge et Cambrai, génèrent et captent à elles trois un volume de flux très élevé, notamment en comparaison à l'Avesnois ou à la Thiérache. Malgré ce constat, il est à noter que d'autres pôles importants sont également vecteurs de trajets, notamment d'actifs, à savoir la CA de la Porte du Hainaut, la CA du Caudrésis-Catésis, et la CC du Pays de Mormal, en particulier la ville du Quesnoy. Au contraire, les intercommunalités appartenant au PETR de la Thiérache apparaissent plus autonomes et à l'écart du reste du bassin.



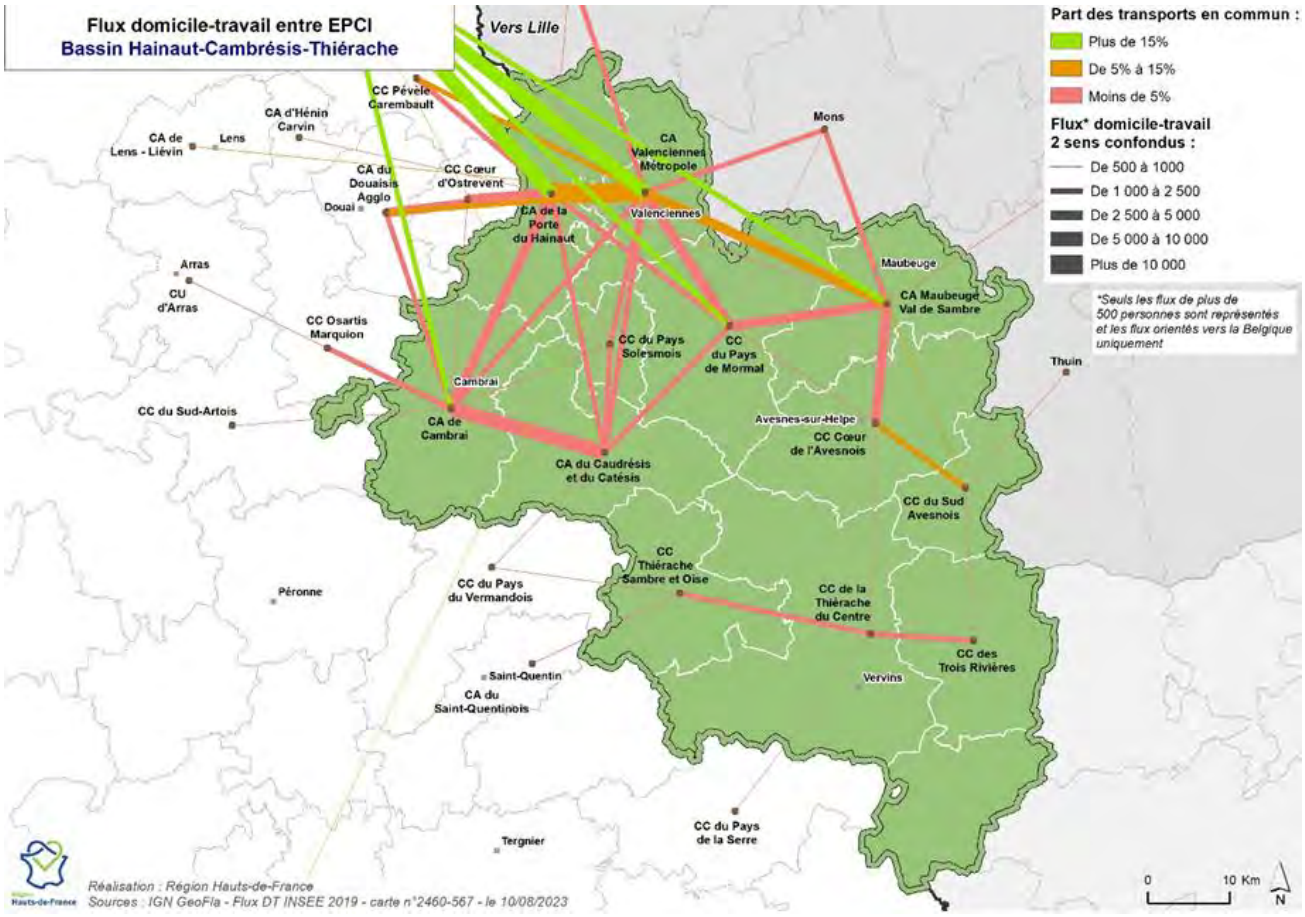
En plus des déplacements restants internes à son périmètre, le Hainaut et le Cambrésis apparaissent aussi fortement interconnectés à des bassins de vie et d'emplois extérieurs,

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

comme la Métropole Européenne de Lille ou encore le bassin minier (CC Cœur d'Ostrevent, CA du Douaisis). Ainsi, des agglomérations come Valenciennes, Cambrai ou Saint-Amand-les-Eaux sont à la fois très réceptrices mais aussi émettrices de flux en ce qui concerne les trajets domicile-travail.

b. Des territoires fortement accessibles à l'échelle du bassin et vers/depuis les pôles extérieurs

Si l'immense majorité de ces déplacements sont réalisés en voiture individuelle, qui détient une part modale supérieure à 85%, le maillage resserré et la fréquence élevée des services de transport ferroviaire régional sur le Nord du bassin permettent aux transports en commun de concentrer un taux non négligeable des flux, notamment ceux en provenance et à destination de Lille mais aussi du bassin minier ou encore de Maubeuge.



Cette observation est en revanche moins valable pour ce qui a trait aux déplacements transfrontaliers, un certain nombre d'habitants du Hainaut ou de la Sambre se rendant vers des zones d'emplois situés en Belgique, la ville de Mons en premier lieu. En effet, malgré l'existence d'infrastructures, le volume et la fréquence des services ne permet pas au train de représenter une alternative crédible à la voiture pour ces trajets. Il pourrait pourtant être

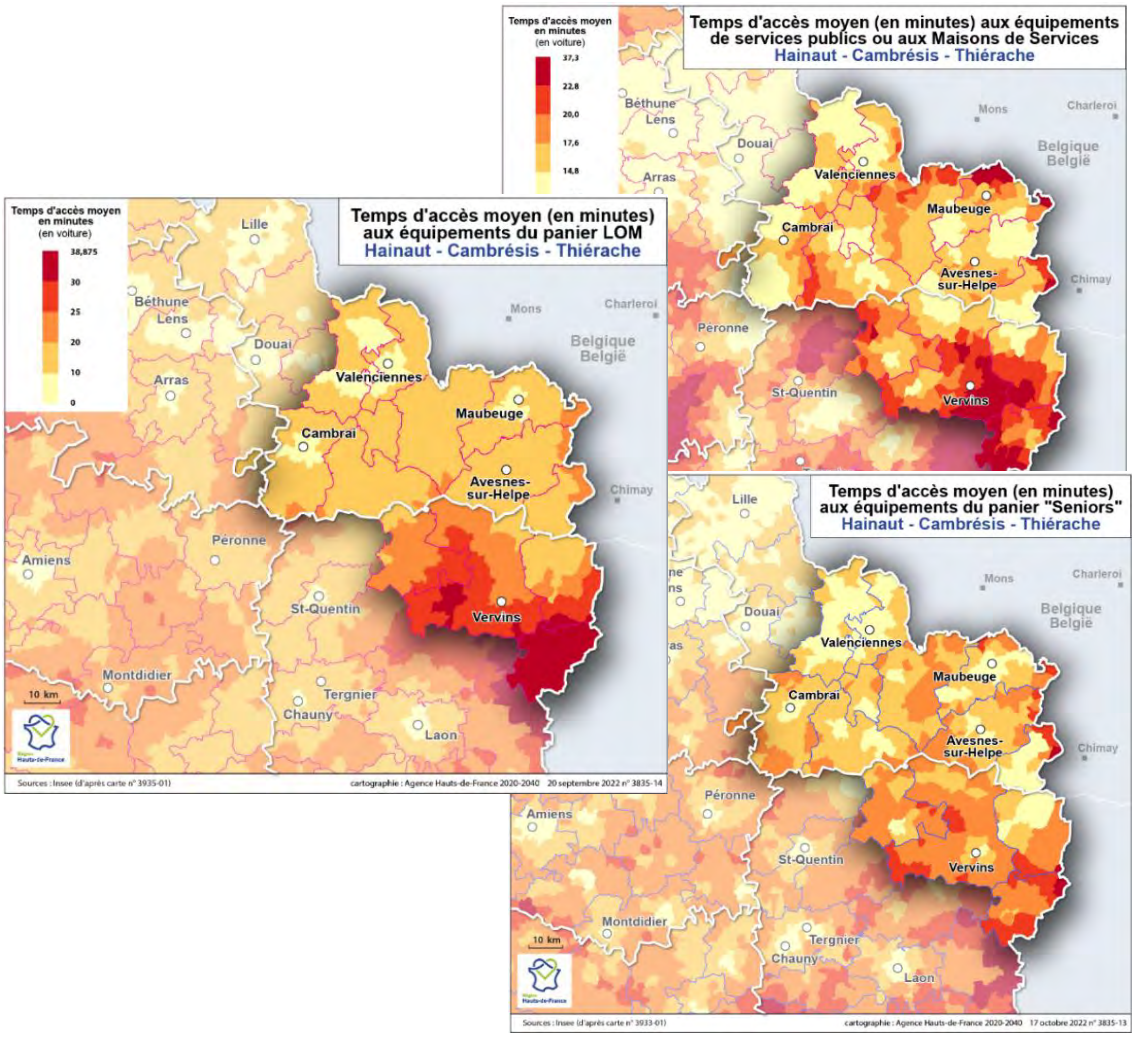
Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

pertinent pour les près de 248 700 « grands mobiles » du bassin HCT, qui parcourent en moyenne 77 kilomètres par jour (soit 80% des distances totales quotidiennes à eux seuls).

C. Le Sud du bassin : des territoires fortement ruraux et isolés impliquant plus de contraintes de déplacement

a. Une accessibilité dégradée aux différents services et équipements

Comme observé précédemment, les territoires du Sud du bassin, en premier lieu les intercommunalités appartenant au PETR de la Thiérache, apparaissent beaucoup moins peuplés, moins denses, avec des pôles d'emplois locaux et autonomes, générant moins de flux quotidiens que les pôles du Nord du bassin. Au-delà de ces constats, **une forte problématique d'accès aux services et aux équipements est également observable au sein de ces territoires, moins pourvus que leurs homologues urbains**.



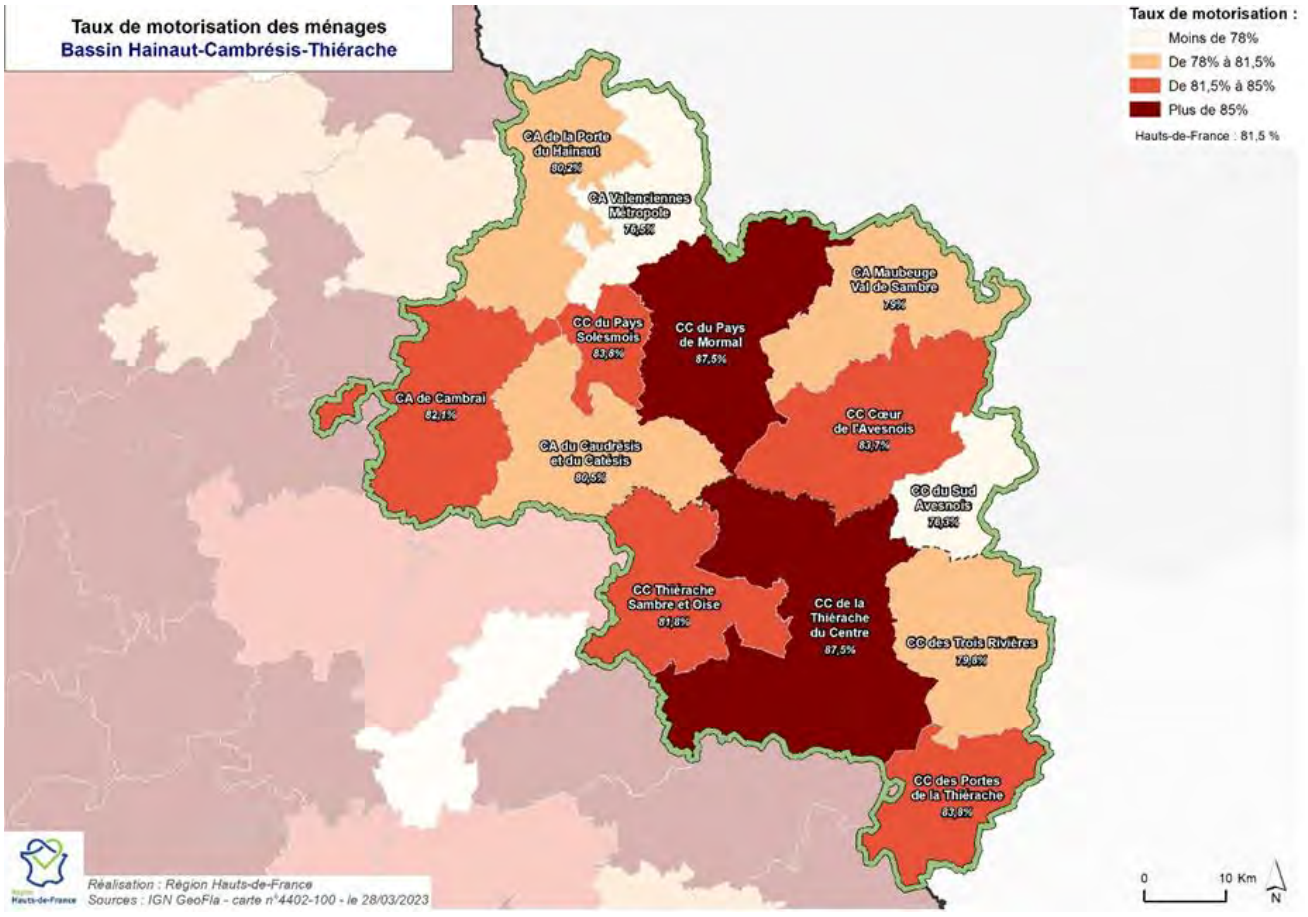
Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

Ainsi, en s'attardant, pour chaque commune, sur les temps d'accès moyens aux équipements de services publics (administration, France Travail, Poste, justice, Maisons de service au public…), aux équipements du panier LOM (lycées, tribunaux, UFR, maternités, gares, piscines municipales, bibliothèques…) ou encore aux services et équipements de santé (spécialistes, médecins, urgences, pharmacies…), il est clair qu'une **disparité importante existe entre Nord et Sud du bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache.**

Les **temps d'accès sont par exemple systématiquement élevés en Thiérache**, à laquelle on peut ajouter une partie de l'Avesnois et le Nord de la Sambre, alors qu'ils sont satisfaisants à l'intérieur et autour des grandes agglomérations. Pour les populations vivant dans les EPCI les plus faiblement équipés et éloignés, cela implique de larges distances à parcourir et de longs trajets contraints pour avoir accès à des services ou équipements du quotidien indispensables.

b. Une forte dépendance à la voiture et de potentiels nombreux renoncements à la mobilité

Si la voiture est le mode de transport utilisé pour l'immense majorité des déplacements effectués au sein du bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache, cela ne signifie pas que tous les habitants y ont accès de manière équivalente. En effet, selon les intercommunalités, le taux de motorisation des ménages, c'est-à-dire **la part des ménages étant en possession a minima d'une voiture, est très variable.**



Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

Ainsi, s'il est supérieur à la moyenne régionale, soit 81,5%, dans la plupart des territoires du bassin, il s'avère inférieur non seulement en ce qui concerne certaines agglomérations (Valenciennes Métropole, CA Maubeuge, CA de la Porte du Hainaut), où il existe des alternatives satisfaisantes et compétitives ; mais aussi certains EPCI très ruraux, notamment la CC du Sud Avesnois (76,3%) et la CC des Trois Rivières (79,8%).

Pour ces derniers, au contraire, le manque de solutions autres que la voiture laisse entrevoir un nombre potentiellement élevé de renoncements aux déplacements pour des publics non motorisés, ce qui, associé à l'éloignement des équipements et des services, renforce le risque d'isolement.

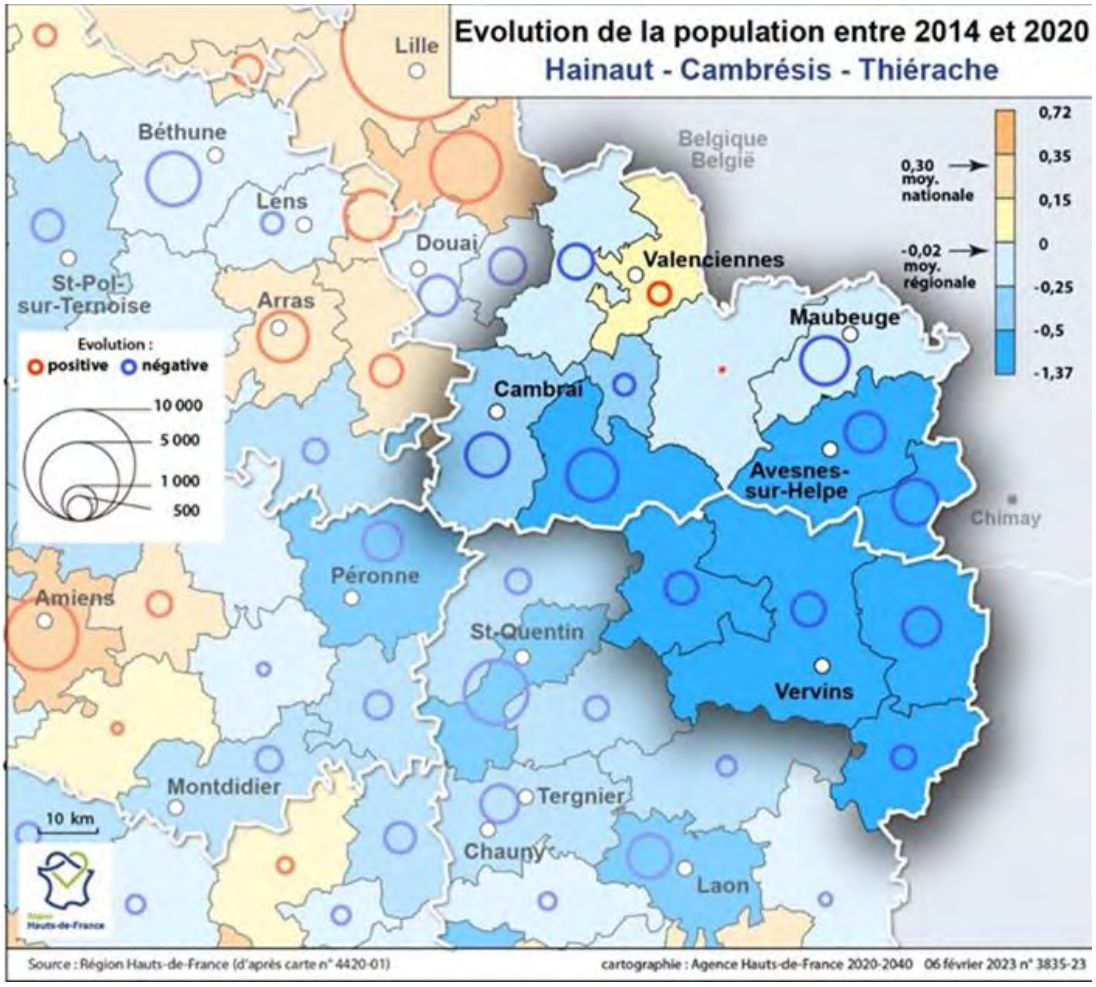
> *« La Thiérache est un territoire à la fois très rural et vieillissant, avec peu de transports en commun. Cette combinaison de facteurs rend la mise en place de solutions très difficile. »*
>
> Une représentante du Département de l'Aisne

D. Un bassin aux multiples fragilités socio-économiques marquées

a. Des territoires en net recul démographique

Si les disparités géographiques sont importantes entre agglomérations et zones peu denses, avec des écarts en termes d'accessibilité aux services et équipements, de volumes de flux et de dynamiques d'emplois, il apparaît que, de manière relativement équivalente à l'urbain et au rural, le **bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache rassemble de nombreux territoires rencontrant de fortes difficultés socio-économiques**. Cette tendance est notamment observable au travers du décrochage démographique visible ces dernières années.

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44



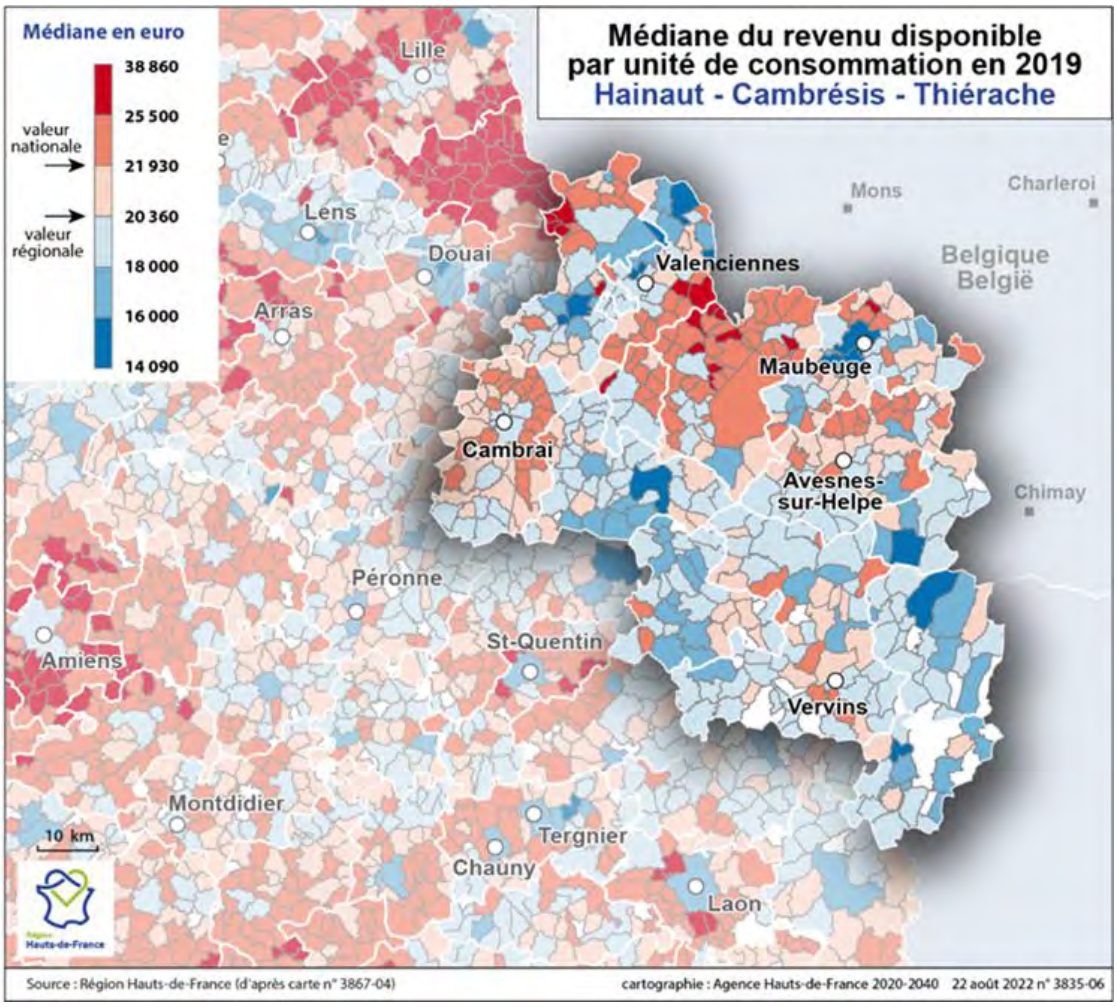
Ainsi, le bassin HCT a vu sa population reculer de près de 0,3% entre 2014 et 2020, un chiffre plus élevé que la moyenne régionale (-0,02%). En dehors de la métropole de Valenciennes, qui a légèrement gagné des habitants, tous les territoires sont concernés. Pour les EPCI ruraux du Sud du bassin appartenant au PETR de la Thiérache, ainsi que l'Avesnois et le Caudrésis-Catésis, le recul est même supérieur à -0,5%.

De plus, le bassin HCT est également sujet à l'enjeu du vieillissement accéléré de ses habitants. Si cette tendance est plus globale, à la fois régionale et nationale, la dynamique est encore plus lourde sur le territoire. Ainsi, le volume de personnes âgées de 75 ans et plus devrait augmenter de 55% d'ici à 2040, tandis que les celui des jeunes âgés de 15 à 29 ans devrait diminuer de 10%. In fine, le bassin risque de perdre près de 7% de sa population totale d'ici 15 ans.

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

b. Des vulnérabilités sociales et économiques à la fois partagées mais hétérogènes

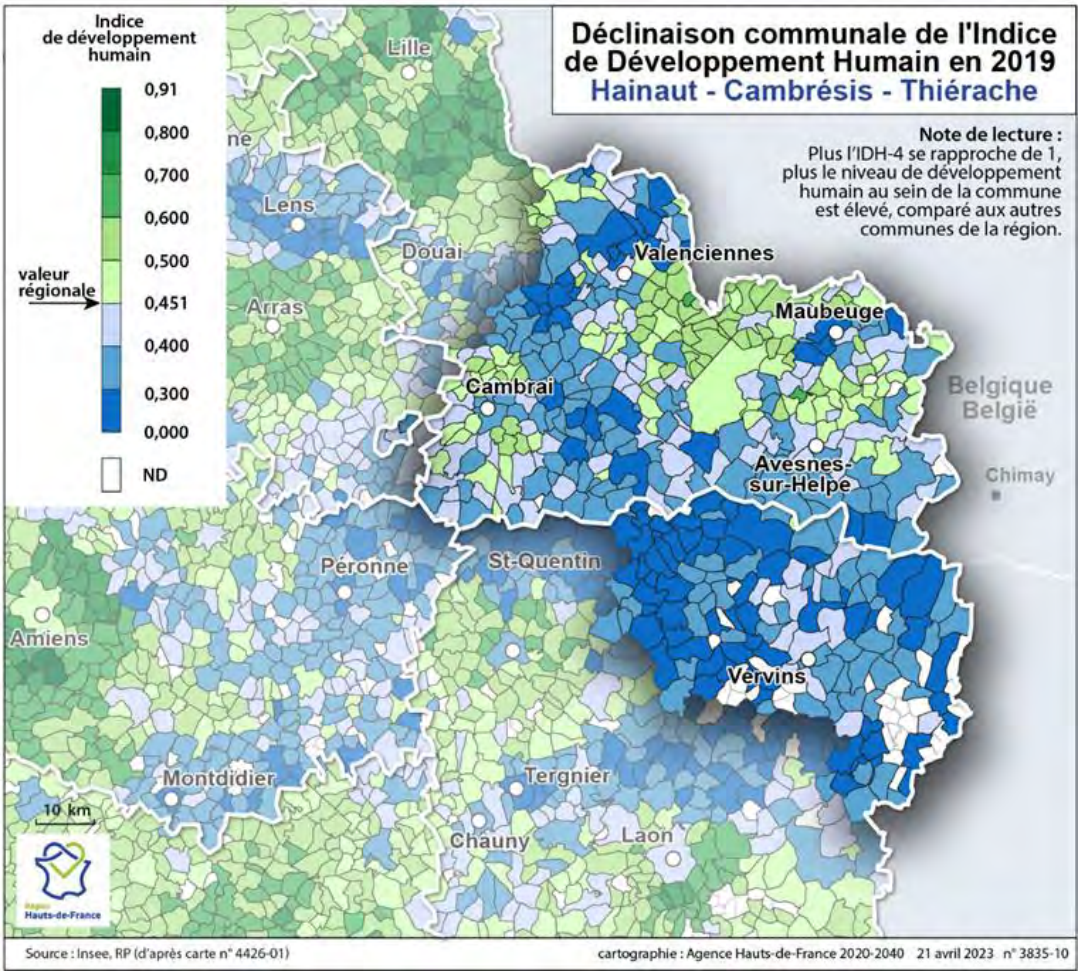
Le niveau de vie des habitants résidant au sein du bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache est nettement inférieur à la moyenne française, et il est même le plus faible des dix bassins de mobilité de la Région Hauts-de-France, avec un revenu médian annuel moyen par ménage de 18 800€, contre 20 360€ à l'échelle régionale.



Comme le montre la représentation cartographique ci-dessus, ce constat appelle à la nuance, avec des disparités géographiques importantes. Par exemple, les ménages de nombreuses communes périurbaines du Pays de Mormal ou du Cambrésis se maintiennent à un revenu médian supérieur à la moyenne nationale. Néanmoins, il est intéressant de constater que les communes les plus en recul se situent non seulement au sein des zones rurales isolées (CC des Trois Rivières, CC du Sud Avesnois, CC des Portes de la Thiérache), mais cela concerne aussi les cœurs urbains denses (Maubeuge, Valenciennes, Cambrai) de manière relativement équivalente.

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

Cette réalité est d'autant plus visible via l'analyse de la déclinaison de l'Indice de Développement Humain (IDH-4), qui agrège plusieurs données dont le revenu médian des ménages mais aussi notamment l'accès à l'éducation et l'accès aux services de santé.



Ici, il apparaît clairement qu'une très grande majorité des habitants des territoires du bassin HCT ont un niveau de vie en net recul par rapport au reste de la Région, les plus ruraux (Thiérache, Avesnois, Sambre) comme certains plus denses (CA du Caudrésis-Catésis, CA de la Porte du Hainaut) mais aussi les plus grandes villes (Maubeuge, Cambrai, Valenciennes).

> *« On a l'impression que Cambrai est une ville riche, avec du patrimoine, mais il y a aussi de la précarité. Dans certains quartiers il y a 40% des ménages qui ne sont pas motorisés ».*
>
> Un représentant de la CAC

De ce fait, le taux de pauvreté s'élevait à 22% des ménages, 5 points au-dessus du taux de pauvreté régionale, soit l'un des plus élevés en France. Ces nombreuses vulnérabilités, bien

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

qu'elles puissent semblées être transversales et partagées à des échelles équivalentes a priori, appellent en revanche des réponses adaptées à chaque situation, car elles restent très hétérogènes en fonction des dynamiques observées précédemment.

E. La plateforme logistique E-Valley : un projet d'envergure qui impacte directement le bassin HCT et met en lumière les enjeux de mobilité

La plateforme logistique E-Valley est situé à Epinoy (62) - Haynecourt (59) et s'étend sur la communauté de communes d'Osartis-Marquion et la Communauté d'agglomération de Cambrai. La plateforme est implantée sur l'ancienne base aérienne de Cambrai.

Dédiée à l'e-commerce, E-Valley promeut un concept unique en Europe par la création d'un véritable écosystème entièrement dédié aux entrepôts, au e-commerce et au commerce hybride. À proximité des autoroutes A2 et A26, E-Valley s'inscrit dans un schéma global de développement économique. Implanté sur 320 hectares avec 550 000 m² d'entrepôts et 300 000 m² de réserves foncières, le site a été inauguré en 2021 et ambitionnait de générer à terme près de 1300 emplois.

Le site accueille aujourd'hui une diversité d'entreprises et leurs salariés, aux fonctions et horaires variés (cadres, administration commerciale, métiers de l'approvisionnement et de la gestion logistique, etc.).

Un recensement interne des besoins réalisé auprès des salariés par site de production a par ailleurs mis en évidence les principaux lieux de résidence de ces derniers : pour une majorité d'entre eux (environ 75%), les salariés viennent de la CA de Cambrai. Certains flux sont également drainés par la CA de Douai, appartenant au bassin de mobilité Aire Urbaine Centrale (environ 20% des salariés d'E-Valley), le reste (5%) provenant de l'Arrageois. Autrement dit, le site emploi une majorité de personnes issues de bassins de vies locaux.

Poursuivant son ambition de développement, les dernières projections portent le nombre de salariés sur le site à près de 1 500 d'ici fin 2024 / début 2025 alors même que la capacité de la plateforme n'a été aménagée qu'au tiers de son potentiel.

L**a question de la mobilité apparait centrale dans la mesure où les bassins d'emplois à proximité s'épuisent et le site tend à atteindre une masse critique qui génère des** problématiques de mobilité interne (au sein du site) et externe (pour se rendre sur le site).

Il conviendra, pour les promoteurs, d'aller chercher de potentiels salariés plus loin, au-delà des limites des bassins d'emploi du Cambrésis, du Douaisis et de l'Arrageois, démultipliant les potentiels freins à la mobilité (davantage de kilomètres à parcourir pour se rendre sur leur lieu de travail, par exemple). Si des solutions sont mises en place afin de lever ces freins, ce besoin pourrait profiter à de nombreux actifs de territoires aux dynamiques d'emplois plus contenues (CC de la Thiérache du Centre, CC du Pays Solesmois, CA du Caudrésis-Catésis par exemple).

Une réflexion naissante entre les 2 EPCI concernés, HDF Mobilités et les départements du Nord et du Pas de Calais a émergée en 2024 pour approfondir les solutions de desserte du site et favoriser le déploiement d'un bouquet de services.

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

> *« La question de la desserte de Cambrai n'est plus un sujet, ni celle du prix au m², la vraie question reste celle du capital humain et de la mobilité. »*
>
> - Un représentant d'E-Valley

F. Des échanges spécifiques aux échanges transfrontaliers

Sur une partie non négligeable du bassin, proche de la Belgique, **de nombreux pôles d'emplois, de services ou d'équipements à l'accessibilité potentiellement pertinente en termes de temps de trajet ou de distance, se trouve de l'autre côté de la frontière, et deviennent donc, de facto, inaccessibles.** En effet, la problématique majeure concernant les flux transfrontaliers est qu'ils sont soit rendus complexes par l'absence de solutions alternatives à la voiture, si ce n'est impossibles.

C'est exemplairement le cas des services ferroviaires, très faibles entre les deux pays concernant précisément les territoires les plus proches de la frontière comme le Maubeugeois ou le Valenciennois, et ce alors que l'infrastructure existe et est opérante. **Le projet Cross4Mobility a pour ambition de libérer les potentielles des mobilités transfrontalières**, d'améliorer l'accès aux services de santé et aux zones d'emplois à la fois depuis la France vers la Belgique, et inversement.

> *« Sur les mobilités transfrontalières, il ne faut pas que chaque territoire, chaque village développe son service dans son coin. Quand une expérimentation est concluante, il faut impliquer les voisins ».*
>
> *Une représentante du projet Cross4Mobility*

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

Spécificités territoriales : synthèse

ATOUTS

Dynamisme économique du Nord du bassin

Des pôles d'emplois attractifs au-delà de leur périmètre ou de leur bassin de vie

Des interconnexions nombreuses, notamment avec les aires urbaines les plus importantes de la Région

FAIBLESSES

Un territoire fragmenté entre le Nord, très urbain, et le Sud du bassin, étendu et peu dense

Un bassin très largement vulnérable socio-économiquement, à la fois dans l'urbain et le rural

Des connexions faibles avec les territoires transfrontaliers belges

OPPORTUNITES

Engagement d'un grand nombre de partenaires sur la question de la mobilité solidaire

Des pôles d'emplois et de services accessibles via **l'amélioration des mobilités transfrontalières**

Des **grands projets pourvoyeurs d'emplois** à venir, et des enjeux en matière de mobilité anticipés.

RISQUES

Déprise démographique notamment dans les territoires déjà sujet aux vulnérabilités multiples

Vieillissement de la population à l'horizon 2040

Des solutions disponibles dans l'urbain non reproductibles dans les milieux ruraux : **accroissement des déséquilibres d'accès** aux services et aux équipements

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

IV. Une grande variété de publics en difficulté de mobilité

Si la mobilité pour l'emploi des personnes en insertion est généralement perçue comme la cible prioritaire de la mobilité solidaire, le parti-pris ici est d'**élargir le champ à l'ensemble des** personnes en situation de vulnérabilité de mobilité, que ce soit pour aller travailler, pour se former, pour se soigner, ou encore pour accéder aux services essentiels du quotidien. On peut ainsi recenser une multiplicité de publics concernés, dont découlent une diversité de situations et de vulnérabilités. Dans cette acception, toute personne peut être considérée comme un public-cible de la mobilité solidaire.

La description de ces publics et de leurs besoins sera précédée de quelques ordres de grandeur afin d'évaluer le volume de personnes concernées à l'échelle du bassin.

A. Méthode d'analyse

En complément de l'analyse qualitative des différents types de publics concernés par la mobilité solidaire, une analyse quantitative peut être menée dans le but d'estimer les volumes des besoins et l'adéquation de l'offre existante à ces besoins.

A l'échelle de chaque bassin, les données suivantes, transmises par l'Agence 2020-2040 de la Région Hauts-de-France, ont été analysées :

- Elèves scolarisés 1er degré (rentrée 2022, Base Scolarité)
- Population 15-29 (RP 2020), qui comprend notamment :
  - Elèves scolarisés 2e degré (rentrée 2022, Base Scolarité)
  - Neets (RP 2020)
  - Effectifs du Supérieur (rentrée 2021, SISE)
- Allocataires Minima sociaux (CAF fin d'année 2021)
- Bénéficiaires AAH (CAF fin d'année 2021)
- Population 75 ans et plus (RP 2020)
- Demandeurs d'emploi, des catégories A à E (ici, seules les catégories A, B, C sont considérées), par zone d'emploi (juillet 2023)

Elles ne permettent pas d'avoir une estimation précise du volume total de personnes en vulnérabilité de mobilité : certaines de ces catégories se recoupent (par exemple les bénéficiaires AAH et les personnes 75 ans et plus ; les bénéficiaires des minima sociaux et les demandeurs d'emplois).

Par ailleurs elles constituent parfois des estimations basses (le volume de bénéficiaires AAH permet d'obtenir une estimation basse du volume de personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite, puisqu'elle n'intègre pas les questions de handicaps invisibles ou de

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

non-recours aux allocations). Enfin les habitants de territoires peu desservis sont absents de cette catégorisation.

Toutefois, ces données sont précieuses pour objectiver l'expression des besoins recueillie lors des ateliers, mesurer l'adéquation de l'offre existante à ces besoins, notamment en termes de capacité d'accueil, et de mettre en perspective la demande de mobilité solidaire au regard de la demande de mobilité de droit commun.

B. Zoom sur le bassin Hainaut – Cambrésis – Thiérache

Le bassin HCT comporte 806 130 habitants, ce qui constitue près de 13,4% de la population régionale (recensement INSEE 2020).

En dénombrant artificiellement toutes les catégories recensées, on atteint les 86% de la population du bassin potentiellement concerné par la mobilité solidaire. Ce chiffre n'a pas de signification réelle, compte tenu des précautions méthodologiques évoquées plus haut, mais il amène cependant à remettre en cause la représentation des publics de la mobilité **solidaire comme d'une «** minorité à inclure ».

Si l'on zoome sur chaque catégorie de publics :

- Les allocataires des minima sociaux (près de 181 000 personnes) représentent près **d'un** cinquième de la population totale du bassin ;

- Les 15-29 ans (près de 141 800 personnes) représentent 18% de la population totale du bassin, dont :
    - Les élèves du 2e degré (près de 73 550), soit un dixième de la population totale du bassin ;
    - Les NEETS (près de 37 500), soit 5% de la population totale du bassin ;

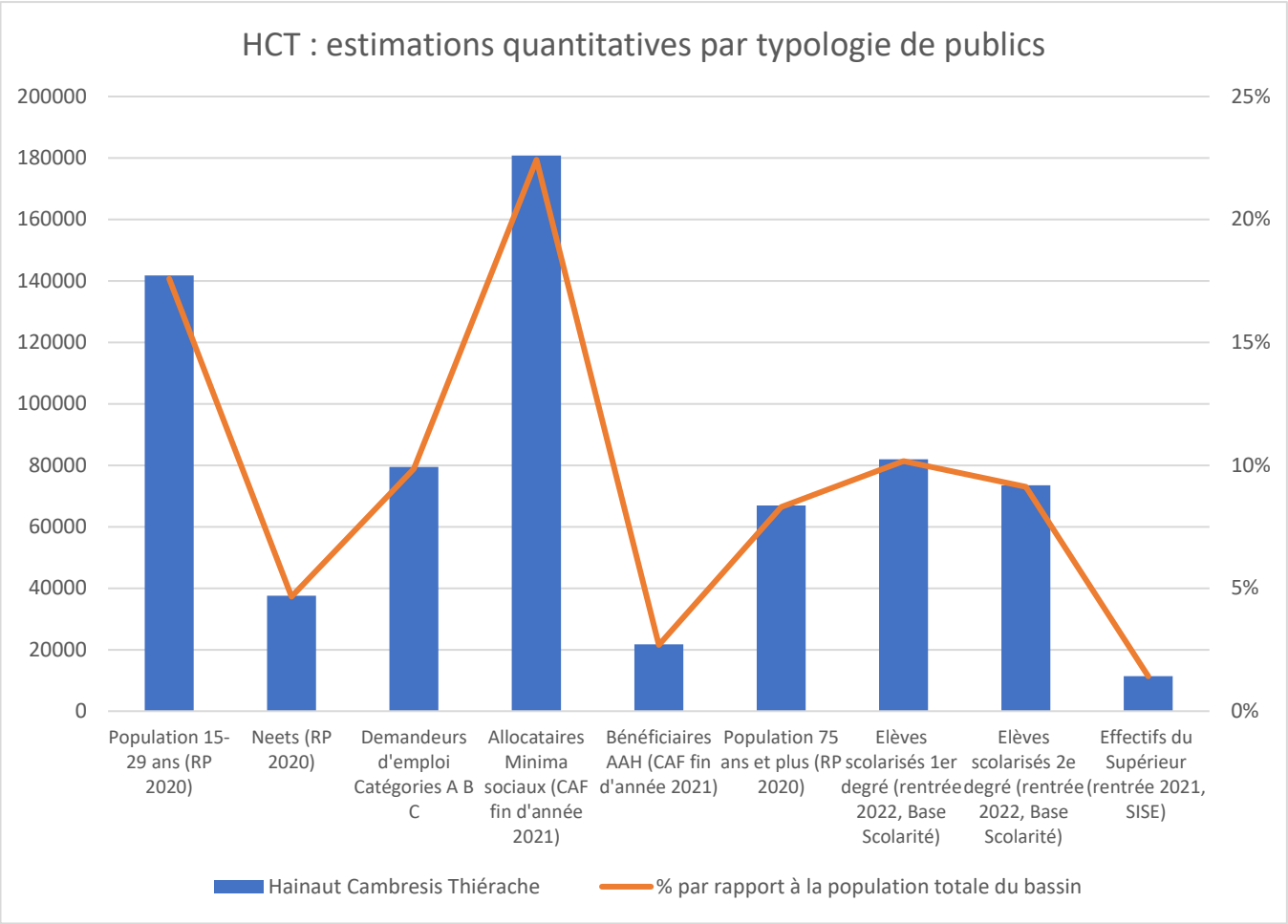
- Les élèves du 1er degré (près de 82 000) représentent un dixième de la population totale du bassin ;

- Les **demandeurs d'emploi** de catégorie A, B, C, des zones d'emplois de Cambrai, Maubeuge et Valenciennes représentent près de 80 000, soit 10% de la population totale du bassin ;

- Les 75 ans et plus représentent près de près 67 000 personnes, soit 8% de la population totale du bassin. **D'ici à 2040, le nombre de nombre de 75** ans et plus devrait augmenter de près de 55% : les plus de 75 ans représenteraient alors un peu plus de 14 % de la population du bassin HCT en 2040 ;

- Les bénéficiaires des AAH représentent plus 21 700 personnes, soit 3% de la population totale du bassin.

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44



Le bassin HCT se caractérise ainsi par un « volume » de publics vulnérables particulièrement important, notamment vis-à-vis des autres bassins de mobilité. Il comprend notamment l'intégralité de la Thiérache, territoire reconnu pour ses fragilités sociales et sur lequel est déployé le Pacte des Solidarités par l'Etat.

De plus, **la mise en perspective de ces chiffres avec la demande de mobilité « de droit commun » à l'échelle du bassin aboutit à des ordres de grandeur intéressants :** 122 000 actifs résidant dans le bassin effectuent des distances domicile-travail supérieures à 10 km ; 95% des déplacements domicile-travail du bassin se font en voiture.

28 500 déplacements intermodaux ont lieu chaque jour, soit 5% des déplacements. Cela confirme la nécessité de mener les démarches COM et PAMS de manière conjointe, en réinterrogeant la mobilité « de droit commun » au prisme de la mobilité solidaire.

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

ZOOM : le Pacte des solidarités

Signé en septembre 2023, le **Pacte des solidarités 2024-2027** renouvèle un cadre de contractualisation entre l'Etat et les départements/métropoles **pour poursuivre et amplifier l'articulation forte entre insertion et solidarités dans la prévention et la lutte contre la pauvreté.** Il s'articule autour de 4 axes de travail :

- Prévenir la pauvreté et lutter contre les inégalités dès l'enfance
- Amplifier la politique d'accès à l'emploi pour tous
- Lutter contre la grande exclusion grâce à l'accès aux droits
- Construire une transition écologique solidaire

En Hauts-de-France, le diagnostic réalisé a montré que certains territoires, notamment celui du Pays de la Thiérache, observe un effet cumulatif des fragilités sociales : freins psychologiques à la mobilité, décrochage scolaire, difficulté d'accéder à l'emploi, absence de lien social...

Pour concourir aux objectifs du Pacte, **plusieurs leviers d'actions traitent de la mobilité dans le cadre du déploiement du Pacte des solidarités en Hauts-de-France. Par exemple :**

- Renforcer le dispositif "Activ'Emploi" dans le Département du Nord pour les allocataires en reprise d'activité, permettant l'accès aux transports en commun, la location de véhicules légers, le recours à des solutions de garde d'enfant.
- Développer les plateformes de mobilité dans le Département de l'Aisne,
- Acquérir une flotte de 24 véhicules sans permis (agglomération de Cambrai),
- Etc.

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

La mobilité est un des freins majeurs dans **l'accès à l'emploi et le maintien dans l'emploi,** avec un cumul de difficultés financières, matérielles et sociales. A l'échelle régionale, le taux de chômage s'élève à 8,9%[3], avec un nombre important d'offres d'emploi non pourvues, ce qui est à mettre en regard avec le chiffre de 28% de demandeurs d'emploi sans moyen de locomotion en 2019[4].

Les entreprises soulignent avoir rencontré ou anticipé des difficultés de recrutement pour 49% des projets d'embauche prévus en 2019, et ce essentiellement pour des motifs de salaire, de mobilité ou de compétences[4].

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

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

> *« A Cambrai comme dans tous les magasins du secteur, on ne retient pas les candidats qui n'ont pas le permis de conduire. Nos contrats de travail ont une clause de mobilité de 25km : sans permis, c'est compliqué »*
>
> Un représentant de Lidl

Sur le bassin HCT, de fortes disparités territoriales sont observées en termes d'accès au marché du travail avec des taux d'emploi qui varient de 55,5 % (CA Maubeuge Val de Sambre) à 70,2 % (CC du Pays de Mormal). Seuls trois EPCI du bassin ont des taux d'emploi supérieur à la moyenne régionale (CC du Pays de Mormal, CA de Cambrai et CC du Pays du Solesmois)

Au sein du bassin de mobilité, trois emplois sur quatre sont concentrés sur 4 EPCI : CA Valenciennes Métropole, CA de la Porte du Hainaut, CA Maubeuge Val de Sambre et CA de Cambrai. Alors que le bassin de mobilité Arrageois, limitrophe au bassin de mobilité HCT **est un territoire pourvoyeur d'emploi** où les employeurs cherchent à recruter au-delà de leur bassin de vie, **les enjeux liés aux problématiques d'accès à l'emploi par la mobilité sur le** bassin HCT se démultiplient.

Ces défis en matière de développement socio-économique seront exemplairement renforcés par le développement d'un grand projet sur le bassin, en l'occurrence la plateforme logique E-Valley. La question de la mobilité des personnes qui travaillent actuellement sur ce site singulier est un enjeu central. Regroupant en partie les publics vulnérables dont traite le PAMS (ouvriers, métiers de la logistique, etc.), ces initiatives ont toute leur place dans les réflexions à venir.

> *« Si on ne résout pas la problématique de la mobilité pour E-Valley, on va freiner le développement économique du territoire »*
>
> Un représentant d'E-Valley

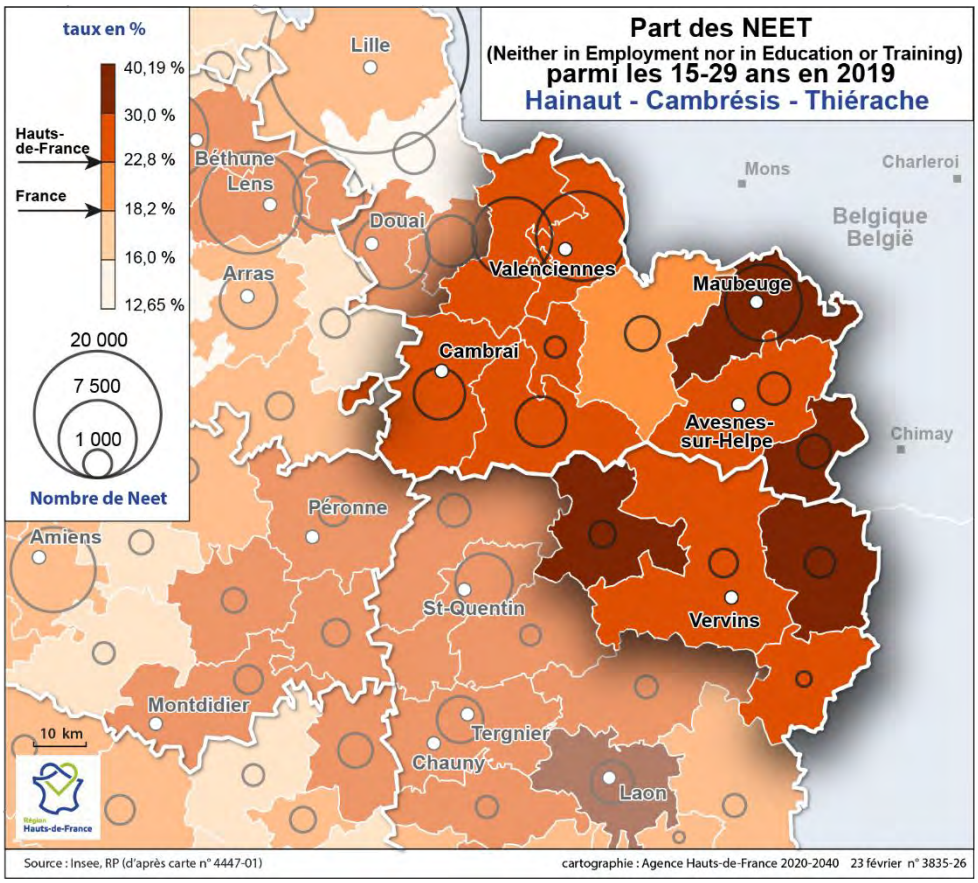
Au-delà de l'accès à l'emploi, différentes situations de précarité socioéconomique existent à l'échelle du bassin : c'est **notamment le cas pour les 18,1% des ménages sous le seuil de pauvreté monétaire**, **familles monoparentales**, travailleurs en **horaires décalés** (notamment dans le secteur industriel) ou à **forte mobilité** (aides à domicile).

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

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

La région Hauts-de-France est la seconde région la plus jeune de France, avec 18,4% de la population ayant moins de 30 ans. Ce public a l'avantage d'une **capacité d'adaptabilité et d'acquisition de nouvelles compétences précieuses pour l'apprentissage de la mobilité**.

Toutefois, une partie de ce public « jeune » est confrontée à un faible niveau de formation (particulièrement prégnant dans le Nord) et de déscolarisation. Qu'ils soient scolaires, étudiants ou apprentis, la difficulté à accéder à une formation ou à un emploi cache des freins psycho-sociaux liés à la mobilité : une culture de la mobilité particulièrement faible, renforcée par un accès à la voiture de plus en plus tardif.



L'éloignement de l'emploi pour les jeunes (15-29 ans) est un vrai enjeu social sur ce bassin de mobilité. Sur le bassin HCT, environ un jeune sur quatre n'y est ni en emploi ni en formation, soit un taux supérieur de la moyenne régionale (27,5% contre 22,8% en moyenne régionale pour l'année 2018). Ces jeunes éloignés du marché du travail sont particulièrement présents dans les communes rurales qui composent la CC des Trois Rivières ou la CC Thiérache, intercommunalités dépassant les 30% de NEETS. Au contraire, dans les territoires situés dans la CC du Pays de Mormal, ces taux sont relativement plus faibles, jusqu'à moins de 16%.

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

Le cas des apprentis, qui sont au nombre de 6 700 sur le bassin, est également à souligner. Principalement engagés dans les secteurs de l'industrie, du commerce, des métiers de la bouche et de la beauté – artisanat d'art, ceux-ci ont tendance à rencontrer une double **difficulté d'accès**, à la fois à leur CFA et à leur entreprise.

> *« Pour faire beaucoup de salons de l'emploi en Thiérache, pour les jeunes, la mobilité est une problématique majeure. Pour ceux qui n'ont pas le permis, les horaires ou trajets des bus correspondent rarement, et donc ils refusent des opportunités ».*
>
> *Une représentante de la RTA*

Alors que les CFA sont plutôt situés en zone urbaine, ce n'est pas forcément le cas des structures embaucheuses, pas toujours accessibles en transports en commun pour un public n'ayant pas encore obtenu le permis de conduire dans de nombreux cas. De plus, des freins psychologiques peuvent s'ajouter, poussant les jeunes à ne pas choisir une formation éloignée de leur lieu de domicile.

De plus, les sites de formation des apprentis recensés sur le bassin HCT sont centralisés sur la partie du Nord du bassin, essentiellement autour dans les agglomérations de Valencienne et de Cambrai. Des sites plus modestes sont présents dans la partie sud du bassin de mobilité, notamment à Fontaine-les-Vervins ou à La Capelle.

c. *Personnes en situation de handicap et séniors : l'accessibilité physique et cognitive*

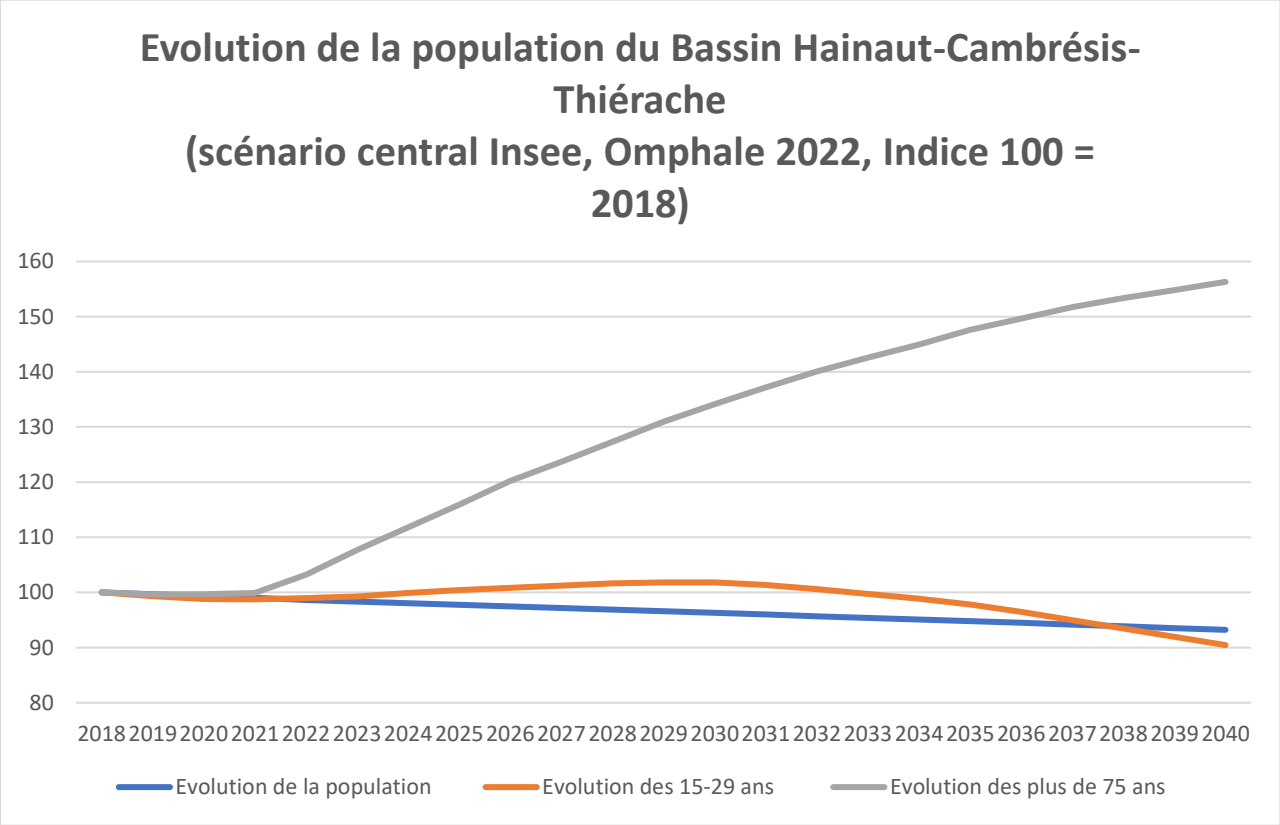
L'accessibilité physique et cognitive est un enjeu qui concerne tous les publics, mais qui est particulièrement prégnant pour les personnes en situation de handicap et les personnes âgées. Cette catégorie d'usagers peut être appréhendée à minima à partir du nombre de bénéficiaires de la Carte Mobilité Inclusion ; mais elle recouvre en réalité un large archipel de situations dont une grande partie est invisible. Ainsi, si des services de mobilité adaptés sont possibles, ils sont limités aux situations d'invalidité les plus fortes, pour des raisons capacitaires essentiellement. Il est alors primordial de combler le fossé entre une offre adaptée mais à petite échelle et l'offre de droit commun, en affirmant l'idée que les améliorations opérées pour les PMR et PSH, profitent, par extension, à l'ensemble des usagers. **Parmi les besoins de ces publics, celui de l'accès à l'emploi est primordial**.

Au sein des zones denses, cette problématique est notamment traitée au travers de la mise en accessibilité des transports collectifs urbains (c'est le cas des réseaux de Cambrai, Valenciennes, Maubeuge notamment), des cars et des trains régionaux (au travers de la RTA concernant l'Aisne), ou du développement de services adaptés aux personnes en situation de handicap (STAPSH). En revanche, dans les territoires périurbains et ruraux, la mobilité de ces publics est beaucoup plus complexe, chronophage et harassante.

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

Concernant les personnes âgées, le bassin HCT connaît, à l'instar de la Région Hauts-de-France mais aussi dans le cadre d'une dynamique nationale similaire, un fort vieillissement de la population. Ainsi, la part des 75 ans et plus pourrait augmenter de plus de 55% d'ici 2040, tandis que le nombre de 15-29 ans devrait diminuer sur le même horizon. **L'accroissement en volume des besoins spécifiques des personnes âgées concomitamment** avec la diminution de leur mobilité constitue un enjeu fort pour le bassin.

« La Thiérache est un territoire vieillissant avec peu de transports en commun et des freins psychosociaux non négligeables. C'est très difficile d'y mettre en place des solutions de mobilité qui viennent pallier ces lacunes ».



Ces personnes, et en particulier les femmes, sont confrontées à un recours amoindri à la voiture et à la **perte d'autonomie**, avec un double sujet d'isolement social et de risque **d'abandon des soins**. L'accès et la maîtrise du numérique est également un sujet prégnant pour l'autonomie et la mobilité de ce public. L'enjeu, à la croisée des politiques de mobilité, de soin et de l'habitat, est de favoriser le maintien à domicile tout en offrant un accompagnement de proximité.

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

d. D'une appréhension statutaire des publics de la mobilité solidaire à la notion d'archipel des difficultés

Ces trois grandes catégories de publics reflètent une vision « par statut » des offres de mobilité solidaire. La limite de cette approche est de ne pas intégrer les publics invisibles confrontés à des vulnérabilités temporaires ou non identifiées. Il serait alors plus pertinent de parler d'un « archipel de difficultés », et de s'interroger sur les freins à la mobilité, qui, s'ils sont particulièrement prégnants pour des personnes en situation de handicap ou de difficulté socioéconomique, peuvent également concerner des personnes valides ou favorisées.

La mobilité de ces derniers concerne plus les Contrats Opérationnels de Mobilité (COM) que les PAMS ; toutefois, il est primordial de ne pas séparer les deux approches, afin de **reconsidérer la mobilité de droit commun au prisme de la mobilité solidaire**. Il ne s'agit plus alors de compléter l'offre classique pour une minorité d'usagers rencontrant des difficultés spécifiques, mais de penser l'offre classique en fonction des difficultés qu'une majorité d'usagers sont susceptibles de rencontrer.

C. Des freins communs, qui appellent une stratégie basée sur l'accompagnement et la coordination

Quel que soit le public ciblé, **de nombreux freins coexistent, voire se cumulent**, dans l'accès à la mobilité. On peut distinguer les **freins « objectifs » d'accès à l'offre de mobilité** (financiers, matériels, de disponibilité et d'adéquation de l'offre) et les **freins psychosociaux**, la distinction entre les deux étant parfois poreuse.

L'analyse documentaire et les nombreux échanges avec des acteurs des sphères de la mobilité, du social, de l'emploi, de l'autonomie et de l'accessibilité, font ressortir des besoins convergents pour dépasser ces freins : un **besoin d'accompagnement humain et personnalisé**, un **besoin d'initier des projets communs** pour améliorer la continuité de la chaîne de déplacements, un **besoin d'articuler la gouvernance de la mobilité avec les acteurs de la santé et du logement** (adaptation de l'habitat pour les personnes âgées, prise en charge financière de l'hébergement pour les jeunes, rapprochement domicile-travail pour les personnes en insertion et salariés précaires).

a. Freins d'accès à l'offre : au carrefour COM et PAMS

Qu'il s'agisse de la possession d'un véhicule individuel (voiture, vélo, 2RM) ou de l'accès à un transport collectif (train, car et bus, covoiturage, transport solidaire), de nombreux freins empêchent la mobilité des personnes vulnérables et plus largement de l'ensemble des usagers. Dans cette optique**, l'articulation des COM et des PAMS est essentielle, afin de garantir l'universalité d'accès aux offres de mobilité**.

L'accès financier et matériel à un véhicule, à commencer par la voiture, et dans une moindre mesure à un vélo (électrique, cargo…) ou à un deux-roues en bon état nécessite

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

une capacité d'investissement financier non négligeable, en particulier pour les publics en situation de précarité. **A l'échelle** du bassin, la situation des transports en commun est citée comme un frein important, et s'avère être davantage prégnante en territoire rural, par exemple dans la Thiérache où seuls quelques pôles secondaires sont présents, disséminés et globalement éloignés de toute infrastructure structurante du territoire.

A l'exception de la CA de Cambrai, du SIMOUV (couvrant les périmètres de la Communauté d'agglomération du Valenciennois et de la Communauté d'agglomération de la Porte), et de Sambre Mobilité (compétent sur l'organisation du transport urbain sur le ressort territorial de la Communauté d'agglomération de Maubeuge - Val de Sambre), le reste du territoire **est dépourvu d'un** réseau de transports collectifs réguliers denses.

Les freins liés à la **disponibilité de l'offre de transport collectif** (zones blanches, inadéquation des trajets, des itinéraires ou des horaires…) concernent l'ensemble de la population, mais sont particulièrement aigus pour les personnes en situation de vulnérabilité, dont les besoins de mobilité sont souvent plus ponctuels et concernent des origines-destinations peu accessibles. Qu'il s'agisse d'un rendez-vous à France Travail, d'un stage en alternance, ou d'un rendez-vous chez un médecin spécialiste, ces trajets peuvent parfois relever du parcours du combattant, avec un enchaînement de correspondances peu réaliste.

b. Freins psychosociaux : le besoin d'un accompagnement de bout en bout

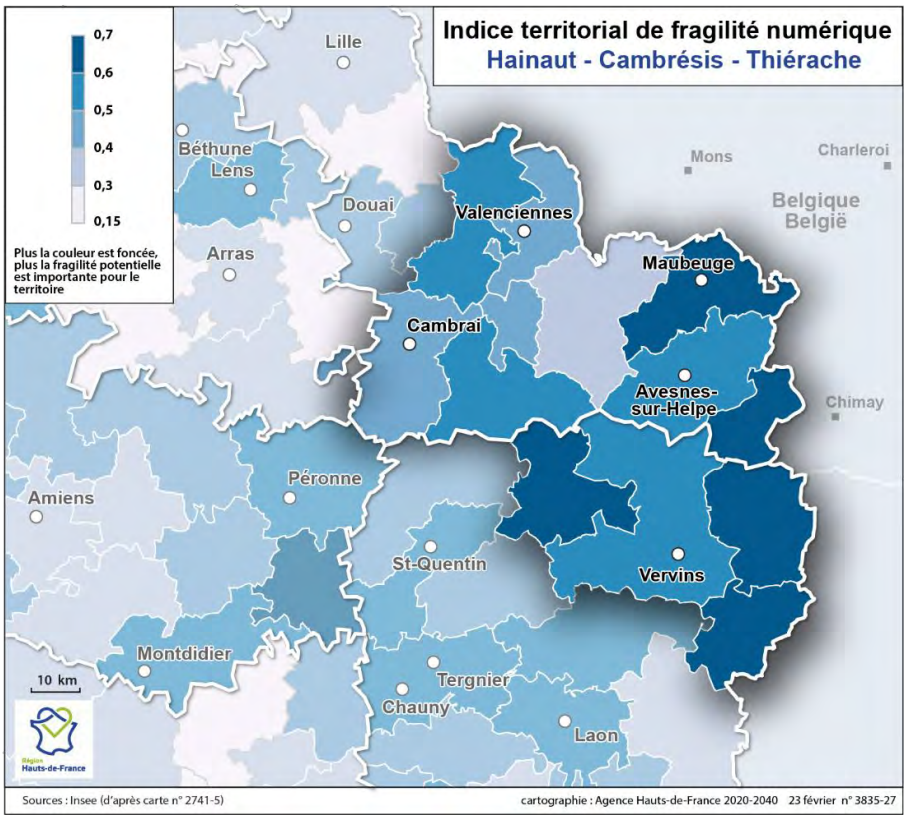
Outre cette question de la disponibilité de l'offre, les Hauts-de-France se caractérisent par une culture de la mobilité particulièrement faible, laquelle articulent différents freins cognitifs et psychosociaux.

Cela renvoie d'abord à la notion de **projection dans l'espace**. 43% des demandeurs d'emploi estiment ne pas être prêts à faire de concessions géographiques pour trouver un emploi. Pour les jeunes, le choix des formations est généralement restreint par la proximité géographique : un des leviers est la prise en charge financière de l'hébergement dans l'internat de la structure de formation, mais cela se heurte également à un frein psychologique. Les territoires qui présentent une sédentarité plus marquée sont généralement ceux qui cumulent des vulnérabilités : éloignement des lieux d'emplois et/ou inadéquation entre qualification des emplois et qualification des actifs, niveaux de formation faibles, territoires dont l'emploi recule…

La mobilité des personnes vulnérables pose par ailleurs la question des compétences et de **rapport psychologique à l'échec**. Ce frein est particulièrement prégnant pour les jeunes qui rencontrent des difficultés à passer le code et le permis ; mais il concerne également les personnes âgées confrontées à la déprise automobile.

> *« De nombreux problèmes de mobilité se conjuguent avec des problèmes psychologiques, liés à l'addiction… Régler le sujet de la mobilité n'est pas toujours suffisant pour certaines personnes. »*
>
> Une représentante d'une association d'insertion et de solidarité

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44



Le sujet de l'illectronisme, avec la grande diversité de situation qu'il recouvre (non-possession, non-maîtrise, mauvais état des outils numériques) est particulièrement fort pour les personnes vulnérables. Il concerne le recours aux outils d'aide à la mobilité (calculateur d'itinéraire, géolocalisation, réservation de trajets) mais également les procédures administratives périphériques (accès aux aides, abonnements). En particulier, les séniors, ainsi que les personnes ayant des justificatifs sociaux préfèrent réaliser leurs démarches administratives en format papier. La maîtrise du numérique est plutôt dévolue aux actifs, ce qui explique le non-recours aux aides, très fréquent pour les personnes en situation de précarité, les personnes âgées et les non-diplômés. Cet enjeu est particulièrement prégnant dans la Thiérache et dans le Cambrésis.

« La question de la fracture numérique est importante si l'on veut répondre aux besoins de tous les publics. Beaucoup de choses ne sont accessibles qu'en ligne. Les bus France Services itinérants sont une bonne solution, mais il faut plus d'aide. »

Une actrice de l'insertion du Hainaut

La maîtrise du numérique est plutôt dévolue aux actifs, ce qui explique le non-recours aux aides, très fréquent pour les personnes en situation de précarité, les personnes âgées et les

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

non-diplômés. Cet enjeu est particulièrement prégnant dans la Thiérache et dans le Cambrésis.

Enfin, l'accès à une offre de mobilité, individuelle ou collective, si elle repose avant tout sur des facteurs objectifs, dépend également de représentations sociales liées aux différents modes et à leur coût. Globalement, ces représentations ont tendance à renforcer la dépendance à la voiture individuelle perçue comme un idéal à atteindre.

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

Une grande variété de publics : synthèse

ATOUTS

Des populations plus aisées autour de Valenciennes et Cambrai, moins sujettes aux freins financiers pouvant s'exercer en matière de mobilité

Des problématiques communes à certains publics pouvant appeler à des solutions communes

FAIBLESSES

Situations de cumul de freins pour les personnes vulnérables (maillage inégal des transports en commun, faible niveau de formation, niveau de revenu modéré, grand âge)

Un maillage très inégal des transports en commun et des secteurs éloignés, dépourvus de solutions de mobilité de droit commun durable notamment dans la Thiérache, ce qui amplifie les difficultés de déplacement pour les personnes vulnérables

Une faible culture de la mobilité emploi / études, en particulier dans des territoires à forte sédentarité

Une part importante des jeunes en difficulté sur le bassin, rencontrant des freins économiques et cognitifs

OPPORTUNITES

Coordination des acteurs de la mobilité de droit commun et solidaire au carrefour COM / PAMS

Intégration des secteurs de la santé, du **logement et de l'emploi** à l'écosystème de la mobilité solidaire

Appréhension large et ouverte des publics cibles de la mobilité solidaire

RISQUES

Fort vieillissement de la population : accroissement des besoins en volume et diminution de la mobilité des séniors

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

Accroissement des fractures territoriales pour les publics à l'échelle du bassin

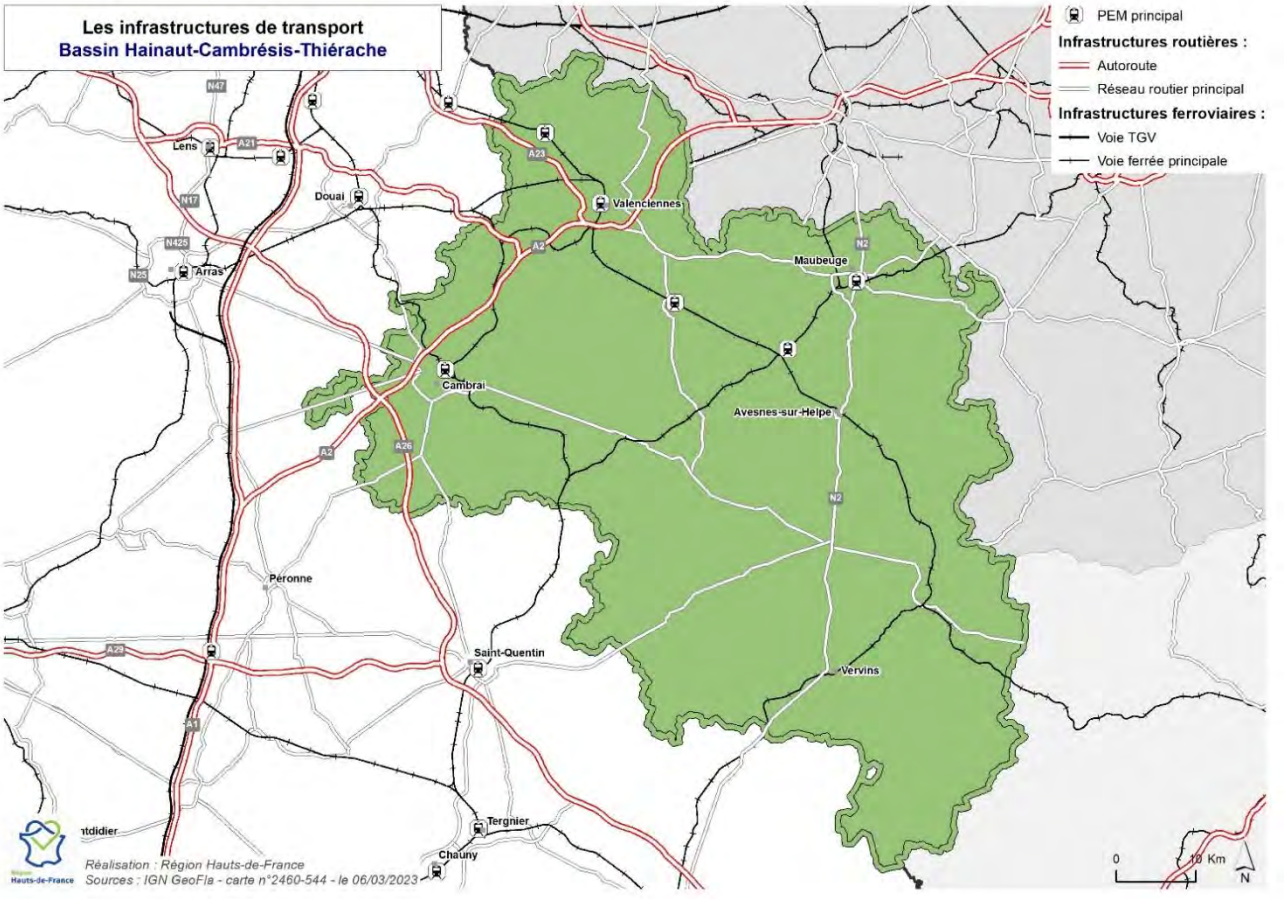
Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

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

A. L'offre de droit commun sur le bassin HCT

L'offre de mobilité de droit commun correspond aux services de mobilité courants, ouverts à tout public avec tarification. Il s'agit aussi bien des transports en commun que du covoiturage ou de location de vélos en libre-service.

a. Des infrastructures de transport inégalement développées



Le Hainaut-Cambrésis-Thiérache bénéficie, à l'instar de l'ensemble des Hauts-de-France, d'un réseau ferroviaire relativement dense, mais celui-ci apparaît inégalement développé entre le Nord et l'Ouest du bassin, dans la même logique de fracture territoriale entre pôles urbains denses et milieux ruraux. Ainsi, les trois conurbations de Valenciennes, Cambrai et Maubeuge, auxquelles s'ajoutent la Porte du Hainaut et le Caudrésis-Catésis sont à la fois très bien reliées entre elles et interconnectées avec le reste de la Région, le bassin Aire

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

Urbaine Central et la Métropole lilloise en tête mais aussi l'agglomération de Saint-Quentin. De surcroît, la gare de Valenciennes **profite d'une des**serte TGV, la mettant à seulement 1h40 de Paris-Nord, à raison de 3 allers-retours quotidiens. Bien que moins dotés, l'Avesnois et la CC des Trois Rivières restent connectés à Maubeuge, Lille, Valenciennes et même Charleville-Mézières (Région Grand-Est) grâce à la ligne structurante Aulnoye-Aymeries – Hirson, tandis que le reste de la Thiérache est surtout connecté à l'Aisne via la ligne Laon – Hirson, bien que celle-ci soit fermée pour travaux jusqu'à décembre 2026.

Si la densité du réseau ferroviaire est restée importante même dans les milieux moins denses grâce à une forte volonté politique régionale, le maillage routier épouse lui bien plus la logique de fracture du bassin. Seul le Nord-Ouest du bassin (CA de Cambrai, CA de la Porte du Hainaut et Valenciennes Métropole) est traversé par le réseau autoroutier (A2 et A23) tandis que le reste du territoire comporte uniquement des routes nationales. Celles-ci ont tout de même le mérite d'être conséquentes et de répondre à des logiques de flux différents par rapport aux infrastructures ferroviaires.

b. Des transports collectifs concernés sur le nord du bassin

Sur les 9 AOM du bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache, 3 ont déployé des réseaux de transports collectifs urbains sur leurs territoires. Il s'agit des EPCI les plus urbains : la CA de Cambrai (réseau TUC Cambrésis), le SIMOUV (AOM pour la CA du Valenciennois et la CA de la Porte du Hainaut, via le réseau Transvilles géré par une filiale de Keolis), et Sambre Mobilités (AOM pour la CA de Maubeuge – Val de Sambre, via le réseau STIBUS exploité par la société publique locale des transports intercommunaux de Sambre-Avesnois).

Ces dernières assurent à la fois le fonctionnement d'un nombre conséquent de lignes régulières, d'un réseau de tramway urbain concernant Valenciennes, et du transport à la demande (TAD). Ce dernier répond à des logiques différentes en fonction des territoires où il est déployé. Au sein des 3 AOM urbaines, il a pour objectif de compléter le maillage de **l'offre de transports classique**, à la fois géographiquement en termes de fréquence et d'amplitude horaire, ou de permettre le rabattement des usagers des communes périurbaines périphérique vers les lignes structurantes du réseau en question. Le SIMOUV va même plus loin en organisant un service de TAD innovant dans cette logique, à destination des travailleurs des zones d'activités de Valenciennes Métropole et de la CA de la Porte du Hainaut, nommé FlexPro, à partir des gares TER ou des arrêts de tramway les plus proches des lieux d'emplois, comme l'usine Toyota de Onnaing.

Un TAD est également proposé depuis 2021 par la CC du Sud Avesnois, plus rurale, dans l'objectif d'être en soit une proposition de mobilité alternative à la voiture pour les personnes ne voulant pas ou ne pouvant pas s'en servir temporairement.

> *« Le TAD dans le rural, comme sur le Sud Avesnois, c'est bien, ça dépanne, mais le service n'est pas fait pour véhiculer une personne tous les jours. »*
>
> *Une représentante du projet Cross4Mobility*

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

Enfin, un TAD a été expérimenté sur le PETR de la Thiérache, mais interrompu faute de fréquentation suffisante par rapport au coût du service pour la collectivité.

En parallèle, les lignes régionales de cars interurbains assurent une desserte du territoire complémentaire au train. Sur la partie Nord du bassin, le réseau régional Arc en Ciel œuvre sur le périmètre du Cambrésis-Solesmois et Caudrésis-Catésis. Géré et financé respectivement par La Région Hauts-de-France et la Communauté d'Agglomération du Caudrésis-Catésis, ce transport collectif routier interurbain permet d'accompagner les déplacements quotidiens des zones rurales vers les principales villes du territoire et quelques agglomérations voisines, comprenant notamment Cambrai.

Du côté du département de l'Aisne, un transport à la demande zonal de la Régie régionale des transports de l'Aisne (RTA) vient compléter l'offre de lignes interurbaines régulières. Un TAD a été expérimenté sur le PETR du Pays de Thiérache mais a été interrompu faute de fréquentation suffisante par rapport au coût de service.

Afin de mieux coordonner offres locales et régionales, des logiques d'intégration tarifaire sont en cours de réflexion, via des conventions avec les AOM. Il serait possible de voyager sur le réseau régional ferroviaire et routier avec un titre urbain lorsque celui-ci se déroule sur le territoire de l'AOM concerné. C'est le cas concernant la CU d'Arras par exemple, sur le bassin voisin de l'Arrageois.

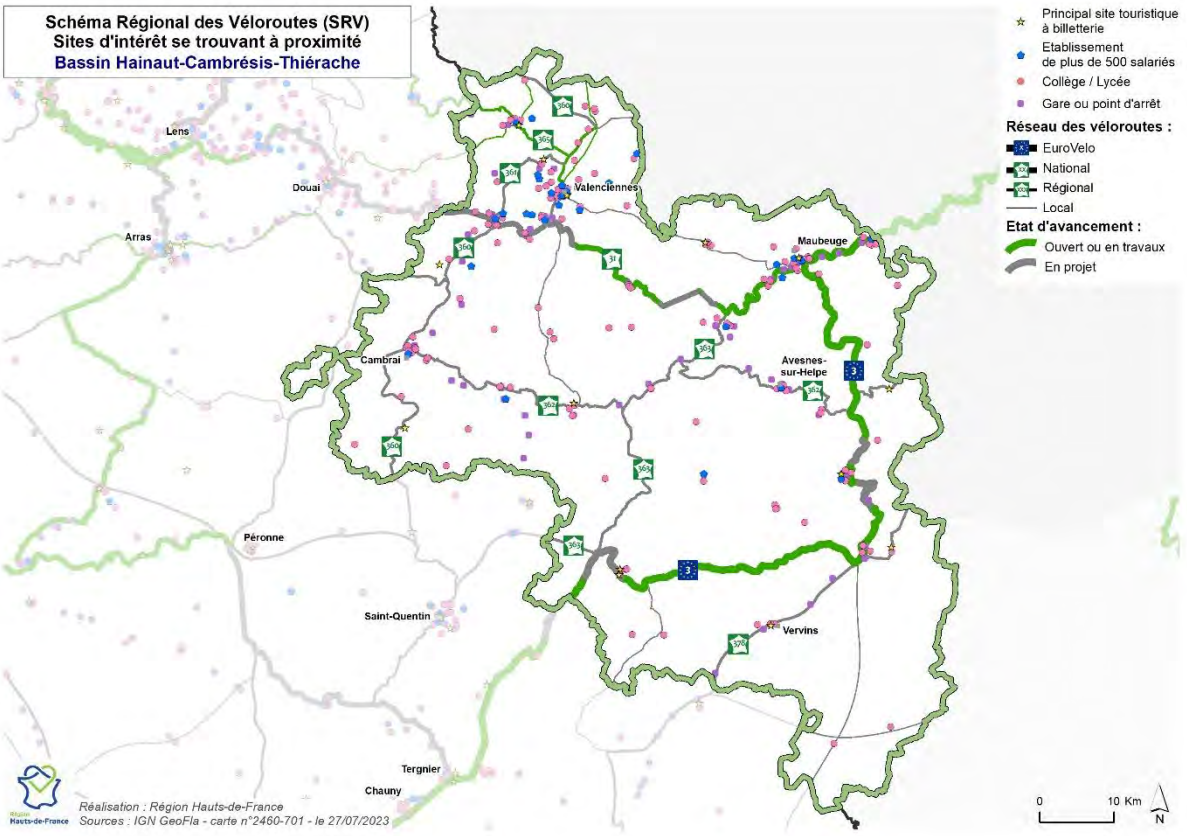
In fine, il apparaît que l'offre de droit commun sur le bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache peut répondre à certaines problématiques et certains besoins d'une partie des publics en situation de vulnérabilité, mais des inadéquations persistent. Celles-ci font ressortir la **nécessité d'articuler cette offre avec une offre complémentaire de mobilité solidaire. Cette** articulation se fait en particulier à travers le parcours de mobilité.

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

c. *Vers le développement de la pratique cyclable*

Le bassin HCT est sillonné par l'eurovélo 3 (la « scandibérique ») proposant un itinéraire reliant reliant Trondheim (Norvège) à Cap-Fisterra (Espagne) en passant par Saint-Jacques-de-Compostelle. Sur le bassin, elle arrive depuis Jeumont, traverse les bocages de l'Avesnois et se dirige ensuite vers Guise. Elle est réalisée sur une bonne partie de son tracé sur le bassin, à l'exception de 3 courtes portions en Thiérache qui sont en projet.

Une véloroute nationale (31) et plusieurs véloroutes régionales sont également présente, dont seules questions portions ont jusqu'ici été réalisées. Ainsi, **le taux d'aménagement des** itinéraires vélo est globalement faible sur le territoire, les efforts se concentrent principalement sur l'eurovélo 3, empêchant l'accès par cette mobilité douce à de nombreux sites générateurs de déplacements.



Par ailleurs, sur les 9 AOM composant le bassin, 6 ont réalisé un schéma cyclage (le SIMOUV, Sambre Mobilités, le Pays du Cambrésis pour les trois intercommunalités qui le composent (CA Cambrai, CA Caudrésis Catésis et CC Pays du Solesmois) et le PETR du Pays de Thiérache intégré à son Plan de Mobilité Simplifié. A court terme, deux AOM prévoit d'en réaliser un : la CC du Pays de Mormal et le PETR du Pays de Thiérache.

A terme, le territoire sera presque intégralement couvert par des schémas directeurs cyclables ou de modes actifs.

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

B. Le parcours mobilité : l'articulation de l'offre de mobilité de droit commun et de l'offre solidaire pour aller vers l'autonomie

Pour lever les freins à la mobilité, l'accompagnement des publics est essentiel. Il prend la forme d'un parcours mobilité visant l'autonomie en mobilité. Ce parcours se décompose en plusieurs étapes afin d'identifier les besoins et les solutions de mobilité sur le court et le long-terme par une montée en compétence et en autonomie.

La première étape consiste à adresser sa problématique de mobilité à un interlocuteur qui constituera une première porte d'entrée vers le parcours de mobilité. Ce premier interlocuteur peut être informel (ami, famille, voisin, etc.) ou formel (service de proximité, acteur social, sphère médicale, plateformes de mobilité, etc.).

Dans le meilleur des cas, cette « porte d'entrée » sert à orienter la personne vers un lieu d'accompagnement qui réalisera un diagnostic mobilité et **l'orientera vers les dispositifs de** mobilité correspondant à son besoin. Ce diagnostic peut être réalisé par des structures d'accompagnement classiques ou par des conseillers professionnels en mobilité. Néanmoins, il est souvent réalisé de manière informelle par le premier interlocuteur. Il est également fréquent qu'il n'ait pas lieu. Le bénéficiaire est alors directement orienté vers des dispositifs.

Les dispositifs mobilisables sont :

- L'accompagnement mobilité pour une montée en compétence individuelle sur la mobilité par de l'information sur l'existant, des formations à l'utilisation des différents modes de transport (atelier remise en selle vélo, lire une carte, utiliser les transports en commun, etc.), des formations qualifiantes (accompagnement au code de la route, etc.) ;

- Le transport solidaire pour des déplacements individuels personnalisés. Il s'agit, par exemple, de transport d'utilité sociale ou de transports adaptés ;

- Les services de location permettant l'accès temporaire à un moyen de locomotion (voiture, autopartage, 2 roues, vélos, etc.) ;

- Les **services d'achat** permettant l'accès à un moyen de locomotion de façon pérenne (garages solidaires, leasing, etc.) ;

- Les services de réparation pour pérenniser le moyen de locomotion (réparation solidaire, ateliers participatifs, etc.) ;

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

Avec le diagnostic mobilité, ces dispositifs correspondent aux 7 « familles » de services de mobilité solidaire.

Les services recensés sur le bassin Arrageois seront déclinés ci-après en se basant sur ces différentes catégories. Dans le cadre de ce parcours mobilité, les publics peuvent également être orientés et/ou accompagnés vers des dispositifs de droit commun.

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

C. L'offre de mobilité solidaire sur le bassin HCT

Sur le bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache, un **recensement de l'offre de mobilité solidaire** a été réalisé à partir d'un premier travail effectué par la Région, puis complété par une analyse documentaire et des temps d'échange collectifs (mini-ateliers, entretiens bilatéraux et demi-journée atelier). Cette offre recensée est classée selon les 7 « familles » de dispositifs solidaires décrits auparavant.

A ce jour, ce recensement n'est pas exhaustif. Le PAMS aura pour enjeu d'identifier de façon complète les différents dispositifs existants, avec une mise à jour régulière.

Cette offre a été représentée de façon schématique, ci-après. Cette représentation vise à rendre compte de la présence des différentes « familles » de dispositifs de mobilité solidaire sur les EPCI du bassin. Les services d'achat et de réparation ont été regroupés dans une même « famille » de dispositif puisqu'ils permettent tous les deux l'accès pérenne à un mode de locomotion.

Cette représentation est complétée par un tableau recensant les publics vulnérables ciblés par les différents dispositifs sur chaque EPCI.

Ces deux documents permettent d'identifier les points saillants et les manques sur le bassin de mobilité en matière d'offre solidaire.

Une analyse par familles de services permet d'affiner cette vision d'ensemble. Sa première sous-partie est dédiée aux plateformes de mobilité qui jouent un rôle central dans le parcours de mobilité et dans l'articulation de l'offre de mobilité solidaire sur un territoire.

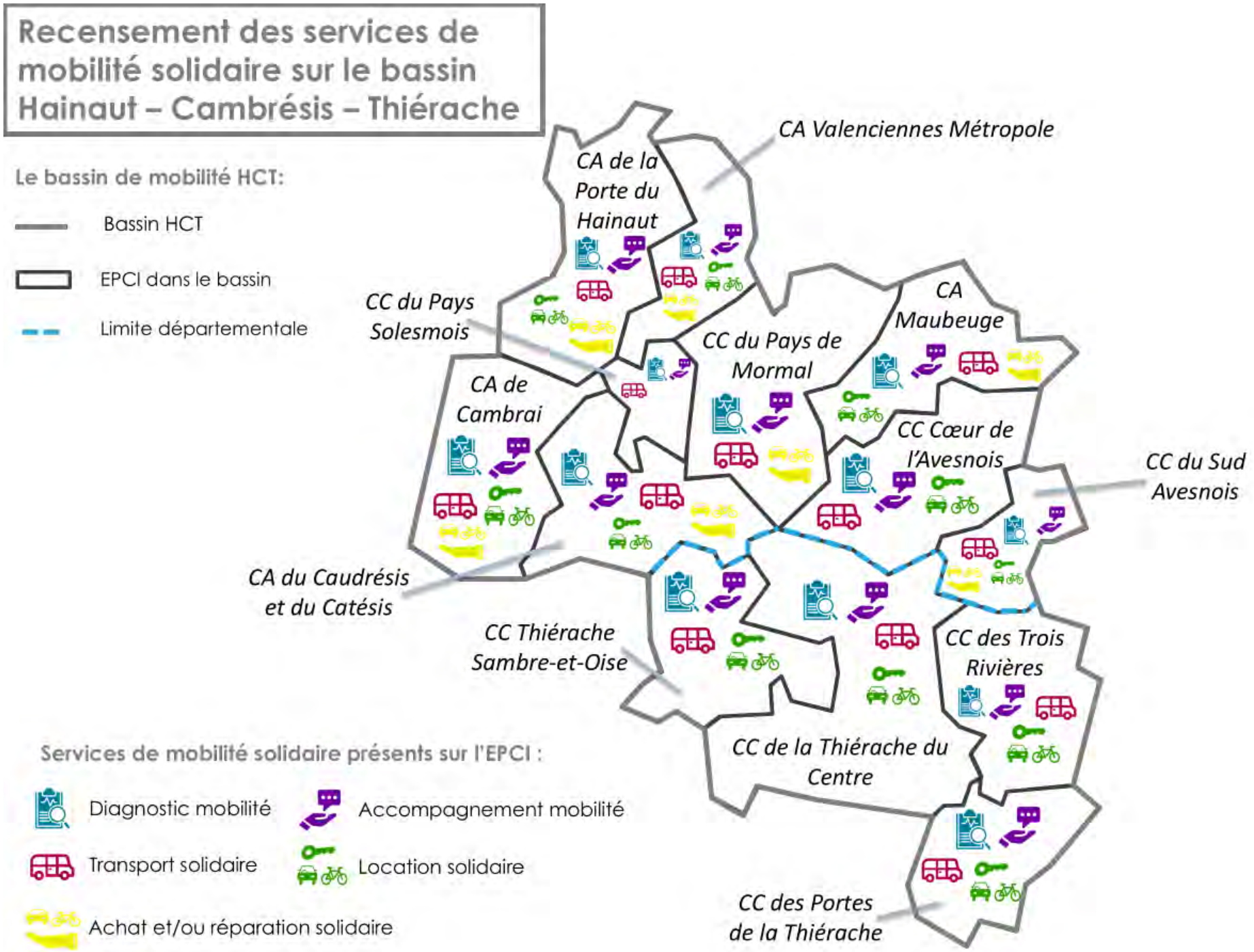
ZOOM : Les plateformes de mobilité, un outil au service de la mobilité solidaire

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

- L'accompagnement vers une mobilité plus autonome des personnes en situation de fragilité : diagnostic, formation, suivi ;
- La **mise en réseau d'opérateurs porteurs de solutions de mobilité** et la valorisation de leurs offres : transporteurs publics, acteurs privés et associatifs ;
- La mise à disposition de solutions complémentaires lorsque des besoins non couverts sont recensés : accès à des territoires non desservis, déplacements à horaires décalés.

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

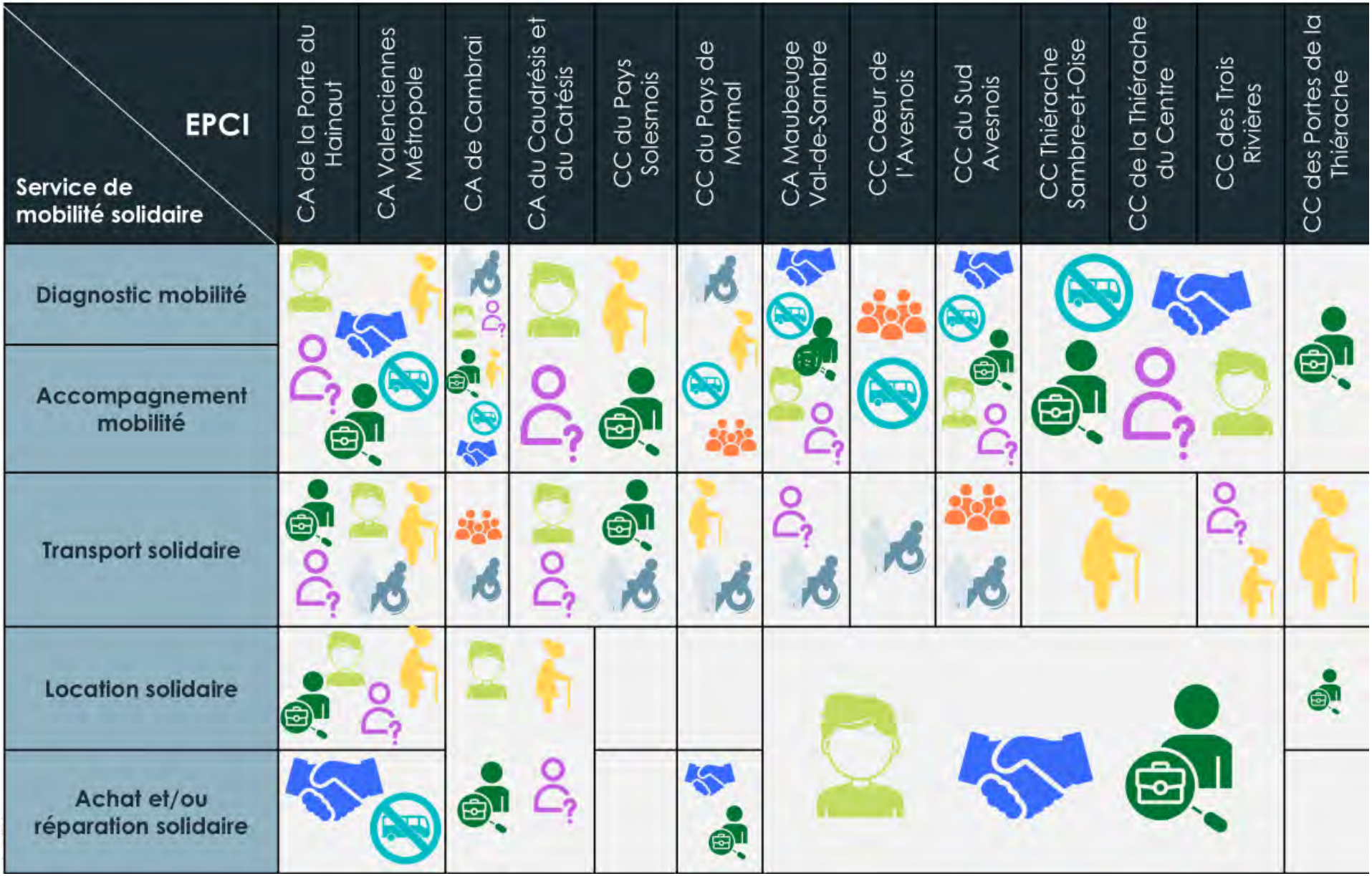
Recensement des services de mobilité solidaire sur le bassin Hainaut – Cambrésis – Thiérache



Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

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

- Habitants de territoires peu desservis (ruraux, QPV, périurbains)
- Personnes n'ayant pas les moyens matériels de se déplacer
- Personnes en situation de handicap
- Travailleurs précaires et demandeurs d'emploi
- Jeunes
- seniors
- Bénéficiaires des minima-sociaux
- Tout public



Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

a. Une bonne couverture du territoire par des plateformes de mobilité

Au total, 4 différentes plateformes de mobilité solidaire sont présentes sur le bassin HCT, couvrant géographiquement près de la moitié de son territoire et la majorité de sa population.

L'organisme le plus important est **l'association Wimoov, qui opère deux plateformes ouvertes** aux bénéficiaires de quatre intercommunalités : Wimoov Valenciennes pour la métropole valenciennoise et la CA de la Porte du Hainaut ; et Wimoov Caudry pour la CA du Caudrésis-Catésis et la CC du Pays Solesmois. L'association est compétente à la fois dans **l'accompagnement en amont** (diagnostic, conseils, ateliers…) mais propose aussi des solutions concrètes de mobilité, telles que de la location à tarif social de véhicules ou de vélo. Elle s'adresse principalement aux jeunes en insertion, publics en recherche d'emploi et aux séniors, mais de manière plus générale, à toute personne rencontrant des difficultés à se déplacer, de manière temporaire ou structurelle.

Sur partie Nord-Ouest du bassin, un autre organisme, **l'association Phare**, est également un acteur majeur et s'apparente à une plateforme de mobilité. Bien que la structure ait pour objectif de coordonner sur le Valenciennois et le Cambrésis les « acteurs de l'économie sociale et solidaire » de manière générale, il se trouve que certains d'entre eux sont des structures en lien avec la mobilité solidaire, comme l'association La Clef du Permis, auto-école sociale présente sur le Valenciennois. Par ailleurs, Phare, via son dispositif SoliMob, dispose nouvellement de locaux au sein de la nouvelle Maison de la Mobilité de la CA du Cambrais accolée à la gare SNCF et inaugurée le 15 octobre 2024. Elle a pour objectif d'y gérer un service de location de vélos, palliant visiblement un réel manque sur ce territoire.

Enfin, dans l'Est du bassin, sur la CC du Sud Avesnois, un territoire plus rural, s'est développée à partir de 2018 la plateforme Avesnois Mobilité, avec, à l'instar de Wimoov, un bouquet d'offres liées à la mobilité solidaire allant du conseil et de l'accompagnement des bénéficiaires jusqu'à l'organisation concrète de services de déplacement.

ZOOM : La plateforme Avesnois Mobilité

Avesnois Mobilité est une plateforme de mobilité accessible aux habitants de la Communauté de Communes du Sud Avesnois, soit 12 communes, la principale étant Fourmies (11 450 habitants). Elle propose plusieurs solutions de mobilité pour faciliter les déplacements des habitants du territoire :

- "Avesnois à la Demande" : un service de transport à la demande (TAD) fonctionnant du lundi au vendredi de 5h à 21h, permettant de se déplacer d'un arrêt de car à un autre dans la communauté de communes. Le trajet est tarifé à hauteur de 1€. 2 véhicules hybrides assurent les missions. En 2024, ils ont parcouru 168 000 kilomètres pour un total de 20 000 réservations, en hausse de 11% par rapport à 2023.
- Covoiturage : une communauté de covoiturage spécialement dédiée aux habitants du Sud Avesnois sur le site de la plateforme régionale PassPass Covoiturage
- Maison de la Mobilité : située à Fourmies, elle offre des informations sur les solutions de mobilité, de la location de vélos électriques (12 VAE) courte durée, et l'accès à des tablettes pour effectuer des recherches.

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

b. *Le diagnostic mobilité : une offre variée dont la couverture des publics reste à nuancer*

La totalité du bassin est couverte par une offre de diagnostic mobilité. Cette couverture territoriale complète s'explique par la présence des plateformes locales de mobilité et opérateurs structurants citées précédemment qui assurent cette offre.

L'éligibilité à un diagnostic mobilité sur le bassin HCT reste relativement importante sur une majorité des EPCI du territoire. Les travailleurs précaires et demandeurs **d'emplois, les** jeunes ainsi que les bénéficiaires des minimas sociaux sont les plus représentés, ayant la possibilité d'accéder à une offre de diagnostic sur la quasi-intégralité du territoire.

Les seniors et les personnes en situation de handicap sont les publics les moins éligibles à un diagnostic, puisqu'ils n'y auraient accès que sur les EPCI essentiellement situés sur le Nord-ouest du bassin (EPCI situés dans le département du Nord).

En complément, rappelons que dans le cadre d'un conventionnement entre France Travail et la Région Hauts-de-France, France Travail propose une prestation « bilan accompagnement mobilité individuelle » (dite « MBI ») comprenant un diagnostic et un accompagnement des **demandeurs d'emploi exclusivement.**

c. *L'accompagnement mobilité : une couverture intéressant malgré quelques manques dans les publics cibles*

La totalité du bassin est couvert par une offre d'**accompagnement mobilité** plus dense que pour le diagnostic, comprenant parfois plusieurs services sur un EPCI. Néanmoins, cette couverture est à nuancer, notamment, au regard de l'accessibilité géographique des offres, des publics ciblés et des capacités d'accueil des structures.

1. *De multiples sortes d'accompagnement mobilité*

Les **acteurs proposant de l'accompagnement restent, en grande partie, les mêmes que pour le diagnostic** traduisant une **certaine continuité dans l'offre de services**. Seuls les associations la Clef du Permis, et l'association ACTION proposent de l'accompagnement mobilité sans proposer un diagnostic mobilité.

A noter néanmoins que derrière le titre « accompagnement mobilité » peuvent se cacher des prestations de différentes natures. Si l'ensemble du territoire est couvert par ce genre de services, cela ne signifie pas forcément que les différents besoins en accompagnement sont couverts partout.

A titre d'exemple, plusieurs services d'accompagnement existent sur le territoire de la CC de la Thiérache du Centre : la mission Locale de Thiérache assure l'accompagnement mobilité des jeunes en faveur d'un maintien ou du retour à l'emploi au travers de formations

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

(coaching, auto-école solidaire) tandis que l'association Trajectoire (basée à Maubeuge) intervient et propose des formations au permis au conduire, à destination d'un public plus élargi que celui pris en charge par la Mission Locale Thiérache.

A noter que **la Région propose des ateliers d'accom**pagnement à la mobilité pour faire connaître l'offre de mobilité régionale et informer sur les solutions de mobilité sur un secteur donné. Cet accompagnement est à destination des demandeurs d'emploi, des bénéficiaires des minimas sociaux, des personnes à mobilité réduite et des séniors.

D'autres ateliers pédagogiques d'accompagnement sont proposés par des structures locales (La Clef du Permis, Maison de la Mobilité à Cambrai, etc.), aux thématiques variées parmi lesquels peuvent être cités :

- Le conseil / achat de voiture,
- La remise en route d'un vélo à assistance électrique et scooter,
- Des ateliers de gestion du stress,
- La mise en pratique (itinéraires, prendre le bus, etc.),
- Le code de la route et l'obtention du permis de conduire,
- L'accompagnement à la sensibilisation et à la formation pour lever les freins numériques,
- Etc.

ZOOM : Auto-école solidaire
la clef du permis

L'association "La clef du permis" est une auto-école solidaire située près de Valenciennes dans le département du Nord (59). Elle propose des formations au permis de conduire à très bas coûts pour les personnes en difficulté, comme les titulaires du RSA, les jeunes sans qualification, les demandeurs d'emploi, les personnes en réinsertion sociale ou en situation de handicap.

L'association a pour objectif principal l'insertion ou la réinsertion professionnelle grâce à la mobilité. En plus des leçons de conduite, elle offre divers cours complémentaires tels que l'alphabétisation, le français, les mathématiques, l'amélioration de la motricité et la gestion du stress.

60 personnes sont accompagnées annuellement, dont 20 bénéficiaires du RSA et 40 orientés par les PLIE (Plans Locaux pour l'Insertion et l'Emploi) de Valenciennes Métropole et de la Porte du Hainaut.

La formation au permis de conduire comprend : 35h de formation théorique, 40 heures de conduite, 2 passages pour l'examen du code et 2 passages pour l'examen pratique.

Depuis le printemps 2022, l'association propose un service de transport pour les personnes de 65 ans et plus, utilisant les voitures d'auto-école pendant les leçons de conduite. Environ 250 trajets ont été réalisés en mars 2023 et 50 personnes utilisent le service régulièrement.

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

2. *Une couverture incomplète pour certains publics*

Au même titre que pour l'éligibilité au diagnostic mobilité, les offres d'accompagnement sur le bassin se concentrent davantage vers les travailleurs précaires, les demandeurs **d'emplois**, les jeunes et les bénéficiaires des minimas sociaux. Cela peut s'expliquer, en partie, par la présence de financements départementaux orientés principalement vers les publics prioritaires des Départements comme les bénéficiaires du RSA.

A l'inverse, les autres publics du PAMS sont moins ciblés par les offres d'accompagnement, en particulier **les personnes en situation de handicap, les habitants des territoires peu desservis (ruraux, périurbains) ne répondant pas aux critères socioprofessionnels** ciblés précédemment **et les séniors**.

A titre d'exemple, les offres d'accompagnement destinés aux personnes en situation de handicap concernent uniquement la CA de Cambrai, la CC du Pays de Mormal et la CC Cœur de l'Avesnois.

3. *Une offre dépendante des capacités d'accueil des structures*

Enfin, la couverture territoriale du bassin de mobilité en services d'accompagnement est également à nuancer au regard de la **capacité d'accueil et de suivi des structures** qui opèrent sur le territoire et du nombre de personnes vulnérables nécessitant un accompagnement.

Cette capacité d'accompagnement est à mettre au regard du besoin d'accompagnement sur le bassin qui se chiffrerait davantage par milliers comme décrit précédemment dans l'analyse quantitative des publics. **Les besoins d'accompagnement** seraient largement plus élevés que les capacités actuelles bien que les bénéficiaires ne soient pas tous concernés par des problématiques de mobilité.

Il est nécessaire d'opérer une distinction entre les publics très vulnérables, qui ont besoin d'un accompagnement personnalisé à petite échelle, et le spectre plus large des publics concernés par la mobilité solidaire, pour qui une approche de renforcement massifié de l'information, à l'articulation des COM et des PAMS, peut être pertinente.

d. *Une offre de transport solidaire hétérogène sur le bassin*

A nouveau, l'ensemble des EPCI du bassin sont couverts par, à minima, une offre de transport solidaire, **mais cette vision d'ensemble cache des disparités** en fonction des services proposés, des distances couvertes, des publics pouvant en être bénéficiaires, des moyens financiers et humains ou encore des capacités d'accueil.

Ici, les transports solidaires sont définis comme une brique du parcours mobilité qui adopte **une vision centrée sur l'utilisateur**. Cette catégorie regroupe ainsi un spectre large de **transports permettant d'offrir une solution de déplacement aux personnes qui en manquent.**

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

Ces solutions peuvent concerner un public spécifique. C'est le cas, par exemple, de la navette organisée par Mobi+ sur le territoire de la CA du Cambrai et qui s'adresse aux personnes à mobilité réduite. Mobi+ est un service de transport en porte à porte. Doté de véhicule aménagés de manière spécifique (rampes d'accès, plancher bas…), Mobi+ a pour vocation de combattre l'isolement et de répondre aux demandes de déplacements concernés. Les bénéficiaires y ont accès au prix de 1€ le trajet sur le territoire de la CA de Cambrai.

L'offre de transport solidaire peut également être ouverte à un large public, comme le transport à la demande (TAD) « Avesnois à la Demande » de la CC du Sud Avesnois, opéré dans le cadre de la plateforme Avesnois Mobilité. Etant donné que sa raison d'être est de pallier le manque d'offre de transport collectif régulier dans un territoire rural, il est accessible dans l'absolu à tous, bien que ses usagers soient exemplairement des publics de la mobilité solidaire qui n'ont pas accès à un véhicule. Sur la commune de Hirson (CC des Trois Rivières, dans le département de l'Aisne), le CCAS a mis en place un service de navettes gratuites inter-quartiers, ouvert à tous. Dans l'intérêt des habitants sans moyen de locomotion, il permet de se déplacer plus facilement d'un quartier à un autre, et notamment, vers le centre-ville ou vers les zones commerciales.

Cette offre de transport solidaire est à mettre en parallèle de l'offre de transport de droit commun sur chacun des territoires. En effet, cette offre de droit commun s'adresse à tous et peut-être accessible à certains publics vulnérables, notamment grâce à de l'accompagnement.

1. Couverture des publics : une offre pour pallier les freins physiques à la mobilité

De manière logique, les publics-cibles de la mobilité solidaire à destination desquels des services de transport solidaire sont mis en place sur le bassin sont ceux pour qui la problématique psychomotrice est l'obstacle principale concernant leurs déplacements du quotidien : les séniors n'ayant plus la capacité de conduire, et les personnes en situation de handicap.

Ainsi, si schématiquement toutes les intercommunalités du bassin sont couvertes par une offre de transport solidaire, il s'agit dans les faits de services opérés à l'échelle départementale, à destination des élèves en situation de handicap pour leur transport jusqu'à leur établissement en ce qui concerne le département du Nord ; à destination des séniors isolés dans le cas du département de l'Aisne et ici de la Thiérache, via le dispositif « **Aid'Aisne** ».

Néanmoins, certaines agglomérations, notamment la CA de Cambrai via donc son service Mobi+ (voir plus haut), mais aussi le SIMOUV via un transport à la demande adapté aux personnes en situation de handicap, parfois plus en phase à leurs besoins que le réseau de droit commun bien qu'il puisse être accessible par ailleurs.

Les solutions de type transport solidaire ne sont pas uniquement pertinents pour les publics rencontrant des problématiques physiques, mais peuvent également répondre à des besoins spécifiques autres. Par exemple, le SIMOUV organise un service pour les travailleurs

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

des zones **d'activités** de Valenciennes Métropole et de la CA de la Porte du Hainaut, nommé FlexPro, à partir des gares TER ou des arrêts de tramway les plus proches des lieux d'emplois, comme l'usine Toyota de Onnaing. Cette possibilité représente une alternative pertinente à la voiture au sein de zones mal desservies par les réseaux classiques.

Enfin, au sein des intercommunalités où elle est implantée, Wimoov peut aussi ponctuellement proposer des trajets à ses bénéficiaires pour des besoins précis lorsqu'ils n'ont pas d'autres moyens pour se déplacer.

Ces dispositifs de transport solidaire constituent une base intéressante à partir de laquelle des offres plus larges, en termes de territoires, le Valenciennois et le Cambrésis étant plus pourvus actuellement que la Sambre-Avesnois-Thiérache ; et de publics touchés, pourraient voir le jour dans le cadre du PAMS Hainaut-Cambrésis-Thiérache.

2. *Un enjeu de lisibilité et de visibilité*

Même lorsqu'une offre de transport solidaire est présente sur un territoire donné, celle-ci est souvent difficile à identifier pour les publics qu'elle concerne, avec des intervenants pouvant varier ou encore une information parfois peu claire ou peu valorisée, et donc mal reçue par les principaux intéressés, entre autres.

> *« Entre la multiplication de l'offre et la multiplication des outils d'informations, il n'est pas surprenant qu'un bénéficiaire voulant se renseigner s'y perde. »*
>
> *« Chaque opérateur veut son outil de communication propre. Sans guichet unique, c'est normal que les AOM aient pris les devants. Il y a un enjeu à renforcer ces outils locaux tout en proposant une vision globale qui améliore la lisibilité pour les bénéficiaires. »*
>
> Propos recueillis auprès d'un représentant d'une plateforme de mobilité locale et d'un représentant du Département du Nord

De manière plus générale, c'est surtout un manque de visibilité qui empêche de nombreux publics dans leur accès à l'offre présente sur le bassin, avec des informations peu accessibles en ligne, de manière partielle ou inexistante, ce qui implique que la connaissance du service passe par un intermédiaire qui en informe la personne vulnérable. Ce constat pointe à nouveau le besoin d'accompagnement dans le parcours mobilité.

3. *Des freins dans l'accès à l'offre*

L'enjeu de lisibilité de l'offre de transport solidaire se traduit également dans son accessibilité, qui apparait parfois comme un « parcours du combattant ».

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

Plusieurs points de vigilance apparaissent ainsi dans l'offre de transport solidaire qui peuvent limiter son recours par les publics vulnérables. Certains de ces points de vigilance existent également dans l'offre de transport de droit commun.

Ces freins sont les suivants :

- L'amplitude et horaires des services qui impactent les possibilités de déplacement des personnes.

- Les capacités de prise en charge peuvent également limiter l'accès au service. Bien souvent, les véhicules utilisés pour les transports solidaires sont des véhicules de petits gabarits ce qui limitent les possibilités de prise en charge. Ainsi, certains services limitent le nombre de trajets effectués. L'offre répond ainsi à une demande plus ponctuelle de déplacement.

- Les frontières des services peuvent également avoir un impact sur la réponse à des besoins allant au-delà, notamment en ce qui concerne la frontière normande.

- Les services nécessitent souvent des démarches administratives qui peuvent s'avérer plus ou moins longue et complexe pour le bénéficiaire. Une réservation préalable est ainsi un prérequis pour un nombre important de transports solidaires. Le délai de prévenance est généralement fixé à la veille du déplacement. Certains services demandent en plus de cette réservation une inscription préalable au service. C'est le cas, notamment, des services ciblant spécifiquement des publics.

- La problématique du premier et du dernier kilomètre lorsque le service s'organise autour de points de prise en charge. Dans certains cas, des dérogations existent pour une prise en charge en porte à porte mais lorsqu'elle n'existe pas l'accès au service dépend donc de la capacité de la personne à effectuer ces premiers/derniers kilomètres par un autre moyen.

- Certains freins peuvent également persister lorsque le transport solidaire prend la forme de covoiturage comme la peur de prendre la route avec des inconnus ou la crainte que le chauffeur face défaut au dernier moment et que le trajet ne soit pas assuré.

- La persistance de freins psychologiques à l'utilisation de certains modes de transport et qui ne pourront être levés que par un accompagnement spécifique et un travail dédié avec les structures d'accompagnement social et socio-professionnel.

Les parcours mobilité étudiés lors de la demi-journée atelier ont également révélé l'importance du recours à des transports informels. En effet, le recours à l'entourage (famille, amis, voisins, etc.) est souvent cité pour des besoins de déplacement ponctuels. Ce transport informel existe aussi au-delà des sphères personnelles.

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

ZOOM : la mobilité « inversée »

La mobilité « inversée » consiste à **rapprocher les biens et services des publics** en le « faisant venir » jusqu'au domicile ou à proximité, dans une démarche dite « d'aller vers ».

C'est le cas, par exemple, des bus France Services qui sillonnent le Département du Nord pour orienter et accompagner les habitants dans leurs démarches administratives du quotidien, une démarche bientôt déployée à l'échelle régionale à laquelle réfléchit le département de l'Aisne.

Cette offre itinérante complète les différents dispositifs de mobilité solidaire existants et permet de lever certains freins en inversant la logique du déplacement. **De tels dispositifs pourraient s'avérer pertinents et auraient parfaitement leur place dans l'univers de la mobilité solidaire au sein du bassin HCT, avec l'occasion de s'inspirer des expériences et de l'existant, notamment sur le département du Nord,** dans des territoires à la fois géographiquement proches et relativement similaires typologiquement et sociologiquement parlant.

ZOOM : Les relais autonomie

Les relais autonomie dans le département du Nord sont des **points d'accueil de proximité** qui offrent des services **aux personnes âgées de 60 ans et plus**, **aux personnes en situation de handicap et à leurs aidants.** Ils proposent :

- Un accueil physique de qualité et de proximité ;
- Une information individualisée et adaptée ;
- Des explications pour bien remplir les dossiers (comme l'APA ou les dossiers MDPH) ;
- Une orientation vers des services appropriés.

Ces relais font partie d'un dispositif complet mis en place par le Département du Nord pour **accompagner les personnes en perte d'autonomie et faciliter leur recherche d'information et leur prise en charge**. Ils constituent un réseau d'accueil physique local, offrant un soutien précieux aux personnes ayant besoin d'assistance pour maintenir leur autonomie.

e. Location, achat et réparation : une offre existante mais à développer

Pour ce qui a trait aux offres de location, achat et réparation de véhicules solidaires, ces dernières sont à la fois pratiquement présentes partout sur le territoire du Hainaut-Cambrésis-Thiérache, portées par des structures solides, mais restent limitées en termes de capacité et de couverture.

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

Ces services comprennent aussi bien la location, achat et réparation de voitures que d'autres modes de déplacement comme les vélos et vélos à assistance électrique, les voitures sans permis ou encore les deux-roues motorisés.

Lors des mini-ateliers, des acteurs locaux ont témoigné de la difficulté à construire des offres de location, achat ou réparation solidaire en grande partie du fait des équilibres économiques fragiles des modèles de garage solidaire **ou de critères d'éligibilité trop** restreints pour répondre à la demande.

1. L'offre de location

De manière générale, l'offre de location solidaire sur le bassin HCT concerne surtout les publics qui ont la capacité **de conduire mais n'ont pas accès, pour des raisons économiques** principalement, à un véhicule, de manière temporaire. Ce sont surtout les jeunes ayant **moins de 26 ans en situation d'insertion, les travailleurs précaires et les demandeurs d'emplois, et les personnes bénéficiaires des minimas sociaux.** Ce sont exemplairement les publics qui sont visés par le garage solidaire Sambre-Avesnois-Thiérache, qui leur met à disposition sur prescription des vélos, vélos électriques et voitures. Présent à Jeumont, Leval, Fourmies et La Capelle, il a l'avantage de proposer une offre à un large volume d'habitants, à savoir ceux de la Thiérache (3 intercommunalités), de l'Avesnois (2 intercommunalités) et de la Sambre ; mais il est aussi par définition éloigné de certains publics et limité en termes de capacité.

D'autres organismes proposent aussi de la location solidaire, notamment les plateformes de mobilité (cf. V. C. a)). C'est le cas de Wimoov, dont c'est l'un des cœurs d'activité, dans le Valenciennois, sur la CA de la Porte du Hainaut, dans le Caudrésis-Catésis et le Pays Solesmois. Il en va de même pour la plateforme « Avesnois Mobilité » pour les résidents du territoire de la CC du Sud Avesnois. A Cambrai, l'association Phare compte réaliser aussi de la location solidaire de vélos à la Maison de la Mobilité du Cambrésis. De manière plus générale, ces offres sont accessibles à toute personne n'ayant pas les moyens de se déplacer, bien qu'elles demandent une prescription ou un justificatif de situation.

> *« Sur la précarité automobile, si on avait des parcs de véhicules partagés, accessibles aux personnes en difficulté financière avec une mini-cotisation, ça les aiderait à bouger. »*
>
> Une représentante d'une fondation d'insertion

Enfin, la CC des Portes de la Thiérache bénéficie elle, pour les demandeurs d'emploi et travailleurs en intérim qui y résident, d'offres de location solidaire de la Maison Emploi Formation du Grand Laonnois située à Laon, sur le bassin Sud de l'Aisne.

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

2. *Les offres d'achat et de réparation*

En ce qui concerne les offres d'achat et de réparation solidaires, celles-ci vont, dans l'immense majorité, être portées par des structures de type « garages solidaires », avec des tarifs sociaux appliqués à destination de certains publics en fonction de leur situation socio-professionnelle ou de leurs revenus par exemple. Or, celles-ci se font rares, et souvent, leur capacité est bien en-deçà des besoins.

> *« Les capacités des garages solidaires ne permettent pas d'absorber le flux, ils n'en ont pas la capacité. »*
>
> Propos recueillis auprès d'un représentant du Département du Nord

Le garage solidaire Sambre-Avesnois-Thiérache, déjà évoqué plus tôt, est le principal sur le bassin HCT.

ZOOM : Le garage solidaire G2SA Sambre Avesnois Thiérache

Présent à Jeumont, Leval, Fourmies et La Capelle le garage solidaire Sambre Avesnois est une initiative sociale visant à faciliter la mobilité des jeunes en recherche d'emploi, des demandeurs d'emplois, des salariés des SIAE, des bénéficiaires des minimas sociaux. Il propose plusieurs services à des tarifs accessibles :

- Entretien et réparation de véhicules à coût réduit
- Location de véhicules 2 et 4 roues (voitures, scooters, vélos électriques)
- Vente de véhicules d'occasion révisés et garantis
- Formation aux bases de la mécanique automobile

A noter qu'une cotisation annuelle de 10 € est requise et que les bénéficiaires doivent être orientés par un prescripteur (France Travail, CCAS, CAP emploi) via une fiche de liaison.

Les tarifs sont adaptés aux personnes en situation de précarité, avec un diagnostic à 10 € et une main d'œuvre facturée à 20 euros de l'heure et des pièces vendues à prix coûtant. Le garage vise à permettre aux bénéficiaires de retrouver un véhicule fiable, facilitant ainsi l'accès à l'emploi, à la formation, aux soins et améliorant leur quotidien.

Le garage comptait plus de 5 000 bénéficiaires en 2021.

> *« Il faut opérer une distinction entre les garages solidaires et les garages qui proposent des tarifs solidaires tel que Norauto par exemple, dont les approches sont différentes »*
>
> Propos recueillis auprès d'un représentant d'EPCI

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

Au-delà de cet acteur, d'autres structures peuvent porter des offres solidaires, sans être à proprement parlé des garages solidaires. C'est notamment le cas des garages Norauto, via le programme « Mana Ara », qui propose de la réparation de véhicules à coûts moindres sur condition de ressources. Sur le bassin HCT, il en existe surtout sur la partie Nord-Ouest, dans la périphérie de Valenciennes, à Cambrai, Caudry, et au Quesnoy (CC du Pays de Mormal).

Dans le cadre de la plateforme Avesnois Mobilité, le garage Synergie de Fourmies propose aussi une offre similaire aux habitants de la CC du Sud Avesnois, tandis que à Valenciennes, celle-ci se destine aux personnes en situation de précarité et bénéficiaires des minimas sociaux via le garage Poinfor.

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

La Région et les Départements proposent de nombreux dispositifs d'aide individuelle accessibles sur le bassin Arrageois : 11 de la part de la Région Hauts-de-France, 11 de la part du Département du Nord (soit 22 en tout pour ses habitants) et 5 de la part du Département de l'Aisne (soit 16 en tout pour les habitants de la Thiérache).

Ces aides individuelles sont à destination de publics très variés : scolaires (maternelle au lycée), étudiants, apprentis, jeunes actifs, stagiaires de la Formation Professionnelle, demandeurs d'emploi, bénéficiaires minima sociaux, personnes à mobilité réduite et/ou en situation de handicap, seniors, mais aussi covoitureurs, intérimaires, volontaires civils de cohésion sociale et de solidarité, salariés peu aisés, habitants des quartiers prioritaires de la politique de la ville…

Le motif de ces aides est également diversifié : aide au transport pour l'usage de la voiture ou des transports en commun interurbains, aide au permis de conduire, aide à l'autonomie, etc. Ces dispositifs sont complétés par les aides de l'Etat, de France Travail ou de certaines collectivités locales, le plus souvent pour l'accès au permis ou l'accès à un véhicule, mais aussi (sans distinction de revenu) pour l'achat d'un vélo à assistance électrique. Ces dispositifs sont complétés par les aides de l'Etat, de France Travail ou de certaines collectivités locales, le plus souvent pour l'accès au permis ou l'accès à un véhicule, mais aussi (sans distinction de revenu) pour l'achat d'un vélo à assistance électrique.

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

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

ATOUTS

Couverture du bassin par des plateformes de mobilité

Couverture de la quasi-entièreté des EPCI par des offres de mobilité solidaire, toutes familles confondues

Des aides financières nombreuses

Un foisonnement de structures liées à la mobilité solidaire au sein du territoire

FAIBLESSES

Une offre en infrastructure de transport inégalement répartie faisant apparaître quelques zones blanches notamment dans l'Avesnois-Thiérache

Une offre de transport solidaire plus faible que sur certains autres bassins, en particulier au sein de la CA de Maubeuge et dans l'Aisne

OPPORTUNITES

Coordination des plateformes de mobilité un dispositif départemental

Des organismes implantés sur le long terme

Développement des offres à partir de l'existant

RISQUES

Capacité d'accueil et/ou de prise en charge inférieure aux besoins

Lisibilité et accessibilité de l'offre de mobilité solidaire

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

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

VI. Les outils d'information et de coordination

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

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

- Mes aides France Travail - https://mes-aides.france-travail.fr/ - échelle nationale
- La plateforme de l'inclusion DORA - https://dora.inclusion.beta.gouv.fr/ - échelle nationale
- La plateforme Pass Pass - https://www.passpass.fr/ - échelle régionale

Mes aides France Travail propose un moteur de recherche géolocalisé qui permet d'identifier des dispositifs disponibles en relative proximité du lieu indiqué, sur 5 thématiques:

- Les aides au permis de conduire
- Les garages solidaires
- Les aides pour acheter un vélo électrique
- Les réductions pour les transports en commun
- Les aides pour acheter ou louer (longue durée) une voiture

La plateforme DORA dispose dans son moteur de recherche d'une entrée « mobilité » également avec géolocalisation.

Le moteur prévoit, sous réserve de disposer de l'information correspondante dans la base de données qui le nourrit, les catégories suivantes :

1. Acheter un véhicule motorisé
2. Acheter un vélo
3. Aides à la reprise d'emploi ou à la formation
4. Apprendre à utiliser un deux roues
5. Comprendre et utiliser les transports en commun
6. Entretenir ou réparer son véhicule
7. Être accompagné(e) dans son parcours mobilité
8. Financer mon projet mobilité
9. Louer un véhicule (voiture, vélo, scooter…)
10. Préparer son permis de conduire, se réentraîner à la conduite

Le portail Pass Pass a vocation à rassembler l'ensemble des offres de transport à l'échelle régionale, toutes AOM confondues, afin de valoriser l'existant et de faciliter la recherche et la réalisation d'un itinéraire en transports collectifs, voiture, covoiturage, autopartage, vélo, marche. Le site est en cours de refonte.

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

A **l'échelle de chaque ECPI, certains ont développés leurs propres outils de communication.** C'est le cas de la CC Sud Avesnois, qui a développé une application multi-services « Avesnois mobilités » qui permet de centraliser une multitude de services et de solutions pratiques pour aider à se déplacer dans le sud-Avesnois et au-delà des frontières administratives de la CC. En plus d'accéder directement au service de transport à la demande du sud-Avesnois, elle permet de connaître les horaires et l'emplacement des arrêts des lignes de cars du réseau « Arc en Ciel », tout en étant connecté à la SNCF.

Le réseau TUC Cambrésis dispose également de son application mobile MyTUC, regroupant plusieurs fonctionnalités pour faciliter les déplacements (information en temps réel sur les travaux, recherche d'itinéraires, informations voyeurs, guide horaires de bus, carte interaction et plans du réseau, etc.).

Ces différents outils présentent plusieurs problématiques :

- Ils ne sont pas interconnectés et fournissent, pour une même recherche, des informations partiellement similaires mais également des résultats différents. On notera par ailleurs que les plateformes de mobilité n'apparaissent pas dans les résultats de recherche.

- Ils sont généralement 100% numériques, ce qui peut limiter l'accès à l'information fournie pour une partie des publics vulnérables. A noter que le déploiement d'applications numériques par les AOM va généralement de pair avec une communication papier et/ou affiche en station de bus et est relayée auprès des lieux de vies (Maison de la mobilité, mairies, etc.).

> *« MyTUC sur le réseau de Cambrai commence à être adopté mais ce n'est pas permis à tout le monde d'utiliser une application mobile : une formation a été réalisée pour former les jeunes à son utilisation : quelle ligne, quelle navette… on montre l'économie de carburant, ça a bien marché ! »*
>
> Propos recueillis auprès d'un représentant d'un EPCI

> *« Il faut avoir en tête que les séniors n'ont pas toujours la capacité à utiliser une tablette ou un générateur d'itinéraire ».*
>
> Propos recueillis auprès d'un représentant d'un département

- Ils sont encore peu, voire très peu connues.

- Elles sont indispensables, notamment pour les AOM locales, pour faire connaitre leur offre et accompagner le parcours mobilité.

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

B. L'enjeux des lieux d'accompagnement

Les lieux d'accompagnement fournissent un ancrage local et un accès en proximité aux publics vulnérables pour les aider dans leur accès à l'information et le cas échéant à un parcours mobilité.

Plusieurs types de lieux sont identifiés :

- Les plateformes de mobilité, dont c'est le cœur de métier et qui peuvent offrir un service allant au-delà de la seule information ;
- Les espaces France Services sur la partie Nord, qu'ils soient fixes ou itinérants, et qui expérimentent un accueil de 1er niveau sur la mobilité pour les usagers de l'équipement ;
- Les mairies et les CCAS, parfois évoqués comme lieux relais de l'information ;
- Les gares, qui, au-delà de la bonne diffusion de l'information voyageur concernant le réseau ferré, peuvent à la fois être relai de l'information et fournir des espaces pour des activités.

Dans le dernier cas, Gares & Connexion s'appuie sur deux dispositifs différents : le relai de l'information (valorisation d'une offre de transport urbain par exemple, mais aussi potentiellement d'un dispositif porté par une association locale) nécessite une contractualisation avec Media Transports : la location et l'exploitation d'espaces en gare peut être envisagé via le programme « Place de la gare » https://placedelagare.sncf/

Une partie de ces acteurs commencent à fonctionner selon une logique de réseau :

- Les plateformes membres du dispositif se rencontrent tous les deux mois pour mettre leurs travaux en commun et tendre vers une harmonisation des approches, par exemple pour proposer un diagnostic commun à la première rencontre avec un bénéficiaire.
- Hauts-de-France Mobilités a mis en œuvre sur le Département du Nord des formations pour les agents des maisons France Services pour mieux faire connaître l'offre existante et les outils Pass Pass – portail général et Pass Pass covoiturage.
- Enfin, dans le cadre du protocole de préfiguration de France Travail, la Région Hauts-de-France doit s'engager à « mettre à disposition des demandeurs d'emploi une offre de services simplifiée et mobilisable sur l'aide à la mobilité géographique et la levée des freins ».

A l'échelle plus locale, des lieux communautaires voient le jour et permettent de centraliser des informations en matière de mobilité solidaire. C'est le cas de la Maison de la Mobilité à Cambrai qui est perçu comme un pôle intéressant où l'on y retrouve notamment le service mobilité de l'EPCI, une permanence France Travail et le siège de l'association PHARE.

La maison de la mobilité de Fourmies est un lieu dédié à la mobilité et permet de trouver les solutions de mobilités sur le secteur sud avesnois, louer les vélos électriques, et de faire des recherches sur les services proposés par Avesnois Mobilités.

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

Pour valoriser le développement et la valorisation de ces lieux d'accompagnement, les participants à l'atelier collaboratif[5] ont proposé plusieurs pistes, parmi lesquelles :

- Maintenir les accueils physiques de proximité,
- Augmenter le volume de lieux de permanence et améliorer leur répartition géographique,
- Faire des Maisons France Services des lieux d'accueil/permanence pour les conseillers mobilité,
- Utiliser les réseaux sociaux des communes (tel que Facebook) qui sont assez suivis par les habitants, mais aussi la radio locale pour mettre en avant les lieux existants,
- Mieux communiquer et les valoriser par les initiatives existantes : les maisons de la Mobilité implantées dans certaines communes, les appels à projets portés par la Région ou les Départements ;
- Multiplier la publicité et proposer des journées « portes ouvertes » à l'échelle des EPCI.

C. Un ensemble de besoins encore insatisfaits

Exprimés au cours des différents temps collaboratifs proposés dans le cadre de l'élaboration du présent diagnostic (mini-ateliers, atelier-diagnostic en présentiel, entretiens bilatéraux), un ensemble de besoins apparaissent. Ils pourront être pris en compte dans le cadre du PAMS.

a. Mieux coordonner les outils

En lien assez direct avec la question des modèles économiques (voir chapitre suivant), la problématique de la coordination reste centrale, et les outils peuvent y contribuer. Résoudre cette limite supposera à la fois une meilleure coordination entre les acteurs et la recherche d'une éventuelle interopérabilité entre les outils numériques. Elle porte également sur les outils cartographiques, qui ne sont pas actuellement uniformisés.

b. Un besoin d'interconnaissance

Les outils numériques d'information ne sont pas à ce jour conçus pour fournir des retours d'expérience concrets sur des dispositifs existants, notamment de mobilité solidaire. En collaboration avec la cellule France Mobilités, ce besoin pourrait être satisfait par le biais du

[5] Organisé à Fourmies le 26 novembre 2024, cet atelier a réuni une trentaine d'acteurs issues de collectivités territoriales, structures associatives, structures de l'insertion et de la solidarité, etc.

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

moteur de recherche https://www.francemobilites.fr/, appuyé sur l'animation d'une communauté territoriale de la mobilité solidaire, à l'échelle du bassin par exemple.

c. Un besoin d'évaluation

Un ensemble d'acteurs du bassin ou de la région pointent soit un manque d'évaluation des dispositifs financés et initiés, soit une difficulté à harmoniser les méthodes et indicateurs d'évaluation. La mesure des impacts sera également au cœur de la réflexion pour le futur PAMS.

d. Améliorer la connaissance des publics

Sur ce point, la constitution d'un observatoire partenarial, partagé et accessible, animé par exemple par l'OR2S[6] ou l'ORT[7], a été suggéré, afin d'assurer une pérennité des données et des politiques publiques. Cet observatoire permettrait d'associer un ensemble d'acteurs clés, dont les AOM, les acteurs de la mobilité solidaire, etc.

e. Vers un guichet unique de l'information et de la formation mobilité ?

Pour mieux informer les acteurs et les publics et faciliter le recours aux aides existantes, de nombreux participants aux travaux collaboratifs ont exprimé le besoin d'un guichet unique. Ce dernier recouvrerait plusieurs rôles :

- Centraliser, décloisonner et mutualiser les informations, via à la fois un outil en ligne et une version papier suivant la méthode FALC – pour de cibles nombreuses : AOM et EPCI, communes et leurs services (CCAS…), opérateurs de mobilité, employeurs, prescripteurs et accompagnateurs sociaux, et bien sûr habitants et bénéficiaires finaux

- Adapter dans ce cadre les outils de communication : lisibilité, accessibilité (par les lieux d'accueil et d'accompagnement et des relais humains également), simplification via le recours à un QR code, etc.

Former les structures / acteurs de proximité aux offres de mobilité existantes.

Les outils numériques d'information ne sont pas à ce jour conçus pour fournir des retours d'expérience concrets sur des dispositifs existants, notamment de mobilité solidaire. En collaboration avec la cellule France Mobilités, ce besoin pourrait être satisfait par le biais du moteur de recherche https://www.francemobilites.fr/, appuyé sur l'animation d'une communauté territoriale de la mobilité solidaire, à l'échelle du bassin par exemple.

[6] *Observatoire Régionale de la Santé et du Social*
[7] *Observatoire Régional du Travail*

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

ZOOM : Hauts-de-France Mobilités, un acteur et des outils au service des territoires et des habitants

Hauts-de-France Mobilités, ex-SMIRT, a été créé par les Autorités organisatrices de la mobilité en Hauts-de-France au service d'une réflexion commune sur l'intermodalité. Les compétences de Hauts-De-France Mobilités (HdFM) sont celles d'un syndicat mixte de type SRU (Solidarité et Renouvellement Urbains) :

- La coordination des services organisés par ses adhérents
- La mise en place d'un système multimodal d'information à l'attention des usagers
- La recherche d'une tarification coordonnée et de titres de transports uniques ou unifiés.

HdFM déploie aujourd'hui plusieurs outils au service des AOM et habitants du territoire régional, dont en particulier le portail Pass Pass, intégrant un calculateur d'itinéraire multimodal et permettant d'obtenir des informations sur les lignes, les horaires, les tarifs, et les services de mobilité en tout point du territoire régional et la plateforme Pass Pass covoiturage qui met en relation conducteurs et passagers dans toute la région, sans commission.

Dans le cadre des PAMS, Pass Pass est un outil à mieux faire connaître en :

- Formant des acteurs relai tels que France Mobilités, les Espaces France services, les nouvelles AOM, au service des usagers pour que ces derniers soient autonomes dans leurs recherches de déplacement
- Fournissant des outils de distribution physique ou numérique de titres et abonnements de transport
- Utilisant l'ensemble des données agrégées pour effectuer des diagnostics objectifs et théoriques sur une offre (planifiée et "urbaine") sur un territoire ; par exemple une démarche est en cours avec le Département du Nord pour identifier les offres de transport à 5 min de marche de l'ensemble des collèges

L'intégration des offres spécifiques de mobilité solidaire dans Pass Pass est techniquement faisable, un premier travail de recensement a été entrepris et sera renforcé par les diagnostics PAMS, avec en perspective une page dédiée pour valoriser les solutions et points d'intérêts sur les bassins de mobilité.
Pass Pass covoiturage a principalement pour objectif de mobiliser employeurs et territoires pour créer des communautés de covoitureurs, en appui sur un important effort d'animation et de communication. A ce jour 68 communautés ont été constituées, dont 52 communautés employeurs. Le dispositif est opéré par Mobicoop.

Un volet covoiturage solidaire est en phase de test, et devrait fonctionner comme un centre d'appel pour la mise en relation entre la personne qui aide et la personne qui a besoin d'aide. Une structure d'accompagnement devra pour ce faire être désignée, potentiellement sur chaque bassin de mobilité (avec un besoin de deux personnes pour animer et gérer le centre d'appels), et aura pour responsabilité d'animer le dispositif et de recruter des covoitureurs solidaires, tout en collaborant avec France Travail, les agences d'intérim, etc.

Enfin, HdFM mène un travail spécifique auprès des nouvelles AOM adhérentes, qui comporte notamment deux volets :

- Appuyer les techniciens dans la réalisation de diagnostics de la mobilité et dans la mise en œuvre des projets découlant de leur plan d'action.
- Déployer un marché mutualisé de transport à la demande (pour les nouvelles AOM adhérentes du Nord, du Pas-de-Calais et de la Somme à ce jour), avec pour objectif de permettre aux administrés de se déplacer au sein de ces territoires et aller jusqu'aux pôles extérieurs comme les gares ou les hôpitaux. Ce marché mutualisé viendra en complément des services de transport solidaire existants, y compris associatifs, avec pour ambition d'accueillir tous les publics, y compris les publics vulnérables, dont les PMR. Le marché est en cours.

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

Les outils d'information et de coordination : synthèse

ATOUTS

L'existence de 3 outils d'information exploitables à l'échelle du bassin de mobilité

Des **lieux d'accompagnement identifiés** (plateformes de mobilité, espaces France Services)

FAIBLESSES

Des plateformes numériques non interconnectées et peu connues

Un manque de coordination

Un manque d'interconnaissance et de retours d'expériences

Un manque d'évaluation sur les outils existants

OPPORTUNITES

Des outils indispensables pour les AOM locales dans la constitution et l'adaptation de leur propre offre de transport et de mobilité

Des **lieux d'accompagnement potentiels** (mairies, CCAS, gares) et un début de mise en réseau (information, formation)

RISQUES

L'inaccessibilité à l'information en ligne du fait de la fracture numérique…

… qui tend à être atténuée avec l'intégration systématique des enjeux d'accès au numérique (par exemple, la révision des SDASSP pour le Département du Nord prend en compte cet enjeu par le biais des dispositifs France numérique Ensemble)

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

VII. Les aides financières et les modèles économiques

A. Des aides financières nombreuses et difficiles à lire

De nombreuses aides financières sont proposées par les institutions publiques, à toutes les échelles : Etat, France Travail, Région, Départements, EPCI et communes.

L'existence de ces aides tient au fait que les publics en difficulté de mobilité sont dans leur grande majorité peu ou non solvables. Cependant leur complexité limite leur efficacité et peut générer un phénomène de non-recours.

A l'initiative de la Région et des deux Départements du bassin de mobilité (et hors services de transport, tarification sociale ou accompagnement non financier), trois principaux **modes d'intervention** co-existent dans ce cadre :

- **L'aide individuelle** financière

Ces aides peuvent par exemple se traduire par un budget de 150 € par an cumulable avec d'autres dispositifs pour les bénéficiaires du RSA (Activ'Emploi – Département du Nord) ou par l'accès à un véhicule pour 1€ par jour pour les demandeurs d'emploi en insertion (En route pour l'emploi – Région). Au total 13 dispositifs différents sont identifiés, à l'initiative de la Région ou des deux Départements. Par ailleurs, les échanges lors des mini-ateliers et de la journée atelier ont mis en avant l'importance de certains dispositifs relavant d'autres structures, au niveau national par exemple. C'est le cas du chèque « Sortit + » de la caisse de retraites AGIRC-ARCO, à destination des séniors, qui rencontre un succès non négligeable et a l'avantage de combiner aide à la mobilité et accompagnement humain.

- **L'appel à projets**

Sur le Département du Nord, l'appel à projets « Mobilité Innovante en Milieu Rural » permet de soutenir la mise en œuvre de projets en lien avec la mobilité dans les territoires ruraux par le prisme du soutien aux personnes âgées, de la mobilité douce, de l'insertion, et mêmes de projets de « démobilité » (épicerie itinérante). Deux autres dispositifs peuvent être cités : l'appel à projet insertion et le dispositif Phosphor'âge destiné à encourager les projets en faveur de l'autonomie des séniors.

- La subvention

Par exemple à l'initiative de la Région pour soutenir les plateformes de mobilité, mais également de la part des départements.

Les cibles de ces aides sont très variées, et parfois des catégories de publics cibles semblent émerger au gré de l'objectif d'un financement : scolaires (maternelle au lycée), étudiants, apprentis, jeunes actifs, stagiaires de la Formation Professionnelle, demandeurs d'emploi, bénéficiaires minima sociaux, personnes à mobilité réduite et/ou en situation de handicap, seniors, mais aussi covoitureurs, intérimaires, volontaires civils de cohésion sociale et de solidarité, salariés peu aisés, habitants des quartiers prioritaires de la politique de la ville…

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

Il en va de même pour **l'objet du financement**, qui peut porter par exemple aussi bien sur un coup de pouce dans le cadre d'un parcours d'insertion, que sur le financement régulier de trajets domicile-travail, la prévention routière ou encore le soutien aux territoires ruraux, etc.

France Travail complète ce tableau avec notamment l'aide au déplacement, par exemple pour se rendre à un entretien d'embauche, et le financement de la prestation « bilan accompagnement mobilité individuelle » (dite « MBI »), réalisée par une plateforme de mobilité ou une plateforme de mobilité locale auprès des demandeurs d'emploi sur une durée individuelle de trois mois.

NB : les plateformes de mobilité peuvent être en tout ou partie intermédiaire dans l'accès aux aides financières individuelles (aide au permis, microcrédit, etc.)

L'ensemble de ces dispositifs sont également complétés par des dispositifs de droit commun tels que les aides à l'achat de vélos ou vélos à assistance électrique, proposées par des collectivités locales de plus en plus nombreuses, ou encore par des tarifications spécifiques des transports publics hors tarification sociale, telles que les tarifications préférentielles pour les salariés.

B. Les opérateurs de mobilité solidaire sur-mobilisés par la recherche permanente de financements

Les opérateurs de mobilité solidaires – plateformes de mobilité, auto-écoles sociales, garages solidaires… – sont des structures de l'économie sociale et solidaire, le plus souvent associatives. Elles ne disposent par définition pas de ressources commerciales pour financer leurs activités dévolues aux publics fragiles. Elles dépendent donc essentiellement de ressources publiques, chaque structure devant construire son budget à partir des possibilités de subventions de l'Etat, France Travail, la Région, les Départements, les collectivités locales et le mécénat d'entreprise.

Les opérateurs **s'inquiètent de cette dépendance à des financements qui limitent leur pérennisation**, parce qu'ils ne peuvent être obtenus que pour accompagner certains publics en particulier, et/ou qu'ils sont le plus souvent conventionnés sur un an. Il en va de même pour financer l'achat de véhicules ou même d'un parc informatique.

Les structures porteuses des plateformes de mobilité doivent ainsi rechercher d'autres financements pour assurer le fonctionnement de leur structure et des services proposés : autres moyens humains, locaux, matériels et équipements, véhicules, etc. La Région contribue à ce besoin avec un financement de soutien aux plateformes de mobilité.

Le souhait unanime des opérateurs est de tendre vers un financement des structures et non pas des actions/projets, ce qui supposerait :

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

- Un décloisonnement des politiques d'aide en interne de certains financeurs
- Une meilleure coordination entre les différents financeurs publics
- La possibilité de déposer un dossier commun auprès d'une conférence des financeurs
- Une reconnaissance de la capacité d'innovation endogène des opérateurs de mobilité, pour éviter une « *course aux appels à projets* »

C. Une problématique au croisement de la question du financement et de la question des outils

La problématique de la complexité des aides financières vient s'ajouter à celle des dispositifs d'offre de mobilité solidaire présentés précédemment, mais aussi à celle des outils de coordination et de simplification de l'information (voir chapitre suivant).

Du côté des AOM ayant contribué à l'élaboration du présent diagnostic, et dont la compétence mobilité solidaire reste encore souvent à préciser d'un point de vue opérationnel, la question de **la contribution aux dispositifs de mobilité solidaire n'est pas** toujours claire. Elle oscille entre un « *besoin de connaissance des dispositifs de financement, et du ciblage par public* » et des plans de financements existants mais qui évoluent en fonction des besoins progressivement identifiés – par exemple avec la montée en puissance du vieillissement de la population.

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

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

Les aides financières et les modèles économiques : synthèse

ATOUTS

Des aides financières nombreuses et déjà significativement dotées, principalement par le biais d'aides financières individuelles ou d'aides aux structures (AAP, subventions…)

Des dispositifs départementaux et régionaux, notamment dans le Nord, qui contribuent à organiser et sécuriser les maisons locales de mobilité membres

FAIBLESSES

Grande disparité des institutions, objets et cibles de financement

Fragilité des opérateurs de mobilité qui dépendent de financements non pérennes, rencontrent une difficulté chronique à financer leurs frais de structures

OPPORTUNITES

Convergence des pistes de réflexions des opérateurs et des acteurs du bassin de mobilité vers :

- Une meilleure coordination amont/aval des financeurs publics
- Un dossier unique de financement pour chaque opérateur
- La possibilité de faire mieux à moyens constants

RISQUES

Entretenir un phénomène de non-recours

Gaspiller une partie des ressources publiques en raison de doublons

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

VIII. L'intégration de l'urgence écologique

Ces dernières années, l'actualité (mouvement des gilets jaunes, hausse du prix du carburant, Zones à Faibles Emissions, etc.) a montré la nécessité de considérer les urgences écologiques et sociales comme les deux facettes d'un même enjeu.

Sur le bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache, cette prise de conscience est présente, mais **reste à affirmer, tant d'un point de vue institutionnel qu'opérationnel, pour que le recours à des alternatives à l'autosolisme réalistes se généralisent**. Pour ce faire, une coordination COM/PAMS et un accompagnement social des réglementations environnementales sont nécessaires.

A. Ecologie et social : une articulation institutionnelle à entériner

Si le lien entre transition et mobilité est un sujet transversal qui revient fréquemment dans les plans et schémas structurants (CPER, PRI PRIT, SDAASP PDC, etc.), il est rarement relié explicitement aux thématiques de mobilité solidaire.

En revanche d'un point de vue plus opérationnel, l'analyse documentaire et les échanges avec les acteurs institutionnels du bassin montrent une prise en compte de la dimension écologique de la mobilité solidaire. Ainsi le cahier des charges Phosphor'age (appel à projet du Département du Nord) prend en compte le développement durable comme une thématique transversale à la mise en œuvre des actions en faveur des personnes âgées.

De même, la stratégie du Département de l'Aisne visant à développer les plateformes de mobilité s'inscrit dans le cadre d'une volonté marquée à mettre l'accent sur les mobilités douces et « décarbonées ».

B. Mobilité durable et inclusive : même combat ?

Les solutions alternatives à la voiture individuelle, et notamment celles autour du vélo ou du covoiturage, font partie du panel historique proposé par les opérateurs et plateformes de mobilité solidaire. **L'intérêt de ces alternatives s'est renforcé ces dernières années** pour deux raisons.

La première raison est économique. Les solutions alternatives à la voiture individuelle (voiture partagée, mobilité douce) sont pour beaucoup moins onéreuses. Les acteurs notent un véritable changement de mentalité depuis la crise sanitaire, en majeure partie pour des raisons économiques.

La deuxième raison, moins évidente pour les publics, est réglementaire. En effet, l'arrivée des Zones à Faibles Emissions (ZFE), en grande partie méconnue, risque de frapper de plein fouet les travailleurs précaires, par exemple dans le secteur de l'aide à domicile. Cela pourrait impacter les habitants du Nord-Ouest du bassin travaillant sur la Métropole de Lille par exemple.

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

C. Dépendance à la voiture : un changement de mentalité progressif pour les bénéficiaires

Aujourd'hui encore, les demandes recensées par les acteurs de la mobilité solidaire sont très **centrées sur l'accès à la voiture** et l'aide au permis de conduire. De fait, la voiture reste bien souvent perçue comme la solution idéale de mobilité, tant par les bénéficiaires que par les acteurs qui les accompagnent (prescripteurs, employeurs). Pour autant, **l'accès à la voiture est loin d'être une évidence** pour les publics cibles de la mobilité solidaire, que ce soit pour les raisons évoquées ci-dessus, ou pour des raisons psychosociales (le passage du permis de conduire constituant une gageure pour certains).

En ce sens, la dépendance à la voiture des publics vulnérables relève donc autant d'une représentation idéalisée que d'une contrainte subie. Ainsi, si la voiture reste la solution la plus compétitive pour une grande partie des déplacements, les acteurs de la mobilité solidaire notent la pertinence des alternatives (vélo, VAE, trottinettes, scooter électrique) dans certains cas. Par exemple dans le secteur de l'aide à domicile, le périmètre d'intervention correspond à un rayon de 5 à 10 km, ce qui représente un vrai potentiel pour le VAE.

Ce rayon peut également avoir son domaine de pertinence pour du rabattement vers une gare – quand l'itinéraire est sécurisé. Les acteurs du territoire notent des initiatives existantes, tant du côté de la demande naissante, que du côté de l'offre.

Pour exploiter ce potentiel, les actions à mener, ou à renforcer, sont multiples. Surtout elles nécessitent une coordination au carrefour des COM et des PAMS, ainsi qu'un accompagnement social : développer les transports en commun dans l'urbain, déployer des infrastructures cyclables (itinéraires et stationnements sécurisés) de bout en bout, diversifier les aides financières (achat et location longue durée) au-delà de la voiture, pour les vélos, trottinettes et véhicules électriques, mener une sensibilisation adaptée à la réalité des personnes en situation de vulnérabilité (pédagogie appuyée sur des comparatifs économiques).

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

Urgence écologique : synthèse

ATOUTS

Prise de conscience de l'importance de prendre en compte la dimension écologique de la mobilité solidaire

Existence de solutions de mobilité durable et solidaire : aides à l'achat et à la location de vélo, covoiturage solidaire, tarification solidaire TC, sensibilisation et formation à l'écomobilité, ateliers réparation vélo

Intégration systématique de l'enjeu écologique par les acteurs et institutions dans leurs stratégies territoriales (la stratégie Nord Durable du Nord, etc.)

FAIBLESSES

Forte dépendance à la voiture, liée à des facteurs économiques, géographiques, organisationnels et psychosociaux

Inaccessibilité financière des alternatives électriques à la voiture individuelle thermique (VAE, voiture électrique) malgré l'accroissement de l'offre de véhicules d'occasion.

Réticence associée à l'achat d'un véhicule électrique (maillage des bornes de recharge en cours de développement, générant des incertitudes et un apriori sur leurs autonomies)

OPPORTUNITES

Incitation à la mobilité durable induite par les régimes d'aides proposés

Coordination COM / PAMS opportune pour une meilleure adaptation au regard de l'offre de transport collectif pour assurer la continuité du parcours mobilité et une meilleure prise ne charge des publics vulnérables

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

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

RISQUES

Attachement symbolique à la voiture particulièrement fort chez les personnes en insertion

Taux de motorisation variable, et un manque d'**alternative à la voiture en milieu** rural laissant entrevoir un nombre potentiellement élevé de renoncements aux déplacements pour des publics non motorisés, et un risque d'isolement

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

IX. Conclusion et perspectives

A. Synthèse croisée des tableaux AFOR

a. Atouts

Les caractéristiques territoriales du bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache mettent en évidence de nombreux atouts, en particulier la forte attractivité des conurbations du Nord du bassin, Valenciennes Métropole, la CA de la Porte du Hainaut, la CA de Cambrai, la CA de Maubeuge, dotées de réseaux de desserte urbaine efficients et d'une très forte connexion ferroviaire, non seulement entre elles mais aussi avec le reste de la Région Hauts-de-France, la Métropole de Lille en tête. On y trouve notamment **des pôles d'emploi particulièrement** dynamiques sur les secteurs industriel et tertiaire, et un accès aux services et aux équipements aisés pour les habitants.

De plus, de manière globale, la dynamique liée à la mobilité solidaire est très forte sur le bassin, avec de nombreuses offres et structures foisonnantes. Plusieurs plateformes de mobilité locale sont présente sur le territoire, couvrant de nombreux EPCI mais aussi de nombreuses catégories de publics. Elles permettent notamment d'effectuer des diagnostics mobilité, et d'accompagner un volume important d'habitants, notamment les travailleurs précaires et demandeurs d'emploi. On retrouve aussi des structures de type garages solidaires, qui sont difficiles à pérenniser sur le long terme et rendent pourtant de nombreux services à la population. Ces structures serviront d'appuis non négligeables dans le cadre du PAMS.

b. Faiblesses

Il est important de rappeler que le bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache est, dans l'ensemble, un territoire où les vulnérabilités sont nombreuses et cumulatives. Celles-ci sont expressément visibles au sein des zones les moins denses qui agrègent de multiples facteurs :

- L'interconnexion des principaux bassins de vies à perfectionner. En effet, le nord du bassin Hainaut-Cambrésis-Thiérache apparaît mieux relié et polarisé, en termes d'infrastructures notamment par rapport au sud du bassin.
- Un niveau de vie très inférieur à la moyenne française et légèrement en-dessous de la moyenne régionale, avec un nombre élevé de ménages vivant sous le seuil de pauvreté, un indice de développement humain (IDH-4) en retrait et une accessibilité aux différents services faible ;
- Une activité économique dont les filières professionnelles induisent une forte mobilité contrainte, que ce soit par la variété des déplacements à effectuer (type services à la personne) ou en raison des horaires décalés (type emplois industriels).

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

Il en résulte une très forte dépendance à la voiture individuelle comme mode de déplacement, et en conséquence, pour les publics qui n'y ont pas accès, un effet ciseau alliant isolement et précarité.

Or, si ces personnes sont justement visées par les offres et services de mobilité solidaire, il apparaît que ceux-ci sont surtout présents à proximité des pôles intermédiaires du bassin, et qu'une **forte disparité d'accès existe en fonction des types de publics.** Par ailleurs, il s'avère que la plupart des plateformes et des moyens d'accès à l'information sont numériques, au sein d'un territoire extrêmement touché par la fracture numérique.

c. Opportunités

Malgré ces faiblesses, le bassin de mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache comprend un certain nombre d'opportunités pour la réussite du futur plan d'actions en matière de mobilité solidaire. Déjà, il est à noter le fort engagement des départements sur la question, et ce depuis longtemps, via notamment le financement du dispositif **Aid'Aisne** de transport solidaire sur le **département de l'Aisne** ou encore le déploiement des relais autonomie dans le département du Nord.

A cela s'ajoute la déclinaison locale du Pacte des solidarités 2024-2027 et l'engagement de l'Etat notamment dans sur le territoire de la Thiérache pour réduire la pauvreté et amplifier l'accès à l'emploi, objectifs pour lesquels le levier de la mobilité est clairement identifié.

Le développement de la plateforme logistique E-Valley devraient représenter une opportunité économique importante pour le territoire si les enjeux de mobilité parviennent à être pleinement considérés. **Site important pourvoyeur d'emploi localisé à l'ouest du bassin** de mobilité, la prise en compte des problématiques de mobilités apparait primordiale pour contribuer à la **réduction des vulnérabilités rencontrées à l'est du bassin**.

Le nombre important d'acteurs et d'offres de mobilité solidaire sur le territoire est également une belle opportunité pour la mise en place du PAMS. L'existence d'acteurs de terrain historiques, connus du public et disposant d'un ancrage local est un atout sur lequel le PAMS pourra capitaliser.

De plus, les nombreux échanges et discussions menés avec les différents acteurs ont démontré une très forte conscientisation de la problématique que représente la mobilité, particulièrement concernant l'insertion et l'accès à l'emploi, un socle important dans la démarche de co-construction de solutions adaptées sur ce sujet. Cela pourrait notamment passer par une mise en concordance et une coordination des plateformes actuelles, structures ayant le mérite d'exister et de fonctionner à leur échelle.

Surtout, la démarche conjointe COM/PAMS initiée constitue un contexte extrêmement novateur et fédérateur pour prolonger et renforcer les dynamiques existantes : **appréhension large des publics et de l'écosystème**, mise en réseau et coordination inter-acteurs, convergence vers une vision commune du financement de la mobilité solidaire, potentialités de report modal identifiés, y compris pour les publics-cibles de la mobilité solidaire.

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

d. *Risques*

Enfin, ces opportunités ne doivent pas éluder un certain nombre d'écueils et de problèmes qui risquent de s'aggraver sur le bassin à court ou moyen terme. Cela concerne notamment de possibles creusements des écarts actuels dans plusieurs sphères :

- Accroissement des déséquilibres rural / urbain et nord / sud du bassin ;
- Augmentation de **l'écart entre la capacité d'accueil des dispositifs de mobilité** solidaire et le besoin de mobilité d'autant plus important avec le vieillissement de la population ;
- Difficulté à sortir d'une segmentation des publics et à identifier les handicaps invisibles et les situations de non-recours ;
- Possible aggravation de la fracture numérique et de déconnexion des systèmes d'aides d'une partie des publics ;
- L'accroissement des réglementations environnementales aux impacts sociaux difficiles à anticiper.

B. Vers le plan d'actions

Sur la base de ces enseignements, il est possible de pointer des axes de travail pour l'élaboration du plan d'actions.

Dans une logique de reconsidérer la mobilité de droit commun au prisme de la mobilité solidaire, il est proposé de définir des enjeux communs aux deux démarches COM et PAMS.

A ce stade, quatre enjeux communs sont définis. Ils sont structurés de manière « temporelle », du présent à l'avenir : de la valorisation de l'existant à l'adaptation aux enjeux futurs, en passant par la mise en cohérence de l'existant et le déploiement de nouvelles offres pour pallier les manques actuels :

- Il existe déjà beaucoup de services de transports, de dispositifs d'aide à la mobilité, qui sont souvent mal connus aussi bien de la part des prescripteurs que des usagers ou potentiels bénéficiaires. Avant de déployer de nouveaux services, il s'agit d'optimiser le recours à l'existant par une meilleure connaissance et une meilleure **diffusion de l'information**.

- Certes les dispositifs relatifs à la mobilité sont nombreux, mais ils pourraient être davantage efficients avec une meilleure coordination et un travail sur leur complémentarité.

- Pour certains territoires et certains publics, il existe des opportunités de développer la mobilité avec de nouveaux dispositifs, de nouveaux services de mobilité.

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

- Pour le bassin de mobilité, un enjeu décisif ces prochaines années est de permettre au territoire de répondre aux futurs besoins de mobilité, en lien avec le vieillissement de la population et l'évolution du secteur du travail.

Ces quatre enjeux peuvent être mis en regard des enseignements du diagnostic PAMS dans l'objectif de préfigurer le plan d'actions. Une vision schématique est proposée à la page suivante dans ce but.

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

De l'existant… …A l'avenir

Enjeux COM PAMS

- *L'amélioration de l'information et de l'accompagnement de la population du bassin pour faciliter la mobilité*
- *La recherche d'un équilibre territorial dans l'offre en mobilité alternative à la voiture individuelle*
- *L'implication et la coordination des acteurs de la mobilité*
- *Une mobilisation sur des enjeux transversaux*

Axes spécifiques PAMS

CONSTITUTION D'UNE « OFFRE SOCLE » DE MOBILITÉ SOLIDAIRE VISANT :

- **L'équilibre territorial :** couverture complète par un maillage fin de lieux d'accompagnement de proximité, mise en cohérence des pôles de services et de l'offre de mobilité solidaire
- **L'accompagnement « intégral » d'un éventail large de publics** : personnalisation aux besoins des publics, intégration des publics invisibles, amélioration de la continuité de la chaîne de déplacements, articulation de la gouvernance de la mobilité avec les acteurs de la santé et du logement

ADAPTATION DE L'OFFRE SOCLE AUX ENJEUX DE DEMAIN :

- Le **vieillissement de la population**
- L'arrivée de **nouveaux emplois**, notamment autour de la plateforme E-Valley
- L'accompagnement social des **réglementations environnementales**

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

X. Annexes

Annexe 1 : recensement des offres et services de mobilité solidaire sur le bassin HCT au 06/01/2025

Echelle Région	Territoire couvert	Organisme	Typologie Région Service	Aides financières	Diagnostic mobilité	Accompagnement à la mobilité	Transport solidaire	Services de location	Services d'achat	Services de réparation	Tout public	Seniors	Jeunes	Travailleurs précaires et demandeurs d'emplois	Bénéficiaires de minima-sociaux	Habitants de territoires peu desservis (QPV, ruraux, périurbains)	Personnes en situation de handicap	Public n'ayant pas les moyens matériels pour se déplacer	Autre	Public non connu	Tarification du dispositif
Commune	Masnières	**Action**	Auto-école solidaire			X									X						
Département	Département de l'Aisne	**Aid'Aisne**	Transport solidaire				X					X					X		X		
EPCI	CC du Sud Avesnois	**Association Synergie**	Garage solidaire						X	X			X	X	X	X		X			Oui
EPCI	CC du Sud Avesnois	**Avesnois mobilités**	Location de véhicule					X					X	X	X	X		X			Oui
EPCI	CC du Sud Avesnois	**Avesnois mobilités**	Transport à la demande (TAD)				X				X										
EPCI	CA de Cambrai	**CA de Cambrai**	Transport à la demande (TAD)				X				X										
EPCI	CA DE CAMBRAI	**CA DE CAMBRAI**	Coaching, accompagnement, information, ou	X		X		X		X	X										
EPCI	CA DE CAMBRAI	**CA DE CAMBRAI**	Aides financières	X									X	X	X	X	X		X		
EPCI	CC du Pays de Mormal	**CC du pays de Mormal**	Transport solidaire				X					X									
Commune	Hirson	**CCAS Hirson**	Navette gratuite				X											X			
Commune	Maubeuge	**CCAS Maubeuge**	Navette gratuite				X											X			
Commune	Anzin	**Commune d'Anzin**	Aides financières	X									X	X	X						
Commune	Cambrai	**Commune de Cambrai**	Aides financières	X									X	X							
Commune	Maubeuge	**Commune de Maubeuge**	Aides financières	X									X	X		X					
Département	Département du Nord	**Département du Nord**	Transport solidaire				X										X				
Département	Département du Nord	**Département du Nord**	Aide au permis de conduire	X									X	X					X		
Département	Département du Nord	**Département du Nord**	Aide à la mobilité	X											X						
EPCI	CA DE CAMBRAI	**FAZ TRANSPORTS**	Transport solidaire			X	X					X					X				oui
EPCI	CA Maubeuge Val de Sambre	**Garage Solidaire Sambre Avesnois Thiérache (G2SA)**	Garage solidaire						X	X			X	X	X						
EPCI	CA Maubeuge Val de Sambre	**Garage Solidaire Sambre Avesnois Thiérache (G2SA)**	Location de véhicule					X					X	X	X						
EPCI	CA Maubeuge Val de Sambre	**Garage Solidaire Sambre Avesnois**	Garage solidaire						X	X			X	X	X						
EPCI	CA Maubeuge Val de Sambre	**Garage Solidaire Sambre Avesnois**	Location de véhicule					X					X	X	X						
EPCI	CC Coeur de l'Avesnois	**Garage Solidaire Sambre Avesnois**	Location de véhicule					X					X	X	X						
EPCI	CC de la Thiérache du Centre	**Garage Solidaire Sambre Avesnois**	Location de véhicule					X					X	X	X						
EPCI	CC des Trois Rivières	**Garage Solidaire Sambre Avesnois**	Location de véhicule					X					X	X	X						
EPCI	CC Thiérache Sambre et Oise	**Garage Solidaire Sambre Avesnois**	Location de véhicule					X					X	X	X						
EPCI	CC du Sud Avesnois	**Garage Solidaire Sambre Avesnois**	Garage solidaire						X	X			X	X	X						
Commune	Aulnoy-lez-Valenciennes (CA	**Garages Norauto**	Tarifications							X									X		
Commune	Cambrai	**Garages Norauto**	Tarifications	X						X				X	X				X		
Commune	Caudry	**Garages Norauto**	Tarifications	X						X				X	X				X		
Commune	Le Quesnoy	**Garages Norauto**	Tarifications	X						X				X	X				X		
Commune	Louvroil	**Garages Norauto**	Tarifications	X						X				X	X				X		
Commune	Petite-Forêt (CA VAlenciennes	**Garages Norauto**	Tarifications							X									X		
Département	Département du Nord	**Hauts-de-France Mobilités/Maison**	Coaching, accompagnement, information, ou		X	X					X										
EPCI	CA de la Porte du Hainaut	**La clef du permis**	Coaching, accompagnement, information, ou			X									X	X					
EPCI	CA de la Porte du Hainaut	**La clef du permis**	Garage solidaire						X	X					X	X					
EPCI	CA de la Porte du Hainaut	**La clef du permis**	Micro-crédit	X											X	X					
EPCI	CA de la Porte du Hainaut	**La clef du permis**	Transport solidaire				X					X									oui
EPCI	CA de Valenciennes Métropole	**La clef du permis**	Coaching, accompagnement, information, ou			X									X	X					
EPCI	CA de Valenciennes Métropole	**La clef du permis**	Micro-crédit	X											X	X					
EPCI	CA de Valenciennes Métropole	**La clef du permis**	Transport solidaire				X					X									oui
EPCI	CC du Pays de Mormal	**Le Pays de Mormal**	Aides financières	X								X					X				Oui
EPCI	CC du Pays de Mormal	**Le Pays de Mormal**	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation			X						X					X				Oui

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

Echelle Région	Territoire couvert	Organisme	Typologie Région Service	Aides financières	Diagnostic mobilité	Accompagnement à la mobilité	Transport solidaire	Services de location	Services d'achat	Services de réparation	Tout public	Seniors	Jeunes	Travailleurs précaires et demandeurs d'emplois	Bénéficiaires de minima-sociaux	Habitants de territoires peu desservis (QPV, ruraux, périurbains)	Personnes en situation de handicap	Public n'ayant pas les moyens matériels pour se déplacer	Autre	Public non connu	Tarification du dispositif
	CC des Portes de la Thiérache	**MEF du Grand Laonnois**	Coaching, accompagnement, information, ou		X	X								X							
	CC des Portes de la Thiérache	**MEF du Grand Laonnois**	Location solidaire					X						X							
	CC Thiérache Sambre et Oise	**Mission Locale de la Thiérache**	Coaching, accompagnement, information, ou					X										X			
	CC de la Thiérache du Centre	**Mission Locale de la Thiérache**	Coaching, accompagnement, information, ou					X										X			
	CC des Trois rivières	**Mission Locale de la Thiérache**	Coaching, accompagnement, information, ou					X										X			
	CC de la Thiérache du Centre	**Mission Locale de Thiérache**	Coaching, accompagnement, information, ou		X	X							X					X			Non
	CC des Trois Rivières	**Mission Locale de Thiérache**	Coaching, accompagnement, information, ou		X	X							X					X			Non
	CC Thiérache Sambre et Oise	**Mission Locale de Thiérache**	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X							X					X			Non
	CA DE CAMBRAI	**PHARE**	Coaching, accompagnement, information, ou		X	X		X			X			X	X	X	X	X	X		
	CA DE CAMBRAI	**PHARE**	Location de vélos			X		X			X										oui
	CA Valenciennes Métropole	**SIMOUV via son délégataire TRANSVILL**	Tarifications	X										X	X						Oui
	CA de la Porte du Hainaut	**SIMOUV via son délégataire TRANSVILL**	Tarifications	X										X	X						Oui
	CA Valenciennes Métropole	**SIMOUV via son délégataire TRANSVILL**	Tarifications	X								X									
	CA de la Porte du Hainaut	**SIMOUV via son délégataire TRANSVILL**	Tarifications	X								X									
	CA Valenciennes Métropole	**SIMOUV via son délégataire TRANSVILL**	Transport solidaire				X										X				Oui
	CA de la Porte du Hainaut	**SIMOUV via son délégataire TRANSVILL**	Transport solidaire				X										X				Oui
	CA de la Porte du Hainaut	**SIMOUV via son délégataire TRANSVILL**	Tarification	X									X								Oui
	CA Valenciennes Métropole	**SIMOUV via son délégataire TRANSVILL**	Tarification	X									X								Oui
	CC du Sud Avesnois	**TAD - Transdev**	Transport solidaire				X						X					X			Oui
	CA Maubeuge Val de Sambre	**Trajectoire**	Auto-école solidaire			X							X	X	X	X		X			
	CC de la Thiérache du Centre	**Trajectoire**	Auto-école solidaire			X							X	X	X	X		X			
	CC des Trois Rivières	**Trajectoire**	Auto-école solidaire			X							X	X	X	X		X			
	CC du Sud Avesnois	**Trajectoire**	Auto-école solidaire			X							X	X	X	X		X			
	CC Thiérache Sambre et Oise	**Trajectoire**	Auto-école solidaire			X							X	X	X	X		X			
ent	Département de l'Aisne	**UDAF 02**	Micro-crédit	X								X	X		X	X	X	X			Non
	UTAS Thiérache Sambre et Oise	**Wimoov**	Coaching, accompagnement, information, ou		X	X		X		X					X				X		
	CA du Caudrésis et du Catésis	**Wimoov Caudry**	Coaching, accompagnement, information, ou		X	X						X	X	X				X			
	CA du Caudrésis et du Catésis	**Wimoov Caudry**	Micro-crédit	X	X							X	X	X				X			
	CA du Caudrésis et du Catésis	**Wimoov Caudry**	Location de véhicule		X			X				X	X	X				X			
ent	Département de l'Aisne	**Département de l'Aisne**	Aides financières	X									X		X						
	CA du Caudrésis et du Catésis	**Wimoov Caudry**	Transport solidaire		X		X					X	X	X				X			
	CC du Pays Solesmois	**Wimoov Caudry**	Coaching, accompagnement, information, ou		X	X						X	X	X				X			
	CC du Pays Solesmois	**Wimoov Caudry**	Micro-crédit	X	X							X	X	X				X			
	CC du Pays Solesmois	**Wimoov Caudry**	Location de véhicule		X			X				X	X	X				X			
	CC du Pays Solesmois	**Wimoov Caudry**	Transport solidaire		X		X					X	X	X				X			
	CA de la Porte du Hainaut	**Wimoov Valenciennes**	Coaching, accompagnement, information, ou		X	X						X	X	X				X			
	CA de la Porte du Hainaut	**Wimoov Valenciennes**	Micro-crédit	X								X	X	X				X			
	CA de la Porte du Hainaut	**La clef du permis**	Auto-école solidaire			X								X		X					
	CA Valenciennes Métropole	**La clef du permis**	Auto-école solidaire			X								X		X					
	CA Valenciennes Métropole	**POINFOR**	Garage solidaire							X				X	X						
	CA Valenciennes Métropole	**CAPEP**	Location solidaire					X								X					
	CA Valenciennes Métropole	**CAPEP**	Auto-école solidaire			X										X					
	CA de la Porte du Hainaut	**Wimoov Valenciennes**	Location de véhicule					X				X	X	X				X			
	CA de la Porte du Hainaut	**Wimoov Valenciennes**	Transport solidaire				X					X	X	X				X			
	CA Valenciennes Métropole	**Wimoov Valenciennes**	Coaching, accompagnement, information, ou		X	X						X	X	X				X			
	CA Valenciennes Métropole	**Wimoov Valenciennes**	Micro-crédit	X								X	X	X				X			
	CA Valenciennes Métropole	**Wimoov Valenciennes**	Location de véhicule					X				X	X	X				X			
	CA Valenciennes Métropole	**Wimoov Valenciennes**	Transport solidaire				X					X	X	X				X			

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

Annexe 2 : structures associées lors des mini-ateliers et de l'atelier

Copilotes
Commissariat à la lutte contre la pauvreté
DDETS Nord
DDETS Aisne
Département du Nord
Département de l'Aisne
Région Hauts-de-France

Insertion, Emploi, Formation
ADIE
AREFIE
BTP CFA Hauts-de-France
CAP Emploi Grand Hainaut
Cambrésis Emploi
La Clef du Permis
France Travail
Pôle action sociale Départements du Nord et de l'Aisne
Association Synergie
Association FACE Thiérache

EPCI et Opérateurs locaux
CA Caudrésis Catésis
CC Pays Solesmois
CC Cœur de l'Avesnois
CA Valenciennes Métropole
CC Pays de Mormal
PETR Thiérache
Hauts-de-France Mobilité
SNCF TER Hauts-de-France
SIMOUV
PHARE / Mob'in
Sambre Mobilités
Wimoov Caudry
Action Avesnes
Agence de Développement et d'Urbanisme de la Sambre

Solidarités, Santé, Autonomie
APF Handicap
ARS
Union Régionale de l'Habitat
URIOSPP
MDPH Nord
MDPH Aisne
UTAS Thiérache
Espace Environnement

Employeurs
Comité Régional des GEIQ des Hauts-de-France
CMA Hauts-de-France
Réseau Alliances
Plateforme E-Valley
Lidl Cambrai

Acteurs transfrontaliers
Cross4Mobility
Charleroi Métropole
CA Maubeuge Val de Sambre
CA Valenciennes Métropole

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

/ Annexe 3 : liste des structures rencontrées en entretien

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

Hauts de France Mobilité
URIOPSS HDF
Société du Canal Seine Nord Europe
SNCF
Gare & Connexions
AREFIE
E-Valley
Réseau Alliances

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44



Janvier 2025

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44

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 :	**DEL2026_091**
Objet :	**Délibération 2026/91 portant approbation du Plan d?action commun en matière de Mobilité Solidaire (PAMS) du Bassin de mobilité du**
Type de transaction :	Transmission d'actes
Date de la décision :	2026-06-24 00:00:00+02
Nature de l'acte :	Délibérations
Documents papiers complémentaires :	NON
Classification matières/sous-matières :	8.7 - Transports
Identifiant unique :	059-200030633-20260624-DEL2026_091-DE
URL d'archivage :	Non définie
Notification :	Non notifiée

Fichiers contenus dans l'archive :

Fichier	Type	Taille
Enveloppe métier Nom métier : 059-200030633-20260624-DEL2026_091-DE-1-1_0.xml	text/xml	1.1 Ko
Document principal (Délibération) Nom original : 2026_091.pdf Nom métier : 99_DE-059-200030633-20260624-DEL2026_091-DE-1-1_1.pdf	application/pdf	229.1 Ko
Document principal (Délibération) Nom original : 91 PAMS.pdf Nom métier : 99_DE-059-200030633-20260624-DEL2026_091-DE-1-1_2.pdf	application/pdf	5.4 Mo

Cycle de vie de la transaction :

Etat	Date	Message
Posté	30 juin 2026 à 14h06min37s	Dépôt initial
En attente de transmission	30 juin 2026 à 14h06min46s	Accepté par le TdT : validation OK
Transmis	30 juin 2026 à 14h06min48s	Transmis au MI
Acquittement reçu	30 juin 2026 à 14h07min10s	Reçu par le MI le 2026-06-30

Ce document a été mis en ligne le 02/07/2026 09:44